SYNDICAT MIXTE POUR LA GESTION DU PORT RHENAN DE COLMAR NEUF-BRISACH

Création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) EcoRhena

Bilan de la concertation publique

Table des matières

Première partie : déroulé de la concertation 5

1- L'organisation de la concertation publique 5

2- Les contributions recueillies 6

Deuxième partie : Points soulevés lors de la concertation 7

1- Le porteur du projet 7

2- L'opportunité de réaliser l'opération 8

3- La création d'emplois et les futures entreprises 15

4- La nature des secteurs aménagées 21

4-1 Remarques sur l'aménagement du secteur 2 21

4-2 Remarques sur l'aménagement de la forêt de Balgau 30

5- Les volets environnemental et agricole du projet 36

5-1 La gestion des espace forestiers 36

5-2 Les terres agricoles 36

5-3 L'impact paysager 39

5-4 La préservation des espaces naturels et les aménagements liés à l'environnement 43

5-5 La production d'énergie renouvelable 49

6- La desserte de la zone et l'impact en termes de circulation 50

6-1 L'aménagement de la RD 52 50

6-2 Les impacts sur la circulation 51

7- Le projet de liaison entre la RD 52 et l'autoroute A 35 60

8- Le volet social du projet 67

9- Le cout du projet 68

10- L'agrandissement du port 68

11- La prise en compte des contraintes liées à la concession hydroélectrique 71

12- Le projet de technocentre 74

13- La conduite et la poursuite de la concertation 78

13-1 Mise à disposition des documents 78

13-2 Information de la population et poursuite de la concertation 79

Troisième partie : verbatim des réunions publiques dématérialisées 82

Quatrième partie : principaux points soulevés lors des temps d'échange et de présentation du projet en mairie de Balgau le 15 juin, à la salle polyvalente de Nambsheim le 17 juin, en mairie de Geiswasser le 5 juillet et en mairie d'Heiteren le 8 juillet 109

Cinquième partie : observations faites sur le site ou en mairie 109

1- Verbatim des observations..... 112

2- Dossier déposé par le collectif de citoyens de Fessenheim Balgau 187

3- Contribution de la FDSEA 68..... 200

4- Contribution de l'association stop Fessenheim..... 2004

5- Contribution de la Fédération Alsace Nature 212

6- Contribution de l'Association pour l'Etude et la Protection des Amphibiens et Reptiles d'Alsace (BUFO) 215

7- Observations Stadt Breisach Am Rhein 217

8- Déclaration commune_Regierungspräsidium Freiburg-Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwal 219

9- Contribution Regionalverband Südlicher Oberrhein..... 2200

Sixième partie : documents de la concertation 222

1- Document support de la concertation 2222

2- Panneaux de l'exposition à la Ruche 245

3- Document support des réunions publiques..... 274

4- Etude d'impact sur les circulations 288

Première partie : déroulé de la concertation

1- L'organisation de la concertation publique

Par une délibération en date du 23 décembre 2020, et conformément à l'article L103–2 du Code de l'urbanisme, le Comité Syndical a approuvé les objectifs poursuivis par le projet de ZAC EcoRhena ainsi que les modalités de la concertation.

Pour rappel, ces objectifs sont les suivants :

- Créer les conditions propices au développement économique pour compenser les pertes d'emplois et de ressources fiscales entrainées par la fermeture du CNPE de Fessenheim ;
- Développer une zone d'attractivité d'entreprises internationales ;
- Réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental, au travers notamment d'une démarche d'écologie industrielle territoriale durant toutes les phases de la création et de la vie de la ZAC ;
- Favoriser la réduction d'émission de gaz à effet de serre par le développement du trafic fluvial ;
- Faciliter la mise en œuvre de la stratégie de développement du Port Rhénan ;
- Faire de la zone un modèle de « zone d'activités du futur » ;
- Proposer une alternative durable et opérationnelle à l'acheminement par voie d'eau des colis lourds en cas de réalisation du projet de TECHNOCENTRE.

Et les modalités de la concertation ont été approuvées comme suit :
« Une concertation associant, du 15 janvier 2021 au 15 avril 2021, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées sera organisée selon les modalités suivantes :

- L'organisation de trois réunions publiques dans les communes de Balgau, Nambsheim et Geiswasser. Elles seront ouvertes à tous les habitants de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ainsi qu'aux professionnels du monde économique et associations locales ;
- La mise en place d'une exposition et la tenue de permanences à la Ruche, 1 Rue de l'Europe à Fessenheim (68740) les 22 et 29 janvier, 11 et 25 février, 11 et 25 mars entre 9h et 12h ;
- La mise à disposition au public du Dossier de concertation et d'un registre pour recueillir les observations :
    - En versions papier :
        - Au siège de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach au 16 Rue de Neuf-Brisach à Volgelsheim (68600) ;
        - A la Ruche, 1 Rue de l'Europe à Fessenheim (68740) ;
    - En versions numérique sur le site internet : https://www.registre-dematerialise.fr/2290

Pour être prises en compte, les observations du public devront être déposées au plus tard 15 jours avant le terme de la concertation. »

Durant les trois mois de concertation, l'exposition et les permanences à la Ruche ont bien eu lieu, et le Dossier de concertation et le registre des observations ont bien été mis à disposition du public, tant

en version papier au siège de la Communauté de communes et à la Ruche, qu'en version numérique sur le site internet.

Toutefois, compte tenu des mesures édictées pour faire face à l'épidémie du covid 19 les trois réunions publiques n'ont pu se tenir.

Dans ces circonstances, et afin de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou règlementaires applicables et de formuler des observations et propositions dans les meilleures conditions, le SMO a décidé lors de sa réunion du 10 mai 2021 d'organiser une période complémentaire de concertation, prenant fin au 31 mai 2021, et associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées selon les modalités suivantes :

- L'organisation de trois réunions publiques dématérialisées (sous format visio-conférence ou webinaire). Elles seront ouvertes à tous les habitants de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ainsi qu'aux professionnels du monde économique et associations locales. Toutes les informations utiles ont été précisées sur le site internet https://www.registre-dematerialise.fr/2290 ; ces réunions publiques se sont déroulées les 21, 25 et 26 mai 2021.
- La poursuite de la mise en place d'une exposition à la Ruche, 1 Rue de l'Europe à Fessenheim (68740) du lundi au vendredi, entre 8h30 et 12h et 14h et 17h ;
- La poursuite de la mise à disposition au public du Dossier de concertation et d'un registre pour recueillir les observations selon les mêmes dispositions que précédemment

Les observations émises à compter du 15 janvier 2021 ont été prises en compte au même titre que les observations émises au cours de la période complémentaire de concertation.

A la demande des communes riveraines concernées par le projet, les réunions publiques dématérialisées ont été complétées en dehors de la période complémentaire de concertation par des temps d'échange et de présentation du projet en mairie de Balgau le 15 juin, à la salle polyvalente de Nambsheim le 17 juin, en mairie de Geiswasser le 5 juillet et en mairie d'Heiteren le 8 juillet.

2- Les contributions recueillies

Au cours de l'ensemble de la concertation :

- 11 personnes ont visité l'exposition à la Ruche ;
- Aucune observation n'a été formulée sur le registre mis à disposition à la Ruche ;
- Aucune observation n'a été formulée sur le registre mis à disposition à la Communauté de communes ;
- 71 observations ont été déposées sur le registre numérique par le public pendant cette période
- 8 documents ont été déposés en complément des observations dont 3 documents déposés par des collectivités allemandes
- 3763 connexions à la plateforme sont intervenues au cours de la concertation
- 669 téléchargements ont été effectués

L'ensemble des remarques, questions ou contributions sont reprises ci-dessous, regroupées par sujet. Chaque sujet fait l'objet d'une réponse du SMO.

Deuxième partie : Points soulevés lors de la concertation

Cette deuxième partie du bilan de la concertation reprend les réponses apportées par le SMO aux points soulevés lors de la concertation, y compris ceux soulevés lors des réunions publiques tenues en communes au cours des mois de juin et de juillet. Ces dernières n'ayant pas fait l'objet d'un enregistrement, il n'a pas été possible de faire référence de manière nominative aux différents intervenants, comme cela a été possible pour les réunions ou observations faites avant cette date. Les réponses apportées par le SMO tiennent cependant compte des avis exprimés lors des réunions de juin et de juillet.

1- Le porteur du projet

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Le SMO dont vous parlez, je suis un peu surpris que la commune de Nambsheim n'ait pas un poids plus important sachant que la zone est à Nambsheim (secteurs 2 et 3)

Le projet d'aménagement de la zone EcoRhena, anciennement BNHG a longtemps été porté par l'Etablissement Public du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Ce dernier a été créé par le décret n°60-240 du 11 mars 1960. Il a pour objet « la création, l'aménagement, l'équipement et la gestion de la zone portuaire et industrielle de Colmar-Neuf-Brisach sur la rive gauche du grand canal d'Alsace » (article 1er). La perspective de sa disparition a conduit à la mise en place d'une nouvelle organisation permettant de mutualiser les moyens et coordonner le développement des activités des principaux acteurs du développement local et portuaire. C'est pour cette raison que Voies navigables de France (VNF), la Région Grand Est, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Alsace Eurométropole, Colmar Agglomération et la Communauté de Communes Pays Rhin Brisach ont décidé de constituer un Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach ayant vocation à reprendre l'ensemble des activités exercées par l'Établissement Public.

Le SMO a ainsi été créé au 1er mars 2018 par arrêté du préfet du Haut-Rhin en date du 26 février 2018. L'objet du SMO est de gérer, exploiter, aménager et développer le domaine industrialo-portuaire du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. A cet égard, le SMO est compétent pour prendre toutes les décisions de nature administrative, financière ou technique lui permettant de réaliser son objet et notamment concernant :

- La gestion, l'aménagement, l'exploitation et le développement du domaine ainsi que des biens mobiliers et immobiliers et équipements cédés ou mis à disposition du SMO par ses membres pour l'exercice de ses activités ;
- La dévolution, la cession ou l'acquisition de tout droit réel ou personnel permettant l'aménagement et l'exploitation du domaine ;
- La gestion des différentes activités portuaires existantes, à créer ou à intégrer ;
- La gestion, l'aménagement et l'exploitation des biens mobiliers et immobiliers gérés par le SMO

Il est devenu le porteur de l'aménagement de la zone EcoRhena.

Les compétences urbanisme et développement économique ayant été transférées à la Communauté de Communes Pays Rhin Brisach, c'est cette dernière qui représente le territoire au sein du SMO, et

non les communes. La commune de Nambshein ne participe donc pas directement aux travaux du SMO. Elle sera par contre consultée officiellement dans le cadre de la création de la ZAC EcoRhena.

2- L'opportunité de réaliser l'opération

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Il y a 50 ans, l'engagement a été pris de donner cette zone aux industriels et pendant tout ce temps, ils n'en ont rien fait, il est donc légitime aujourd'hui de se poser la question du sens de cette zone. Aujourd'hui, la Collectivité européenne d'Alsace a une nouvelle compétence transfrontalière et doit de ce fait travailler en étroite collaboration avec nos voisins du Pays de Bade. On est à vol d'oiseau à moins de 3 km la zone de l'aéroport d'Hartheim qui est déjà une zone industrielle. Cet espace a aussi été artificialisé, il est aussi le long du Rhin donc on pourrait aussi réfléchir à travailler sur cette zone-là plutôt que sur les 80 ha de terres.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Ce que je demande aujourd'hui, c'est un moratoire, j'ai l'impression qu'on a envie de se dépêcher d'utiliser les subventions publiques, qu'on veut tout faire à la hâte. Je vous le demande M. HUG et tous les intervenants autour de la table, qu'il y ait des réunions publiques comme dit au départ, dans chaque village. Vous avez vu que la situation du Covid évolue et que dans les prochains mois il sera possible de faire un tel type de réunion et qu'aujourd'hui 27 personnes connectées pour 33 000 habitants, ça montre bien qu'il y a beaucoup de gens qui ne sont pas au courant de ce qui se passe malgré les communications qui ont été faites. Aussi pour les subventions, il y a un moyen de les garder à savoir la caisse des dépôts et de consignations. On n'est pas obligé aujourd'hui de se dépêcher, de faire tout à la va-vite pour avancer sur un projet qui selon moi me parait un peu bâclé. Je dis ce mot-là et en suis désolé pour les gens qui ont travaillé pendant des années sur ce projet mais moi c'est l'impression que ça me donne.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Ce que je demande aujourd'hui et que certainement beaucoup de gens vont demander, c'est que la date butoir soit changée, qu'il y ait un moratoire et que soient revus tous les éléments (classement du château dans le village de Nambsheim, aspect paysager pour Nambsheim, les terres agricoles, la qualité de l'ensemble de la vallée rhénane) – on ne peut pas faire de projets comme ça sans consulter tout le monde.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Je ne permettrai pas que ce genre de choses arrive et je ferai tout en mon pouvoir et c'est déjà lancé pour ne pas que ce genre de chose soit fait de cette manière-là. On dit aujourd'hui qu'on laisse tranquille des traces ADN mais on impacte des gens. Oui la zone est là, mais rien ne s'est fait en 50 ans, il y a prescription. Mais si mes terres agricoles que j'exploite, que je paye depuis 2 ans (ce qui ne devrait jamais avoir eu lieu) deviennent un sanctuaire écologique, pas de problème, même si je perds 10% de ma surface et de mon chiffre d'affaires annuel, faites-le, mais pas une zone industrielle.

Marc-André Kinny Réunion publique du 21.05.21 :
Il y a une partie justement de grande emprise entre le canal d'Alsace et la RD de plusieurs dizaines d'ha qui peut accueillir des implantations industrielles d'ampleur.

Observation déposée le 26 Janvier 2021 à 01:09 Par JEAN-BAPTISTE CALEBSON 413 ROUTE DE STOUPAN MACRABO pte st jhon 97351 Matoury - (97351) :
Très beau projet .Je suis pour tous les projets qui contribuent au développement de la France.

Observation Déposée le 13 Avril 2021 à 08:01 :
Toute activité humaine est source de pollutions diverses et nombreuses. Comment peut-on parler d'écologie et en même temps de perturbations du milieu naturel, de consommation de foncier agricole et surtout d'augmentation du trafic routier et fluvial ? Le progrès ce n'est pas toujours faire plus, parfois c'est faire autrement et parfois c'est ne rien faire ! Ce projet

amènera plus de nuisances que de solutions... Dommage que l'appétit du gain soit plus fort que la raison humaine. Ceux qui mettent ce projet en route aujourd'hui ne seront plus là demain pour en supporter les conséquences. Il faut davantage de réflexion et pourquoi ne pas faire un référendum ? L'avis de chacun a toute son importance.

Observation Déposée le 04 Mai 2021 à 19:29

Je pense qu'il y a suffisamment de zone d'activités dans les environs (Ensisheim, Ottmarsheim, Biesheim). Peut-être qu'après l'arrêt de la centrale, serait-il bon de redevenir un petit village entouré de petits villages. Nous nous sommes installés ici pour être tranquille. Chaque village n'a pas besoin de zones d'activités et encore moins de zones d'activités internationales et de jonctions "autoroutières". Place à la tranquillité. Il ne reste plus qu'à démonter les lignes à Haute tension inutiles et ce sera parfait.

Observation déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par Marc-André Kinny

La date butoir doit être changée, il faut beaucoup plus de temps pour prendre en compte tous les éléments :

- *Classement de la ferme / château de Nambsheim*
- *Ensemble paysager du village de Nambsheim, aspect*
- *Problème des terres agricoles de bonnes terres 80ha et que la CEA (Communauté Economique d'Alsace) a justement des pouvoirs nouveaux pour travailler en transfrontalier*

La Communauté Européenne d'Alsace a une nouvelle compétence transfrontalière et qui de ce fait doit travailler en étroite collaboration avec nos voisins du pays de Bade.

Prenons le temps, il faut approfondir. Accord de 50 ans, l'ensemble du monde a changé, lois abrogées, nouvelles lois, règles changées.

Il y a 50 ans, on voulait mettre le long du Rhin encore 4 autres centrales nucléaires, il y a eu un refus catégorique de la population qui n'a pas permis au projet de se concrétiser.

Observation déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André Kinny

Je suis bien conscient que tout ne peut pas être résolu, que toutes les réponses ne peuvent pas venir immédiatement et c'est la raison pour laquelle il faut se donner du temps et ne pas dire qu'en septembre 2021 on ne pourra plus intervenir.

Je demande un moratoire. On ne finalise pas une telle décision avec 3 réunions virtuelles. Le Technocentre est un nouvel élément.

La seule façon de créer de la richesse n'est pas de construire des usines au mépris de la qualité de vie des habitants du village de Nambsheim. Les habitants apprécient leur quiétude et le seul projet concrétisé à ce jour n'a permis la création que de très peu d'emplois (moins de 5, qui plus est non qualifiés) - projet du Pont de Nemours - FMC.

Courrier Regionalverband Südlicher Oberrhein envoyé le 15 avril 2021 :

(…) Les dimensions et l'emplacement du terrain esquissés dans les secteurs 2 à 7 laissent entrevoir un désir d'implantation d'entreprises (logistique, secteur manufacturier, industrie) à grande échelle, à forte émission et à forte intensité de trafic. Nous ne savons pas au juste s'il est nécessaire de planifier, parallèlement au Rhin, des projets Nord-Sud et dans quelle mesure, compte tenu des offres de surfaces comparables. La planification présentée soulève également des questions quant à l'orientation indicative de l'ensemble du projet en termes d'écologie et d'innovation (par rapport au test de faisabilité en cours d'EUCOR et du Upper Rhine Cluster for Sustainability Research). Pour des raisons de préservation de la qualité du paysage, pour la détente de proximité et la mise en réseau de biotopes, nous proposons de supprimer la grande étendue Nord-Sud au profit d'une délimitation plus compacte.

Les réactions exprimées lors de la concertation s'expliquent notamment par le fait que rien n'a été fait au cours des dernières dizaines d'années sur les terrains concernés. Mais de nombreux arguments plaident pour la réalisation de la zone.

La réalisation de l'opération est au cœur de la reconversion du territoire.

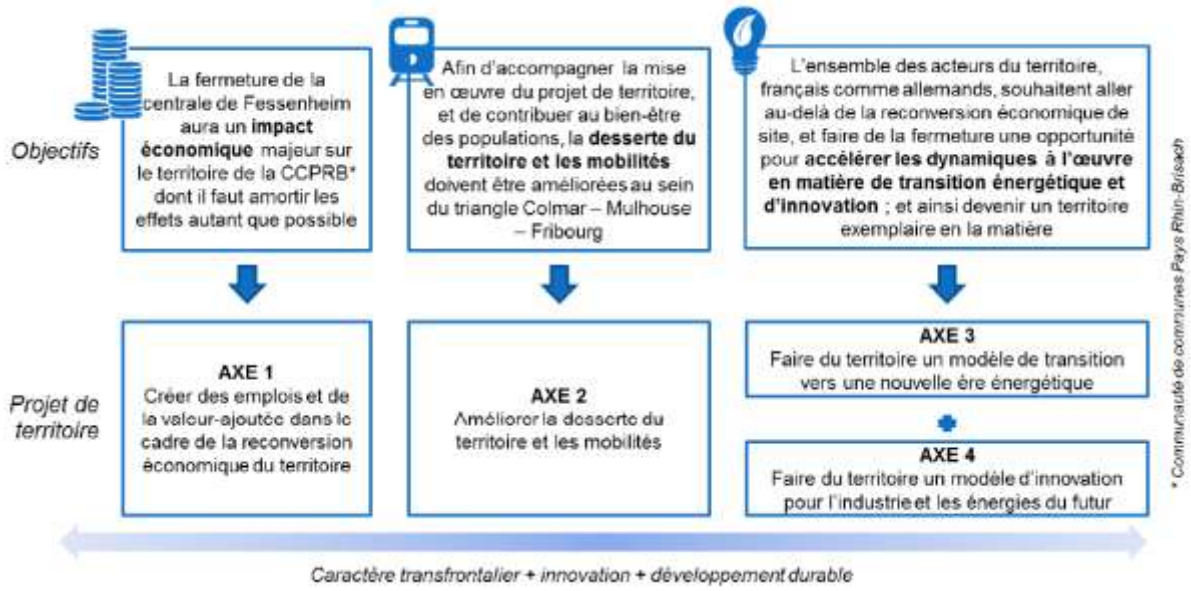
La création de la zone EcoRhena est au cœur du projet de territoire post-Fessenheim validé par l'Etat. Son abandon remettrait en cause ce dernier et porterait atteinte aux objectifs actés entre tous les partenaires de remédier aux conséquences négatives de la fermeture du CNPE de Fessenheim. En accompagnement de la fermeture du CNPE, un ensemble de partenaires se mobilisent pour rendre aménageable la zone EcoRhena. Cette mobilisation constitue une chance unique d'aménager EcoRhena et de créer des emplois.

Rappelons que le fonctionnement du Centre National de Production d'Energie (CNPE) de Fessenheim a joué depuis 40 ans un rôle important dans l'économie et la vie du territoire. L'annonce de la fermeture du CNPE a conduit à une remise en question profonde du modèle économique, environnemental et social sur lequel le développement du territoire s'est appuyé ces dernières décennies. Le développement d'activités tournées vers l'industrie du futur, l'innovation, les énergies, le tourisme, la culture et l'agriculture, constitue une réelle opportunité pour le Haut-Rhin. C'est ce qui a conduit l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin, la Communauté de Communes Pays Rhin Brisach, Mulhouse Alsace Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, le Land Baden Wurttemberg, le Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, les villes de Freiburg im Breisgau, et de Breisach am Rhein et la Ihr-Industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1er février 2019 : une ambition commune pour l'avenir du territoire de Fessenheim.

Les réflexions collectives ont en effet permis d'acter une ambition commune : devenir un territoire de référence à l'échelle européenne en matière d'économie bas carbone, une économie reposant sur des filières d'excellence et d'innovation, créatrices d'emplois et de valeur ajoutée, et permettant d'assurer entre autres la réussite de la nécessaire mutation économique des communes les plus concernées par la fermeture du CNPE. Le renforcement des partenariats franco-allemands et l'investissement des pouvoirs publics dans ces accords contribuent à créer de la valeur ajoutée à l'échelle des zones transfrontalières du département et de la région. Ce projet participe à rendre ce territoire plus attractif pour les entreprises et les citoyens. Il traduit la volonté d'accompagner le développement économique tout en valorisant les atouts naturels du bassin rhénan : culture, paysage... et en constituant un territoire pilote à faible empreinte écologique.

Il s'articule dans différentes dimensions géographiques, il porte sa priorité sur la création d'emplois et de valeur ajoutée, et se décline dans une gouvernance transparente.
Il a été élaboré de façon collégiale par les collectivités locales, les acteurs du monde économique, EDF, la Caisse des dépôts et les services de l'État. Il constitue la feuille de route collective, partagée et évolutive des acteurs.

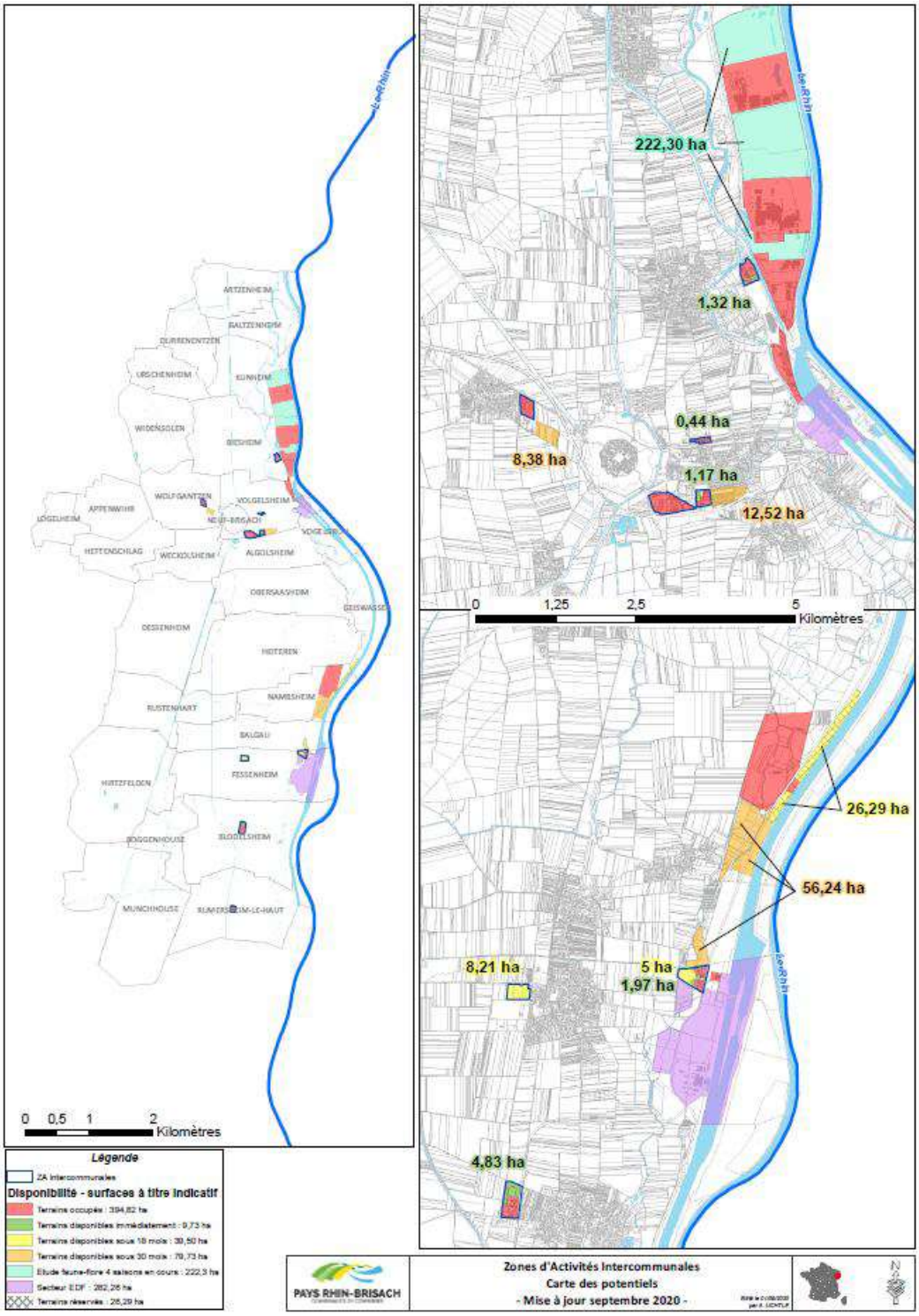
Le projet d'avenir du territoire de Fessenheim s'inscrit ainsi dans un contexte de transition énergétique mais aussi écologique, marqué par la prise de conscience des enjeux globaux liés à l'évolution du climat et à l'érosion de la biodiversité.



Par référence au nombre d'emplois créés dans le passé grâce à l'Etablissement Public dans la ZI Nord, le projet affiche l'ambition et les moyens de créer dans la zone EcoRhena environ 1000 emplois.

Le territoire ne dispose pas de terrains urbanisables d'un seul tenant et d'une superficie équivalente.

Le SMO dispose de la maîtrise foncière des 55 hectares du projet de ZAC. Cette maîtrise permet la réalisation d'une zone industrielle vaste et d'un seul tenant, seule à même d'accueillir des entreprises internationalement mobiles. La taille de la zone vient compléter le foncier économique émietté et de moindre surface dont dispose la communauté de communes avec une vocation plutôt artisanale ou commerciale. Les emprises foncières nécessaires à de grandes entreprises supposent des terrains de 20 à 30 ha d'un seul tenant. Le secteur 1 de Balgau correspond davantage à des typologies d'implantations qui existent actuellement sur les petites zones d'activités intercommunales où l'on dispose de parcelles de l'ordre de 1 à 2 ha maximum.



L'urbanisation des terrains est prévue depuis plusieurs dizaines d'années

Il convient de rappeler que les terrains du projet ont toujours été classé en zone urbanisable, et qu'ils le sont dans le PLUi approuvé le 26 mai 2021. La première priorité du PADD du PLUi de la CCPRB est de préserver et adapter les équipements industrialo-portuaires et énergétiques locaux aux besoins et aux contextes présents et à venir. Pour cela, le maintien d'une offre foncière conséquente doit permettre l'implantation d'activités industrielles. Cette offre est répartie sur deux zones dont EcoRhena. Ce choix vise à valoriser la desserte fluviale et l'équipement portuaire afin d'exercer au

mieux ce qui restera, pendant toute la mise en œuvre du PLUi, une vocation prioritaire du Pays Rhin-Brisach au profit de l'ensemble du bassin d'activités colmarien. De même, les terrains mis à la disposition de la SEMOP concessionnaire du Port Rhénan de Colmar/Neuf-Brisach sont inscrits principalement en UX et 2AUX (réservés aux activités industrielles et logistiques) dans le PLUi de la CCPRB et sont comptabilisés pour participer au développement économique du territoire. Enfin, une autre priorité du PADD est de valoriser la possibilité de transport fluvial, qui est un attribut majeur du territoire. La zone EcoRhena, située au bord du Grand Canal d'Alsace, a vocation à accueillir des activités en lien avec le transport fluvial, ce qui permettra aussi de l'inscrire dans une démarche de développement durable avec une réduction des flux de camions pour des transports fluviaux.

Le projet est également cohérent avec le SCOT Colmar Rhin Vosges qui met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. Ces zones doivent disposer d'une desserte routière adaptée et être dimensionnées en fonction des besoins locaux. Le développement agricole est également une priorité évoquée dans le SCOT. La localisation de ces activités doit permettre de favoriser l'utilisation de moyens de transports plus vertueux afin de satisfaire aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Le projet s'inscrit enfin dans le cadre du SRADDET Grand Est Territoires.

Rappelons enfin que ces terrains ont été acquis aux fins de réalisation d'une zone industrielle il y a plus de 50 ans. L'établissement public du port rhénan de Colmar Neuf-Brisach a été notamment conduit à acquérir progressivement dès les années soixante-dix 503 ha dans les communes de Balgau-Nambsheim - Heiteren - Geiswasser. Sur l'ensemble de ces terrains, une analyse conduite en 2017 conduisait à la répartition suivante :

- 100 ha ont été vendus
- 179 ha étaient identifiés comme des zones naturelles non valorisables (dont Zone Natura 2000 : 66,50 ha)
- Il restait environ 222 ha de terrains à commercialiser dont 129.14 ha soumises à autorisation de défrichement

		Surface m²	HA A CA
Surface initiale		**5 030 867,00**	**503 08 67**
Vente	Du Pont de Nemours	981 451,00	98 14 51
	STEP	10 878,00	1 08 78
	LDCOM	17 545,00	1 75 45
		1 009 874,00	**1 00 98 74**
Surface non commercialisable	Agricole	29 420,00	2 94 20
	Naturelle	1 309 407,00	1 30 94 07
	Non constructible	455 166,00	45 51 66
		1 793 993,00	**179 39 93**
Surface commercialisable		**2 227 000,00**	**222 70 00**

C'est ce qui explique que ces terrains soient actuellement inclus dans une ZAC de plus de 400 hectares, la ZAC BNHG et c'est l'évolution de la législation en matière de protection de l'environnement qui a conduit à réduire cette surface (incluant la ZAC et l'extension du port) pour la ramener à 80 ha. Passer de 400 ha à 80 ha de surface aménageable représente une perte importante pour l'économie du

territoire, mais une perte inévitable liées aux contraintes imposées par l'évolution de la réglementation et à la prise en compte des enjeux environnementaux. Compte tenu de l'importance de cette évolution, le SMO a jugé nécessaire de supprimer la ZAC existante et de créer une ZAC d'une surface beaucoup plus réduite, relançant ainsi la concertation publique.

Les emplois créés bénéficieront directement à la population

Des précurseurs ont permis l'acquisition des terrains et ont eu le courage politique de faire le nécessaire pour permettre aux jeunes populations de travailler et d'habiter dans les territoires du Pays Rhin Brisach. L'opération proposée contribue à assurer l'avenir de ces jeunes qui vont arriver sur le marché de l'emploi et à leur offrir la possibilité de venir s'implanter sur place. Les emplois créés permettent de faire vivre un village. De créer une activité, de l'animation, du flux favorable aux activités commerciales. Ils font partie du développement des villages et doivent permettre de garder ouverts les commerces et les écoles.

Les emplois créés permettront également de renforcer l'attractivité du territoire. Les prédécesseurs du SMO ont été visionnaires. Ils ont acquis du foncier et créé des zones d'activités pour que les jeunes ménages puissent s'implanter.

La zone EcoRhena est complémentaire des zones existantes

Rappelons que les autres zones d'activités disponibles au sein de la Communauté de Communes Pays Rhin Brisach ne correspondent pas à l'ambition d'accueillir des activités internationalement mobiles. Leur surface totale est faible, et chacune de ces zones n'offre que des disponibilités foncières limitées. De même, les zones situées dans le voisinage de la communauté de communes, dans le centre Haut-Rhin, ne permettent pas l'accueil de grandes entreprises exogènes :

- Ensisheim : Parc d'activités de la plaine d'Alsace : 6,7 ha immédiatement disponible + 20 ha à court terme (archéologie à faire)
- Meyenheim : Zone artisanale du Grunfeld : 2 ha disponibles
- Niederentzen : Zone d'activités La Chapelle 2 ha disponibles
- Niederhergheim : plus de disponibilité

Enfin les disponibilités foncières en Allemagne restent particulièrement limitées notamment à Hartheim ancienne base de l'Otan. Rappelons que tout le travail sur le projet de territoire a été fait avec les collectivités allemandes et qu'au cœur du projet, on trouve l'aménagement de la zone EcoRhena qui a l'avantage de créer non seulement des emplois mais aussi des ressources fiscales. La complémentarité entre EcoRhena et les opérations situées en Allemagne a été validé dans ce cadre par les collectivités allemandes.

La mise en œuvre du projet n'est pas liée à une course aux subventions

Les raisons conduisant à réaliser la zone EcoRhena sont liées à la conviction que le SMO est convaincu que compenser 2000 emplois va être compliqué, et que si on ne prend pas un certain nombre de mesures pour aller de l'avant, revaloriser le territoire, ce dernier va un moment donné s'endormir alors qu'il a clairement un potentiel lié à sa position au cœur de l'Europe.

Il n'existe pas aujourd'hui de système où l'Etat mettrait les subventions prévues dans le cadre du Post-Fessenheim de côté pour les redistribuer d'ici 10 ans. il n'y a pas de contraintes de délais, ce n'est pas le fait de vouloir les subventions qui pousse à avoir un calendrier précis pour la zone EcoRhena. Elles font l'objet d'un circuit, elles peuvent être demandées par le SMO et les collectivités qui adhèrent au projet de territoire. La caisse des dépôts, quant à elle, n'a pas le droit de prendre des subventions, de les stocker et de les rendre plus tard. Le montant des subventions sera défini dans une seconde étape, quand seront précisés le coût des travaux, les mesures compensatoires, les compensations agricoles ou autres qui auront été intégrés.

La suppression de la bande Nord Sud le long du canal n'est pas possible

La majeure partie des terrains ne fait partie de la ZAC, mais de la concession portuaire. Cette dernière est entrée en vigueur, et son périmètre ne peut être modifié sous peine de remettre en cause l'ensemble de l'économie de la Délégation de Service Public

L'incompatibilité d'un moratoire avec le calendrier du projet de territoire post Fessenheim

Comme indiqué dans la dernière partie de ce document, la participation du public se poursuivra tout au long de l'élaboration du projet. En ce qui concerne les délais de mise en œuvre, ceux-ci sont relativement longs, puisque dans l'hypothèse où la ZAC serait créée en 2021, la première commercialisation des terrains n'interviendrait pas avant 2024. Retarder cette échéance irait à l'encontre de l'objectif de cette zone qui est bien d'offrir une opportunité pour le développement économique du territoire et compenser la perte liée au démantèlement du CNPE. Le phasage est donc en adéquation afin de maintenir une attractivité et l'économie du territoire.

3- La création d'emplois et les futures entreprises

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Sur les créations d'emplois – M. HUG vous en avez parlé, effectivement aujourd'hui on palie de la perte d'emplois plutôt que de faire de la création d'emplois. Aujourd'hui, la ville de Fessenheim est dans la CCPRB, quand le CNPE était en fonctionnement, toutes les recettes fiscales allaient à la commune de Fessenheim. En gros, quand on gagne, Fessenheim gagne tout seul et quand on perd, on doit trouver du financement et on est content d'être dans la CCPRB qui aide à financer les pertes fiscales dont vous parlez. Dupont de Nemours a été créé dans les années 92-95. C'est 100 ha de bonnes terres arables qui ont été sacrifiées pour ce centre qui a généré 2-3 emplois précaires au niveau de Nambsheim. Je rappelle qu'à Nambsheim, on a la chance d'être au carrefour de l'Europe, à 45 mn on a 4 grandes villes : Colmar, Mulhouse, Bâle, Fribourg. Je pense que peu de lieux ont la chance d'être aussi proches de ces villes. Aujourd'hui, l'emploi se fait en télétravail. Ça fait 1 an ½ que je travaille à Nambsheim pour le compte du siège de Renault-Nissan à Paris sans aucun problème mais avec une connexion un peu difficile (on espère que la fibre arrivera bientôt). Donc ça montre bien que créer des emplois, sacrifier des terres, juste pour que des Colmariens, des Mulhousiens, des Strasbourgeois puissent venir travailler sur nos terres et dans notre village, pour moi ce n'est pas très clair.

Regine (chat) Réunion publique du 25.05.21 :
Pourriez-vous détailler le ratio perte d'emplois directs et indirects ?

Yvan Furstoss (chat) Réunion publique du 25.05.21 :
Quels seront vos arguments pour attirer des entreprises internationales alors que le contexte actuel est à la délocalisation vers des pays à fiscalité très faible comme la Pologne ou autres pays émergents ?

Samuel Schmitt) Réunion publique du 25.05.21:
Quels types d'entreprises cibler-vous pour la ZAC ? Combien d'entreprises et types d'entreprises pour compenser les 7M par an ?

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21:
Vous dîtes que vous recevez tout le monde, donc n'importe quelle entreprise si je comprends bien ?

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21:
Je suis d'accord d'accepter les entreprises mais là est le problème, si c'est un ferrailleur qui vient ?

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :
À votre place, je ferai une simulation avec le type d'entreprises. Vous avez en tête une vision du type d'entreprises que vous aimeriez avoir donc il faut expliquer aux gens de Nambsheim. Sinon quelqu'un d'autre va le faire, imaginons un habitant, et ce sera biaisé.

Marc-André KINNY Réunion publique du 25.05.21 :
Aujourd'hui, les emplois FMC de Nambsheim sont des emplois précaires de femmes de ménage, ce n'est pas ça dont on a besoin. Aujourd'hui il nous faut la fibre, il faut qu'on puisse se connecter, télétravailler, prendre notre voiture pour aller à Colmar ou Mulhouse y faire n'importe quoi c'est tout ce qu'on demande. On ne demande pas à payer les pots cassés du Pays Rhin-Brisach juste parce qu'il faut une zone à Nambsheim, les décideurs, le SMO ne sont pas impactés.

Stéphanie Meyer Réunion publique du 25.05.21 :
Pour l'économie, on comprend bien qu'il faut retrouver des emplois mais dans ce projet on a aucune vision de combien d'emplois peuvent être créés, de quels types d'entreprises peuvent venir. Ça veut dire qu'on utilise du foncier sans avoir de visibilité sans même poser d'exigences alors que pour l'habitat et le PLUi ce n'est pas du tout la démarche que vous avez eue. Vous avez eu des objectifs très contraignants pour des personnes privées et là on fait une zone économique sans savoir les emplois et les entreprises mais on commence quand même.

Stéphanie Meyer Réunion publique du 25.05.21:
On avait des terrains constructibles pendant 40 ans, on ne les a plus non plus. Donc la ZAC il faut quand même qu'on sache ce qu'on veut en faire même si on lance la démarche.

Yvan Furtshoss Réunion publique du 25.05.21:
Je veux juste revenir sur un point, on parle beaucoup de simulations/hypothèses, je viens de Nambsheim aussi, une ZAC avec la possibilité d'avoir des entreprises à 20 m, pourquoi ne pas commencer par pérenniser les entreprises qui sont déjà implantées dans la région ? Moi cela fait 20 ans que je travaille dans une entreprise de Biesheim qui fabrique du chewing-gum pour ne pas la nommer. On a commencé on était 1000 employés, on est 350 actuellement. Toutes les entreprises ne font que perdre du personnel, pourquoi perdre de l'énergie à essayer de créer une zone, pourquoi ne pas plutôt mettre cette énergie, cet argent qu'on va dépenser à soutenir les entreprises, à garder le personnel. Nos enfants auront plus de chance de trouver un emploi dans une grande entreprise existante au bord du Rhin que dans une petite entreprise implantée à Nambsheim, et j'ai bien compris que tout le monde s'en fiche un peu qu'il y a ait une ZAC à 50 m à part les habitants. Il y a des entreprises sur place qui ne demandent que ça mais on n'arrive pas à garder des emplois là-bas.

Yvan Furtshoss Réunion publique du 25.05.21 :
Les entreprises, quand on va dans le sud du côté de Chalampé : Rhodia, Butachimie anciennement Lafarge, sont aussi des entreprises qui ne font que perdre du personnel en termes d'effectifs.

Marc-André Kinny Réunion publique du 21.05.21:

D'accord sur le fait qu'il faille trouver des compensations à la fermeture du CNPE, mais souhaite connaitre la localisation exacte de la zone d'activités par rapport aux villages environnants et savoir si des entreprises ont déjà manifesté un intérêt pour s'implanter.

Marc-André Kinny Réunion publique du 21.05.21 :
On parle bien sûr d'entreprises tertiaires et les habitants devront être consultés sur la nature des activités qui s'installeront, notamment pour connaitre leurs impacts (bruits, impacts visuels, odeurs…). J'ai une question sur la liste des entreprises. Je vois mal la création d'une zone sans la signature des entreprises. Concrètement qui va entrer dans cette zone ? (…) On peut imaginer aussi par rapport aux évolutions que vous avez imaginées (je ne vous le souhaite pas) que personne ne soit intéressé et qu'il n'y ait rien. C'est possible. (…) on peut avoir une idée de ces prospects, pour qu'on puisse avoir au niveau des habitants de qui on parle ? (…) là on n'est pas dans du tertiaire, on est dans de l'industriel ? (…) J'avais compris qu'on était sur du tertiaire (…) on ne va pas installer de la production d'hydrogène à moins de 300 m des habitations. Il y a un potentiel risque. On vient d'arrêter le CNPE.

Observation Par LAEMLIN Pascal 12 rue Albert SCHWEITZER 68740 BALGAU :
La zone ECORHENA devrait permettre d'accueillir principalement des grandes entreprises ! Peut-on connaitre le nom des « grandes » entreprise prêtes à s'implanter dans la zone ECO RHENA, et sous quelles conditions (un port « simple », un port « lourd », etc.) ?
Le projet étant censé compenser au mieux les conséquences de la fermeture du CNPE de FESSENHEIM, il apparait que les futurs salariés des nouvelles entreprises de la future ZAC, en accord avec le projet éco-responsable, représenteraient en majorité, une main d'œuvre locale. Quels sont les atouts mis en avant pour attirer, dans les communes concernées, ces futurs salariés ? En particulier en termes d'offre de transport, n'est-ce pas le moment d'innover dans les transports en les adaptant aux réels besoins des salariés ? En effet, on constate aujourd'hui que de nombreux bus circulent quasiment à vide, pour desservir les entreprises le long du Rhin !

Observation déposée le 17 Avril 2021 à 10 :50 Par MERTZ gwendoline 68000 Colmar :
Concernant le projet d'aménagement du parc d'activités d'EcoRhena, ne serait-il pas préférable de développer une zone d'attractivité pour des entreprises régionales ou nationales, avant de penser à des entreprises internationales ? Le projet est trans-frontalier et peut- être devrait-il le rester...
La pandémie actuelle devrait nous inciter à recentrer nos activités (quelles qu'elles soient)
De plus, quelles entreprises souhaitez-vous attirer ? Il était question d'une entreprise de biomasse (génératrice de CO2), avez-vous des précisions à fournir à ce sujet ?
Est-ce que les emplois crées seront prioritairement donnés (selon les qualifications) à des personnes qui travaillaient au préalable sur le site de Fessenheim ?

Observation déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :
Au départ, la zone devait être créatrice d'emploi, aujourd'hui elle sert à pallier les pertes d'emplois de Fessenheim (on nous parle de 2000 emplois, chiffre non vérifié à ce jour).
Il est surprenant de voir que Fessenheim a rejoint la com com de Brisach au moment où la décision de fermeture du CNPE nucléaire a été prise. Fessenheim crie à l'aide à la com com mais s'est bien gardée de partager les richesses amenées par le CNPE quand elle était en fonctionnement. Le village de Nambsheim n'a pas vocation à voir son paysage détruit au profit d'une cause discutable (perte d'emplois) qui n'affecte pas le taux de chômage local.

Les contraintes liées au respect du code de l'urbanisme

Le code de l'urbanisme impose de conduire la concertation publique à l'amont de la création de la ZAC, c'est-à-dire près de 3 ans avant la commercialisation des premiers terrains. Il est donc extrêmement difficile à ce stade de donner des noms d'entreprise, même si les demandes formulées lors de la concertation sont parfaitement compréhensibles. La création de la ZAC, puis l'approbation du dossier

de réalisation et enfin la réalisation des travaux d'aménagement permettent de réunir les conditions de commercialisation des terrains et d'accueil des entreprises. On ne peut pas faire de démarche de recherches d'entreprises tant qu'on n'a pas défini précisément le « produit » qui leur est vendu.

Les démarches en cours

Il y a aujourd'hui, dans le contexte médiatique du post Fessenheim, beaucoup de demandes d'implantation. Dans cette phase de pré commercialisation, les candidats à l'installation sont suivis par les agences de développements ADIRA, Business France (Business France est la porte d'entrée de toutes les implantations industrielles au niveau national) et Grand Innov + avec lesquelles la communauté de communes et le SMO sont en relation. Ces demandes ne peuvent se traduire en engagements fermes tant que les prix de vente du foncier ou encore des délais de livraison des terrains aménagés ne sont pas connus avec certitude.

De manière générale, le territoire est dans une démarche d'accompagnement des entreprises pour leur présenter le territoire. Leur décision dépend de la zone EcoRhena, mais aussi des autres avantages de l'implantation dans la zone : aspect touristique, social, associatif, culturel, scolaire ou universitaire... Tous ces éléments constituent des clefs de l'attractivité du territoire.

