



**Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
sur le projet Euro3Lys, à Saint-Louis (68)**

**2<sup>e</sup> avis**

**n°Ae : 2025-072**

# ***Préambule relatif à l'élaboration de l'avis***

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 11 septembre 2025 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Euro3Lys, à Saint-Louis (68).*

*Étaient présents et ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser.*

*En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

*Étaient absents : Laure Tourjansky, Éric Vindimian.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par Saint-Louis agglomération, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 mai 2025*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 2 juin 2025 :*

- le préfet de département du Haut-Rhin, qui a transmis une contribution en date du 2 juillet 2025,*
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) de Grand Est, qui a transmis une contribution en date du 4 juillet 2025,*
- le directeur de la Dreal Grand Est,*

*Sur le rapport de Pierre-François Clerc et Camille Fossano, qui ont rencontré le maître d'ouvrage le 29 août 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).**

**Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet Euro3Lys, à Saint-Louis dans le Haut-Rhin (68), porté notamment par Saint-Louis agglomération (SLA) et Brownfields<sup>2</sup>, est composé, sur 144 ha, de trois opérations : 5A3F (amélioration du réseau autoroutier et départemental), le Quartier du Lys et l'ÉcoParc 3i. Le projet, qui comprenait un centre commercial et une zone de loisir au sein d'une opération « Technoport », a fait l'objet d'un cadrage en 2017<sup>3</sup> et d'un avis de l'Ae en 2019<sup>4</sup>. Cette opération a été remplacée par l'ÉcoParc 3i centré sur l'accueil d'industrie (hors Seveso) et d'activités associées.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le trafic induit et ses conséquences sur l'environnement et sur la santé : bruit, qualité de l'air,
- les émissions de gaz à effet de serre,
- la pollution des sols, la qualité des eaux et la ressource en eau,
- les milieux naturels, objets d'inventaires, et les corridors écologiques, en particulier celui du Liesbach.

Le dossier a été actualisé au regard des nouvelles destinations et de l'évolution des incidences sur le territoire et en réponse, pour partie, aux remarques formulées par l'Ae sur le précédent dossier. Il est de bonne facture, bien que présentant quelques lacunes.

Plusieurs remarques de l'Ae concernent le manque de cohérence qui peut exister dans l'analyse des opérations ÉcoParc 3i et Quartier du Lys ; il conviendra de les harmoniser ou de mieux justifier les différences, notamment pour ce qui concerne les hypothèses relatives aux parts modales des déplacements domicile-travail. L'Ae recommande de compléter le dossier afin de préciser notamment les volumes de déblais et remblais induits par la réalisation du projet, les modalités de traitement des pollutions accidentelles (hors incidents industriels), les surfaces imperméabilisées par le projet et les modalités de prise en compte de l'objectif de réduction de l'artificialisation nette, ainsi que d'annexer les données d'inventaires complètes. De plus, du fait de la présence de PFAS dans la nappe, elle recommande de faire un suivi de ce paramètre sur le site.

L'Ae recommande également de compléter différentes pièces du dossier, dont le règlement de lotissement, afin de permettre l'atteinte des objectifs affichés par les maîtres d'ouvrage. L'étude du raccordement du site à la voie ferrée limitrophe pourrait présenter un intérêt certain, au vu des activités attendues.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

---

<sup>2</sup> Opérateur immobilier qui n'intervient que sur les friches. <https://brownfields.fr/>

<sup>3</sup> Cf. Avis délibéré n°2017-82 : [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171220\\_-\\_cadrage\\_prealeable\\_euro3lys\\_68\\_-\\_delibere\\_cle012312.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171220_-_cadrage_prealeable_euro3lys_68_-_delibere_cle012312.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218\\_euro3lys\\_68\\_delibere\\_cle21c43d.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218_euro3lys_68_delibere_cle21c43d.pdf)

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

Le projet Euro3Lys concerne un périmètre d'environ 144 hectares, répartis sur les communes françaises de Saint-Louis et Héringue dans le Haut-Rhin (68), incluses dans l'agglomération trinationale de Bâle, qui comprend des communes françaises, suisses et allemandes. Ce territoire très dense structuré en eurodistrict<sup>5</sup> depuis le début des années 2000, est inclus pour sa partie française dans la Collectivité européenne d'Alsace<sup>6</sup>. Il présente un dynamisme économique et culturel important, accueillant, notamment dans sa partie suisse, des multinationales pharmaceutiques et plusieurs sièges de banques, d'assurances et d'institutions internationales. Les flux de transports entre les trois États sont déséquilibrés et résultent en majorité de frontaliers résidant en France et travaillant en Suisse.

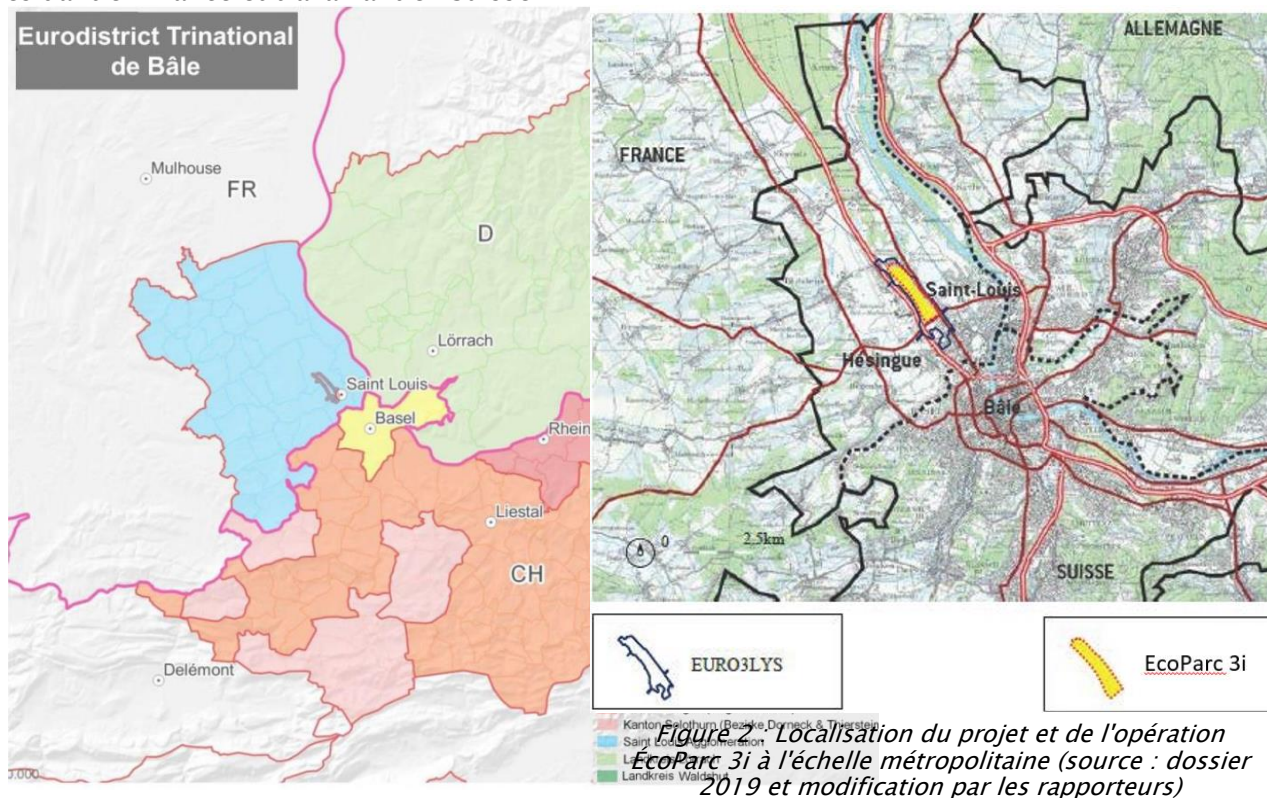


Figure 1 : Situation du projet à l'échelle départementale (source : dossier)

Selon le dossier, le programme des constructions envisagées vise principalement à rééquilibrer les flux économiques nationaux et trinationaux en direction de la partie française de l'agglomération,

<sup>5</sup> Les eurodistricts sont des structures institutionnelles de coopération portant sur des espaces transfrontaliers.

