



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 23 / 04 / 2025

Dossier complet le : 23 / 04 / 2025

N° d'enregistrement : F-044-25-C-0101

1 Intitulé du projet

Aménagement d'un parking provisoire - Plateforme menuiserie Jet aviation

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Raison sociale

Aéroport de Bâle Mulhouse

N° SIRET

7 7 8 9 7 1 4 2 4 0 0 0 1 6

Type de société (SA, SCI...)

Aéroport

Représentant de la personne morale : ☐ Madame

Nom

Markert

☒ Monsieur

Prénom(s)

Tobias

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
41.a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	Environ 240 nouvelles places de stationnement dont 7 pour PMR Le projet n'est pas soumis aux autres nomenclatures.

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

☐ Oui ☒ Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

☐ Oui ☒ Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le site se situe sur le ban communal de la commune de Héisingue. Cette emprise du ban a récemment été transférée de la commune de Saint-Louis, vers le territoire communal de Héisingue.

Le projet consiste en l'aménagement d'un parc de stationnement extérieur en extension du parking existant S13 de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Il s'agit d'une infrastructure destinée à accueillir une partie des voyageurs de l'aéroport, dans un contexte d'augmentation du trafic aérien.

Les constructions qui étaient présentes sur le terrain ont déjà été démolies.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est de créer un parc de stationnement extérieur temporaire destiné à accueillir une partie des voyageurs de l'aéroport.

Ce parking sera ouvert au public et s'intégrera en continuité avec le parc de stationnement S13 existant, dont il partage l'accès.

L'extension prévue du parking vise à répondre au besoin de l'EuroAirport d'augmenter temporairement sa capacité de stationnement pour les voyageurs.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux prévus comprennent plusieurs étapes.

1) Préparation du site :

- Libération de l'emprise avec la démolition des structures existantes et le retrait des éléments non conservés.
- Terrassement et nivellement du sol pour assurer une assise stable aux infrastructures.

2) Aménagement des voiries et stationnements :

- Création des chaussées et aires de stationnement, avec un revêtement en enrobé pour la voirie et pavés drainants pour les places de stationnement.
- Réalisation des marquages au sol et de la signalisation verticale.

3) Gestion des eaux pluviales :

- Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales conforme au SAGE III-Nappe-Rhin, privilégiant l'infiltration sous les places de stationnement.

4) Réseaux et équipements :

- Installation de l'éclairage public (luminaires sur mâts et câblage souterrain)
- Pose de réseaux secs (courants forts et faibles) pour l'alimentation des équipements extérieurs et des portails d'accès. Pré-équipement pour les bornes de recharge électrique (IRVE).

5) Aménagements paysagers et équipements de sécurité

- Plantation d'arbres et d'espaces verts. Pose de clôtures et portails pour sécuriser l'emprise du parking.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le parking sera utilisé pour le stationnement des voyageurs de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Il sera accessible depuis le parking S13 existant. À terme, il est prévu que cet espace de stationnement soit utilisé pour d'autres besoins.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Permis d'aménager

- Examen au cas par cas

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface totale du périmètre de projet (l'emprise du projet correspond à une partie de la parcelle cadastrale n°0010 de la section 23 de la commune de Hésingue).	6 750m²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :
Lieu-dit :
Localité :
Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° , " Lat. : ° , "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Point de d'arrivée : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

Emprise projet récemment transférée du territoire communal de Saint-Louis à celui de Hésingue. Pas encore intégré au PLU de Hésingue. Pas non plus dans le PLU révisé de Saint-Louis.

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

☐ Oui ☒ Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☐ Oui ☐ Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Projet situé dans le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Bale-Mulhouse. Arrêté n°2004-299-8 du 25 octobre 2004. Le projet qui est un parking, ne représente pas une nuisance sonore, en comparaison avec la nature aéroportuaire de son environnement direct.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	☒	☐	Le site est concerné par une proximité directe avec le périmètre d'exposition aux « risques technologiques » autour du site de la société JET AVIATION. Toutefois, le PPRT est sans impact pour le projet.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☒	☐	Présence potentielle de pollutions résiduelles dans le sol au droit de l'emprise du projet. Une étude de pollution est menée via le relevé Géotechnique sur le site en extension afin de déterminer la présence ou non, de polluants. Cette étude permettra, en outre, de déterminer le type de gestion des eaux pluviales à mettre en place sur le site en procédant en parallèle à des tests de perméabilité.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	
Dans un site inscrit ?	☐	☒	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	
D'un site classé ?	☐	☒	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet n'implique pas de prélèvement d'eau pour son fonctionnement ou sa construction.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Aucune perturbation des nappes phréatiques n'est prévue. L'infiltration des eaux pluviales sera réalisée sur site conformément aux préconisations du SAGE III-Nappe-Rhin.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☒	☐	Le projet nécessitera des apports en matériaux pour la création des voiries et des aires de stationnement.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Les matériaux seront issus de filières d'approvisionnement existantes.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	☒	☐	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le terrain du projet étant déjà fortement artificialisé et dépourvu d'habitats naturels sensibles, les travaux n'entraîneront pas de perturbations substantielles sur la biodiversité environnante. Les impacts potentiels seront limités grâce aux mesures de gestion des eaux pluviales et d'intégration paysagère.
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le projet est situé à proximité directe du périmètre d'exposition aux risques technologiques autour de la société Jet Aviation. Cependant, le règlement de ce périmètre n'a pas d'impact pour un projet d'aménagement d'un parc de stationnement.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☐	☒	Le projet n'apporte pas nécessairement d'augmentation des trafics. Le trafic dans la zone est directement lié à l'affluence aéroportuaire. Le parking sera conçu pour ne pas impacter négativement la fluidité du trafic dans cette zone.
	Est-il source de bruit ?	☐	☒	Des nuisances sonores temporaires pourront être générées durant la phase travaux. Toutefois, l'impact restera négligeable compte tenu du fait que le site est déjà soumis aux nuisances du trafic aérien.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	Un parc de stationnement génère des émissions lumineuses afin de sécuriser les déplacements des usagers et d'assurer la visibilité des accès et des circulations. Ces émissions sont cependant mineures.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Les rejets émis par les véhicules ont un impact négligeable en comparaison du trafic aérien environnant.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☐	☒	
	Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Un aménagement de parc de stationnement représente un impact visuel. Toutefois la zone de projet est déjà concernée par plusieurs parcs de stationnement. Par conséquent, l'impact n'est pas négatif.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

☐ Oui ☒ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

☐ Oui ☒ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Des mesures sont intégrées pour limiter les impacts environnementaux et sanitaires du projet.

- Gestion des eaux pluviales : infiltration sur site (sauf si les études de sol montrent la présence de pollution).
- Contrôle des émissions atmosphériques : durant le chantier, il y aura un arrosage des pistes pour limiter les poussières.
- Préservation de la biodiversité : bien que le terrain soit artificialisé, des espaces verts seront aménagés. Les essences choisies seront locales et non allergènes.
- Sécurisation du site et des flux : le projet a été conçu pour permettre des déplacements fluides et sécurisés en son sein, avec une organisation pertinente des accès et une signalisation adaptée.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet ne nécessite pas une évaluation environnementale. Situé sur un terrain déjà artificialisé, il n'engendre pas d'impact significatif sur la biodiversité ni de modification des continuités écologiques. Les nuisances sonores, lumineuses et atmosphériques seront maîtrisées grâce à des mesures adaptées, et la gestion des eaux pluviales sera conforme aux exigences du SAGE III-Nappe-Rhin. De plus, le projet s'intègre aux infrastructures existantes de l'EuroAirport sans générer de risque supplémentaire, notamment en matière de sécurité ou d'impact transfrontalier. L'ensemble de ces éléments garantit l'absence d'effets notables sur l'environnement, justifiant une dispense d'évaluation environnementale.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	☒
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	☐
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	☒
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	☒
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	☐
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	☒
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Note de cadrage du projet - Urbanisme et environnement	☒
2	Plan de masse du projet	☒
3		☐
4		☐
5		☐

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ☒

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

Nom Dorsaz

Prénom Jean-Marc

Qualité du signataire Responsable Service Environnement



À Saint-Louis

Fait le 1 6 / 0 4 / 2 0 2 5

Signature du (des) demandeur(s)



Le plan d'ensemble



EuroAirport.®

BASEL MULHOUSE FREIBURG

EuroAirport

Basel-Mulhouse-Freiburg

68304 Saint-Louis Cedex

France

4030 Basel

Suisse

Aménagement d'un parking provisoire Plateforme menuiserie Jet aviation



BUREAU D'INGENIERIE

SERUE Ingénierie

4 rue de Vienne

67300 SCHILTIGHEIM

03 88 33 60 20

Cas par cas

Annexes obligatoires

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
0		Première diffusion	JLA	CB

IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2024\VR-24-142 Saint-Louis - ABM - plateforme Jet Aviation\04 Travail\48 APA\Cas par cas\VR-24-142-APA-Notice-Cas-par-cas_ind0.docx

SOMMAIRE

1 -	ANNEXE N°3 – PLAN DE SITUATION	4
2 -	ANNEXE N°4 – PHOTOGRAPHIES DU SITE.....	6
3 -	ANNEXE N°5 – PLAN DE L’AMENAGEMENT PROJETE	9
4 -	ANNEXE N°6 – PHOTOGRAPHIES AERIENNES	10

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de situation du projet	4
Figure 2 : Photographie de la surface de projet dans un environnement lointain - google maps 2021	6
Figure 3 : photographies de la surface de projet dans un environnement proche - SERUE 26/11/2024	7
Figure 4 : emplacement des photographies sur une vue aérienne du périmètre de projet	8
Figure 5 : plan masse de l'aménagement projeté	9
Figure 6 : Photographie aérienne de la zone de projet – 2024 Google Earth	10
Figure 7: cartographie du réseau hydrographique à proximité du projet.....	11

1 - ANNEXE N°3 – PLAN DE SITUATION

SITUATION LOCALE



Figure 1 : Plan de situation du projet

Le projet est situé sur le ban communal de la commune de Héringue, à proximité immédiate de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Cette emprise appartenait auparavant à la commune de Saint-Louis, mais a récemment été transférée au territoire communal de Héringue dans le cadre d'un réajustement administratif. Le site du projet s'intègre dans une zone déjà urbanisée, dédiée aux infrastructures aéroportuaires, et bénéficie d'un accès direct aux axes routiers desservant l'EuroAirport.

2 - ANNEXE N°4 – PHOTOGRAPHIES DU SITE

Ci-dessous, une photographie permettant de situer le projet dans un environnement lointain (le bâtiment Jet Aviation est aujourd'hui démolì et le projet se situe sur une surface terreuse gravillonneuse) :

1



Figure 2 : Photographie de la surface de projet dans un environnement lointain - google maps 2021

Ci-dessous, deux photographies permettant de situer le projet dans un environnement proche :

2





Figure 3 : photographies de la surface de projet dans un environnement proche - SERUE 26/11/2024

Ci-dessous, l'emplacement des photographies sur une vue aérienne du périmètre de projet :

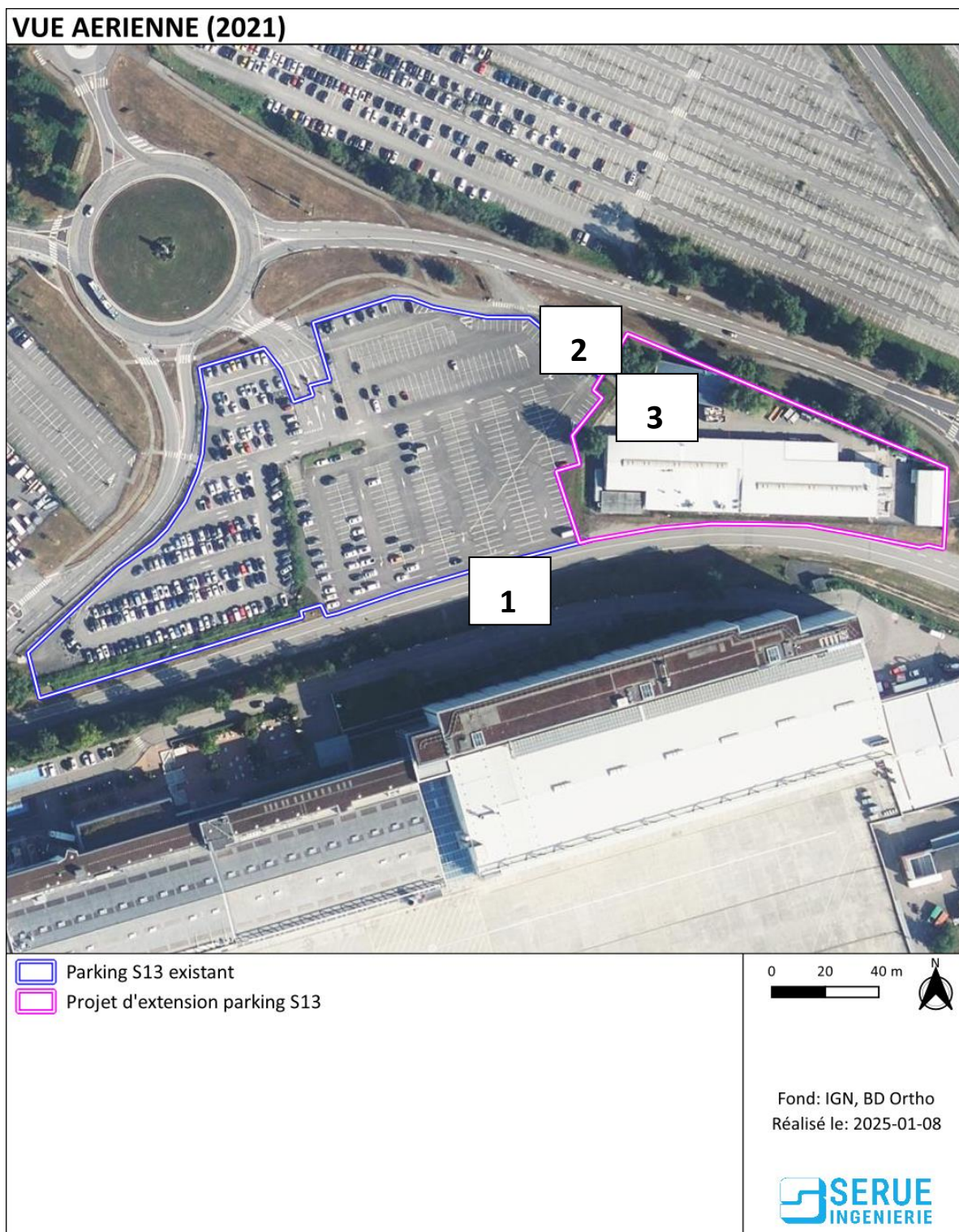


Figure 4 : emplacement des photographies sur une vue aérienne du périmètre de projet

3 - ANNEXE N°5 – PLAN DE L'AMENAGEMENT PROJETE

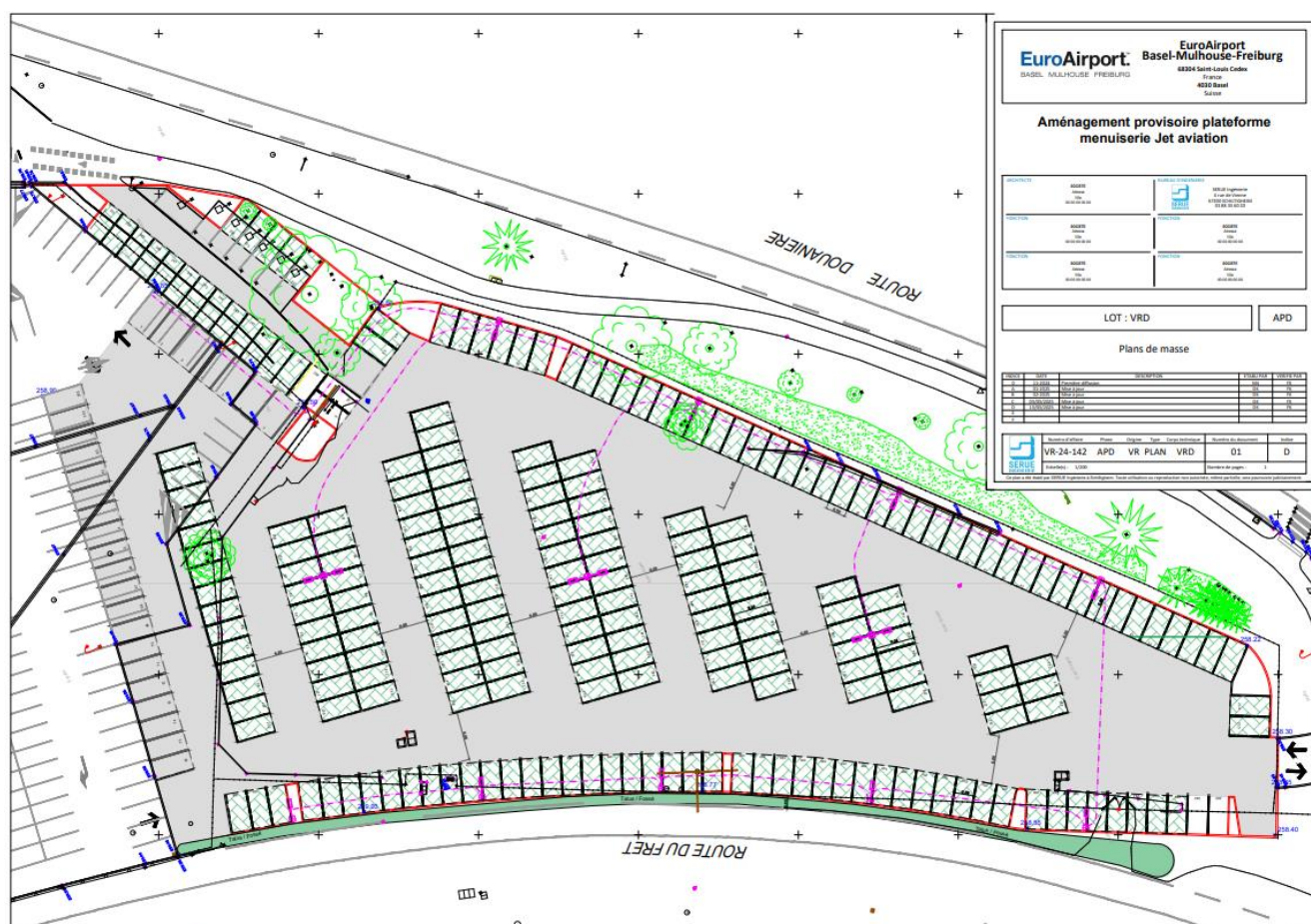


Figure 5 : plan masse de l'aménagement projeté

Le projet concernera environ 266 places de stationnement. Environ 240 places de stationnement, dont 7 pour les PMR seront créées. Environ 26 places de stationnement, qui sont actuellement sur le parking S13 existant, seront réaménagées (remises à niveau, marquage remis à neuf) de manière à apporter de la cohérence entre les deux espaces de stationnement.

4 - ANNEXE N°6 – PHOTOGRAPHIES AERIENNES



Figure 6 : Photographie aérienne de la zone de projet – 2024 Google Earth

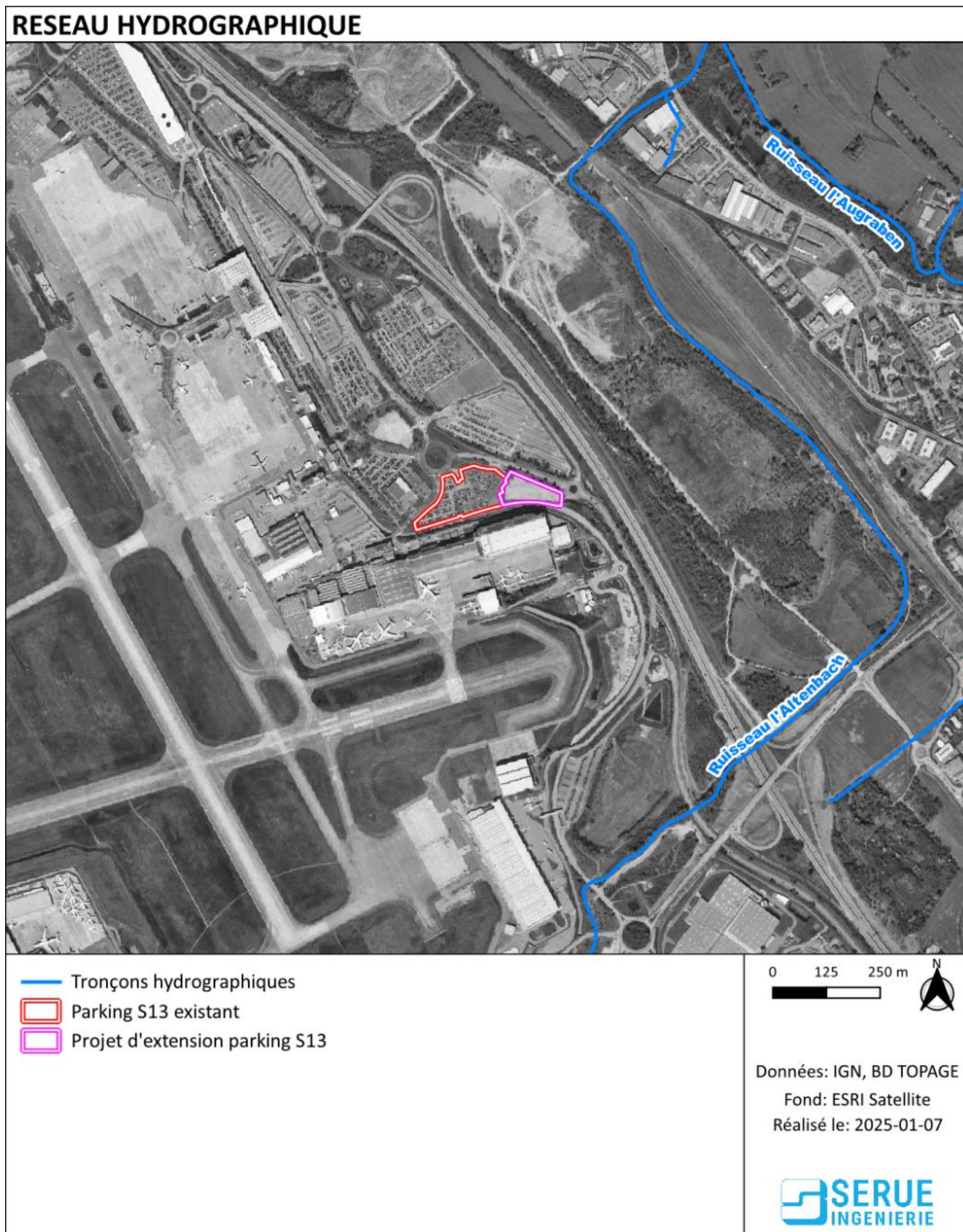


Figure 7: cartographie du réseau hydrographique à proximité du projet

Le cours d'eau le plus proche du site du projet est le Ruisseau de l'Altenbach, affluent de la Rivière La Fecht, qui se situe à environ 600 mètres du projet.