L'implantation d'entreprises bénéficiera enfin du focus fait sur le territoire par l'Etat.

La vocation 4.0 de la zone

La vocation de la zone est très différente de celle d'Ensisheim, dédiée à la logistique. Elle n'est pas non plus une zone à vocation tertiaire. Elle est orientée vers la notion de zone d'activités du futur, d'activités industrielles et productrices de richesse.

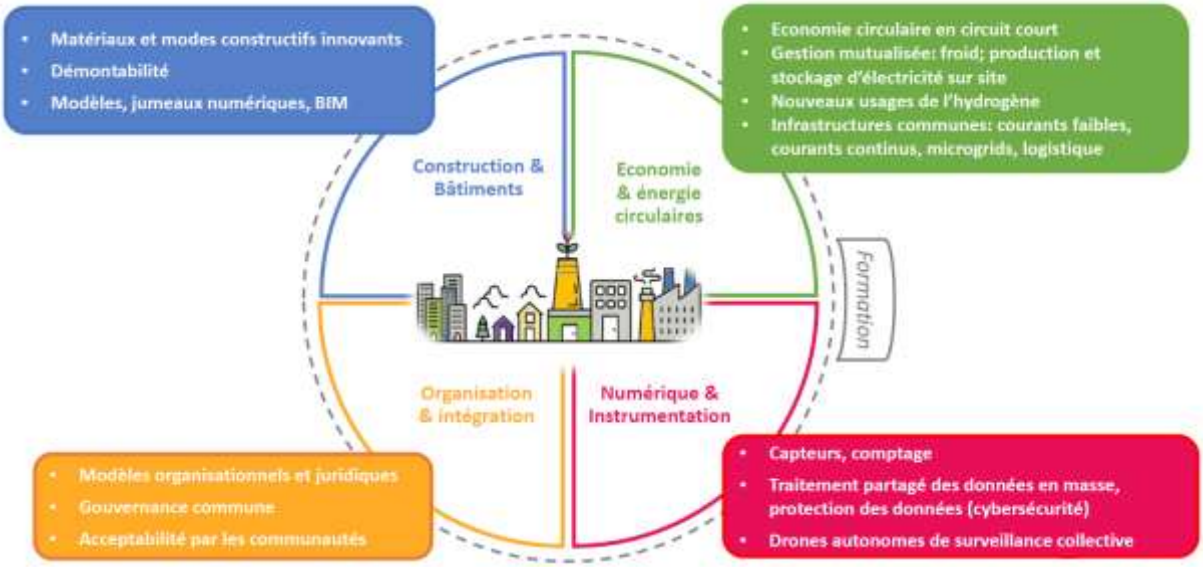
Le projet de territoire repose sur un constat partagé : Les Zones d'Activités des pays européens sont confrontées à de multiples défis en matière de durabilité et d'attractivité. Alors que les solutions technologiques permettant la décarbonation, la mutualisation des ressources (matières, énergies) et la numérisation se diffusent, beaucoup reste à faire pour l'amélioration de leurs performances, de leur résilience et de leur acceptabilité.

Le projet EcoRhena ambitionne, en accueillant des activités de production dans des domaines tels que la santé, la transition énergétique, le numérique, de favoriser l'émergence et le développement de solutions innovantes, avec notamment un focus sur tous les volets liés à l'usage du numérique dans la conception et la vie d'une Zone d'Activités. Il veut ainsi contribuer à :

- Diminuer l'empreinte carbone des zones d'activités, à travers des approches novatrices en matière d'efficacité énergétique, de recyclage et d'architecture,
- Faciliter le déploiement de services mutualisés innovants (utilités, logistique…) à des coûts compétitifs,
- Renforcer la sécurité des zones d'activités, à travers une meilleure maîtrise des risques industriels, sanitaires, environnementaux et cybernétiques,
- Rendre les zones d'activités plus flexibles, grâce à des solutions modulaires facilitant les extensions et les reconfigurations,

- Améliorer la coopération entre l'ensemble des parties prenantes : entreprises, administrations, riverains…
- Le projet EcoRhena s'inscrit ainsi dans la volonté de créer un hub d'innovation dédié à la zone d'activités du futur :
- Le hub accueillera des porteurs de projets destinés à améliorer la performance énergétique, écologique et sociétale des Zones d'Activités, au travers de solutions innovantes, notamment numériques, partagées entre acteurs d'une même Zone : collecte et exploitation de données, matériaux nouveaux, accès ouvert au sein de la Zone. 4 thèmes prioritaires ont été retenus : construction, numérique et instrumentation, économie et énergie circulaire, organisation
- Le Hub sera un lieu d'accueil et de soutien aux innovateurs désireux de monter des projets de Recherche, Développement et Innovation collaboratifs ou de finaliser la mise au point de leurs offres, que ce soit sur maquettes numériques, par des expérimentations à échelle semi-industrielle en halle pilote, ou par des démonstrations à échelle 1 sur les Zones d'Activités du Grand Est, particulièrement celles du projet de territoire de Fessenheim et notamment EcoRhena.
- Le hub s'inscrit dans le cadre des projets de reconversion du territoire de Fessenheim, de la relance économique de la Région Est et plus globalement en France (Business Act et France Relance), des territoires d'industrie et des « sites Clés en Mains». A ce titre il bénéficie du soutien sans faille des acteurs de la Région et de l'Etat ainsi que de financements adaptés.
- Les projets pourront être accompagnés par les chercheurs de l'Université de Haute Alsace, de l'institut Carnot MICA, de l'Unistra et des Instituts pour la Transition Energétique et Instituts de Recherche Technologique partenaires. Les porteurs bénéficieront de l'aide et des réseaux des pôles de compétitivité et des structures régionales de support à l'innovation. L'implication des Entreprises de Taille Intermédiaire et Petites et Moyennes Entreprises régionales sera favorisée, de manière à permettre l'émergence d'offres régionales. Un travail est en cours dans le cadre du projet EUCOR qui rassemble les universités du Rhin Supérieur.

Le positionnement du hub sera ainsi structuré autour de 4 axes thématiques.



Le type d'entreprises recherchées

La commercialisation des terrains reposera sur un positionnement unique en France et en Europe :

- Un positionnement sur un des principaux corridors économiques européens
- Une offre foncière en bord de voie d'eau unique entre Bâle et Rotterdam
- Une situation transfrontalière et une disponibilité foncière dont ne dispose pas l'Allemagne
- Un environnement exceptionnel à 360° : la ville de Colmar connue mondialement, la plaine d'Alsace, la chaine des Vosges, la ville de Fribourg et la Forêt Noire, les villes de Mulhouse et de Bâle

La zone EcoRhena se veut dès l'origine une zone binationale. Elle attirera ainsi :

- Les entreprises allemandes : Le marché français comme débouché commercial ; Proximité géographique avec l'Allemagne ; Disponibilités foncières à un prix attractif ; Main d'œuvre qualifiée/qualifiable ; Compétences linguistiques
- Les entreprises françaises : Tremplin vers les marchés germanophones - Compétences linguistiques
- Les entreprises internationales (USA, Canada, Japon …) : Possibilité d'une implantation sur les 2 principaux marchés européens (+ Suisse)

Les activités plus précisément ciblées correspondent aux domaines dans lesquels la pandémie de covid 19 a montré l'importance de relocaliser en France des productions aujourd'hui souvent délocalisées à l'étranger

- Santé
- Numérique
- Transition énergétique, énergies nouvelles et du futur

La prospection reposera enfin sur un travail commun avec les centres de recherches des universités localisés en Alsace afin de proposer le foncier d'EcoRhena pour mettre en application concrètement ces travaux de recherches en déclinant le passage à l'étape industrielle sur site.

L'impact des entreprises

La demande d'autorisation environnementale de travaux pour EcoRhena, déposée auprès de l'Etat, a fait l'objet d'une étude d'impact détaillée et donnera lieu à une véritable enquête publique dès l'automne prochain. Dans le cadre de cette étude d'impact, le SMO a évalué les impacts potentiels de la zone ainsi que ceux que pourraient générer les entreprises installées sur la zone.

Le ratio perte d'emplois directs et indirects

La fermeture du CNPE de Fessenheim entraine la perte de 2000 emplois directs, indirects et induits.

- Les pertes d'emplois directes correspondent aux salariés de la CNPE EDF et représentent plus de 700 personnes. Un plan de départ a été officialisé par EDF et les salariés EDF sont garantis de retrouver un emploi.
- Les pertes d'emplois indirectes concernent tous les prestataires du CNPE et représentent près de 1000 emplois. Une attention particulière a été portée sur les salariés des sous-traitants qui

travaillent principalement pour le CNPE (plus de 300). Une bourse d'emplois a été créée pour permettre à des entreprises voisines qui recherchent des salariés de les contacter, et ces personnes ont pu être redirigées vers des entreprises locales.

Les actions complémentaires en matière de développement endogène

La communauté de communes travaille en permanence avec toutes les entreprises du territoire. Le développement endogène, continuer à accompagner les entreprises existantes, fait partie de l'ADN de la communauté de communes Elle accompagne Constellium, Schillinger, Wrigley qui a une stratégie d'entreprise différente. Cet accompagnement est complémentaire à toutes les autres actions.

La communauté de communes a aussi créé un service qui travaille avec les entreprises du territoire (PME, TPE, artisans, commerçants…). Ce dernier dispose d'un tissu d'entreprises qui ont des projets d'investissement et de développement relativement importants. Les projets de développement des entreprises endogènes ont tout autant d'intérêt que les nouvelles entreprises.

Les informations futures sur les entreprises

Il y aura une information systématique des habitants à l'instar de ce qui est fait aujourd'hui à l'amont de la création de la ZAC, car pour les élus une dimension primordiale et indispensable du projet de création d'EcoRhena est bien l'acceptabilité des populations. De plus la réglementation exige que les entreprises qui s'implantent et généreraient des nuisances significatives déposent des demandes de déclaration, d'autorisation ou d'enregistrement de type ICPE (installations classées) qui feront l'objet d'une consultation préalable des habitants.

4- La nature des secteurs aménagées

4-1 Remarques sur l'aménagement du secteur 2

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :
Le secteur numéro 2 est le plus grand en termes de surface et la plus proche du village de Nambsheim.

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :
Ce n'est pas de la faute des habitants de Nambsheim si rien n'a bougé pendant 50 ans.

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :
On s'est déjà vus il y a quelques mois, ce serait bien que l'on se voie physiquement avec des personnes de Nambsheim. Quand je regarde le chat et les questions, beaucoup de gens de Nambsheim posent des questions. La plupart des gens qui ont des interrogations sont de Nambsheim, pourquoi ? Parce que la zone est proche. Pourquoi une ZAC si proche des habitations (50 même 20 m rue du Canal, de la zone). Est-ce que vous en tant que personne, vous aimeriez habiter à 20 m d'une ZAC ? OK, on a fait des fouilles dans la forêt et on a découvert des traces d'ADN de crapaud. On n'a pas fait de zone dans la forêt à cause d'un crapaud qui n'existe pas. Est-ce que le secteur 2 serait discutable, est-ce qu'on pourrait l'enlever par exemple ? il faudrait rajouter l'être humain alors. En fait vous dîtes que c'est la faute des habitants de Nambsheim qui n'auraient pas dû se mettre dans la rue du Canal. Ils savaient à la base et il ne fallait pas se mettre si près, donc c'est ça votre réponse ? donc les gens, il fallait qu'ils soient au courant. Est-ce qu'on peut discuter cette zone 2 ? les habitants de

Nambsheim aimeraient bien savoir – droit de regard sur les secteurs 2 et 3 ? La plupart du projet est sur le ban de Nambsheim. Si j'habitais Balgau, Heiteren ou Geiswasser, je n'assisterais pas à la réunion non plus, là ça me touche car je suis à côté de la zone. Le problème initial du projet = perte d'emplois et perte de revenus fiscaux. Mais on n'est pas touchés nous par la perte d'emplois, je pense que peu de personnes sont au chômage à Nambsheim, on n'est pas touchés par cette problématique mais on est impactés directement et c'est un peu ça le problème. Donc il faudra faire un travail politique, mener des négociations.

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :
Je pense qu'il y a d'autres personnes de Nambsheim qui pourraient dire ce qu'elles pensent car mon point de vue c'est que cette zone 2 est trop proche des habitants, personne ne voudrait vivre en face d'une ZAC (je ne sais même pas ce que c'est).

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :
Ce qu'il faudrait faire alors, c'est une simulation, je pense que vous avez une idée des entreprises qui vont venir, pour montrer aux habitants de Nambsheim à quoi ça va ressembler parce que c'est un peu flou pour tout le monde.

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :
Vous comprenez qu'il y a des inquiétudes de la part des habitants de Nambsheim concernant cette zone 2 ? Je comprends que tout n'est pas clair de votre côté, du nôtre c'est pareil.

Réaction de Marc-André Kinny Réunion publique du 21.05.21 :
Constate que l'impact visuel et le bruit lié aux futures activités joueront à plein pour les seuls habitants de Nambsheim. Les autres communes sont totalement « affranchies » de contraintes et de pollutions. Les habitants de la partie Est de la commune seront localisés à moins de 100m de la zone EcoRhena. C'est inquiétant. S'ils sont bien consultés sur l'implantation des industries, ils pourront faire entendre leur voix. Mais les gens ne se rendent pas bien compte de la proximité de cette zone par rapport à la commune.

Réaction de Marc-André Kinny. Réunion publique du 21.05.21 :
Penser à demain, je suis d'accord avec ce discours-là. Mais qu'est-ce qu'on a dit à mon grand-père dans les années 80 ? Aujourd'hui en 2021 on aménage la zone parce que le CNPE nucléaire va être démantelée. On parle aussi de l'augmentation en trafic de véhicule. Aujourd'hui, on est dans des villages paisibles. On est proche de tous, de l'Allemagne, de la Suisse, de Colmar, de Strasbourg. On a beaucoup d'Allemands qui vivent chez nous et c'est très bien. Face à l'augmentation du trafic (x 10), on n'a pas forcément l'infrastructure nécessaire. Le trafic le long du Rhin n'est pas un problème. En termes de bruit, certes un peu mais pas en terme visuel. Mais si ce trafic se répand dans les villages, cela va changer la vie des habitants. Je ne pense pas que les gens ont bien compris l'impact que cela va avoir.

Réaction de Marc-André Kinny . Réunion publique du 21.05.21 :
Je comprends tout à fait. Mais à Biesheim, les entreprises sont éloignées du village, personnes ne les voient. Il y a la forêt entre. Là (à EcoRhena), on parle d'entreprises qui seront à la vue de tout le monde. Il y a un « gros » trafic dans la commune de Biesheim certes mais il s'agit de voitures pas de camions.

Observation déposée par SCHELCHER Luc 5 Rue du Canal d'Alsace 68740 Nambsheim :
Je me permets une observation dans le cadre de la proximité du secteur N°2 -zone ECO RHENA. Ce secteur est pour moi top proche des premières habitations de Nambsheim.
Lorsqu'un projet d'implantation d'entreprise se précisera sur le secteur N°2, il sera raisonnable d'impliquer pleinement les élus et les habitants de la commune de NAMBSHEIM en toutes transparences.
Je précise que la proximité de ce secteur N°2 est anxiogène pour certains habitants.
La commune de NAMBSHEIM doit être informée et il serait souhaitable qu'elle puisse s'exprimer et être entendue si une entreprise venait à émettre le souhait de s'installer sur le secteur N°2.
En discutant avec les habitants, certains m'ont fait savoir de vive voix qu'ils craignent que leur havre de tranquillité soit modifié.

Observation déposée par SALOMON Régis NAMBSHEIM :
***Le secteur 2 est trop proche des habitations de NAMBSHEIM, les habitants vont perdre ce qui** cherchent à Nambsheim, à savoir la tranquillité.*
Les documents de présentation sont légers et ne vont pas dans le fond des choses, à savoir :
- *Quels types d'entreprises INTERNATIONAL pour le secteur 2 et quelles nationalités (privilège fiscal pour les entreprises étrangères ?)*
- *Pas d'étude sur l'impact sonore.*
- *Pas d'étude sur l'impact du transport routier et la fréquence de rotation des camions utilisant cette nouvelle ZAC.*
- *On parle de zone du futur avec un développement écologique mais rien de concret figure dans les documents de présentation. (Quelques plantations d'arbres)*
- *Une opacité lors de vos propos dans les réunions publiques sur ZOOM*
- *Aucune réunion publique en physique afin de présenter votre projet aux habitants de NAMBSHEIM*
- *Une précipitation douteuse à lancer ce projet (élections départementales, etc.)*
- *La destruction de la faune et la flore tant appréciées par les promeneurs et joggeurs de NAMBSHEIM et ses environs.*
- *Le sentiment qu'on va mettre le "bordel" chez le petit du coin (NAMBSHEIM) en pensant qu'il ne pourra pas se défendre !*
- *Utiliser uniquement l'argument de la fermeture du CNPE afin de faire passer la pilule aux habitants alors que EDF s'est déjà engagée à redéployer son personnel et une partie de ces prestataires sur d'autres sites nucléaires (logique de formation habilitante pour le travail en zone radioactive).*

En conclusion, j'estime que ce projet est mal communiqué, précipité, ne vas pas dans le sens de l'écologie, les habitants de NAMBSHEIM n'adhèrent pas, il reste une opacité sur les entreprises qui vont être implantées, tout ça mélangé à un contexte de fermeture politique du CNPE et l'arrivée de prochaines élections…
Cependant, soyez conscient que ce projet nauséabond aura une conséquence à VIE sur les habitants du village de NAMBSHEIM et ses alentours !

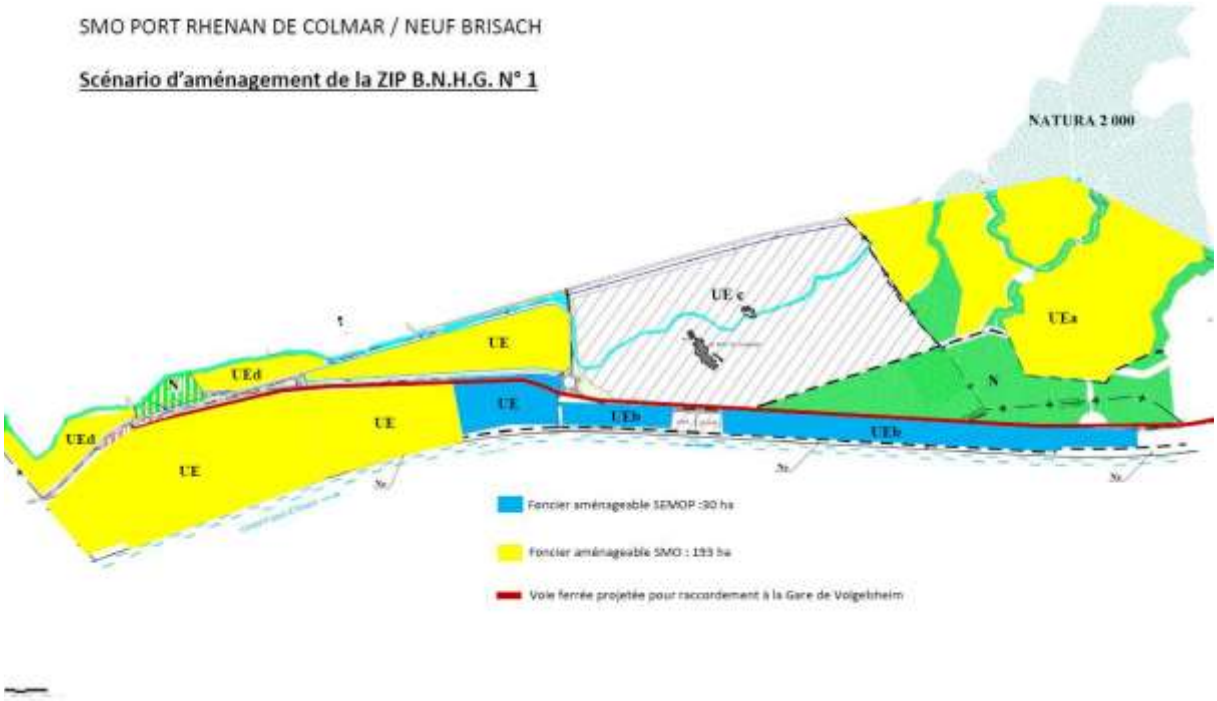
Observation déposée le 31 Mai 2021 à 18:33 Par Poyard Aurelien 11, rue du canal d alsace 68740 Nambsheim :
J'ai appris à l'aide du tracte remis dans les boîtes aux lettres l'existence du projet EcoRhena. J'ai vraiment du mal à croire qu'il soit envisagé d'installer des usines si près des habitations.
J'ai grandi dans l'EST de Biesheim, au plus proche des entreprises comme Constellium se trouvant à plus de 1km à vol d'oiseaux de la maison familiale et même à cette distance les nuisances sonores étaient déjà présentes.
J'ai donc du mal à comprendre qu'il soit envisagé de mettre en place une zone d'activités aussi près de Nambsheim et des maisons d'habitation.
Nous aimons tous ce village pour son côté calme et proche de la nature. J'ose donc espérer que nos élus considéreront le bien-être de ses habitants avant tout car je suis convaincu que cela nous perturbera tous et nous ne pouvons pas permettre que cela arrive.
Je ne connais pas tous les détails de ce projet dont j'ai appris l'existence récemment mais j'imagine très facilement que les personnes qui l'ont établi ne sont pas des résidents de Nambsheim

Un aménagement nécessaire compte tenu de la limitation des emprises urbanisables

De nombreuses réserves se sont exprimées sur l'aménagement de la secteur 2, compte tenu de la proximité avec les habitations de la commune de Nambshein : la limite sud du secteur 2 est à soixante mètres des limites du village de Nambsheim à l'Est. Pour comprendre la nécessité d'aménager ce terrain, il convient de revenir sur le processus de réduction des surfaces aménageables.

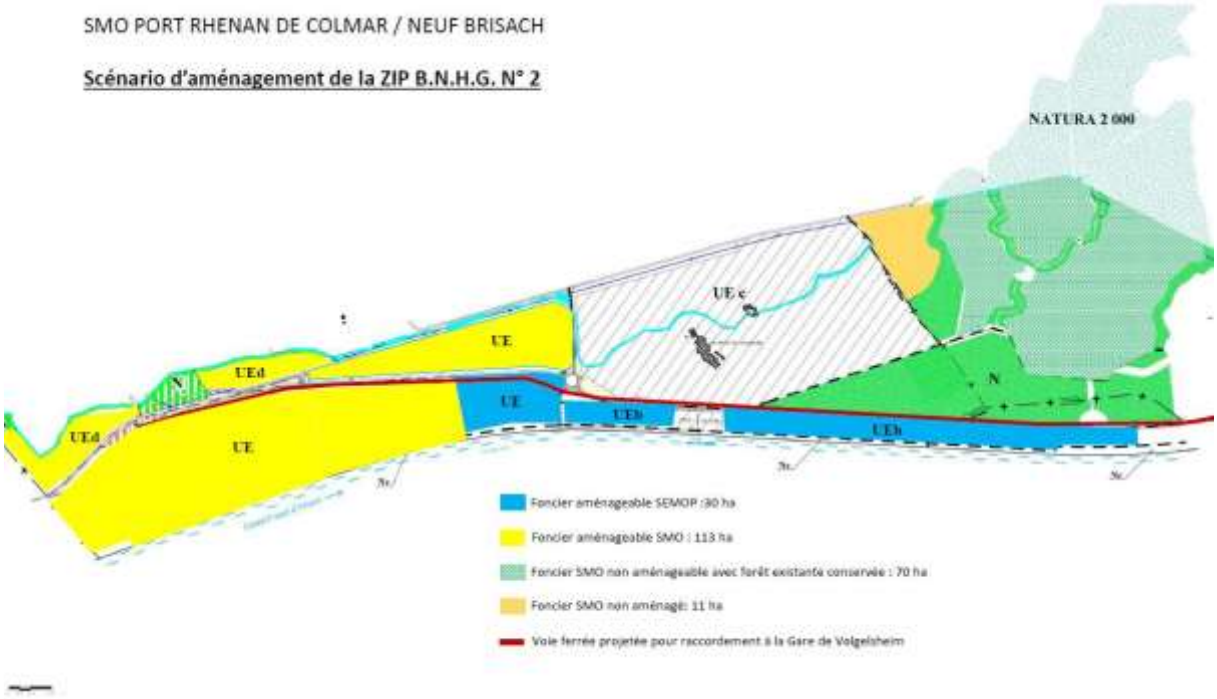
Le scénario de départ prévoyait l'aménagement de 223 ha (193 ha pour la zone d'activité EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port Rhénan par la SEMOP). Ce scénario était le scénario maximal

réglementaire permis par les PLU des communes. L'intégralité des zones UE y sont aménagées. La forêt de Heiteren est plus difficile à aménager en raison des enjeux environnementaux (intérêt écologique, présence de plusieurs cours d'eau et zones humides, etc.), elle est conservée en zone Naturelle en partie.



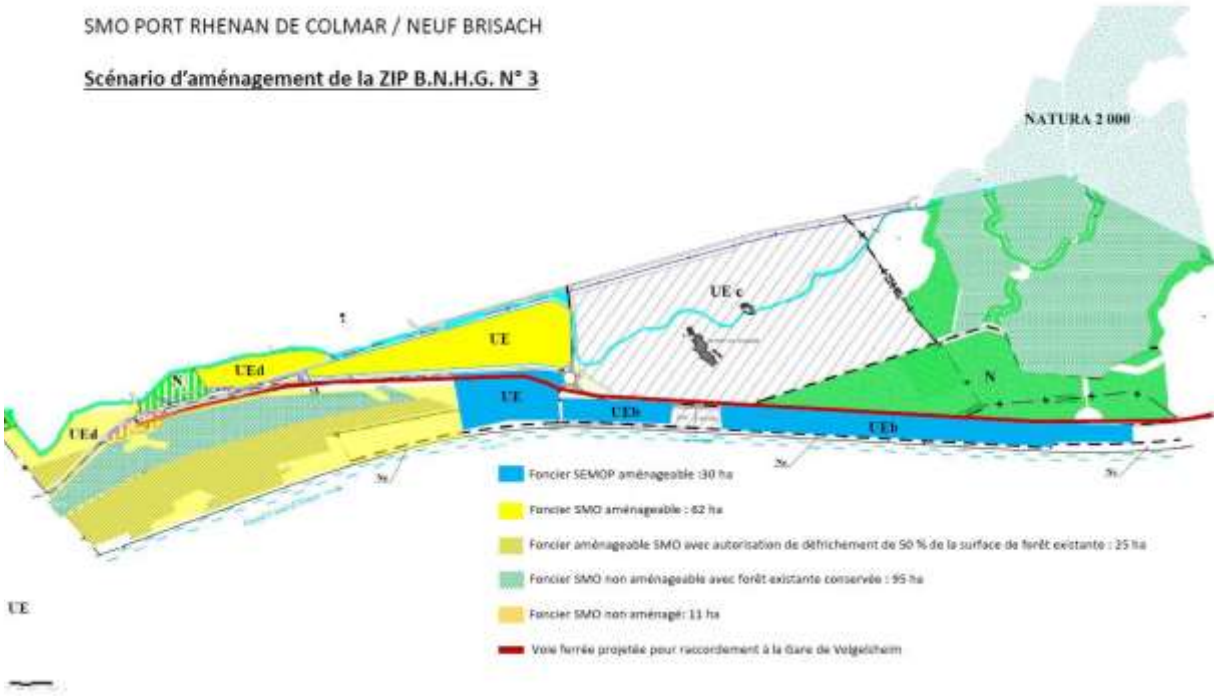
Le scénario 2 réduisait l'aménagement à 142 ha (112 ha pour la zone d'activité EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port Rhénan par la SEMOP)

- Déduction de l'emprise de la forêt de Heiteren, qui présente le patrimoine naturel le plus important (ormaie-frênaie exploitée en partie mais qui dérive naturellement vers des habitats plus matures pour les parties non exploitées, proposant des habitats intéressants et rares localement) – 70 ha
- Déduction de parcelles agricoles au Sud de la forêt de Heiteren – 11 ha (aménagements trop coûteux pour le raccordement aux réseaux et voiries si la forêt de Heiteren n'est pas aménagée)



Le scénario 3 était encore plus réduit : aménagement de 119 ha (89 ha pour la zone d'activité EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port Rhénan par la SEMOP)

- Ce scénario reprend les déductions du scénario 2
- Déduction en plus de 50 % de la surface de forêt de Balgau - 25 ha afin d'alléger le défrichement. Cette forêt n'est pas exploitée et propose des habitats forestiers riches en bois morts et arbres à cavités. Ces habitats de peupleraie et de chênaie-tillaie portent un enjeu écologique fort et difficilement compensable.



Afin de définir le projet le moins impactant possible pour l'environnement, une démarche itérative de conception du projet a été menée conjointement par les différents acteurs. Une analyse des impacts du projet et des effets de cette démarche, en particulier sur l'environnement et la richesse écologique du territoire, a été réalisée.

Cette analyse se fonde sur les principaux aspects socio-économiques et environnementaux, identifiés comme enjeux dans l'état initial de l'environnement :

- Aspects socio-économiques : urbanisme, habitat, activités, patrimoine culturel, voirie / réseaux / servitudes, nuisances sonores et atmosphériques.
- Aspects environnementaux : milieu naturel et paysage, hydrologie, géologie, hydrogéologie, risques naturels.

La solution choisie a ensuite fait l'objet d'évolutions dans son périmètre au cours de l'évolution du projet.

A l'issue de l'analyse multicritère des trois variantes envisagées et au regard de l'ensemble des contraintes socio-économiques et de la prise en compte des sensibilités environnementales, le scénario 3, qui présente le plus d'intérêts et de potentialités tout en exerçant une moindre emprise sur les habitats naturels les plus sensibles, a été retenue. En effet, cette solution répond avec efficacité aux objectifs définis pour le présent projet, qui vise à développer l'activité tout en satisfaisant les objectifs initiaux en matière de démarche industrielle durable et de préservation de la biodiversité.
Les principales zones d'enjeu écologique sont épargnées par cette solution. Les forêts de Heiteren et de Balgau sont très peu impactées foncièrement par cette version du projet. Ce qui évite un important défrichement. Cela permet également de s'éloigner de la zone Natura2000 et donc de limiter les impacts directs et indirects sur ces habitats et la fonctionnalité de la zone. Cela permet de préserver des habitats forestiers de chênaie-tillaie ainsi que des peupleraies anciennes.
Cette réduction de surface impactée réduit aussi le besoin de gestion des eaux pluviales.
De plus, les surfaces restantes à aménager correspondent à l'ambition du maitre d'ouvrage en termes d'activité et de nombre d'emplois. La localisation des terrains à aménager est également satisfaisante car ils permettent l'accès à la voie d'eau et la desserte par la RD52. Les secteurs à aménager sont assez groupés, ce qui facilite l'organisation des mobilités, des réseaux et la gestion des eaux.
L'impact paysager sera limité. Notons que le paysage actuel est déjà très anthropisé (canal du Rhin, grandes cultures, nombreuses lignes à haute tension, zone Industrielle Koechlin). Il n'y a donc pas d'enjeu fort sur ce paysage.

Enfin des inventaires faune-flore réalisés en 2018-2019 par les bureaux BEE-ING et CLIMAX ont montré la présence de plusieurs espèces animales et végétales protégées, conduisant au choix d'un scénario 3 diminué de quelques parcelles. La superficie aménageable retenue est :

- Environ 25.83 ha pour la partie SEMOP, destinée au concessionnaire portuaire,
- Environ 56.23 ha pour la partie SMO, destinée à l'implantation de PME et de grandes industries, qui fera l'objet d'une création de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté).

Par rapport au scénario 3, on note les différences suivantes :

- Le secteur de Balgau ne sera pas intégralement bâti et 1 hectare supplémentaire de terre sera non urbanisé

- Abandon de l'aménagement des parcelles les plus au Sud le long du canal dans la forêt de Balgau. Ce secteur porte en effet l'essentiel des habitats d'enjeu très forts, forts et moyens du site de projet. On y trouve une diversité d'habitats forestiers mais également des milieux humides ou semi-ouverts. Une mare accueillant le pélobate brun est également évitée par cette solution.
- Abandon de l'aménagement de la parcelle entre le Muhlbach et la RD52 à hauteur du carrefour d'accès à Nambsheim. Cette parcelle est un maillon important de la continuité écologique du long du Muhlbach. Elle est principalement constituée de friches récentes (solidage, robiniers) mais également d'une ormaie-frênaie qui constitue une ripisylve caractéristique du Muhlbach.
- Un site forestier classé d'enjeu fort à très faible sera aménagé au Sud du site, en contact avec la zone Koechlin. Ce triangle de forêt est coupé du reste de la forêt de Balgau par la RD52. Une bande de 15m sera conservée le long de la RD52 au droit du secteur 1 de Balgau.
- Agrandissement au Sud du rond-point de la zone aménagée entre la RD 52 et le canal. Cette zone sera finalement utilisée par le SMO et non par la SEMOP. Ces parcelles sont essentiellement agricoles, une robinieraie spontanée est située sur ce secteur. D'autres habitats forestiers d'enjeu moyen seront détruits.
- Préservation d'un zone tampon de 30 m le long de la rivière Muhlbach pour renforcer la continuité écologique le long de cette rivière en élargissant la ripisylve.

Ces emprises feront l'objet d'une autorisation environnementaux comprenant des mesures ERC au titre du défrichement, de la Loi sur l'eau et des espèces protégées.
Le choix de ce scénario constitue une première démarche d'Ecologie Industrielle et territorial

Un aménagement prévu de longue date

Comme indiqué précédemment, l'aménagement des terrains en zone d'activités est prévu depuis presque 50 ans. Les principes d'urbanisation existaient donc préalablement à la construction d'habitations à l'est de la commune de Nambshein. La zone a été référencée comme une zone industrielle depuis 40 ans (zones urbanisables dans les PLU communaux, prise en compte dans le SCoT). Donc les gens qui se sont implantés savaient qu'il y avait une zone industrielle à côté. Le zonage d'EcoRhena, du secteur 2 dont on parle, a toujours été classé en zone industrielle. Cette zone existe depuis 40 ans, et les pouvoirs publics ont été critiqués parce que rien ne s'y passait, elle existait avant le développement de l'habitat de la commune de Nambsheim, c'est le village qui s'est rapproché de la zone économique.

La nécessité de réserver des terrains à l'extension du Port Rhénan

Contrairement à des suggestions faites lors de la concertation, il n'est pas possible de substituer à cette zone l'ensemble des terrains situés en bordure du Grand Canal d'Alsace. La majeure partie de ces terrains (secteurs 4,5,6,7) est en effet dévolue à l'extension du port rhénan pour y accueillir de futurs équipements (colis lourds et terminal vrac agricole) ainsi que des entreprises sur des terrains faisant l'objet d'amodiation. Elle est, à ce titre, intégrée au périmètre de la délégation de service public mise en place le 1 avril 2021. Cette emprise a, de plus, une contrainte majeure : elle ne dispose entre le Grand Canal et la RD52 (route EDF) que de 100 m de large sans compter les marges de recul à respecter par rapport à ces axes de circulations.

La mise en place de mesures pour compenser les impacts sur les habitations les plus proches.

A ce stade de la procédure, il n'est pas possible de définir précisément ce que seront les implantations futures. On n'en est pas à identifier quelles seront les constructions projetées. Mais même si l'aménagement du secteur 2 peut difficilement être remise en cause sans compromettre l'ensemble de l'opération, le SMO est soucieux de l'acceptabilité des habitants sur l'aménagement de la zone et sur le type d'activités qui s'y implanteront.
A ce titre, le SMO réduira les zones d'implantation des futurs bâtiments, en interdisant tout bâtiment dans la partie sud du secteur 2.
Il mettra de plus en place des règles d'urbanisme plus restrictives que celles du PLUi notamment sur le plan de l'intégration paysagère des bâtiments.

Les simulations des impacts paysagers

Les simulations ci-dessous montrent ce que pourrait être l'impact visuel des constructions futures. Elles traduisent la volonté du SMO d'intégrer la zone sur le plan visuel, notamment depuis la commune de Nambsheim pour que l'impact soit le plus faible possible :

- La hauteur des bâtiments est limitée à 15 mètres ;
- La partie sud du secteur 2 est interdite à tout bâtiment ;
- Un espace paysager de 30 mètres de large entoure le secteur 2 à l'ouest et au nord et l'isole visuellement des terrains voisins ;
- Des plantations d'alignement sont réalisées le long de la RD 52.

Photo 1
Rue du Canal d'Alsace

Vue 1 - avec mur végétal
Rue du Canal d'Alsace

Photo 2
Rue du Moulin

Vue 2 - sans mur végétal
Rue du Moulin

Vue 2 - avec mur végétal
Rue du Moulin

Vue 2 zoom - sans mur végétal
Rue du Moulin

Les étapes ultérieures de la procédure

Il convient enfin de rappeler que les travaux d'aménagement et l'implantation des entreprises font l'objet d'une étude d'impact. Les craintes exprimées par la concertation concernent les constructions/aménagements qui vont être réalisés, les impacts sur une maison qui serait située à 20 mètres de la ZAC, mais les implantations ne s'émanciperont pas des règles d'urbanisme, ce qui n'est pas autorisé aujourd'hui ne le sera pas plus demain parce qu'on est dans une ZAC. Ce n'est pas parce que la ZAC serait créée que les projets de construction, de réalisation le seront automatiquement et ne seront pas susceptibles de recours. Au moment venu, quand les projets de réalisation des aménagements seront lancés, les habitants seront informés et auront une idée beaucoup plus précise des projets. Il ne se passera rien sans que ne soient prises en compte les attentes des habitants de Nambsheim :

- Plantation d'un écran végétal pour isoler visuellement le secteur 2 des terrains voisins
- Report de la circulation sur la RD 52
- Application des procédures ICPE pour toute implantation le justifiant
- …

4-2 Remarques sur l'aménagement de la forêt de Balgau

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :

Pourquoi ne pas avoir favoriser la zone 3 le long du grand canal d'Alsace car on veut favoriser le fluvial et la forêt de Balgau n'est pas de la forêt rhénane (c'est du gravier raboté lors de la construction du canal et des repousses ont poussé dessus). Cela aurait été plus pratique.

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :

On pourrait agrandir la zone 3 le long du canal et laisser la zone 2 en zone naturelle ou en agricole pour avoir moins de nuisances pour la population de Nambsheim.

Samuel Schmitt Réunion publique du 25.05.21 :

Je ne suis pas contre le développement économique mais la zone 2 est gênante. Entre la zone 1 et la zone 3 il y a une forêt dense avec une vieille route EDF au milieu, une déchetterie presque, et cela on va garder car c'est écologique ?

Il convient tout d'abord de rappeler les contraintes de la législation relative à la protection des espèces (notamment amphibiens

Article 2 :

- Sont interdits : la destruction ou l'enlèvement des œufs et des nids, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel.
- Sont interdites : la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux. Ces interdictions s'appliquent aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée.
- Sont interdits, sur tout le territoire national et en tout temps, la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel

Article 3 :

- Sont interdits la destruction ou l'enlèvement des œufs et des nids, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel.
- Sont interdits la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel.

L'étude quatre saisons comme l'étude d'impact ont montré que la forêt de Balgau concentrait les enjeux les plus forts en matière de faune et de flore. Elle est riche de nombreux habitats de fort intérêt écologique mais dont l'état de conservation est dégradé. Les inventaires ont permis de mettre en valeur une sensibilité particulière sur les amphibiens (présence du pélobate brun), les oiseaux (Hypolaïs Ictérine) et les insectes. Les 5 espèces protégées au titre de l'article 2 sont localisées dans la forêt de Balgau. Dans cette forêt se situe un ancien bras mort du Rhin. Ce milieu humide est en eau une partie de l'année et a une forte concentration d'espèces d'amphibiens à enjeu. La destruction des individus mais également de leur habitat est interdite. La trace du Pélobate Brun a été trouvée sur le site d'étude grâce à l'ADN environnemental. Son effectif local est probablement limité à quelques individus. Cependant il s'agit d'une espèce à enjeu de conservation très fort. Le bras mort du Rhin semble être le seul point d'eau favorable à l'espèce. Ce point d'eau abrite l'essentiel des espèces à enjeu. Il est donc porteur d'un enjeu de conservation important.

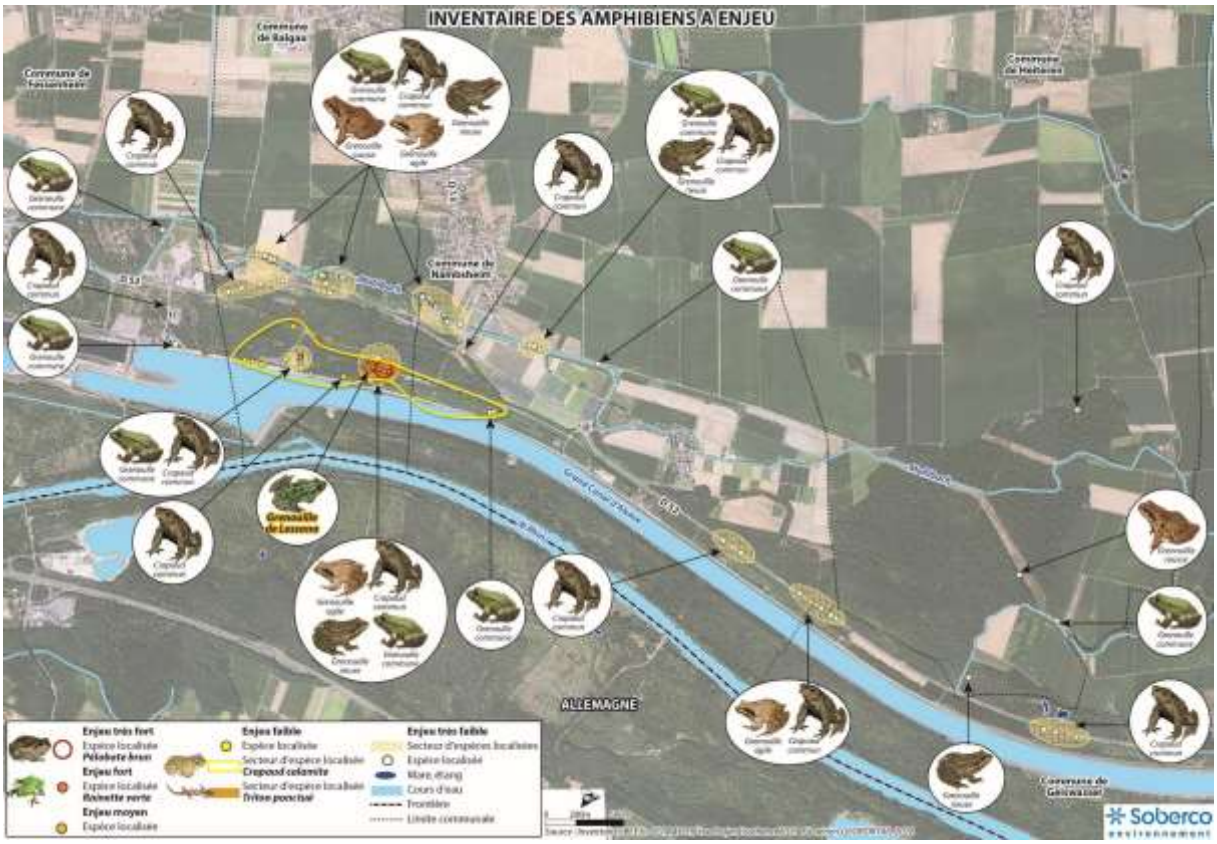
Photo de Pélobate brun

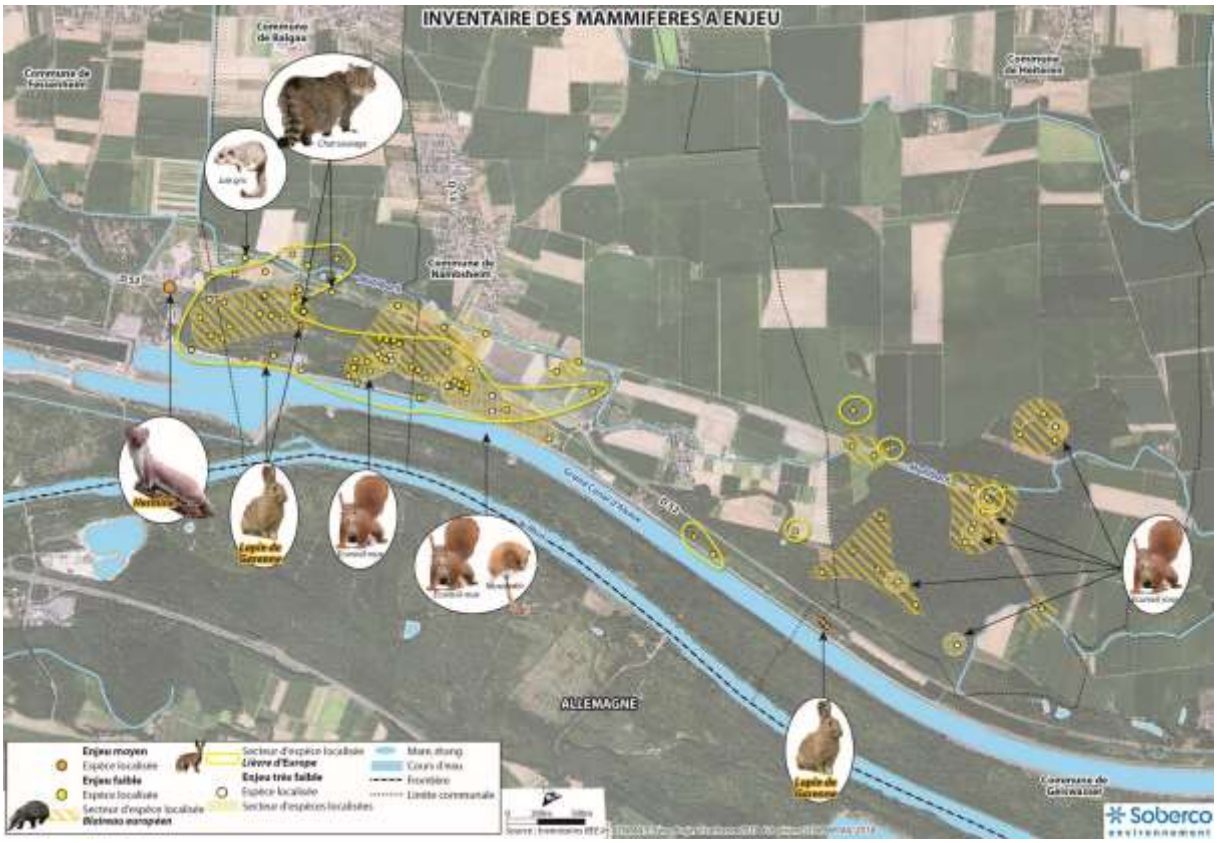
De manière plus globale, la partie Sud de la forêt de Balgau concentre les valeurs les plus fortes de toute l'aire d'étude :

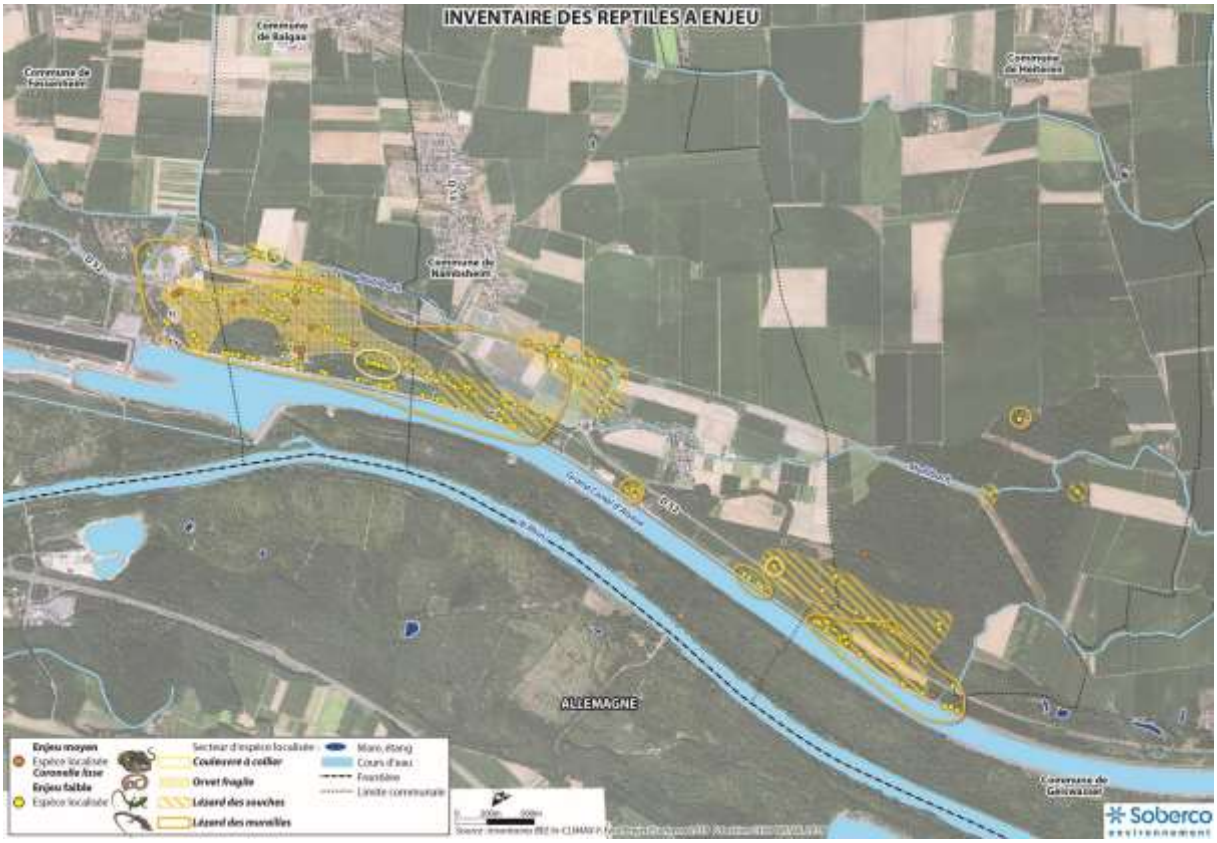
- L'annexe hydraulique rhénane (entre la RD52 et le canal) et les deux pelouses à Brome érigé (Sud-Ouest) : enjeu très fort ;
- La quasi-totalité du massif forestier au Sud (chênaie-tillaie, peupleraie noire), aux autres pelouses ouvertes et aux boisements humides le long du Muhlbach : enjeu fort.