<sup>6</sup> <https://www.alsace.eu/la-collectivite/>

à améliorer la qualité de vie des habitants et à accompagner la croissance démographique par la création de nouveaux lieux de résidence et de loisirs sportifs et culturels.

Ce projet est porté par deux maîtres d'ouvrage (la communauté d'agglomération Saint-Louis Agglomération – SLA – et l'opérateur immobilier Brownfields). L'EuroAirport<sup>7</sup> porte d'une part des opérations de développement propre (zone d'aménagement concertée – Zac – « Côté ville », au sud-est) et d'autre part, avec la SNCF, la mise en service d'une nouvelle ligne et d'une halte ferroviaire permettant de relier directement l'aéroport aux gares de Mulhouse, Saint-Louis et à Bâle<sup>8</sup>. L'agglomération bâloise porte pour sa part un programme de développement de ses réseaux de tramway et de réseau express régional (RER). La première étape de l'extension de la ligne 3 du tramway bâlois jusqu'à la gare de Saint-Louis a été inaugurée en décembre 2017.

Le projet Euro3Lys s'inscrit dans une démarche de reconversion et de développement territorial sur les communes de Saint-Louis et Héringue. Il a fait l'objet de plusieurs avis de l'Ae : un cadrage préalable du projet Euro3Lys à Saint-Louis le 20 décembre 2017<sup>9</sup>, et un avis n°2019-100<sup>10</sup> sur un premier projet d'aménagement. Ces avis ont insisté sur la nécessité d'une actualisation régulière des études d'impact et d'un suivi environnemental rigoureux. Le projet a fait l'objet de plusieurs demandes distinctes d'autorisation environnementale, notamment pour améliorer sa lisibilité auprès du public.

## ***1.2 Présentation du projet et des aménagements***

### **1.2.1 Le projet Euro3Lys**

Le projet est situé dans un secteur quasiment dépourvu de constructions, historiquement occupé par des gravières. Le site accueille actuellement une installation de stockage de déchets inertes et une plateforme temporaire de transit de produits minéraux solides. Il est délimité au sud-ouest par l'EuroAirport et l'autoroute A35, au nord-est par la voie ferrée Strasbourg-Mulhouse-Bâle et il est traversé au sud par la RD 105, qui constituent des axes de communication transfrontaliers majeurs. Le terminus de la ligne de tramway n°3, en gare de Saint-Louis, est localisé en limite sud-est du site.

---

<sup>7</sup> Bâle-Mulhouse-Fribourg, à la gouvernance binationale franco-suisse, relié directement à la Suisse par une route douanière.

<sup>8</sup> Ae n°2019-98 le 22 janvier 2020.

<sup>9</sup> Cf. Avis délibéré n°2017-82 : [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171220\\_-\\_cadrage\\_prealable\\_euro3lys\\_68\\_-\\_delibere\\_cle012312.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171220_-_cadrage_prealable_euro3lys_68_-_delibere_cle012312.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218\\_euro3lys\\_68\\_delibere\\_cle21c43d.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218_euro3lys_68_delibere_cle21c43d.pdf)

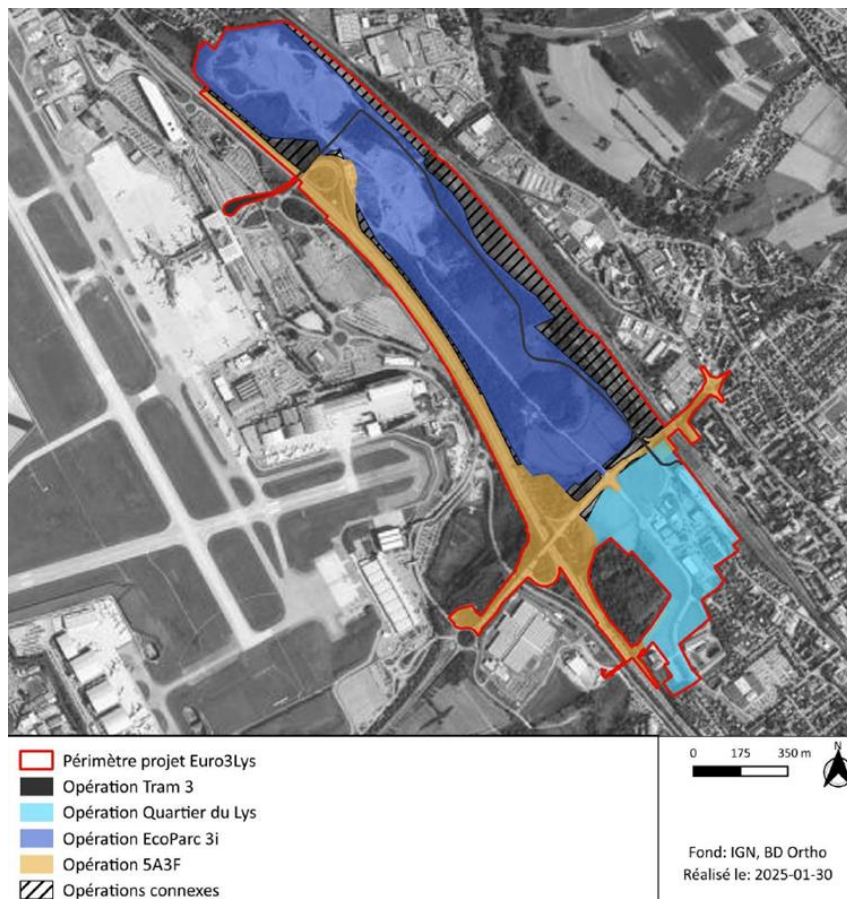


Figure 3 : Programmation du projet Euro3Lys (source : dossier)

Le projet Euro3Lys vise le développement d'un pôle économique (à vocation industrielle) et urbain structurant sur le territoire de Saint-Louis Agglomération.

La terminologie employée dans le dossier distingue le « *projet* », constitué de l'ensemble des opérations correspondant au périmètre présenté ci-avant et portant le nom d'Euro3Lys, et les « *opérations* » (« Quartier du Lys (anciennement *Zac du Lys*), *Zac ÉcoParc 3i* (anciennement *Technoport et parc du Technoport*), *extension du Tram 3* et *reconfiguration des infrastructures routières de l'A35 « 5A3F »* ».

Le dossier présenté à l'Ae est celui associé à la création et la réalisation d'ÉcoParc 3i et du Quartier du Lys.

Le périmètre de projet regroupe ainsi des opérations de deux types :

- des opérations de développement de l'ÉcoParc 3i à vocation initialement de commerce et de loisirs et aujourd'hui industrielle, et du Quartier du Lys, qui prévoit l'aménagement de surfaces tertiaires, de commerces, d'équipements de loisirs et de culture, de résidences, ainsi que des espaces naturels et paysagers ;
- des opérations relatives à des infrastructures de transports, avec l'actualisation de l'étude d'impact pour tenir compte des aménagements routiers en cours de réalisation (l'opération 5A3F) et l'état des lieux d'extension du tramway. Ces infrastructures assureront la desserte des aménagements urbains, mais visent aussi la fluidification et la sécurisation de la zone.

Le dossier indique que les opérations seront livrées entre 2027 et 2028 après entière redéfinition des opérations de développement dont il était prévu qu'elles soient livrées en 2022. Les

aménagements d'infrastructures de transport suivent un phasage différent, l'échangeur 5A3F pour l'autoroute A35 est opérationnel, tandis que l'extension du Tram 3 de la gare de Saint-Louis à l'aéroport est prévue plus tardivement que le projet Euro3lys. Une nouvelle ligne ferroviaire (NLF), traverse l'ÉcoParc 3i mais est dissociée fonctionnellement du projet.