Le plan d'ensemble



EuroAirport.®

BASEL MULHOUSE FREIBURG

EuroAirport

Basel-Mulhouse-Freiburg

68304 Saint-Louis Cedex

France

4030 Basel

Suisse

Aménagement d'un parking provisoire

Plateforme menuiserie Jet aviation

BUREAU D'INGENIERIE



SERUE Ingénierie

4 rue de Vienne

67300 SCHILTIGHEIM

03 88 33 60 20

Aménagement d'un parking provisoire

NOTE DE CADRAGE

Urbanisme et environnement

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
0		Première diffusion	JBON	CB

IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2024\VR-24-142 Saint-Louis - ABM - plateforme Jet Aviation\04 Travail\48 APA\VR-24-142-Note-de-cadrage-Ind0.docx

SOMMAIRE

1 -	COORDONNEES	7
2 -	CONTEXTE DU PROJET	8
2.1 -	Localisation du géographique	8
2.2 -	Vue aérienne.....	10
2.3 -	Plan cadastral	13
2.4 -	Principaux objectifs poursuivis.....	14
3 -	SITUATION PAR RAPPORT AU CODE DE L'URBANISME	15
3.1 -	Analyse par rapport au document communal applicable –PLU	15
3.2 -	Servitudes d'utilité publique et annexes du PLU.....	19
3.3 -	Autres dispositifs règlementaires d'urbanisme applicables au projet	22
3.4 -	Application au titre du droit des sols	24
4 -	SYNTHESE DES PRINCIPAUX ENJEUX D'URBANISME	25
4.1 -	Conclusion des enjeux d'urbanisme - PLU	25
4.2 -	Conclusion des enjeux d'urbanisme – EnR, IRVE et GIEP	25
5 -	SENSIBILITE AU REGARD DU PATRIMOINE	27
5.1 -	Présence à proximité d'un site inscrit, classé ou au sein d'un site patrimonial	27
5.2 -	Patrimoine architectural identifié : Monuments historiques.....	29
5.3 -	Sensibilité archéologique	30
6 -	ANALYSE DE LA SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE (FAUNE/FLORE/ECOLOGIE)	31
6.1 -	Milieus naturels remarquables	31
6.2 -	Fonctionnement écologique – SRCE	42
6.3 -	Forêts	44
7 -	SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT À LA THEMATIQUE DE L'EAU	46
7.1 -	Réseau hydrographique	46
7.2 -	Profondeur de nappe.....	47
7.3 -	Zones humides	48
7.4 -	Prescriptions liées à la gestion des eaux - SAGE.....	53
8 -	SOL	55
9 -	SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT À L'OCCUPATION DU SOL	57
9.1 -	Occupation du sol à grande échelle	57
9.2 -	Registre Parcelle Graphique.....	59
10 -	SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT AUX RISQUES ET A LA POLLUTION	61
10.1 -	Exposition aux risques technologiques ou anthropiques.....	61
10.2 -	Exposition aux risques naturels.....	67
10.3 -	Exposition aux risques sanitaires	75
10.4 -	Sensibilité du site par rapport au captage d'eau potable	78

11 -	SITUATION PAR RAPPORT AU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	80
11.1 -	Analyse de la situation du projet au regard des ICPE.....	80
11.2 -	Lecture de la nomenclature des études d'impact	80
11.3 -	Analyse du besoin de réaliser une étude d'impact agricole.....	80
11.4 -	Situation du projet par rapport à la nomenclature IOTA – Loi sur l'eau	80
11.5 -	Situation par rapport au code forestier pour le défrichement	81
12 -	SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX ECHANGES AVEC LA POPULATION.....	82
12.1 -	Situation du projet au regard de la concertation préalable	82
12.2 -	Situation du projet par rapport à l'obligation d'organiser une enquête publique.....	83
13 -	RECAPITULATIF DES PROCEDURES A MENER ET DES ETUDES CORRESPONDANTES	84
14 -	ANNEXES.....	85
14.1 -	Liste des abréviations.....	85

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du site du projet	9
Figure 2 : Vue aérienne du site du projet	10
Figure 3 : Photo visite du site 26-11-2024.....	11
Figure 4 : Vue aérienne actuelle du site du projet (après démolition).....	12
Figure 5 : Situation cadastrale du site du projet.....	13
Figure 6 : Dispositions graphiques opposables au projet (QGIS).....	16
Figure 7: Extrait du PLU de Hésingue opposable.....	17
Figure 8: Extrait du PLU de Saint-Louis.....	18
Figure 9 : Servitudes d'utilité publique aux abords du projet	19
Figure 10 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Saint-Louis).	20
Figure 11 : Légende de la cartographie des Servitudes d'Utilité Publique sur PLU de Saint-Louis	21
Figure 12 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Hésingue).	22
Figure 13: Légende de la cartographie des Servitudes d'Utilité Publique sur PLU de Saint-Louis	22
Figure 14 : Conclusion synthétique des dispositions applicables pour le projet	25
Figure 15 : Site inscrit dans les alentours du l'emprise du projet	28
Figure 16 : Monuments historiques dans les alentours du l'emprise du projet.....	29
Figure 17 : localisation du site Natura 2000 le plus proche de l'emprise de projet	32
Figure 18 : localisation des emprises de ZNIEFF les plus proches	34
Figure 19: Localisation de l'emprise du Plan National d'Action existant à proximité du site de projet	36
Figure 20: Localisation de l'emprise du Plan National d'Action existant à proximité du site de projet	36
Figure 21 : Cartographie des ZICO aux abords du projet.....	40
Figure 22 : Localisation du projet au regard du SRCE.....	42
Figure 23 : localisation du projet au regard de l'inventaire forestier nationale.....	44
Figure 24 : localisation du projet au regard du réseau hydrographique	47
Figure 25 : profondeur de la nappe phréatique et sens d'écoulement par rapport au site de projet	47
Figure 26 : Zone humide remarquable aux abords du projet.....	48
Figure 27 : Zone RAMSAR aux abords du projet.....	50
Figure 28 : pré-localisation des zones à dominante humides	51
Figure 29 : Insertion du projet dans un périmètre de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	53
Figure 30 : cartographie des types de sols dominant sur le secteur de projet	55
Figure 31 : occupation actuelle du sol sur l'emprise de projet et ses alentours	58
Figure 32 : registre parcellaire graphique aux abords du site	59
Figure 33 : Zonage pour les phénomènes dangereux de suppression de classes de probabilité A,B,C,D.....	61
Figure 34 : Zonage pour les phénomènes dangereux thermiques de classes de probabilité A,B,C,D.....	62
Figure 35 : Zonage pour les phénomènes dangereux thermique de classes de probabilité E	62

ANCIENS SITES INDUSTRIELS ET ACTIVITES DE SERVICE

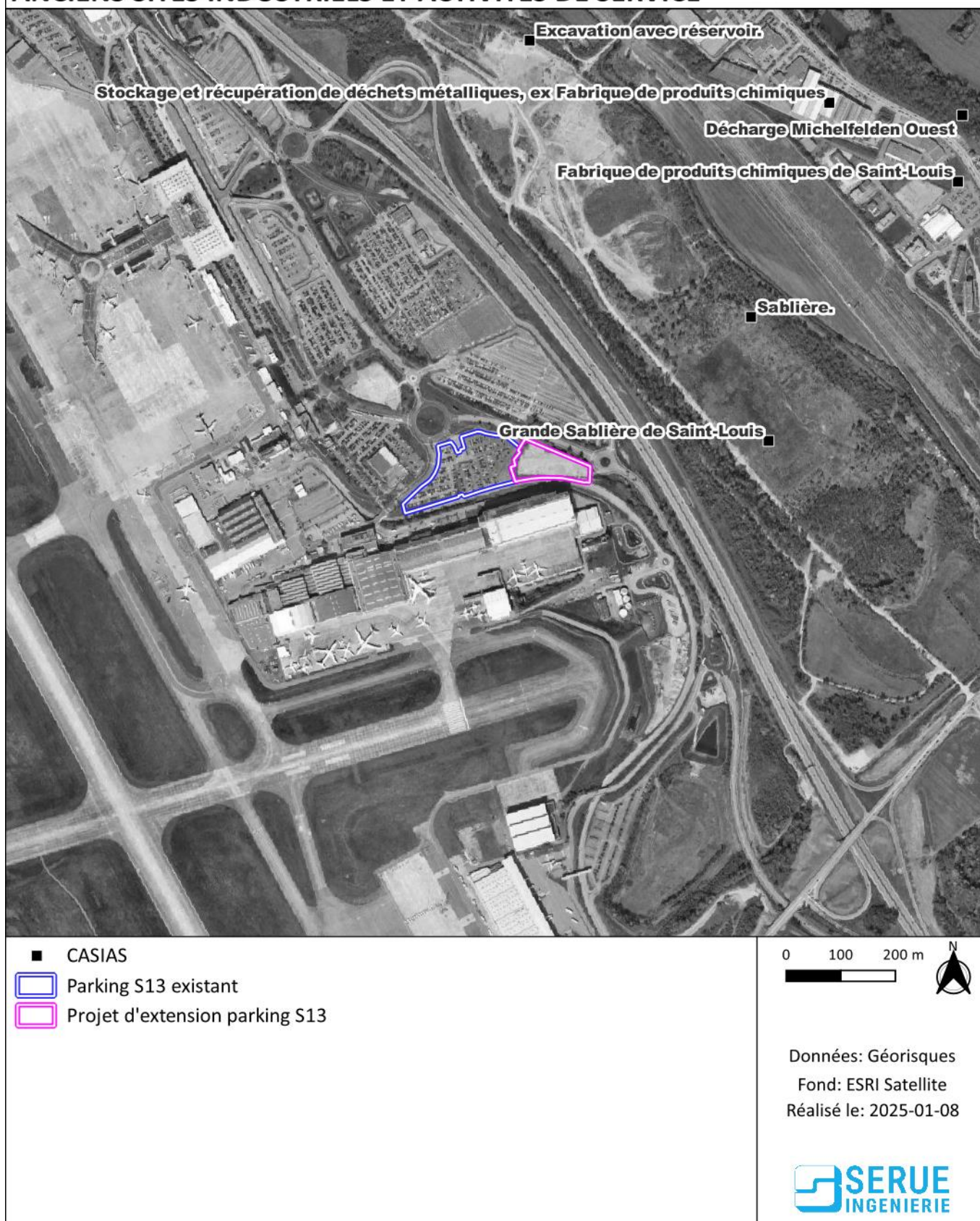


Figure 36 : Cartographie des sites CASIAS à proximité.....	64
Figure 37 : Cartographie des sites BASOL à proximité	65
Figure 38 : Risque inondation aux abords du projet	68
Figure 39 : Risque d'inondation par remontée de nappe.....	69
Figure 40 : Risque coulée d'eau boueuse.....	70
Figure 41 : Cartographie de l'aléa du retrait et gonflement des argiles.....	72

Figure 42 : Cartographie du risque sismicité sur le site projet	73
Figure 43 : Cartographie de la vulnérabilité au nitrate	75
Figure 44 : Cartographie de la vulnérabilité au Radon	77
Figure 45 : cartographie des périmètres de captages d’eau potable à proximité du projet.....	78
Figure 46 : Extrait du plan des réseaux sur l'emprise du parking S13 existant et du site en extension (Jet Aviation)	81

1 - COORDONNEES

Le porteur de projet est la société :

EuroAirport.[®]

BASEL MULHOUSE FREIBURG

EuroAirport
Basel-Mulhouse-Freiburg

68304 Saint-Louis Cedex France
4030 Basel Suisse

2 - CONTEXTE DU PROJET

2.1 - Localisation du géographique

SITUATION LOCALE

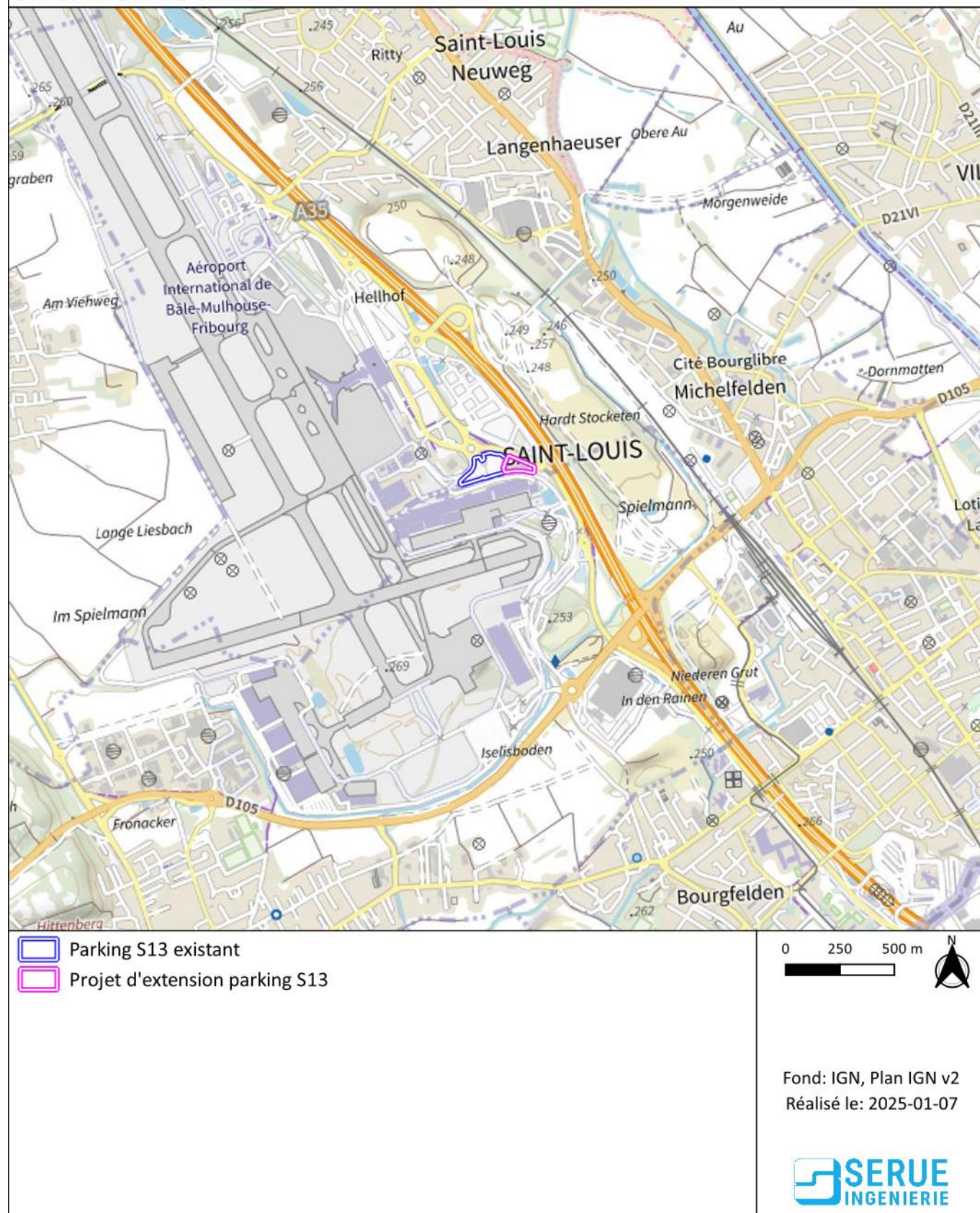
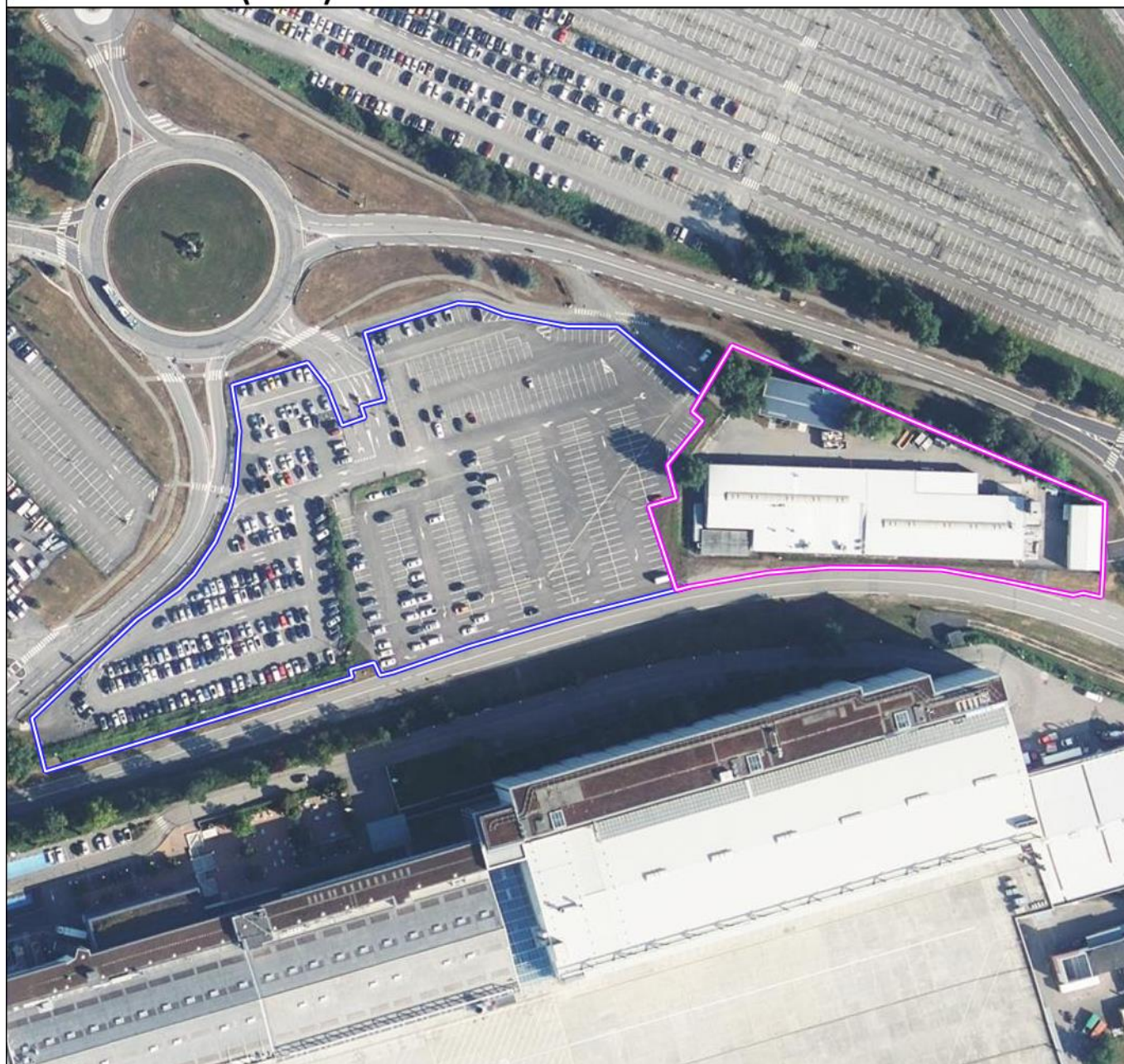


Figure 1 : Localisation du site du projet

Le site se situe sur le ban communal de la commune de Hésingue. Cette emprise du ban a récemment été transférée de la commune de Saint-Louis, vers le territoire communal de Hésingue.

2.2 - Vue aérienne

VUE AERIEENNE (2021)



-  Parking S13 existant
-  Projet d'extension parking S13

0 20 40 m



Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2025-01-08

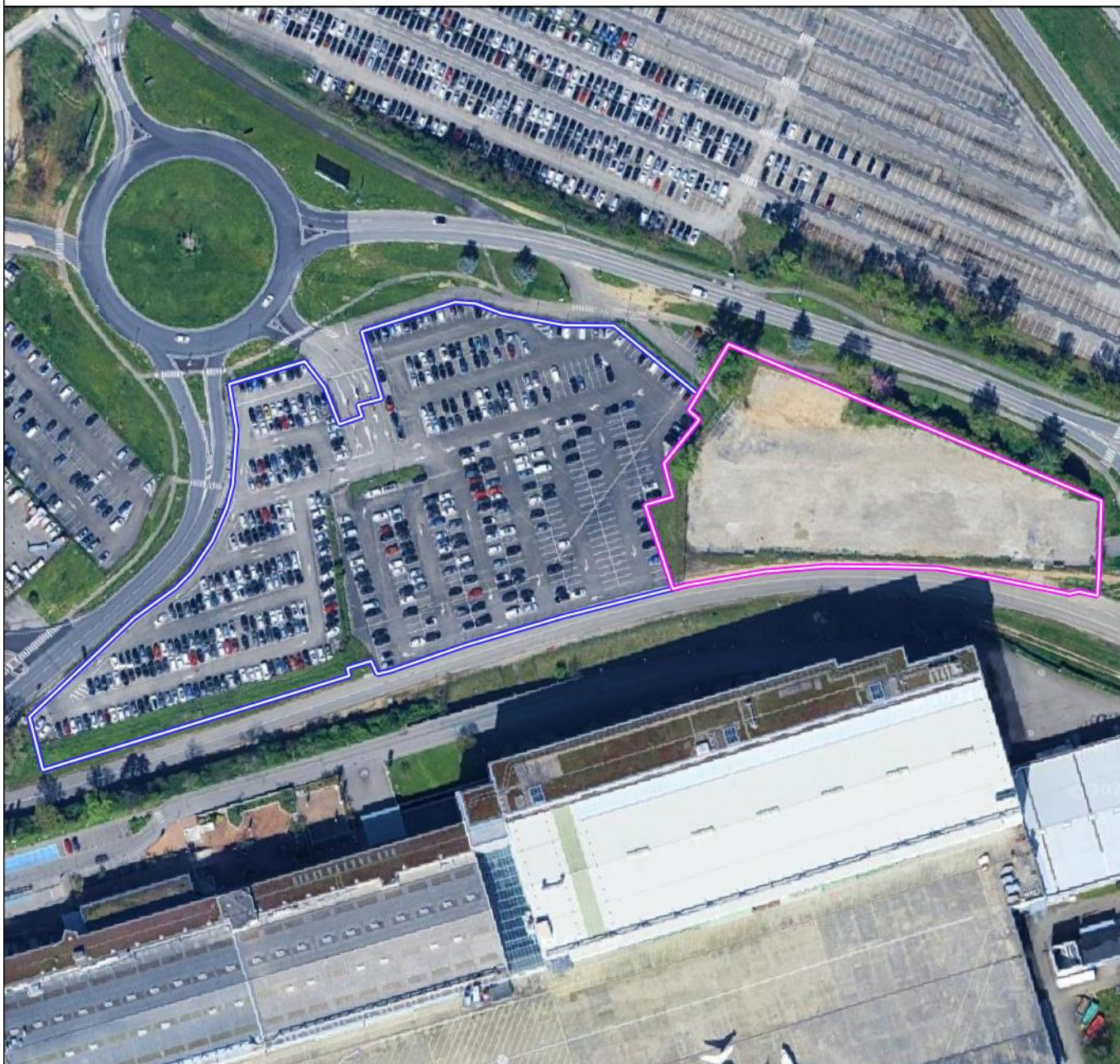
 **SERUE**
INGENIERIE

Figure 2 : Vue aérienne du site du projet

Le projet d'extension du parking S13 se projette aujourd'hui sur un terrain vierge. Les bâtiments existants sur le terrain ont été démolis. Le site présente aujourd'hui une surface terreuse gravillonneuse avec une topographie relativement plate.



Figure 3 :Photo visite du site 26-11-2024

VUE AERIEENNE

-  Parking S13 existant
-  Projet d'extension parking S13

0 20 40 m



Fond: ESRI Satellite
Réalisé le: 2025-01-07

 **SERUE**
INGENIERIE

Figure 4 : Vue aérienne actuelle du site du projet (après démolition)

2.3 - Plan cadastral

SITUATION CADASTRALE

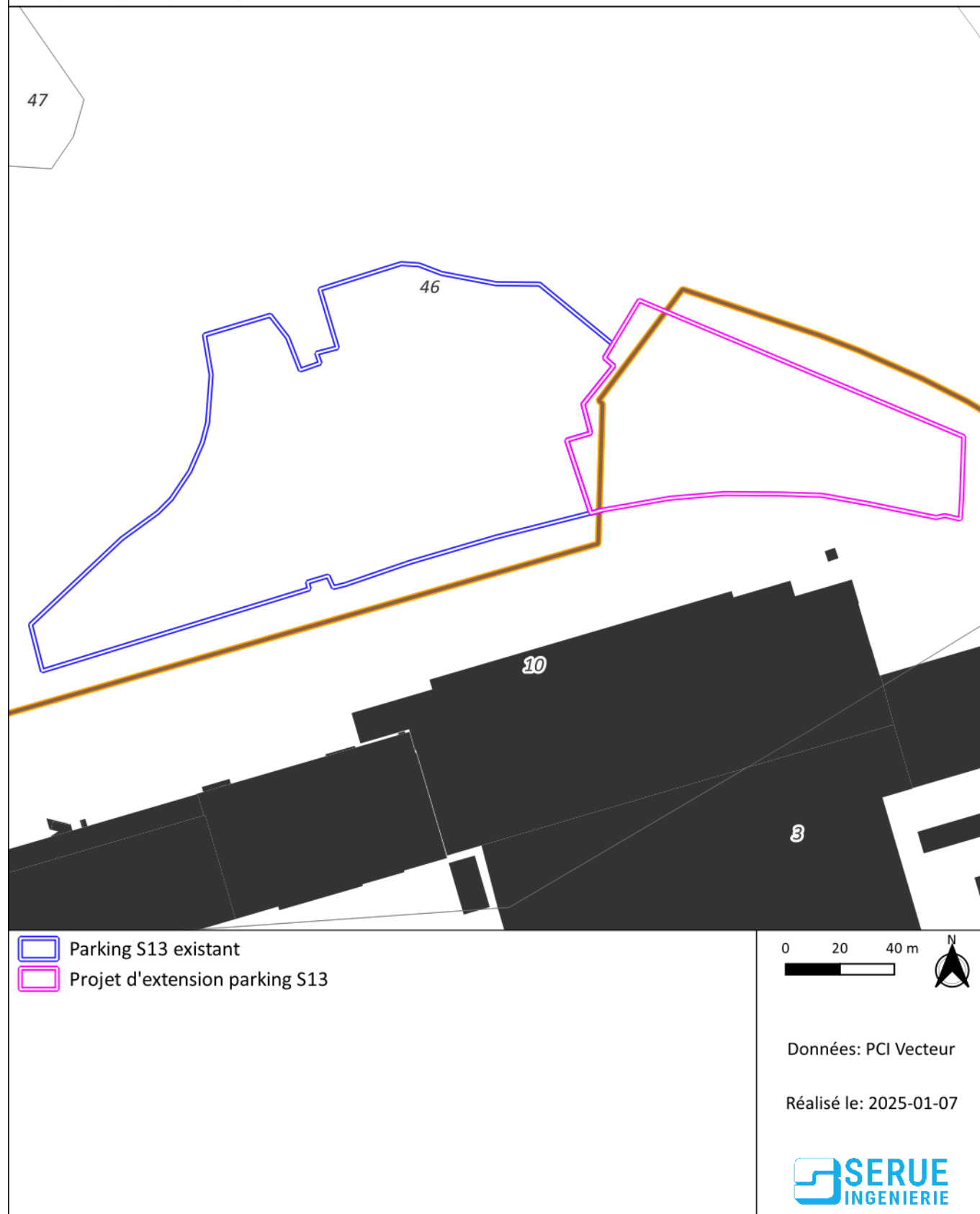


Figure 5 : Situation cadastrale du site du projet

2.4 - Principaux objectifs poursuivis

L'EuroAirport projette l'aménagement d'un parc de stationnement extérieur en extension du parking S13 existant. Le parking projeté sera ouvert au public et destiné à accueillir une partie des voyageurs de l'EAP.