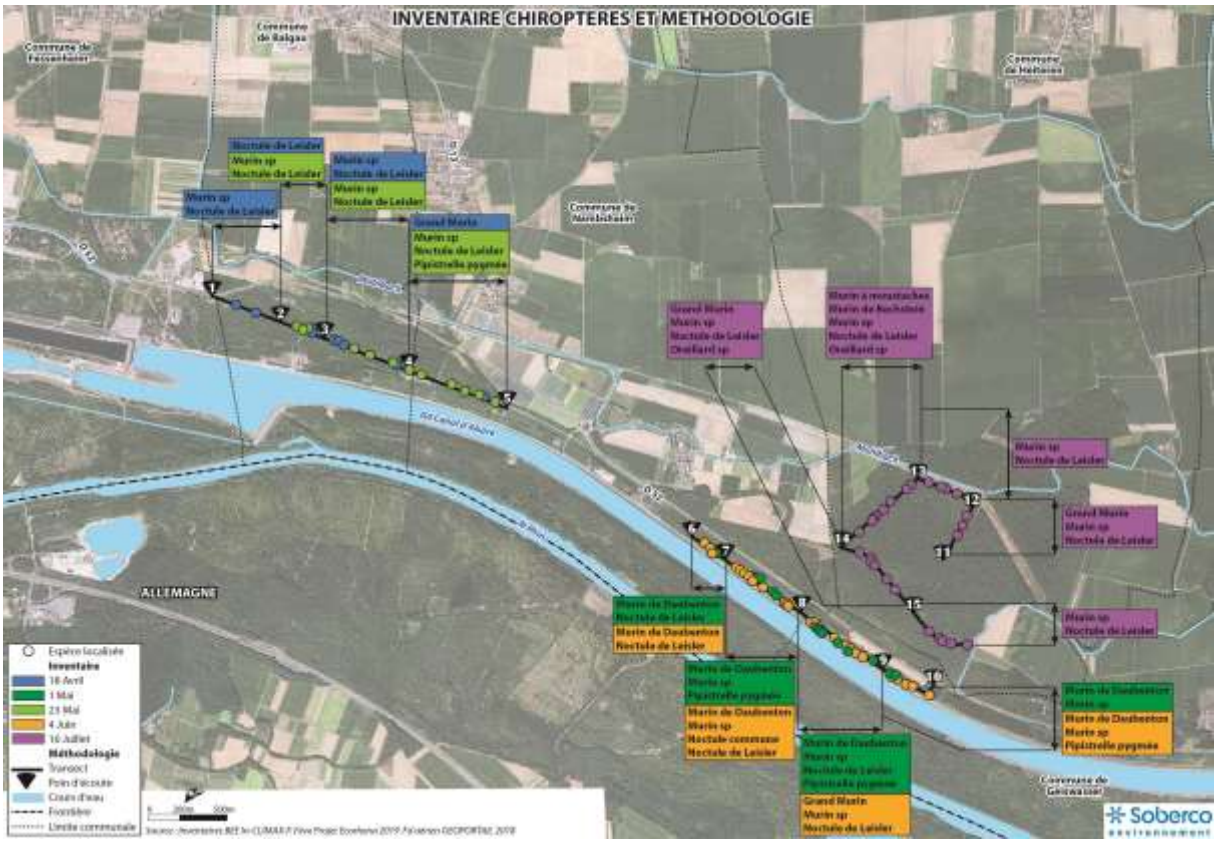
Les secteurs de niveau moyen correspondent à des tronçons du Muhlbach, des lambeaux pelousaires (Sud-Ouest), des prés de fauche connectées à des haies, des fruticées et boisements jeunes à post pionniers.

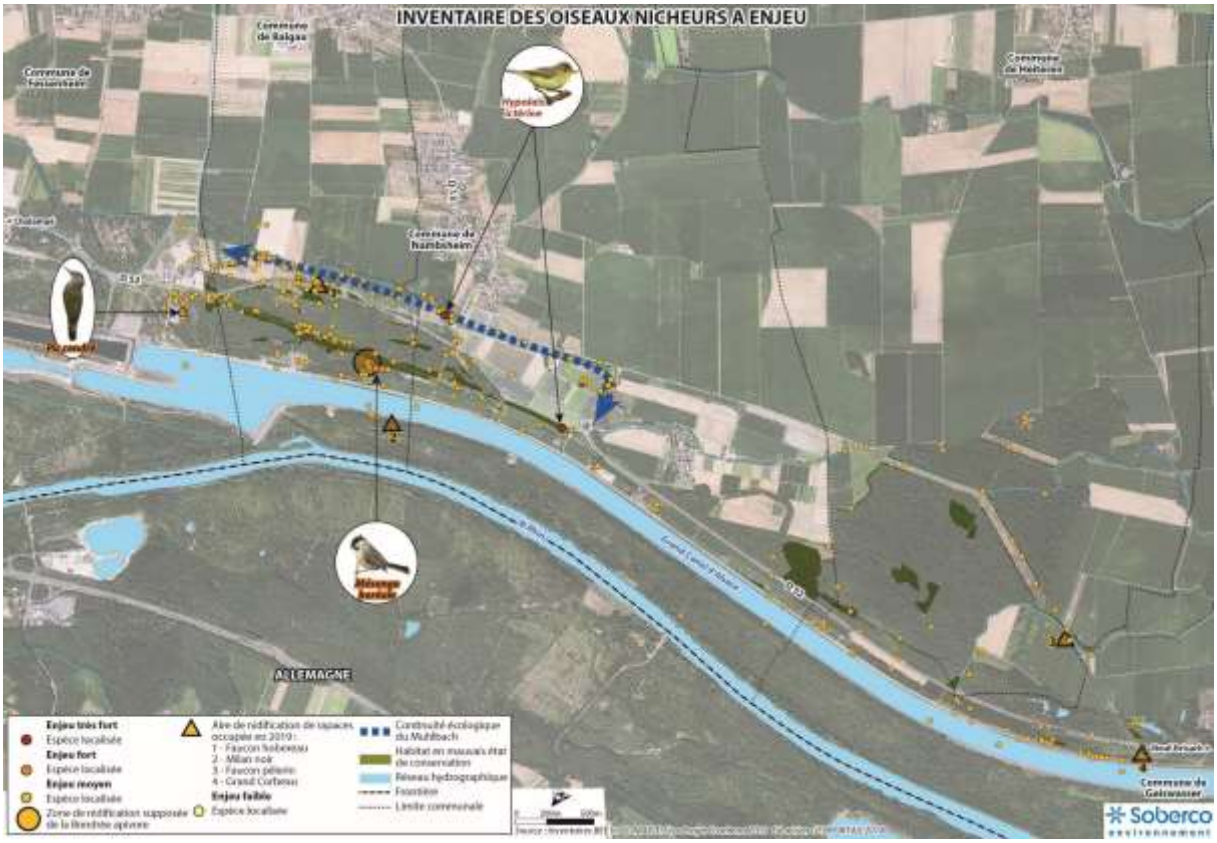
Les cartes ci-dessous illustrent l'importance de la forêt de Balgau pour la protection des espèces et de leurs habitats : la forêt concentre l'essentiel des enjeux écologiques du site.

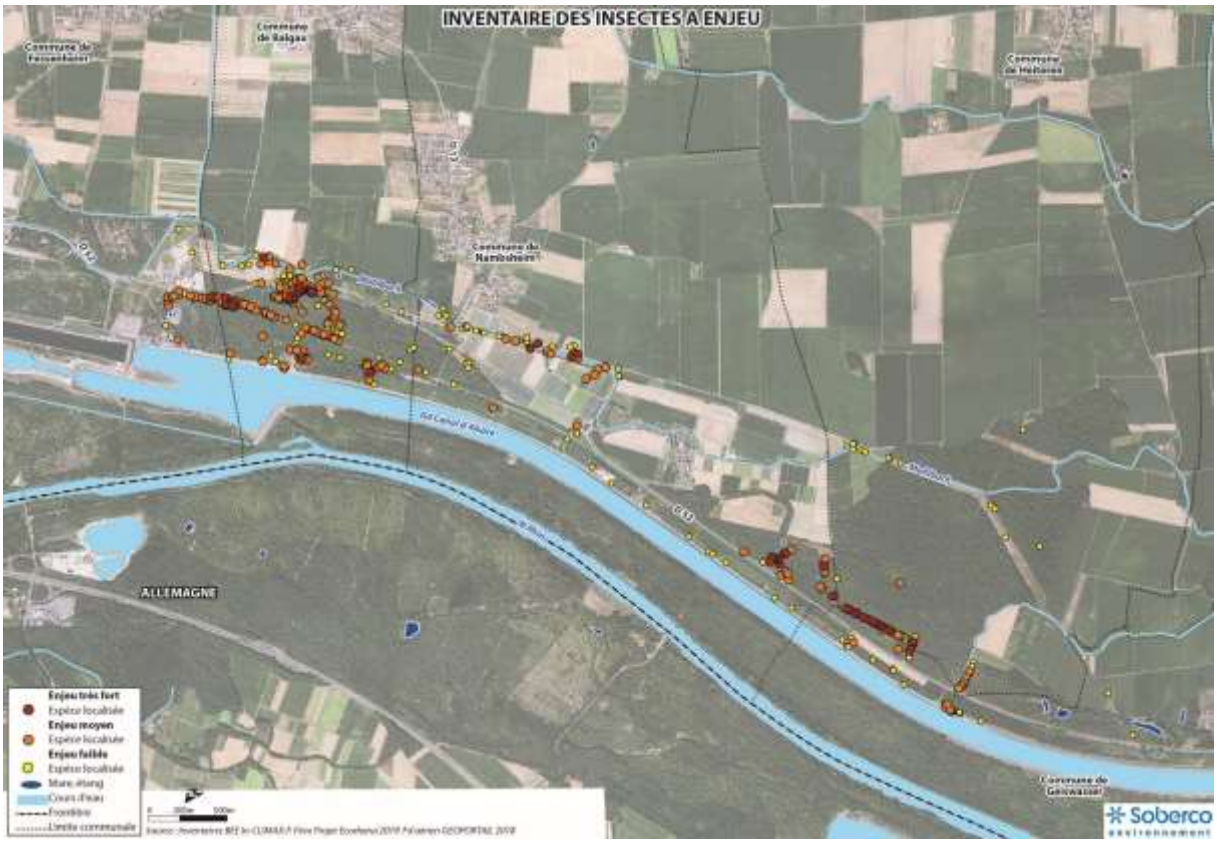


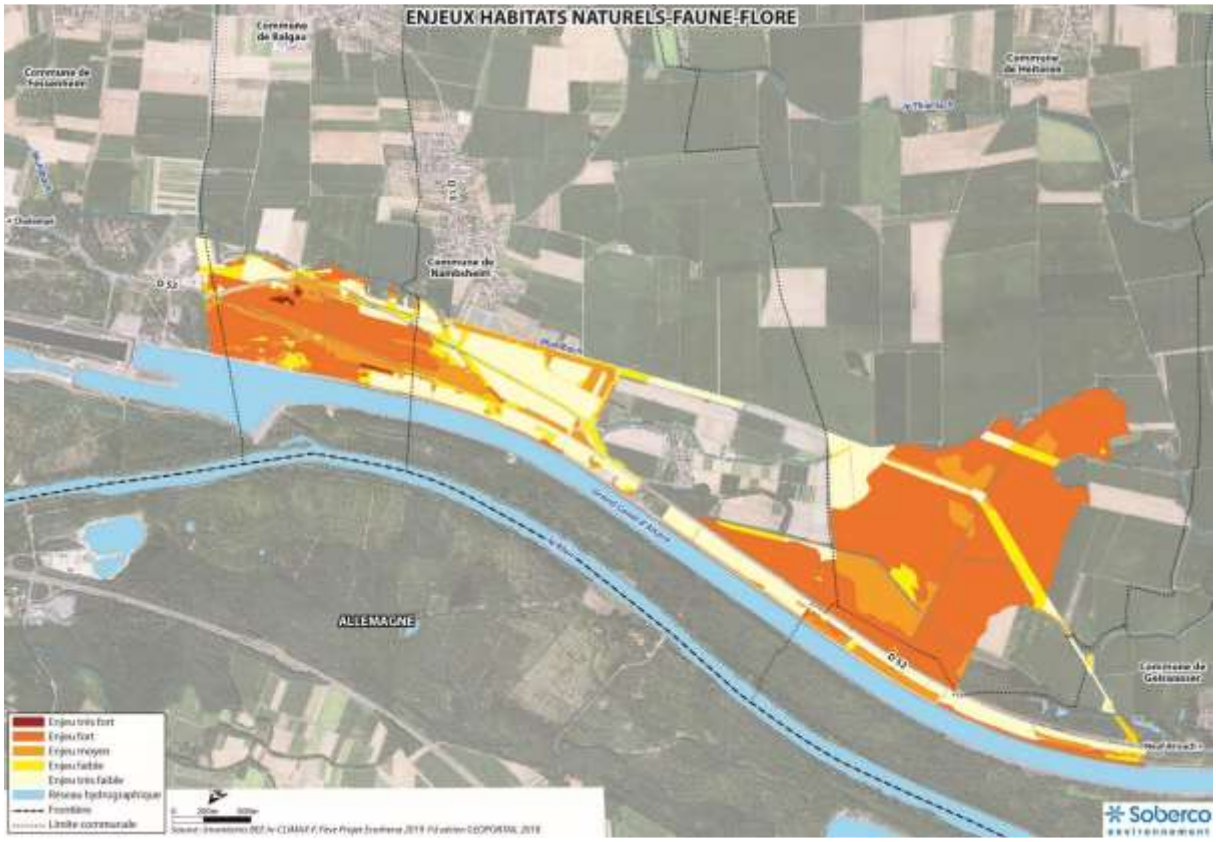

INVENTAIRE DES MAMMIFERES A ENJEU
ALLEMAGNE
Soberco


INVENTAIRE DES REPTILES A ENJEU
ALLEMAGNE
Soberco


INVENTAIRE CHIROPTERES ET METHODOLOGIE
ALLEMAGNE
Soberco


INVENTAIRE DES OISEAUX NICHEURS A ENJEU
ALLEMAGNE
Soberco





Pour l'ensemble de ces raisons, la forêt de Balgau ne peut être aménagée.

5- Les volets environnemental et agricole du projet

5-1 La gestion des espace forestiers

Julien BERNHARD Réunion publique du 26.05.21 :
Que vont devenir les parties boisées ? Qui va les gérer ?

Julien BERNHARD Réunion publique du 26.05.21 :
C'est le CSA qui va gérer ces parties-là ?

Dominique SCHMITT Réunion publique du 26.05.21:
Est-ce que la forêt de Heiteren peut-elle revenir dans le giron de la commune de Heiteren ? La commune doit être associée à toute vente, qu'elle soit mise dans la boucle et puisse participer financièrement le cas échéant à toute cession de forêt qui appartenait il y a 40 ans à la commune. La commune de Heiteren a un usufruit depuis plus de 40 ans sur la forêt de Heiteren.

Il convient de rappeler que l'alinéa 8° et l'alinéa 9° de l'article R122-5 du Code de l'Environnement indiquent que l'étude d'impact doit présenter :
« Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

- Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- Compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments [impactés].
Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; »

Les espaces forestiers propriété du SMO sont au cœur des mesures de compensation et ces dernières permettront d'en renforcer la valeur écologique. A ce titre le SMO confiera à un ou plusieurs tiers à qui seront transférées ou vendues les forêts de Balgau et d'Heiteren le soin de mettre en œuvre les mesures compensatoires auxquelles il s'est engagé dans le cadre le séquence Eviter Réduire Compenser (ERC). Le SMO pourra ainsi donner à l'Etat, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, des garanties de mise en œuvre des mesures pendant une durée qui peut aller de 30 à 50 ans. Et la vente de tout ou partie des forêts permettra de compenser partiellement le coût des mesures environnementales dont le montant est estimé à ce jour à environ 3 millions d'euros.

Il n'est donc pas envisagé à ce stade de céder les forêts de Balgau et d'Heiteren aux communes.

5-2 Les terres agricoles

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :

Concernant l'emprise des terres – on nous dit constamment qu'il y a une grande perte de terres agricoles et aujourd'hui on a 80 ha de terres agricoles de premier choix et on choisit de les artificialiser parce que comme vous l'avez dit M. HUG, par rapport au batracien, on sacrifie de la terre agricole juste pour protéger une espère que l'on n'a pas vu mais dont on a trouvé la trace ADN.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Concernant la chambre d'agriculture – je suis quand même très surpris de son mutisme en tant qu'exploitant agricole sur la commune de Nambsheim. La chambre d'agriculture devrait être là pour protéger les terres agricoles et pour un contrat qui date d'1/2 siècle et qui n'a jamais rien donné, c'est aussi son rôle de voir comment suivre cette histoire et ne pas juste dire que ça a été signé il y a 50 ans, aujourd'hui caduc.
Marc-André Kinny : par rapport à ce projet, ce qui me parait inquiétant, ce sont les 2 secteurs d'aménagement prévus à hauteur de la commune de Nambsheim (en rouge sur le schéma). Ces secteurs sont aujourd'hui principalement agricoles. 7,30 ha concernent mon exploitation familiale. Dès lors qu'ils seront aménagés, il en résultera une réduction de l'ordre de 10 % de la surface agricole de mon exploitation avec perte de chiffre d'affaires dans le même ordre de grandeur. Cette zone a été classée d'utilité publique dans les années 80 et « prise » à mon grand-père sans qu'il ait réellement le choix. Cette perte ne semble pas inquiéter les élus. Qu'est-ce qu'il va se passer par rapport à cela ?

Marc-André Kinny. Réunion publique du 21.05.21 :
Dans les années 80, on annonçait que la zone allait créer des emplois. Aujourd'hui elle doit servir à compenser des pertes d'emplois. On a mis 40 ans voire 50 pour faire quelque chose et cela m'inquiète aujourd'hui d'autant qu'il n'a pas participé aux dernières négociations sur la libération du foncier agricole actuellement dans le périmètre de la zone d'activités (sortie des conventions historiques avec l'établissement public et passage en baux précaires SAFER).

Marc-André Kinny Réunion publique du 21.05.21 :
Ne discute pas du projet d'aménagement de la zone. Etant double actif et travaillant lui-même dans l'industrie, il connait parfaitement ce que s'signifie la zone 4.0 et le cautionne complémentent l'objectif poursuivi. Ce qui l'inquiète, c'est la perte des terres cultivables pour les 4 à 5 exploitants agricoles concernées dans la zone. Il a le sentiment que ce fait n'inquiète pas autant les élus locaux. Pour lui, il paraitrait logique de démarrer les implantations dans le secteur attenant à la zone industrielle Koechlin (secteur 1) et de voir déjà comment cela fonctionne avant d'envisager la suite des opérations.

Observation déposée le 12 avril 2021 à 9h58 Par FDSEA 68 11 rue Jean Mermoz 68127 Sainte-Croix-en-Plaine :
Veuillez trouver ci-joint la contribution de la FDSEA du Haut-Rhin dans le cadre de la concertation préalable sur le projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena. (Contribution jointe). Principaux éléments : (…) • Consommation foncière : une opération non exemplaire sur le plan du foncier agricole (…) Le foncier agricole serait donc sacrifié pour augmenter la qualité écologique du projet. (…) • Une exemplarité environnemental contestable (…) Cela revient à ignorer totalement les terres agricoles comme support de biodiversité. (…) • Nous demandons une densification du projet afin de préserver au maximum le foncier agricole et la biodiversité dont il est le support. A cette densification, des mesures telles que la construction de parkings silos permettraient de limiter l'artificialisation des sols et ainsi aller dans le sens de l'objectif gouvernemental du « zéro artificialisation nette. (…) • Concurrence avec d'autres zones industrielles (…) Il nous semble que l'étude de concurrence avec d'autres zones industrielles devrait être approfondie et par ailleurs élargie au niveau régional pour être en adéquation avec la vocation internationale de la future ZAC (…) • Incohérences avec les schémas de planification (…) Concernant la cohérence du projet avec le SRADDET : Objectif 11 : Economiser le foncier naturel, agricole et forestier => Pour ce projet l'objectif pour le foncier naturel et forestier est atteint, mais le foncier agricole est le grand perdant… Règle 16 : sobriété foncière et règle 25 : limiter l'imperméabilisation des sols => afin d'être en adéquation avec ces règles, il nous semble qu'une densification du projet soit nécessaire. (…) • Photovoltaïsme (…) Nous soutenons en revanche le développement du photovoltaïsme sur bâtiments ou en ombrières de parking.

Observation Déposée le 13 Avril 2021 à 13:24 Par Utard Patrick 3 rue des merles 68740 Munchhouse :

En ce qui concerne les urbanisations pour création d'entreprise sur terrain agricole. Ne serait-il pas plus judicieux que les différentes comcom ou intercommunalités coopèrent afin de rentabiliser au maximum les zones artisanales existantes. On a l'impression que chaque intercommunalité agit pour sa propre zone. Exemple : parc d'activité de la plaine d'Alsace à Ensisheim, qui a empiété sur une grande zone agricole

Observation Déposée le 15 Avril 2021 à 23:59 Par Goetz Jean :
Le projet de zone d'activité EcoRhena, a un intérêt pour l'économie locale.
Cependant, il devrait préserver le foncier agricole, nécessaire pour l'alimentation locale et de qualité, que la population attend et exige.

Observation Déposée le 19 Avril 2021 à 13:16 Par Baltzinger Richard 5 rue des prés 68600 Algolsheim :
Je suis entièrement contre de prendre des terres agricoles pour ce projet.
Car à l'époque la commune de Heiteren a vendu 400 ha pour éventuellement une zone d'activité pourquoi aujourd'hui on grignote de nouveau sur les terres agricoles.
Ras-le-bol de cette dictature écologique

Observation Déposée le 19 Avril 2021 à 18:19 Par Groff Thierry 2, rue des Allies 68190 Ensisheim :
Agriculteur sur la commune d'Ensisheim.
Le secteur de Colmar à Mulhouse est déjà victime d'une consommation excessive des terres agricoles (souvent concentrées sur les terres les plus fertiles).
A Ensisheim, 100 ha de bonne terre agricole ont changé de destination ! Pourtant, on observe toujours un bon nombre de friche.
Par exemple, le terrain de l'ancienne base militaire BA 132 n'est qu'utilisé en partie. Vous pourriez utiliser l'ancienne piste d'atterrissage ainsi que les terrains les bordant (en herbe) pour la création de ce nouveau projet. Ainsi, vous pouvez valoriser plus d'unecentaine d'hectares en friches !

Observation Déposée le 26 Avril 2021 à 22:45 Par Godinat Daniel :
Encore un projet qui va consommer beaucoup de foncier agricole !!!
A ces 40 hectares d'EcoRhena doivent encore être ajouté la surface qui va être utilisée pour créer la voirie qui devra desservir cette zone, celle existante sera vite désuète. A nouveau des hectares qui vont disparaitre.
Au lieu de consommer toujours plus de terrains agricoles, cherchez plutôt à utiliser les friches industrielles laissées à l'abandon,» recycler" ces zones c'est à mon sens le projet le plus louable écologiquement.
Il ne faut pas oublier que les terres urbanisées ne pourront plus produire de quoi nous nourrir.

Observation Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :
Il y a aujourd'hui une grande perte de terres agricoles et là il y a 80 ha de terres agricoles de 1er choix que l'on va artificialiser.
De toute façon, un engagement pris il y a un demi-siècle et qui pendant toute cette période n'a rien donné peut en toute légalité être remis en cause.
En 50 ans, il est légitime de se reposer la question si cette zone industrielle a un sens. La surface d'EcoRhena n'a cessé d'être réduite, et aujourd'hui sa superficie de 80ha est trop proche des habitations du village.
Mutisme Chambre d'Agriculture
En temps qu'agriculteur, nous sommes surpris du mutisme de la Chambre d'Agriculture. Elle est là pour protéger des bonnes terres agricoles et pour un contrat qui date d'un demi-siècle et qui n'a jamais abouti, C'est aussi son rôle juridiquement.
Beaucoup de projets ont été pensés il y a 50 ans et sont aujourd'hui complètement caduques

Un classement en zone urbanisable de longue date

Rappelons tout d'abord que les terrains du projet de ZAC EcoRhena ont été acquis par l'établissement public dans les années 1970. Cette acquisition a été décidée à la suite de l'aménagement de la zone de Biesheim-Kunheim remplie assez rapidement, et elle devait compléter l'industrialisation du territoire. Dans l'attente de leur aménagement, ces terrains classés en zone urbaine ont été laissés à la disposition des exploitants agricoles par le biais de conventions d'exploitation agricole précaires, et dans l'intérêt également de l'établissement public qui a pu les maintenir en labours et éviter qu'ils ne reviennent à l'état naturel. L'ensemble du monde agricole savait que ses terrains avaient une vocation industrielle à plus ou moins long terme. L'occupation était gratuite.

Des mesures de compensation agricole

Le projet entrainera la disparition de 59ha de terres agricoles. La conception du projet, en grande partie sur des terres agricoles labourées permet de réduire l'impact par rapport à l'utilisation de milieux naturels. Une étude de compensation collective agricole sur le secteur 1 (seul soumis à l'étude d'incidence agricole) sera réalisée en coopération avec la chambre d'agriculture. Les mesures retenues en matière de compensation seront soumises à l'avis de la COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS (CDPENAF).

Le terminal agricole multi vrac

Le SMO mettra enfin à disposition des agriculteurs un équipement nouveau, le terminal agricole multivrac, dont la réalisation est prévue dans le plan d'investissements du nouveau concessionnaire du port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Ce terminal aura vocation à capter des flux de tous produits vracs ou palettisés craignant l'humidité, tels que les coproduits agricoles (par exemple, fourrages pour animaux tels que tourteaux de soja, de colza ou de tournesol issus des meuneries) et de développer des prestations annexes de stockage et d'ensachage d'engrais. Il présentera un avantage pour les utilisateurs locaux, leur permettant de réduire l'empreinte carbone de leurs approvisionnements. Il complètera les activités céréalières préexistantes à Colmar ou sur le port de Mulhouse.

5-3 L'impact paysager

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :

Au niveau de la destruction du paysage – Nambsheim a quand même une unité paysagère qui va être dégradée par la présence de cette zone située à moins de 50 m des dernières habitations et on n'a pas encore parlé aujourd'hui du patrimoine susceptible d'être classé : le château à Nambsheim. Il serait dommage de mettre une zone aussi proche d'un site qui peut potentiellement être classé.

Marc-André KINNY Réunion publique du 25.05.21 :

M. HUG, vous parlez aujourd'hui de prévoir le futur, vous avez eu le discours et je le comprends vous êtes un homme politique, qui a été donné à mon grand-père en 1960-70. Il ne s'est rien passé en 60 ans. Les jeunes aujourd'hui prennent leur voiture, montent dans un bus, font 20 mn, ½ h, ¾ h et ils vont travailler. C'est facile pour vous et pour tous les gens autour de cette table qui ne vivent pas à côté de cette zone. Vous habitez à Biesheim, à 850 m des usines, pas 50 m. On a la chance à Nambsheim de voir le Kaiserstuhl, le Schwartzwald, les Vosges. Le matin les gens de la rue du Canal d'Alsace se lèvent et vont avec leur café sur leur terrasse avec le chant des oiseaux, ça demain, c'est fini et ces gens-là ne comprennent pas ça. Aujourd'hui, Samuel Schmitt l'a dit clairement, on veut voir une simulation, si on doit le faire physiquement, ce sera

fait physiquement, on doit voir absolument des photos aériennes avec des simulations car les habitants ne comprennent pas, ne savent pas ce qu'ils vont avoir à côté de chez eux. Les gens comme Samuel Schmitt, les gens du conseil municipal, moi ou certaines autres personnes comprennent mais je ne pense pas que les gens comprennent bien la vie qu'ils vont avoir demain. Nambsheim est un village paisible, un village naturel. Je passe beaucoup de temps dans la nature comme beaucoup d'autres personnes.

Observation Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :
Nambsheim possède une unité paysagère que cette vision paysagère de Nambsheim va être dégradée par la présence de cette zone, des grillages, etc.
Des photos de la future zone ont été demandées et non fournies par les responsables du projet à ce jour.

Le paysage actuel du site

La topographique locale fait qu'il n'existe pas de vue d'ensemble du site d'étude. Aucun point de vue ni panorama ne permet de voir à cette échelle. Depuis le sol, la planéité du relief et la présence de nombreux bosquets empêche le regard de porter loin. Le site d'étude est donc composé de séquences paysagères. Certains éléments de paysage se retrouvent sur plusieurs séquences et c'est par ces éléments qu'on retrouve l'unité. Globalement le paysage actuel est déjà très anthropisé (canal du Rhin, grandes cultures, nombreuses lignes à haute tension, zone Industrielle Koechlin).

Les éléments du paysage
On retrouve les éléments paysagers cités dans l'atlas des Paysages. La RD52, le canal et le chemin de halage constituent des axes de communication rectilignes. Un autre élément rectiligne très présent sur le site est la ligne électrique à haute tension. Parmi les éléments surfaciques, les parcelles agricoles sont souvent représentées par les cultures céréalières, la forêt est présente et on retrouve en plusieurs endroits un paysage de lisière. Les arbres sont souvent seuls dans le paysage : en bordure des routes ou en ornement dans les zones urbanisées. Il peut aussi servir de masque. L'eau est bien présente par le canal mais aussi par le Muhlbach et sa ripisylve et plusieurs mares et zones humides. Le bâti est l'élément qu'on retrouve le moins sur le site actuel. Le site présente un paysage marqué par la RD52, axe majeur traversant le site et la présence du Grand Canal d'Alsace. Il est composé de plusieurs entités paysagères avec principalement des zones agricoles et des zones forestières accompagnées à proximité par des villages et des secteurs de zones d'activités déjà existantes.

Les villages
Les villages de Balgau, Nambsheim et Fessenheim sont à proximité du site d'étude. Ces bourgs groupés sont constitués principalement d'habitations individuelles avec un étage et des toits à deux pans sans débords. On trouve souvent des façades colorées dans les traversées de village. Les espaces publics sont très minéraux avec parfois un arbre solitaire.

Les zones d'activité économique
Les zones d'activités économiques sont constituées d'ensemble de bâtiments industriels rectangulaires. Ces ensembles sont souvent masqués par des rideaux d'arbres. Les bâtiments visibles ont des abords très minéralisés et des formes rectangulaires courantes pour les bâtiments industriels. Les zones d'activités économiques à proximité du site d'étude souffrent d'un important manque de soin paysager : les abords sont en friche et il n'y a pas d'actions d'intégration paysagère.

La zone d'activités Koechlin, à proximité immédiate du secteur 1, est mise en valeur par une entrée marquée sur la RD52. Un accompagnement végétal de la RD52 est réalisé sur le linéaire de la zone et permet de limiter les incidences visuelles depuis le tracé routier.

La forêt

Les forêts occupent une grande partie du site d'étude avec des entités boisées de grande importance (forêt de Heiteren, forêt de Balgau…). Ces forêts sont fortement prégnantes sur le territoire avec surfaces importantes et fortement visibles depuis la RD52 – axe central de la zone. Les forêts sont denses et ne laissent pas passer beaucoup de lumière. Les axes de circulation qui traversent les forêts ne permettent pas une totale immersion car il y a souvent un espace de lisière entre les routes ou les champs et les forêts. Cela permet aux paysages de rester semi-ouverts sur la partie Est et un contact plus direct sur la partie Ouest. Cette lisière peut être cultivée ou non.

L'agriculture

L'agriculture est un autre élément très présent sur le site d'étude. La plupart des cultures sur le site sont céréalières, mais on voit aussi des parcelles de vergers. Ces parcelles agricoles offrent une ouverture paysagère rare sur le site. Ils laissent apparaitre des grandes infrastructures telles que les lignes électriques et le Grand Canal. Ces espaces agricoles sont bordés d'espaces boisés qui les rendent plus confidentiels avec des vues limitées sur le grand paysage. Ce paysage est aussi marqué par quelques haies et arbres isolés.

Le Muhlbach est intégré dans cette séquence car il dispose d'une faible représentation sur le territoire. En effet, ce cours d'eau est très confidentiel sur la traversée du site d'étude avec une végétation limitée et un fort encaissement. Toutefois, il est souvent positionné à proximité immédiate de voies routières et des alignements d'arbres.

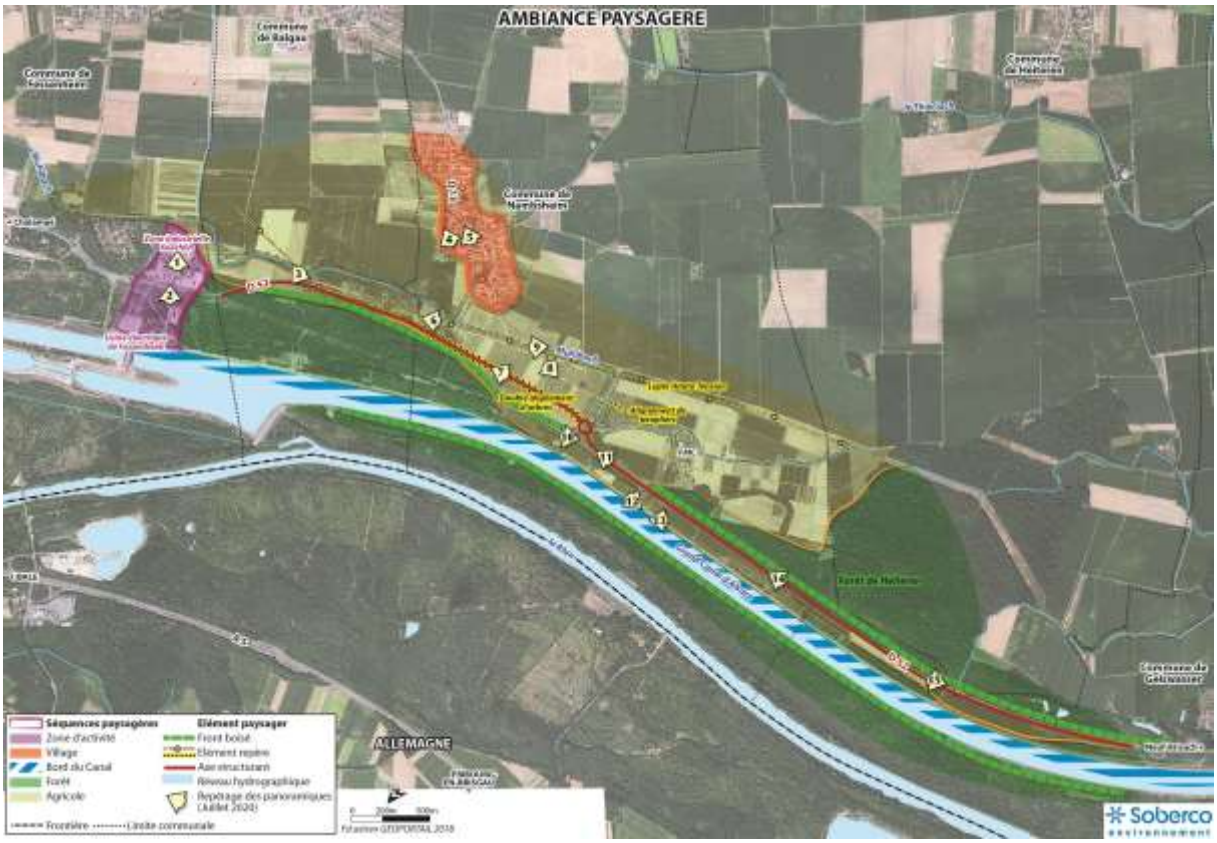
La ligne à haute tension est visible depuis l'intégralité des zones agricole du site, comme la RD52.

La RD52 et voies routières

La RD52 constitue un axe majeur de déplacement entraînant un effet d'obstacle et de visibilité du site d'étude. Elle présente des caractéristiques de voies routières importantes (gabarit, absence de trottoirs, absences d'aménagements cyclables…) et dispose d'un aménagement paysager avec des alignements d'arbres. Cette voie est marquante pour le territoire avec cet alignement et cette infrastructure linéaire. Les autres voies de circulation sont aussi accompagnées par des alignements d'arbres permettant un élément repère du territoire.

Le Grand Canal d'Alsace

Le paysage du Grand Canal n'est visible que lorsqu'on est situé sur le chemin de halage. Le canal est caractérisé par une grande étendue d'eau plane faisant un effet « plan d'eau ». Les berges du canal sont rectilignes et minéralisées ce qui entraîne un paysage fortement anthropique (absence de végétalisation, chemin de halage en friche minérale…). Les berges ne présentent pas de végétation à proximité directe ce qui laisse un paysage ouvert et permet des vues lointaines. En contact direct du canal on a des paysages agricoles ou forestiers.



Les mesures prévues pour limiter les impacts paysagers

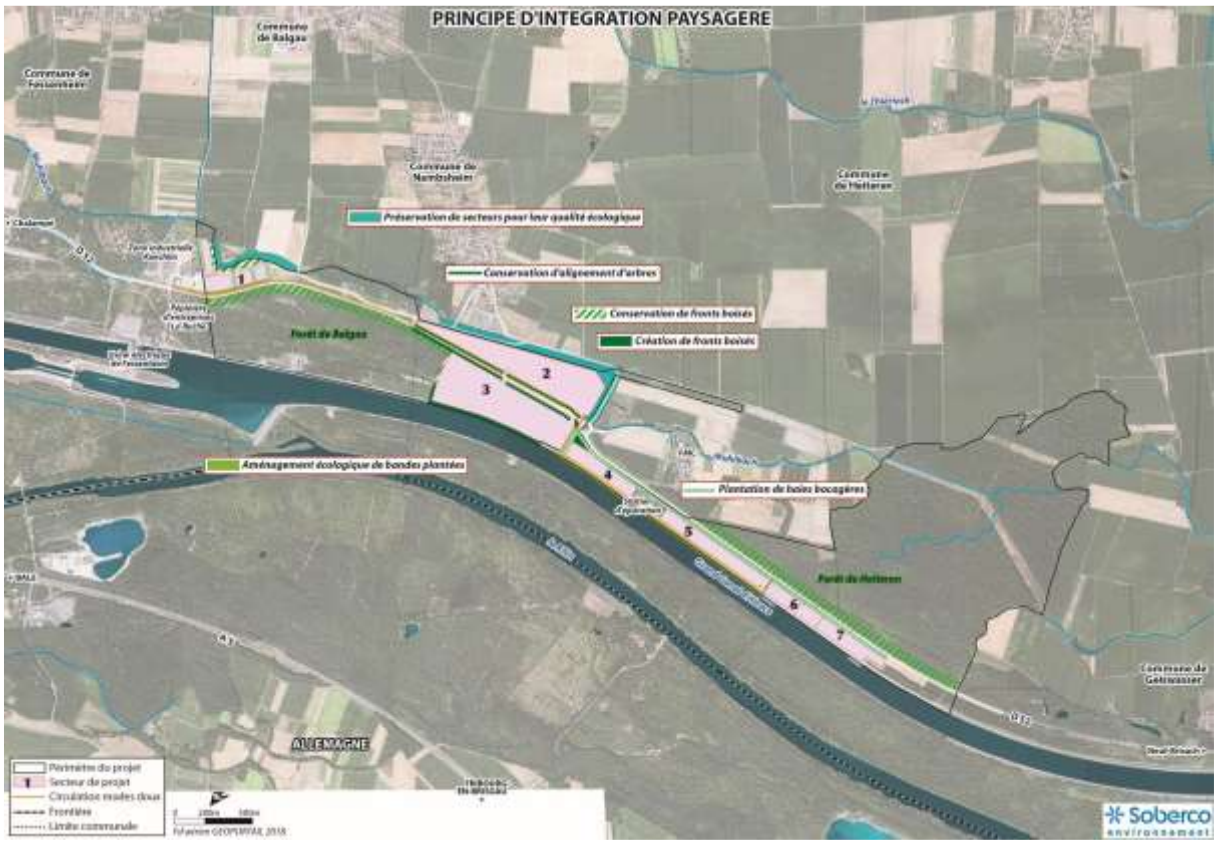
Les secteurs aménagés par le projet touchent principalement les séquences paysagères liées à l'agriculture, aux axes routiers et au Grand Canal d'Alsace. Le projet viendra ajouter des bâtiments là où il n'y en a aujourd'hui aucun. D'une manière générale, les modifications des perceptions seront dépendantes des nouveaux volumes bâtis, de leur traitement architectural et de la qualité des espaces naturels qui les accompagneront.

Le projet, qui modifiera l'ambiance paysagère actuellement rencontrée sur le site, prend en compte son impact paysager en proposant des mesures d'intégration paysagère de ses aménagements, en préservant les grands espaces forestiers marqueurs du territoire et en structurant la zone à partir de la RD52.

La situation du site permettra de limiter la co visibilité avec les zones d'habitation, et la conservation de la végétation le long du Muhlbach permettra de ne pas détériorer la qualité paysagère de la zone et de limiter les ouvertures visuelles depuis Nambsheim. Une attention particulière sera portée à l'intégration des activités et de leurs bâtiments sur la zone dans le paysage. La réalisation de la zone EcoRhena permettra de fixer des critères paysagers et architecturaux pour les constructions : les types de bâtiments et leurs dimensions ne sont pas connues à l'avancement actuel du projet. Les mesures proposées seront donc des règles architecturales. L'intégration architecturale des bâtiments devra prendre en compte l'environnement direct du projet. Ils respecteront les prescriptions des documents d'urbanisme, particulièrement en termes de dimensions et d'implantations. Les abords et parkings recevront un traitement paysager adapté à l'environnement direct.

L'intégration paysagère du projet sera aussi assurée en lien avec le Grand Canal d'Alsace.

La RD52, qui traverse le site, recevra un traitement paysager spécifique avec le maintien de bandes plantées et d'alignements d'arbres. La perception paysagère depuis cet axe sera particulièrement soignée. La RD52 est bordée de boisements et d'alignements d'arbres. Ces éléments seront conservés. La bande plantée entre la RD52 et le secteur 1 servira de masque et permettra de limiter l'impact paysager du projet.