Pour s'assurer de la cohérence des différentes opérations au regard des dispositions du code de l'environnement, les maîtres d'ouvrage ont décidé de contractualiser une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage environnementale commune.

### 1.2.2 ÉcoParc 3i

Les aménagements ont été renommés « ÉcoParc 3i » (innovation, industriel, international). La Zac s'étend sur 88 ha, sur les communes de Saint-Louis et d'Hésingue.

Le programme de l'opération représente 280 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher<sup>11</sup> ; il est composé des éléments suivants :

- les voiries internes, les liaisons pour les modes actifs (cyclistes et piétons) et l'aménagement des espaces réservés pour l'extension du tram 3 (aménagement indépendant non encore validé) ;
- la cession de lots, de grande taille en moitié nord et plus petits en moitié sud, dans le cadre d'un lotissement assorti de règles d'urbanisme applicables au secteur ;
- la préservation d'espaces naturels.

L'ensemble fait l'objet d'un permis d'aménager et représente 57 ha sur les 88 ha du projet, dont 33 ha feront l'objet d'aménagements.

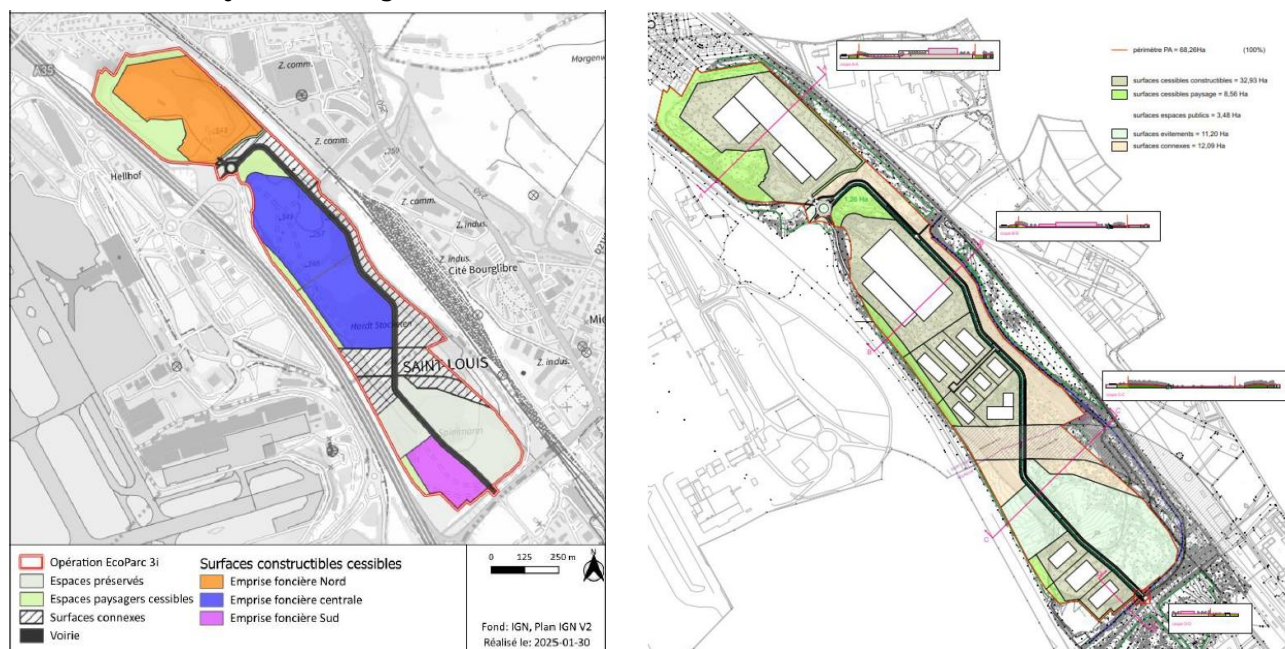


Figure 4 : Aménagements prévisionnels de l'Ecoparc 3i (source : dossier)

Le dossier décrit les principes retenus relatifs aux voiries (automobiles, cyclables et piétonnes), aux réseaux (électricité, gaz, eaux pluviales, eaux usées, eau potable, téléphonie et fibre,

<sup>11</sup> La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...) ni les parkings.

chauffage urbain), aux aménagements hydrauliques (lit mineur du Liesbach, noues, fossés et bassins de rétention et d'infiltration), aux aménagements paysagers et aux autres équipements publics de la Zac (places, berges, passages, franchissements, etc.). Il présente également la disposition prévue des îlots de bâtiments industriels, les plans des circulations et des réseaux et la localisation des espaces naturels à préserver. Des plans en long et en coupe sont fournis ainsi que des esquisses.

Le passage de la nouvelle ligne ferroviaire (NLF), qui sépare en deux parties, nord et sud, l'ÉcoParc 3i, est prévu par un viaduc de 170 m de long et un dimensionnement de la voie du tram 3 qui la traversera en dessous de ce viaduc a été réalisé conjointement, afin d'assurer les continuités nécessaires en termes d'hydraulique, de circulations, de biodiversité, de paysage et de cadre de vie pour les usagers du secteur.

Lors de leur visite, les rapporteurs ont été informés que les plans ou schémas fournis pourraient être susceptibles d'évolutions.

### **1.2.3 Quartier du Lys**

Le Quartier du Lys constitue un autre volet du projet Euro3Lys, orienté vers le développement urbain mixte, combinant habitat, commerces et équipements publics. Ce secteur vise à renforcer la cohésion territoriale et à offrir un cadre de vie de qualité, en intégrant des espaces verts et des liaisons en modes actifs. Sa programmation n'est pas sensiblement modifiée par rapport à la version antérieure du projet.

## ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le projet a fait l'objet d'un avis de cadrage préalable daté du 20 décembre 2017. L'Ae a rendu un premier avis le 18 décembre 2019. Une première autorisation environnementale a été délivrée le 30 juin 2023 pour l'opération 5A3F. Le projet nécessite une autorisation environnementale pour le volet relatif à la législation sur l'eau, la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats, et la demande de défrichement de l'opération ÉcoParc 3i. Le projet fait également l'objet d'une demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Scot, PLU). Les procédures et autorisations nécessaires au projet (permis d'aménager, lotissement, création et réalisation de Zac) sont décrites dans le dossier pour chaque opération et assorties d'un calendrier. L'Ae est compétente du fait des travaux autoroutiers de l'opération 5A3F.

## ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le trafic induit et ses conséquences sur l'environnement et la santé : bruit, qualité de l'air,
- les émissions de gaz à effet de serre,
- la pollution des sols, la qualité des eaux et la ressource en eau,
- les milieux naturels, objets d'inventaires, et les corridors écologiques, en particulier celui du Liesbach.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

Par rapport à l'étude d'impact sur laquelle portait l'avis de l'Ae 2019-100, les documents ne font pas apparaître explicitement les modifications apportées, ce qui aurait permis de les identifier. Il a été précisé aux rapporteurs lors de la visite que la modification substantielle du projet n'était pas compatible avec une mise à jour de l'ancienne étude d'impact. Il conviendrait, à tout le moins, de préciser les grandes lignes des modifications apportées en introduction de l'étude d'impact.

Le dossier remis à l'Ae est de bonne facture, bien illustré et proportionné aux enjeux. Il témoigne d'une bonne compréhension de la démarche éviter-réduire-compenser. Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi du projet sont précisément décrites dans une partie dédiée de l'étude d'impact et sont récapitulées dans le tableau de synthèse des incidences anticipées et des mesures prises. Elles gagneraient à être annoncées un peu plus en amont, dans la partie incidences, afin que le lecteur fasse mieux le lien entre elles et puisse prendre du recul sur l'ensemble des mesures prises.

Le dossier présente quelques manques sur lesquels l'Ae revient dans la suite de cet avis.

### ***2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Considérant la partie du site au nord de la RD 105 comme une friche industrielle au regard de son historique (cf partie 2.2.7), de sa localisation dans un secteur d'activités dense et de la qualité des sols, le maître d'ouvrage estime que le site se justifie de lui-même comme le lieu retenu pour le projet.