L'accès projeté se fera ainsi par le parc de stationnement S13 existant.

3 - SITUATION PAR RAPPORT AU CODE DE L'URBANISME

Dans l'ensemble de ce chapitre, les règles sont appréhendées au regard de l'intégralité de l'emprise de l'unité foncière, actuelle et après extension.

3.1 - Analyse par rapport au document communal applicable –PLU

L'emprise du projet d'extension du parking, est située sur une partie du ban communal de la commune de Hésingue qui vient de lui être transféré. Saint-Louis et Hésingue ont procédé il y a quelques années à un échange de ban. Le terrain d'emprise appartenait ainsi anciennement au territoire communal de Saint-Louis.

S'agissant de l'application des règles d'urbanisme (propre en l'espèce à chaque commune), ce terrain bénéficie d'un statut particulier. Il n'est aujourd'hui (en l'absence de révision) toujours pas intégré au PLU de la commune de Hésingue ; il ne se trouve plus non plus dans les documents opposables du Plu de la commune de Saint-Louis, qui, cette dernière, a révisé son PLU et a donc exclue cette emprise de son document d'urbanisme.

L'article L153-5 du code de l'urbanisme¹ régit cette situation :

*« En cas de modification de la limite territoriale entre deux communes, les **dispositions du plan local d'urbanisme applicables à la partie de territoire communal détachée d'une des communes restent applicables** dans ce territoire après le rattachement à l'autre commune.*

Toutefois, si la commune de rattachement a précisé, dans le dossier soumis à enquête publique, en application de l'article L. 2112-2 du code général des collectivités territoriales, qu'elle entendait que la modification de limite territoriale emporte, par dérogation au premier alinéa du présent article, abrogation des dispositions du plan local d'urbanisme applicables à la partie rattachée, ces dispositions sont abrogées. Cette faculté n'est pas ouverte à la commune de rattachement si celle-ci est membre du même établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme que la commune d'origine. »

Au regard de cet article, le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis reste applicable, selon les dispositions de la zone UF.

En cas de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Hésingue, le PLU de Hésingue s'appliquera, selon les dispositions de la zone 1Aur1.

3.1.1 - Analyse du projet par rapport aux OAP

OAP Saint-Louis	OPA (Ex OAP) Hésingue
Pas d'OAP sur l'emprise du site projet	Pas d'OPA sur l'emprise du site projet

Le site d'extension du parking n'est pas concerné par une orientation d'aménagement et de programmation.

¹ Dans sa version de : Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

3.1.2 - Analyse du projet par rapport au règlement graphique du PLU

CARTO A REMPLACER

Document réalisé par SERUE Ingénierie - octobre 2024
Source : IGN.

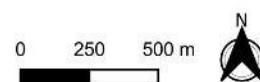


Figure 6 : Dispositions graphiques opposables au projet (QGIS)

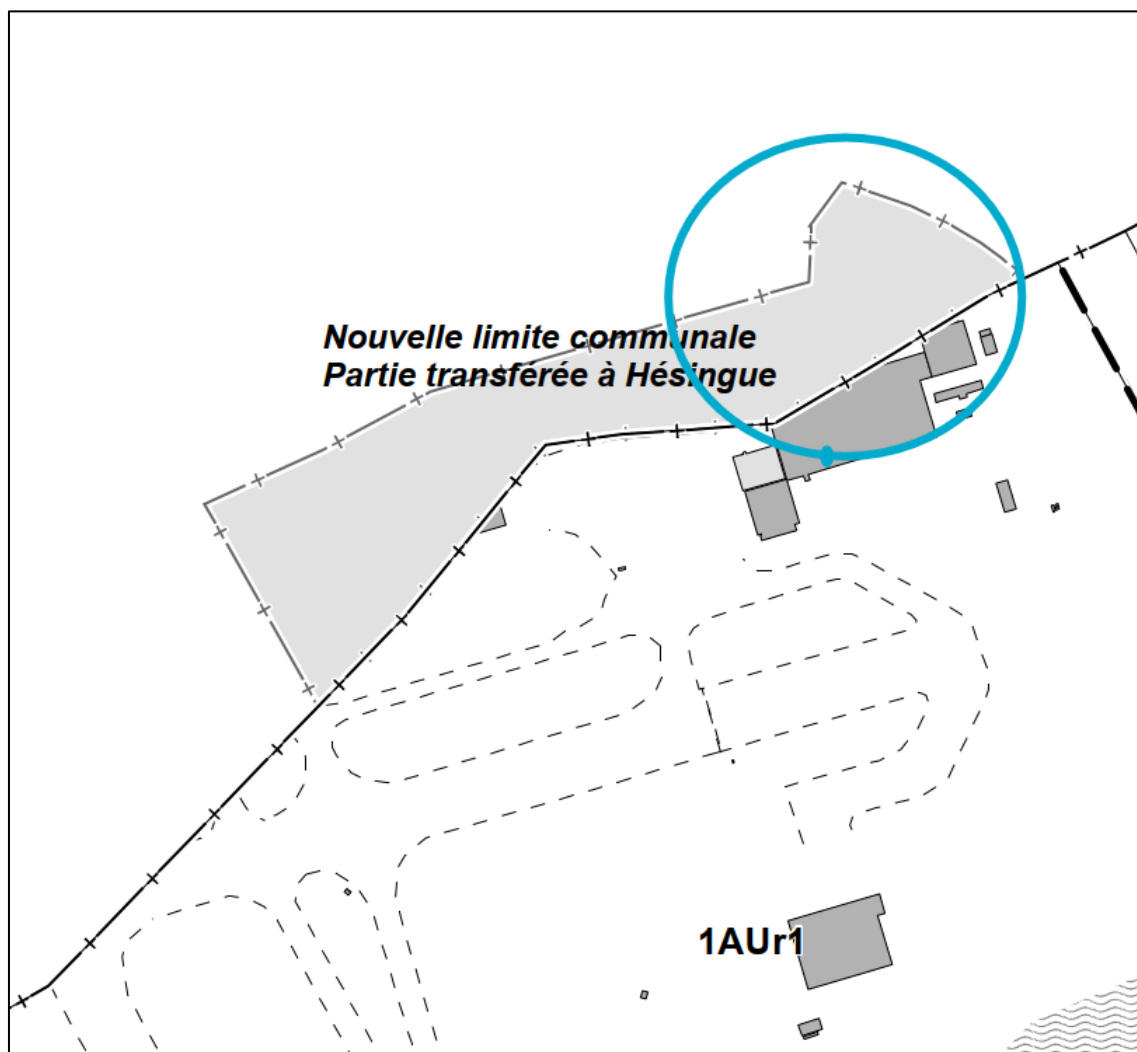


Figure 7: Extrait du PLU de Héringue opposable



Figure 8: Extrait du PLU de Saint-Louis

ZONAGE SAINT-LOUIS	ZONAGE HESINGUE
Zone UF	Zone 1AUr1

L’emprise du projet est située sur l’ancien zonage UF du PLU de Saint-Louis et en projection en extension du zonage 1AUr1 du zonage du PLU de Hésingue.

Le site est concerné par une proximité directe au périmètre d’exposition aux « risques technologiques » autour du site de la société JET AVIATION (détail dans le chapitre 10.1 -Exposition aux risques technologiques ou anthropiques).

3.1.3 - Analyse du projet par rapport au règlement écrit

Le tableau ci-dessous reprend les principales dispositions du règlement écrit des communes de Saint-Louis et de Hésingue s’appliquant au projet. Il ne se substitue pas à une lecture exhaustive du PLU.

REGLEMENT SAINT-LOUIS (ZONE UF)	REGLEMENT HESINGUE (ZONE 1AUr1)
Les dispositions du PPRT devront être respectées (cf 10.1 - Exposition aux risques technologiques ou anthropiques)	
ESPACES VERTS	

Art 12.1 : Les espaces libres non dévolus au stationnement ou aux circulations doivent être végétalisés	Art 13.3 : Pour tout aménagement au-delà de 10 places, les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre à haute tige pour 6 places de stationnement, sauf si des règles de sécurité liées au trafic aérien s'y opposent
EAUX PLUVIALES	
Art 15.2.1 : Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales . Pour toute construction nouvelle, les eaux pluviales devront être infiltrées sur la parcelle ou, quand cela est possible, rejetées dans le milieu naturel superficiel . Aucun rejet dans le réseau d'assainissement existant n'est autorisé	Art 4.2.2 : En l'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau. En l'absence d'un tel dispositif l'évacuation des eaux pluviales devra être assurée par des dispositifs d'infiltration adaptés aux opérations et au terrain. Les eaux des surfaces imperméabilisées des parkings doivent être évacuées après passage dans un ensemble débourbeur-séparateur à hydrocarbures aux caractéristiques appropriées.

Le projet devra respecter l'ensemble des dispositions du PLU de Saint-Louis applicable, tant que le PLU de Héringue ne fait pas l'objet d'une révision et n'intègre pas la partie transféré de ban communal dans les dispositions d'une zone de son PLU.

3.2 - Servitudes d'utilité publique et annexes du PLU

CARTO A REMPLACER

Figure 9 : Servitudes d'utilité publique aux abords du projet



Figure 10 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Saint-Louis).

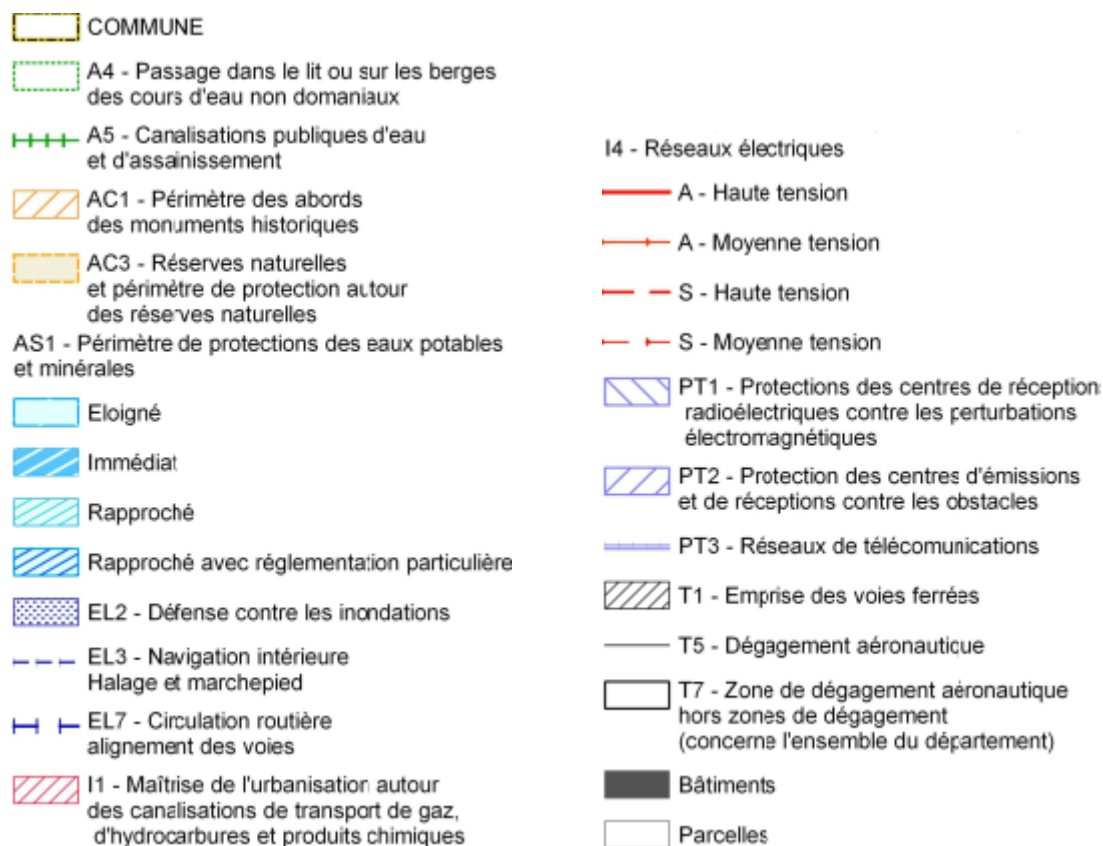


Figure 11 : Légende de la cartographie des Servitudes d'Utilité Publique sur PLU de Saint-Louis

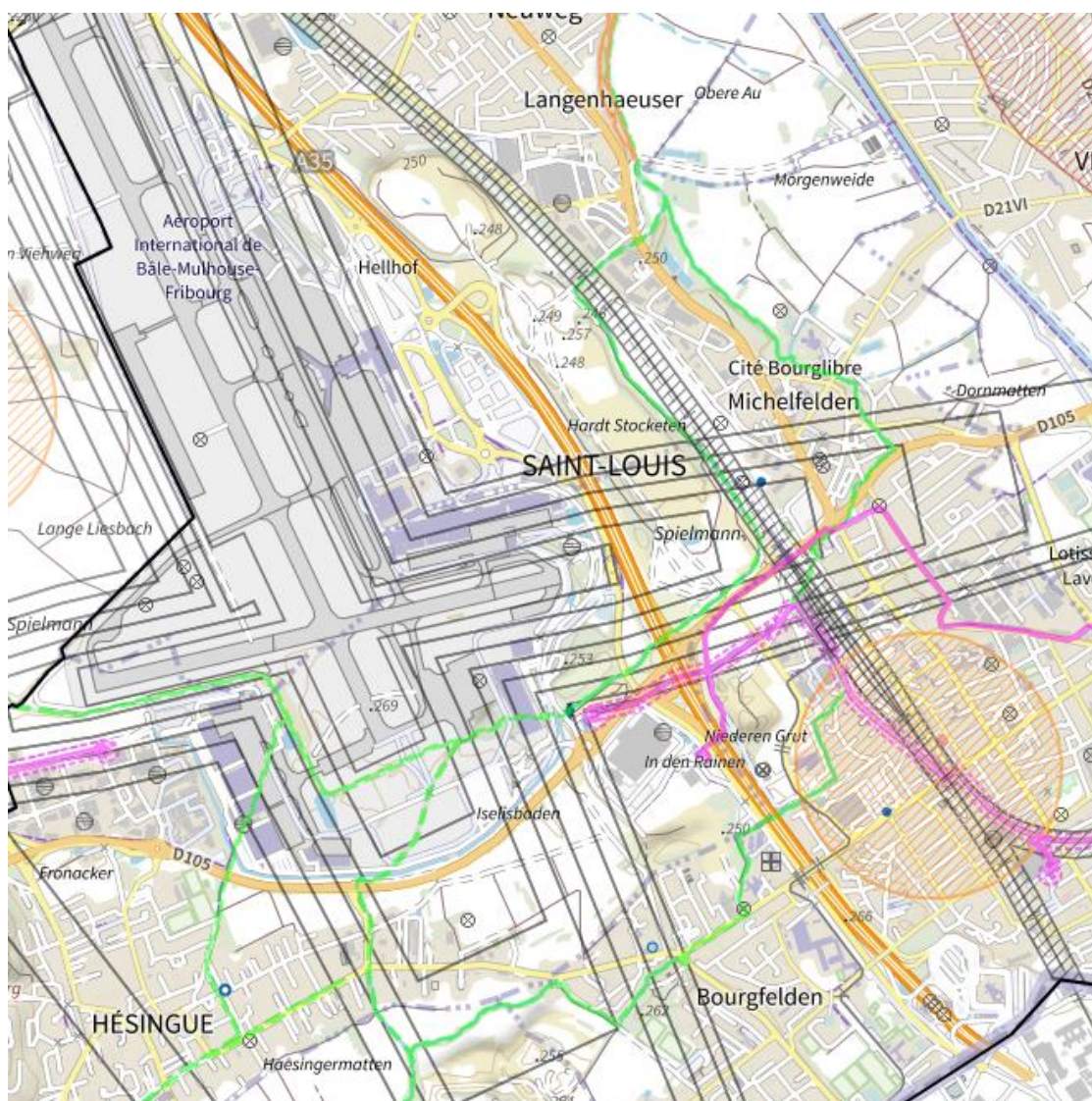


Figure 12 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Hésingue).



Circulation aérienne - T5

Figure 13: Légende de la cartographie des Servitudes d'Utilité Publique sur PLU de Saint-Louis

Il n'existe pas de contraintes particulières liées aux servitudes d'utilité publique pour le projet sur le PLU de Saint-Louis, comme sur le PLU de Hésingue

3.3 - Autres dispositifs réglementaires d'urbanisme applicables au projet

3.3.1 - Dispositions relatives à la Règlementation EnR nationale

Si le projet prévoit l'aménagement d'un parc de stationnement ouvert au public d'une surface de plus de 1500m² il est soumis aux obligations liées de la loi Climat et résilience (22 août 2021) et de la loi APER (10 mars 2023).

Les stationnements devront ainsi :

- **Art 40 Loi APER :** « Être équipés sur au moins la moitié de la superficie de leur surface « d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage ».

- **Art L111-19-1 CU² (art 101 loi climat et résilience) : « Intégrer sur au moins la moitié de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation »**

Lorsque **plusieurs parcs de stationnement sont adjacents, les gestionnaires peuvent, d'un commun accord** dont ils peuvent **attester, mutualiser l'obligation** mentionnée au même premier alinéa **sous réserve que la superficie des ombrières réalisées corresponde à la somme des ombrières devant être installées sur chacun des parcs de stationnement concernés.**

Décret n° 2024-1023 du 13 novembre 2024 portant application de l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 :

- *« Lorsque des gestionnaires recourent, dans les conditions prévues au troisième alinéa du I de l'article 40 de la loi du 10 mars 2023 susvisée, à la mutualisation de l'obligation d'installation d'ombrières, l'attestation d'accord, qu'ils tiennent à la disposition des agents mentionnés au IV de cet article, indique les modalités techniques de la mise en œuvre de cette mutualisation. **Lorsque les parcs de stationnement relèvent du même gestionnaire, celui-ci tient à la disposition des mêmes agents une notice exposant les modalités techniques de mise en œuvre de cette mutualisation.** »*

Le parc de stationnement devra prévoir sur 50% de la surface, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales.

Le parc devra être équipé sur au moins la moitié de la superficie de leur surface « d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables »

Si le choix est fait de ne pas équiper le parc de stationnement d'ombrières photovoltaïque, le gestionnaire devra justifier que les obligations sont remplies sur un parc de stationnement adjacent.

3.3.2 - Dispositions relatives aux Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) et Accessibilité PMR

L'article L113-12³ du Code de la Construction et de l'Habitation dispose que

« I. - Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments :

- **1° Au moins un emplacement sur cinq est prééquipé et 2 % de ces emplacements, avec au minimum un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;**
- **2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, au moins deux emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite » [...]**

Pré-équipement = mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables

Jouxter un bâtiment = Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle

² Version en vigueur depuis le 25 août 2021

³ Version en vigueur depuis le 01 juillet 2021

Les obligations suivantes s'appliquent :

1 emplacement sur 5 est pré-équipé ; 2% de ces emplacements (minimum 1 emplacement) sont accessibles PMR.

1 emplacement accessible PMR est équipé ; si le parc comprend plus de 200 places, deux emplacements sont équipés dont l'un est réservé au PMR

3.3.3 - Dispositions relatives à la gestion des eaux :

La gestion des eaux pluviales de toitures et d'espaces circulés devra respecter les dispositions du règlement d'assainissement en vigueur, ainsi que du **SAGE-III-Nappe-Rhin** (approuvée par arrêté préfectoral le 1 juin 2015).

L'Annexe 13 du document précise que :

- **Eaux pluviales** : De manière générale, les eaux de voiries feront l'objet d'un traitement (filtre à sable, décanteur par exemple). Combinés ou situés en série de ce traitement, un ou plusieurs ouvrages tampon (noues végétalisées ou bassins de rétention) seront mis en place, permettant :
 - o d'une part de réguler le débit d'infiltration, en fonction notamment de la perméabilité et de la nature des sols,
 - o d'autre part, de rendre possible le confinement d'une éventuelle pollution accidentelle (déversement de matières dangereuses par exemple).

L'infiltration est fonction notamment de la nature des eaux (ruissellement en zones industrielles par exemple) et de la sensibilité du milieu.

Dans le cas où le projet se situe dans une zone où il n'y a pas d'affleurement de nappe (présence de 1 m de sol non saturé par rapport au niveau des plus hautes eaux en référence à la crue centennale), l'infiltration est à privilégier (ouvrage d'infiltration à ciel ouvert de préférence).

Dans le cas où le projet se situe en zone d'affleurement de nappe (niveau des plus hautes eaux de la nappe pour la crue centennale à moins de 1 m du sol), le rejet se fera de préférence et sous conditions dans le milieu superficiel. Si celui-ci n'est pas possible, l'infiltration en nappe ne pourra être autorisée que si elle est motivée (étude au cas par cas).

Le projet devra, notamment, comporter des données précises relatives : - au niveau du toit de la nappe en période de hautes eaux (a minima maintien d'une zone non saturée de 0,50 m entre le fond de l'ouvrage d'infiltration et les plus hautes eaux de la nappe), - à la perméabilité et à la nature des sols.

L'environnement (milieu rural, industriel, résidentiel) sera également pris en compte. **L'infiltration des eaux de voiries est interdite dans les zones où il existe potentiellement un transit de matières dangereuses** (à proximité des sites industriels ou raffinerie par exemple).

La mise en œuvre de la gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) est prônée dans ce document. Une exception subsiste si des polluants sont détectés dans le sol. Les sondages Géotechniques (AVP) permettront de lever les suspicions de pollution sur l'emprise du site.

3.4 - Application au titre du droit des sols

En application du droit des sols, le projet devra faire l'objet d'un permis d'aménager

4 - SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX D'URBANISME

4.1 - Conclusion des enjeux d'urbanisme - PLU

Thématique	Conclusion pour le projet (PLU de Saint-Louis)
Accès	/
Réseau	Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales . Pour toute construction nouvelle, les eaux pluviales devront être infiltrées sur la parcelle ou, quand cela est possible, rejetées dans le milieu naturel superficiel . Aucun rejet dans le réseau d'assainissement existant n'est autorisé
Distance par rapport aux voies ouvertes à la circulation	/
Distance par rapport aux limites séparatives	/
Distance entre deux bâtiments d'une même unité foncière	/
Emprise au sol maximale sur l'unité foncière	/
Hauteur maximale des constructions	/
Obligations liées aux stationnements	/
Obligations d'espaces libres et de plantations	Les espaces libres non dévolus au stationnement ou aux circulations doivent être végétalisés
Obligations en matière de performances énergétiques et environnementales	/

Figure 14 : Conclusion synthétique des dispositions applicables pour le projet

4.2 - Conclusion des enjeux d'urbanisme – EnR, IRVE et GIEP

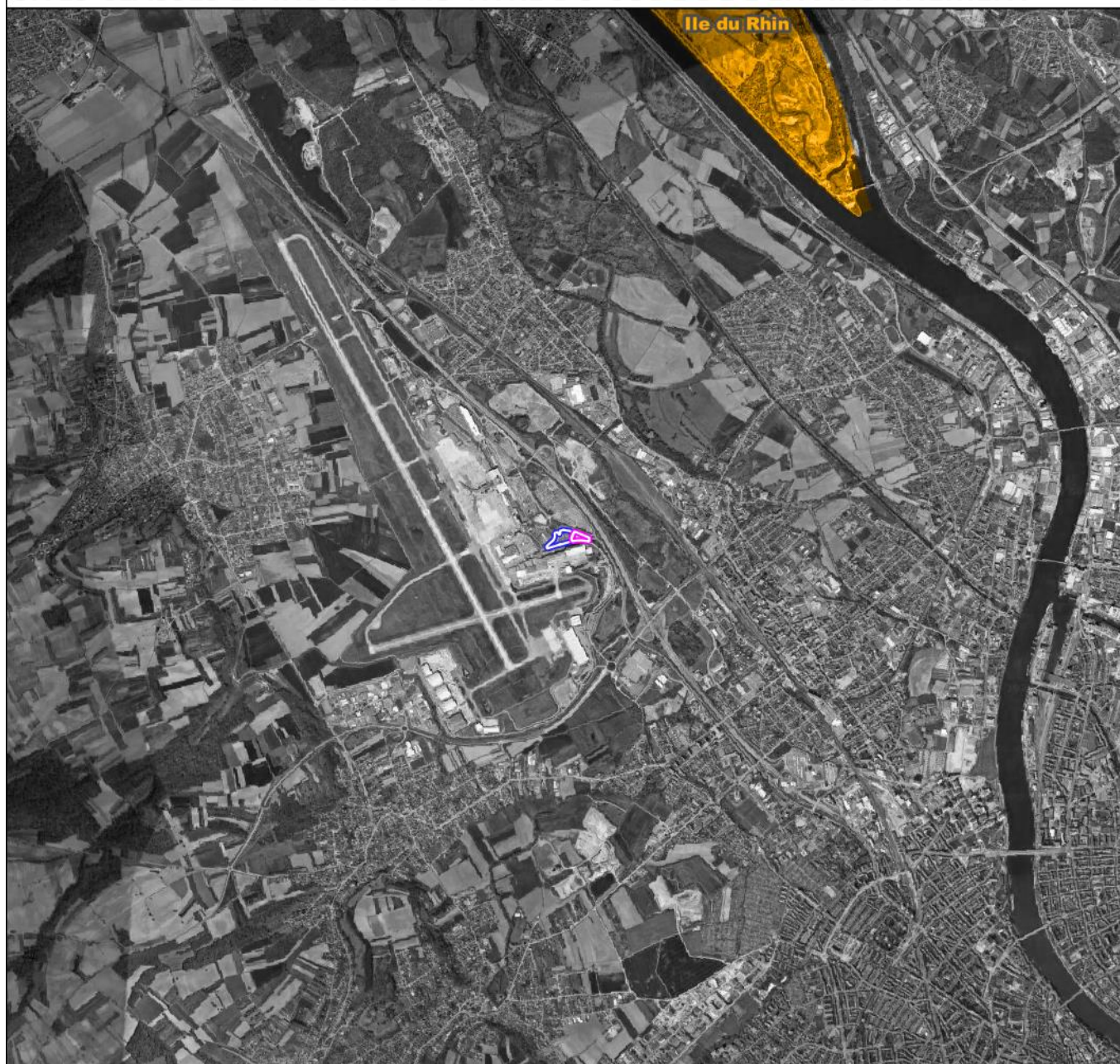
Thématique	Conclusion pour le projet
Obligations EnR	Le parc de stationnement devra prévoir sur 50% de la surface, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales. Le parc devra être équipé sur au moins la moitié de la superficie de leur surface « d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables »

	Si le choix est fait de ne pas équiper le parc de stationnement d'ombrières photovoltaïque, le gestionnaire devra justifier que les obligations sont remplies sur un parc de stationnement adjacent.
IRVE	1 emplacement sur 5 est pré-équipé. 2% de ces emplacements (minimum 1 emplacement) sont accessibles PMR. 1 emplacement accessible PMR est équipé ; si le parc comprend plus de 200 places, deux emplacements sont équipés dont l'un est réservé au PMR
GIEP	La mise en œuvre de la gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) est prônée sauf présence de pollution.