5-4 La préservation des espaces naturels et les aménagements liés à l'environnement

Observation déposée le 15 Avril 2021 à 16 :54 Par Alsace Nature Alsace Nature 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG :

Sur la préservation des milieux naturels et de la biodiversité

Nous tenons à saluer le travail d'étude et de prise en compte des enjeux écologiques et des services écosystémiques qui, comme le souligne à plusieurs reprises le dossier de concertation, sont particulièrement forts dans cet espace bordant le Rhin. Nous relevons que la conscience et l'intelligence ont permis de marier les enjeux pour ce projet d'aménagement qui aurait pu cristalliser des oppositions.

Ainsi, sur les 402 ha propriété du SMO et qui était initialement vouée à l'urbanisation dans le PLUI, seuls 82,3 ha feront l'objet d'une ouverture à l'urbanisation. Le projet induit donc une consommation de foncier qui est loin d'être négligeable

(82,3 ha) et l'objectif de « zéro artificialisation nette », définie dans le plan biodiversité du gouvernement (action 10) est encore loin d'être atteint.
Nous regrettons également que le principe d'éviter totalement les périmètres des ZNIEFF de type I n'ait pas été davantage mis en œuvre.
De même, nous apprécions que l'évitement des espaces naturels ait été judicieusement jugé prioritaire, conformément au Codes de l'Urbanisme et de l'Environnement (démarche ERC : Eviter-Réduire-Compenser). La préservation et la protection des biens communs que sont ces habitats d'intérêts écologiques fort est d'intérêt général.
Concernant la consommation de foncier agricole, qui fera l'objet d'une compensation spécifique, nous estimons qu'il serait judicieux de densifier d'avantage les zones à aménager pour optimiser l'espace, limiter la consommation de l'espace agricole (déjà fortement impacté par l'urbanisation, notamment par le PLUi de la CC Rhin Brisach), et ainsi se rapprocher au plus près des objectifs du SRADDET. En effet, des terres agricoles, même cultivées intensivement, constituent une matrice perméable de la TVB, sont des milieux de vie (sols), stockent du CO2 et surtout, présentent un potentiel de réversibilité fort pour un retour à l'état naturel, alors que des espaces urbanisés et artificialisés n'en présentent quasiment aucun.
Par ailleurs, nous considérons que les aménagements prévus dans les secteurs 4 et 5, de part et d'autre de la STEP, affectent de manière non négligeable la TVB, notamment la continuité et la fonctionnalité écologique des milieux naturels terrestres le long du Grand Canal d'Alsace (corridor d'axe Nord-Sud constitué de pelouses et friches thermophiles).
Enfin, pour que la séquence « Eviter » soit complète il sera nécessaire de modifier le PLUi du Pays Rhin- Brisach pour attribuer aux terrains non urbanisés une vocation autre que l'actuel IIAUXf. A ce titre un classement en Zone Naturelle, via une modification du PLUi associée à la réalisation du projet, parait, a minima, nécessaire. La mise en place d'un sur zonage au titre Espaces Boisés Classés ou de l'art. L151-23 du code de l'urbanisme serait un bon complément pour préserver ces massifs forestiers remarquables.
Pour affirmer encore plus la volonté du syndicat de garantir la préservation de la biodiversité, il semblerait pertinent d'étudier la mise en œuvre d'outils scellant la volonté de conservation ou d'amélioration écologique des zones évitées : soustraction des forêts à la sylviculture (c'est déjà la cas pour la majorité) et cadrage des actions de chasse, gestion conservatoire par le Conservatoire des Sites Alsaciens pour les milieux naturels à haute valeur écologique (pelouses sèches…) … voire création d'une Réserve Naturelle Régionale ou un Arrêté de Protection des Habitats Naturels.
En ce qui concerne les 82,3 ha qui feront l'objet d'une urbanisation, il conviendra d'analyser finement les mesures compensatoires qui pourront être nécessaires et de positionner ces dernières dans un continuum biologique avec les mesures d'évitement. Les espaces dédiées à ces mesures devraient également faire l'objet d'une protection de type règlementaire ou du moins de la mise en œuvre d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE).

Observation déposée le 17 Avril 2021 à 10:50 Par MERTZ Gwendoline 68000 Colmar :
Nous souhaiterions également avoir des précisions sur ce qu'est "une démarche d'écologie industrielle territoriale » ; sachant que la protection d'amphibiens fait d'ores et déjà grincer des dents...
La protection de la biodiversité ne devrait plus être considérée comme quelque chose de négligeable (il en va du cadre de vie des générations futures) ; la création d'une zone d'activités peut être une bonne chose pour l'emploi, mais si cela génère trop de nuisances, de pollution ou la destruction d'habitat de certaines espèces, les avantages ne seront perçus qu'à très court terme.

Observation par FUCHS Jeremy 1a rue mittelhardt 68740 Balgau.
Les berges devront rester accessible à la pêche professionnelle et pourquoi pas profiter des travaux sur les berges pour y rajouter une mise à l'eau à proximité (accès secours et pêche)

Observation Par LAEMLIN Pascal 12 rue Albert SCHWEITZER 68740 BALGAU :
La création de la ZAC ECORHENA avec un pilotage des démarches d'écologie industrielle auprès des entreprises implantées pour diminuer l'empreinte environnementale des activités, grâce à la mise en place d'une « Commission du développement durable » associant l'ensemble des acteurs de la ZAC ECORHENA est un point fort du projet. Les Elus des communes impactées sont-ils intégrés dans cette commission ?

Observation déposée le 31 mai à 22h19 par THIRIET JACQUES BUFO ASSOCIATION POUR L'ETUDE ET LA PROTECTION DES AMPHIBIENS ET REPTILES D'ALSACE :

Nous vous adressons ci-après les observations de l'association BUFO, sur la base du document « dossier de concertation préalable » proposé pour la consultation publique concernant le projet d'aménagement du parc d'activités et de la ZAC EcoRhena.

Les éléments constitutifs du dossier et le choix du scénario privilégié (page 37) exerçant une moindre emprise sur les habitats naturels les plus sensibles démontrent une indéniable volonté de la part du porteur de projet de prendre en compte les enjeux écologiques inhérents au projet mis en évidence par l'étude et rappelés dans le tableau de synthèse de la page 15.

Néanmoins, le projet, s'il est réalisé selon les options définies dans le document, induira une consommation de foncier de 82 hectares sur le ban communal de Balgau, dans un secteur classé en ZNIEFF continentale de type I : « Forêt rhénane de Fessenheim à Nambsheim » (Identifiant national : 420030008).

Celle-ci abrite une importante proportion d'espèces d'amphibiens, dont l'intérêt a été renforcé par la récente découverte de la présence au sein de ce secteur du Pélobate brun, espèce patrimoniale rare et protégée, classée « En Danger » à la liste rouge régionale, et bénéficiant d'un plan national d'actions.

Il eût été préférable de conserver dans son intégrité et hors aménagement le périmètre de cette zone d'intérêt, comme mesure d'évitement.

La proposition de mesures compensatoires listées sur les cartes de la page 42 est importante et paraît cohérente.

Toutefois la simple création de mares pour les amphibiens ou l'aménagement technique d'une zone de pelouse sèche se doivent d'être complétées par une garantie de fonctionnalité et d'efficacité, de mise en eau quasi permanente pour les mares, sans oublier d'assurer la qualité des habitats terrestres environnants adaptés aux espèces concernées : Pélobate brun, Crapaud calamite...

Il en est de même pour la restauration du bras mort à l'est de la RD 52, qui devra être soigneusement conçue et calculée pour en assurer une fonctionnalité durable, ainsi qu'un suivi régulier.

Sans accompagnement, le simple creusage d'une mare ne peut constituer une mesure compensatoire. Il doit être complété par un plan de gestion minimal et un suivi régulier.

Il conviendrait d'assurer la pérennité des mesures en regroupant les sites prévus en tant que mesures compensatoires dans un même ensemble dont la gestion serait confiée à un organisme compétent du type Conservatoire d'Espaces Naturels, à même d'en garantir la durée à long terme et la pérennité.

Cette garantie pourrait être formalisée par la signature d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE).

Nous espérons, dans l'intérêt de la promotion de mesures adaptées et suivies d'effet, que vous serez à même de prendre en compte nos propositions.

Une opération exemplaire sur le plan environnemental

Les terrains mis à disposition offriront l'opportunité de réaliser une opération exemplaire au plan national et au plan européen. L'opération prévoit 1 hectare de terrain aménagé pour 4 ha de terrains conservés à l'état naturel. Les critères écologiques définissent la localisation des aménagements de manière à nuire le moins possible aux habitats et aux espèces sur le site. C'est pourquoi l'étude écologique CLIMAX- BEEING a été engagée très tôt dans le processus. Cette réflexion intègre également les continuités écologiques recensées par le SRADDET Grand Est afin de ne pas nuire à la Trame Verte et Bleue régionale.

Les exigences en matière d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre doivent permettre de respecter les objectifs de réduction des émissions et des consommations. La production d'énergie renouvelable et de récupération sera encouragée. Pour réduire les émissions des gaz à effet de serre, le schéma de circulation fera la part belle aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, le transport de marchandise sera favorisé par voie fluviale.

Une démarche d'écologie industrielle territoriale

La future zone transfrontalière n'a pas vocation à être une zone comme les autres. Elle sera conçue dès l'origine dans une démarche d'Ecologie Industrielle et Territoriale. Le transport fluvial offre des avantages décisifs justifiant l'aménagement de nouvelles zones d'activités. Disposant de fortes réserves de capacité, la voie d'eau peut absorber un important trafic de marchandises. Présente au cœur des plus grandes agglomérations, elle offre des itinéraires de contournement des points de saturation, tout en assurant une desserte de proximité, respectueuse de l'environnement et du cadre de vie. Le fluvial contribue également à améliorer le bilan énergétique et le bilan carbone des entreprises. Dans le contexte actuel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de l'empreinte écologique du transport, le mode fluvial se présente ainsi comme celui qui émet le moins de CO2 et assure la meilleure productivité énergétique : des atouts essentiels dans le contexte sensible de la protection de l'environnement en Alsace et de la saturation routière de la vallée du Rhin.
Le futur gestionnaire de la zone s'engagera avec l'ensemble de la communauté fluvio-portuaire dans une démarche d'amélioration de la performance environnementale et d'exemplarité sociétale afin que la zone portuaire puisse être perçue par le grand public comme sûre et responsable d'un point de vue environnemental et social.
La démarche Ecologie Industrielle territoriale, déjà initiée au plan local par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Rhin Vignoble Grand-Ballon, vise à favoriser l'économie circulaire et la réduction de la consommation des ressources en matières premières, en eau et en énergie. Cette démarche s'opère avec la mise en place à une échelle significative de synergies entre entreprises pour optimiser les flux de ressources via la mutualisation et l'optimisation des services et en créant des réseaux inter-entreprises.
L'aménagement de la zone EcoRhena se fera en cohérence avec la trame verte et bleue transfrontalière. Le choix des terrains aménagés, la mise en valeur volontariste de la séquence ERC et le parti d'aménagement des terrains permettront de préserver et de renforcer la richesse écologique des territoires.
La rétention des eaux pluviales sera conçue à l'échelle de l'ensemble du projet avec une disposition sur des espaces spécifiques de la rétention liée à la fois aux espaces publics (voirie) mais également privés (emprise des bâtiments, aire de manœuvre, etc.) en privilégiant un système de noues et bassins avec une gestion à l'air libre.

Des modes de transport favorisant le transport fluvial et limitant les émissions des gaz à effet de serre

Le projet permettra de développer l'intermodalité et de renforcer l'intégration des différents modes de transport en offrant aux activités implantées sur la zone la possibilité d'utiliser le terminal multimodal bord d'eau et la plateforme colis lourds réalisés par le nouveau concessionnaire du port.

Il permettra de lutter contre le réchauffement climatique et l'émission des gaz à effet de serre :

- Transférer le trafic routier vers la voie d'eau,
- Développer les structures qui permettront de promouvoir le transfert modal au profit de la voie d'eau,
- Contribuer au développement du transfert modal,
- Proposer des solutions logistiques aux industries implantées à proximité.

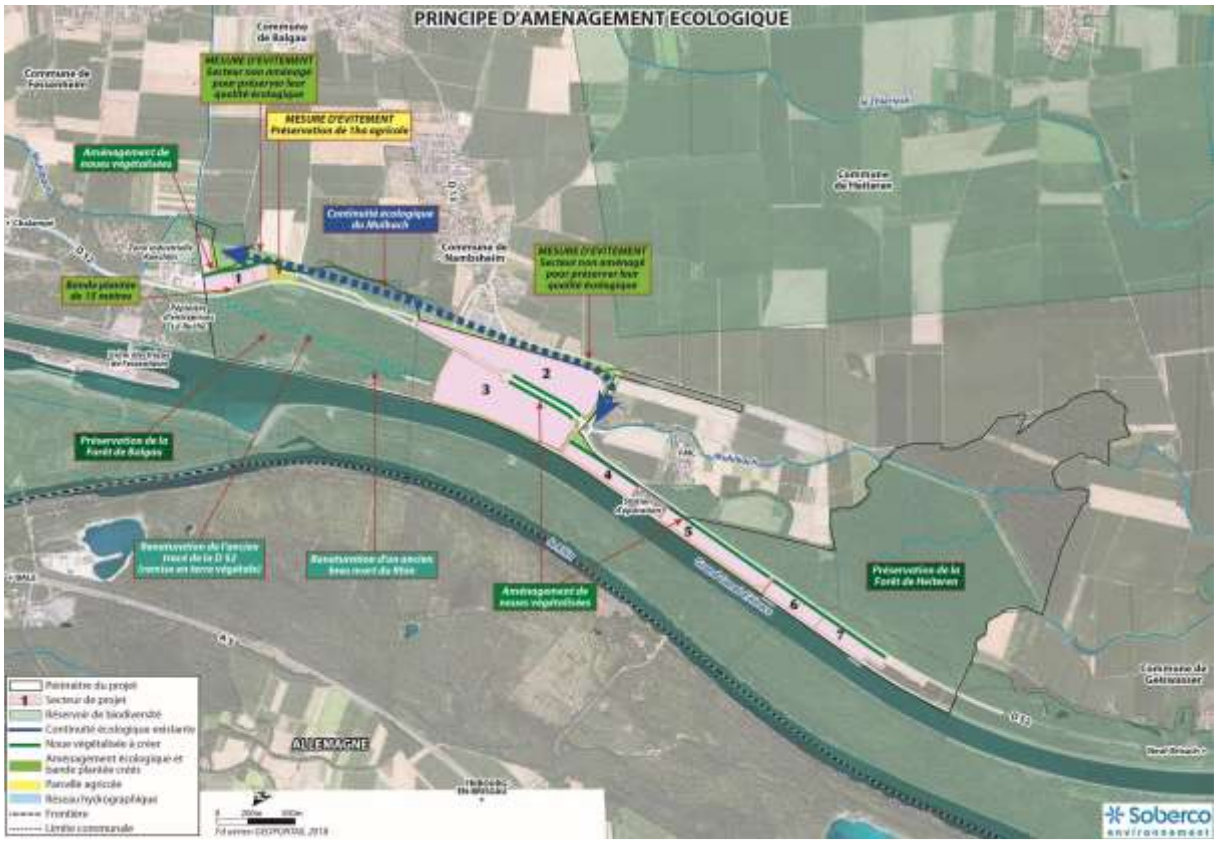
- Le recours accru à la voie d'eau contribuera directement à l'objectif européen de parvenir à une réduction significative des émissions de gaz à effets de serre.

Un parti d'aménagement préservant la qualité et la richesse des espaces naturels et assurant la continuité des corridors écologiques

Les études réalisées l'ont montré : les terrains du SMO présentent une richesse écologique incontestable. C'est ce qui a guidé le SMO dans le choix du parti d'aménagement. Le projet s'est attaché à développer un parti paysager s'intégrant le plus possible dans la trame végétale existante.
Il préservera les espaces à forte valeur écologique, notamment les forêts de Balgau et de Heiteren et assura la continuité des corridors écologiques. Sur les 400 hectares non vendus à ce jour, 320 ha seront préservés et seulement 80 aménagés. Le rapport entre les espaces préservés et les espaces aménagés est de 4 pour 1.
Le projet inscrit l'aménagement du secteur 1 au sud dans la continuité de la zone d'activité existante (zone Koechlin). Les autres secteurs sont aménagés en grande majorité sur des zones agricoles afin de limiter la destruction d'espaces naturels. Des noues végétalisées assureront la dépollution des eaux de ruissellement avant leur infiltration.
Le projet inscrit la zone dans la trame verte et bleue transfrontalière
Il regroupe les autres zones aménagées autour des terrains de l'entreprise FMC.
Il met en valeur dans chaque zone leurs atouts naturels par l'organisation interne de ces dernières.

La zone EcoRhena est traversée par deux corridors écologiques, le C245 le long du ruisseau du Muhlbach et le C244 qui rejoint Nambsheim à la forêt de Heiteren. Le parti d'aménagement retenu renforcera ces deux corridors.

- La ripisylve du Muhlbach sera élargie de 15 mètres. Les boisements existants dans cette bande seront conservés et les parties en herbe seront plantées.
- La future ZAC intégrera une bande de 20 mètres, au droit de la route de Balgau et de la RD 52, qui sera plantée également.



Une séquence Eviter Réduire Compenser exemplaire

Le projet intègre une séquence « Eviter Réduire Compenser » qui se veut exemplaire, traduisant ainsi l'importance que le SMO attache à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement. La réalisation préalable d'une étude écologique par BEEING – CLIMAX sur l'intégralité du domaine foncier du SMO a permis de connaitre l'intérêt écologique des différents espaces.

- Eviter

La propriété foncière est de 400ha, seuls 80 ha seront aménagés. Ce ratio de 1 ha aménagé pour 4ha évités permet d'aménager en priorité les zones porteuses des enjeux écologiques les plus faibles et donc de préserver les habitats les plus intéressants. Cela permet notamment d'éviter les aménagements dans les forêts de Heiteren, de Balgau ainsi que le long du Muhlbach.

- Réduire

L'aménageur cherche à favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur la zone EcoRhena. Les aménagements pour les modes de déplacements doux sont nombreux et une offre transports en commun sera proposée. Ce souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'applique également pour le transport de marchandises qui privilégiera le mode fluvial

L'implantation du site le long de la RD52 permet de réduire les besoins en voirie et donc l'artificialisation des sols. De même, le traitement des eaux pluviales sera réalisé par des noues d'infiltration végétalisées, ce qui réduit également l'artificialisation.

- Compenser

Sur la propriété foncière du SMO, plusieurs sites ayant un intérêt écologique fort sont dégradés. C'est le cas notamment des anciens terrains de la RD52 dans la forêt de Balgau qui n'ont jamais été renaturés mais également d'une ancienne gravière dans la forêt de Balgau le long du canal et d'un ancien bras mort du Rhin. Ces habitats feront l'objet d'une renaturation (retrait des enrobées, dépollution des sols…).
Des sols pollués ont également été identifiés en dehors des zones d'aménagement, qui seront remis en état.
La continuité écologique du Muhlbach, identifiée dans le SRCE Grand Est comme dégradée par endroit sera restaurée le long des secteurs du projet en réservant une bande plantée de 30m en bordure de rivière.

5-5 La production d'énergie renouvelable

Observation déposée le 15 Avril 2021 à 16:54 Par Alsace Nature Alsace Nature 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG :

Si nous ne pouvons que soutenir la volonté de la Région Grand Est d'être une région à énergie positive en 2050, il semble plus que jamais nécessaire de rappeler que cela ne sera possible que si nous accentuons collectivement les mesures de sobriété énergétique. C'est pourquoi les nouveaux projets d'énergies renouvelables doivent faire l'objet d'une analyse particulière et d'une concertation élargie. En effet, selon leur localisation et leur source d'approvisionnement, certains projets, bien que vertueux sur le plan énergétique, posent de très nombreux problèmes.
Si des projets de production énergétiques devaient voir le jour sur la ZAC, il nous semblerait inacceptable d'installer des centrales photovoltaïques au sol sur des lots qui pourraient par ailleurs être dédiés à des entreprises créatrices d'emplois. Nous demandons que ne soit autorisées dans les lots cessibles que les unités de production d'énergie nécessitant des constructions (= installations nécessitant des bâtiments ou installations spécifiques comme la méthanisation, hydrogène, biomasse…), la production d'énergie solaire n'étant autorisée qu'en toiture ou ombrière.
En complément, il pourrait être envisagé de rendre obligatoire, dans le règlement de la ZAC (ou du PLUi ?), l'installation d'ombrières solaires sur toutes les aires de stationnement supérieures à 20 emplacements VL et l'installation de systèmes sur les toitures des entreprises, quelle que soit leur surface, permettant la pose future de panneaux solaires.
Nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur les effets induits de projets comme celui de l'Européenne de Biomasse (fabrication de granulés de bois industriels), qui pourraient se reporter sur les forêts de la région, pourtant déjà très fragilisées, et jouent également un rôle important dans le climat local. Les volumes de production annoncés paraissent conséquents : production de 125.000 à 250.000 t de combustibles /an, issus de résidus non utilisés de la filière bois du Grand Est. Si la pertinence d'un tel projet semble acquise, c'est son ampleur qui nous interpelle particulièrement.

Observation Déposée le 19 Avril 2021 à 15:05 :

EcoRhena, le Port Rhénan et les entreprises déjà implantées sur les communes environnantes (des deux côtés du Rhin) forment un noyau économique privilégié pour la création d´un écosystème hydrogène (transports multi-modaux et logistique, industries, mobilité...) qui ferait du territoire un exemple en matière de transition énergétique.
L´hydrogène pourrait être provenir à partir d´électricité produite sur site (hydroélectrique, Photovoltaïque...) ou de la région, et être distribué via des stations-service ou directement aux entreprises qui en consommeront, limitant l´empreinte carbone des entreprises et des particuliers.

Observation envoyée le 14 avril 2021 par la ville de Breisach Am Rhein :

(…) En particulier les flux de trafic attendus n'ont malheureusement pas été examinés dans le cadre du projet, ni modalisés d'un point de vue technique et d'ingénierie. Nous considérons que c'est indispensable. La taille et les futures destinations

des zones industrielles amènent à prévoir des mouvements de trafic à travers les collectivités françaises et allemandes : des contraintes importantes pour les citoyens doivent être anticipée en conséquence.
La ville de Breisach am Rhein insiste sur la nécessité de réaliser une étude et une modélisation des flux de trafic attendus préalable avant toute autre décision. Les éléments issus de ce travail pourront ensuite être discutés ensemble et un plan de gestion du trafic pourra être élaboré sur cette base.

La démarche s'inscrit dans la volonté affichée par la Région Grand Est d'être une région à énergie positive en 2050. Elle s'appuiera sur les dispositifs prévus par la région comme par d'autres financeurs publics. Le projet se développera en faisant notamment des appels à projets sur les potentiels de production d'énergie détectés :

- Énergie photovoltaïque,
- La géothermie profonde,
- La filière biogaz,
- Implantations de production par biomasse et cogénération,
- Développement du vecteur hydrogène,
- Développement de stations-service GNL ou Hydrogène,

Les bâtiments implantés sur la zone feront l'objet d'une attention toute particulière :

- Efficacité énergétique
- Bâtiments producteurs d'énergie renouvelable
- Stockage de l'énergie
- Réseaux intelligents

Enjeu environnemental, économique et sanitaire, l'amélioration de l'efficacité énergétique concerne à la fois les bâtiments, l'industrie et les transports. La réalisation de la zone EcoRhena visera ainsi :

- L'efficacité énergétique des bâtiments
- L'efficacité énergétique des industries
- L'efficacité énergétique des transports

L'ambition énergétique mise en valeur est celle d'une basse émission de gaz à effet de serre. La facilitation du transport fluvial participera à cette réduction des émissions et des infrastructures modes doux seront proposées pour limiter le recours à la voiture individuelle.
Des systèmes de production d'énergie renouvelable seront prévus afin de limiter les consommations brutes de la zone.

6- La desserte de la zone et l'impact en termes de circulation

6-1 L'aménagement de la RD 52

Betty MULLER Réunion publique du 26.05.21 :
La RD52 est la voirie par où se déplaceront les camions et la D415 a été réaménagée pour le transit des colis lourds – est ce qu'aujourd'hui la RD52 est prête à supporter ces colis lourds ? Avec l'aménagement du barrage agricole avec VNF et ses impacts sur Geiswasser/Vogelgrun, la RD52 sera traversée par des tuyaux d'exhaure. Il va falloir prendre en compte ces colis lourds avec ces aménagements. La RD52 sera-t-elle calibrée pour les colis lourds, sachant que les communes bordant la RD52 ont des sorties de village sur cette RD52 ? Il faudra donc sécuriser ces aménagements avec un trafic plus élevé.

Betty MULLER Réunion publique du 26.05.21 :
On a quand même dû faire des adaptations sur la RD415 pour la circulation des colis lourds.

Betty MULLER Réunion publique du 26.05.21 :
Le village de Geiswasser est à 150 mètres de la route, peut être penser à des murs antibruit pour limiter les nuisances ?

Stéphanie Meyer Réunion publique du 25.05.21 :
J'aimerais quand même savoir du coup comment on envisage le flux sur la CD52, combien de véhicules ? La prochaine étape sera peut-être de nous dire qu'elle ne suffit pas et là on envisagera un autre projet ?

Réaction de Marc-André Kinny. Réunion publique du 21.05.21 :
(Concernant la circulation PL sur RD) Il y a un peu de pollution sonore en fonction des vents. Je connais le secteur depuis 35 ans. J'ai la chance d'être dans les forêts très souvent.

Le trafic des colis lourds

Le trafic colis lourds est un trafic extrêmement limité et qui à ce jour concerne principalement les turbines de General Electric, les éoliennes et les productions de Liebbehrr : quand on parle de colis lourds, on parle aussi de colis volumineux.
Les turbines de General Electric représentent moins d'une turbine par mois sur la route. Les plus grosses turbines transportées sur route font 435 tonnes, et les aménagements réalisés à l'époque par le conseil départemental du Haut-Rhin qui représentait 1.9 millions d'€ d'investissements ont surtout porté sur les ponts, le pont autoroutier, le pont ferroviaire et les ponts qui traversent la Fecht et l'Ill sur la RD415, ainsi que sur les giratoires. Les colis qui passent actuellement par Colmar ne causent pas de gênes aux Colmariens, en passant par les casernes, la rue du Ladhof, l'avenue d'Alsace puis la rue de la Semm, la nuit en roulant entre 4 et 5km/h.

Les réaménagements nécessaires

La RD 52 est d'ores et déjà une route autorisant la circulation des transports exceptionnels. Les éventuels aménagements nécessaires peuvent concerner les giratoires, carrefours ou ponts.

6-2 Les impacts sur la circulation

***Observation déposée par DUSS Etienne 66 route de Bale 68740 BALGAU** :*
- La desserte du secteur 1 tel que décrit en 6.2.1 est cohérente et surtout suffisante sans accès supplémentaire Ouest - Est depuis la RD468 (route de Bâle)
- L'accès VL existant (tracé orange en p26) n'est pas dimensionné pour un double sens de circulation à destination du village de Balgau. Merci de préciser l'ambition de cet accès vis à vis des utilisateurs sachant qu'un accès PL (s'il n'est pas interdit) pourrait occasionner des flux indésirables et opportunistes à travers le village.
- A l'occasion de ce projet, il serait nécessaire de confirmer à la commune de BALGAU, la levée de tout obstacle à l'utilisation de sa "Zone de réserve foncière pour des activités économiques" le long du petit canal actuellement gelé pour une hypothétique desserte entre RD3bis et RD52.

Observation Par LAEMLIN Pascal 12 rue Albert SCHWEITZER 68740 BALGAU :

Existe-t-il une étude actuelle sur les réels besoins « durables » de transport lourds. Si ce choix ne dépend que de l'implantation du projet VAL'M (Technocentre) sur le site du CNPE, n'est-ce pas un pari risqué ? Pour les autres cas de transports « lourds », le PMR Ottmarsheim n'est-il pas adapté ? D'autant qu'il est proche des points de traversée avec l'Allemagne ! En cas de décision positive à l'implantation du projet VAL'M (Technocentre), sur le CNPE, pourquoi ne pas étudier une continuité ferroviaire ? Une ligne existe aujourd'hui à la limite sud de la Zone ECORHENA et qui, me semble-t-il traverse le CNPE de FESSENHEIM !

Observation déposée le 15 Avril 2021 à 14:38 Par JEANDEL Philippe 3, rue Rheinfeld 68740 BALGAU :
Le projet de zone d'activités ECORHENA se présente comme une réelle opportunité pour le territoire concerné et environs. Toutefois, quelques interrogations subsistent et méritent des éclaircissements.
-L'infrastructure routière pour rejoindre cette zone en voitures légères ou camionnettes ne présente actuellement aucune difficulté particulière, constat visible même en période ou le CNPE était en pleine activité. Il est d'ailleurs précisé dans le dossier que les routes concernées reçoivent un trafic bien inférieur à leur capacité actuelle.
En raison de la création d'une zone d'attractivité internationale, toute prévision d'axe à circulation "douce" sera sujet à une utilisation du type dérogatoire pour les P.L à certaines périodes pour devenir usuelle et donc sujet à nuisances si son tracé se situe en zone habitée.
Il serait donc souhaitable d'étudier un axe Ouest/Est dédié aux transports PL et VL sur un tracé exemplaire sur le plan environnemental rendant l'accès à ECORHENA encore plus efficient.
L'accès à BALGAU, mentionné au point 6.1.5 (2) du projet, n'est pas structuré pour recevoir une circulation, même douce, à double sens.
Cet axe rural débouche rue des Seigneurs à BALGAU, au centre du village où la circulation y est rendue difficile en situation normale et surtout ce tracé ne répondrait pas aux critères relatifs à l'environnement décrits dans l'étude.

Observation Déposée le 19 Avril 2021 à 18:19 Par Groff Thierry 2, rue des Allies 68190 Ensisheim :
Votre projet va engendrer un surcroît de circulation sur nos axes routiers déjà bien chargé. A terme, nous devrons construire une 3 voies sur l'A35 !

Observation déposée par Anthony BRG de Balgau :
L'agrandissement est une bonne chose pour l'économie et le territoire. On ne parle pas de la liaison par route des poids lourds.
Peut être reprendre la trace du chemin de fer qui va vers le CNPE. En espérant que la logique l'emportera

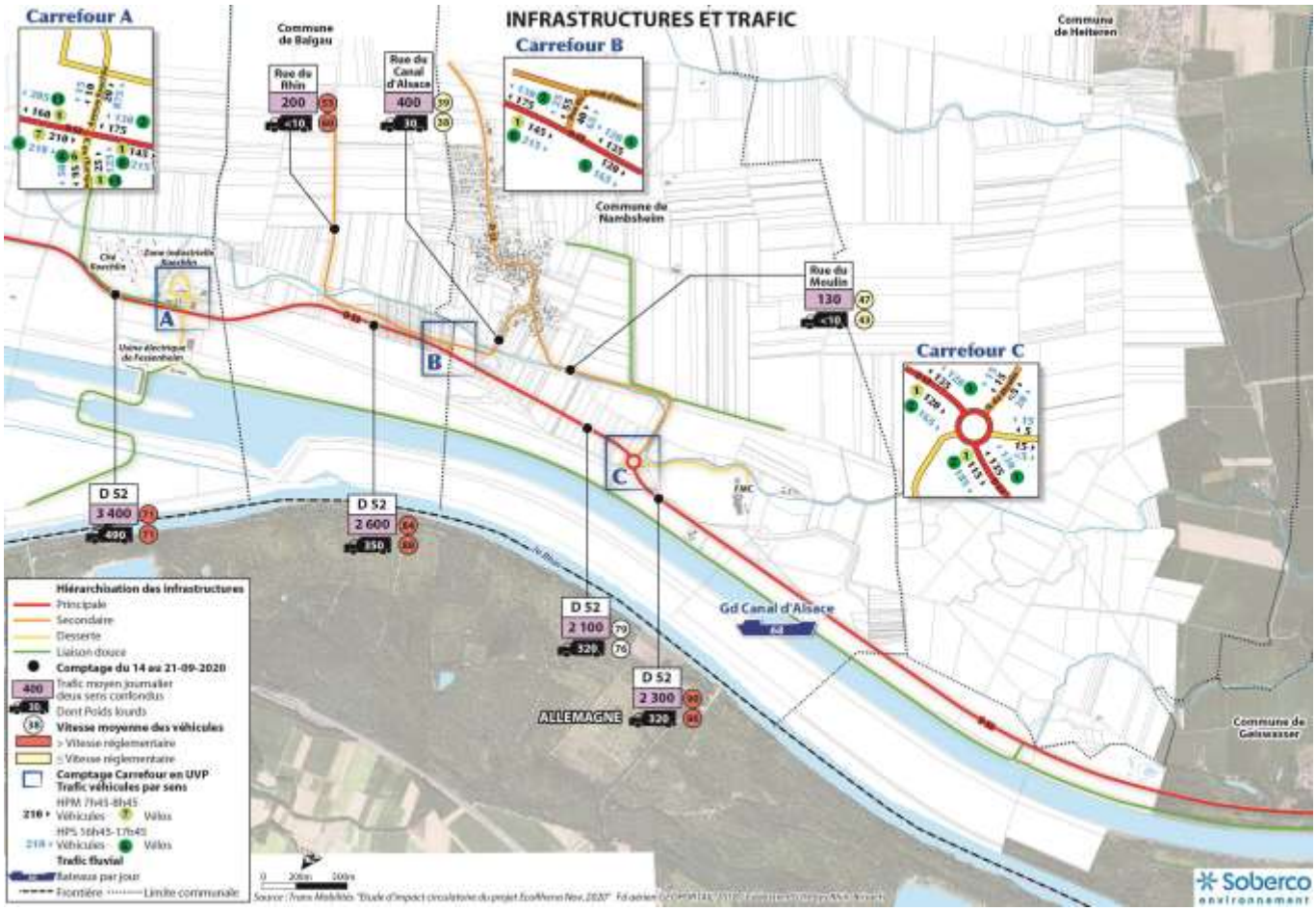
La situation actuelle du site

- Desserte routière

Le site dispose d'une bonne desserte routière et autoroutière :

- Au sud, via l'A36 qui relie l'A5 à l'A35 et permet d'aller vers Mulhouse, Besançon, Montbéliard, Beaune ;
- Au Nord à l'A35 via Neuf-Brisach et Colmar par des routes départementales.

Les routes sur le site d'étude reçoivent un trafic très inférieur à leur capacité. La RD52 est une route adaptée aux convois exceptionnels.

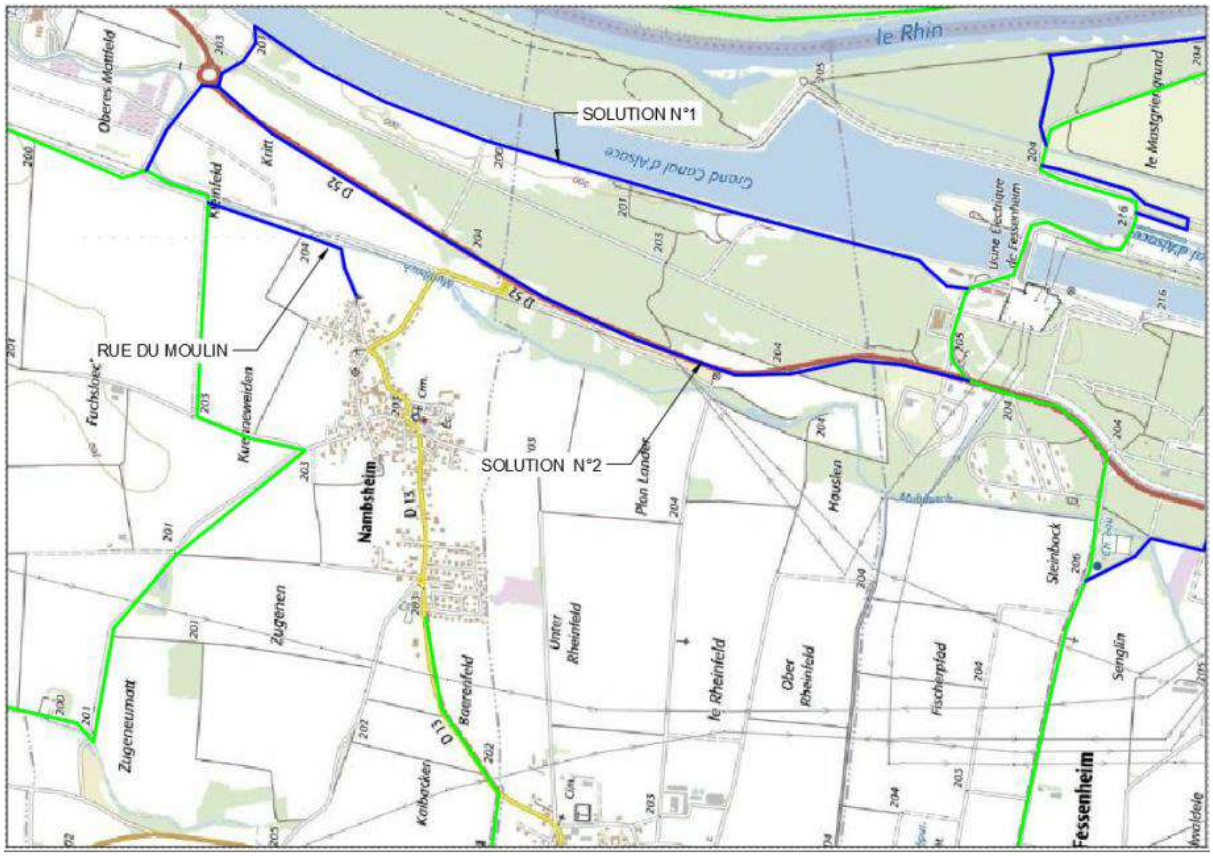


- Transports en commun

Il n'y a pas de transports en commun qui desservent la zone de projet. L'utilisation de modes alternatifs à la voiture n'est pas aménagée. Cela a pour conséquence une part modale de la voiture entre 80 et 90% pour les déplacements utilitaires.

- Les mobilités douces

La communauté de communes Pays Rhin Brisach a étudié plusieurs hypothèses de réalisation de pistes cyclables au droit de la zone EcoRhena. Ces hypothèses devront être adaptées au parti d'aménagement qui sera retenu.



Itinéraires existants

Projets comcom

- Desserte fuviale

Le site est situé au bord du Grand Canal d'Alsace, sur un des plus grands axes fluviaux européens, sur deux des corridors du network reconnu par la commission européenne.

La circulation fluviale a encore un potentiel de développement sur le Grand Canal d'Alsace.

- Desserte ferroviaire

La zone ne bénéficie pas d'un accès ferroviaire. Plusieurs scénarios ont été étudiés pour faire de la zone EcoRhena une zone trimodale (route-fer-eau) :

  - Par le nord via un raccordement à l'ITE du Port Rhénan à Volgelsheim (y compris une liaison directe depuis le Port Rhénan) puis à la ligne Colmar-Volgelsheim ;
  - Par le sud via un raccordement à la ligne Bantzenheim-Blodelsheim en amont de l'ITE du CNPE ;

- Par un bouclage entre ces deux lignes de Volgelsheim à Blodelsheim qui permettrait une sécurisation des flux en offrant deux débouchés sur le réseau ferré national (RFN) et qui pourrait être utilisé par EDF dans le cadre du démantèlement.

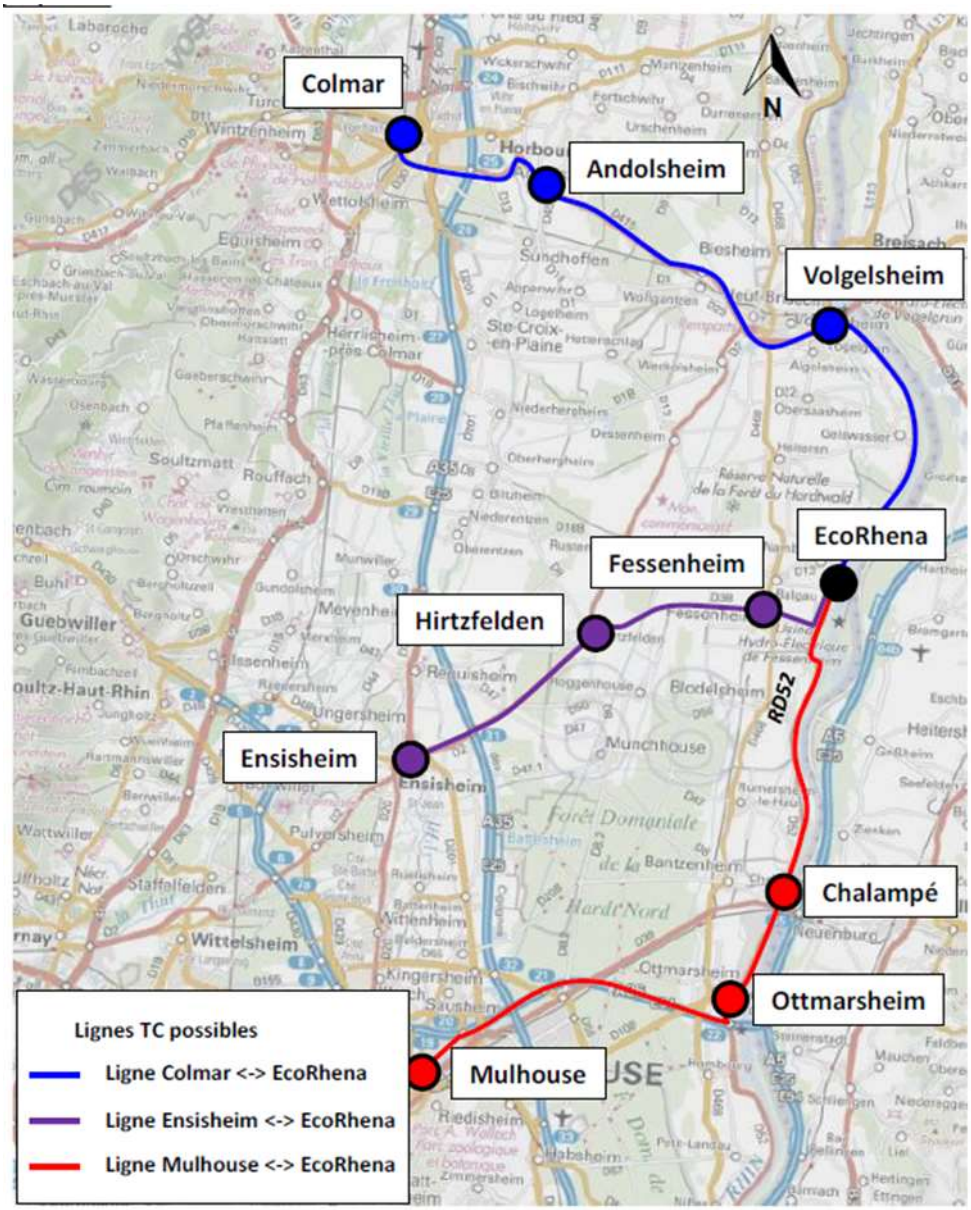
Le projet de desserte ferroviaire de la zone a été abandonné. La priorité est aujourd'hui donnée à la réouverture de la ligne Colmar Fribourg. Symbole fort de la nouvelle dynamique du territoire et support de relations transfrontalières renforcées, la réouverture de la ligne, sans rupture de charge, fermée au trafic voyageur sur sa section française depuis 1969, permettra de renforcer les liens avec l'Allemagne en termes d'emploi et de garder la possibilité d'une desserte fret. Le projet implique notamment la requalification de la voie ferrée entre Colmar et Volgelsheim, la reconstruction du franchissement du Rhin et le raccordement à la gare allemande de Breisach, en veillant à la connexion de cette nouvelle liaison ferroviaire aux autres modes de transport. La convention de financement des études préalables au projet est en cours de signature.

L'organisation générale de la circulation

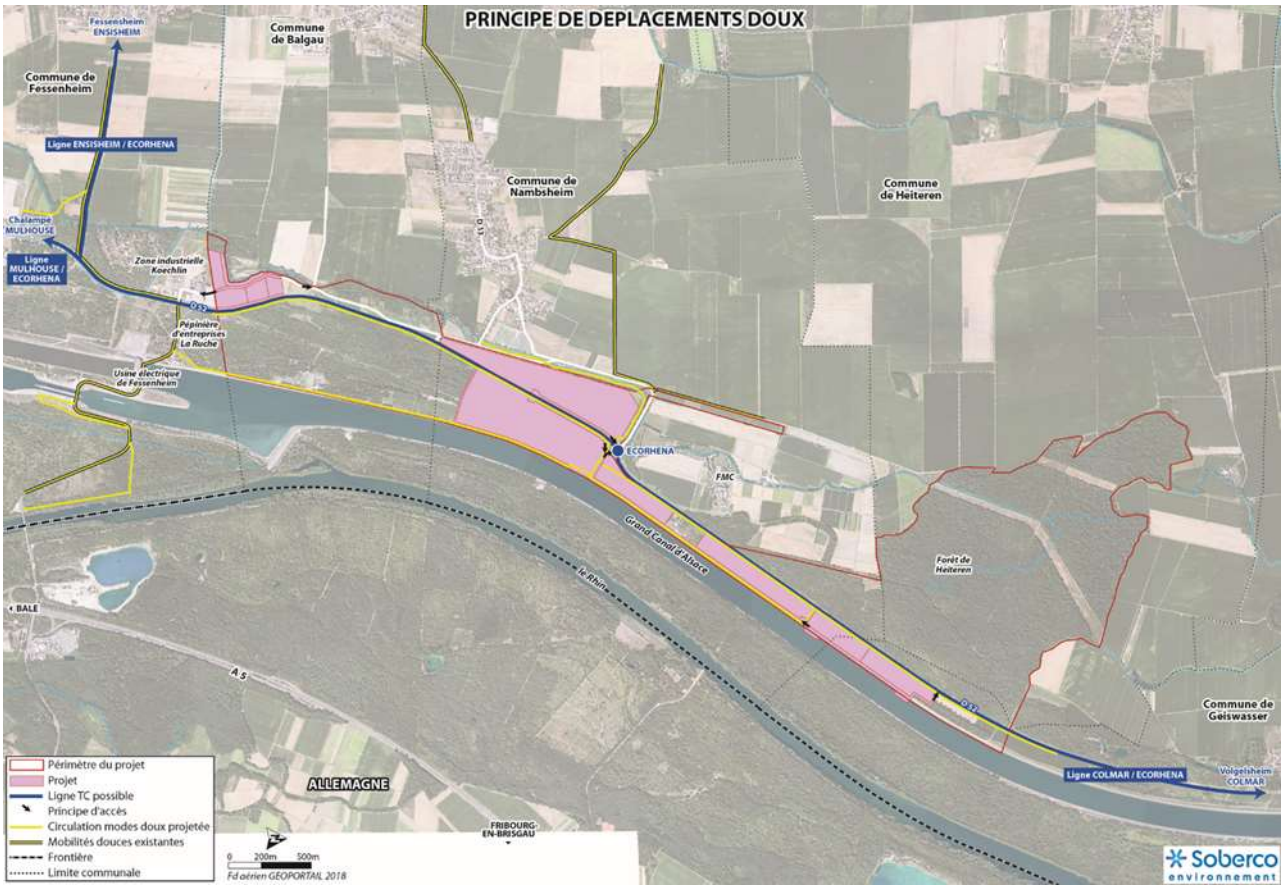
Les mesures prises pour réduire la circulation routière
En ce qui concerne les salariés des entreprises implantées sur le site, la desserte de la future zone s'inscrirait dans la volonté de privilégier les mobilités durables par le biais d'un plan de déplacement interentreprises :

- Développement du covoiturage ;
- Développement de l'autopartage ;
- Bornes de recharge véhicules électriques.