Le dossier présente les critères ayant présidé à l'implantation des opérations sur le site :

- la restauration du corridor écologique reliant la Petite Camargue Alsacienne au Sundgau ;
- le lien souhaité entre les habitations et les activités, avec des espaces publics ouverts et d'une polarisation sur l'industrie dans l'ÉcoParc 3i et les habitations et services dans le Quartier du Lys ;
- la situation du périmètre d'ÉcoParc 3i, ceinturé par des infrastructures de transport, qui permet difficilement d'y envisager des logements, ceux-ci étant prévus plus au sud, dans le Quartier du Lys à l'ouest de la gare ;
- la visibilité du secteur concerné, sa proximité et son accessibilité à terme à tous les modes de transport.

Le scénario retenu présente selon le dossier le plus d'avantages notamment dans le domaine de l'environnement, des usages et de la mobilité.

Une recherche d'insertion paysagère, le respect des servitudes aéronautiques, la prise en compte des futurs aménagements (tram, NLF) et la prise en compte des zones naturelles à enjeux, ont conduit en outre à faire évoluer le projet vers plus de densification industrielle sur le site ÉcoParc 3i. Le périmètre a été réduit côté ouest des berges du ruisseau du Liesbach. En outre, des zones préservées non destinées à l'aménagement, mais cessibles lors des ventes de parcelles, sont également matérialisées. Le choix de réaménager et répartir de façon plus marquée l'opération Quartier du Lys sur l'ensemble de son périmètre a été privilégié et justifié par une meilleure connectivité écologique du site de la décharge du Baggerloch aux secteurs en bordure de zone.

La proposition d'aménagement routier intra-site privilégie, selon le dossier, la sécurité, la fluidité, le coût et les contraintes territoriales, et retient un maillage de mobilités actives cycles et piétons dans les deux sens dans le Quartier du Lys, et une accessibilité à tous modes de transport pour traverser l'ÉcoParc 3i.

## ***2.2 État initial, analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences***

Le dossier a été actualisé, présentant un état initial qui correspond à l'état actuel du site.

### **2.2.1 Topographie, typologie et qualité des sols**

Le projet Euro3Lys présente des altitudes comprises entre 245 et 267 m, plus précisément entre 250 et 261 m au niveau d'ÉcoParc 3i, dont la partie sud est homogène en raison du comblement historique par des déchets dans le cadre d'une installation de stockage de déchets inertes (ISDI) de la gravière de Saint-Louis.

Pour le secteur de l'ÉcoParc 3i, les formations naturelles alluviales initiales ont été exploitées en carrières sur environ 10 m d'épaisseur et ont été remplacées par des remblais très hétérogènes. Le sol naturel est composé de limons sablo-argileux, considérés comme favorables à l'infiltration des eaux de surface. Le comblement par des remblais comporte quelques traces de pollution<sup>12</sup>, le dossier constatant la présence de dépassements localisés du niveau d'alerte pour le plomb (une mesure), du niveau de vigilance pour le mercure (une mesure), du seuil déclassant d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) pour le plomb sur éluat (une mesure), du seuil non déclassant d'acceptation en ISDI pour la fraction soluble sur éluat (deux échantillons) dans le sol de la sablière de Saint-Louis, les eaux souterraines et l'air du sol<sup>13</sup>. Le dossier constate également la présence, en faibles teneurs, d'hexachlorocyclohexane (HCH) et de dieldrine sur un sondage, tandis que les per- et polyfluoroalkyles (PFAS) n'apparaissent pas dans les molécules recherchées (leur présence dans la nappe est connue, cf. 2.2.2). Le rapport considère les pollutions identifiées comme compatibles avec l'usage (industrie et artisanat) prévu dans le cadre de l'opération.

En bordure ouest du Quartier du Lys, l'ancienne zone de décharge du Baggerloch a été une source de pollution avérée : elle ne contribue plus actuellement à la dégradation du milieu souterrain (un suivi piézométrique et de la qualité des eaux est en place depuis 1994). Elle a fait l'objet d'une opération de mise en sécurité concomitante au début des travaux de l'5A3F.

---

<sup>12</sup> Dans le sol : présence d'hydrocarbures C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> à des teneurs moyennes de 62 mg/kg, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) à des teneurs moyennes de 3 mg/kg, et surtout de métaux montrant des teneurs hétérogènes faibles et en moyenne inférieures à la norme ASPITET (note d'information interministérielle n°DGS/EA1/DGAL/DGPR/2023/148 du 5 octobre 2023) mais localement à des teneurs maximales importantes en particulier pour le cadmium (max : 1,26 mg/kg), le chrome (258 mg/kg), le mercure (max : 1,22 mg/kg) et le plomb (max : 307 mg/kg).

Dans les gaz : teneurs faibles à modérées en hydrocarbures C<sub>5</sub>-C<sub>16</sub>, faibles à significatives en BTEX (Benzène - Toluène - Ethylbenzène - Xylènes), faible à modérées pour les composés organo-halogénés volatiles (COHV).

Dans les eaux souterraines : présence de faibles teneurs en HAP, détection de métaux (arsenic, chrome, cuivre, nickel, plomb et zinc) mais normes de potabilité respectées en aval du site.

<sup>13</sup> Sols : dépassements localisés des seuils d'acceptabilité des matériaux inertes sur métaux et métalloïdes, HCT lourds et volatils, HAP, carbone organique total (COT) sur brut et fraction soluble, sulfates, antimoine et/ou sélénium sur éluat ; eaux souterraines : dégradation localisée observée dans le massif de déchets sur métaux et métalloïdes et/ou sulfates ; air du sol : présence de composés volatils (BTEX, hydrocarbures et plus ponctuellement par les COHV) à des teneurs compatibles avec l'usage prévu.

### Effets du projet et mesures prises

Le remblaiement sur la partie nord de l'ÉcoParc 3i n'est pas terminé, l'exploitation de l'installation de stockage de déchets inertes (ISDI) étant toujours en cours. Sa topographie va donc encore être modifiée, l'autorisation de l'ISDI est en cours de modification afin que le niveau final soit à un niveau inférieur à celui initialement autorisé. Sur la partie centrale, l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) du stockage de transit nécessaire à la réalisation de l'opération 5A3F doit faire l'objet d'une modification, pour que le site puisse être étendu et transformé en remblai.

L'opération ÉcoParc 3i implique une transformation notable de la topographie sur la quasi-totalité de son emprise. En outre, la voie SNCF projetée dans le cadre du projet NLF EAP traversera l'emprise du site sur un merlon et le viaduc aménagé dans le cadre de l'opération 5A3F constituera un point plus élevé que les terrains alentours. Le dossier présente une esquisse de la topographie future du site après travaux, mais le volume total de matériaux à terrasser n'est pas précisé. Il a été indiqué à l'oral aux rapporteurs que les volumes nécessaires à la partie centrale correspondraient à 350 000 m<sup>3</sup>, gérées en remblais ISDI, et 90 000 m<sup>3</sup> pour la structure de la chaussée.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier les volumes de matériaux qui seront l'objet, à l'échelle du projet, de déplacements internes au site ou d'export ou d'import, et d'homogénéiser leurs unités (tonnes, m<sup>3</sup>).***

#### **2.2.2 Eaux souterraines et superficielles – Inondations**

##### État initial

Les eaux superficielles sont soumises à des risques modérés de pollution, du fait des eaux de ruissellement, du salage des routes et à des pollutions accidentelles. Le site est vulnérable aux inondations par remontée de nappe, notamment en situation de hautes eaux.

Le secteur est le siège de nappes superficielles locales peu profondes situées au niveau du projet Euro3Lys, entre 6 et 14 m de profondeur dans la partie sud du site (hors monticule) et à environ 2 m de profondeur pour la partie basse du site en situation de hautes eaux (fréquence triennale).