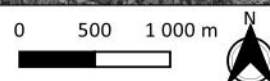
5 - SENSIBILITE AU REGARD DU PATRIMOINE

5.1 - Présence à proximité d'un site inscrit, classé ou au sein d'un site patrimonial

SITES CLASSES ET INSCRITS AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT



-  Site Inscrit
-  Projet d'extension parking S13
-  Parking S13 existant



Données: DREAL Grand Est

Fond: ESRI Satellite

Réalisé le: 2025-01-07



Figure 15 : Site inscrit dans les alentours de l'emprise du projet

Le projet ne se situe pas dans un périmètre d'un site inscrit, classé ou au sein d'un site patrimonial.

5.2 - Patrimoine architectural identifié : Monuments historiques

MONUMENTS HISTORIQUES

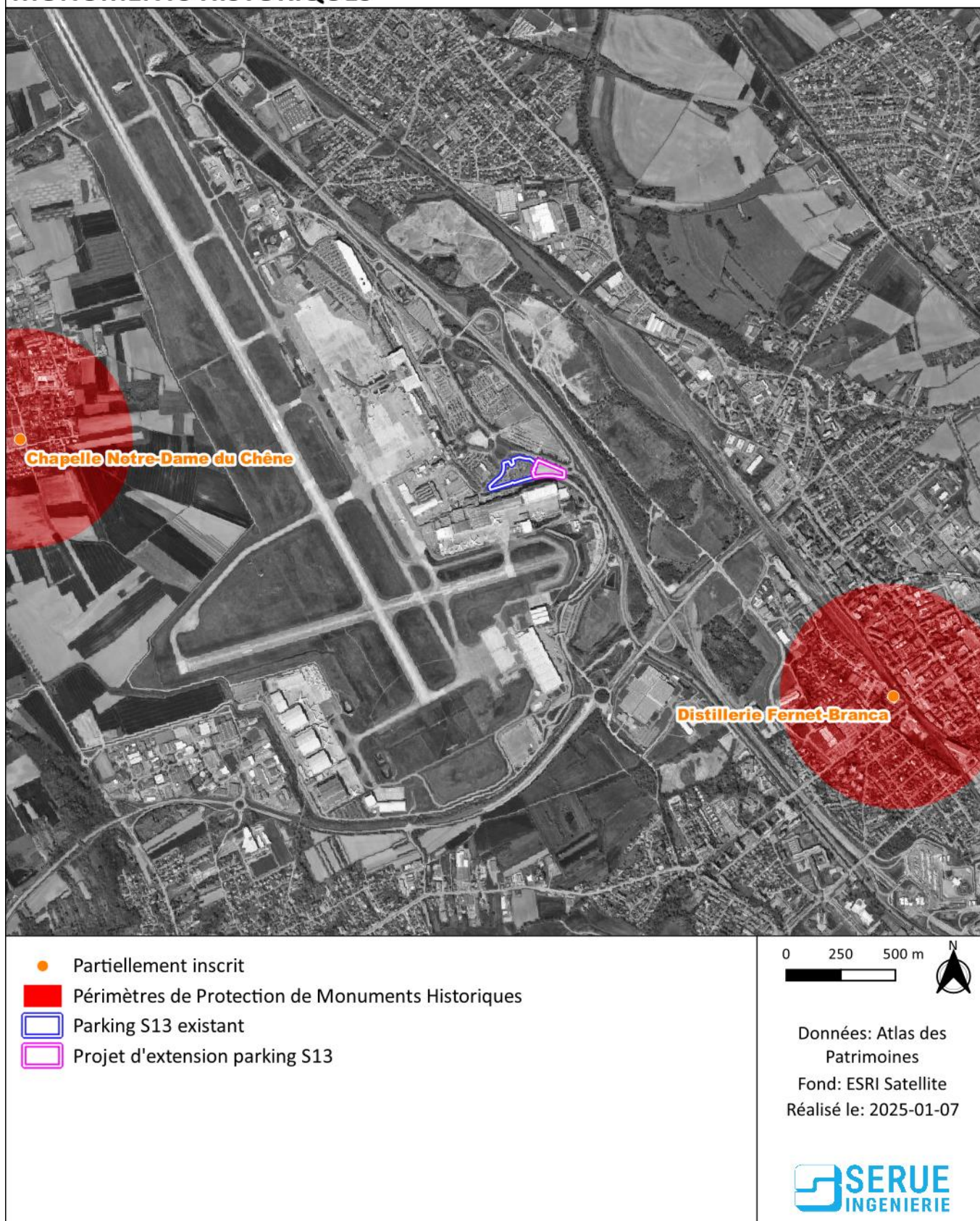


Figure 16 : Monuments historiques dans les alentours du l'emprise du projet

Le projet n'est pas situé dans les abords (périmètre de 500m) d'un monument historique, mais à proximité directe d'un périmètre. Il se peut qu'une partie de l'unité foncière soit concernée par le périmètre de protection.

5.3 - Sensibilité archéologique

Le projet n'est pas concerné par un zonage archéologique

6 - ANALYSE DE LA SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE (FAUNE/FLORE/ECOLOGIE)

6.1 - Milieux naturels remarquables

6.1.1 - Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est au cœur des politiques de conservation de la nature de l'Union Européenne et est un élément clé de l'objectif visant à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés et à forts enjeux de conservation en Europe.

Ce réseau se caractérise par des sites naturels délimités géographiquement, terrestres et marins identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et la faune et des milieux naturels qui les composent.

Ce réseau est structuré et comprend deux types de zones :

- Zones de Protection Spéciales (ZPS) qui visent à conserver les espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la « Directive Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou encore de zones de relais aux oiseaux migrateurs ;
- Zones Spéciales de Conservation (ZSC) qui visent à conserver des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la « Directive Habitats ».

SITES NATURA 2000

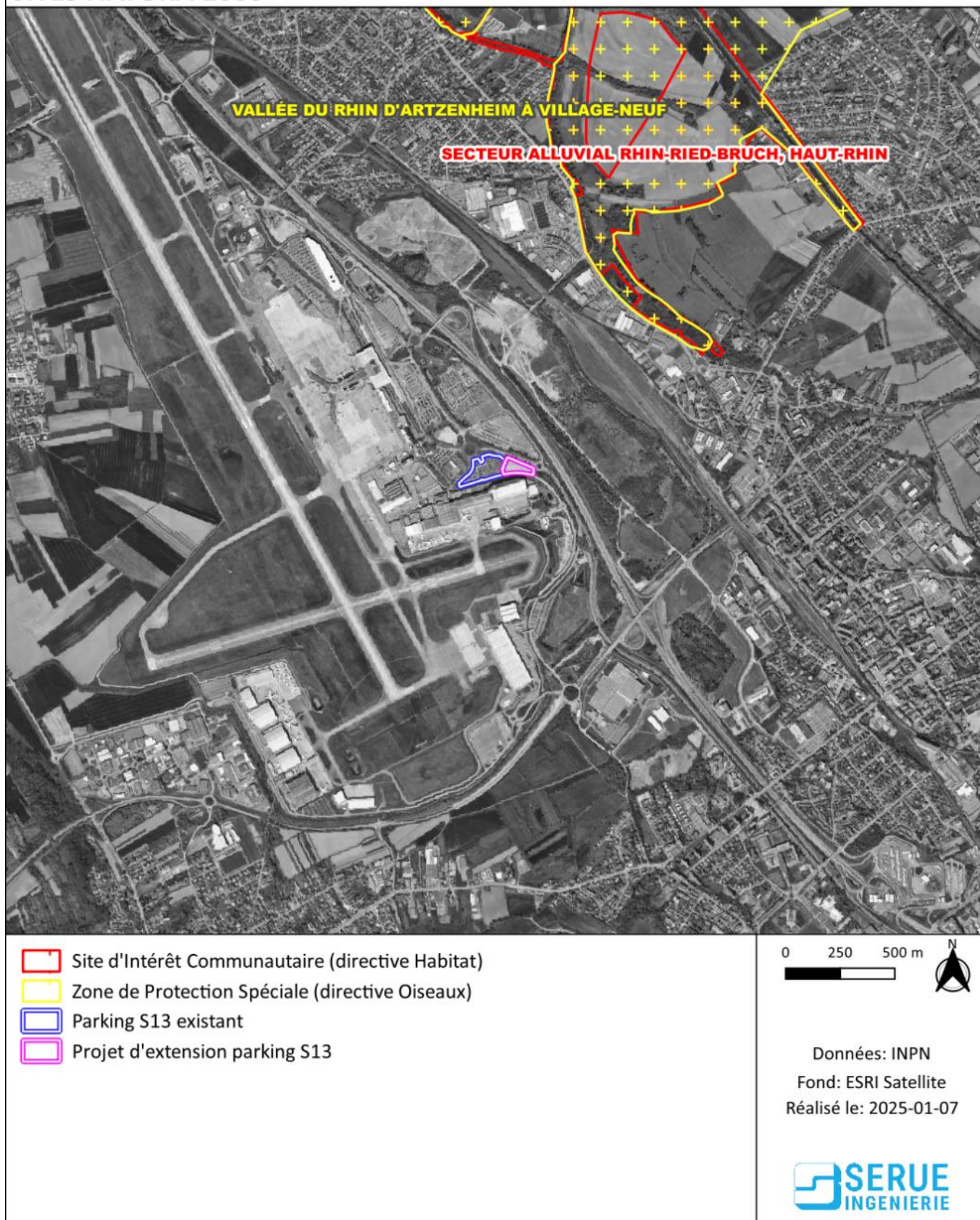


Figure 17 : localisation du site Natura 2000 le plus proche de l'emprise de projet

Le projet n'est pas situé dans le périmètre mais dans les abords d'un site Natura 2000, sans incidence avec le projet

6.1.2 - ZNIEFF

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) identifie les espaces où se développent de manière significative des espèces et des habitats rares ou menacés dans l'ancienne région Alsace. La modernisation des ZNIEFF, achevée en 2015, a conduit à distinguer plusieurs ZNIEFF de type I dans le secteur d'étude :

- Les ZNIEFF de type I correspondent à des espaces où se développent des espèces et des habitats rares et/ou menacés en Alsace ;
- Les ZNIEFF de type II, plus étendues, englobent les ZNIEFF de type I et circonscrivent des espaces fonctionnels au sens de la démo-écologie et de l'écologie du paysage.

ZONES NATURELLES D'IMPORTANCE ECOLOGIQUE, FAUNISTIQUE, ET FLORISTIQUE

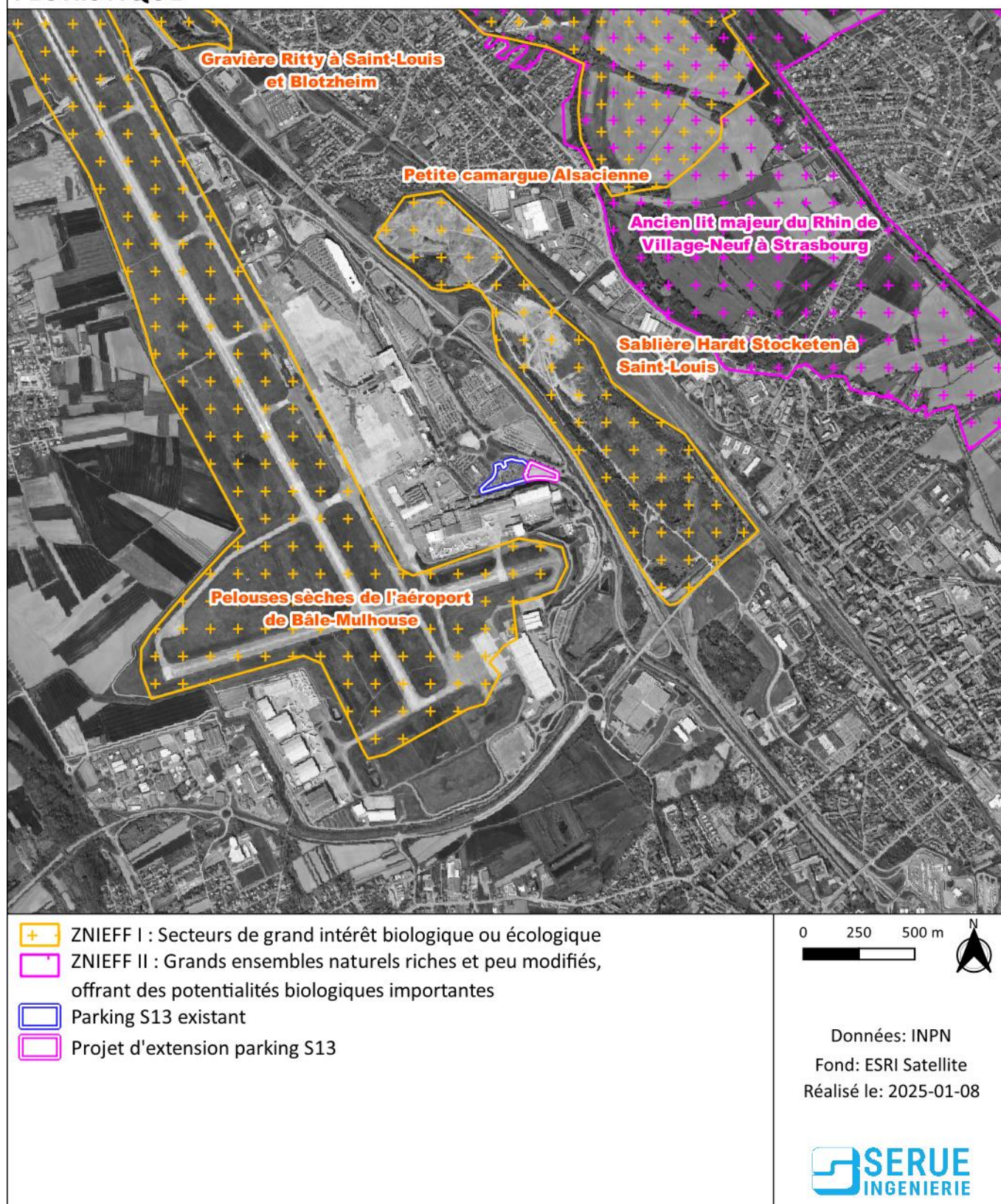


Figure 18 : localisation des emprises de ZNIEFF les plus proches

Le projet est situé à proximité d'une ZNIEFF de type II, cependant, l'emprise du projet se situe dans une zone déjà artificialisée, ne présentant pas ou peu d'enjeux écologiques.

La proximité à la ZNIEFF est sans impact sur le projet.

6.1.3 - Plan Nationaux d'Action

PLAN NATIONAL D'ACTION - Déclinaison régionale Milan royal



-  Enjeu moyen
-  Parking S13 existant
-  Projet d'extension parking S13

0 250 500 m 

Données: DREAL Grand Est
Fond: ESRI Satellite
Réalisé le: 2025-01-07



Figure 19: Localisation de l'emprise du Plan National d'Action existant à proximité du site de projet

Le projet est pas concerné par le Plan National d'Action (PNA) en faveur du milan Royal



Figure 20: Localisation de l'emprise du Plan National d'Action existant à proximité du site de projet

Le terrain n'est pas concerné par la proximité à un PNA pie grièche grise.

PLAN NATIONAL D'ACTION - Déclinaison régionale Sonneur à ventre jaune



- | | |
|--|---|
| ■ Enjeu fort | Parking S13 existant |
| ■ Enjeu moyen | Projet d'extension parking S13 |
| ■ Enjeu faible | |

0 250 500 m



Données: DREAL Grand Est

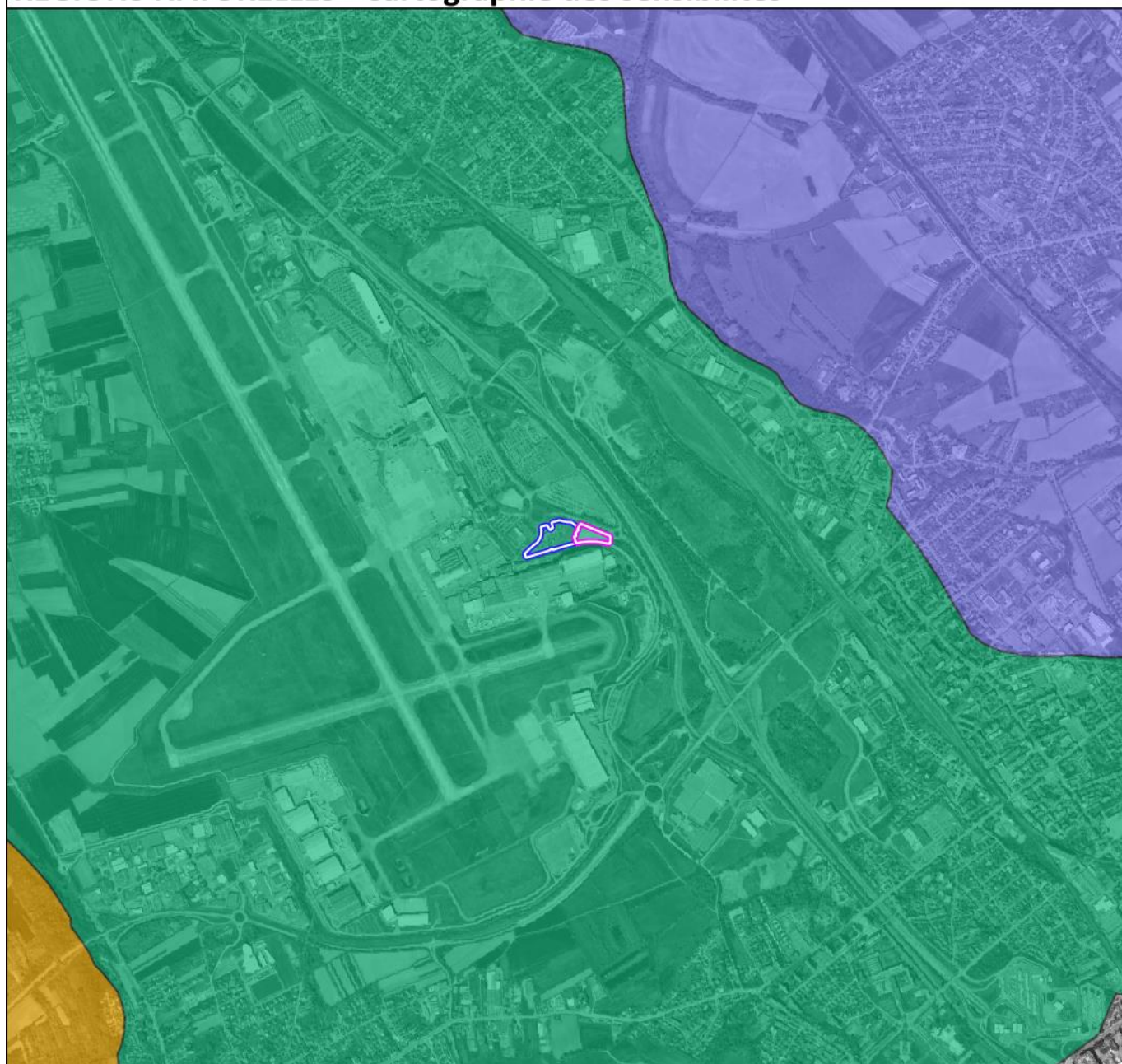
Fond: ESRI Satellite

Réalisé le: 2025-01-07



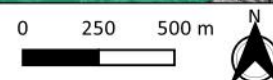
Le terrain n'est pas concerné par la proximité à un PNA sonneur à ventre jaune.

REGIONS NATURELLES - Cartographie des sensibilités



- H8.8 - La bande rhénane
- R2.3.1 - La Hardt
- R2.4.1 - Le Sundgau

- Parking S13 existant
- Projet d'extension parking S13



Données: DREAL Grand Est
Fond: ESRI Satellite
Réalisé le: 2025-01-08



Cette cartographie indique un pourcentage de possibilité d'observer une espèce protégée. Pour la zone « La Hardt », les probabilités sont les suivantes. Elles sont un indicateur de présence de ces espèces :

REGION NATURELLE R2.3.1 - LA HARDT

Amphibiens		
Bombina variegata	Sonneur à ventre jaune	Espèce observée sur 2 à 5% de la région naturelle
Epidalea calamita	Crapaud calamite	Espèce observée sur 2 à 5% de la région naturelle
Lépidoptères		
Eriogaster catax	Laineuse du Prunelier	Espèce observée sur 2 à 5% de la région naturelle
Reptiles		
Coronella austriaca	Coronelle lisse	Espèce observée sur 2 à 5% de la région naturelle
Podarcis muralis	Lézard des murailles	Espèce observée sur 9 à 18% de la région naturelle

6.1.4 - ZICO

ZONES IMPORTANTES POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX

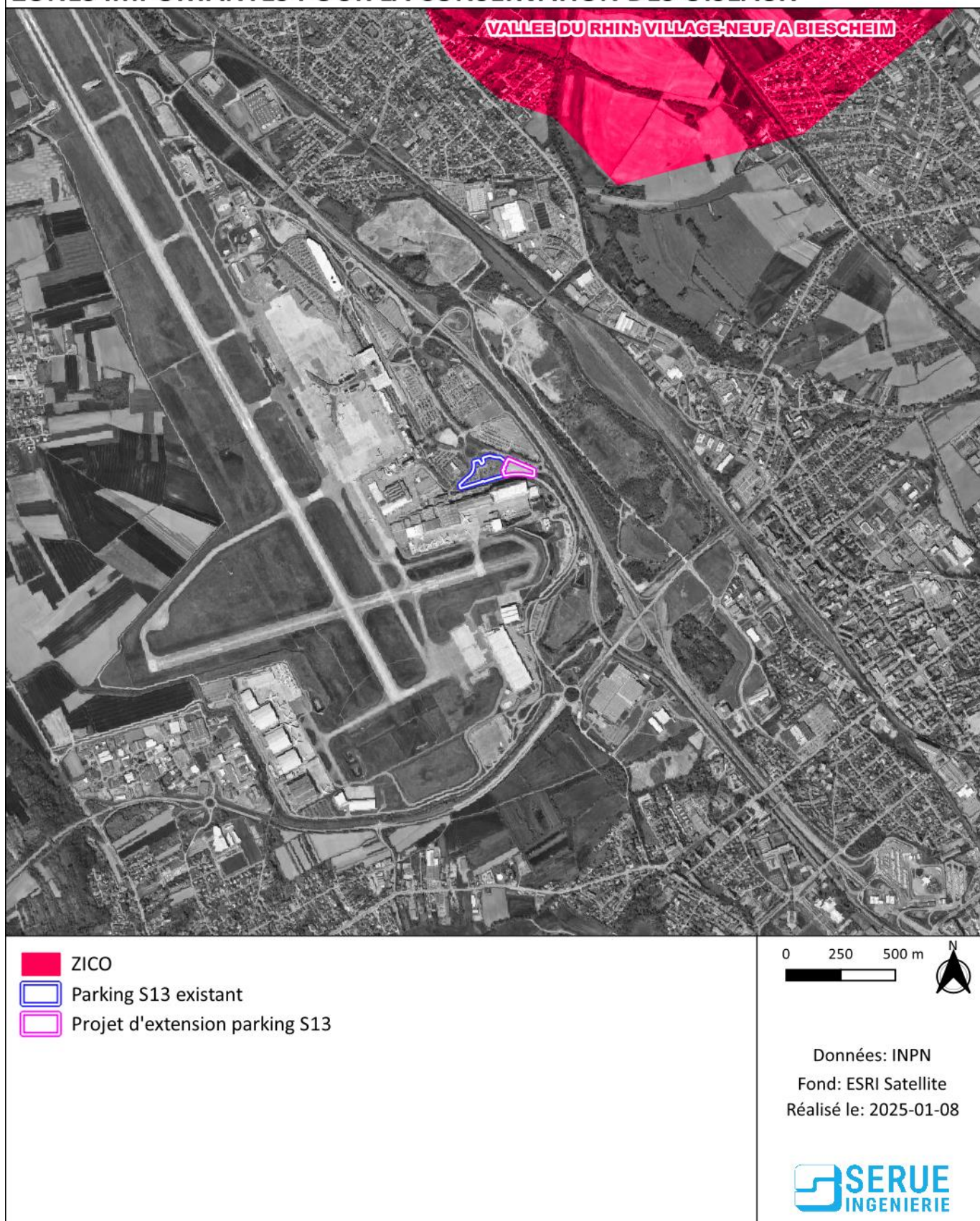


Figure 21 : Cartographie des ZICO aux abords du projet

Le projet ne se trouve pas à proximité d'une zone importante pour la conservation des oiseaux

6.1.5 - Réserve naturelle régionale

L'emplacement du projet n'est pas concerné par une réserve naturelle régionale.