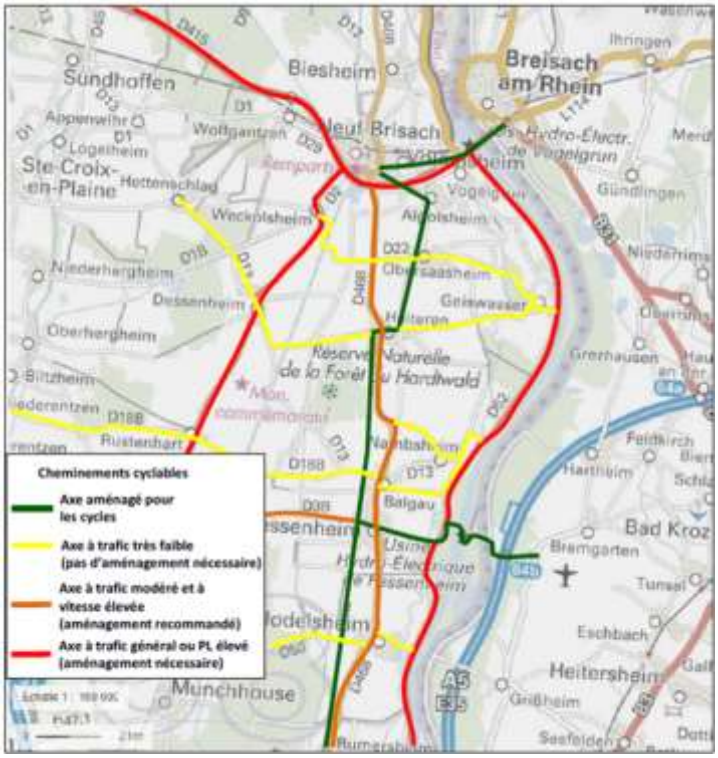
En complément, le SMO prévoit l'étude de la mise en place d'un transport à la demande comme de la création de lignes de transport en commun.



Un réseau complémentaire de circulations douces serait mis en place le long du canal, le long de la RD 52, le long du Muhlbach et dans chaque secteur, pour favoriser l'accès aux zones naturelles situées à proximité.



La future zone serait enfin directement reliée aux itinéraires cyclables réalisés par la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach.



Les déplacements de marchandises
A l'image des pratiques observées dans la ZI nord, la logistique privilégierait le recours à la voie d'eau, ce qui permet de limiter les trafics poids lourds et les nuisances associées.
En complément, les axes de circulation autres que la RD 52 seraient interdits aux poids lourds.
Enfin, les transports exceptionnels utiliseraient la RD 52 déjà aménagée à cet effet.

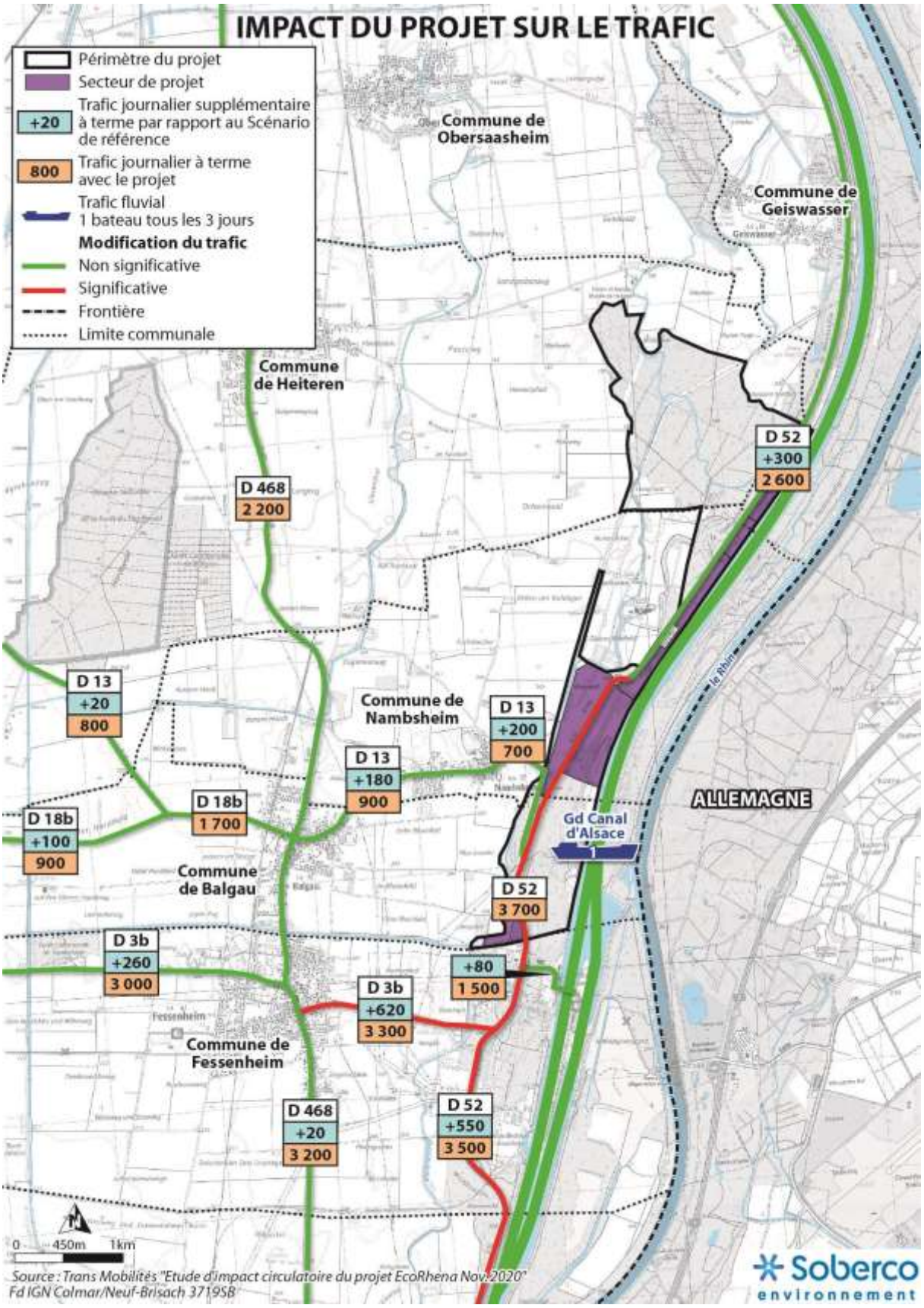
Les impacts sur le trafic routier
Le projet engendrera une augmentation de la circulation sur les différents axes locaux (voir carte page suivante). Ce trafic sera composé de véhicules légers et de poids lourds.
A l'échelle du réseau d'étude, cette augmentation est significative sur la RD52 au droit du projet et sur la route de Rhin qui relie le CNPE à Fessenheim.
Toutefois, l'augmentation de la circulation ne dépasse pas les capacités des voiries et aucun aménagement n'est impliqué par cette augmentation.

Le dimensionnement des voiries est adapté aux circulations impliquées par le projet. Les nouvelles voiries créées seront dimensionnées pour assurer la circulation routière des véhicules légers et des poids lourds en adéquation avec les besoins du projet.

Des actions sont proposées pour atténuer cette augmentation de trafic :

- Afin d'éviter une trop forte circulation Poids lourds dans les villages voisins du site, l'interdiction d'emprunter les axes Est-Ouest pour les Poids lourds a été décidée. Ceux-ci ne peuvent accéder à la zone d'étude que via la RD52.
- Un PDIE sera réalisé afin de permettre aux employés d'EcoRhena de limiter l'utilisation de la voiture individuelle. Ce plan abordera les infrastructures suivantes :
    - Les solutions de transports en commun / navettes suggérées par l'étude circulations seront étudiées dans ce PDIE : ▪ Ensisheim <-> EcoRhena avec arrêt à Hirtzfelden et Fessenheim. 34% des employés du projet habitent dans ces communes. ▪ Mulhouse <-> EcoRhena avec arrêt à Ottmarsheim et Chalampé. 18% des employés habitent dans ces communes. ▪ Colmar <-> EcoRhena avec arrêt à Andolsheim et Volgelsheim. 10% des employés du projet habitent dans ces communes.
    - Des aménagements modes doux permettent de relier les villages les plus proches à EcoRhena ▪ Aménagement d'une bande ou piste cyclable le long de la RD52, en prolongement de l'aménagement existant jusqu'à la ZI Koechlin ▪ Une bande modes doux sur le chemin de halage du Grand Canal d'Alsace, pour l'accès aux secteurs 4 et 5.

La présence du port est également un atout pour réduire le nombre de Poids lourds en circulation. L'étude circulation nous apprend que la circulation d'un bateau tous les 3 jours permet de limiter la circulation de 213 Poids lourds sur la même période. Le SMO favorisera si possible l'implantation dans EcoRhena des entreprises utilisatrices de l'infrastructure portuaire


IMPACT DU PROJET SUR LE TRAFIC
Périmètre du projet
Secteur de projet
+20 Trafic journalier supplémentaire à terme par rapport au Scénario de référence
800 Trafic journalier à terme avec le projet
Trafic fluvial 1 bateau tous les 3 jours
Modification du trafic
Non significative
Significative
Frontière
Limite communale
Commune de Obersaasheim
Commune de Geiswasser
Commune de Heiteren
D 468 2 200
D 52 +300 2 600
D 13 +20 800
Commune de Nambsheim
D 13 +200 700
D 13 +180 900
D 18b 1 700
D 18b +100 900
Commune de Balgau
Gd Canal d'Alsace
ALLEMAGNE
le Rhin
D 52 3 700
D 3b +260 3 000
+80 1 500
D 3b +620 3 300
Fessenheim
Commune de Fessenheim
D 468 +20 3 200
D 52 +550 3 500
0 450m 1km
Source : Trans Mobilités "Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena Nov 2020"
Fd IGN Colmar/Neuf-Brisach 3719SB
Soberco environnement

.

Ces études d'impacts en termes de trafic routier n'intègrent pas la réalisation d'une route nouvelle Est-Ouest entre l'autoroute et la zone, la réalisation de cette route n'étant pas décidée à ce stade.

7- Le projet de liaison entre la RD 52 et l'autoroute A 35

Michel Boeglin Réunion publique du 21.05.21:
j'espère que la SEMOP aboutira correctement. J'ai vu dernièrement Mulhouse, Ottmarsheim, Huningue. Ils ont également créé une société. Vous aurez une concurrence assez forte. Mais mes propos vont être basés sur l'amélioration de la desserte du territoire et des mobilités. Vous connaissez notre inquiétude, c'est le passage d'une route entre Fessenheim et Balgau : la liaison A35-RD52 qui permettra le passage des colis lourds de jour ou de nuit. (…) Le passage par Rouffach (RD83) vers EcoRhena a été étudié (…) C'était un projet. On ne sait toujours pas le devenir de cette liaison A35-RD52 qui devrait passer entre Fessenheim et Balgau et permettra aux poids lourds de circuler aisément. La preuve a été faite, les camions circulent depuis la zone artisanale d'Ensisheim, qui est une zone très importante et qui est d'ailleurs une réussite. Je souhaite la même réussite pour le secteur de Neuf-Brisach. Notre inquiétude, je dis la nôtre car je parle au nom du collectif de citoyens de Fessenheim-Balgau, c'est le passage entre nos 2 villages. Où en sommes-nous et quelle est la « destination finale » ? (…) Les routes annexes « qui existent et sont existantes ». Bon. Bien. Merci à vous.

Valérie Weiss Réunion publique du 21.05.21 :
je suis avec mon père Jean-Paul Weiss. En gros, M. Boeglin a déjà présenté ce que nous voulions aborder. Je comprends mieux maintenant votre projet et où cette zone sera. Mais là où j'ai encore des doutes c'est sur votre présentation, vous montrez comment accéder à cette zone. Moi, je pense que les routes existantes devraient être suffisantes pour ce que vous faites. Mais ce que j'entends de votre part, c'est qu'une nouvelle route c'est aussi une opportunité. Pour nous c'est clair, une nouvelle route entre Ensisheim, enfin l'A35 et la RD52, je ne pense pas que cela soit une opportunité qui va beaucoup aider au développement de votre zone et qui va créer plus de contraintes pour les habitants. Vous avez beaucoup parlé de l'écologie et comme quoi vous faites beaucoup de recherche sur l'impact environnemental. Ce que j'entends le moins, c'est l'impact sur les habitants. Comme vous dites, on est en période électorale, on ne va pas prendre des décisions qui vont fâcher les électeurs. Mais c'est clairement un problème dans votre présentation qui je trouve est très minimisé. Mais s'il y a d'autres discussions sur cette route A35-RD52, nous serons contents d'y assister.

Observation déposée le 29 Janvier 2021 à 20:39 Par Walter Jeremie 13 rue de la Hardt 68740 Balgau: *Bonjour, Une ambition pour le futur de notre territoire suite à la fermeture du CNPE OUI sans souci mais NON à une route qui passerait entre le village de Fessenheim et Balgau, qui ne ramènerait que nuisances sonores, pollutions et dangers pour les habitants et surtout pour les enfants des deux communes !!*

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 20:49 Par Klee Grégory 5 rue de la Hardt 68740 Balgau *: Bonjour, Je ne suis pas contre le développement de la zone éco-rhéna, par contre, je suis farouchement opposé à la création d'une nouvelle route entre Fessenheim et Balgau. En aucun cas, celle-ci serait une avancée écologique, bien au contraire. Cordialement*

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:17 Par GMEINDER Théo 33 , rue du château d'eau 68740 FESSENHEIM :
Je ne peux qu'approuver la création de cette ZAC EcoRhena sur notre territoire . Mais nos inquiétudes/ craintes sont orientées sur le fait que pour améliorer la desserte de cette future ZAC , vous voulez créer une route qui doit passer entre Fessenheim et Balgau à quelques dizaines de mètres des habitations des deux villages . A la lecture de votre document, vous n'en parlez pas officiellement ?.Mais pour brouiller les pistes, vous parlez simplement " voir AXE 2 " Améliorer les

dessertes . Dans votre document, vous parlez d'exemplarité, de modèle d'innovation, d'intégration, c'est beau tout ça mais d'un autre côté, vous (la CCPRB) vous vous obstinez à vouloir faire passer une route d'accès à votre future ZAC au travers de nos deux villages , on dirait que certain de nos élus sont restés dans les années 70, car à cette époque un tracé était prévu à cet endroit !!! . Alors qu'aujourd'hui en Alsace et ailleurs, on réalise des contournements de villes et villages pour soulager les riverains des nuisances du trafic intense et de la pollution des voitures et des poids lourds. Vous (la CCPRB) vous voulez faire l'inverse , on est quand même en 2021 , des solutions alternatives existent , il faut juste vouloir être exemplaire comme vous le dites .

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:27 Par Rauch Stéphanie 10 rue de la hardt 68740 Balgau :

Nous n'avons rien contre le projet de ramener du travail dans notre zone, mais habitant dans la rue de la Hardt à Balgau, où avec mon mari avons acheté une maison loin des grands trafics et villes afin d'avoir une meilleure qualité de vie nous sommes directement concernés d'un éventuel axe routier entre Fessenheim et Balgau pour crée un accès à cette zone, (Tout en sachant que d'autre tracés sont possibles). Un projet qui date depuis très longtemps dont nous n'avons pas été informés lors de l'achat du bien immobilier. Nous avons investi et si cette route ce fait nous serons forcément perdant sur notre qualité de vie et notre bien vaudra la moitié de sa valeur. En espérant que notre voix sera prise en compte. Nous restons toute fois à disposition pour un entretien afin d'éclaircir certains points.

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:51 Par Barbosa Orlando 6 Rue de la Hardt 68740 Balgau

Je me permets d'émettre une grande réserve sur le tracé de la route qui passerait à une dizaine de mètre d'habitation avec tous les désagréments causés par le trafic (nuisances sonores, pollutions et j'en passe). Tout en sachant que d'autres tracés sont possibles et engendrés beaucoup moins de tracas aux habitants.

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:59 Par Gmeinder Mylene 13 rue de la Hardt 68740 Balgau :

Il est tout à fait normal de vouloir organiser « l'après CNPE de Fessenheim », de permettre de créer des emplois en y installant de nouvelles entreprises , cependant il n'est pas normal que cela nuise aux habitants voisins , notamment nous les habitants de Balgau et Fessenheim qui somment en première ligne. En effet l'accès à cette zone , nécessite un accès facile et qui va couter le moins cher , mais au prix de notre qualité de vie ? pollution , nuisances sonores et atteinte à la santé de tous , et encore pire de nos enfants ? nous serons tous contre un axe routier séparant Balgau et Fessenheim . Une route à quelques mètres de nos maisons est tout simplement inconcevable

Observation Déposée le 29 Janvier 2021 à 22:10 :

Je suis d'accord sur le fait de vouloir développer la zone mais je suis totalement contre le tracé de la route qui devrait passer entre Balgau et Fessenheim car cela nuirait fortement à la sécurité de la population. Avec les habitations qui sont à proximité, un enfant pourrait s'approcher de la route. Cette route peut nuire à la tranquillité et la verdure que les gens viennent rechercher chez nous. Je pense qu'un autre tracé et notamment celui entre Fessenheim et Blodelsheim serait moins gênant car les habitations sont beaucoup plus loin.

Observation Déposée le 30 Janvier 2021 à 10:45 Par Marty Sébastien 21, rue de la hardt 68740 Balgau :

Un projet ambitieux et nécessaire pour le maintien d'une activité économique sur le secteur Fessenheim / Neuf Brisach. Espérons juste qu'une solution puisse être trouvée pour desservir cette zone avec une route qui ne viendra pas perturber les habitants alentour, comme c'est le cas avec le tracé proposé entre Fessenheim et Balgau, passant juste à côté du collège et de maisons

Observation déposée le 24 Février 2021 à 18:09 :

Oui pour cette zone d'activités mais non pour ce tracé de route totalement inadapté ! Il y a assez de nuisances sur lesquelles personnes ne peut intervenir pas la peine d'en ajouter ! L'on déplace la route dans certains villages pour enlever les nuisances mais l'on veut prolonger cette route à côté de maisons dans d'autres villages ! Les politiques qui portent ce projet ont-ils une once de jugeote ? Aimeraient-ils cette route collée à leur jardin ? Alors que le cancer fait rage l'on ajoute des sources de cancer directement dans des foyers ! Bref si vous acté cette route entre Fessenheim et Balgau avec la pollution

que cela engendre, si un seul enfant de nos lotissements contracte une maladie grave en lien avec cette pollution j'espère que votre vie deviendra un enfer et que vous assumerez votre choix ! Car vous avez le pouvoir de décision et quand on est politiques on fait des choix de raisons et non dangereux pour le petit peuple... d'autres tracés avec beaucoup moins de nuisances existent alors ouvrez vos yeux et soyez capable de vous regarder dans un miroir ! L'économie ne doit pas s'opposer à la santé !

Observation Déposée le 24 Février 2021 à 20:07 Par Fournier Thomas Rue du Château d'Eau 68740 FESSENHEIM :
Je ne comprends pas pourquoi ce tracé entre Balgau et Fessenheim a été décidé (Par un illuminé) L'étendu est beaucoup plus importante entre Balgau et Heiteren et des nuisances quasi inexistantes pour les riverains. Toujours un problème d'argent, dépensé le moins possible et faire une trajectoire plus directe, aux dépens des nuisances faites aux riverains.

***Observation Déposée le 24 Février 2021 à 21:20 Par Rauch Stephanie 10rue de la Hardt 68740 Balgau** :*
Bonjour Le projet d'implémentation d'une zone ne nous dérange absolument pas. Étant directement concerné par une route qui devrait passer à côté de chez nous, afin de rallier l'autoroute allemande à la A36 nous dérange beaucoup plus. Nous avons investi dans une maison à Balgau, petit village tranquille, (loin de la pollution des grands axes routiers et grandes villes, nous parlons de pollutions sonores, visuelles aussi bien qu'environnementales.) Nous nous sommes installés ici, pour offrir une vie saine à notre fille et à nous-mêmes. L'investissement ne s'arrête pas là, nous parlons aussi d'investissements financiers sur plus de 25ans tous cumulés. Combien allons-nous perdre sur notre investissement ? Nous travaillons beaucoup pour avoir ce que nous avons et tous cela pourrait être mis à néant pour une route, alors que d'autres tracés sont possibles et que personnes ne prend la peine d'explorer. Nous espérons vivement que nos voix seront entendues. Nous nous tenons à votre disposition pour tous dialogue qui pourrait être utile.

Observation Déposée le 27 Février 2021 à 05:27 :
Oui pour cette zone économique, mais un non catégorique au tracé totalement incompréhensible de la route reliant les 2 autoroutes !

***Observation Déposée le 27 Février 2021 à 14:49** :*
Je vote non à ce projet, je souhaite offrir un avenir pérenne à mes enfants sans avoir à traverser un grand axe, synonyme de danger, d'insécurité et de nuisance sonore, qu'il fait bon vivre en campagne et il faut que ça le reste !!

***Observation déposée le 27février 2021 à 16h55 Par Marty Valentine 21 rue de la Hardt 68740 Balgau** :*
Je suis pour le développement de l'économie locale et régionale. Mais cela doit se faire en concertation avec les habitants et les élus locaux. Pour le moment on nous impose plus qu'on ne communique. Malheureusement dans les décisions prises je suis directement impactée par cet axe routier qui passera à quelques mètres de ma maison à Balgau. Il existe d'autres solutions qui doivent être écoutées.

***Observation Déposée le 22 Mars 2021 à 17:25 Par FANTETTI Dominique 13 RUE DE LA GUADELOUPE 68740 FESSENHEIM** :*
Je ne suis pas contre le développement de la nouvelle ZONE , par contre le tracé de la route entre deux villages n'est pas admissible. Les raisons sont d'autre sécuritaire, de nuisances, de pollution atmosphérique etc. Il est impensable, alors qu'il y aurait d'autres alternatives possibles

Observation Déposée le 24 Mars 2021 à 22:48 Par Collectif de citoyens Fessenheim - Balgau Michel B. 5 rue Marie Galante 68740 FESSENHEIM :
Vous présentez un bon projet pour le territoire mais nous restons interrogatifs sur les accès en mobilités à la zone EcoRhena. Veuillez trouver en pièces jointes l'avis du collectif de citoyens de Fessenheim-Balgau, axé particulièrement sur la liaison A35 - RD52 - A5 et sur le contournement de Fessenheim. Vous trouverez en pièces jointes l'Avis sur 6 pages et un dossier annexé sur 7 pages.

Observation Déposée le 25 Mars 2021 à 13:57 Par Bellicam Arsene 17 rue de la Guadeloupe 68740 Fessenheim

Tout à fait d'accord pour le développement du territoire, mais malheureusement pas ce tracé ! Qui va nous polluer nos deux villages, sans compter les nuisances et autres traumatismes pour l'humain. Il vaudrait mieux mettre des choses en place dans un futur sans polluer cette planète.

Observation Déposée le 25 Mars 2021 à 23:4 Par MEYER Stephanie 25 rue de Fessenheim 68740 Balgau :

Le bassin de vie a besoin de compenser la perte des emplois générée par l'arrêt définitif de la production d'électricité à la centrale nucléaire. L'aménagement de la zone EcoRhena est un levier important pour y parvenir et engager la dynamique du territoire. Néanmoins le projet présenté me conduit à réaliser les observations suivantes : - la limitation de l'étalement foncier pour l'habitat a fait l'objet d'objectifs chiffrés contraignants dans le projet de PLUI de la communauté de communes du pays de Brisach (nombre de logements par hectare, limitation importante des surfaces constructibles). Dans ce projet, il est dommageable qu'une démarche similaire ne soit pas engagée pour limiter l'étalement foncier pour motif économique. Par exemple, prise en compte du nombre d'emploi créé sur le territoire par surface utilisée. Pourtant dans le SRADDET Grand Est territoire il est précisé qu'il y a une consommation foncière importante pour l'accueil d'activités économiques (37 % des surfaces artificialisées entre 2009 et 2014) alors que le nombre d'emplois a régressé de 1 % dans le Grand Est. le développement d'une activité portuaire va forcément aboutir au développement du trafic routier (PL principalement) sur le territoire. En effet, le transport sera multimodal (trafic fluvial puis atteinte du lieu final en trafic routier ou inversement). Même si le trafic fluvial va fortement limiter les distances effectuées par route, le trafic routier va générer des nuisances pour les populations riveraines et des risques complémentaires qui me semblent insuffisamment développés dans ce projet (lieu de passage, quantification des flux…).

Les routes d'accès à cette zone posent également questionnement. Dans le projet, il est simplement spécifié des carrefours d'accès à la zone EcoRhena sans que soit précisé leur tracé vers les villes/villages. Par exemple, sur l'un des plans, il y a un accès à la zone EcoRhena par un carrefour situé entre la RD52 et la route donnant vers Balgau. La route actuelle tient plus du chemin agricole que d'une réelle route. Cela sous-entend donc des aménagements routiers autour de la zone. Aménagements pour lesquels les riverains n'ont pas de visibilité et qui ne sont pas développés dans ce projet. Autre exemple, rien n'est mentionné concernant le projet de route reliant la A36 et la A5. Pourtant cette route est directement liée au projet EcoRhena, puisque destinée à desservir la zone industrielle. A ce jour, le tracé entre Balgau et Fessenheim à la préférence de certains élus sans que les citoyens n'aient été consultés et sans que soit pris en compte l'impact sur les riverains. Une route à proximité immédiate d'habitations va générer : - Des nuisances sonores, - De la pollution atmosphérique alors même que l'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique et environnementale - Des risques de sécurité routière liés à la cohabitation d'un trafic routier de PL avec des modes de circulation doux. Il y a une circulation pédestre et cyclable importante entre les 2 villages qui est accentuée par la présence d'une piste cyclable, d'un collège, d'habitations (lotissement) à proximité immédiate du tracé envisagé. Des alternatives permettant l'accès facilité à la zone EcoRhena et la préservation du bien-être des populations existent et doivent être recherchées. L'Homme est également un être vivant qui doit être préservé dans son milieu.

Observation Déposée le 02 Avril 2021 à 12:24 Par WEISS Jean-Paul 70 route de Bâle 68740 Balgau

Le projet EcoRhena répond à un besoin de notre territoire. Néanmoins mes observations sont les suivantes : - la gestion du port a été confiée à 51% à une entreprise allemande. Même si les partenariats franco-allemands sont positifs pour notre région, un port reste un enjeu stratégique pour lequel les établissements publics auraient dû conserver la majorité des parts. - Dans le projet EcoRhena, les objectifs affichés sont « la réalisation d'une opération exemplaire sur le plan environnemental » et « la réduction de gaz à effet de serre ». Pourtant en même temps, une liaison de la A5 à la A36 est envisagée entre Fessenheim et Balgau pour desservir cette zone industrielle. Cette route passerait à proximité immédiate de secteurs pavillonnaires, d'un collège et d'une piste cyclable. Cela va générer des nuisances (sonores, sécurité routière, qualité de l'air...). Le projet exemplaire s'arrête t'il aux carrefours d'accès à la zone EcoRhena? - Enfin, sur le plan de présentation du projet §6, un carrefour est envisagé à hauteur de la commune de Balgau au niveau de la RD52 qui débouche sur un chemin actuellement rural. D'autres aménagements routiers seraient-ils envisagés, sans consultation du public ?

Observation Déposée le 09 Avril 2021 à 21:58 :

Comment peut-on parler de projet environnemental et proposer une route entre Balgau et Fessenheim qui n'amènera que nuisances sonores, pollution et effets nocifs sur la santé des riverains !! Tant de raisons qui font qu'un tel projet est

inconcevable et inimaginable pour les habitants de Fessenheim et Balgau !! Développer un bassin d'emploi pour l'après centrale sans souci mais pas au détriment de la santé et la tranquillité des habitants !!!

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 06:19 :
Je suis contre la nouvelle route dont le tracé est prévu entre Fessenheim et Balgau.

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 10:22 Par Cordonnier Raphael 8 rue de la Hardt 68740 Balgau :
Nous parlons de zone éco responsable, cela est une excellente idée, sauf qu'hormis utilisation du canal Fluvien, rien n'est eco responsable et certainement pas une route ou milieu des habitations Je pense qu'il existe d'autre moyen plus écologiste. Mise en place d'une desserte ferroviaire sur le tracé existant au milieu des champs. Les gens ne veulent plus utiliser leurs voitures, les camions sont des trop gros polluants. Avec la route EDF et à 10min des deux autoroutes, il n'y a pas de problèmes pour se rendre dans la zone, cela ne sert à rien d'investir dans ce mode de réseau Il faut développer ce qui n'est pas en place pour attirer

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 12:44 :
Un axe afin de relier les autoroutes pourquoi pas. Mais venir couper l'axe entre Fessenheim et Balgau afin de favoriser le transit des poids lourd est un non-sens. C'est une zone d'habitation et les nuisances ainsi que les problèmes de sécurité liée à un grand axe routier sont inconcevable en cette endroit paisible partagé par tous entre les deux villages, cette piste cyclable représente un véritable lieu de promenade et un accès privilégié au collège pour de nombreux élèves. Pensons à l'écologie et a nos enfants, au bienêtre des citoyens, un autre tracé est envisageable.

***Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 13:32** :*
Non nonnnnn et encore non ... ????????????

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 14:05 Par Guigue David 2 rue de la Hardt 68740 Balgau :
Faire une zone économique est intéressante pour la région de Fessenheim, en revanche, il ne faut pas que ce soit au détriment des riverains. Nous avons entendu parler d'un axe routier entre l'autoroute A35 et A5 qui serait susceptible de passer entre Fessenheim et Balgau. Il est complètement impensable de faire passer une route aux fenêtres des riverains au moment où l'on parle des maladies liées à la pollution pour les habitants. J'espère que ce projet sera mieux réfléchi et qu'il n'imposera pas aux riverains des désagréments qui les obligeraient à fuir cette zone à ré dynamiser et qui serait l'inverse de l'effet voulu.

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 14:19 :
Reporter les nuisances ailleurs au détriment d'autres citoyens, elle est belle et simple la solution proposée ! Il suffit juste de jeter la patate chaude à un autre endroit où vous n'êtes plus concernés ... Bravo !!

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 14:26 Par PERRIER PATRICK 17, rue de la Hardt 68740 BALGAU (68740) :
La future zone EcoRhena dont l'activité portuaire attirera de grandes entreprises dont la logistique nécessitera un trafic routier tous véhicules confondus très intense, sans compter le transport de colis lourds et celui de déchets radioactifs dû au démantèlement de la centrale nucléaire de Fessenheim. Cependant il existe pourtant déjà une liaison routière joignant Chalampé à Mulhouse (Ile Napoléon- Croix de la Hardt) par laquelle l'A36 et l'A35 peuvent relier l'A5 en Allemagne sans parler de la jonction également possible via la D19 L'argument avancé est celui concernant l'amélioration de la desserte du territoire et des mobilités, autrement dit la fameuse liaison A 35 / A5 en étude depuis 2018 tout comme d'autres variantes différentes pour rejoindre cette zone d'activité. Pourtant la D415 reliant l'A35 à COLMAR est déjà prévue pour le transport des colis-lourds avec d'importants travaux effectués à cette intention en 2018, tout comme la D52. Là où il n'y avait que champs, de nouveaux lotissements ont été construits, un collège a vu le jour, la commune de Fessenheim a aménagé un square pour les enfants, une mare, sans oublier la piste cyclable qui s'est étendue pour le plaisir de tous. Alors pour quel motif les instigateurs de ce projet veulent-ils tout détruire ? Pourquoi cet axe routier devrait - il passer spécialement entre les communes de Balgau et Fessenheim, sur le banc communal de Balgau, aussi proche des habitations de Balgau comme de Fessenheim ? Pourquoi et surtout sur quel motif, aujourd'hui ou tout est axé sur des principes de santé, de sécurité et de

sauvegarde de l'environnement, une route qui une fois référencée et connue deviendra un axe prioritaire de circulation pour tous les véhicules, devrai mettre en péril les vies d'adultes et d'enfants (Pollutions, nuisances sonores, augmenter le risque accidentogène etc.…), sans oublier la faune et la flore environnante ? A cela s'ajoute la dévalorisation financière sur les biens immobiliers de gens qui pour beaucoup n'avaient jamais, lorsqu'ils ont acheté leurs terrains, été informé de ce projet en suspens depuis tant d'années ! Une autre variante existe : - Une extension du tracé n° 4 en bleu sur le plan de l'étude de L'ADAUHR en direction du Sud pour rejoindre la limite du ban de Blodelsheim. Le fait de se diriger vers le sud en direction de la Zone d'Activités de la Hardt à Blodelsheim, permettrait à diverses entreprises et structures d'être alors accessible grâce à ce tracé, tout en permettant de maintenir l'accès A 35 par la D2 et D3bis jusqu'à l'entrée de Fessenheim. Cette solution de tracé a l'avantage de ne traverser aucune parcelle agricole, ni aucune installation d'irrigation, elle les côtoie en parallèle aux extrémités et de surcroît aucune habitation n'est impactée. Et je reste persuadé qu'en cherchant bien il existe encore d'autres solutions ! Je suis pour l'après Fessenheim, la dynamisation de nos communes, mais pas à n'importe quel prix ! Une route peut être utile mais pas sur ce tracé, pas entre Balgau et Fessenheim et surtout pas devant nos jardins !!!

Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 15:16 Par BELLICAM ANAIS 5 rue des Cerisiers 68600 VOGELGRUN :
OUI : à une alternative économique pour pallier à la fermeture de la Centrale Nucléaire MAIS FERMEMENT NON : à cette aberration d'axe routier entre Balgau et Fessenheim !!! Pense-t-on aux riverains !!! J'ai grandi dans la maison qui serait la première attenante à cette route et mes parents y vivent encore. Je suis aujourd'hui élue à la Commune de Vogelgrun et je ne PEUX PAS comprendre que l'on puisse à ce point vouloir nuire aux citoyens qui sont fidèles à cette commune depuis 35 ans ! Une honte ! Quel est l'argument incontestable qui fait que l'on créerait cette route entre Balgau et Fessenheim, à 10 mètres des habitations, plutôt qu'entre Fessenheim et Blodelsheim, séparés de 3 kms !!! Sauver l'économie du village oui mais pas au détriment des gens ! C'est NON ! Salutations

Observation déposée le 11 avril 2021 à 21h18 par PA
Il est certes intéressant de vouloir développer une zone économique cependant est-ce que cela doit se faire au détriment de la sécurité et du bien-être des habitants ? Certainement pas. Une route aussi proche des habitations serait un grand danger pour les habitants et notamment pour les enfants. La qualité de vie temps appréciée serait détériorée. Le tracé entre Fessenheim et Balgau n'est à mon sens pas le meilleur. Il en existe d'autres moins dangereux.

Observation Déposée le 12 Avril 2021 à 10:11 Par Schrempp Rebecca et Ivan. *:*
Nous habitons actuellement dans un village où nous avons acheté un terrain pour une qualité de vie, sans que qui que ce soit nous informe d'un projet de route en suspens depuis de nombreuses années ! Ce projet d'axe routier important qui devra passer entre les communes de Fessenheim et Balgau, sur le banc communal de cette dernière, à proximité de lotissements, vient entacher cette sérénité. Qu'un projet d'axe routier permettant de relier l'A35 à l'A5 en Allemagne voit le jour et d'alimenter la future zone EcoRhena, pourquoi pas, il faut bien évoluer et construire l'après centrale...Mais pas à cet endroit, ni dans de telles conditions ! D'autant plus que la zone économique en développement sur la commune d'Ensisheim laisse présager un trafic routier d'une ampleur énorme...et l'on ne parle que des poids lourds auxquels le flux des autres usagers de la route va s'ajouter ! D'autres solutions existent et ont été proposées ! Nous ne sommes pas opposés à cette route, nous ne voulons juste pas qu'elle soit construite sur ce tracé entre Balgau et Fessenheim.

Observation Déposée le 12 Avril 2021 à 22:43 Par Barbosa Orlando 6 rue de la hardt 68740 BALGAU *: Bonjour, Etant un habitant de Balgau, limitrophe à Fessenheim, nous voyons d'un très mauvais œil que le tracé routier qui passe entre les villages de Balgau et Fessenheim soit encore d'actualité alors que d'autres tracés seraient plus adaptés à garder notre cadre de vie actuelle que nous avons choisi sans avoir été informé qu'une telle route pourrait être construite devant notre porte. Nous pensons que les autres tracés conviendraient mieux pour desservir cette zone EcoRhena. En effet nous ne sommes pas contre la zone ni la route mais nous aimerions garder le cadre de vie actuel que nous avons choisi. Les nuisances sonores et environnementales ne sont pas les conditions que nous voulons et que nous répétons ne pas avoir choisi pour notre famille. Salutations.*

Observation Déposée le 12 Avril 2021 à 23:10 Par F Valérie Habitant à Balgau :

je suis totalement contre le tracé entre les 2 villages de Balgau et Fessenheim estimant trop dangereux ... Car Fessenheim est un Village où nous allons pour presque tout aller faire ses courses au Super U à la boulangerie à la poste à la pharmacie etc ....au collège pour les plus jeunes aussi bien en vélo qu en voiture pour tout le monde aussi bien les adultes que les enfants ... Cette route ...annoncerait un trafic intense .... camions ... poids lourds qui serait très dangereuse pour notre sécurité polluante .. au vue du trafic ...avec beaucoup de nuisances .... En plus des habitations proches s y trouvent un lotissement aussi bien coté Fessenheim que Balgau Pourquoi séparer 2 villages maintenant et avoir laissé construire .....je trouve cela aberrant .. alors qu'il y a d 'autres axes possibles .....voir autres tracés.... et cela ne manque pas. Nous avons fait le choix d'habiter à la campagne au calme à 30 mn de 2 grandes villes Colmar et Mulhouse pour avoir le calme .... Voilà

Observation Déposée le 13 Avril 2021 à 07:20 Par Rauch Stephane 10 rue de la hardt 68740 Balgau : *Suite à la dernière close qui a était mise sur ce site, je tien rappelé qu'une route de grand passage entre Fessenheim et BALGAU pourrais avoir un effet dévastateur pour notre rue et les environs, en premier lieu les champs même où cette route dois être aménagée (en pensant bien évidement à la phone et la flore) Je répète que la zone ne gêne de loin pas, mais une route a cet endroit ? alors que d'autres tracés sont possible?*

Observation Déposée le 14 Avril 2021 à 10:24 :
Ce projet est intéressant mais surtout pas avec le tracé entre Balgau et Fessenheim ! Des routes sont détournées car elles amènent un trafic trop dangereux et dense dans certains villages, l'intelligence de nos politiques serait d'anticiper cette problématique avant de choisir le tracé ! Celui entre Blodelsheim et Fessenheim semble le tracé la plus logique. Alors en temps que décideurs montrez nous que la santé des riverains compte pour vous !

Observation:
Projet intéressant d'un point économique pour le développement de notre territoire ainsi que pour combler le vide de la centrale nucléaire. Mais un tracé beaucoup trop dangereux entre les communes de Balgau et Fessenheim qui va engendrer des nuisances sonores et toxicologique avec un trafic composé à 70% de camion.

Observation:
Route inutile, vive la pollution

Observation:
Projet qui se veut intéressant mais qui débouchera forcément sur une multiplicité des allées et venues.
Les études pour menées pour permettre l'accès à cette zone parle d'une route entre Balgau et Fessenheim, on peut donc dire une route qui traverse en plein milieu d'un village. A l'heure actuelle, on dépense des millions pour faire dévier des axes routiers gênant la population et aujourd'hui on veut dépenser des millions pour desservir une zone qui l'est déjà et qui sera contraignante pour tout le voisinage.

Observation déposée Par SCHMIDT Régis 23A rue de Fessenheim 68740 BALGAU :
Il est important de rappeler que ce projet de route entre Balgau et Fessenheim était déjà présent dans certaines discussions, dès les années 70.
Il revenait de manière cyclique tous les 10 à 15 ans !
Force est de constater que notre communauté de communes et sa centrale nucléaire ont largement su s'en passer sans aucun préjudice/handicap économique à ma connaissance.
Qu'avec la fermeture de la centrale nucléaire, on se soucie tous de l'attractivité économique de nos belles communes, c'est tout à fait légitime mais en quoi cette attractivité économique serait obligatoirement synonyme de modes de déplacement d'un autre temps, d'un autre âge !
Monsieur Le Président, surtout, n'invoquez pas la notion d'INTERET GENERAL ! Cette notion est l'argument de gens qui n'en ont justement pas d'autres.
Même si je prends tous les jours la liaison Fessenheim-Ensisheim depuis 20 ans sans n'avoir jamais eu à constater la moindre difficulté de fluidité de trafic, je ne suis pas foncièrement contre ce projet de route mais contre ce tracé au même titre que nombre d'entre nous.

NON, dire cela, ce n'est pas faire preuve d'égoïsme et simplement vouloir reporter les nuisances vers d'autres car, de toute façon, les nuisances, nous en serons au final tous impactés.
Conscient de la difficulté des décisions que vous aurez à prendre, veuillez agréer mes salutations distinguées.

Observation Déposée le 15 Avril 2021 à 16:54 Par Alsace Nature 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG :
Enfin, nous avons relevé que localement la question de la desserte routière soulève de nombreuses oppositions des riverains. Nous soulignons que toute nouvelle desserte routière devrait faire partie intégrante du projet et ne pas être étudiée de manière distincte. Les impacts de cette desserte sur l'environnement devraient être étudiés concomitamment à ceux de la ZAC, ne serait-ce qu'à travers une analyse des effets cumulés.
Si un tel projet devrait voir le jour, nous tenons à vous faire part que notre fédération s'y opposera. Nous ne pouvons qu'encourager le syndicat à privilégier dans tous les cas l'aménagement des voiries existantes.

De nombreuses remarques, positions, oppositions ont été formulées sur le sujet, qui montrent la sensibilité des habitants à cette opération. L'aménagement de cet axe ne fait pas partie du dossier soumis à la concertation publique, et n'est pas de la compétence du SMO pour la gestion du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. A ce stade, aucune étude technique précise n'a été réalisée, et seuls deux principes ont été actés :

- Les aménagements devraient porter principalement sur des contournements de villages
- La circulation serait limitée aux véhicules légers

Une fois le projet défini précisément, une enquête publique permettra de consulter la population et de valider ou non l'utilité publique du projet.

8- Le volet social du projet

Julien SCHMITT (conseiller municipal à Nambsheim) Réunion publique du 26.05.21 :
je voulais parler de l'aspect social du projet car l'aspect environnemental a déjà été développé. Les entreprises sont de plus en plus intéressées par ce volet qui fait partie en fait de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Est -ce que vous avez imaginez des choses par rapport à l'arrivée de ces nouveaux salariés, comment les intégrer aux communes, sachant que le PLUi n'est pas extensible non plus en termes de foncier ? Comment les intégrer sur toutes les communes et pas que sur une seule ? C'est vital pour nous d'accueillir des nouvelles personnes, des futures familles, notamment pour les écoles.

Julien SCHMITT (conseiller municipal à Nambsheim) Réunion publique du 26.05.21 :
il faudra être attentif à la RSE des entreprises, notamment pour les espaces culturels.

Le volet social du projet est d'avantage du domaine de la Communauté de Communes que du SMO. La Communauté de Communes Pays Rhin Brisach intervient ainsi pour mettre en œuvre une revalorisation dynamique du territoire, pour soutenir l'offre de commerces et l'offre culturelle et ainsi améliorer l'attractivité du territoire. Cette dernière dépend de l'offre d'emplois, mais aussi des conditions offertes aux familles des salariés, les écoles, les crèches… La communauté de communes intervient par exemple sur le périscolaire en dotant les communes de moyens financiers. Elle a la volonté de maintenir l'activité des écoles. Elle a également développé Art'Rhena pour dispose d'une offre culturelle pour la population qui est aujourd'hui obligée d'aller sur Strasbourg, Mulhouse et Colmar : l'accès à la culture est un des aspects importants qui est aujourd'hui demandé par les

entreprises qui préfèrent adosser leur nom à une opération du type culturel que mettre un panneau publicitaire autour d'un terrain de foot.

Il faut aussi trouver des solutions de logement en locatif ou en propriété pour pouvoir répondre aux besoins des nouveaux arrivants.

La Communauté de Communes s'appuie également sur Pôle Emploi pour une adaptabilité des postes offerts aux compétences des gens en place, car il est souvent difficile de mettre en rapport l'offre et la demande par rapport aux secteurs de compétences retenus.

La communauté de communes encourage enfin la Responsabilité Sociale et Environnementale des entreprises et favorise ainsi leur implication dans le tissu local. Elle proposera ainsi aux sociétés venant s'implanter dans EcoRhena de créer une conciergerie à l'image de ce que faisait EDF pour ses salariés. Avec la fermeture du CNPE nucléaire, ce service ne sera plus mis en place localement. Dans le cadre de l'accompagnement endogène des entreprises (1000 établissements) du territoire, la communauté de communes a par exemple fait une présentation de la conciergerie aux entreprises industrielles du nord du territoire. Les entreprises qui vont s'implanter dans les secteurs 1, 2 et 3 pourront apporter ce genre de services soit seule(s), soit mutualisé entre elles. Le concessionnaire d'aménagement qui répondra à la consultation du SMO proposera un projet d'aménagement qui soit aussi intéressant sur le plan sociétal et attractif pour les salariés.

9- Le cout du projet

Samuel (chat) Réunion publique du 25.05.21 :
quelle est l'estimation du cout de projet d'aménagement ?