Les objectifs d'état pour la masse d'eau, fixés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhin-Meuse sont le bon état quantitatif en 2015, et à maintenir, et le bon état chimique à atteindre en 2027. Le dossier constate l'absence de pollution amont et aval de ces eaux et la présence d'une dégradation de la qualité des eaux souterraines par les métaux lourds et les sulfates, au sein du massif de déchets, localisée « *et sans enjeu avéré pour l'opération* ». Au vu des résultats des études et analyses menées et du sens d'écoulement de la nappe, le dossier conclut que le site du Baggerloch peut avoir un impact sur la qualité des eaux souterraines à l'aplomb du Quartier du Lys, mais ne devrait pas avoir d'impact sur le reste de l'emprise Euro3Lys. L'enjeu relatif à l'hydrogéologie est qualifié de fort.

Une partie du site est couverte par un périmètre de protection éloignée de captage d'eau destinée à la consommation humaine. Interrogés par les rapporteurs sur la présence de polyfluoroalkyles (PFAS) dans les nappes souterraines, les maîtres d'ouvrage ont indiqué que les nappes sont

contaminées à des niveaux quatre fois supérieurs aux normes à venir pour l'eau potable<sup>14</sup>, et que l'origine de cette contamination est l'usage passé de mousses anti-incendie par les services de secours de l'aéroport. La mise en place d'une solution de traitement par charbon actif est prévue pour les captages. Cette solution est déjà mise en œuvre avec de bons résultats à Bâle dont l'eau a été polluée par les mêmes produits utilisés de manière massive lors d'un important incendie.

***L'Ae recommande de mettre en œuvre les mesures de gestion et de surveillance de la pollution des eaux souterraines et compléter la recherche des PFAS au niveau du réseau des piézomètres.***

Deux cours d'eau traversent l'aire du projet, le Lertzbach au sud, à hauteur du Quartier du Lys et le Liesbach traversant le périmètre de l'ÉcoParc 3i. Les ouvrages de franchissement du Lertzbach (repris lors des travaux d'extension du tram 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis) et ceux du Liesbach sont décrits précisément. Un des ouvrages du Liesbach, situé sous l'accès au site de l'ÉcoParc 3i depuis la RD 105, s'avère sous-dimensionné car son débit capable<sup>15</sup> représente environ la moitié du débit de plein bord<sup>16</sup> qui est de 35 m<sup>3</sup>/s. Les cours d'eau ont été tous deux modifiés et remaniés à l'occasion d'aménagements antérieurs, notamment l'extension de l'EuroAirport. Le maintien d'une capacité hydraulique de 25 m<sup>3</sup>/s pour le Liesbach, existante à hauteur du franchissement de l'A35, doit être assuré par le projet Euro3Lys. Le dossier précise également que le tracé actuel du Liesbach présente actuellement un profil en long artificiel et un profil en travers trapézoïdal typique et morphologiquement peu intéressant. Le lit est déconnecté de la nappe principale, et de ce fait les assecs sur le linéaire concerné sont fréquents en période sèche.

La qualité des eaux du Liesbach est médiocre du fait d'une forte pollution par des rejets domestiques et agricoles. L'état écologique du Lertzbach est médiocre, et son état chimique est bon, excepté pour le benzo(a)pyrène et le benzo(g,h,i)pérylène pour lesquels il est considéré comme mauvais.

Dix mares, un étang et un marais, tous d'origine anthropique, déconnectés de la nappe souterraine, sont situés au nord et au sud de l'emprise de l'ÉcoParc 3i. Celui situé au nord est en connexion avec une nappe perchée locale liée à l'activité d'extraction de matériaux.

#### *Incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation*

En phase chantier, des mesures d'évitement et de réduction classiques sont prévues, telles l'adaptation des modalités de circulation des engins de chantier pour limiter les pollutions, la protection des zones non aménagées par barriérage pour éviter les impacts durant les travaux, par la mise en place d'un dispositif préventif de lutte contre la pollution et d'un système d'assainissement provisoire pour la gestion des eaux pluviales et de chantier et via la collecte des eaux usées et un système d'assainissement conforme au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage). En phase exploitation, il est prévu une gestion par infiltration des eaux pluviales avec un tamponnement par des noues. Une partie des eaux collectées serviront également à maintenir en eau les mares conservées, d'origine artificielle, résultant des modifications topographiques liées à l'exploitation des gravières et à l'ISDI.

---

<sup>14</sup> Un seuil de qualité est fixé à 0,10 µg/l pour la somme de 20 acides perfluorés. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, la recherche de ces molécules sera obligatoire dans l'eau du robinet et les masses d'eau où ont lieu les prélèvements nécessaires à la production de l'eau potable.

<sup>15</sup> Le débit capable est le débit théorique maximum qu'un ouvrage hydraulique (conduite, canal, etc.) est capable d'écouler à en surface libre, en régime uniforme, dans des conditions normales. (source : WikHydro)

<sup>16</sup> Le débit de plein bord constitue la plus forte valeur possible avant le débordement. (source : Wikhydro)

La possibilité d'une pollution des eaux souterraines par infiltration dans les sols est relevée, consécutivement à une fuite accidentelle d'engin de chantier ou aux premiers lessivages de la chaussée après réalisation des enrobés. Un contrôle piézométrique de la qualité des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux sera réalisé, avec des prélèvements et analyses régulières pour détecter toute pollution accidentelle et engager des mesures correctives. Un suivi annuel de la qualité des nappes est également prévu. Interrogé par les rapporteurs sur la méthodologie de traitement des pollutions accidentelles, les maîtres d'ouvrage ont précisé que la compacité des remblais induit une perméabilité relativement limitée et qu'en cas de pollution, les terres contaminées seront prélevées et remplacées. Une telle situation s'est déjà produite sur le chantier (fuite accidentelle d'hydrocarbures) et la couche affectée s'est révélée relativement limitée.

***L'Ae recommande de préciser les modalités de traitement des cas de pollution accidentelle et de les illustrer avec une description détaillée de l'intervention réalisée à l'occasion de la pollution survenue.***

La superficie des surfaces imperméabilisées est évaluée à 9 ha pour le Quartier du Lys, et au sein de l'enveloppe des 57 ha du périmètre d'ÉcoParc 3i la portion de surface imperméabilisée par l'opération n'est pas précisée, ce qui va dépendre de la sélection des industriels, ni celle des voiries. Pour autant, il est indiqué que le projet devrait supprimer environ 5 000 m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée et en créer environ 13 000 m<sup>2</sup>, à comparer à la surface totale des constructions de l'ÉcoParc 3i. L'analyse des incidences sur la gestion des eaux pluviales considère quant à elle une réduction des surfaces actives de l'ordre de 2 % pour les petites pluies et un accroissement de 2 % pour les pluies intenses.

***L'Ae recommande de préciser au moins la surface imperméabilisée dédiée aux voiries pour EcoParc 3i.***

### 2.2.3 Milieux naturels

#### État initial

L'ensemble du site de l'ÉcoParc 3i est couvert par la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff<sup>17</sup>) de type I, intitulée « Sablière Hardt Stocketen à Saint-Louis », délimitée en 2014 sur l'ensemble du secteur de la sablière. Elle a notamment été désignée du fait de la présence de populations d'insectes et d'oiseaux patrimoniaux, ainsi que du Crapaud calamite, présent dans l'ancienne gravière dont les habitats pionniers lui conviennent.

Le site de la Petite Camargue Alsacienne, réserve naturelle nationale, site Natura 2000 ZSC et ZPS<sup>18</sup>, et Znieff de type I et II, est localisé directement au nord-est du site, en continuité hydraulique directe via le Liesbach. Un autre corridor écologique traversant le site du projet est identifié au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), entre la Petite Camargue Alsacienne et des gravières identifiées comme des réservoirs de biodiversité. Ce corridor présente donc un enjeu fort dans le maintien de la connexion écologique entre la Petite Camargue Alsacienne et le reste du territoire.