6.2 - Fonctionnement écologique – SRCE

SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES



Figure 22 : Localisation du projet au regard du SRCE

Le projet est à priori sans interaction directe avec le corridor identifié à proximité.

6.3 - Forêts

6.3.1 - Inventaire forestier national

FORMATIONS VEGETALES

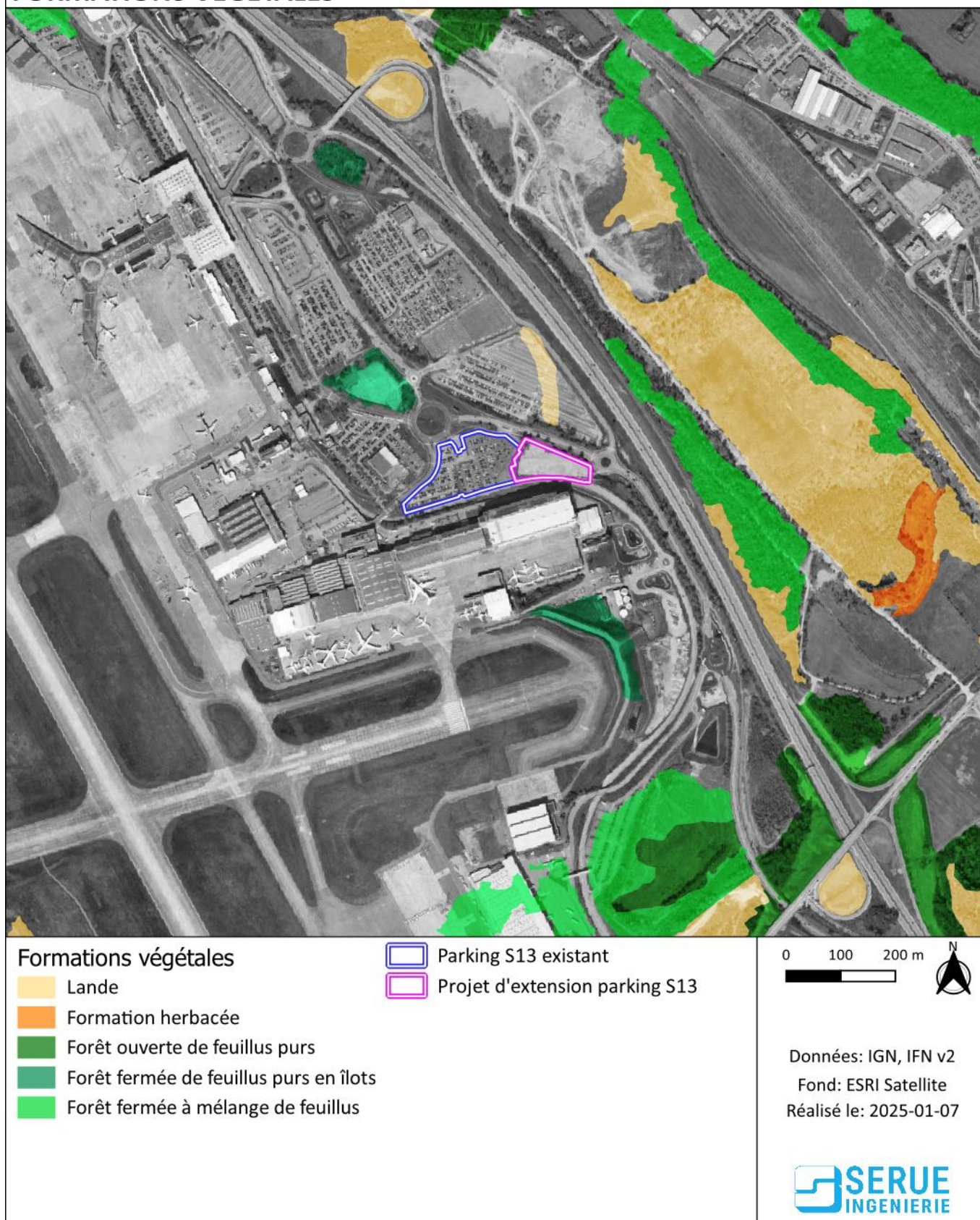


Figure 23 : localisation du projet au regard de l'inventaire forestier nationale

Le site se situe à proximité d'une forêt sans incidence sur le projet

6.3.2 - Forêts de protection

L'emprise du projet n'est pas concernée par des forêts de protection.

7 - SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT À LA THEMATIQUE DE L'EAU

7.1 - Réseau hydrographique

RESEAU HYDROGRAPHIQUE

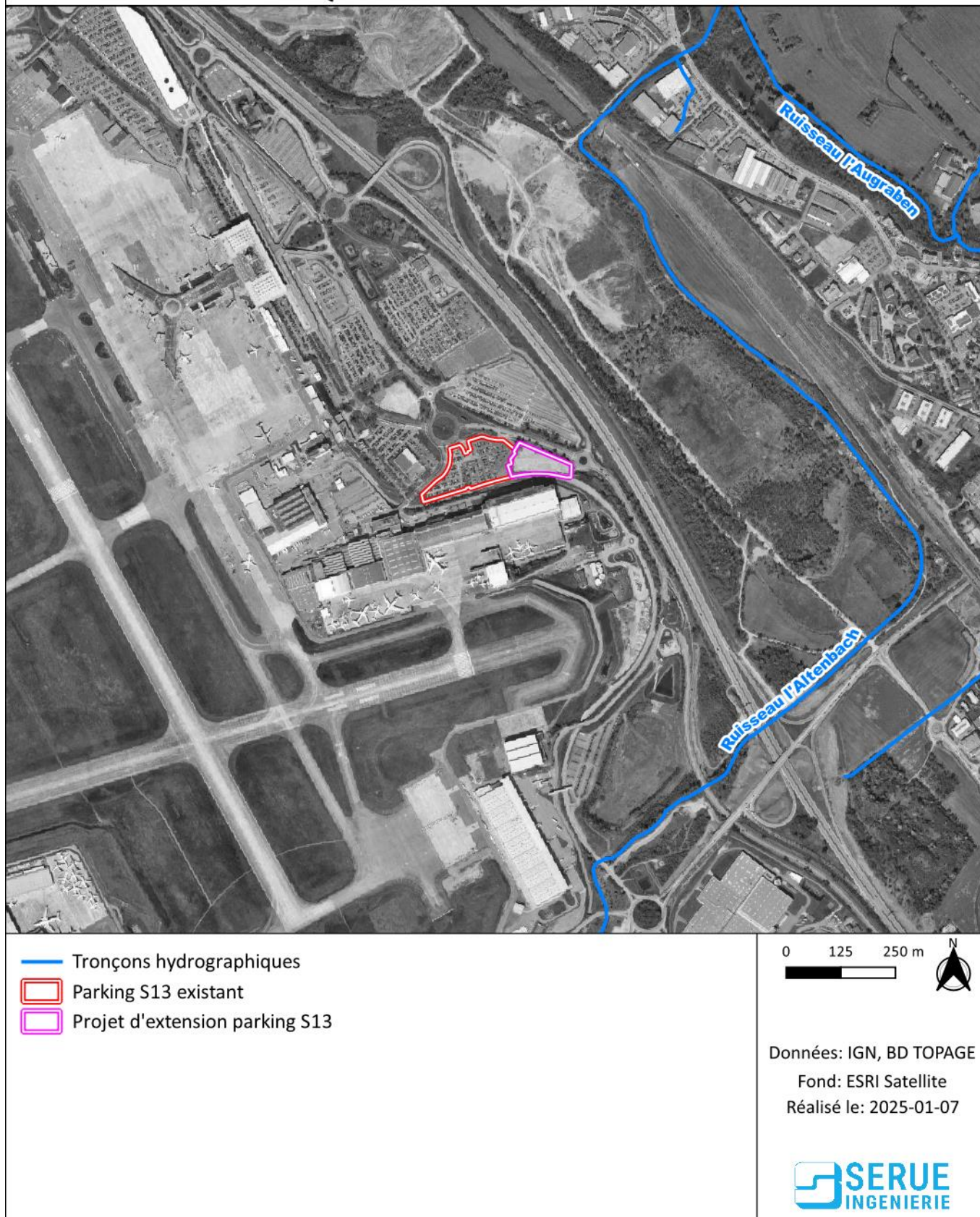


Figure 24 : localisation du projet au regard du réseau hydrographique

7.2 - Profondeur de nappe

CARTE PIEZOMETRIQUE MOYENNES EAUX - Situation du 5 Mai 2009

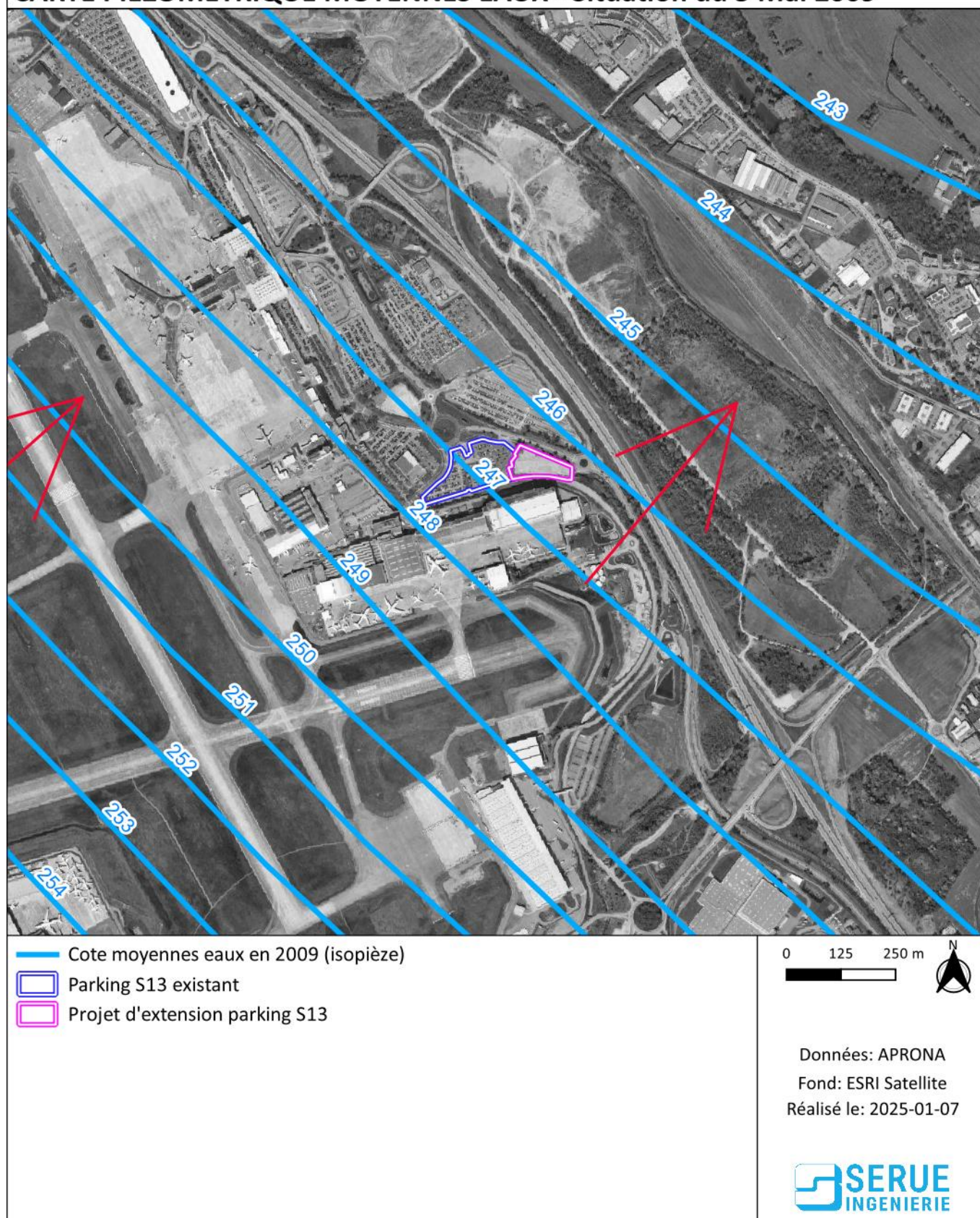


Figure 25 : profondeur de la nappe phréatique et sens d'écoulement par rapport au site de projet

7.3 - Zones humides

7.3.1 - Zone humides remarquables

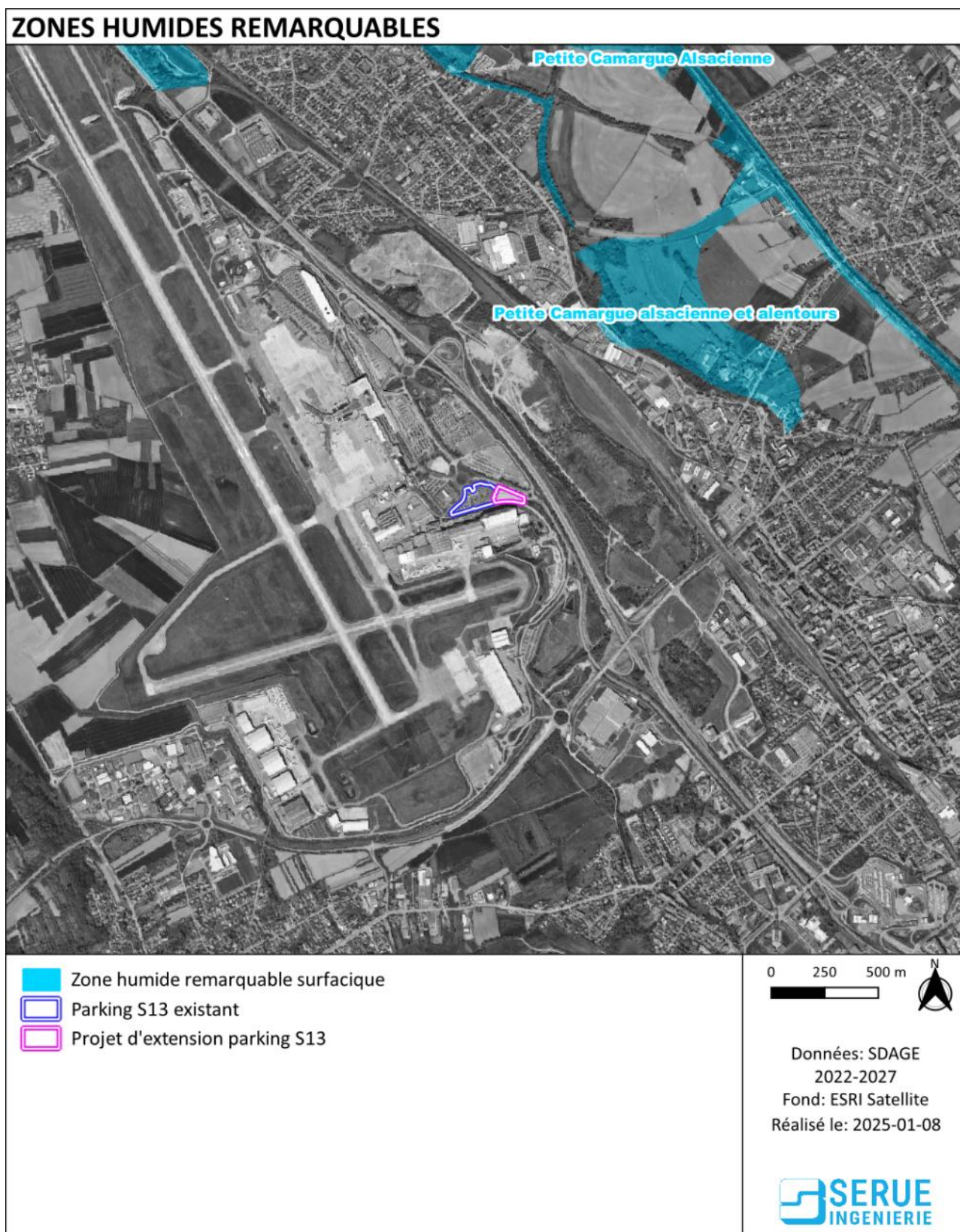
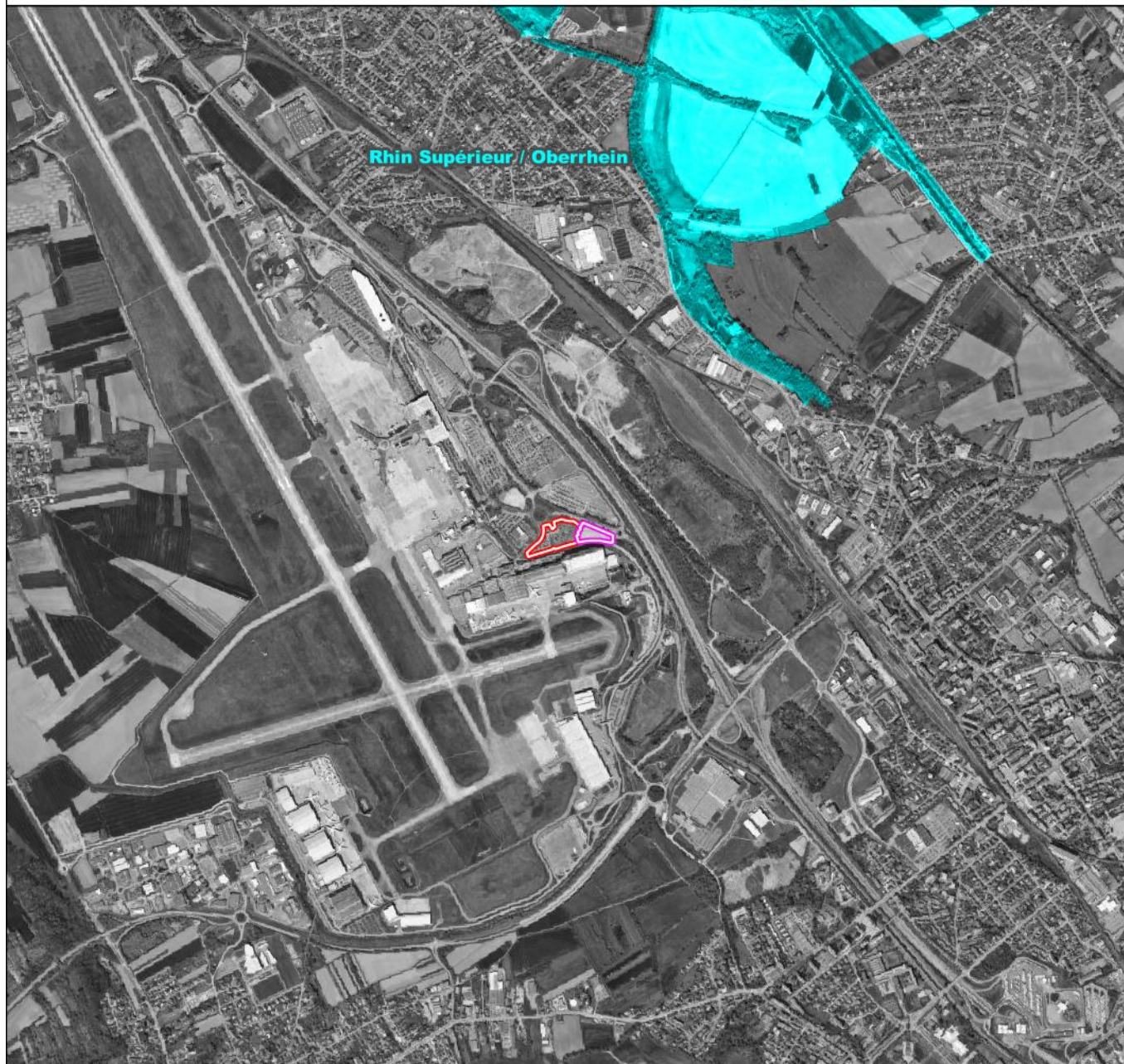


Figure 26 : Zone humide remarquable aux abords du projet

Le périmètre du site ne comprend pas de zone humide remarquable.

7.3.2 - RAMSAR

ZONES HUMIDES PROTEGEES PAR LA CONVENTION DE RAMSAR



-  site RAMSAR
-  Parking S13 existant
-  Projet d'extension parking S13

0 250 500 m



Données: INPN
Fond: ESRI Satellite
Réalisé le: 2025-01-07



Figure 27 : Zone RAMSAR aux abords du projet

Le périmètre du projet ne comprend pas de zone humide protégée par la convention de Ramsar.

7.3.3 - Pré-localisation des zones humides

ZONES A DOMINANTE HUMIDE

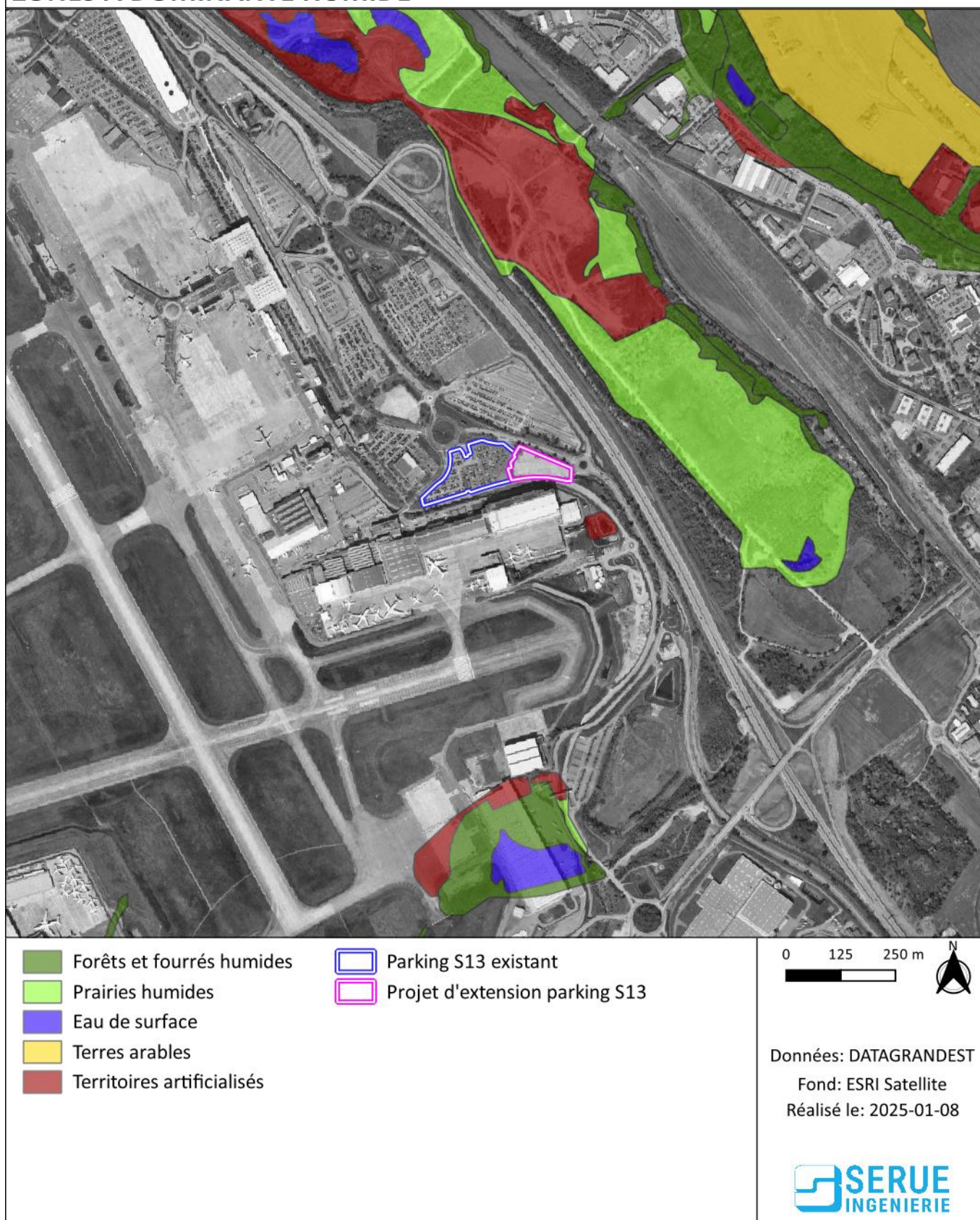


Figure 28 : pré-localisation des zones à dominante humides

La pré-localisation des zones humides ne met en évidence aucun secteur à dominante humide sur l'emprise du site.

Au regard de l'occupation actuelle des sols, aucune étude de caractérisation de zone humide n'est nécessaire à ce titre.

7.4 - Prescriptions liées à la gestion des eaux - SAGE

SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX



Figure 29 : Insertion du projet dans un périmètre de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le projet est concerné par le SAGE III Nappe Rhin. Il conviendra de respecter les dispositions applicables, notamment en matière de gestion des eaux pluviales et d'infiltration en respect de dispositions de protection de la nappe phréatique.