Le SMO ne dispose pas à ce jour des éléments définitifs composant le cout de l'opération. Le cout va dépendre de l'ensemble des dépenses liées aux terrains, travaux, mesures compensatoires (qui peuvent être des dépenses relativement élevées). Aujourd'hui, cela nous donne un budget estimatif entre 12 et 15M d'euros. Le budget prévisionnel vous sera communiqué dès que possible sur le site dédié à la concertation.

10- L'agrandissement du port

Stéphanie Meyer Réunion publique du 25.05.21 :
si vous avez un projet d'agrandissement du port, c'est je suppose parce qu'il y a des débouchés déjà connus, donc le port n'est qu'un point d'étape et donc les colis viennent ou vont quelque part et je n'ai pas vu dans l'étude le flux routier qui est envisagé et quels seront les axes de passages même si j'ai bien compris que pour le moment vous privilégier la CD52.

Observation par LAEMLIN Pascal 12 rue Albert SCHWEITZER 68740 BALGAU :
Le SMO sera-t-il l'unique gestionnaire de la nouvelle zone portuaire ?

Observation Déposée le 15 Avril 2021 à 16:54 Par Alsace Nature Alsace Nature 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG :

L'aménagement d'une zone portuaire et de quais de charge/décharge semble pertinent, mais cet aménagement devrait être davantage justifié au regard des projets similaires récents ou en cours d'étude dans les zones portuaires de Lauterbourg, Strasbourg, Colmar, Hombourg/Niffer et Huningue. Une approche globale sur toute la bande rhénane alsacienne nous parait indispensable.
Dans ce contexte, le port prévu au sud de la ZIMR dans la M2A serait-il toujours justifié ?

Observation Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :
Projet de port Rhénan = cheval de Troie pour le Technocentre : retraitement de déchet radioactif

L'extension du port Rhénan porte sur un périmètre qui n'est pas compris dans celui du projet de ZAC EcoRhena. Il n'est donc pas concerné par la concertation publique sur la ZAC. Les travaux correspondants sont par contre inclus dans la demande d'autorisation environnementale. A ce titre, ils seront soumis à une enquête publique qui devrait se dérouler à l'automne 2021.

Les principes d'aménagement de la zone portuaire sont décrits ci-dessous.

Les secteurs 4 et 5 (40572m² et 58279m²)

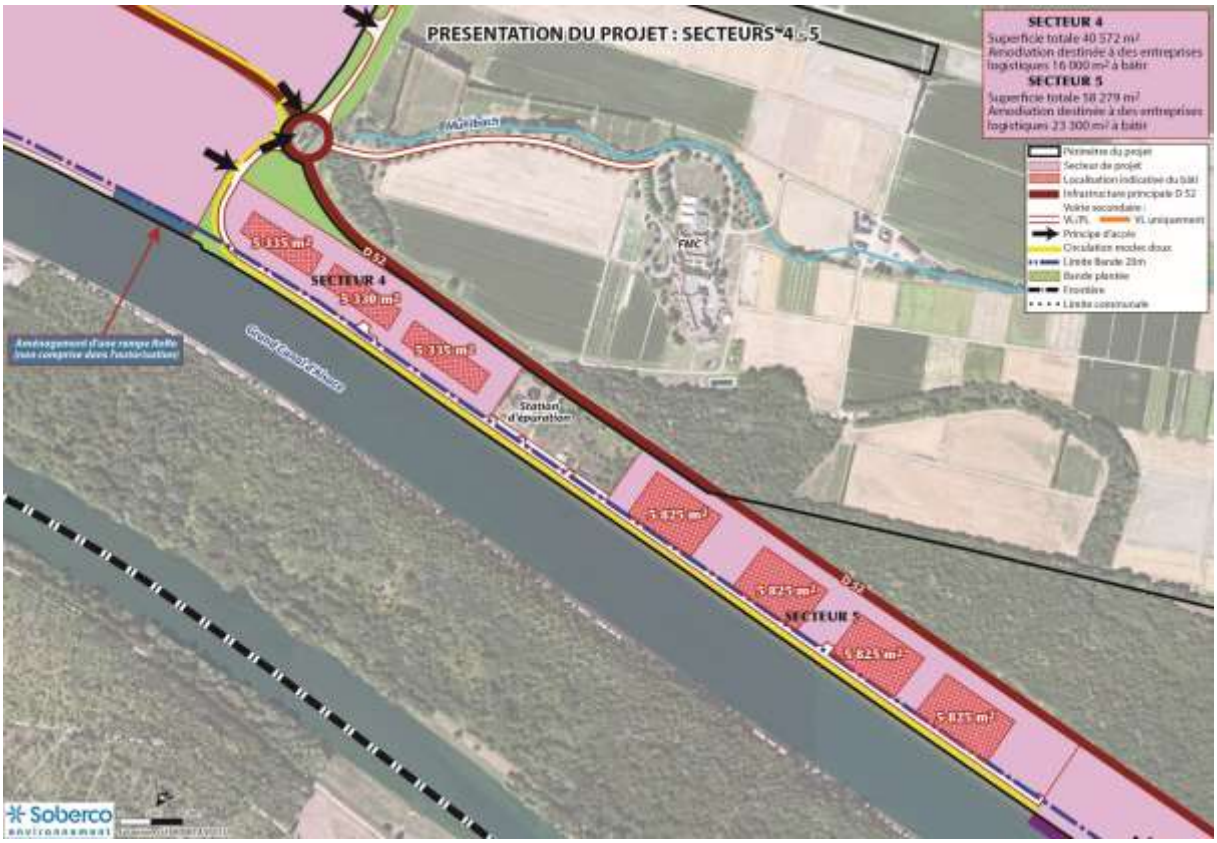
Ces secteurs seront amodiés aux entreprises. Cela représente 13ha de terrains dont les locations permettront de conforter l'activité landlord et permettront au concessionnaire de disposer de ressources stables et indépendantes du trafic. Ces secteurs peuvent porter respectivement 16000 et 23000m² de bâtiments. Leur accès se fera par le giratoire existant au sud et une voie empruntant la bande de 20m longeant le canal. Cette voie en impasse permettra cependant un accès réglementé aux secteurs 6 et 7. La partie non utilisée de cette bande sera végétalisé et utilisée pour les mobilités douces. Le découpage parcellaire est libre, ces parcelles seront minéralisées.

Les secteurs 6 et 7 : la plateforme multimodale et plateforme colis lourd

La plateforme multimodale (secteur 6)

La réalisation d'un nouveau quai et d'une plateforme multimodale permettra de développer une activité de manutention répondant notamment aux besoins des entreprises implantées dans la zone EcoRhena. Cet investissement constituera le deuxième volet de la dimension multimodale de la zone. L'investissement comprendra :

- La réalisation d'un terre-plein et d'une plateforme destinés au stockage, à la manutention ou aux réponses aux besoins des clients en termes logistique (location courte durée 2 ou 4 ans)
- La réalisation d'un nouveau quai de 130 m
- La mise en place des moyens de manutention
- Deux bâtiments de stockage, d'une superficie de 6500m2 chaque, seront réalisés dans la zone. Les capacités de stockage représenteront :
- 125 000 tonnes en extérieur
- 85 000 tonnes dans les entrepôts



La plateforme colis lourds (secteur 7)

Le site d'implantation du terminal colis lourds au Port Rhénan a été dicté par les contraintes de circulation des convois exceptionnels. La construction d'une plateforme colis lourds dans la zone EcoRhena permettra de bénéficier de toute la place nécessaire à cette activité alors que le maintien de son implantation dans le port actuel serait contraignante pour les activités existantes.

- Cette zone située la plus au Nord possèdera une entrée spécifique avec tourne à gauche et tourne droite de longueurs permettant le stockage de quatre poids lourds (100m de longueur). Cette entrée sera en mesure d'accepter des convois allant jusqu'à 115m de long.
- Un quai de chargement d'une longueur de 130 m ainsi qu'une zone de chargement devant accueillir le moyen de levage des colis lourds sont prévus.
- Une grue de levage de 800 tonnes sera installée sur le site

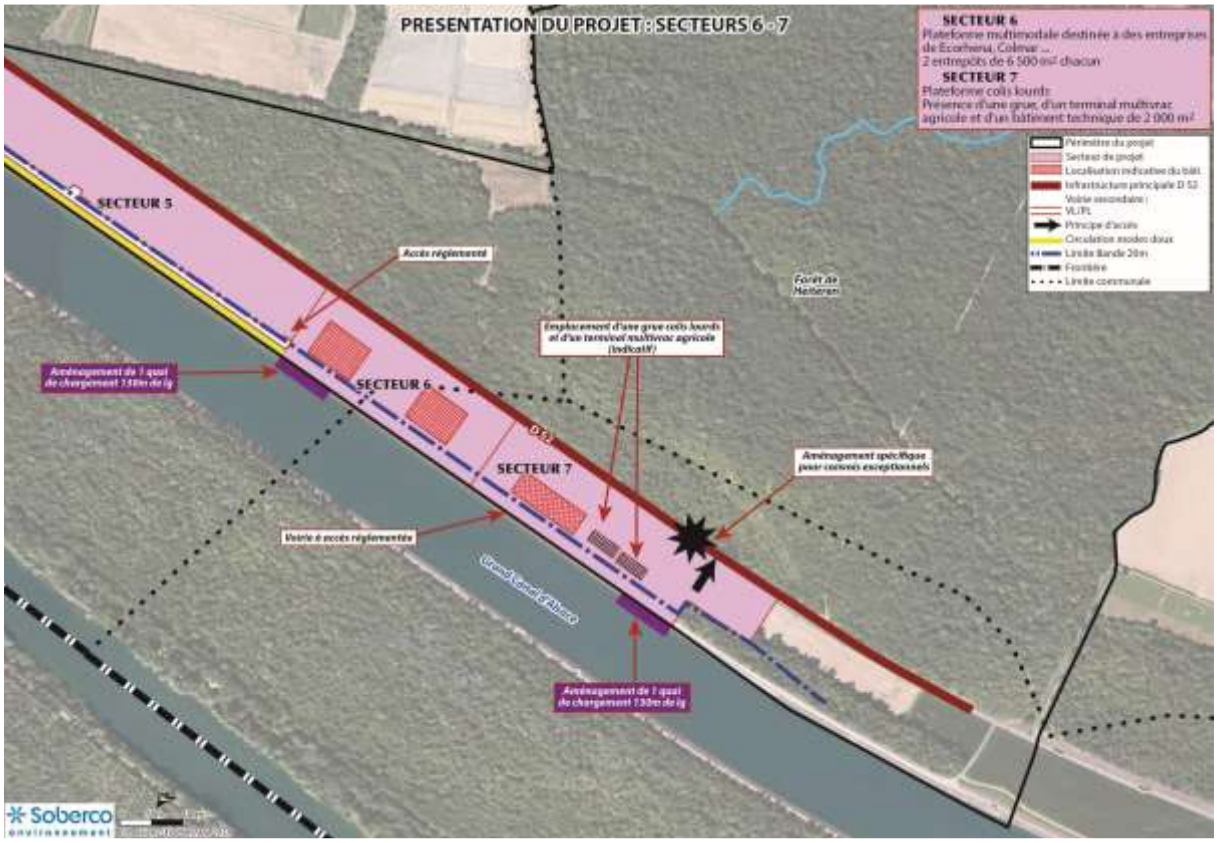
Le poids unitaire des colis lourds varie actuellement de 150 à 430 tonnes.
Les prévisions pour 2021 correspondent à plus de 100 colis pour un poids total de plus de 30 000 tonnes.

Le terminal agricole multi vracs (secteur 7)

Le secteur 7 accueillera également un terminal multi vracs agricole.
Ce terminal aura vocation à capter des flux de tous produits vracs ou palettisés craignant l'humidité, tels que les coproduits agricoles (par exemple, fourrages pour animaux tels que tourteaux de soja, de colza ou de tournesol issus des meuneries) et de développer des prestations annexes de stockage et d'ensachage d'engrais. Il présentera un avantage pour les utilisateurs locaux, leur permettant de réduire l'empreinte carbone de leurs approvisionnements. Les utilisateurs du sud lorrain (Vosges-Sud,

Meurthe & Moselle et Haute-Marne) constituent également un potentiel de développement. Il complèterait les activités céréalières préexistantes à Colmar ou sur le port de Mulhouse.
D'une superficie de 2 Ha le terminal multi vracs sera composé de :

- 1 Poste de chargement équipé de 5 ducs d'albe
- 2 entrepôts vrac sec de 6500 m² chacun, équipés de panneaux photovoltaïques
- 1 grue hydraulique sur pneus type 65 tonnes
- 1 bande transporteuse couverte



11- La prise en compte des contraintes liées à la concession hydroélectrique

Observation déposée par Anne Reeb Déléguée Territoriale Rhin EDF - Hydro Est Mission Appui Territoire Environnement Concessions 54 avenue Robert Schuman 68050 MULHOUSE CEDEX :

Dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement EcoRhena, je vous communique les remarques d'EDF Hydro Est :

EDF est concessionnaire hydroélectrique de la concession de Vogelgrun en vertu du décret du 30 juin 1962. L'emprise immobilière de la concession hydroélectrique est constituée du Grand Canal d'Alsace et de terrains contigus nécessaire à l'exploitation. Le projet ECORHENA se développera partiellement sur ces immeubles relevant à la fois du domaine public hydroélectrique et du domaine public fluvial, les modalités techniques et financières devront donc être cadrées par une convention conformément aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques.

EDF est engagé au service du développement des territoires qui accueillent ses installations, en cohérence avec sa responsabilité d'hydro-électricien et son engagement de service public. Dans cet esprit, EDF souhaite contribuer à la

création de valeur d'emploi dans les territoires et souhaite accompagner le développement de projets autour de ses aménagements.
Dès le début de l'année 2021, des contacts ont été pris entre la Communauté de Communes Rhin Brisach, VNF, le SMO et EDF pour initier les bases de communication et d'échanges réguliers d'informations de manière à ce que cet important projet pour le territoire puisse se développer harmonieusement en tenant compte des enjeux de tous les acteurs.
La présente enquête publique est l'occasion pour EDF d'attirer l'attention sur les principales contraintes liées à l'activité de production d'électricité.
Afin de mesurer l'interaction de ce projet avec l'exploitation de la concession hydroélectrique, EDF demande :
- *à avoir une copie intégrale du projet de cahier des charges du futur concessionnaire portuaire.*
- *que les études réalisées par le futur concessionnaire portuaire prennent en compte la présence et le mode de fonctionnement et d'exploitation des équipements et des ouvrages existants à proximité appartenant à EDF. Ces études devront également démontrer l'absence d'impact des ouvrages prévus vis-à-vis des équipements et des ouvrages EDF et être validées par la DREAL, EDF entendu. Cette remarque vaut pour la mise en place ou le retrait éventuel d'éléments (ducs d'Albe par exemple) impactant les dispositifs d'étanchéité des digues. Conformément aux nouvelles dispositions du Code de l'énergie (R521-40), si les travaux de la concession portuaire modifient la géométrie, le niveau de sûreté, ou la fonctionnalité des ouvrages de la concession hydroélectrique, le futur concessionnaire portuaire devra apporter tous les éléments nécessaires à EDF afin qu'un dossier d'exécution soit soumis à la DREAL par EDF.*
- *Dans le cadre de la surveillance et de la maintenance des ouvrages hydroélectriques, EDF et ses prestataires doivent pouvoir accéder en véhicule à tout moment et sans restriction à la rive gauche du Grand Canal d'Alsace. Par conséquent, sauf autorisation formelle préalable écrite de la part d'EDF, une bande de 10 mètres de largeur mesurée depuis la crête du talus coté Grand Canal d'Alsace devra rester libre de toute installation sur une hauteur de 7 mètres. Dans le cas où l'installation de projet ne permettrait pas à EDF de pouvoir pleinement réaliser cette mission liée à l'affectation hydroélectrique, la charge d'exploitation, de surveillance et de maintenance devrait être transférée au concessionnaire portuaire.*
- *Pour des raisons de sûreté associées à l'exploitation des aménagements hydroélectriques, les profils des terrains existants devront être conservés. Toute modification des profils existants devra faire l'objet d'une instruction soumise à l'accord préalable express de la DREAL, EDF entendu.*
- *Le concessionnaire portuaire prendra en charge l'entretien de la digue rive gauche du Grand Canal d'Alsace dans la limite de la concession qui lui sera accordée ou a minima sur 20 mètres en amont et 20 mètres en aval des ouvrages créés (pontons, mur de quai ou postes de chargement…), et ce de la crête de berge au plafond du canal, tous les parements concernés, quelle que soit leur nature (dalles, maçonnerie ou enrochements), étant pris pour leur totalité. Ces limites d'entretien sont celles mise à charge de tous les occupants du domaine public hydroélectrique superposé au domaine public fluvial dans les conventions d'occupations temporaires.*

Il ressort de l'analyse des périmètres de la Concession Hydroélectrique et de la ZAC ÉcoRhena que ceux-ci se chevauchent sur un secteur intégré au périmètre de la ZAC et destiné notamment à accueillir, dans le cadre de la réalisation de la ZAC ÉcoRhena, la réalisation d'ouvrages de rejet d'eaux pluviales et de cheminements doux. Dans ces conditions, dans la perspective de la création de la ZAC ÉcoRhena, et conformément à l'article L2123-7 du Code général de la propriété des personnes publiques (le « CG3P »), le SMO proposera à EDF une convention permettant de régir les modalités techniques et financières de gestion de cette situation de superposition d'affectations.

Dans cette convention, le SMO prendra les engagements suivants :

Le SMO reconnaît avoir entière connaissance des engagements pris par l'Etat auprès d'Electricité de France (EDF) au titre du décret du 25 septembre 1959 portant approbation d'un avenant à la

concession de la chute de Vogelgrun et concédant l'aménagement et l'exploitation de la chute de Fessenheim, et du décret du 30 juin 1962 concédant l'aménagement et l'exploitation de la chute de Vogelgrun.

Etant donné que l'activité peut avoir un impact sur les engagements ci-dessus visés, notamment en termes d'exploitation, de libre accès d'EDF aux périmètres qui lui ont été concédés, mais également en termes de travaux ou d'occupation, le SMO s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir EDF contre tout dommage à la Concession Hydraulique né de l'activité du SMO, notamment :

- Prendre en compte dans les études préalables réalisées par le SMO, la présence et le mode de fonctionnement des équipements et ouvrages ;
- De démontrer dans les études préalables l'absence d'impact sur les ouvrages et équipements en place.

Le SMO soumettra à autorisation d'EDF toute installation située sur une bande de dix (10) mètres de largeur mesurée depuis la crête du talus côté canal. Cette bande intègrera une hauteur libre de sept (7) mètres et devra être accessible à tout moment et sans restriction par le personnel EDF ainsi que ses prestataires.

Le SMO maintiendra les profils de terrains existants. Toute modification des profils existants (déblais ou remblais) fera l'objet d'une instruction soumise à l'accord express de la DREAL, EDF entendu. En particulier, toutes les précautions devront être prises pour ne pas endommager le masque d'étanchéité amont.

La réalisation d'opérations de déblais reste soumise à l'établissement d'une déclaration de projet de travaux (DT) et l'établissement d'une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) par le SMO et/ou les entreprises prestant pour son compte, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Le SMO est informé de la présence de câbles d'exploitation de l'aménagement de Vogelgrun dans le chemin sur la berge.

La réalisation de tranchées dans le cadre de la pose de réseaux ne devra pas excéder un mètre de profondeur. Si pour des raisons techniques, des profondeurs supérieures à un mètre sont requises, l'impact des travaux et les mesures conservatoires associées devront faire l'objet d'études spécifiques de la part du SMO. Les études seront soumises à l'accord express de la DREAL, EDF entendu.

La mise en place ou le retrait éventuel d'éléments (ducs d'Albe) impactant les dispositifs d'étanchéité des digues devront faire l'objet d'une instruction intégrant les études de stabilité et les modes opératoires de mise en œuvre. L'ensemble sera soumis à l'accord express de la DREAL, EDF entendu.

Le SMO prendra en charge l'entretien de la digue dans la limite du Périmètre d'affectation.

Le SMO rapportera sans délai à EDF toute difficulté liée au respect de ces engagements.

Le SMO ne pourra ni s'exonérer de ces obligations au titre de la présente Convention ni élever une quelconque réclamation ou demander une compensation de quel que type que ce soit au Délégant dans ce cadre.

Le SMO s'engage à intégrer dans le futur traité de concession de la ZAC EcoRhena l'ensemble de ses engagements au titre de la Convention.

12- Le projet de technocentre

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Un projet a été mentionné dans la presse mais pas dans votre présentation, c'est celui du technocentre qui concerne la transformation des produits des futures centrales qui vont s'arrêter. Concrètement, c'est un projet de retraitement de déchets radioactifs qui pourrait éventuellement être intégré dans cette zone. Au niveau associatif, il y a des suspicions que le port sera aussi une voie d'acheminement des déchets à retraiter des futures centrales à l'arrêt. Ce projet n'a pas été nié pour l'instant dans la presse, donc j'ai des inquiétudes à ce niveau-là sur le fait que le technocentre pourrait devenir une poubelle de déchets radioactifs dans notre zone et aux pieds de nos maisons.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Au niveau du projet du port rhénan – j'ai l'impression qu'il est un cheval de Troie pour le technocentre

***Observation Déposée le 10 Avril 2021 à 17:01** :*
Bonjour, Avec ce courrier, nous souhaitons vous rendre attentif aux inquiétudes induites chez de nombreux citoyens, à cause du dossier VAL'M (Technocentre) à Fessenheim et environs. Les futurs projets transfrontaliers encadrés par la Communauté Européenne d'Alsace, ne doivent en aucun cas être remis en question pour ces quelques 150 emplois promis à terme : c'est la nature même de ces activités (transformation et tri de métaux issus de l'industrie nucléaire donc forcément polluantes), qui inquiètent et pourraient mettre en péril la plus grande nappe phréatique d'Europe, là où près de 10 millions d'habitants puisent leur eau potable.
Évitons les erreurs du passé telle Stocamine, où la possibilité de déstockage fut promise à l'origine et où pour finir, on nous dit : ''rien ne va plus'' comme au casino!
Ce n'est d'ailleurs pas plus tard qu'il y a deux semaines, que France-Info nous apprenait qu'une des dernières causes majeures globales soutenues par l'ONU, était : l'eau potable, qui représente à peine 1% de l'eau sur notre planète. Le ''Gewerbepark Eschbach-Bremgarten'' a généré plus de 2500 emplois situés à moins de 3 km de la centrale nucléaire... Cette remarquable zone d'activités, ne cherche qu'à s'étendre mais pensez- vous que la moindre ''Start-Up'' aurait idée de s'installer à côté d'une déchèterie nucléaire ? Étant située au cœur de l'Europe, EcoRhena devrait saisir l'opportunité afin de devenir une locomotive européenne. Avec ce projet VAL'M, nous pensons et sommes même convaincus, que des milliers de créations d'emplois seraient sacrifiées au nom du nucléaire. Au printemps 2020, lorsque les urgences Haut-Rhinoises étaient submergées sous le feu de la COVID, nos voisins allemands ont accueilli dans leurs hôpitaux, des centaines de patients français en réanimation.
À ce sujet, nous vous joignons une photo de la banderole de remerciements, qui flottait durant de longs mois sur le pont du Rhin, Palmrain (Village-Neuf) : ''NOUS N'OUBLIERONS JAMAIS'' disait-elle ! Est-ce ainsi que nous remercions nos voisins allemands, en leur imposant une déchèterie nucléaire au seuil de leur porte ? ''WIR WERDEN ES NIE VERGESSEN ! NIE !!!''… Pensons aussi à nos enfants, aux générations futures et à l'environnement que nous allons leur transmettre. Il n'est pas trop tard d'espérer que la raison l'emportera. Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les plus sincères. Le Collectif des Citoyens Vigilants des environs de Fessenheim

***Observation Déposée le 12 Avril 2021 à 17:25 Par Hatz André 174 route de Sélestat 67140 Gertwiller :** Bravo pour ce beau projet EcoRhena, qui appelle toutefois certaines observations que je vous adresse ci-joint (voir PDF) au nom de l'association*

Stop Fessenheim. MERCI d'en tenir compte pour la suite. Bien cordialement (contribution jointe) Principaux éléments : 1) Il s'agit dans l'ensemble d'un très bon projet au niveau des « ambitions » 2) Toutefois, il faut s'étonner que ce projet ne se réfère : • ni au concept de Zone d'Activité binationale • ni au Projet de Territoire de Fessenheim, dont il est pourtant l'une des conséquences. (…) il conviendrait a minima d'inscrire dans ce dossier la perspective « éventuelle » : • d'un statut binational • d'un régime fiscal binational avantageux pour les futures entreprises • d'une réelle dimension transfrontalière, pour ce projet implanté sur le Rhin ! ...et bien évidemment, de rappeler le Projet de Territoire de Fessenheim, auquel d'une manière ou d'une autre, les acteurs devront évidemment faire référence pour obtenir l'éventuel soutien de l'Etat ! 3) A contrario, il est choquant de présenter le Projet EcoRhena comme « un projet complémentaire des projets d'EDF » (…) le Projet EcoRhena doit pouvoir se réaliser, quels que seraient les éventuels projets d'EDF, (…) - Le projet VAL'M est en réalité le projet fort contesté d'un « Technocentre » nucléaire (…) • Aussi, à mentionner ce projet VAL'M de façon aussi affirmative, les porteurs du dossier EcoRhena prennent trois risques : 1) Celui de donner une très mauvaise image à l'Alsace ! 2) Celui de soutenir un « ferrailleur du nucléaire » et donc d'éloigner les futurs entrepreneurs de la zone EcoRhena, qui n'envisagent ni de s'installer à proximité d'une installation dangereuse (futur classement ICPE ou INB) ni de véhiculer à leur corps défendant la mauvaise image qui en résulterait. 3) Celui de créer, de fait, un réelle RUPTURE avec les ambitions exprimées en page 3 par M. le Président HUG, toutes tournées vers l'avenir, les énergies du futur, le développement durable, le développement de l'emploi, etc... (…) derrière ce bel affichage de « valorisation » ou de
« recyclage » se cache en réalité l'objectif visé par cet exploitant du nucléaire : se débarrasser de quantités impressionnantes d'éléments métalliques aujourd'hui considérés comme des déchets radioactifs (…) 4) Au sujet des risques technologiques (…) la RD 52 constitue un risque pour le transport de matières dangereuses, mais ce risque viendrait à être décuplé s'il s'agissait de convois très exceptionnels de GV radioactifs (…) dans la rubrique « Risques industriel », rajouter « risque de transports radioactifs ; dans la rubrique transports et déplacements, rajouter « encombrements routiers futurs très nombreux, en cas de transports exceptionnels de grande envergure générés par le projet VAL'M d'EDF (Technocentre nucléaire). Par voie de conséquence, il faudrait alors majorer en « enjeux très forts » les lignes « Risques technologiques » et « Déplacements » du tableau de la page 15 5) nous REFUSONS TOTALEMENT l'objectif n°7 « Proposer une alternative durable et opérationnelle à l'acheminement par voie d'eau des colis lourds en cas de réalisation du projet VAL'M (…) 6) Economie d'échelle : Ne serait-il pas logique de réunir tous les moyens ci-dessus en un seul secteur (secteur 7) de sorte à faire des économies d'échelle et de moyens, sans dédier spécifiquement le quai Roll on Roll au projet VAL'M, et sans se priver de la grue 65 tonnes quels que soient les colis (Général Electric, EDF ou autres ?). L'association STOP FESSENHEIM : - soutient le Projet EcoRhena dans le plein respect des « ambitions » indiquées par Monsieur le Président Gérard HUG dans son préambule (page 3) et tient à relever la grande qualité d'ensemble du projet - exprime le souhait qu'il s'ouvre clairement à la dimension d'une Zone d'Activité binationale, à concevoir dans l'esprit du Traité d'Aix-la-Chapelle et dans le respect du Projet de Territoire de Fessenheim - demande instamment que le Projet EcoRhena soit débarrassé de toutes les références qui tendent à le subordonner au projet VAL'M (Technocentre nucléaire d'EDF) qui constitue plus un obstacle qu'un atout - espère que ses observations serviront les intérêts légitimes des citoyens, des entreprises et des collectivités d'Alsace et de tous les territoires de proximité, pour un développement économique respectueux de l'Environnement.

Observation déposée le 12 Avril 2021 à 16:59 Par Rettig Jean-Jacques 16 chemin de la Croisette, Fréconrupt 67130 La Broque :

Dans le cadre de la Consultation à propos de l'aménagement de la ZAC EcoRhena, je vous envoie, PIECE JOINTE, mon analyse, mes remarques, mes propositions. Meilleures salutations
Attention, un train peut en cacher un autre !
Attention à l'esprit de routine, qui risque de vous susurrer à l'oreille : « Comme le nucléaire a fait, pendant quatre décennies, la prospérité de la Commune de Fessenheim et alentours, pourquoi nous détournerions-nous de ce domaine d'activités ? Certes, 150 emplois……dans 10 ans, qui feraient tourner la FONDERIE DE METAUX RADIOACTIFS sur le site de la centrale en démantèlement, c'est plutôt léger, mais c'est toujours bon à prendre ».
Au-delà des félicitations que je tiens à vous adresser pour l'évolution, dans le sens de la préservation de la nature et de la biodiversité, du plan d'aménagement d'EcoRhena, je me vois dans l'obligation de vous mettre en garde contre le loup qui rôde déjà dans la bergerie.

En effet, dans différents passages de votre plan d'aménagement, vous intégrez, sans état d'âme, la FONDERIE DE METAUX RADIOACTIFS, voulue par le tandem ETAT-EDF, à Fessenheim.
Il y a parmi vous des Elus qui pensent que vous êtes redevables envers EDF pour des décennies de vie commune le long du Rhin……, et qu'il faut donc accepter ce projet rétrograde de FERRAILLEUR NUCLEAIRE.
Sachez que vous pouvez soutenir les Agents EDF autrement. Par exemple en vous battant à leurs côtés contre la privatisation des centrales hydroélectriques. Ou encore en poussant à la roue pour que de nouvelles turbines, avec un meilleur rendement, soient installées sur ces ouvrages.
Ce qui est vrai et justifié scientifiquement doit le rester. A savoir que les matériaux radioactifs des domaines d'activités nucléaires ne doivent pas sortir de ces domaines.
Voulez-vous rouler sur une bicyclette construite avec de l'acier de la FONDERIE DE FESSENHEIM ?
Voulez-vous promener votre Petite-Fille ou votre Petit-Fils dans une poussette en métal de la FONDERIE DE FESSENHEIM ?
Voulez-vous que la carrosserie de votre voiture comporte du métal de la FONDERIE DE FESSENHEIM ?
A partir de l'usine de Fessenheim, l'ETAT-EDF ne voudrait pas seulement fondre, mais également recycler les lingots moins radioactifs, cependant toujours radioactifs, dans les objets, ustensiles, appareils… de la vie courante.
Ce sera fini avec la traçabilité de la radioactivité. A chacun/e sa petite dose (souvent répétée, voire chronique), au petit hasard.
Alors que la RECOMMANDATION N° 60 de la CIPR (Commission Internationale de Protection Radiologique) spécifie bien qu'aucune dose de radioactivité ne peut être considérée comme non nocive. Contrairement à ce que les personnes en conflit d'intérêts cherchent à mettre dans le crâne des gens.
Alors, Mesdames, Messieurs,
Au nom du bien supérieur de vos Administrés, des Populations Rhénanes, de part et d'autre de notre grand fleuve,
Au nom de la sauvegarde de la Nappe Phréatique, dont des millions d'Humains dépendent,
Au nom de votre intelligence, clairvoyance et sagesse,
Au nom de la morale,
……belle et longue vie à EcoRhena exemplaire.
Mais pour l'amour du ciel et de tout ce que vous avez de précieux, refusez clairement et ouvertement cette activité funeste et au rabais, que serait la FONDERIE DE FESSENHEIM.
Laissez le passé. Construisez un avenir durable, avec toutes les entreprises de bonne volonté….et dont aucune ne voudrait s'installer dans la zone d'influence d'une telle FONDERIE.
Libérez-vous du vieux mirage nucléaire, absolument pas capable de sauver le climat, même s'il se dit, en ce moment, « DECARBONE ».
Courage, franchise et foi en un AVENIR AUTRE.

Observation déposée par Husser Solange :
Je m'associe totalement aux propos des contributions n° 31, 35 et 36, que je reprends à mon compte. J'insiste particulièrement sur l'effet repoussoir d'une entreprise polluante telle que le projet Technocentre-fonderie de métaux radioactifs, qui réduira l'attractivité du site et le nombre d'emplois qui pourraient être créés. Aucune rentabilité ne semble en être attendue, alors autant stocker ces métaux sans traitement en attendant que leur radioactivité décroisse à néant, constituant ainsi une réserve de ressources utiles pour les générations futures. Par ailleurs, la création d'un axe routier supplémentaire, nécessitée par ce projet, doit être exclue en raison des nuisances induites et de la destruction intolérable d'espaces agricoles dans une petite région densément peuplée et déjà fort contrainte par des aménagements routiers.
Quant aux projets pour le futur, ils doivent tous être analysés au regard de leur impact sur l'environnement, la biodiversité, la préservation des ressources vivrières et des espaces naturels. Nous ne pouvons plus aujourd'hui nous cacher derrière notre petit doigt et nier les conséquences des choix catastrophiques qui ont été faits ces cinquante dernières années.
Notre responsabilité à tous, et la vôtre en particulier en tant qu'élus, est à présent de préserver la viabilité de notre territoire et de ses habitants, ses ressources en eau (la qualité des eaux de notre nappe phréatique a grand besoin d'être restaurée !), en sols arables, en végétation, en « vivant » et d'évoluer vers un maximum d'autosuffisance, d'économie d'énergies, de limitation du réchauffement climatique et de résilience.
Notre territoire mérite des projets qualitatifs, durables, qui respectent les ressources et capacités finies de notre planète.

Avec l'espoir de pouvoir compter sur votre prise de conscience de la gravité et de l'urgence de la situation, recevez mes salutations attentives.

Observation Déposée le 15 Avril 2021 à 16:54 Par Alsace Nature Alsace Nature 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG :

Même si cela n'est pas l'objet de la présente consultation, nous ne pouvons qu'évoquer l'opposition formulée par les associations, dont la nôtre, à la création d'un centre de retraitement des déchets nucléaires. Nous ne développerons pas ici l'argumentaire mais il nous semble que, si nous voulons placer le département voire la région dans une dynamique de transition, et attirer des entreprises innovantes à EcoRhena, ce projet est à proscrire.

Observation Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :

Mentionné dans la presse : Projet de Technocentre : Transformer des produits des futures centrales qui vont s'arrêter Au niveau associatif, il y a des suspicions que ce projet de port rhénan sera aussi une voie d'acheminement de déchets à retraiter/retravailler des futures centrales à l'arrêt. Ce projet de Technocentre n'a pas été nié. J'ai des inquiétudes, car si ce port devait se faire, ce Technocentre serait une espèce de poubelle de déchets radioactifs. Donc EcoRhena serait une sorte de cheval de Troie pour l'implantation d'une zone de déchets radioactifs.

Déclaration commune_Regierungspräsidium Freiburg - Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwal formulée le 20 mai 2021

Le 15 janvier 2021, vous avez, dans les DNA, rendu public le projet mentionné ci-dessus. Il a été souligné que cette consultation préalable au public devait permettre de formuler des avis, des observations et des propositions. Dans le cadre du processus pour l'avenir de Fessenheim et lors de la dernière réunion du Bureau Exécutif, vous et la Préfecture du Ht-Rhin nous avez formellement informé qu'une autre consultation publique, centralisée sur les impacts environnementaux, sera organisée. Celle-ci doit être réalisée au-delà des frontières et conformément à la convention Espoo et au guide de la Conférence du Rhin Supérieur.

L'échange précoce est un critère important lors de l'information et de la participation transfrontalière. C'est la raison pour laquelle nous aimerions, d'ores et déjà, soumettre un avis commun émanant de la Présidence du Gouvernement de Freiburg et de la circonscription Breisgau-Hochschwarzwald et, dans le cadre de la prochaine audience, aborder les faits en détail.

L'organisation transfrontalière commune, relative au futur développement du site de Fessenheim (après la fermeture et le démantèlement de la centrale nucléaire) est, pour nous, une priorité. En particulier, la zone d'activités économiques franco-allemande qui a fortement favorisé le développement de nouvelles formes de coopération. En ce sens, nous saluons, bien évidemment, la planification de la nouvelle zone industrielle « ZAC EcoRhena ». En particulier, son orientation internationale, innovante et écologique qui ouvre la voie à une nouvelle perspective prometteuse et exemplaire.

Cette idée commune de base est en contradiction avec le fait que, dans la planification de la ZAC, le « Technocentre VAL'M », dans lequel des matériaux contaminés par la radioactivité doivent être recyclés dans d'autres centrales électriques, constitue une solide planification d'envergure. Dans ce contexte, nous devons nous opposer très clairement à ce projet, qui se situe directement aux abords du Rhin et donc à la frontière. Ce projet Technocentre est également la seule divergence d'opinion dans la déclaration d'intentions franco-allemande de Volgelsheim sur le projet de territoire commun.

Nous supposons que, comme annoncé par la Préfecture, nous aurons une nouvelle occasion de nous exprimer plus en détail sur ce sujet dans le cadre d'une consultation publique transfrontalière.

La concertation publique sur la ZAC EcoRhena a été l'occasion pour de nombreuses personnes, associations ou collectivités allemandes de réitérer leur opposition au projet de technocentre. Il convient donc de rappeler les points suivants.

Le projet de ZAC EcoRhena est totalement indépendant du projet de technocentre et ils ne concernent pas les mêmes terrains. Le projet s'il était décidé serait réalisé sur les terrains propriété d'EDF et destinés initialement aux tranches 3 et 4 du CNPE. Le projet n'est de plus pas du ressort du SMO.

La décision de réaliser le projet de technocentre n'est pas prise à ce jour et ne se prendra sans doute pas avant 2023.

Si cette décision devait être prise par EDF, elle ferait l'objet notamment d'une enquête publique permettant à toutes les parties prenantes de s'exprimer avant une éventuelle autorisation.

13- La conduite et la poursuite de la concertation

13-1 Mise à disposition des documents

Julien BERNHARD Réunion publique du 26.05.21:
possible de récupérer la présentation PPT après la présentation ?

Information des conseils municipaux

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :
faire une réunion d'information au conseil municipal de Nambsheim car c'est la commune la plus impactée par les changements et l'implantation de la future zone, mais aussi faire une réunion d'information au public. (…) Il faut que le conseil municipal soit mis au courant avant toute décision prise et qu'il ait son mot à dire pour tenir compte de la population de Nambsheim.

Betty MULLER Réunion publique du 26.05.21 :
il serait intéressant de venir faire une présentation dans les conseils municipaux concernés par la zone. Un fois le dossier de création approuvé par le SMO, il sera transmis pour avis à la CCPRB et aux communes. Quel sera la valeur de ces avis ?

Comme annoncé lors des réunions publiques, l'ensemble des documents liés à la concertation sont mis à disposition du public sur la plateforme https://www.registre-dematerialise.fr/2290. Cette documentation sera enrichie au cours des mois à venir et permettra aux habitants, associations, collectivités et organismes publics de disposer en temps réel de toutes les informations nécessaires. Comme l'ont prouvé les modalités de la concertation et la décision de prolonger cette dernière jusqu'au 31 mai 2021, le SMO est en effet particulièrement attaché à mener à bien ce projet en prenant en compte chaque fois que possible les réactions des habitants du territoire. Des réunions publiques dématérialisées ont été organisées, des réunions publiques en présentiel n'ayant pu se tenir à cause de la crise sanitaire. Des registres sont en place au siège de la communauté de communes et à la pépinière d'entreprises La Ruche, une exposition a été installée à la Ruche, des permanences ont été tenues. Le SMO souhaite échanger, présenter le projet et aussi et surtout le construire avec le public.

Le SMO a une volonté claire, une obligation d'acceptabilité des projets par l'ensemble de la population. Il souhaite donner le maximum d'informations pour montrer une transparence totale par rapport à l'ensemble des projets et obtenir l'adhésion du plus grand nombre, afin de continuer à développer économiquement le territoire.

13-2 Information de la population et poursuite de la concertation

Guy KURY Réunion publique du 26.05.21 :
Concernant la concertation, vous savez que les gens ne réagissent toujours qu'à la dernière minute.

Marc-André Kinny Réunion publique du 25.05.21 :
Pour commencer, je vois aujourd'hui que nous sommes 28 personnes connectées pour un projet qui impacte la comcom donc 33 000 donc c'est vrai qu'on a une portée assez limitée concernant ce qui est fait ce soir mais cela a le mérite d'exister.

Observation Par LAEMLIN Pascal 12 rue Albert SCHWEITZER 68740 BALGAU :
Tout d'abord, l'épidémie actuelle liée à la COVID n'ayant pas permis la tenue des 3 réunions publiques dans les principales communes impactées, (BALGAU, NAMBSHEIM et GEISWASSER), la communication autour de ce projet n'a pas forcément été bien démultipliée au sein des habitants. Est-t-il envisagé de les reprogrammer, sous forme de réunion d'information, par exemple, après la clôture de la concertation et le retour d'une situation « sanitaire » permettant une telle réunion ?

Observation déposée par Schmitt Samuel 3 rue du chêne 68740 Nambsheim :
Les réunions publiques "en ligne" ne sont pas assez efficace, trop peu de personnes se connectent. Une réunion publique en physique dans les villages concernés est indispensable afin d'expliquer le projet de manière claire.
Il serait mieux de retarder le projet que de partir sur des mauvaises bases.

Observation Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24 Par KINNY Marc-André :
Les réunions publiques doivent avoir lieu en physique, les réunions Zoom n'ont attiré que 50 personnes de la com com du pays de Brisach sur 33.000 habitants.
L'enregistrement des réunions Zoom a été demandé et non fourni à ce jour.

Courrier Regionalverband Südlicher Oberrhein envoyé le 15 avril 2021 :
Le développement commun et cohérent de la région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieur exige une information et une coordination précoces et mutuelles sur diverses projets, plans et programmes. Avec

- *le guide de procédure des consultations transfrontalières concernant les projets, plans et programmes ayant des incidences notables sur l'environnement de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur et*
- *la déclaration d'intention pour promouvoir l'information réciproque et la coopération transfrontalière dans le domaine de l'aménagement du territoire du Rhin Supérieur*

les partenaires et promoteurs de la conférence du Rhin supérieur se sont mis d'accord sur un cadre pratique pour ces processus d'information et de consultation.
Malheureusement, dans le cadre de la procédure de planification mentionnée ci-dessus, nous avons constaté qu'il n'y avait eu ni participation ni concertation transfrontalière explicite avec les responsables communaux et régionaux de la planification. Cela va à l'encontre de la déclaration d'intention, citée ci-dessus, qui couvre explicitement les procédures d'autorisation pour « l'implantation, l'extension et la réactivation de grandes zones industrielles ». C'est d'autant plus surprenant qu'il s'agit d'une zone

- *qui fait l'objet du processus d'avenir transfrontalier de Fessenheim et d'un des projets prioritaires mis en œuvre par le traité d'Aix-la-Chapelle*
- *dont le développement, dans la mesure du possible, est assuré par la Société d'économie mixte franco-allemande (NOVARHENA) fondée le 14.04.2021*

Sur le contenu de la planification : dès 2016, le syndicat régional du Rhin Supérieur Sud avait déjà annoncé publiquement être disposé à compenser, à moyen terme et par le biais de projets communs liés à la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim, les pertes d'emplois (cf. DS PIA 05/16). Déjà en 2016, nous avons souligné que, sur le fond, « les zones d'activités économiques et industrielles transfrontalières, situées au centre de l'Europe, disposent d'excellentes conditions ». Grâce notamment à notre participation au SEM NOVARHENA, nous sommes intéressés par la réalisation durable et réussie de ce projet.

Cela nécessite d'intégrer la planification du développement de l'habitat et des transports.
Compte tenu de la situation des espaces urbains et en prévision de l'accessibilité (y compris par les transports publics) et du flot de circulation qui en découlent (en particulier les poids lourds en provenance et à destination de l'Allemagne et l'autoroute A5), un important besoin de clarification est nécessaire. Il est fait référence à la prise de position de la ville de Breisach, à laquelle nous nous rallions dans son intégralité.
(…) Nous nous tenons à la disposition d'autres porteurs de projets et partenaires de la SEM pour une concertation transfrontalière du développement de la région d'EcoRhena.

La concertation transfrontalière

Elle intervient tout d'abord au sein des instances mises en place dans la cadre du projet de territoire post Fessenheim. C'est dans ce cadre que les collectivités françaises et allemandes peuvent échanger et se concerter sur l'avancement des projets actés dans le projet de territoire.

Elle intervient également dans le cadre des procédures réglementaires mises en place en application de la législation française :

- Concertation publique sur le projet de ZAC (objet du présent bilan)
- Future enquête publique dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale

Elle ne peut par contre pas intervenir au sein de la nouvelle SEM transfrontalière NOVARHENA. Rappelons en effet que le choix du futur aménageur de la zone se fera au terme d'un processus de mise en concurrence, et donc qu'aucun des concurrents potentiels ne doit bénéficier d'informations privilégiés pour ne pas enfreindre le principe d'égalité des chances entre tous les candidats.

La création de la ZAC

Le projet n'en est qu'au point de départ de la procédure et durera jusqu'au printemps 2022.

Comme demandé, des réunions ont été organisés en juin et juillet avec les conseils municipaux des quatre communes concernées : Balgau, Nambshein, Heiteren, Geiswasser.

Le bilan de la concertation sera enrichi au fur et à mesure de la procédure et mis à disposition sur le site Internet

La création de la ZAC permettra parallèlement de poursuivre les consultations, notamment celles des conseils municipaux, et de continuer l'information du public :

- Délibération du SMO sur le bilan de la concertation
- Approbation du Dossier de création par le SMO
- Transmission Dossier de création à la CCPRB, à la Chambre d'agriculture, à l'INAO, à l'Autorité Environnementale pour avis, aux 3 communes concernés
- Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet, transmission des avis Préfet et communes au SMO, mémoire en réponse à l'avis du Préfet
- Mise à disposition du public par voie électronique des informations ZAC (Bilan de la concertation, Observations du public, Étude d'impact et avis)

- Délibération de la Communauté de communes sur la création de la ZAC : délimitation des périmètres, programme prévisionnel des constructions, régime applicable à la Taxe d'Aménagement
- Publication par voie électronique de la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, et dans un document séparé, les motifs de la décision

Instruction de la demande d'autorisation environnementale

Parallèlement à l'instruction du dossier de ZAC, le SMO conduit une seconde procédure, la demande d'autorisation environnementale pour la réalisation des travaux. Cette demande a été déposée au début du mois d'avril et son instruction devrait durer jusqu'au printemps 2022.