<sup>17</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>18</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC) et ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

L'étude faune-flore a fait l'objet d'une actualisation entre 2021 et 2023 et présente des inventaires séparés pour ÉcoParc 3i et le Quartier du Lys. Les orthoptères n'ont pas été inventoriés en 2021, mais l'ont été en 2023. Les inventaires écologiques mettent en évidence des enjeux dans le périmètre de l'ÉcoParc 3i avec la présence de cinq espèces de plantes protégées et de 123 espèces animales protégées. Dans le Quartier du Lys, les enjeux sont moins marqués avec 28 espèces animales faisant l'objet d'une protection, il n'est pas précisé si certaines espèces végétales protégées ont été inventoriées. La comparaison avec les précédents inventaires effectués depuis 2011 indique une baisse nette du nombre d'espèces d'orthoptères passant de 17 à quatre espèces en l'espace de dix ans, c'est aussi le cas pour d'autres groupes d'insectes. Cependant faute d'un traitement et d'une présentation des données homogènes de l'ÉcoParc 3i et du Quartier du Lys l'écart entre les enjeux des deux entités n'est pas étayé.

***L'Ae recommande de présenter des données d'inventaires complètes et homogènes pour l'ensemble des sites du projet en annexe de l'étude d'impact.***

Le dossier précise que nombre de milieux naturels du site sont des milieux pionniers à évolution rapide, ce que la visite a confirmé à travers l'exemple d'une mare ayant disparu depuis l'inventaire de 2023<sup>19</sup>, remplacée par une autre située à quelques dizaines de mètres et abritant des espèces pionnières (Crapaud calamite). L'évolution à moyen et long terme hors projet devrait conduire à une fermeture du milieu par le développement des formations arborées, hormis pour les parcelles où une activité agricole sera encore exercée (Quartier du Lys). Ceci viendrait vraisemblablement réduire la diversité écologique du site, notamment pour les espèces inféodées aux milieux pionniers herbacés et aux prairies.

#### *Incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation*

Le dossier détaille de manière claire les surfaces de milieux dégradés, et précise dans chaque cas le niveau d'enjeu<sup>20</sup>. L'Ae souligne en particulier l'évitement de certaines zones les plus riches en biodiversité, qui étaient affectées dans la précédente version du projet par la construction du centre commercial. Une réflexion sur les différents habitats présents a été menée afin de proposer une configuration qui limite significativement les impacts sur les zones à enjeux.

La démarche éviter-réduire-compenser est appliquée rigoureusement. Ainsi, pour le Milan noir, espèce vulnérable à l'échelle régionale, dont une aire de nidification supposée est située à l'ouest du site ÉcoParc 3i, en zone de future collectrice de l'5A3F. La surface de la zone prévue pour la future collectrice a été réduite de 2,3 ha en prévision de l'évitement de l'aire de nidification. Les recommandations de l'avis de 2019 de l'Ae concernant les mesures permettant de restaurer les continuités écologiques ont été suivies d'effet dans le nouveau dossier : mise en place d'un passage inférieur à faune (banquette) lors de l'élargissement du pont de franchissement du Liesbach, qui devrait favoriser la continuité hydraulique, ainsi que diverses mesures créant, préservant et améliorant les corridors écologiques.

Les mesures de compensation sont détaillées. Elles tiennent compte en priorité de l'équivalence en termes de fonctionnalité totale et permettent l'absence de perte nette écologique pour chaque

<sup>19</sup> Le maître d'ouvrage a précisé que l'analyse des causes a montré que la modification de la topographie sur le site à proximité avait dévié le ruissellement, unique alimentation de ces mares.

<sup>20</sup> Cinq ha de milieux forestiers dégradés (sur 15 ha), 3,5 ha de prairies et friches herbeuses (sur 8,5 ha), moins de 0,7 ha de milieux humides (sur 2 ha), 2 ha de milieux artificiels et cultivés (sur 3 ha) et 0,8 ha de milieux aquatique aménagés par un passage à faune sous le pont existant (sur 0,9 ha).

habitat selon le dossier. Une partie des compensations des habitats et des espèces affectées par le projet sera réalisée *in-situ* (11 ha), et l'autre *ex-situ* (43 ha). Une surface totale de 2,8 ha de zone humide sera détruite, et nécessite une compensation, qui bordera la réserve naturelle nationale de la Petite Camargue Alsacienne afin de favoriser les continuités écologiques. Au total 3,4 ha en prairie de fauche humide, incluant création et restauration de mares, gestion différenciée et ensemencement d'espèces adaptées, et plusieurs autres sites comportant des mares, saulaies, peupleraies et milieux humides diversifiés (8,8 ha), sont destinés à restaurer la fonctionnalité hydraulique et la biodiversité. Sont également prévus des boisements densifiés (4 ha) et compensatoires (3,8 ha), la conversion de secteurs exploités en grandes cultures ou en friches en prairies humides (5,8 ha), rétablissement de fonctionnalités de Saulaies-Peupleraies (8 ha) et de friches pionnières sur grave héliophile (8 ha), la création de mares (0,05 ha) et d'*hibernacula*<sup>21</sup>, au sein d'une structure à plusieurs composantes ou strates de végétation (et d'usage et de paysage). Les mesures identifiées permettent de couvrir l'intégralité des besoins de compensation.

Parmi les mesures compensatoires, le financement d'actions de gestion sur un périmètre de protection rapprochée d'une aire de captage d'eau est prévu. Interrogés par les rapporteurs quant à la plus-value d'une telle démarche, les maîtres d'ouvrage ont indiqué que, si les obligations sont déjà en place, il est difficile de les faire mettre en œuvre par les exploitants agricoles de ces espaces. La mise en œuvre des mesures compensatoires permet de financer les coûts supplémentaires et la collectivité (SLA) s'assure du contrôle de leur mise en œuvre.

À ce stade, il existe une proposition d'aménagement de haies (1,4 ha) dans les zones dédiées à l'industrie de façon à respecter la trame verte, mais l'implantation définitive n'est pas fixée.

#### 2.2.4 Déplacements, trafics

##### État initial

Le dossier présente la situation en matière de trafic, prenant en compte les parties de l'opération 5A3F réalisées à la date des études de trafic actualisées en 2023. Les flux du scénario du fil de l'eau sont présentés séparément pour les deux opérations (ÉcoParc 3i et Quartier du Lys) aux échéances 2030 et 2045 considérant une croissance de 1,1 % sur l'A35 et 0,2 % par an sur les routes départementales. Pour le Quartier du Lys, les hypothèses d'évolution des parts modales sont fondées sur l'ambition de la collectivité en la matière. Elles considèrent une diminution de 58 à 40 % de la part modale de la voiture pour l'ensemble des déplacements sur Saint-Louis et une diminution de 77 % à 46 % pour les seuls déplacements domicile-travail. La situation actuelle au niveau de la RD105, dont les aménagements sont en cours, présente un fonctionnement en heure de pointe du soir fortement dégradé.

##### Effets du projet

L'élargissement de 2x2 à 2x3 voies de l'autoroute A35 sur les surlargeurs en cours de réalisation, évoqué comme une hypothèse dans la précédente version du dossier, est maintenant considéré comme validé. L'effet de fluidification attendu, qui est générateur d'un accroissement du trafic, n'est pas identifié dans le dossier.

---

<sup>21</sup> Abri permettant à la petite faune de passer la saison hivernale enfouie et en dormance.

Le projet présente des hypothèses de génération de trafic pour chacun des secteurs du projet, prenant en compte les aménagements envisagés en 2030 et 2045 pour l'ÉcoParc 3i<sup>22</sup> ainsi que pour le Quartier du Lys. Pour l'ÉcoParc 3i, la part modale de la voiture est envisagée à 95 %, ce qui ne paraît pas cohérent avec les ambitions affichées par la collectivité, qui visent notamment 34 % de part modale des modes actifs dans les déplacements domicile-travail. Les études de trafic montrent que les voiries programmées seront à même de supporter les trafics induits, avec un flux « dense »<sup>23</sup> au niveau du carrefour dit « de la gravière » sur la RD 105 permettant l'accès à l'ÉcoParc 3i et au Quartier du Lys.