8 - SOL

CARTE DES SOLS

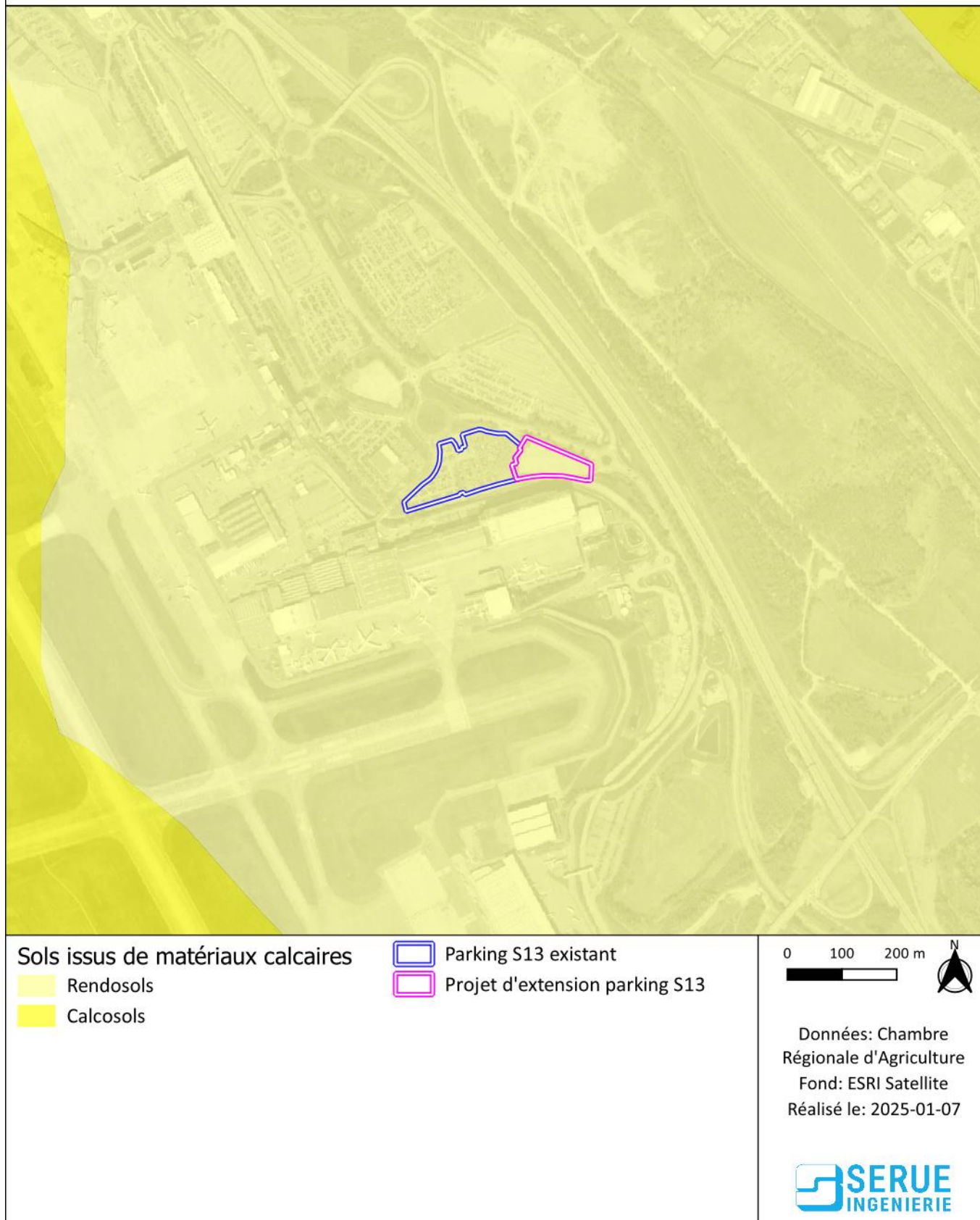


Figure 30 : cartographie des types de sols dominant sur le secteur de projet

Le sol sur le périmètre du projet est caractérisé par des Rendosols.

9 - SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT À L'OCCUPATION DU SOL

9.1 - Occupation du sol à grande échelle

OCCUPATION DU SOL (2019)

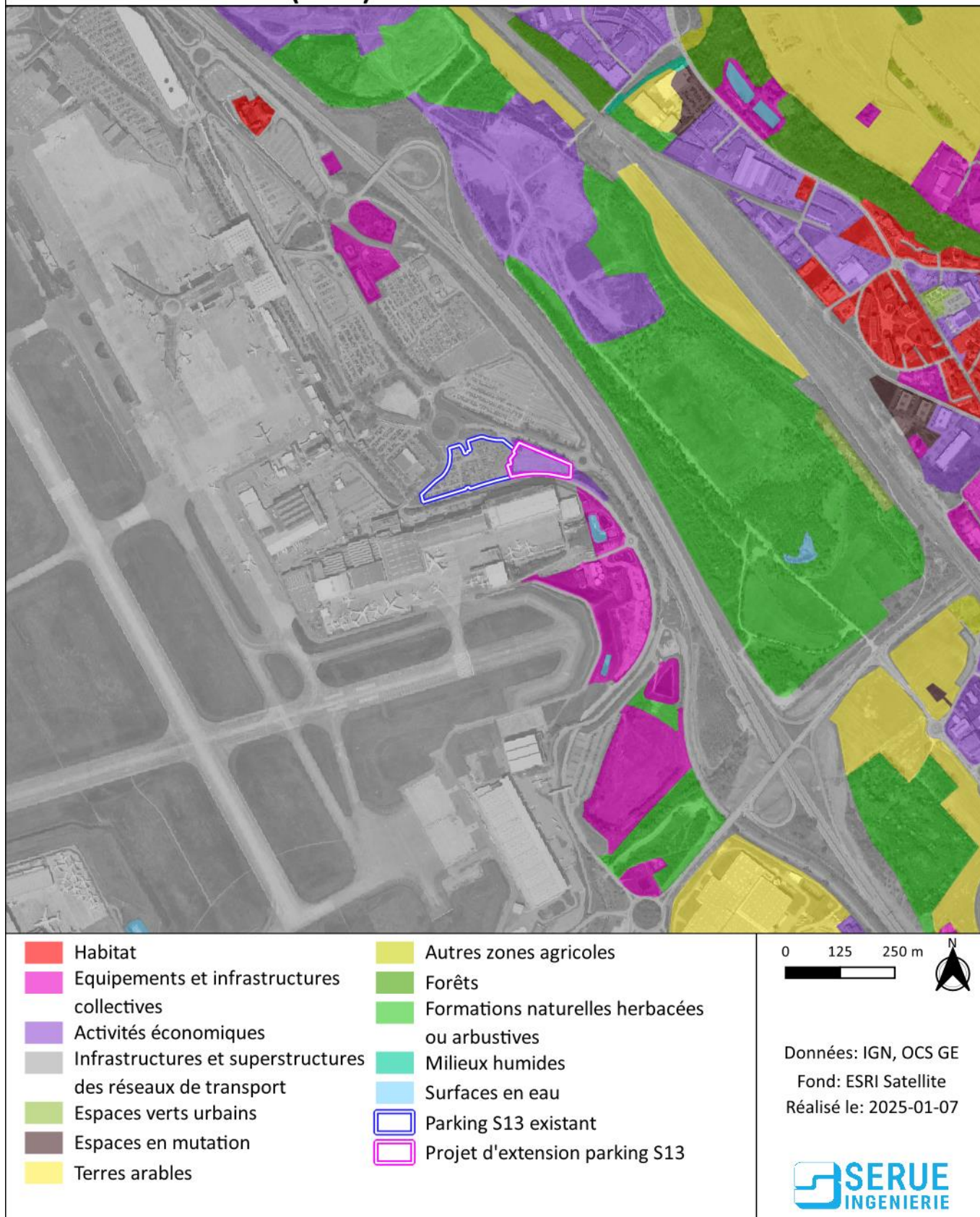


Figure 31 : occupation actuelle du sol sur l'emprise de projet et ses alentours

La zone de projet est occupée par des infrastructures et superstructures de réseaux de transport.

L'occupation actuelle du sol correspond à la vocation industrielle du projet.

9.2 - Registre Parcelle Graphique

REGISTRE PARCELLAIRE GRAPHIQUE (2022)

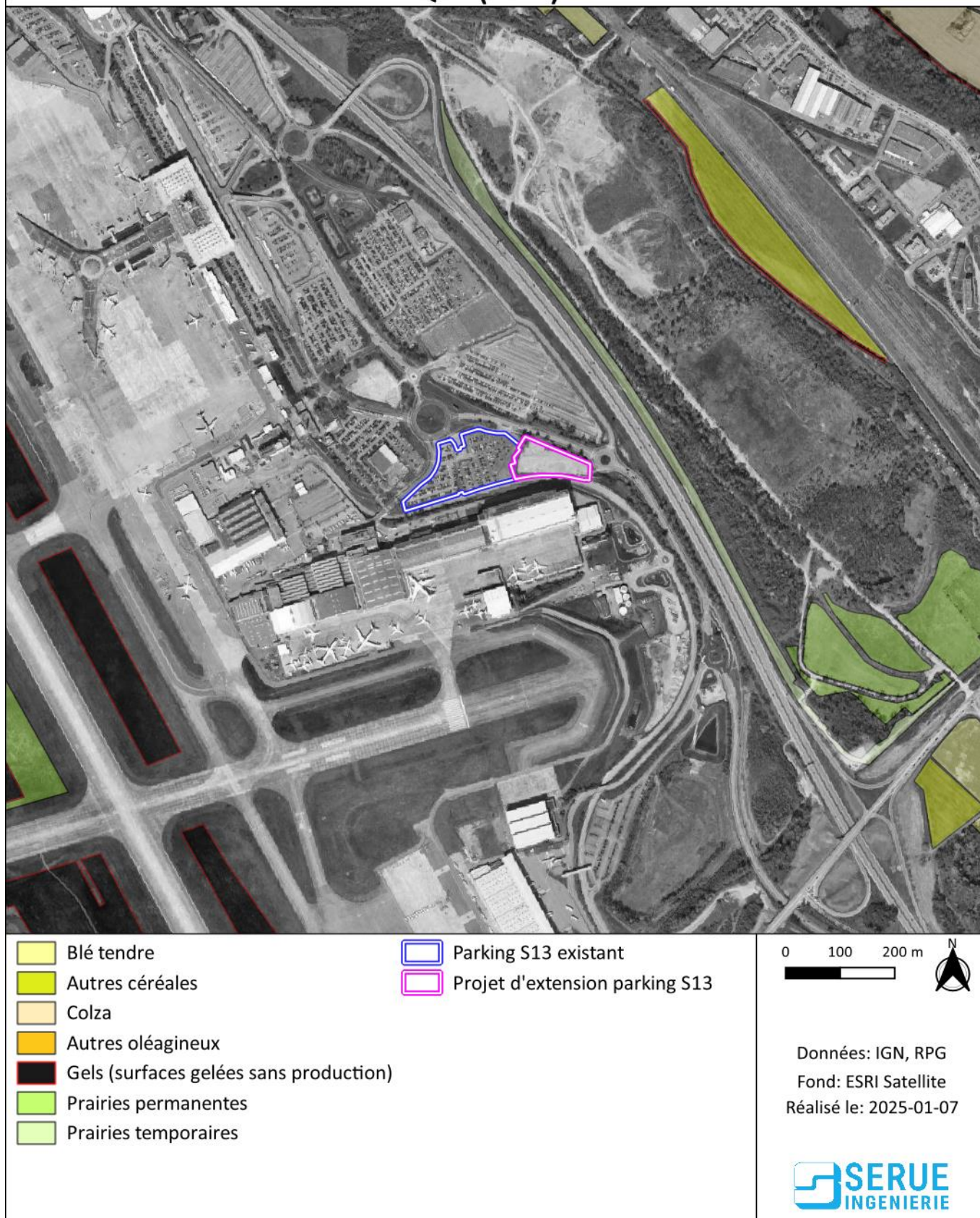


Figure 32 : registre parcellaire graphique aux abords du site

Le site n'est pas concerné par des cultures agricoles

10 - SENSIBILITE DU SITE PAR RAPPORT AUX RISQUES ET A LA POLLUTION

10.1 - Exposition aux risques technologiques ou anthropiques

10.1.1 - Plan de prévention du risques technologique Jet Aviation

Le site est concerné par une proximité directe au périmètre d'exposition aux « risques technologiques » autour du site de la société JET AVIATION

Le plan de zonage des risques technologiques, délimite les secteurs d'application du plan :

- **4 zones** sont définies **pour les effets de surpression et thermiques de probabilité B, C et D**
 - **Une zone violette**, d'exposition aux effets létaux significatifs de probabilité B, C et D dus aux risques de surpression et thermiques.
 - **Une zone rouge**, d'exposition aux premiers effets létaux de probabilité B, C et D dus aux risques de surpression et thermiques.
 - **Une zone orange**, d'exposition aux effets irréversibles de probabilité B, C et D dus aux risques de surpression et thermiques.
 - **Une zone jaune**, d'exposition aux effets indirects (bris de vitre) de probabilité B, C et D dus aux risques de surpression et thermiques.
- **3 zones** sont définies **pour les effets thermiques de probabilité E**
 - **Une zone violette**, d'exposition aux effets létaux significatifs de probabilité E dus aux risques thermiques.
 - **Une zone rouge**, d'exposition aux premiers effets létaux de probabilité E dus aux risques thermiques.
 - **Une zone orange**, d'exposition aux effets irréversibles de probabilité E dus aux risques thermiques.

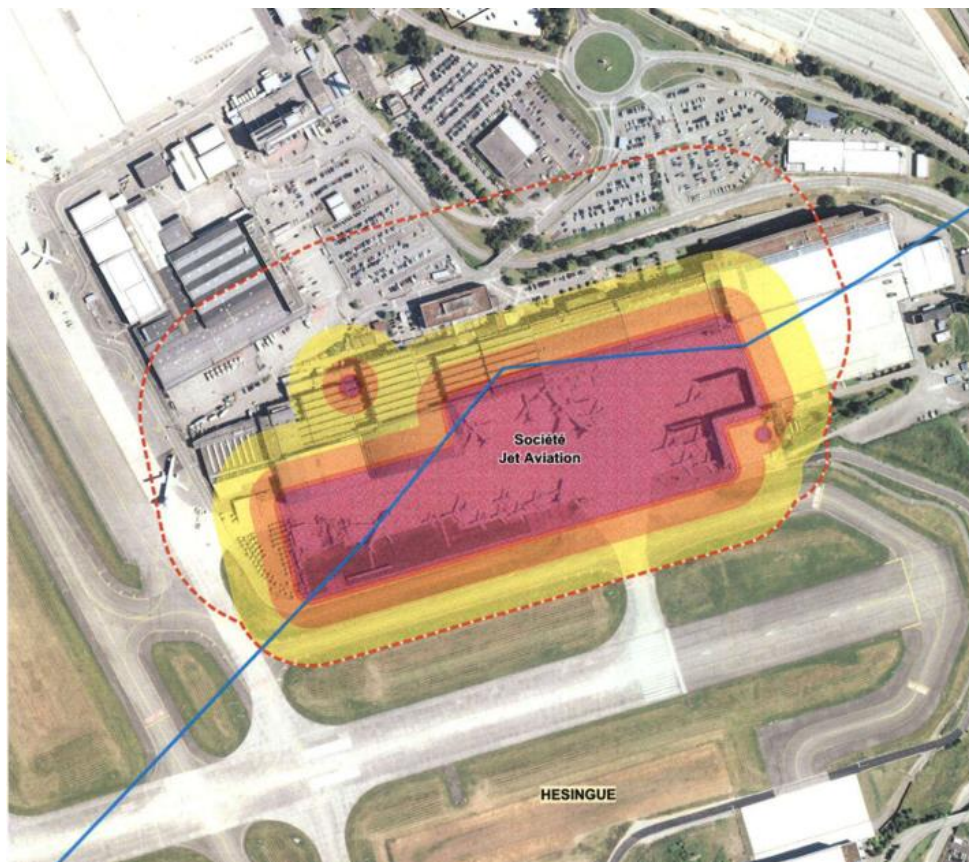


Figure 33 : Zonage pour les phénomènes dangereux de surpression de classes de probabilité A,B,C,D

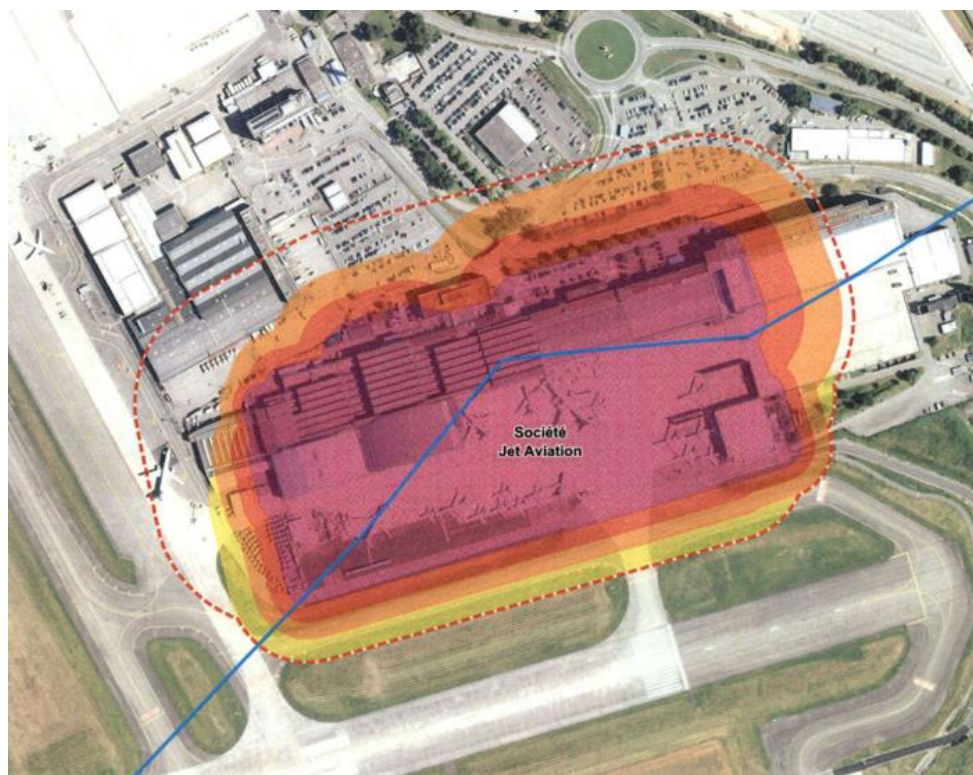


Figure 34 : Zonage pour les phénomènes dangereux thermiques de classes de probabilité A,B,C,D

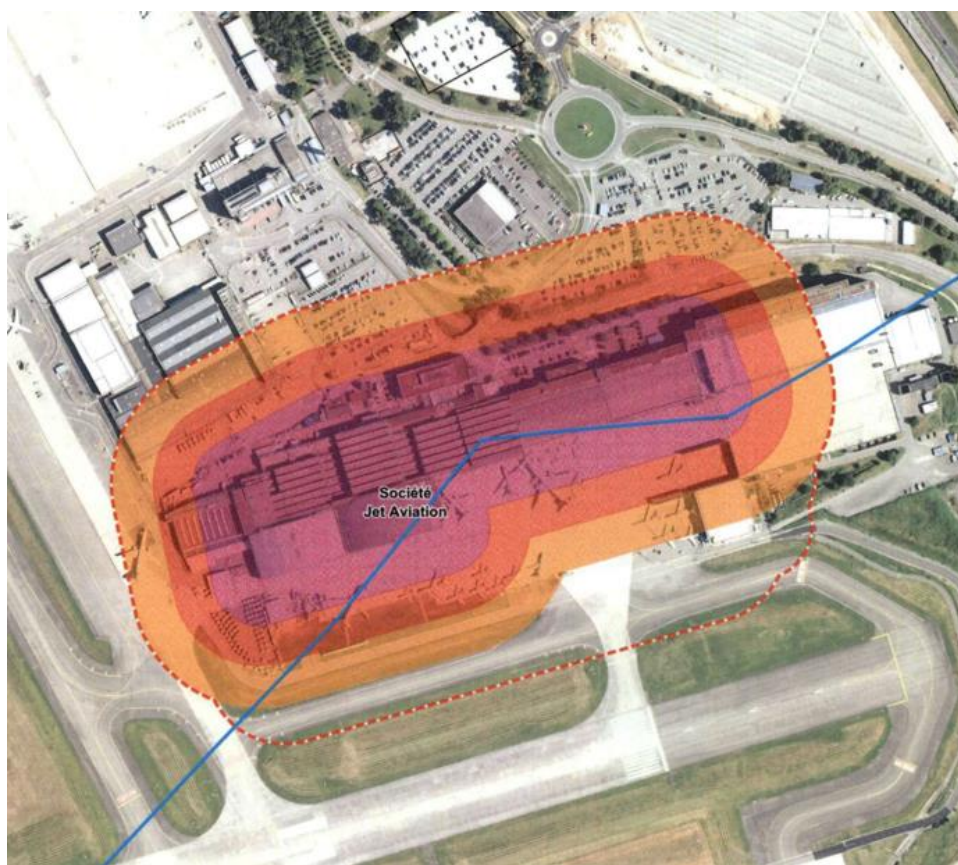


Figure 35 : Zonage pour les phénomènes dangereux thermique de classes de probabilité E

Une petite partie du projet d'extension du parking est concerné par la **zone orange d'effet des phénomènes dangereux thermique de classe de probabilité E**.

Le règlement du PPRT dispose qu'en zone orange « l'autorisation de nouvelles constructions est la règle dans les zones exposées à des effets irréversibles : Dans les zones exposées à des effets irréversibles, l'aménagement ou l'extension de constructions existantes sont possibles. Par ailleurs, l'autorisation de nouvelles constructions est possible sous réserve de **ne pas augmenter la population exposée à ces effets irréversibles**. Les changements de destination doivent être réglementés dans le même cadre.

Le PPRT est sans impact sur le projet d'aménagement du parc de stationnement

10.1.2 - Pollutions liées aux anciens sites

Les bases de données sites BASOL et CASIAS sont destinées à conserver les activités des sites et emprises qui sont susceptibles d'être concernés par des pollutions résiduelles. Elles servent d'observatoire et de surveillance.

ANCIENS SITES INDUSTRIELS ET ACTIVITES DE SERVICE

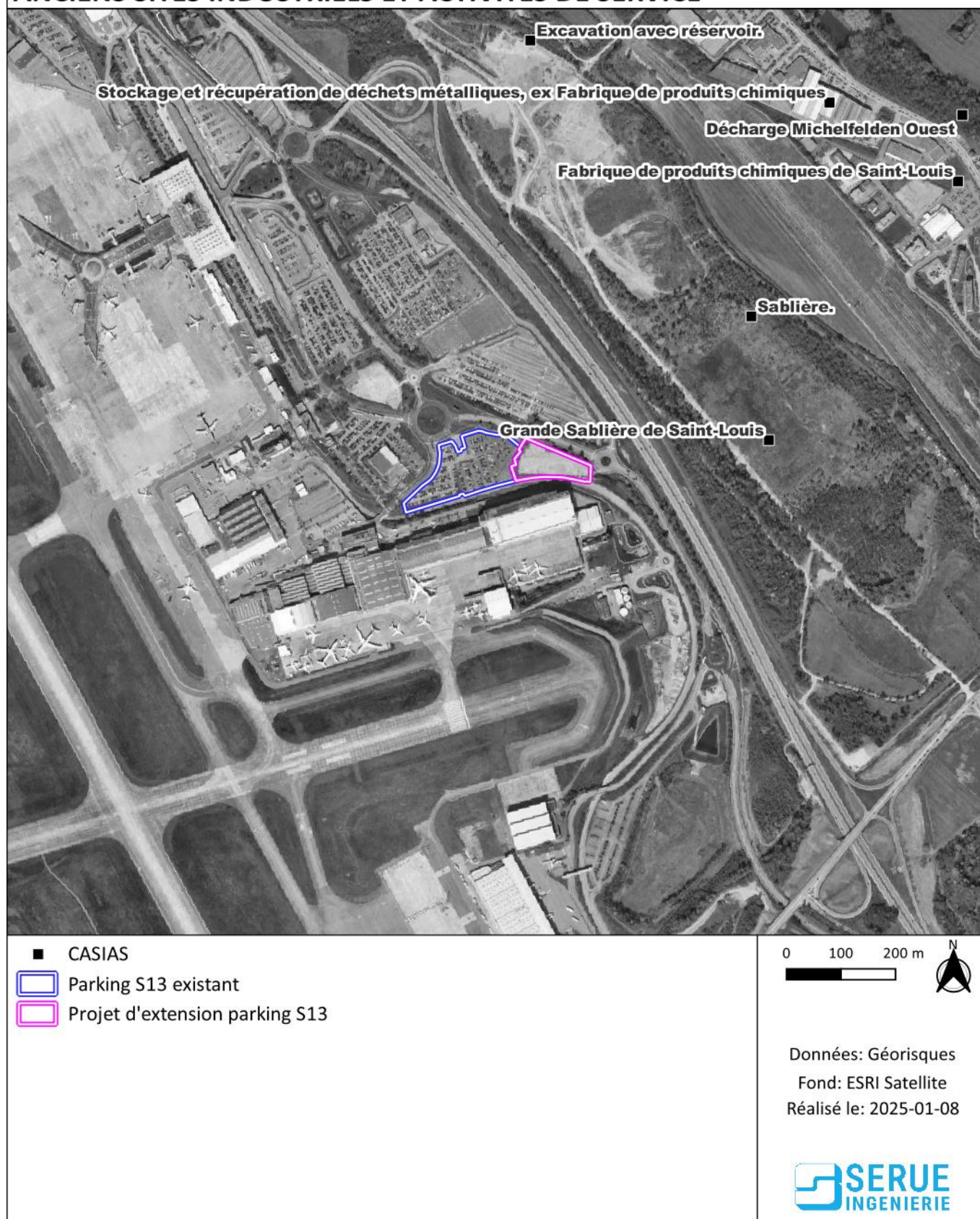


Figure 36 : Cartographie des sites CASIAS à proximité

L'emprise du site projet est directement concerné par la présence d'un site industriel, site duquel il continue l'activité.