Dans le cadre de l'instruction, une enquête publique sera conduite en début d'année prochaine. Elle permettra à l'ensemble des habitants de s'exprimer une seconde fois.

Troisième partie : verbatim des réunions publiques dématérialisées

Verbatim réunion publique ZAC Ecorhena 21/05/2021

Participants :

- Gérard HUG (GH)
- Claude BRENDER (CB)
- Christine SCHWARTZ
- Philippe JEANDEL
- Pierre Henri PAILLET (PHP)
- Simon DUBOIS (SD)
- Fabrice KRIEGER (FK)
- Lucie BIZOT
- Jean-Claude RIEDEL (JCR)
- Fanny
- Marc-André Kinny
- Michel Boeglin
- Dom68
- Guy KURY
- JPW – Valérie Weiss (et son père Jean-Paul Weiss)

Questions/réponses :

Chapitre 1

- **Marc-André Kinny : D'accord sur le fait qu'il faille trouver des compensations à la fermeture de la centrale nucléaire, mais souhaite connaitre la localisation exacte de la zone d'activités par rapport aux villages environnants et savoir si des entreprises ont déjà manifesté un intérêt pour s'implanter.**
    - Réponse GH : apporte l'information du dépôt à ce stade du dossier de demande d'autorisation environnementale et qu'à l'issue de la période d'instruction, l'arrêté préfectoral qui autorise les travaux permettra de définir périmètre exacte de la zone. Concernant la seconde question, GH indique qu'il y a aujourd'hui dans le contexte médiatique du post Fessenheim beaucoup de demandes d'implantation. Ces candidats à l'installation sont actuellement suivis par les agences de développements (ADIRA, Business France et Grand Innov +) avec lesquelles la communauté de communes et le SMO sont en relation. Ces demandes sont mises en attente pour le moment car la situation actuelle ne permet pas de donner avec certitude des prix de vente du foncier ou encore des délais de libération de ce foncier. D'ici fin de l'été, les choses devraient se préciser et nous devrions disposer d'une vision plus claire. On peut anticiper par rapport à la suite de la présentation en disant qu'un autre travail est en cours dans le cadre du projet EUCOR qui rassemble les universités du Rhin Supérieur. L'objectif est de travailler sur les énergies nouvelles et du futur, sur l'innovation pour définir les contours d'une zone 4.0. La mise en commun de stationnement et de restauration collective est également envisagée pour cette zone qui dans sa globalité reste limitée

en termes d'ha (seulement 85 d'ha dont l'emprise de l'extension du port sur 25 ha). La recherche de rationalisation des équipements installés doit guider l'aménagement de la zone. L'idée également est de travailler avec les centres de recherches des universités localisés dans les agglomérations afin de proposer le foncier d'EcoRhena pour mettre en application concrètement ces travaux de recherches en déclinant la passage à l'étape industrielle sur site. Sont ainsi citées l'implantation d'unités de production de batteries (Airbus de la batterie) mais aussi de granulés bois de nouvelle génération (Européenne de biomasse). Le Président Hug se dit positif sans excès d'optimisme par rapport à de futures implantations car il rencontre des chefs d'entreprises qui ont un vrai projet de développement de leurs activités. A ce stade, les démarches de commercialisation du foncier n'ont pas commencé car le SMO reste dans l'incapacité de le faire (attente de l'AP notamment). Les plans dévoilés dans la suite de la présentation permettront de montrer le périmètre probable de la future zone qui contribuera à réindustrialiser le secteur.

- **Marc-André Kinny : on parle bien sûr d'entreprises tertiaires et les habitants devront être consultés sur la nature des activités qui s'installeront, notamment pour connaitre leurs impacts (bruits, impacts visuels, odeurs…).**
    - Réponse GH : la réglementation exige que les entreprises qui s'implantent et généreraient des nuisances déposent des demandes d'autorisation de type ICPE (installations classées). Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé, le SMO a fait des simulations d'impacts que pourraient générer la zone. Il y aura une information des habitants à l'instar de ce qui est fait aujourd'hui car pour les élus une dimension primordiale et indispensable du projet de création d'EcoRhena est bien l'acceptabilité des populations. La loi protège également les riverains.

<u>Chapitre 2</u>

- **Marc-André Kinny : par rapport à ce projet, ce qui me parait inquiétant, ce sont les 2 secteurs d'aménagement prévus à hauteur de la commune de Nambsheim (en rouge sur le schéma). Ces secteurs sont aujourd'hui principalement agricoles. 7,30 ha concernent mon exploitation familiale. Dès lors qu'ils seront aménagés, il en résultera une réduction de l'ordre de 10 % de la surface agricole de mon exploitation avec perte de chiffre d'affaires dans le même ordre de grandeur. Cette zone a été classée d'utilité publique dans les années 80 et « prise » à mon grand-père sans qu'il ait réellement le choix. Cette perte ne semble pas inquiéter les élus. Qu'est ce qu'il va se passer par rapport à cela ?**
    - Réponse GH : évidemment les élus sont sensibles aux problématiques agricoles. Il rappelle que ces terrains ont été acquis par l'établissement public dans les années 1970. Dans l'attente de leur aménagement, ces terrains classés en zone urbaine ont été laissé à la disposition des exploitants agricoles dans l'intérêt également de l'établissement public qui a pu les maintenir en labours et éviter qu'ils ne reviennent à l'état naturel. L'ensemble du monde agricole savait que ses terrains avaient une vocation industrielle à plus ou moins long terme. L'occupation était gratuite.
- **Réaction de Marc-André Kinny. Dans les années 80, on annonçait que la zone allait créer des emplois. Aujourd'hui elle doit servir à compenser des perte d'emplois. On a mis 40 ans voire 50 pour faire quelque chose et cela l'inquiète aujourd'hui d'autant qu'il n'a pas participé aux dernières négociations sur la libération du foncier agricole actuellement dans le périmètre**

de la zone d'activités (sortie des conventions historiques avec l'établissement public et passage en baux précaires SAFER).

- Réponse GH : 1er point : on était loin de savoir que la centrale nucléaire allait réellement fermer en 2020. 2ème point : en accompagnement de la fermeture de la centrale nucléaire, un ensemble de partenaires se mobilisent pour rendre aménageable la zone EcoRhena. Si cette mobilisation n'était pas au rendez-vous, toute la zone serait vouée à de l'aménagement écologique. On a là une dernière chance d'aménager EcoRhena. C'est une opportunité unique de recréer de l'emploi sur une zone industrielle relativement vaste et d'un seul tenant dont le SMO a la maitrise foncière par rapport au foncier économique émietté et de moindre surface dont dispose la communauté de communes avec une vocation plutôt artisanale ou commerciale. Il indique effectivement qu'il s'agit bien de son grand-père puis de son père qui ont été en relation avec l'établissement public et au cœur des tractations et transactions.

- **Réaction de Marc-André Kinny. Ne discute pas du projet d'aménagement de la zone. Etant double actif et travaillant lui-même dans l'industrie, il connait parfaitement ce que s'signifie la zone 4.0 et le cautionne complémentent l'objectif poursuivi. Ce qui l'inquiète, c'est la perte des terres cultivables pour les 4 à 5 exploitants agricoles concernées dans la zone. Il sa le sentiment que ce fait n'inquiète pas autant les élus locaux. Pour lui, il paraitrait logique de démarrer les implantations dans le secteur attenant à la zone industrielle Koechlin (secteur 1) et de voir déjà comment cela fonctionne avant d'envisager le suite des opérations.**
  - Réponse GH : on est d'accord. Simplement vu les emprises foncières nécessaires à la grande industrie, on va devoir disposer de terrain de 20 à 30 ha d'un seul tenant. Le secteur 1 de Balgau correspond davantage à des typologies d'implantations qu'il existe actuellement sur les petites zones d'activités intercommunales où l'on dispose de parcelles de l'ordre de 1 à 2 ha maximum.
- **Réaction de Marc-André Kinny. Il y a une partie justement de grande emprise entre le canal d'Alsace et la RD de plusieurs dizaines d'ha qui peut accueillir des implantations industrielles d'ampleur.**
  - Réponse GH : effectivement, il s'agit des secteurs de 4 à 7. C'est d'ailleurs une emprise dévolue à l'extension du port rhénan pour y accueillir de futurs équipements (colis lourds et terminal vrac agricole) ainsi que des entreprises sur des terrains faisant l'objet d'amodiation. Cette emprise a une contrainte majeure : elle ne dispose entre le Grand Canal et la RD52 (route EDF) que de 100 m de large sans compter les marges de recul à respecter par rapport à ces axes de circulations.
- **Réaction de Marc-André Kinny. Constate que l'impact visuel et le bruit lié aux futures activités joueront à plein pour les seuls habitants de Nambsheim. Les autres communes sont totalement « affranchies » de contraintes et de pollutions. Les habitants de la partie Est de la commune seront localisés à moins de 100m de la zone EcoRhena. C'est inquiétant. S'ils sont bien consultés sur l'implantation des industries, ils pourront faire entendre leur voix. Mais les gens ne se rendent pas bien compte de la proximité de cette zone par rapport à la commune.**
  - Réponse GH : certes, on est à 100m des limites du village de Nambsheim à l'Est. Mais nous sommes soucieux de l'acceptabilité des habitants sur l'aménagement de la zone et sur le type d'activités qui s'y implanteront. On ne va pas se mettre les habitants à dos. En même temps, il faut penser à demain et permettre à nos jeunes d'avoir de l'emploi sur le secteur. Il va falloir faire en sorte que tout cela se conjugue bien.

- **Réaction de Marc-André Kinny. Penser à demain, je suis d'accord avec ce discours-là. Mais qu'est-ce qu'on a dit à mon grand-père dans les années 80 ? Aujourd'hui en 2021 on aménage la zone parce que la centrale nucléaire va être démantelée. On parle aussi de l'augmentation en trafic de véhicule. Aujourd'hui, on est dans des villages paisibles. On est proche de tous, de l'Allemagne, de la Suisse, de Colmar, de Strasbourg. On a beaucoup d'Allemands qui vivent chez nous et c'est très bien. Face à l'augmentation du trafic (x 10), on n'a pas forcément l'infrastructure nécessaire. Le trafic le long du Rhin n'est pas un problème. En termes de bruit, certes un peu mais pas en terme visuel. Mais si ce trafic se répand dans les villages, cela va changer la vie des habitants. Je ne pense pas que les gens ont bien compris l'impact que cela va avoir.**
    - Réponse GH : je vais vous répondre différemment. Je suis maire de Biesheim et il y du monde qui traverse le village car la zone industrielle nord dont une partie est située sur le ban de la commune emploie près de 4 000 personnes. Cela permet globalement de faire vivre un village. De créer une activité, de l'animation, du flux favorable aux activités commerciales. On peut créer des artifices pour que les voitures en transit limitent leur vitesse. Cela fait partie du développement de nos villages. Nos prédécesseurs ont été visionnaires. Ils ont acquis du foncier et créer des zones d'activités pour que les jeunes ménages puissent s'implanter. Je me dis qu'il faut donner la même chance aux populations aujourd'hui sans chercher à devenir des cités urbaines et en gardant nos spécificités rurales. L'attractivité de notre secteur reste un challenge. Comment faire venir des urbains ? Je pense notamment aux salariés d'ailleurs. Il faut leur donner la possibilité de s'implanter dans nos villages. Un autre problème se pose. Comment garder nos écoles ouvertes et garder nos commerces ? Le développement d'EcoRhena constitue une réponse à ces problématiques, partielle certes, mais cet un élément de réponse.
- **Réaction de Marc-André Kinny. Je comprends tout à fait. Mais à Biesheim, les entreprises sont éloignées du village, personnes ne les voient. Il y a la forêt entre. Là (à EcoRhena), on parle d'entreprises qui seront à la vue de tout le monde. Il y a un « gros » trafic dans la commune de Biesheim certes mais il s'agit de voitures pas de camions.**
    - Réponse GH : clairement, l'objectif est de privilégier la circulation poids lourds sur RD (axe à privilégier). Il faut éviter de faire des axes Est-Ouest pour les poids lourds. Mais il faudra permettre aux salariés de rejoindre la zone économique EcoRhena d'Ouest en Est.
- **Réaction de Marc-André Kinny. (Concernant la circulation PL sur RD) Il y a un peu de pollution sonore en fonction des vents. Je connais le secteur depuis 35 ans. J'ai la chance d'être dans les forêts très souvent.**

<u>Chapitre 3</u> :

- **Michel Boeglin : j'espère que la SEMOP aboutira correctement. J'ai vu dernièrement Mulhouse, Ottmarsheim, Huningue. Ils ont également créé une société. Vous aurez une concurrence assez forte. Mais mes propos vont être basés sur l'amélioration de la desserte du territoire et des mobilités. Vous connaissez notre inquiétude, c'est le passage d'une route entre Fessenheim et Balgau : la liaison A35-RD52 qui permettra le passage des colis lourds de jour ou de nuit.**
    - Réponse Jean-Claude Riedel : non, passage par Colmar jusqu'au port actuel, prolongement jusqu'à EcoRhena dès déplacement de la grue colis lourds en passant par RD52

  - Réponse de GH : colis lourds ne passe pas par autoroute
- **Réaction de Michel Boeglin. Le passage par Rouffach (RD83) vers EcoRhena a été étudié.**
  - Réponse de GH et Jean-Claude Riedel : oui mais non retenu
- **Réaction de Michel Boeglin. C'était un projet. On ne sait toujours pas le devenir de cette liaison A35-RD52 qui devrait passer entre Fessenheim et Balgau et permettra aux poids lourds de circuler aisément. La preuve a été faite, les camions circulent depuis la zone artisanale d'Ensisheim, qui est une zone très importante et qui est d'ailleurs une réussite. Je souhaite la même réussite pour le secteur de Neuf-Brisach. Notre inquiétude, je dis la nôtre car je parle au nom du collectif de citoyens de Fessenheim-Balgau, c'est le passage entre nos 2 villages. Où en sommes-nous et quelle est la « destination finale » ?**
  - Réponse de GH : au départ A35-A5 en Allemagne, on ne parle déjà plus que de A35-RD52. Aller en Allemagne parait impossible à réaliser. Il y a un travail sur une voie urbaine car il y a également le problème de la traversée de Hirtzfelden. On privilégie une voie urbaine qui amène les automobilistes de l'A35 vers EcoRhena. Poids lourds doivent rester sur RD52. Par cela il y a des aménagements spécifiques, exemple à Kunheim limitation aux 12 tonnes. Aucun PL ne passe dans le secteur. Je propose un débat sur ce sujet et qu'il y ait une discussion sur la base de schémas. Il n'est pas question de mettre une autoroute entre Fessenheim et Balgau. On n'est pas fous. Je comprends les riverains mais une route (j'ai essayé de l'esquisser précédemment) ce n'est pas non plus que de la gêne. Cela amène une dynamique économique, commerciale. C'est comme le voie de chemin de fer Colmar-Fribourg, pour moi c'est une opportunité unique. On discutera avec la CEA dont les routes sont une compétence. On aimerait réussir notre zone. Vous dites qu'Ensisheim est une réussite. Mais c'est une zone logistique. Ce n'est pas ce que nous voulons. Nous souhaitons une zone industrielle et créatrice de richesses. Comment simplifier l'accès à EcoRhena. On est en période électorale en ce moment, mais on va reprendre ce travail avec la CEA. On va travailler sur des hypothèses, des aménagements. Mais ce travail se fera ensemble. Il y a des maires à côtés de moi. On est tous conscients de problématiques qui peuvent arriver. Aujourd'hui on n'est pas dans la faisabilité mais dans les grands principes que nous on écrit et sur lesquels nous pouvons nous engager : 1/ privilégier le trafic PL sur RD52 et 2/ trafic léger sur les routes annexes Est-Ouest.
- **Réaction de Michel Boeglin. Les routes annexes « qui existent et sont existantes ». Bon. Bien. Merci à vous.**
- **Valérie Weiss : je suis avec mon père Jean-Paul Weiss. En gros, M. Boeglin a déjà présenté ce que nous voulions aborder. Je comprends mieux maintenant votre projet et où cette zone sera. Mais là où j'ai encore des doutes c'est sur votre présentation, vous montrez comment accéder à cette zone. Moi, je pense que les routes existantes devraient être suffisantes pour ce que vous faites. Mais ce que j'entends de votre part, c'est qu'une nouvelle route c'est aussi une opportunité. Pour nous c'est clair, une nouvelle route entre Ensisheim, enfin l'A35 et la RD52, je ne pense pas que cela soit une opportunité qui va beaucoup aider au développement de votre zone et qui va créer plus de contraintes pour les habitants. Vous avez beaucoup parlé de l'écologie et comme quoi vous faites beaucoup de recherche sur l'impact environnemental. Ce que j'entends le moins, c'est l'impact sur les habitants. Comme vous dites, on est en période électorale, on ne va pas prendre des décisions qui vont fâcher les électeurs. Mais c'est clairement un problème dans votre présentation qui je trouve est très minimisé. Mais s'il y a d'autres discussions sur cette route A35-RD52, nous serons contents d'y assister.**

- Réponse de PHP : 3 précisions. Point 1 est plutôt une proposition. Dans le cadre du bilan de la concertation, l'ensemble des impacts sur le trafic routier seront communiqués. Ceci permettra d'avoir des impacts précis sur l'impact de la création de la ZAC sur le trafic. Bien évidemment y figurera toutes les réponses aux questions posées sur ce sujet-là. Deuxième élément : ces études d'impacts en termes de trafic routier n'intègrent pas la réalisation d'une route nouvelle Est-Ouest entre l'autoroute et la zone. Pourquoi ? Parce qu'elle n'existe pas. Cette route n'est pas décidée à ce stade-là. Pour nous, c'est quelque chose de complètement séparée. Troisième élément en matière de PL, tous les PL sont cantonnés sur la RD52 et nous avons prévus de demander une interdiction aux PL de circuler sur toutes les liaisons Est-Ouest aussi bien avec l'Allemagne qu'avec l'autoroute. Le souci de la population et des habitants est qlq chose de fondamental pour nous.
  On fournira également tous les éléments en notre possession concernant les nuisances sonores autres que les PL, mais aussi sur la modification du paysage pour donner suite à la remarque de M. Kunny. Nous montrons comment nous avons la volonté justement d'intégrer la zone sur le plan visuel la zone, notamment depuis la commune de Nambsheim pour que l'mipact soit le plus faible possible. Tous ces éléments sont légitimes à demander, c'est capital pour les habitants, et seront fournis dans le mois de juin dans le cadre du bilan de la concertation.

- **Marc-André Kinny : j'ai une question sur la liste des entreprises. Je vois mal la création d'une zone sans la signature des entreprises. Concrètement qui va entrer dans cette zone ?**
  - Réponse de GH : Deux procédures indépendantes. Une entreprise ne viendra que quand elle saura qu'il y a une ZAC. Il y a la création de la ZAC qui définit le périmètre retenu et l'autorisation de travaux qui permettra de connaitre le calendrier et le prix.
  - Réponse de Jean-Claude Riedel : on crée les conditions qui vont permettre aux entreprises de s'installer. Lorsqu'une entreprise va s'installer. Elles pourra utiliser les études faites et ne faire que les études complémentaires nécessaires par rapport aux spécificités de l'entreprise.
- **Réaction de Marc-André Kinny : on peut imaginer aussi par rapport aux évolutions que vous avez imaginées (je ne vous le souhaite pas) que personne ne soit intéressé et qu'il n'y ait rien. C'est possible.**
  - Réponse de Jean-Claude Riedel : on va avoir les conditions favorables pour permettre l'accueil des entreprises.
  - Réponse de GH : on ne fait pas cela pour rien. Il y aura de la demande. Au vue des prospects actuels, on cale très vite parce que on ne peut pas leur donner des informations complètes.
- **Marc-André Kinny : on peut avoir une idée de ces prospects, pour qu'on puisse avoir au niveau des habitants de qui on parle ?**
  - Réponse de GH : cela ne sert à rien. Il y a quand même une entreprise pressentie. C'était déjà dans la presse. C'est Européenne de biomasse qui fabrique des pellets.
- **Réaction de Marc-André Kinny : là on n'est pas dans du tertiaire, on est dans de l'industriel ?**
  - Réponses de GH et de Jean-Claude Riedel : on est sur de l'industriel.
- **Réaction de Marc-André Kinny : j'avais compris qu'on était sur du tertiaire**
  - Réponse de Jean-Claude Riedel : on parle d'industrie 4.0. Cela reste de l'industrie. Il y aura du bureau mais on ne va pas installer de l'activité de recherche et universitaire. Il y aura des entreprises dans la pointe sur les énergies nouvelles par exemple la production d'hydrogène.

- **Réaction de Marc-André Kinny : on ne va pas installer de la production d'hydrogène à moins de 300 m des habitations. Il y a un potentiel risque. On vient d'arrêter une centrale nucléaire.**

Réponse de Jean-Claude Riedel : Chaque implantation fera l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation, cas par cas. L'étude actuelle est faite pour « débroussailler » et permet de définir quelles sont les conditions pour pouvoir accueillir des entreprises.

Réponse de PHP : en termes d'implantations industrielles, on ne peut rien dire pour l'instant. L'offre EcoRhena sera mise en concurrence. La zone bénéficie d'atouts. Elle a la chance d'être au cœur de 2 marchés (France et Allemagne). Les entreprises cibles sont celles de l'énergie, de la santé et du numérique. La volonté de l'Etat français est de relocaliser ce type d'industrie dans un contexte de crise sanitaire et de pénurie des matière premières. Insiste sur le fait qu'on ne fait pas une zone contre les habitants mais avec. L'autorisation des travaux pour EcoRhena donnera lieu à une véritable enquête publique dès l'automne prochain. Toute entreprise qui s'implantera fera l'objet d'autorisation environnementale, si son activité le justifie, avec enquête publique.

GH : on ne fera pas une zone sans l'avis de l'Etat ni celui des habitants. Pour être très clair, on est bien sur la création d'une zone industrielle.

VERBATIM – questions/réponses
Réunion publique du 25.05.21

Participants :

En présentiel (siège CCPRB)

- Gérard HUG (GH)
- Claude BRENDER (CB)
- Christine SCHWARTZ
- Représentant de Geiswasser (Joël MEYER ou Stéphane FOECHTERLE)
- Philippe JEANDEL
- Fabrice KRIEGER (FK)
- Lucie BIZOT

En visio-conférence

- Pierre Henri PAILLET (PHP)
- Simon DUBOIS (SD)
- Jean-Claude RIEDEL
- Ludovic EDEL
- Backhaus
- BIGUZZI
- Bmartinez
- Boeglin Michel
- C.lemarchand
- Carole Wittlin
- Estelle L
- Guth Jordan
- Héloïse
- Jean-Benoit Kinny
- Jean-laurent.kistler
- JPW
- Marc-André Kinny
- Meyer
- Regine
- SALOMON
- Samuel
- Vincent
- Yvan furstoss

Questions/réponses :

- **Marc-André Kinny :**

Pour commencer, je vois aujourd'hui que nous sommes 28 personnes connectées pour un projet qui impacte la comcom donc 33 000 donc c'est vrai qu'on a une portée assez limitée concernant ce qui est fait ce soir mais cela a le mérite d'exister.
Si vous êtes d'accord, j'ai plusieurs questions à vous poser et je vous demanderai de me laisser les énumérer. Je ferai en sorte que ce soit concis et clair pour ne pas que ça dure trop longtemps.

***Un projet a été mentionné dans la presse mais pas dans votre présentation, c'est celui du technocentre qui concerne la transformation des produits des futures centrales qui vont s'arrêter. Concrètement, c'est un projet de retraitement de déchets radioactifs qui pourrait éventuellement être intégré dans cette zone. Au niveau associatif, il y a des suspicions que le port sera aussi une voie d'acheminement des déchets à retraiter des futures centrales à l'arrêt. Ce projet n'a pas été nié pour l'instant dans la presse, donc j'ai des inquiétudes à ce niveau-là sur le fait que le technocentre pourrait devenir une poubelle de déchets radioactifs dans notre zone et aux pieds de nos maisons.**

***Concernant l'emprise des terres – on nous dit constamment qu'il y a une grande perte de terres agricoles et aujourd'hui on a 80 ha de terres agricoles de premier choix et on choisit de les artificialiser parce que comme vous l'avez dit M. HUG, par rapport au batracien, on sacrifie de la terre agricole juste pour protéger une espère que l'on n'a pas vu mais dont on a trouvé la trace ADN. Il y a 50 ans, l'engagement a été pris de donner cette zone aux industriels et pendant tout ce temps, ils n'en ont rien fait, il est donc légitime aujourd'hui de se poser la question du sens de cette zone.**

***Aujourd'hui, la Collectivité européenne d'Alsace a une nouvelle compétence transfrontalière et doit de ce fait travailler en étroite collaboration avec nos voisins du Pays de Bade. On a à vol d'oiseau à moins de 3 km la zone de l'aéroport d'Hartheim qui est déjà une zone industrielle. Cet espace a aussi été artificialisé, il est aussi le long du Rhin donc on pourrait aussi réfléchir à travailler sur cette zone-là plutôt que sur les 80 ha de terres.**

***Au niveau de la destruction du paysage – Nambsheim a quand même une unité paysagère qui va être dégradée par la présence de cette zone située à moins de 50 m des dernières habitations et on n'a pas encore parlé aujourd'hui du patrimoine susceptible d'être classé : le château à Nambsheim. Il serait dommage de mettre une zone aussi proche d'un site qui peut potentiellement être classé.**

Ce que je demande aujourd'hui, c'est un moratoire, j'ai l'impression qu'on a envie de se dépêcher d'utiliser les subventions publiques, qu'on veut tout faire à la hâte. Je vous le demande M. HUG et tous les intervenants autour de la table, qu'il y ait des réunions publiques comme dit au départ, dans chaque village. Vous avez vu que la situation du Covid évolue et que dans les 1 mois il sera possible de faire un tel type de réunion et qu'aujourd'hui 27 personnes connectées pour 33 000 habitants, ça montre bien qu'il y a beaucoup de gens qui ne sont pas au courant de ce qui se passe malgré les communications qui ont été faites.

***Aussi pour les subventions, il y a un moyen de les garder à savoir la caisse des dépôts et de consignations. On n'est pas obligés aujourd'hui de se dépêcher, de faire tout à la va-vite pour avancer sur un projet qui selon moi me parait un peu bâclé. Je dis ce mot-là et en suis désolé pour les gens qui ont travaillé pendant des années sur ce projet mais moi c'est l'impression que ça me donne.**

***Concernant la chambre d'agriculture – je suis quand même très surpris de son mutisme en tant qu'exploitant agricole sur la commune de Nambsheim. La chambre d'agriculture devrait être là pour protéger les terres agricoles et pour un contrat qui date d'1/2 siècle et qui n'a jamais rien donné, c'est aussi son rôle de voir comment suivre cette histoire et ne pas juste dire que ça a été signé il y a 50 ans, aujourd'hui caduc.**

Bien-sûr il y aura un communiqué du monde associatif qui sera fait concernant le projet de technocentre et toutes les choses relatées jusqu'à maintenant.

***Au niveau du projet du port rhénan – j'ai l'impression qu'il est un cheval de Troie pour le technocentre.**
Ce que je demande aujourd'hui et que certainement beaucoup de gens vont demander, c'est que la date butoir soit changée, qu'il y ait un moratoire et que soient revus tous les éléments (classement du château dans le village de Nambsheim, aspect paysager pour Nambsheim, les terres agricoles, la qualité de l'ensemble de la vallée rhénane) – on ne peut pas faire de projets comme ça sans consulter tout le monde.
***Sur les créations d'emplois – M. HUG vous en avez parlé, effectivement aujourd'hui on palie de la perte d'emplois plutôt que de faire de la création d'emplois. Aujourd'hui, la ville de Fessenheim est dans la CCPRB, quand la centrale était en fonctionnement, toutes les recettes fiscales allaient à la commune de Fessenheim. En gros, quand on gagne, Fessenheim gagne tout seul et quand on perd, on doit trouver du financement et on est content d'être dans la CCPRB qui aide à financer les pertes fiscales dont vous parlez. Dupont de Nemours a été créé dans les années 92-95. C'est 100 ha de bonnes terres arables qui ont été sacrifiées pour ce centre qui a généré 2-3 emplois précaires au niveau de Nambsheim.**
Je rappelle qu'à Nambsheim, on a la chance d'être au carrefour de l'Europe, à 45 mn on a 4 grandes villes : Colmar, Mulhouse, Bâle, Fribourg. Je pense que peu de lieux ont la chance d'être aussi proches de ces villes. Aujourd'hui, l'emploi se fait en télétravail. Ça fait 1 an ½ que je travaille à Nambsheim pour le compte du siège de Renault-Nissan à Paris sans aucun problème mais avec une connexion un peu difficile (on espère que la fibre arrivera bientôt). Donc ça montre bien que créer des emplois, sacrifier des terres, juste pour que des Colmariens, des Mulhousiens, des Strasbourgeois puissent venir travailler sur nos terres et dans notre village, pour moi ce n'est pas très clair.
***Le SMO dont vous parlez, je suis un peu surpris que la commune de Nambsheim n'ait pas un poids plus important sachant que la zone est à Nambsheim (zones 2 et 3).**

- Réponse GH :

  *Pour le technocentre – on parle bien d'EcoRhena, le technocentre est un projet EDF qui est de loin pas décidé, nous n'avons pas la main dessus. EDF a un projet de ce type-là sur les terrains leur appartenant, destinés aux zones tranche 3 et 4. On en parle clairement, il y a un réel besoin, et on parle bien de matière faiblement radioactive. Je ne suis pas un spécialiste du domaine mais on peut vous faire passer un certain nombre de documents de vulgarisation transmis par EDF pour informer un peu plus le public. On est en forte concurrence sur ce projet et la décision ne se prendra pas avant 2023. Pour l'instant, ils sont en phase très amont du projet, y compris d'ailleurs pour les problématiques d'accessibilité, EDF gérera directement et seul son transit fluvial.

  Il faut faire attention au terme utilisé, on a un réel besoin, les centres de stockage de matériel radioactif sont saturés. Un procédé existe déjà en Suède, pays plutôt vertueux. Mais le sujet ne concerne pas l'opération que nous portons aujourd'hui puisque pas dans le secteur sur lequel repose la concertation.

  *Sur les emprises agricoles – ces terrains sont propriété de l'établissement public port rhénan depuis 60 ans (intervention Jean-Claude Riedel). Cette zone industrielle a été créée à la suite de celle de Biesheim-Kunheim remplie assez rapidement, et dans la foulée elle devait compléter l'industrialisation de notre secteur en sachant qu'à l'époque il y avait moins de contraintes. L'ensemble des

terrains agricoles a été acheté à ce moment-là. Manque de chance, il y a eu le choc pétrolier et d'autres phénomènes qui ont fait que rien n'a pu se passer et on arrive aujourd'hui dans un processus qui n'est pas bâclé (terme pas adapté à la situation), c'est un processus mesuré que l'on fait en co-construction avec tous nos partenaires y compris l'Etat, la Préfecture (représentation régionale), la chambre d'agriculture, la chambre de commerce. Tous les partenaires cités dans le projet de territoire adhèrent à ce projet mûrement réfléchi. Aujourd'hui, différents textes de loi qui se sont accumulés, viennent renforcer les éléments écologiques, agricoles, en termes de protection. Ces terrains ont été laissés heureusement et tant mieux aux exploitants agricoles qui ont pu les exploiter pendant 60 ans. Ces terrains ont toujours été classés en termes urbanistiques comme des terrains industriels. On n'a rien changé par rapport aux 50 dernières années.

*Sur la CeA – bien sûr on a un œil sur ce qui se passe de l'autre côté mais je rappelle qu'à Hartheim c'est plein, il n'y a plus de place. Ce que dit le Maire de Fribourg et tous, ils ont une problématique de surface foncière. Il n'est pas question pour nous de devenir une annexe mais le travail en complémentarité avec les allemands me parait évident dans le cadre de cette coopération transfrontalière que j'appelle de mes vœux. Mais il n'y a plus d'opportunité foncière sur la zone d'Hartheim, ancienne base de l'Otan qui est aujourd'hui totalement pleine.

*Sur l'aspect paysager/proximité de Nambsheim : la zone de développement s'est rapprochée de la zone économique qui existait déjà. On travaille uniquement sur le document d'urbanisme de la zone EcoRhena. Derrière toute l'industrie qui va s'implanter va faire l'objet de mesures spécifiques (étude d'impact). Il ne se passera rien sans qu'on ne prenne en compte les attentes/desiratas des habitants de Nambsheim notamment.

*Sur la course rapide aux subventions : non, aujourd'hui on est convaincus que compenser 2000 emplois va être compliqué, mais si on ne prend pas un certain nombre de mesures pour aller de l'avant, revaloriser le territoire, il va un moment donné s'endormir alors qu'on a clairement un potentiel (très bien placés au cœur de l'Europe), il faut quelque part en profiter.

On ne supprime pas de nouvelles zones car c'est une zone industrielle dès l'origine et tout est vu avec la chambre d'agriculture et la chambre de commerce. Quand on va parler de compensations, tous ces organismes viendront nous voir.

Il n'existe pas aujourd'hui de système où on dit à l'Etat de mettre les subventions prévues dans le cadre du Post-Fessenheim de côté et on les reprendra d'ici 10 ans. Aujourd'hui on a des fenêtres de tir et un certain nombre de partenaires qui se penchent sur notre collectivité parce qu'on a perdu des ressources (mais peut être vrai pour une autre entreprise demain). Aujourd'hui on perd une activité économique du fait d'une décision politique, cette centrale aurait pu continuer à tourner, l'Etat en a décidé autrement pour des raisons purement politiques. A un moment donné, la compétence économique, transférée par la loi Notre, est remontée au niveau de la communauté de communes et de la Région. Dans ce cadre-là que nous travaillons avec le SMO à une valorisation de ce territoire.

On est dans une phase importante de la création de cette zone = concertation. On écoute vos avis et on sera obligé d'en faire une analyse, un bilan et ensuite on

verra comment l'Etat (central) mais également la Préfecture, la DDT, la DREAL, en co-production avec les associations environnementales vont recevoir notre projet. Je tiens à dire que le représentant d'Alsace Nature a quand même défini notre projet comme exemplaire. On est parti de 400 ha en y intégrant Dupont de Nemours, on arrive à 80 ha, ce qui est déjà un beau geste écologique.

- Réponse PHP :

  Remerciements à M. KINNY pour ces questions qui ont le mérite de poser clairement les enjeux de l'opération.

  Quelques compléments techniques ;

  *Sur le technocentre – le projet de ZAC EcoRhena est totalement indépendant du projet de technocentre. Il n'y a strictement aucun lien entre les 2, ce ne sont pas les mêmes terrains.

  *Sur l'utilisation du port pour le projet technocentre – d'après ce que nous savons aujourd'hui, EDF ne souhaite pas utiliser les infrastructures publiques pour l'approvisionnement en générateurs de vapeurs du projet, si celui-ci se fait, mais veut avoir ses propres infrastructures.

  *Si la zone a un sens ou pas ? C'est très exactement le sens de la démarche du SMO. Il y a une ZAC BNHG aujourd'hui, qui fait plus de 400 ha et qui aurait pu permettre, l'ancien Préfet s'était posé la question, de créer une zone. Le SMO a voulu reposer la question, ce n'est pas parce qu'on a fait quelque chose il y a 60 ans, que c'est toujours d'actualité aujourd'hui. Comme l'a rappelé M. HUG, beaucoup de choses ont changé, il est donc légitime de se reposer la question. C'est le sens de cette réunion d'aujourd'hui.

  *Sur la zone allemande – tout le travail sur le projet de territoire a été fait avec les collectivités allemandes et au cœur du projet, on trouve ce projet d'aménagement de la zone EcoRhena qui a l'avantage de créer non seulement des emplois mais aussi des ressources fiscales et cela a été « validé » par les collectivités allemandes.

  *Sur les réunions publiques – pour faire une ZAC, vous n'avez pas une seule procédure mais deux procédures. Une première qui a comme objet de créer la ZAC, mais aussi parallèlement une seconde qui concerne les demandes d'autorisations environnementales pour les travaux à faire sur la ZAC. Pour ces demandes d'autorisations environnementales, les dossiers de demandes ont été déposés à la fin du printemps et vous allez avoir l'occasion de vous exprimer une nouvelle fois au début de l'automne, en septembre, au travers d'une véritable enquête publique, avec un commissaire enquêteur qui permettra d'enregistrer la totalité des remarques et des demandes. Je ne sais pas si juridiquement, dans une enquête publique on peut organiser des réunions publiques, je ne crois pas qu'il y ait d'interdiction de le faire. Cela permettrait d'avoir une nouvelle étape de discussions.

  *Sur les subventions – il n'y a pas de contraintes de délais, ce n'est pas le fait de vouloir les subventions qui pousse à avoir un calendrier précis pour la zone EcoRhena. Elles font l'objet d'un circuit, elles peuvent être demandées par le SMO et les collectivités qui adhèrent au projet de territoire mais pas par la caisse des dépôts, qui n'a pas le droit de prendre des subventions, de les stocker et de nous les rendre plus tard. On fait les choses en temps et en heure, on en n'est pas là. On

verra, dans une seconde étape, quand on essaiera de préciser les choses : cout des travaux, mesures compensatoires, compensations agricoles ou autres qui auront été intégrées, s'il y a besoin de subventions pour la ZAC et à combien ça se montera mais ce n'est pas la question aujourd'hui.

*Le SMO n'associe pas de communes et donc n'associe pas plus la commune de Nambsheim, Heiteren, Geiswasser, Balgau ou Fessenheim. Il associe les 2 CC parce que les compétences de développement économique, d'aménagement, d'urbanisme ne sont plus au niveau communal mais intercommunal.

Dans cette 1ère phase de concertation, le SMO, juridiquement, va être amené à faire des comptes-rendus, à les mettre à disposition du public, tout en mettant à disposition du public toutes les réponses apportées aux questions posées par écrit sur le site ou à l'occasion de ces réunions. Au-delà de ce qui a pu être dit aujourd'hui, il y aura vraiment une phase de restitution et de réponse écrite extrêmement détaillée et sur laquelle vous pourrez faire valoir votre point de vue éminemment respectable.

- Réponse SD sur les observations de M. KINNY concernant la durée de la période de concertation et l'organisation de ces réunions dématérialisées en soulignant ce qu'il a indiqué c'est-à-dire que c'est très important de pouvoir laisser la parole au public et c'est bien l'objet de cette période de concertation. Cependant, il faut bien avoir conscience que cette nécessité, cette priorité c'est bien celle du SMO aujourd'hui. La première période de 3 mois du 15 janvier au 15 mai qui a été lancée dans le cadre de la délibération de décembre dernier et qui prévoyait ces réunions physiques qui n'ont pas pu se tenir, a prévu aussi ce qui est en place aujourd'hui : l'exposition, les permanences publiques, la mise à disposition du dossier de concertation et du registre pour les observations. Il faut bien avoir conscience aujourd'hui que ce qui est présenté par le Président HUG n'est ni plus ni moins que ce qui est mis à disposition de l'ensemble des citoyens de la communauté de communes mais plus largement de l'ensemble des citoyens qui souhaite y avoir accès et ce depuis le 15 janvier. Si cette période complémentaire a été ajoutée c'est aussi pour bien organiser les réunions qui n'ont pu se tenir en physique et donc des réunions dématérialisées via Zoom qui sont ouvertes et laissent une possibilité beaucoup plus importante que ce qu'on peut proposer en physique. Pour ce qui est de la durée, on va avoir une durée de 4 mois ½ pour un projet de ZAC. Pour un projet de cette ampleur, qui est très important mais à relativiser par rapport à des projets que j'ai pu connaitre, 4 mois ½ c'est beaucoup, ça souligne bien l'importance pour le SMO d'échanger, de présenter et aussi et surtout de construire avec le public ce projet.
- Réponse GH : nous avons une volonté claire, une obligation d'acceptabilité des projets par l'ensemble de la population. On sait qu'on a été déficitaires en termes de communication pendant très longtemps, aujourd'hui on ne va pas rattraper ou précipiter mais donner le maximum d'informations pour montrer une transparence par rapport à l'ensemble de ces projets et essayer d'avoir une adhésion. L'idée c'est de continuer à développer économiquement notre territoire. Les maires ici présents me l'ont dit, il y a un problème de mise à niveau de l'information, on est prêts à venir aux conseils municipaux de chaque commune pour pouvoir donner toutes les explications, tout ce que nous avons en notre possession aujourd'hui.

- **Regine (chat) : pourriez-vous détailler le ratio perte d'emplois directs et indirects ?**
    - Réponse GH : Claude BRENDER à côté de moi pourra peut-être plus le détailler. On perd 2000 emplois directs, indirects et induits. Dans les emplois induits, on intègre toute la partie risque de pertes. Dans les directs (centrale EDF et prestataires) c'est à peu près 1000 emplois. Il y a un plan de départ qui a été officialisé par EDF. Globalement, ça se passe plutôt bien, les salariés EDF sont garantis de retrouver un emploi. Une grosse attention a été portée sur les salariés des sous-traitants qui travaillent à l'année ou pas (plus de 300). Une bourse d'emplois a été créée pour permettre à des entreprises voisines qui recherchent des salariés, ces personnes ont pu être redirigées vers des entreprises locales. A un moment donné, il y a un groupe de travail qui travaille expressément dessus et on pourra en faire le rendu.
- **Yvan Furstoss (chat) : quels seront vos arguments pour attirer des entreprises internationales alors que le contexte actuel est à la délocalisation vers des pays à fiscalité très faible comme la Pologne ou autres pays émergents ?**
- **Samuel (chat) : quels types d'entreprises cibler-vous pour la ZAC ? Combien d'entreprises et types d'entreprises pour compenser les 7M par an ?**
    - Réponse GH :

      Compenser d'un coup d'un seul les 6,5M sera mission impossible. Par contre, on travaille sur le redéploiement d'entreprises, on a créé un service chez nous qui travaille avec les entreprises endogènes. On a aujourd'hui et heureusement un tissu d'entreprises qui ont des projets d'investissement et de développement relativement importants. Je vais citer Constellium notamment dans le domaine de la récupération d'aluminium car cela commence à être compliqué pour ces entreprises-là non pas les débouchés car l'on sait que la courbe d'évolution est en hausse importante même jusqu'à 2050. Le problème est de sécuriser l'approvisionnement en matières premières, c'est vrai aussi pour la scierie Schillinger. Il y a donc un certain nombre de projets de développement des entreprises endogènes qui ont tout autant d'intérêt que les nouvelles entreprises. Même si on est en concurrence importance avec les pays de l'est où le foncier ne coûte rien, on a quand même actuellement une évolution dans l'accompagnement des entreprises notamment industrielles et en plus, les contacts qu'on a se positionnent sur des produits très émergents, on a 2 entreprises au moins qui travaillent sur la transition énergétique (Européenne de Biomasse, qui fabrique des black pellets, et qui a d'ailleurs construit une usine à Reims).

      Aujourd'hui, on ne va pas plus loin car on essaye de commercialiser mais pour l'instant on attend d'avoir des informations plus précises au niveau de l'étude d'impact. On a eu des garanties de Business France qui est quand même la porte d'entrée de toutes les implantations industrielles au niveau national. C'est important qu'ils soient partenaires. On est aussi dans une démarche d'accompagnement de ces entreprises qui viennent par des voies variées pour leur présenter le territoire. Parce que ce n'est pas le tout de leur présenter le terrain, il faut aussi leur présenter les autres avantages de l'implantation chez nous : aspect touristique, social, associatif, culturel. Tous ces éléments qui aujourd'hui vont fait en sorte qu'on puisse attirer. On va être obligé de faire venir de nouveaux salariés car il y a un problème d'adéquation entre l'offre et la demande certainement.

On sait qu'on est en confrontation systématique, mais au vu du contexte global et économique actuel, cela nous laisse entrevoir un certain nombre de perspectives, si on se lance tellement dans l'opération ce n'est pas pour faire ce qui s'est fait il y a 40 ans = un premier puis un deuxième projet qui ont été arrêtés très vite à cause de problématique de concurrence avec d'autres régions françaises. Aujourd'hui, il y a un focus sur notre territoire, l'Etat nous est redevable et plus vite on arrivera à avancer, mieux ça vaudra car dans 10 ans, les promesses qui ont été faites : revalorisation exemplaire et neutralisation fiscale ne seront pas oubliées, on y reste accrochés dans le respect des règles imposées.