***L'Ae recommande d'uniformiser les hypothèses de part modale entre les opérations ÉcoParc 3i et Quartier du Lys à l'horizon 2030 et 2045, ou de justifier les différences retenues.***

Dans son précédent avis, l'Ae avait recommandé de préciser les effets, pour cette thématique, de l'arrivée de la ligne n°3 du tramway ainsi que de la NLF. Cette recommandation était d'autant plus importante que le projet visait à créer un pôle commercial et de loisir, fort générateur de trafic, ce qui n'est plus le cas. Le dossier actuel évoque bien la desserte possible de l'ÉcoParc 3i par le tramway, sans faire d'hypothèse en matière d'incidence sur les parts modales, considérant que ce projet n'est pas encore validé.

## **2.2.5 Nuisances**

### *État initial*

Le dossier présente les cartes de bruit des infrastructures de transport (autoroute, routes départementales, voie ferrée, aéroport) et les niveaux de bruit associés sur le site du projet. Il cartographie en particulier les secteurs où les seuils réglementaires sont dépassés du fait des transports terrestres et présente le plan de gêne sonore de l'EuroAirport. Une nouvelle modélisation a été réalisée pour le site de l'ÉcoParc 3i.

Le projet fait l'objet d'une étude air et santé de niveau I, actualisée en 2023, la plus approfondie du fait de l'opération 5A3F. Le secteur du projet montre une situation conforme à la réglementation en vigueur, mais avec des dépassements des valeurs limites applicables en 2030<sup>24</sup> et des valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour le NO<sub>2</sub> y compris en fond urbain, pour les PM<sub>10</sub> (avec 33,3 µg/m<sup>3</sup>) et les PM<sub>2,5</sub> (avec 10,3 µg/m<sup>3</sup>).

En matière de pollution lumineuse, le site est fortement affecté par la présence de l'aéroport et de l'agglomération bâloise.

### *Effets du projet*

L'étude d'impact sépare l'analyse, tant en matière de bruit que de qualité de l'air, pour les opérations d'ÉcoParc 3i et Quartier du Lys. Cette séparation, si elle peut être justifiée par des dynamiques de développement différentes, intègre l'absence de cohérence sur les hypothèses de part modale signalées précédemment et donc leurs émissions sonores et atmosphériques.

<sup>22</sup> Les hypothèses annoncées comprennent : 2 000 employés en 2045 avec un taux de présence de 90 %, part modale VP de 84 %, 8 % de transports en communs et 8 % modes actifs, 2 300 UVP (unité véhicule particulier) attirés par jour sur le secteur.

<sup>23</sup> Environ 92 % de la capacité utilisée pour deux des branches.

<sup>24</sup> Valeurs limites à atteindre au 1<sup>er</sup> janvier 2030, adoptées dans le cadre de la nouvelle directive sur la qualité de l'air par le Conseil européen le 14 octobre 2024

En matière d'émissions sonores, les deux opérations ont une incidence limitée, inférieure à 2 dB(A) sauf à proximité directe des voies internes principales.

Pour les émissions atmosphériques, les résultats montrent que, sur l'EcoParc3i, les valeurs limites en dioxyde d'azote applicables en 2030 ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ne seront pas respectées sur plusieurs sites en grande proximité routière, et que les teneurs des  $\text{PM}_{2,5}$  et  $\text{PM}_{10}$  dépasseront les normes applicables en 2030 (respectivement 20 et  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle) ainsi que les recommandations de l'OMS (respectivement 15 et  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle). L'analyse faite pour le Quartier du Lys montre une amélioration sensible en prenant en compte une ambition forte portée par SLA, telle qu'inscrite dans son plan climat air énergie territorial (PCAET). L'évaluation quantitative des risques sanitaires conclut à un impact maîtrisé sur la santé des riverains, sous réserve du maintien des mesures de gestion et de suivi.

## 2.2.6 Énergie et gaz à effet de serre

### Effets du projet

Le dossier comporte une étude du potentiel de production d'énergie à partir de ressources renouvelables. L'analyse montre que la principale ressource à mobiliser localement est le chauffage urbain du fait de la réalisation récente d'une centrale de chauffage urbain au sud du Quartier du Lys. Elle considère également que l'énergie photovoltaïque présente un intérêt limité mais qu'il conviendra de développer sur les ombrières des surfaces de stationnement.

Le dossier comprend un bilan d'émissions de gaz à effet de serre de l'opération ÉcoParc 3i. Il présente des mesures d'évitement (choix du site, préservation d'espaces naturels), de réduction (éclairage public performant, accès en modes actifs, limitation des mouvements de terre). Il évalue les émissions totales à 286 kteqCO<sub>2</sub> dont 51 % dues au transport de marchandises liées aux activités et 31 % aux déplacements entre le domicile et le travail des salariés. Ni l'usage de matériaux à moindre impact carbone pour les aménagements des espaces publics, ni le raccordement du site à la voie ferrée limitrophe, et qui accueille déjà un important trafic de fret, ne sont évoqués.

***L'Ae recommande d'examiner l'usage de matériaux à moindre impact carbone pour les aménagements des espaces publics et le principe d'un raccordement du site à la voie ferrée afin de permettre le transport de marchandises par ce biais.***

Les incidences des mesures de compensation en matière de séquestration de carbone sont évaluées à environ 18,8 kteqCO<sub>2</sub> dont près de 40 % *in situ*, sans évaluer, ni par conséquent prendre en compte, la perte de capacité de séquestration actuelle.

## 2.2.7 Organisation de l'espace

### État initial

Le site est une friche anthropique et entre dans les critères de définition des « friches industrielles » de l'Ademe<sup>25</sup>. Pour autant, les principes guidant la remise en état des sites d'extraction prévoient un retour à un état « naturel » nécessitant *de facto* qu'un aménagement

---

<sup>25</sup> <https://infos.ademe.fr/magazine-mai-2022/dossier/les-friches-du-foncier-a-haut-potentiel/>

autre soit comptabilisé dans la consommation d'espace. Ce point est abordé dans la partie 3.2 relative aux incidences de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En termes de paysages, la proximité d'habitations au nord du site présente un enjeu particulier.

### Effets du projet

Le dossier comprend une étude de densification. Le projet prévoit une constructibilité des parcelles maximale de 75 % de leur surface. Il convient de relever que les espaces à préserver sous forme d'espaces naturels sont inclus dans les surfaces, et donc les parcelles, à céder. La surface maximale de plancher constructible est estimée à 300 000 m<sup>2</sup> pour l'opération ÉcoParc 3i, ce qui présente une densité certaine au regard de la surface totale de l'opération.

Afin de réduire les incidences en matière de perception des constructions, plusieurs mesures ont été prévues : la réduction de la hauteur des remblais en partie nord (cf. partie 2.2.1), la mise en place d'un merlon ou encore les prescriptions architecturales inscrites dans les documents d'urbanisme modifiés. Ces derniers prévoient notamment un traitement cohérent des hauteurs, notamment le long de l'A35, point qui n'est pas spécifié dans l'étude d'impact ni dans le cahier des prescriptions particulières de l'ÉcoParc 3i, ni dans le règlement du lotissement que l'aménageur du site prévoit de mettre en place.

***L'Ae recommande de compléter le dossier de projet en précisant les objectifs volumétriques fixés dans les documents opérationnels et de gestion du site afin de préciser les incidences attendues en matière de paysage.***

Interrogés par les rapporteurs sur la propriété future des espaces naturels qui ont vocation à être préservés, les maîtres d'ouvrage ont indiqué que les obligations relatives aux modalités de gestion sont prévues dans le règlement de lotissement. Ce point n'apparaît pas dans le dossier.