SITES ET SOLS POLLUES (OU POTENTIELLEMENT POLLUES)

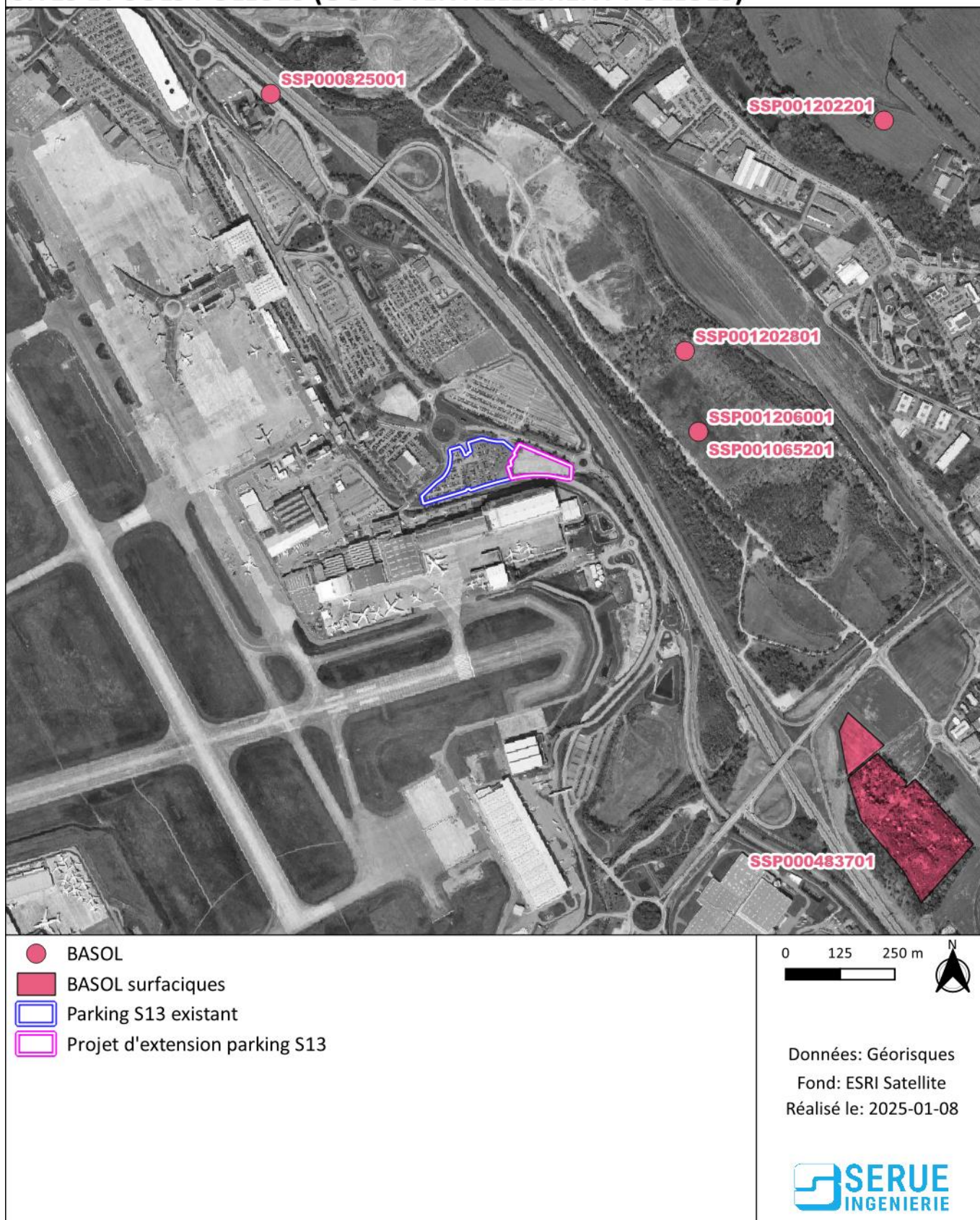


Figure 37 : Cartographie des sites BASOL à proximité

L'unité foncière est concernée par l'emprise d'un site BASOL, site duquel il continue l'activité.

Ces données sont autant d'indice de présence de pollutions résiduelles dans le sol au droit de l'emprise du projet.

Une étude de pollution est menée via le relevé Géotechnique sur le site en extension afin de déterminer la présence ou non, de polluants. Cette étude permettra, en outre, de déterminer le type de gestion des eaux pluviales à mettre en place sur le site en procédant en parallèle à des tests de perméabilité.

10.2 - Exposition aux risques naturels

10.2.1 - Inondations par débordement de cours d'eau, plans d'eau et bassins

ATLAS DES ZONES INONDABLES

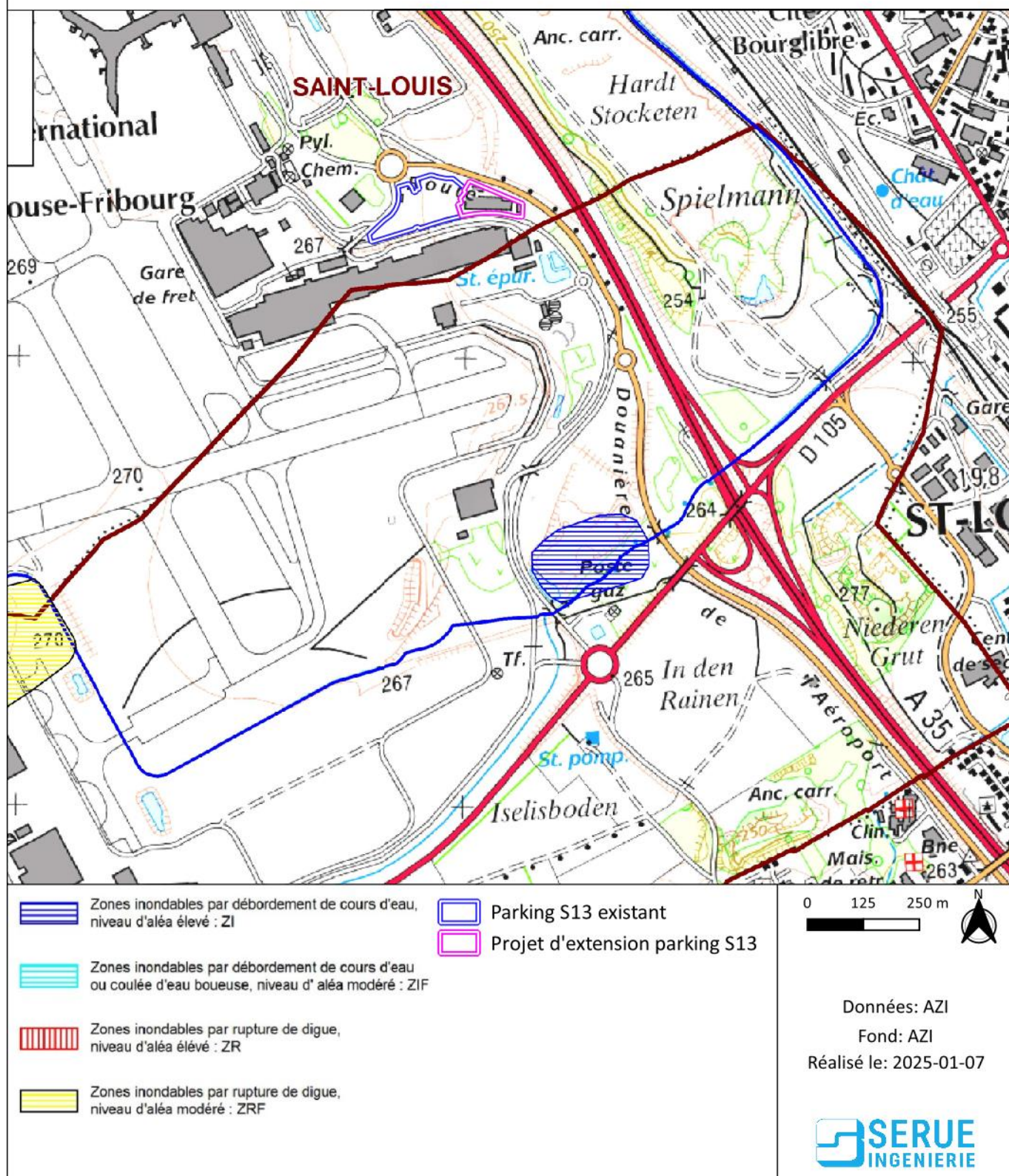


Figure 38 : Risque inondation aux abords du projet

Le secteur du projet n'est pas concerné par le risque d'inondation

10.2.2 - Inondations par remontée de nappe

RISQUE DE REMONTEES DE NAPPES

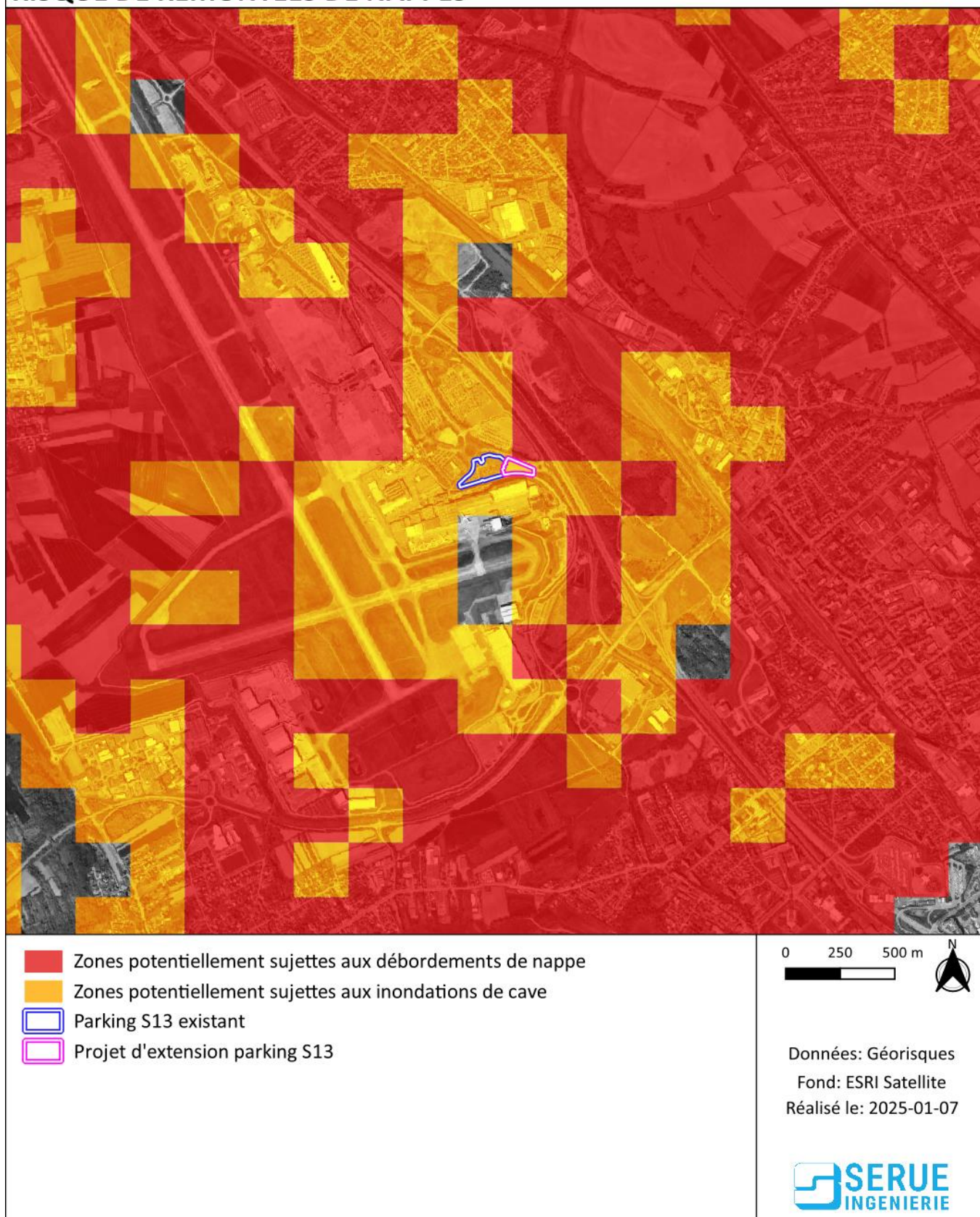


Figure 39 : Risque d'inondation par remontée de nappe

10.2.3 - Exposition du site aux coulées d'eau boueuse

COULEES D'EAUX BOUEUSES

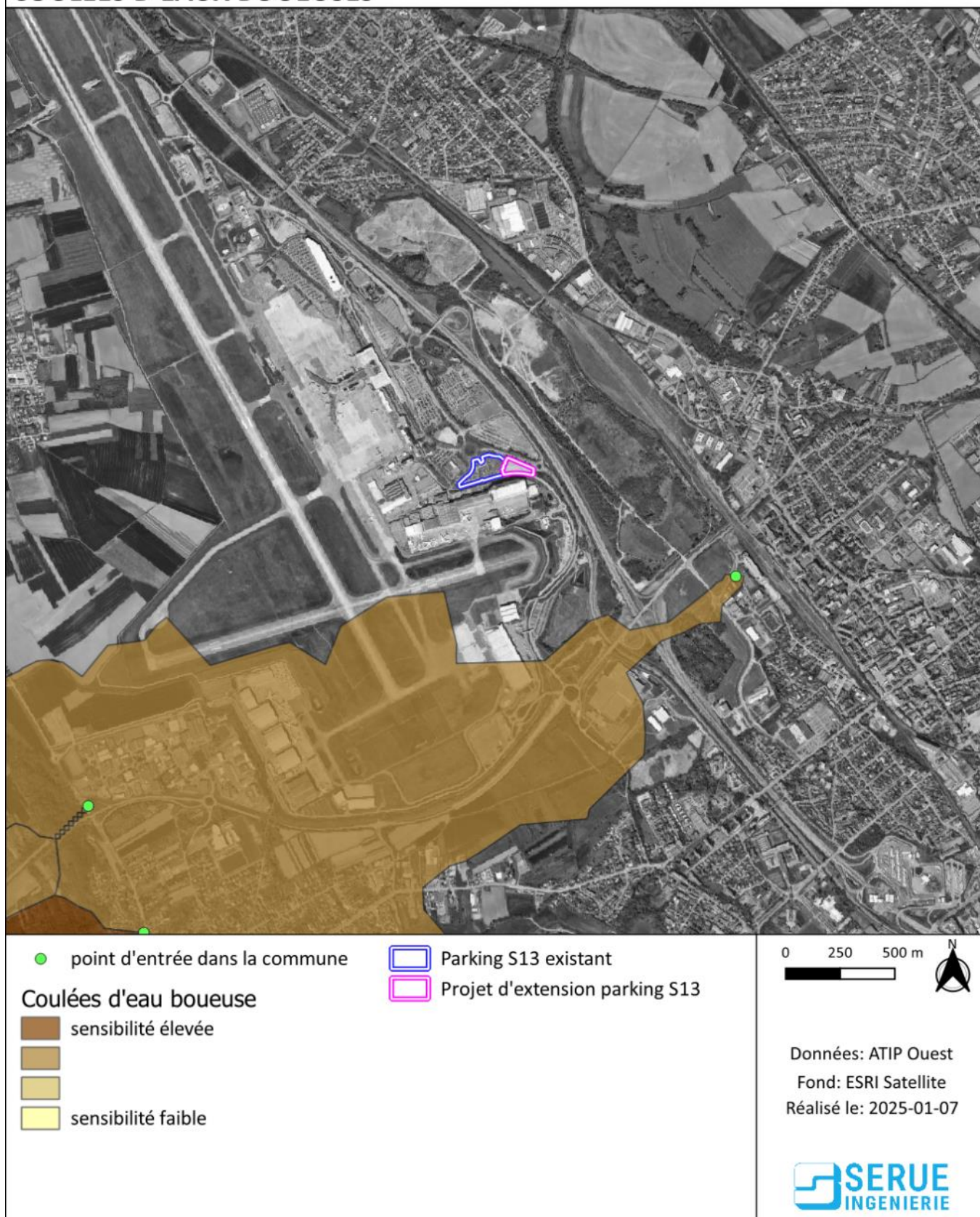
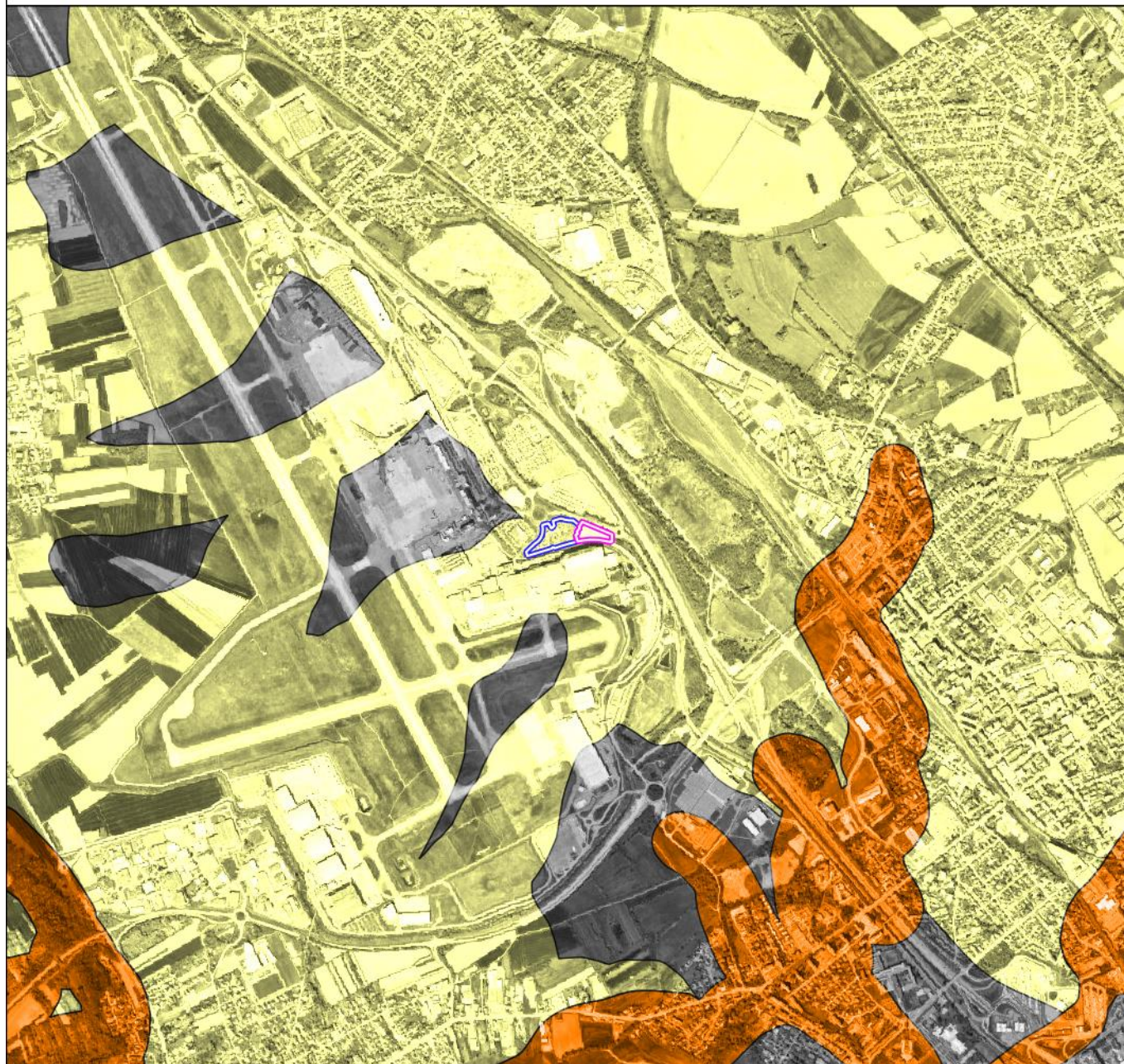


Figure 40 : Risque coulée d'eau boueuse

Le site du projet n'est pas concerné par un risque de coulées d'eau boueuse.

10.2.4 - Aléa retrait et gonflement des argiles

RETRAIT ET GONFLEMENT DES ARGILES



orange exposition moyenne
yellow exposition faible

blue Parking S13 existant
pink Projet d'extension parking S13

0 250 500 m



Données: Géorisques
Fond: ESRI Satellite
Réalisé le: 2025-01-07

SERUE
INGENIERIE

Figure 41 : Cartographie de l'aléa du retrait et gonflement des argiles

Le périmètre de projet est sujet à une exposition faible au retrait et gonflement des argiles.

10.2.1 - Risque sismique

ZONAGE DU RISQUE SISMIQUE

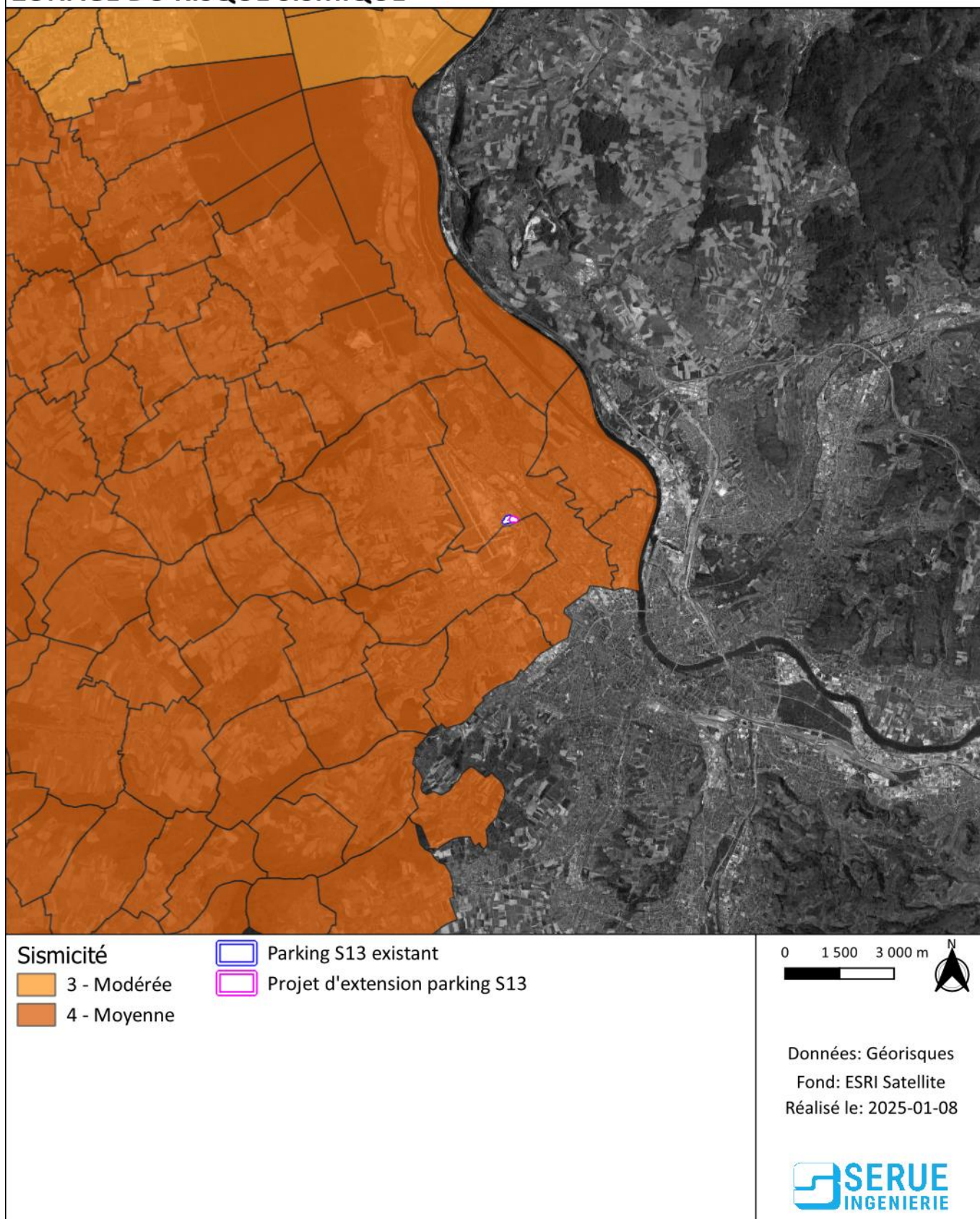


Figure 42 : Cartographie du risque sismicité sur le site projet

La commune de Strasbourg est identifiée en zone de sismicité 3 (risque modéré). Les prescriptions constructives et d'aménagement devront tenir compte de ce risque.

10.3 - Exposition aux risques sanitaires

DIRECTIVE NITRATES

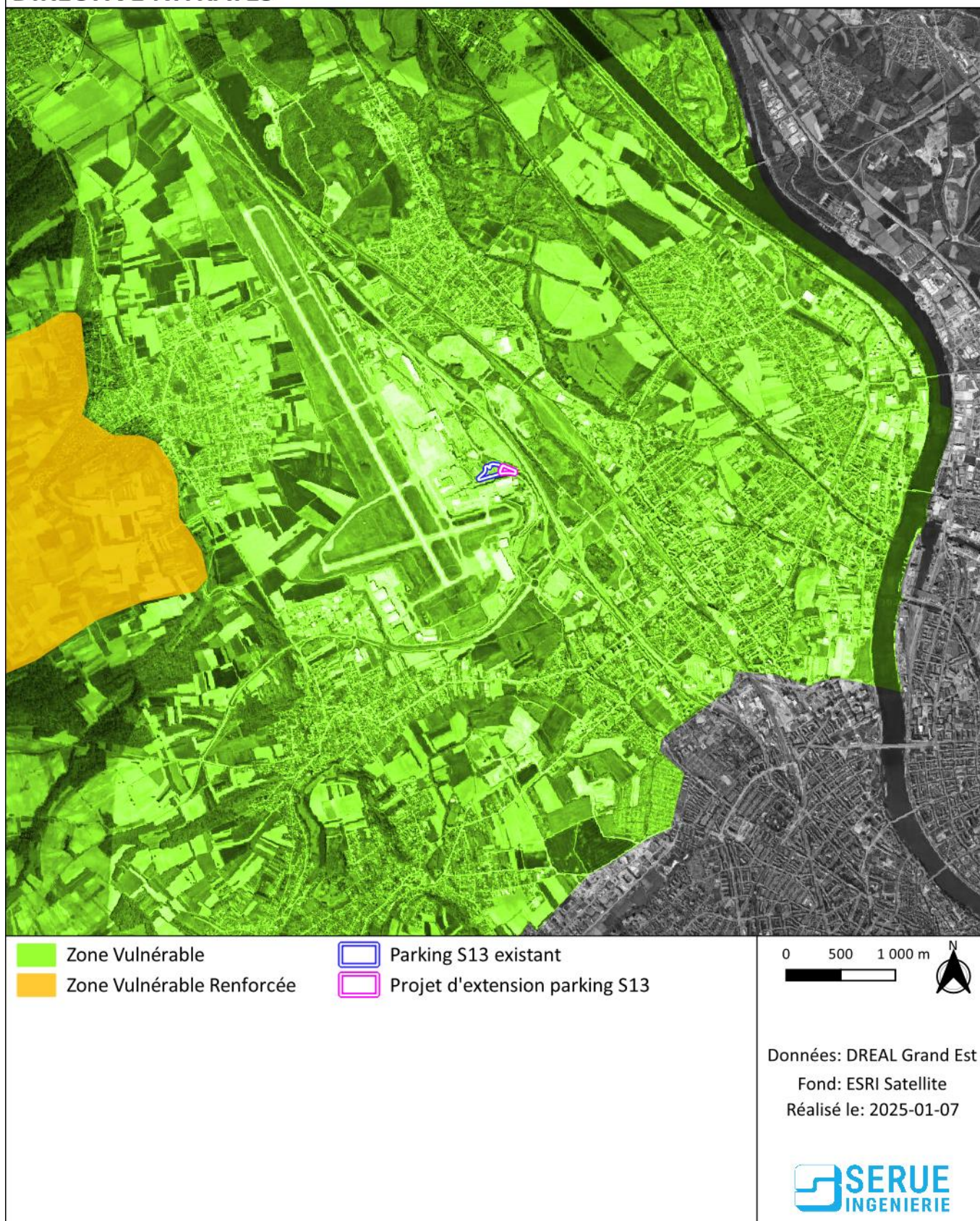


Figure 43 : Cartographie de la vulnérabilité au nitrate

Le secteur de projet n'est pas concerné par la directive Nitrates

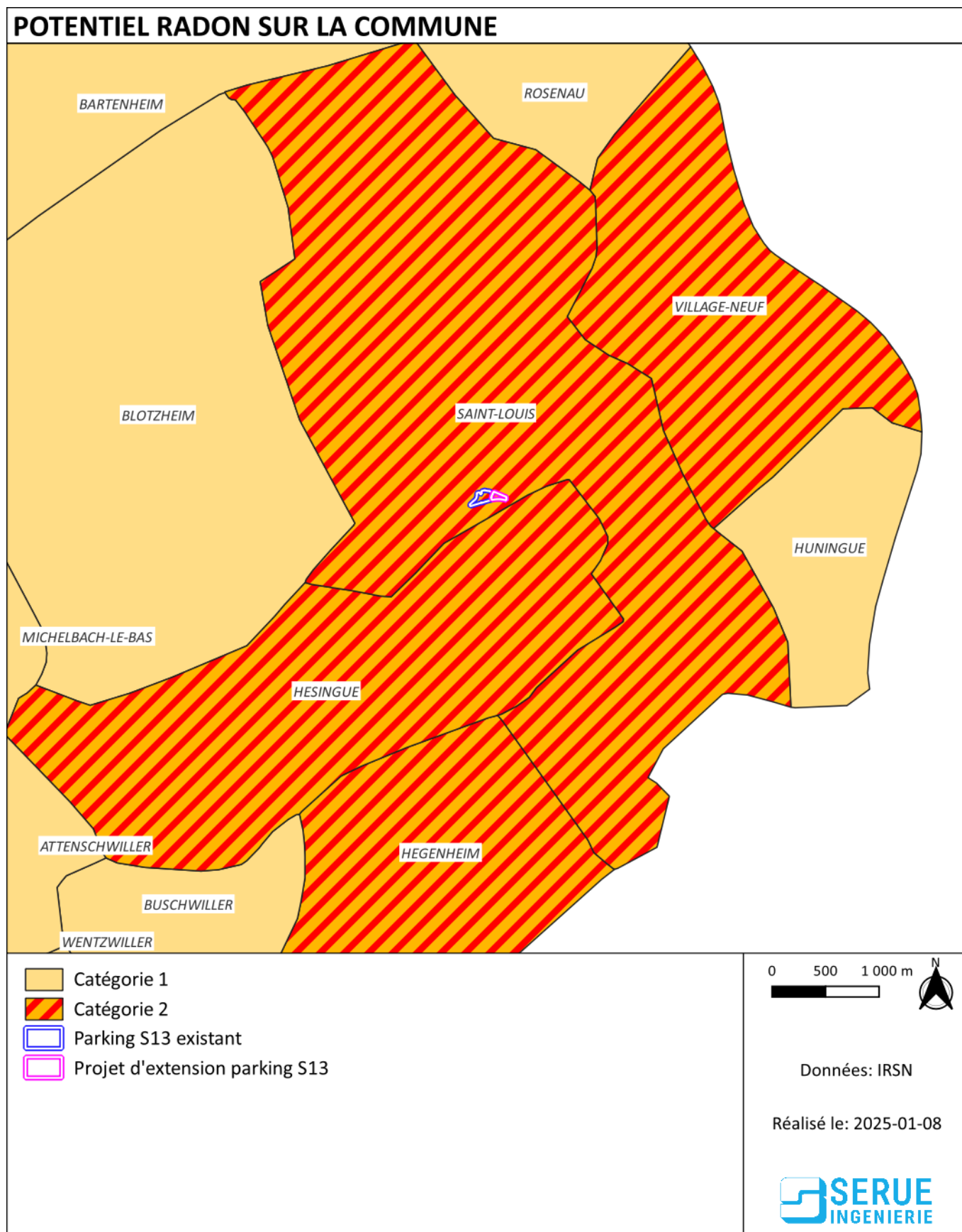


Figure 44 : Cartographie de la vulnérabilité au Radon

Le secteur de projet n'est pas concerné par le risque Radon.

10.4 - Sensibilité du site par rapport au captage d'eau potable

PROTECTION DES CAPTAGES AEP

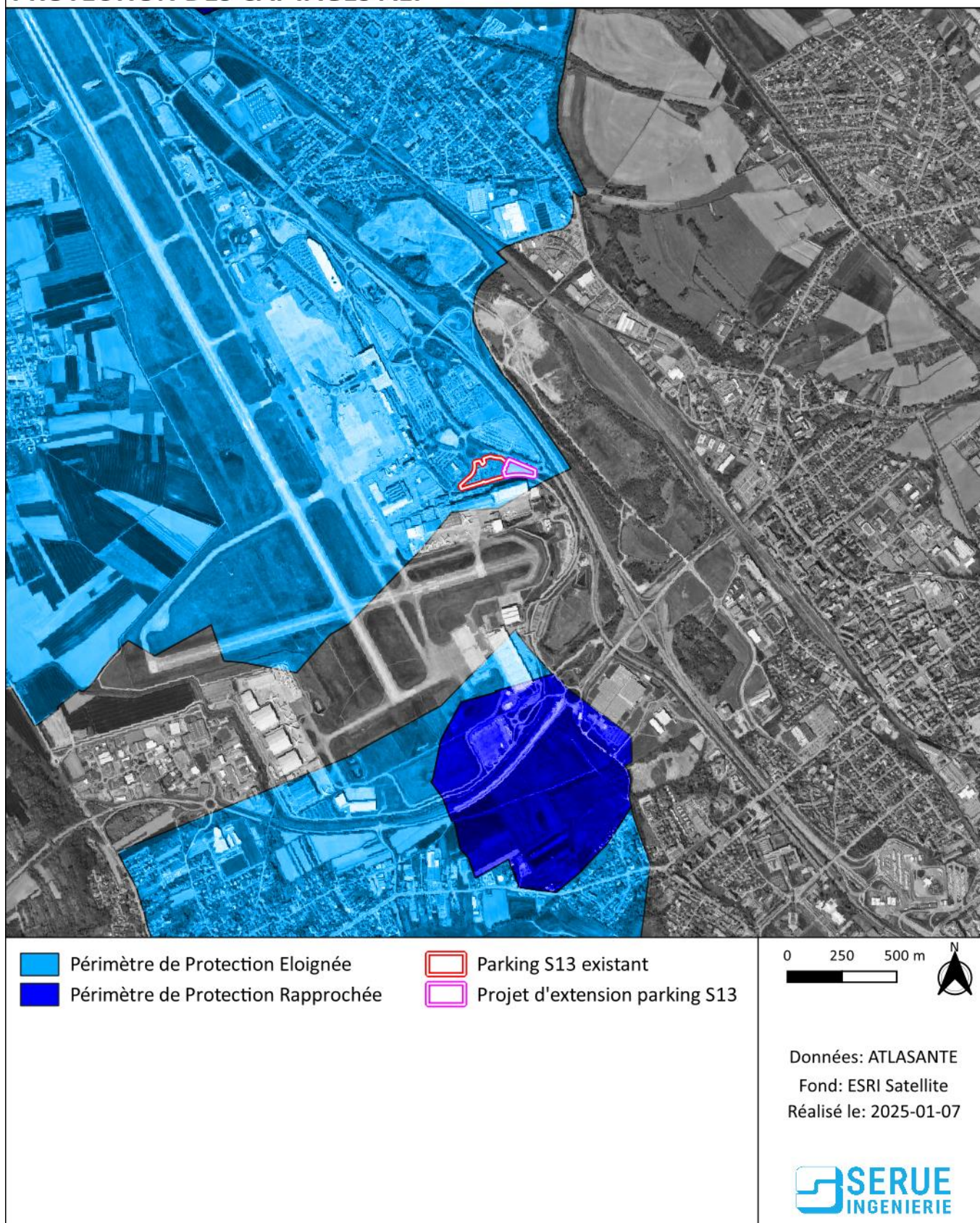


Figure 45 : cartographie des périmètres de captages d'eau potable à proximité du projet

Le site du projet se situe pas dans un périmètre de protection éloigné des captages d'eau potable.

11 - SITUATION PAR RAPPORT AU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

11.1 - Analyse de la situation du projet au regard des ICPE

Le projet est aujourd'hui situé à proximité directe de l'ICPE « Jet aviation Menuiserie » et « Jet aviation Hangar ». Le projet d'extension du parking est sans objet sur cette ICPE.

11.2 - Lecture de la nomenclature des études d'impact

Au regard de la nomenclature des études d'impact, annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'obligation de réaliser une demande d'examen au cas par cas.

41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.	a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.
	b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.

Le projet portant sur l'aménagement d'une aire de stationnement ouverte au public de plus de 50 unités, il est soumis à l'obligation de réaliser une demande d'examen au cas par cas.

11.3 - Analyse du besoin de réaliser une étude d'impact agricole

Le projet n'est pas concerné par la nécessité de réaliser une étude d'impact agricole.

11.4 - Situation du projet par rapport à la nomenclature IOTA – Loi sur l'eau

La **nomenclature de la loi sur l'eau** est un outil réglementaire qui liste les activités, installations, ouvrages et travaux (**IOTA**) susceptibles d'avoir un impact sur les ressources en eau, les milieux aquatiques, et les zones humides.

Le projet est potentiellement soumis à rubriques de la nomenclature Loi sur L'eau sous la rubrique 2.1.5.0 du Titre 2 « Rejet » :

2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :	
	1° Supérieure ou égale à 20 ha	(A)
	2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha	(D)

Ci-après, **une estimation de la surface du bassin naturel interceptant les écoulements**. Cette évaluation prend en compte l'ensemble de la surface du parking (existant et projeté en extension), **en déduisant la partie où les eaux pluviales sont déjà gérées, soit par infiltration, soit par collecte et rejet dans le réseau**.

Les eaux d'écoulement (eaux pluviales et de ruissellement) du parking existant sont actuellement gérées par un système de collecte via des avaloirs, puis acheminées par des conduites enterrées vers les réseaux séparatifs publics d'eaux pluviales.

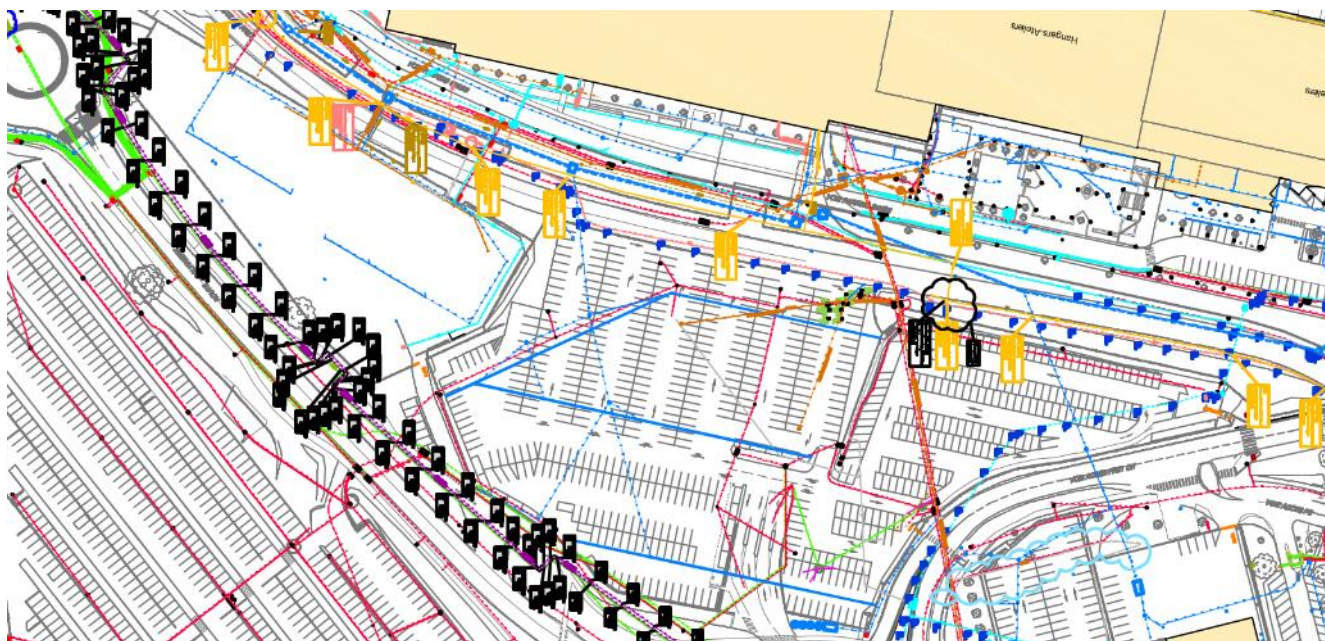


Figure 46 : Extrait du plan des réseaux sur l'emprise du parking S13 existant et du site en extension (Jet Aviation)

Cartographie de la surface du bassin :

La surface du bassin étant inférieure à un hectare (**6 600m²**), le projet ne rentre pas dans la nomenclature au titre de la Loi sur l'Eau.

Le projet n'est pas soumis à la nomenclature loi sur l'eau, aucun seuil de la nomenclature n'étant pas atteint.

11.5 - Situation par rapport au code forestier pour le défrichement

Aucune demande de défrichement au titre du code forestier n'est nécessaire pour le projet.

12 - SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX ECHANGES AVEC LA POPULATION

12.1 - Situation du projet au regard de la concertation préalable

La concertation préalable prévue par le code de l'environnement vise à informer le public et à lui permettre de donner son avis lors de l'élaboration de projets de travaux ou de documents de planification susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

Le projet est susceptible d'être soumis à concertation préalable au titre du code de l'environnement en fonction de l'impact de ce dernier sur l'environnement. Si à l'issue de l'examen au cas par cas, le projet est soumis à évaluation environnementale, le projet entre dans le champ d'application de la concertation préalable.

L'article L121-15-1 du code de l'environnement⁴ dispose que :

« **« La concertation préalable peut concerner :**

1° Les projets, plans et programmes mentionnés à l'article L. 121-8 pour lesquels la Commission nationale du débat public a demandé une concertation préalable en application de l'article L. 121-9 ;

1° bis Les projets mentionnés au II de l'article L. 121-8 pour lesquels une concertation préalable est menée par le maître d'ouvrage en application du même II ;

2° Les projets assujettis à une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public en application des I et II de l'article L. 121-8 ;

3° Les plans et programmes soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article L. 122-4 et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public en application du IV de l'article L. 121-8. »

Si le projet entre dans le champ d'application de la concertation préalable au titre du code de l'environnement, elle n'est cependant pas systématique, elle est organisée dans les trois cas suivants :

L'article L121-17 du code de l'environnement⁵ dispose que :

I. - Pour les plans, programmes ou projets mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 121-15-1, la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L. 121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L. 121-16.

II. - En l'absence d'une concertation préalable décidée en application du I, l'autorité compétente pour autoriser un projet mentionné au 2° de l'article L. 121-15-1 peut imposer par décision motivée au maître d'ouvrage du projet d'organiser une concertation préalable réalisée dans le respect des modalités définies aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1.

Pour les projets mentionnés au 2° de l'article L. 121-15-1 non soumis à déclaration d'intention en application de l'article L. 121-18, la décision intervient au plus tard quinze jours après le dépôt de la demande d'autorisation. Dans ce cas, l'autorité compétente peut proroger le délai d'instruction pour une durée qui ne peut excéder celle du temps nécessaire au déroulement de la concertation préalable. Lorsqu'un projet fait l'objet de plusieurs autorisations successives, cette concertation préalable ne peut être demandée par l'autorité compétente que lors de la première autorisation du projet.

Pour les projets soumis à déclaration d'intention en application de l'article L. 121-18, la décision d'imposer une concertation préalable intervient au plus tard deux mois après la publication de cette déclaration.

⁴ Version en vigueur depuis le 09 décembre 2020

⁵ Version en vigueur depuis le 12 mars 2023

Pour les plans et programmes, cette décision intervient au plus tard deux mois à compter de l'acte prescrivant l'élaboration d'un tel plan ou programme.

III. - En l'absence de toute concertation préalable décidée en application du I ou du II et respectant les modalités fixées aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1, **un droit d'initiative est ouvert au public pour demander au représentant de l'Etat concerné l'organisation d'une concertation préalable respectant ces modalités.**

L'article L121-17-1 du code de l'environnement précise que :

Le droit d'initiative prévu au III de l'article L. 121-17 est ouvert pour :

1° Les projets mentionnés au 2° de l'article L. 121-15-1, lorsque le montant des dépenses prévisionnelles d'un tel projet réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique est supérieur à un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat et ne pouvant être supérieur à 5 millions d'euros, ou lorsque le montant total des subventions publiques à l'investissement accordées sous forme d'aide financière nette au maître d'ouvrage d'un projet privé est supérieur à ce seuil ;

2° Les plans et programmes mentionnés au 3° de l'article L. 121-15-1.

La présente sous-section n'est pas applicable aux projets, plans et programmes pour lesquels le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable a organisé une concertation préalable respectant les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 .

Si le projet est soumis à évaluation environnementale, le projet entre dans le champ d'application de la concertation préalable au titre du code de l'environnement.

Il peut être soumis à l'obligation d'organiser une concertation préalable soit de façon spontanée par le porteur de projet, soit à la suite du déclenchement du droit d'initiative (par décision motivée de l'autorité compétente). Le projet n'est pas soumis à déclaration d'intention.

12.2 - Situation du projet par rapport à l'obligation d'organiser une enquête publique

Le projet n'est pas soumis à l'obligation de réaliser une enquête publique.

Toutefois, si à l'issue de l'examen au cas par cas, le projet est soumis à une évaluation environnementale, il fera l'objet d'une participation du public par voie électronique portée par l'autorisation d'urbanisme (permis d'aménager).

13 - RECAPITULATIF DES PROCEDURES A MENER ET DES ETUDES CORRESPONDANTES

Un permis d'aménager sera nécessaire pour la réalisation du projet.

Une étude de site et sols pollués semble pertinente aux regards des activités sur le site et des études déjà réalisées sur le site en extension, Sauf si l'exploitant dispose, dans le cadre de la surveillance de son site ICPE, de relevés et de mesures régulières en la matière.

Cette étude peut être menée dans le cadre d'une mission géotechnique de type G1.

Une demande d'examen au cas par cas devra être déposée pour déterminer si le projet est soumis ou non, à l'obligation de réalisation d'une étude d'impact.

Si à l'issue de l'examen au cas par cas (délai de 15 jours de complétude et de 35 jours d'instruction), le projet est soumis à une évaluation environnementale, il fera l'objet d'une participation du public par voie électronique portée par l'autorisation d'urbanisme (permis d'aménager).

14 - ANNEXES

14.1 - Liste des abréviations

ABF	Architecte des bâtiments de France
AE	Autorisation environnementale
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
BEGES	Bilan des émissions de gaz à effet de serre
CBS	Coefficient de biotope par surface
CCCT	Cahier des charges de cession de terrains
CDPENAF	Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
CSRPN	Conseil scientifique régional du patrimoine naturel
DDAENV	Dossier de demande d'autorisation environnementale
DDT	Direction départementale des territoires
DLE	Dossier loi sur l'eau
DOO	Document d'Orientations et d'Objectifs
DP	Déclaration de projet
DP-MEC	Déclaration de projet -mise en compatibilité
DPU	Droit de préemption urbain
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EPCI	Établissements publics de coopération intercommunale
EPFA	Etablissement public foncier et d'aménagement
ERC	Eviter Réduire Compenser
GIEP	Gestion intégrée des eaux pluviales
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement

IOTA	Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (au titre de la loi sur l'eau)
LSE	Loi sur l'eau
MRAE	Missions régionales d'autorité environnementale
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation du PLU
PA	Permis d'aménagé
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PC	Permis de construire
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PEP	Programme des équipements publics
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Projet partenarial d'aménagement
PPRI	Plan de prévention des risques d'inondation
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PPVE	Participation du public par voie électronique
RNU	Règlement national d'urbanisme
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau
SIS	Secteur d'information sur les sols
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEII	Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation
SSP	Sites et sols pollués
SUP	Servitude d'utilité publique

TA	Tribunal administratif
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zone d'aménagement différée
ZAE	Zone d'activités économiques.
ZH	Zone humide
ZICO	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

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



ARCHITECTE SOCIETE Adresse Ville 00 00 00 00 00	BUREAU D'INGENIERIE SERUE Ingénierie 4 rue de Vienne 67300 SCHILTIGHEIM 03 88 33 60 20
FONCTION SOCIETE Adresse Ville 00 00 00 00 00	FONCTION SOCIETE Adresse Ville 00 00 00 00 00
FONCTION SOCIETE Adresse Ville 00 00 00 00 00	FONCTION SOCIETE Adresse Ville 00 00 00 00 00

APD

INDICE	DATE	DESCRIPTION	ETABLI PAR	VERIFIE PAR
O	11-2024	Première diffusion	NN	FK
A	01-2025	Mise à jour	DK	FK
B	02-2025	Mise à jour	DK	FK
C	03/03/2025	Mise à jour	DK	FK
D	13/03/2025	Mise à jour	DK	FK
E				
E				

	Numéro d'affaire	Phase	Origine	Type	Corps technique	Numéro du document	Indice
	VR-24-142	APD	VR	PLAN	VRD	01	D
	Echelle(s) : 1/200					Nombre de pages : 1	

Ce plan a été établi par SERUE Ingénierie à Schiltigheim. Toute utilisation ou reproduction non autorisée, même partielle, sera poursuivie judiciairement.