***L'Ae recommande de compléter le dossier et notamment le règlement du lotissement afin d'y préciser les obligations des preneurs de lots en ce qui concerne la gestion des espaces naturels.***

## **2.3 Effets cumulés**

Les projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés sont le projet « Côté Ville » porté par EuroAirport, comportant la recomposition des circulations automobiles et piétonnes et du stationnement, la « possibilité de création d'une zone tertiaire vouée à l'accueil d'entreprises du domaine aéronautique » entre l'aéroport et l'A35, la création d'une passerelle permettant de relier les parkings automobiles, l'aérogare et la gare ferroviaire, et à plus long terme l'interaction avec la nouvelle liaison ferroviaire et la ligne de tramway. Les incidences cumulées potentielles entre les opérations Quartier du Lys et ÉcoParc 3i font également l'objet d'une réflexion, notamment sur les sujets de trafic et de dynamique socio-économique du territoire.

Des réunions de concertation rassemblant les maîtres d'ouvrage de ces projets ont été mises en place dans le cadre de la définition de leurs effets cumulés.

Les incidences sont évaluées. Le dossier conclut que le projet « Côté Ville », la plateforme douanière, la NLF et Euro3Lys auront des effets cumulés significatifs sur le trafic, l'air et le bruit.

Tandis que la NLF et Euro3Lys auront des effets cumulés significatifs sur le paysage, la topographie, l'agriculture, les milieux naturels et les boisements. L'étude d'impact n'apporte pas de nouveaux éléments par rapport à la précédente.

***L'Ae recommande d'analyser les effets cumulés des projets concernés sur la qualité de l'air, le bruit, le trafic, les milieux naturels et le paysage et de conclure sur les incidences résiduelles.***

## **2.4 Évaluation des incidences Natura 2000**

La recommandation de l'Ae dans l'avis de 2019, de confirmer dans l'évaluation environnementale, qu'aucun des deux autres sites Natura 2000 situés à plus de 5 km du projet et en continuité écologique avec le secteur du projet n'est susceptible d'être affecté, n'a pas été prise en compte dans l'étude d'impact.

***L'Ae renouvelle sa recommandation d'étudier l'incidence du projet sur les sites Natura 2000 en continuité écologique avec le site du projet.***

## **2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

Un dispositif de suivi des mesures est prévu sur trente ans. Il apparaît adapté aux mesures que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre. Un suivi général des mesures compensatoires *in-situ* est prévu (mesure A8.1.a : Suivi écologique). Il vient en sus du suivi spécifique à chaque mesure compensatoire, incluant les mesures *ex-situ*, qui devra être précisé. En particulier, le suivi des mesures compensatoires à la destruction de boisements et de zones humides sera nécessaire.

***L'Ae recommande de préciser le suivi spécifique à chacune des mesures compensatoires (in-situ et ex-situ) et de compléter le cas échéant le dispositif de suivi en fonction des recommandations du présent avis.***

## **2.6 Résumé non technique**

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

# **3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

La modification du programme sur le secteur de l'ÉcoParc 3i rend le projet non compatible avec les documents d'urbanisme locaux : le plan local d'urbanisme (PLU) de Hésingue, le PLU de Saint-Louis et le schéma de cohérence territoriale (Scot) de SLA.

## **3.1 Modifications prévues**

### **3.1.1 PLU de Hésingue**

Le PLU de Hésingue n'a pas été révisé depuis son adoption en 2009, mais a fait l'objet de sept modifications.

Ces adaptations concernent :

- l'aménagement et de développement durable (PADD) afin de modifier la destination de la zone (de commerciale et loisir, dont un golf, vers industrielle) ;
- le règlement associé au zonage afin de permettre la nouvelle destination (activité industrielle hors Seveso et artisanale, entrepôts nécessaires à l'activité présente ou permettant la logistique du « dernier kilomètre » à l'échelle de Saint-Louis). Les parkings sont prévus en surface et au minimum à 50 % sous ombrières. La hauteur des constructions est limitée à 25 m et en fonction des contraintes aériennes. L'implantation doit être faite à une distance minimale de 3 m de la voirie, des limites séparatives et du Liesbach ;
- l'orientation particulière d'aménagement (OPA <sup>26</sup>) afin d'intégrer le nouveau schéma d'implantation des constructions, du réseau viaire et des espaces naturels à protéger.

### 3.1.2 PLU de Saint-Louis

Le PLU de Saint-Louis a été approuvé en 2019 et a fait l'objet de trois modifications.

Les adaptations concernent :

- le PADD afin de modifier la destination (de commerciale vers industrielle hors Seveso de taille moyenne à grande et l'accueil d'activité de très petites et moyennes entreprises – TPE/PME –) ;
- l'OAP afin de modifier l'identification des porteurs de projet, la destination du secteur (activité primaire hors extraction et services associés) et d'intégrer le nouveau schéma d'implantation des constructions, du réseau viaire et des espaces naturels à protéger ;
- le zonage et le règlement associé afin de permettre la nouvelle destination et de protéger les espaces naturels dont la préservation est prévue. Les parkings sont prévus en surface et au minimum à 50 % sous ombrières. La hauteur des constructions est limitée par les servitudes aériennes et doit veiller à respecter une uniformité sur le secteur. L'implantation doit être faite à une distance minimale de 5 m de la voirie, 6 m des cours d'eau et 4 m des limites séparatives.

### 3.1.3 Scot de SLA

Le Scot a été approuvé en 2022.

Les adaptations concernent le PADD et le document d'orientations et d'objectifs (DOO) afin de changer la destination (de commercial et loisirs vers industrie et services associés) et de supprimer l'identification du parc central du Technoport sur la représentation graphique.

La commune de Hésingue est retirée de la liste des communes de la polarité commerciale n°1.

## 3.2 *Évaluation des incidences des modifications et mesures d'évitement, de réduction et de compensation*

Chacune des modifications fait l'objet d'une évaluation environnementale qui analyse les incidences de la nouvelle destination en déclinaison de l'évaluation environnementale du projet. En particulier, une présentation de la compatibilité avec les documents de rang supérieur (Sraddet,

<sup>26</sup> Les OPA correspondent, dans le code de l'urbanisme en vigueur en 2009, aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de la version actuelle du code.

Sdage, Sage) est présentée. La seule incompatibilité relevée est celle des PLU modifiés vis-à-vis du Scot.

Concernant la mise en œuvre de l'absence artificialisation nette (Zan), le Sraddet est en cours de modification pour traduire à l'échelle régionale les objectifs de réduction de la consommation d'espace. L'Ae a émis un avis daté du 26 juin 2025<sup>27</sup> sur cette modification. Le dossier n'identifie pas d'incompatibilité des modifications des documents d'urbanisme avec le Sraddet sur ce point, sans autre précision. Interrogés par les rapporteurs quant aux modalités d'inscription du projet dans les objectifs du Zan, les maîtres d'ouvrage ont indiqué que la Région avait validé le développement de ce site en ne l'identifiant pas au sein de la trame verte et bleue comme un espace de biodiversité à préserver et en prévoyant de l'inscrire au sein des projets d'envergure régionale. Cette inscription à la liste régionale est justifiée par le besoin de grandes surfaces pour accueillir de l'activité industrielle.

***L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme par une justification de la prise en compte de la consommation d'espace induite par le projet dans la déclinaison des objectifs du Sraddet en cours de modification.***

Par ailleurs, le changement de destination, d'un pôle commercial et de loisir à un pôle industriel, modifie sensiblement l'organisation territoriale des activités commerciales et de loisir à l'échelle de l'agglomération. Ce point n'est pas évoqué par le dossier, ni les incidences en termes de potentiel de report des besoins de consommation d'espace associés. Dans les échanges oraux entre les rapporteurs et les maîtres d'ouvrage, ces derniers ont indiqué que les équipements antérieurement prévus ne présentaient pas d'intérêt majeur, au contraire de l'accueil d'activités industrielles et qu'il n'était pas prévu de relocaliser l'ancien projet.

***L'Ae recommande de compléter l'évaluation des incidences du changement de destination en précisant l'analyse des besoins en matière d'organisation de l'offre commerciale et de loisir à l'échelle du Scot et d'en déduire les conséquences en matière de report de consommation d'espace.***

---

<sup>27</sup> [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7\\_-sraddet\\_grand\\_est\\_cle621841.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7_-sraddet_grand_est_cle621841.pdf)