- **Stéphanie Meyer : si vous avez un projet d'agrandissement du port, c'est je suppose parce qu'il y a des débouchés déjà connus, donc le port n'est qu'un point d'étape et donc les colis viennent ou vont quelque part et je n'ai pas vu dans l'étude le flux routier qui est envisagé et quels seront les axes de passages même si j'ai bien compris que pour le moment vous privilégier la CD52.**
    - Réponse PHP : Pourquoi on ne mentionne pas ces éléments-là c'est parce que l'extension du port ne fait pas partie de la ZAC. Sur le plan affiché, la ZAC c'est les secteurs 1, 2 et 3, tout le reste sont les secteurs du futur port et de la SEMOP. Aucun axe autre que la RD52 ne pourra être utilisé pour l'accès au port en matière de poids et colis lourds, les prospects sont ceux que nous connaissons aujourd'hui : colis lourds de General Electric et les pales d'éoliennes qui viennent d'un peu partout.
    - Réponse GH : + les pelles de Liebherr.
      Une précision sur les convois de GE : ils circulent de nuit, ils font 100m de long il est donc impossible de passer dans les villages. Cela fait suite à un long travail de GE car avant tous ces colis allaient sur Strasbourg (perte de journées). La CeA a fait un certain nombre de travaux d'aménagement (ronds-points coupés sur la 415 pour permettre le passage de ces convois lourds). Ce n'est pas le cas des convois Liebherr car les pelles viennent en pièces détachées (restent des convois de 80-150T). Les éoliennes sont des colis pas lourds mais encombrants donc pour le transit, peuvent venir par voie fluviale et peuvent partir sur des sites. Pour nous, il est clair que tout ce trafic-là ne peut que passer par la CD52.
- **Stéphanie Meyer : j'aimerais quand même savoir du coup comment on envisage le flux sur la CD52, combien de véhicules ? La prochaine étape sera peut-être de nous dire qu'elle ne suffit pas et là on envisagera un autre projet ?**
    - Réponse PHP : on pourra vous fournir tous les éléments dans le compte-rendu de la réunion. Il y a une procédure d'autorisation de travaux qui comprend les travaux du port. Et dans l'étude d'impact qui a été faite, il y a eu tous les impacts en matière de circulation routière qui ont été analysés. Ce qu'on a proposé lors de la dernière réunion, c'est de vous fournir tous ces éléments.
      En termes de caractéristiques, le point clé ce n'est qu'aucune des routes est-ouest qui relie la RD52 à l'autoroute ne permet d'accueillir des poids lourds. Il n'est pas prévu d'aménagement ni à la zone EcoRhena ni au port pour faire transiter les poids lourds au travers des différents communes, c'est totalement exclu. Et c'est un engagement qui est pris et qui sera repris dans l'autorisation environnementale pour les travaux quand elle sera donnée.
- **Samuel (chat) : quelle est l'estimation du cout de projet d'aménagement ?**

  - Réponse PHP : on n'a pas encore tous les éléments à notre disposition. Le cout va comprendre des parties liées à l'acquisition par le futur aménageur (il y a une mise en concurrence obligatoire, au stade où on est, on ne sera pas si le SMO le fera en régie comme on peut le faire ou s'il mettra en concurrence et choisira l'aménageur qui sera le mieux-disant). On doit donc intégrer dans les couts l'ensemble des dépenses liées aux terrains, travaux, mesures compensatoires (qui peuvent être des dépenses relativement élevées). Aujourd'hui, cela nous donne un budget estimatif entre 12 et 15M d'euros.
- **Samuel Schmitt : on s'est déjà vus il y a quelques mois, ce serait bien que l'on se voit physiquement avec des personnes de Nambsheim.**
  Quand je regarde le chat et les questions, beaucoup de gens de Nambsheim posent des questions. La plupart des gens qui ont des interrogations sont de Nambsheim, pourquoi ? Parce que la zone est proche. Pourquoi une ZAC si proche des habitations (50 même 20 m rue du Canal, de la zone). Est-ce que vous en tant que personne, vous aimeriez habiter à 20 m d'une ZAC ?
  - Réponse GH : je vous réponds Samuel mais plus largement. Cette zone a été référencée comme une zone industrielle depuis 40 ans (zone Nux). Donc les gens qui se sont implantés là-bas savaient qu'il y avait une zone industrielle à côté.
- **Samuel Schmitt : OK, on a fait des fouilles dans la forêt et on a découvert des traces d'ADN de crapaud. On n'a pas fait de zone dans la forêt à cause d'un crapaud qui n'existe pas.**
  Est-ce que la zone 2 serait discutable, est-ce qu'on pourrait l'enlever par exemple ?
  - Réponse GH : elle n'est pas discutable car ces 2 zones sont les seules qui aujourd'hui sont compatibles en termes d'urbanisation par rapport à tout le reste. On peut être pour ou contre la problématique de trace d'ADN d'un pélobate brun. Malheureusement cela fait partie des animaux inscrits dans le répertoire national des animaux à protéger.
- **Samuel Schmitt : il faudrait rajouter l'être humain alors.**
  - Réponse GH : on va être d'accord très vite là-dessus. On subit autant que tout le monde.
- **Samuel Schmitt : en fait vous dîtes que c'est la faute des habitants de Nambsheim qui n'auraient pas dû se mettre dans la rue du Canal. Ils savaient à la base et il ne fallait pas se mettre si près, donc c'est ça votre réponse ?**
  - Réponse GH : effectivement, le zonage d'EcoRhena, du secteur 2 dont on parle a toujours été classé en zone industrielle.
- **Samuel Schmitt : donc les gens, il fallait qu'ils soient au courant. Est-ce qu'on peut discuter cette zone 2 ?**
  - Réponse GH : d'abord c'est un peu tôt, je ne sais pas quel type d'entreprise va arriver sur la zone.
- **Samuel Schmitt : les habitants de Nambsheim aimeraient bien savoir – droit de regard sur cette zone 2 et 3 ? La plupart du projet est sur le ban de Nambsheim.**
  - Réponse GH : on est là uniquement en consultation pour une création de ZAC. Derrière il y aura une enquête publique qui va suivre par rapport à l'étude d'impact, des dossiers d'implantations, je ne peux pas répondre aujourd'hui. L'entreprise va arriver avec des obligations qui sont les siennes si c'est un établissement classé, ils sont obligés de respecter un certain nombre de contraintes. J'imagine qu'à ce moment-là, il y a aussi consultation du public de

toute façon. On est en capacité de demander des compensations liées aux nuisances, je ne sais pas lesquelles aujourd'hui.

- **Samuel Schmitt : si j'habitais Balgau, Heiteren ou Geiswasser, je n'assisterais pas à la réunion non plus, là ça me touche car je suis à côté de la zone. Le problème initial du projet = perte d'emplois et perte de revenus fiscaux. Mais on n'est pas touchés nous par la perte d'emplois, je pense que peu de personnes sont au chômage à Nambsheim, on n'est pas touchés par cette problématique mais on est impactés directement et c'est un peu ça le problème. Donc il faudra faire un travail politique, mener des négociations.**
    - Réponse GH : si je peux préciser, à un moment donné, heureusement qu'il y a eu des précurseurs avant nous qui ont permis la création de zone d'activités sinon on serait tous encore pêcheurs ou paysans (pas péjoratif). Il y a donc eu des gens qui ont eu un courage politique de lancer des choses pour permettre aux jeunes populations de construire dans les territoires que vous représentez, de travailler dans ces territoires. C'est quelque part important d'assurer l'avenir de ces jeunes qui vont arriver sur le marché de l'emploi et de leur offrir la possibilité de venir s'implanter sur place.
- **Samuel Schmitt : je ne suis pas contre le développement économique mais la zone 2 est gênante. Entre la zone 1 et la zone 3 il y a une forêt dense avec une vieille route EDF au milieu, une déchetterie presque, et cela on va garder car c'est écologique ?**
    - Réponse GH : ce n'est pas moi qui fixe les règles écologiques, on peut vous montrer le document de synthèse qui fait partie de l'étude d'impact et qui donne des valeurs. Quand je l'ai annoncé aux 29 maires des communes, la première réaction a été de dire « on prend notre tronçonneuse et on va couper tout ça ». Mais aujourd'hui les lois ont changé et on subit ces évolutions. Elles ont été à un moment donné très permissives et le sont de moins en moins. On a beaucoup de contacts avec la DREAL et la DDT pour essayer de sauver ce que l'on peut sauver. On sait que la bande rhénane est sensible à beaucoup de niveaux (RAMSAR zones humides/mares, forêts et biodiversité, bras morts du Rhin…). Rapports faune/flore : je ne connais pas la moitié des animaux présentés. Il y a une nomenclature des animaux à protéger qui existe et c'est comme ça.
- **Samuel Schmitt : je pense qu'il y a d'autres personnes de Nambsheim qui pourraient dire ce qu'elles pensent car mon point de vue c'est que cette zone 2 est trop proche des habitants, personne voudrait vivre en face d'une ZAC (je ne sais même pas ce que c'est).**
    - Réponse SD : on mélange peut-être 2 procédures. Ce qui est pris en compte pour l'instant et ce qui sera préalable à la seconde, c'est ce périmètre de ZAC. Ce dont vous avez peur, c'est les constructions/aménagements qui vont être réalisés mais ceux-ci ne s'émancipent pas des règles d'urbanisme, ce qui n'est pas autorisé aujourd'hui ne le sera pas plus demain parce qu'on est dans une ZAC. Ce n'est pas parce que la ZAC est créée demain que les projets de construction, de réalisation le seront automatiquement et pas susceptibles de recours. Au moment venu, quand les projets de réalisation des aménagements seront lancés, vous serez informés et là ce sera les procédures classiques d'urbanisme qui seront ouvertes à contestation et surtout vous aurez une idée beaucoup plus précise à savoir si cette maison est à 20 m de la ZAC, si effectivement le mur est à 20 m ou s'il n'en est rien. On n'en est pas à identifier quelles seront les constructions projetées.
- **Samuel Schmitt : ce qu'il faudrait faire alors, c'est une simulation, je pense que vous avez une idée des entreprises qui vont venir, pour montrer aux habitants de Nambsheim à quoi ça va ressembler parce que c'est un peu flou pour tout le monde.**

  - Réponse GH : mais cela ne sert à rien. On est dans une procédure très administrative. Aujourd'hui, je rappelle qu'on a une ZAC de 400 ha. Parce qu'on a estimé que cette ZAC ne répond plus aux enjeux (environnementaux qui ont bouleversés la typologie), on est d'accord à refaire une nouvelle ZAC mais l'autre fonctionne toujours. Ne nous demandez pas des choses dont on n'a pas la réponse aujourd'hui. Dans nos têtes, on a nos idées d'entreprises. On reçoit tout le monde et ensuite on essaye d'analyser pour voir ce qui est important, intéressant pour nous.
- **Samuel Schmitt : vous dîtes que vous recevez tout le monde, donc n'importe quelle entreprise si je comprends bien ?**
  - Réponse GH : est-ce qu'on peut aujourd'hui refuser des demandes ?
- **Samuel Schmitt : Je suis d'accord d'accepter les entreprises mais là est le problème, si c'est un ferrailleur qui vient ?**
  - Réponse GH : recevoir tout le monde ne veut pas dire accepter tout le monde. Par politesse, on reçoit tout ceux qui montrent un intérêt et ça s'arrête là. On reçoit assez régulièrement des projets bornés. Il y a des opportunistes qui viennent aussi chercher la bonne affaire. Il y a de tout mais on se doit aujourd'hui de voir tout le monde, après ça se ne concrétise pas systématiquement. On ne peut rien concrétiser du tout d'ailleurs aujourd'hui.
- **Samuel Schmitt : à votre place, je ferai une simulation avec le type d'entreprises. Vous avez en tête une vision du type d'entreprises que vous aimeriez avoir donc il faut expliquer aux gens de Nambsheim. Sinon quelqu'un d'autre va le faire, imaginons un habitant, et ce sera biaisé.**
  - Réponse GH : le danger de cette simulation c'est que les gens prennent ça comme argent comptant. On a décidé des secteurs, on a pris l'option de les présenter mais on ne sait même pas si l'Etat va valider tout ça. On le présente car cela fait partie de la procédure normale de concertation publique mais on ne connait pas le résultat. Il y a tellement d'inconnus dans notre dossier, on avance *step by step*. J'espère que d'ici la fin de l'été on aura quelques indications de l'Etat qui va nous dire vous êtes sur la bonne voie ou on n'est pas d'accord avec vous parce que nous n'avez pas assez évité, il faut encore aller plus loin. On ne peut pas aller plus loin aujourd'hui, il n'y a rien de caché, il n'y a pas de secret, pas d'entreprises sous la main. L'idée c'est de travailler sur des entreprises qui rentrent dans les nouvelles technologies de transition énergétique. J'ai assisté à un workshop à Berlin avec tous les Présidents d'universités du Rhin Supérieur, il y a beaucoup de sujets sur lesquels ils travaillent. C'est bien de travailler sur ces projets d'avenir porteurs de beaucoup d'emplois, derrière je propose que la production se fasse chez nous mais cela s'arrête là. Je n'ai pas de réponse à apporter.
- **Samuel Schmitt : vous comprenez qu'il y a des inquiétudes de la part des habitants de Nambsheim concernant cette zone 2 ? Je comprends que tout n'est pas clair de votre côté, du nôtre c'est pareil.**
  - Réponse GH : par rapport aux informations que vous aviez encore il y a quelque temps, je tiens à dire qu'on essaye d'être le plus transparent possible au niveau des informations qu'on donne. On y va creschendo.
- **Marc-André KINNY : M. HUG, vous parlez aujourd'hui de prévoir le futur, vous avez eu le discours et je le comprends vous êtes un homme politique, qui a été donné à mon grand-père en 1960-70. Il ne s'est rien passé en 60 ans. Les jeunes aujourd'hui prennent leur voiture, montent dans un bus, font 20 mn, ½ h, ¾ h et ils vont travailler. C'est facile pour**

vous et pour tous les gens autour de cette table qui ne vivent pas à côté de cette zone. Vous habitez à Biesheim, à 850 m des usines, pas 50 m. On a la chance à Nambsheim de voir le Kaiserstuhl, le Schwartzwald, les Vosges. Le matin les gens de la rue du Canal d'Alsace se lèvent et vont avec leur café sur leur terrasse avec le chant des oiseaux, ça demain, c'est fini et ces gens-là ne comprennent pas ça. Aujourd'hui, Samuel Schmitt l'a dit clairement, on veut voir une simulation, si on doit le faire physiquement, ce sera fait physiquement, on doit voir absolument des photos aériennes avec des simulations car les habitants ne comprennent pas, ne savent pas ce qu'ils vont avoir à côté de chez eux. Les gens comme Samuel Schmitt, les gens du conseil municipal, moi ou certaines autres personnes comprennent mais je ne pense pas que les gens comprennent bien la vie qu'ils vont avoir demain. Nambsheim est un village paisible, un village naturel. Je passe beaucoup de temps dans la nature comme beaucoup d'autres personnes.

Aujourd'hui, les emplois FMC de Nambsheim sont des emplois précaires de femmes de ménage, ce n'est pas ça dont on a besoin. Aujourd'hui il nous faut la fibre, il faut qu'on puisse se connecter, télétravailler, prendre notre voiture pour aller à Colmar ou Mulhouse y faire n'importe quoi c'est tout ce qu'on demande. On ne demande pas à payer les pots cassés du Pays Rhin-Brisach juste parce qu'il faut une zone à Nambsheim, les décideurs, le SMO ne sont pas impactés.

Je ne permettrai pas que ce genre de choses arrive et je ferai tout en mon pouvoir et c'est déjà lancé pour ne pas que ce genre de chose soit fait de cette manière-là. On dit aujourd'hui qu'on laisse tranquille des traces ADN mais on impacte des gens. Oui la zone est là, mais rien ne s'est fait en 50 ans, il y a prescription. Mais si mes terres agricoles que j'exploite, que je paye depuis 2 ans (ce qui ne devrait jamais avoir eu lieu) deviennent un sanctuaire écologique, pas de problème, même si je perds 10% de ma surface et de mon chiffre d'affaires annuel, faites-le, mais pas une zone industrielle.

- **Stéphanie Meyer : pour l'économie, on comprend bien qu'il faut retrouver des emplois mais dans ce projet on a aucune vision de combien d'emplois peuvent être créés, de quels types d'entreprises peuvent venir. Ça veut dire qu'on utilise du foncier sans avoir de visibilité sans même poser d'exigences alors que pour l'habitat et le PLUi ce n'est pas du tout la démarche que vous avez eue. Vous avez eu des objectifs très contraignants pour des personnes privées et là on fait une zone économique sans savoir les emplois et les entreprises mais on commence quand même.**
    - Réponse GH : on n'en est pas là. Aujourd'hui la procédure c'est de faire une ZAC qu'on a déjà.
- **Stéphanie Meyer : on avait des terrains constructibles pendant 40 ans, on ne les a plus non plus. Donc la ZAC il faut quand même qu'on sache ce qu'on veut en faire même si on lance la démarche.**
    - Réponse GH : on est d'accord mais on n'en est pas là aujourd'hui. Attendons la fin de l'étude d'impact et on sera clair sur ce qu'on met dessus. Concernant vos terrains de construction, puisqu'on va valider le PLUi bientôt, les normes ont totalement évolué. Les communes ont un pouvoir d'extension très limité et encore si on n'avait pas eu le Post-Fessenheim, on serait resté à 2 ha, là on a réussi à négocier 3 ha pour toutes les communes. On essaie de s'accrocher à toutes les possibilités pour permettre à toutes les communes de continuer à se développer. Je rappelle qu'il y a des évolutions (SRADDET) vers zéro artificialisation (travailler sur les dents creuses). Mais là on est sur une zone qui existe et on est uniquement sur l'aspect pour l'instant administratif de création d'une zone et pas encore à

l'implantation industrielle qui fera l'objet d'une procédure également publique à laquelle tout le monde pourra participer.

Je comprends l'impatience de tout le monde, la mienne aussi. Aujourd'hui comprenez bien qu'on ne peut pas faire de démarche agressive de recherches d'entreprises tant qu'on ne sait pas ce qu'on a à vendre.

- Réponse PHP : je respecte totalement les réactions de ceux qui se sont exprimés. Je crois que vous devez vraiment retenir qu'on en est au tout début de la procédure, vous aurez notamment lors de l'enquête publique puis lorsque les entreprises précises feront des demandes d'autorisations pour leurs travaux, l'occasion de vous exprimer, de faire évoluer le projet. Non seulement, pour retracer tout ce qui aura été dit dans ces 4 premiers mois de concertation mais tout au long du projet, le SMO a l'obligation légale de vous informer de tous les avis, réactions reçus sur le site auquel vous avez accès.

  Aussi, c'est naturel de dire qu'une ZAC c'est très théorique, on aimerait bien voir à quoi ça ressemble. On peut peut-être regarder avec vos collaborateurs M. le Président, la capacité de faire non pas une perspective type mais plusieurs scénarios de perspectives puisqu'on connait à peu près les règles d'urbanisme appliquées sur les parcelles en question pour montrer à quoi ça peut ressembler, ce que ça peut donner selon les premières indications.

  La question me semble normale et dans les réponses qu'on doit apporter à cette 1ère partie de concertation publique, on peut peut-être travailler dessus dans les semaines qui viennent pour apporter ces réponses avant la fin du mois de juin, avant l'été.

- Réponse GH : ce ne pourront être que des simulations.
  Pour répondre à M. KINNY, je n'ai pas d'ambition politique à ce niveau-là mais j'essaye de faire avancer le territoire sur le point économique, touristique, car je pense que ce n'est pas en restant les bras ballants qu'on pourra maintenir le niveau d'activités et de services. C'est un enjeu important pour nous. On parle toujours de la perte d'emplois mais même sans ça, on est sur des opportunités qui s'ouvrent à nous suite à cette fermeture c'est l'élément qui a permis de lancer l'opération mais bien sûr on tiendra compte de tous les éléments qui auront été dit. On est ouvert à tout, prêts à tout, et cela se fera dans le cadre de négociations. J'ai promis à la maire de Nambsheim de venir aux conseils municipaux des 3 communes pour donner les informations qui sont en ma possession. Pour l'instant, on ne les a pas toutes.

- **Yvan Furtshoss : je veux juste revenir sur un point, on parle beaucoup de simulations/hypothèses, je viens de Nambsheim aussi, une ZAC avec la possibilité d'avoir des entreprises à 20 m, pourquoi ne pas commencer par pérenniser les entreprises qui sont déjà implantées dans la région ? Moi cela fait 20 ans que je travaille dans une entreprise de Biesheim qui fabrique du chewing-gum pour ne pas la nommer. On a commencé on était 1000 employés, on est 350 actuellement. Toutes les entreprises ne font que perdre du personnel, pourquoi perdre de l'énergie à essayer de créer une zone, pourquoi ne pas plutôt mettre cette énergie, cet argent qu'on va dépenser à soutenir les entreprises, à garder le personnel. Nos enfants auront plus de chance de trouver un emploi dans une grande entreprise existante au bord du Rhin que dans une petite entreprise implantée à Nambsheim, et j'ai bien compris que tout le monde s'en fiche un peu qu'il y a ait une ZAC à**

50 m à part les habitants. Il y a des entreprises sur place qui ne demandent que ça mais on n'arrive pas à garder des emplois là-bas.

- Réponse GH : je vais répondre, c'est un dossier qui me touche particulièrement. Je l'entends mais j'ai expliqué tout à l'heure qu'on travaille beaucoup avec toutes les entreprises, je mets Constellium à part que je rencontre la semaine prochaine. L'entreprise Wrigley, rachetée par Mars, est la seule qui voit les choses un peu différemment (que les dirigeants de Wrigley à l'époque) et qui a réparti les productions ailleurs. Vous connaissez mieux que moi le dossier et donc aujourd'hui on n'a plus une problématique de concurrence interne qu'externe. Le développement endogène, continuer à accompagner les entreprises existantes, fait partie de notre ADN. Je vous l'ai dit pour Constellium, vous avez peut-être vu un 1er gros chantier de 180M de travaux pour faire un nouveau laminoir pour de la production d'aluminium pour l'automobile. On accompagne Constellium, Schillinger, on va rencontrer Wrigley qui a une stratégie d'entreprise différente. Comment je peux les accompagner en tant que Président dans les process et définitions politiques des groupes, je n'ai pas accès. Le patron de Mars ne va pas me demander mon avis quand il veut restructurer ses équipes.
  Cet accompagnement est complémentaire à toutes les autres actions. On les accompagne avec nos modestes moyens.

- **Yvan Furtshoss : les entreprises, quand on va dans le sud du côté de Chalampé : Rhodia, Butachimie anciennement Lafarge, sont aussi des entreprises qui ne font que perdre du personnel en termes d'effectifs.**
  - Réponse GH : il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres phénomènes de productivité, de regroupements, on se bat contre ça aussi. Je vais reprendre le cas de Constellium, pour 180M d'investissements il y a création de 50 emplois.
- **Michel Boeglin (chat) : quelle est la fonction exacte de M. PAILLET ?**
  - Réponse GH : Pierre-Henri PAILLET accompagne le SMO en tant qu'AMO sur tous ses projets complexes. On ne fait pas ça tous les jours et on a donc besoin de compétences juridiques, organisationnelles, pour éviter d'omettre des choses (procédures complexes et depuis quelques années, on nous en demande toujours plus). Je vais vous citer un chiffre, l'étude d'impact qu'on a déposé dans le cadre d'EcoRhena, c'est 1500 pages et apparemment on n'est pas complet. On a donc besoin d'un accompagnement.
- **Marc-André Kinny : pouvez-vous nous donner le lien de l'enregistrement de cette réunion ?**
  - Réponse PHP : vous aurez un verbatim des réunions par contre il faut juridiquement, au regard de la RGPD, qu'on vérifie si on a le droit ou pas de communiquer la vidéo des réunions mais vous en aurez une copie écrite complète si on ne peut pas communiquer la vidéo et si vous le souhaiter et que vous avez des doutes sur la véracité du compte-rendu, on peut même le faire attester par huissier.

VERBATIM – questions/réponses
Réunion publique du 26.05.21

Participants :

En présentiel (siège CCPRB)

- Gérard HUG (GH)
- Claude BRENDER (CB)
- Christine SCHWARTZ
- Betty MULLER
- Philippe JEANDEL
- Fabrice KRIEGER (FK)
- Ludovic EDEL
- Lucie BIZOT

En visio-conférence

- Dominique SCHMITT
- Pierre Henri PAILLET (PHP)
- Simon DUBOIS (SD)
- Jean-Claude RIEDEL
- Jean-Claude G
- Julien BERNHARD
- Guth
- Guy KURY
- Alain
- Maryline
- Julien SCHMITT
- JPW

Questions/réponses :

- **Julien BERNHARD : possible de récupérer la présentation PPT après la présentation ?**
  - Réponse GH : oui, sur le site du registre dématérialisé.
  - Réponse FK : on redonnera à la fin de la présentation l'adresse exacte du site.
- **Guy KURY : faire une réunion d'information au conseil municipal de Nambsheim car c'est la commune la plus impactée par les changements et l'implantation de la future zone, mais aussi faire une réunion d'information au public. La zone numéro 2 est la plus grande en termes de surface et la plus proche du village de Nambsheim. Pourquoi ne pas avoir favoriser la zone 3 le long du grand canal d'Alsace car on veut favoriser le fluvial et la forêt de Balgau n'est pas de la forêt rhénane (c'est du gravier raboté lors de la construction du canal et des repousses ont poussé dessus). Cela aurait été plus pratique. Il faut que le conseil municipal soit mis au courant avant toute décision prise et qu'il ait son mot à dire pour tenir compte de la population de Nambsheim.**
  - Réponse GH : Les réunions publiques servent à mettre le public au courant de ce qu'est la zone EcoRhena. Il y a des retours de la population sur le registre dématérialisé, c'est l'objectif de la concertation qui est menée.
  - Réponse FK : la concertation publique est ouverte depuis le 15 janvier 2021. Le comité syndical du SMO a même délibéré en la faveur d'une rallonge d'un mois ½ pour

organiser les réunions publiques dématérialisées, des réunions publiques en présentiel étaient initialement organisées mais elles n'ont pu se tenir à cause de la crise sanitaire. Il y a des registres en place au siège de la communauté de communes et à la pépinière d'entreprises La Ruche, une exposition a été installée à la Ruche, on a tenu des permanences puis on a organisé ces 3 réunions dans la foulée.

- Réponse GH : la SMO a respecté les textes de loi, mais on sait que tout le monde ne s'intéresse pas à ces sujets systématiquement. Concernant le sujet de la forêt rhénane et pourquoi on a privilégié le secteur 2 et pas le secteur 3, nous souhaiterions aménager l'ensemble du foncier appartenant au SMO mais les études environnementales ont limité l'aménagement, notamment avec la découverte du pélobate brun dans la forêt de Balgau. Dans les documents d'urbanisme, cette ZAC a toujours existé, le SMO a juste voulu redélimiter l'emprise du projet à cause des contraintes écologiques issues de la législation. On est sur les mêmes limites du secteur 2 que celles définies il y a 50 ans.

- **Guy KURY : on pourrait agrandir la zone 3 le long du canal et laisser la zone 2 en zone naturelle ou en agricole pour avoir moins de nuisances pour la population de Nambsheim. Concernant la concertation, vous savez que les gens ne réagissent toujours qu'à la dernière minute.**
  - Réponse GH : il y a une transparence totale sur le projet. Cette zone existe depuis 40 ans, on a été critiqué parce que rien ne s'y passait et maintenant qu'il y a de nouvelles contraintes, on essaie de faire quelque chose. Cette zone existait avant le développement de l'habitat de la commune de Nambsheim, c'est le village qui s'est rapproché de la zone économique.
- **Guy KURY : ce n'est pas de la faute des habitants de Nambsheim si rien n'a bougé pendant 50 ans.**
  - Réponse GH : on profite de la fenêtre de tir offerte par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim et de l'accompagnement par un certain nombre d'acteurs pour revitaliser le territoire en recréant de l'emploi.
  - Réponse Betty MULLER : on est tous un peu surpris par la création de cette zone car rien n'a bougé depuis 50 ans. Maintenant qu'on y est, on ne peut qu'encourager la revitalisation du territoire dans la cadre de la fermeture de la centrale de Fessenheim. Mais je peux comprendre que Nambsheim réagisse. Je déplore que l'Etat impose un tas d'études qui ont ralenti le projet.
- **Betty MULLER : il serait intéressant de venir faire une présentation dans les conseils municipaux concernés par la zone. Un fois le dossier de création approuvé par le SMO, il sera transmis pour avis à la CCPRB et aux communes. Quel sera la valeur de ces avis ?**
  - Réponse GH : la législation s'est durcie en matière d'environnement et de biodiversité et notre espace rhénan est très protégé. Si on passe de 400 ha à 80 ha, c'est phénoménal en termes de surface aménageable perdue au titre de l'économie. Je me mets à disposition avec mes collaborateurs pour faire une présentation dans chaque conseil municipal concerné, il faut l'acceptabilité par la population la plus large possible. Mais pour l'instant, on ne sait pas quelle entreprise s'installera dans la zone. On a demandé une accélération des procédures auprès de la DREAL mais on reste souvent bloqué par des carcans administratifs.
  - Réponse PHP : un avis négatif d'une commune ne bloque pas juridiquement une opération. La commune peut dans son avis formuler un certain nombre d'observations, d'orientations et de recommandations. Je n'ai jamais vu une opération se réaliser contre un avis négatif d'une commune.

  - Réponse GH : la volonté affichée du SMO est de prendre en compte toutes les observations pour trouver des solutions pour permettre de vivre dans le territoire, mais on ne pourra bien évidemment contenter tout le monde.
- **Julien BERNHARD : que vont devenir les parties boisées ? Qui va les gérer ?**
  - Réponse GH : les forêts sont propriété du SMO. Les mesures de compensations environnementales vont pouvoir se faire dans les espaces naturels hors zone d'aménagement. On est en train de discuter avec des partenaires pour revendre ces forêts et mettre en œuvre ces mesures de compensations environnementales. On renchérit la valeur écologique de ces forêts avec ces mesures.
- **Julien BERNHARD : c'est le CSA qui va gérer ces parties-là ?**
  - Réponse GH : on essaie de trouver un partenaire qui rachète le tout et cela permettra de financer les mesures de compensations environnementales. Cela pourra être également la caisse des dépôts et consignations Biodiversité mais on lancera un appel d'offres pour désigner ce partenaire. Cette structure qui sera choisie pourra donner en gestion certains espaces à des partenaires locaux tels que le CSA mais pas que. Il faut donner à l'Etat des garanties de la bonne gestion de ces mesures de compensations environnementales qui peut aller jusqu'à 30 ans.
  - Réponse FK : les secteurs 1 à 7 comportent des milieux naturels et pour aménager ces secteurs, on détruit de la nature. Pour payer la dette liée à cette destruction de nature, on met en œuvre des mesures de compensation environnementale dans les prairies, forêts et secteurs agricoles en périphérie des zones d'aménagement.
- **Dominique SCHMITT : est-ce que la forêt de Heiteren peut-elle revenir dans le giron de la commune de Heiteren ? La commune doit être associée à toute vente, qu'elle soit mise dans la boucle et puisse participer financièrement le cas échéant à toute cession de forêt qui appartenait il y a 40 ans à la commune.**
  - Réponse GH : le schéma d'organisation et d'aménagement se fera avec les communes, il y a une volonté de concertation du SMO avec les communes concernées. On a un ou deux porteurs qui souhaitent actuellement acheter la forêt car elles ont une valeur écologique ou économique pour notamment financer les mesures de compensation environnementale.
- **Dominique SCHMITT : la commune de Heiteren a un usufruit depuis plus de 40 ans sur la forêt de Heiteren.**
  - Réponse GH : comme les agriculteurs ont un usufruit des parcelles agricoles depuis plus de 40 ans. On est en train de discuter avec différentes structures comme la CDC Biodiversité et le CSA pour gérer ces forêts et mettre en œuvre les mesures de compensations environnementales, il y a une obligation du SMO qui est responsable de leur bonne mise en œuvre. On note la revendication des communes.
  - Réponse FK : La vente des forêts permettra de financer les mesures de compensations environnementales, on veut arriver à un équilibre financier de l'opération. Le SMO a fait des estimations de la valeur vénale de ces forêts et pourra en rediscuter avec M. SCHMITT.
- **Betty MULLER : la RD52 est la voirie par où se déplaceront les camions et la D415 a été réaménagée pour le transit des colis lourds – est ce qu'aujourd'hui la RD52 est prête à supporter ces colis lourds ? Avec l'aménagement du barrage agricole avec VNF et ses impacts sur Geiswasser/Vogelgrun, la RD52 sera traversée par des tuyaux d'exhaure. Il va falloir prendre en compte ces colis lourds avec ces aménagements. La RD52 sera-t-elle calibrée pour les colis lourds, sachant que les communes bordant la RD52 ont des sorties de village sur cette RD52 ? Il faudra donc sécuriser ces aménagements avec un trafic plus élevé.**

  - Réponse GH : le colis lourd nécessite surtout des réaménagements au niveau des giratoires et des carrefours. Il faudra un calage entre les acteurs du barrage agricole et les acteurs de la circulation poids lourds. Le projet de développement du port est porté par une société appelée NovaRhena dont un des actionnaires est la CeA qui gère la RD52.
  - Réponse CB : la RD52 est déjà un axe privilégié pour la circulation des transports exceptionnels. Il y a encore une marge pour supporter le reste du trafic sur cet axe.
- **Betty MULLER : on a quand même dû faire des adaptations sur la RD415 pour la circulation des colis lourds**.
  - Réponse GH : surtout les infrastructures que sont les ponts et les giratoires. L'avantage est que sur la RD52 il n'y a plus beaucoup de giratoires, hormis un seul au niveau de Vogelgrun.
- **Betty MULLER : le village de Geiswasser est à 150 mètres de la route, peut être penser à des murs antibruit pour limiter les nuisances ?**
  - Réponse FK : les colis lourds sont des véhicules qui roulent très lentement.
  - Réponse Betty MULLER : mais il y aura également les restes du trafic à prendre en compte.
  - Réponse Jean-Claude RIEDEL : bien sur qu'avec les colis lourds, il y aura une augmentation du trafic, mais cela restera un trafic extrêmement limité. Quand on regarde les turbines de General Electric, ce n'est pas une turbine par mois sur la route, c'est même moins que cela. Les plus grosses turbines transportées sur route font 435 tonnes, et les aménagements réalisés à l'époque par le conseil départemental 68 qui représentait 1.9 millions d'€ d'investissements ont surtout porté sur les ponts, le pont ferroviaire et les ponts qui traversent la Fecht et l'Ill sur la RD415, ainsi que sur les giratoires. Par rapport à la RD52, il n'y a vraiment pas de problème. Quand on parle de colis lourds, on parle aussi de colis volumineux. Aujourd'hui, on a les colis lourds qui sont quelques grosses turbines, ce sont les grosses pièces de General Electric, les autres colis lourds sont des pelles lourdes en pièces détachées qui ne font pas une centaine de tonnes, puis vous avez les éoliennes qui sont des colis encombrants. Les colis qui passent actuellement par Colmar ne causent pas de gênes aux Colmariens, en passant par les casernes, la rue du Ladhof, l'avenue d'Alsace puis la rue de la Semm. Cela se passe la nuit en roulant entre 4 et 5km/h, il n'y aucun problème.
  - Réponse GH : avec l'activité économique, on va retrouver un surplus de camions, mais la RD52 a été calibrée pour ça. Dans la zone industrielle de Biesheim, il y environ 400 camions/jour entre la scierie, Constellium, Wrigley, DS Smith, qui utilisent cette voie-là.
  - Réponse Jean Marc RIEDEL : les colis lourds qui passent par la RD415 viennent de la RD83, ensuite traversent Colmar pour revenir sur la RD415. Une partie de ces colis lourds vont revenir sur la RD52 mais c'est minime.
  - Réponse GH : les colis lourds n'ont pas le droit d'utiliser l'autoroute, c'est pour ça qu'ils passent par la RN83.
- **Julien SCHMITT (conseiller municipal à Nambsheim) : je voulais parler de l'aspect social du projet car l'aspect environnemental a déjà été développé. Les entreprises sont de plus en plus intéressées par ce volet qui fait partie en fait de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Est -ce que vous avez imaginez des choses par rapport à l'arrivée de ces nouveaux salariés, comment les intégrer aux communes, sachant que le PLUi n'est pas extensible non plus en termes de foncier ? Comment les intégrer sur toutes les communes**

et pas que sur une seule ? C'est vital pour nous d'accueillir des nouvelles personnes, des futures familles, notamment pour les écoles.

- Réponse GH : par rapport au PLUi, approuvé ce 26 mai, la normalité aurait voulu que chaque village obtienne 2 hectares de développement urbain. Comme nous sommes dans un constat de volonté de revalorisation dynamique du territoire, on a réussi à négocier pour que chaque commune concernée par EcoRhena ait un hectare de plus. C'est un premier élément qui va permettre un développement harmonieux de toutes les communes. Je fais référence à la zone industrielle portuaire nord, on voyait auparavant les ouvriers qui habitaient dans les villages et les encadrants qui allaient habiter sur Colmar. Maintenant cela a beaucoup évolué, et on voit que la campagne peut également offrir une certaine offre de commerces et une offre culturelle que les communes n'avaient pas à l'époque. C'est donc une approche sur laquelle nous travaillons pour améliorer l'attractivité du territoire, sur l'accompagnement, sur ce qu'il faut pour qu'un salarié viennent travailler chez nous. On parle de salarié, mais il y a tout le reste, il y a sa famille donc il faut des écoles, des crèches et là la communauté de communes est en première ligne. On a par exemple travaillé sur le périscolaire en dotant les communes de moyens financiers. On a une volonté de maintenir l'activité des écoles. Un lotissement permet d'amener de la jeunesse mais ce n'est plus aussi sûr que ça car on accède de plus en plus tard à la propriété. Il faudra trouver des solutions de logement en locatif pour pouvoir faire évoluer le besoin de la population. D'après mon expérience, quand on a déjà fait en partie des lotissements, on est souvent obligé de refaire des lotissements.

  Le projet qui nous attend aussi, c'est la zéro artificialisation. Dans le cadre du PLUi, on a eu beaucoup de mal à faire expliquer à nos élus le T-zéro qui est une ceinture nouvelle pour les communes : tout ce qui dans cette ceinture est de l'aménagement, tout ce qui est en dehors est de l'extension à décompter sur les 2 ou 3 hectares d'extension urbaine. Aujourd'hui, il est de plus en plus compliqué d'aménager des zones nouvelles : il y a d'un côté le législateur qui souhaite limiter l'artificialisation des sols et d'un autre une reconquête des dents creuses comme les grandes fermes qui existaient et qui ont des surfaces importantes avec seulement une seule personne qui vivait dedans.

  On a également Pôle Emploi pour une adaptabilité des postes offerts par rapport aux compétences des gens en place, et on sait pertinemment qu'il sera difficile de mettre en rapport l'offre et la demande par rapport aux secteurs de compétences retenus. Un exemple : on travaille sur l'aspect culturel et même si c'est décrié par beaucoup de monde, si on travaille sur Art'Rhena c'est aussi pour faire une offre culturelle pour la population qui est aujourd'hui obligée d'aller sur Strasbourg, Mulhouse et Colmar. L'accès à la culture est un des aspects importants qui est aujourd'hui demandé par les entreprises qui préfèrent adosser leur nom à une opération du type culturel que mettre un panneau publicitaire autour d'un terrain de foot.

- **Julien SCHMITT (conseiller municipal à Nambsheim) : il faudra être attentif à la RSE des entreprises, notamment pour les espaces culturels.**
  - Réponse GH : toutes les entreprises que je rencontre me parlent de la RSE. La production est un élément important, la sécurité est un élément important et après il y a ça : l'implication sociétale/environnementale de l'entreprise dans le tissu local.
  - Réponse FK : EDF avait une conciergerie sur le territoire pour ses salariés. Avec la fermeture de la centrale nucléaire, ce service ne sera plus mis en place localement.

Dans le cadre de l'accompagnement endogène des entreprises (1000 établissements) du territoire, la communauté de communes a par exemple fait une présentation de la conciergerie aux entreprises industrielles du nord du territoire. Là ou les entreprises qui vont s'implanter dans les secteurs 1, 2 et 3 pourront apporter ce genre de services soit seule(s), soit mutualisé à plusieurs entreprises. Le concessionnaire d'aménagement qui répondra à la consultation du SMO va proposer un projet d'aménagement qui soit intéressant aussi bien sur le plan sociétal pour attirer des entreprises, car nous allons avoir des personnes qui vont venir du territoire mais aussi des nouveaux arrivants qui vont découvrir ces secteurs des bords du Rhin. Ces industriels qui s'implanteront vont devoir être attractifs et avoir une offre intéressante pour leurs salariés.

- Réponse GH : aujourd'hui, pour un salarié qui va venir sur le territoire, le contrat de travail est un élément important, mais c'est aussi tout l'environnement de travail qui va l'intéresser. Et sur ce point ce sera aussi aux collectivités territoriales d'être en première ligne sur ces aspects-là.
- Réponse FK : il y aura par exemple un écrin de nature assez intéressant pour les salariés pour courir entre midi et 2.

Quatrième partie : principaux points soulevés lors des temps d'échange et de présentation du projet en mairie de Balgau le 15 juin, à la salle polyvalente de Nambsheim le 17 juin, en mairie de Geiswasser le 5 juillet et en mairie d'Heiteren le 8 juillet

Les lignes qui suivent reprennent les principaux avis émis lors des réunions de juin et juillet. La deuxième partie intègre les réponses apportées par le SMO à ces avis.

1- Réunion mairie de Balgau

Cette réunion s'est tenue en présence de M. le maire et des conseillers municipaux. Monsieur Gérard HUG, en qualité de Président du SMO était invité à présenter le projet EcoRhena visant la création d'une zone d'activités et l'extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Le document support de la présentation était celui projeté lors des réunions publiques dématérialisées. Un temps d'échange a succédé à la présentation. Les principales questions soulevées par l'assemblée concernaient la problématique de desserte routière et d'accessibilité, notamment de déplacement des marchandises. Les réponses apportées reprenaient les informations communiquées lors des réunions publiques dématérialisées, à savoir :

- A l'image des pratiques observées dans la ZI Nord, la logistique privilégierait le recours à la voie d'eau ;
- En complément, les axes de circulation autres que la RD52 seraient interdits aux poids lourds ;
- Enfin, les transports exceptionnels utiliseraient la RD52 déjà aménagée à cet effet.

Indépendamment de la création de la zone et par ailleurs si le contournement des communes d'Hirtzfelden, Fessenheim et Balgau venait à être étudié par la collectivité compétente (CEA), ces dernières seront inévitablement associées à la réflexion.

2- Réunion salle polyvalente de Nambsheim

Cette réunion s'est tenue en présence de Mme la maire et des conseillers municipaux ainsi que d'une soixantaine d'habitants de la commune de Nambsheim dont les riverains du projet EcoRhena. Monsieur Gérard HUG, en qualité de Président du SMO était invité à présenter le projet EcoRhena visant la création d'une zone d'activités et l'extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Le document support de la présentation était celui projeté lors des réunions publiques dématérialisées. Une attention particulière a été portée lors de la présentation (plusieurs supports à l'appui) au traitement de l'intégration paysagère de la zone mais aussi à la volonté de créer une zone tampon sous la forme d'un mur végétal de 30 m dans le secteur 2.

Additionné à l'emprise arborée du cours d'eau et des roselières du Muhlbach qui séparent le village d'EcoRhena, cette zone de 30 m supplémentaire, naturelle et non constructible, permet d'éloigner d'autant plus encore l'implantation des activités et entreprises des premières habitations.

Cette réunion a marqué le principe fort de l'opposition de certains riverains et habitants au projet EcoRhena, notamment des secteurs 2 et 3 du parti d'aménagement compte tenu de la proximité avec le village.

3- Réunion salle polyvalente de Geiswasser

Cette réunion s'est tenue en présence de Mme la maire et des conseillers municipaux. Monsieur Gérard HUG, en qualité de Président du SMO était invité à présenter le projet EcoRhena visant la création d'une zone d'activités et l'extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Le document support de la présentation était celui projeté lors des réunions publiques dématérialisées. Un temps d'échange a succédé à la présentation. Cette rencontre n'a soulevé aucun sujet particulier du dossier par l'assemblée excepté le transport des marchandises et notamment les transports exceptionnels qui utiliseraient la RD52, proche du village, pour utiliser l'équipement colis lourds dans l'extension du port à EcoRhena. Il est rappelé que ces transports transitent actuellement à travers l'agglomération colmarienne pour être acheminés au port actuel. Demain, ils circuleront toujours à faible vitesse et de nuit vers les bords du Rhin en passant sur le ban de la commune de Geiswasser, ne générant pas de nuisances en termes de bruit.

4- Réunion mairie d'Heiteren

Cette réunion s'est tenue en présence de M. le maire et des conseillers municipaux. Monsieur Gérard HUG, en qualité de Président du SMO était invité à présenter le projet EcoRhena visant la création d'une zone d'activités et l'extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach. Le document support de la présentation était celui projeté lors des réunions publiques dématérialisées. Un temps d'échange a succédé à la présentation. En dehors des questions généralement posées, un sujet particulier a suscité l'intérêt de l'assemblée, en l'occurrence le devenir de la forêt historique de la commune vendue à l'établissement public du port rhénan dans les années 1970 qui n'est pas intégré au nouveau parti d'aménagement. Le SMO précise qu'il va se dessaisir de cette emprise dont une partie est d'ailleurs sous régime forestier. La commune sera interrogée pour voir quelles seraient ses conditions de rachat d'au moins une partie cette foret. Le SMO doit néanmoins pouvoir y réaliser une partie des mesures de compensations environnementales en lien avec la demande d'autorisation déposée dans la perspective de l'aménagement de la zone d'activités.

Cinquième partie : observations faites sur le site ou en mairie

Projet d'aménagement du parc d'activités
EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena

Du 15 Janvier 2021 au 31 Mai 2021

1- Verbatim des observations

Observation n°1

Déposée le 26 Janvier 2021 à 01:09
Par JEAN-BAPTISTE CALEBSON
413 ROUTE DE STOUPAN MACRABO pte st jhon
97351 Matoury - (97351)

Observation:
Très beau projet .
Je suis pour tous les projets qui contribuent au développement de la France.

Observation n°2

Déposée le 29 Janvier 2021 à 20:39
Par Walter Jeremie
13 rue de la Hardt
68740 Balgau

Observation:
Bonjour,

Une ambition pour le futur de notre territoire suite à la fermeture de la centrale OUI sans souci mais NON à une route qui passerait entre le village de Fessenheim et Balgau, qui ne ramènerait que nuisances sonores, pollutions et dangers pour les habitants et surtout pour les enfants des deux communes !!

Observation n°3

Déposée le 29 Janvier 2021 à 20:49
Par Klee Grégory
5 rue de la Hardt
68740 Balgau

Observation:
Bonjour,
Je ne suis pas contre le développement de la zone éco-rhéna, par contre, je suis farouchement opposé à la création d'une nouvelle route entre Fessenheim et Balgau. En aucun cas, celle-ci serait une avancée écologique, bien au contraire.
Cordialement

Observation n°4

Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:17
Par GMEINDER Théo
33 , rue du chateau d'eau
68740 FESSENHEIM

Observation:
Je ne peux qu'approuver la création de cette ZAC EcoRhéna sur notre territoire .

Mais nos inquiétudes/ craintes sont orientées sur le fait que pour améliorer la desserte de cette future ZAC , vous voulez créer une route qui doit passer entre Fessenheim et Balgau à quelques dizaines de mètres des habitations des deux villages .

A la lecture de votre document , vous n'en parlez pas officiellement ?.

Mais pour brouiller les pistes, vous parlez simplement " voir AXE 2 " Améliorer les dessertes .

Dans votre document , vous parlez d'exemplarité , de modèle d'innovation ,d'intégration , c'est beau tout ça mais d'un autre côté , vous (la CCPRB) vous vous obstinez à vouloir faire passer une route d'accès à votre future ZAC au travers de nos deux villages , on dirait que certain de nos élus sont restés dans les années 70, car à cette époque un tracé était prévu à cet endroit !!! .

Alors qu'aujourd'hui en Alsace et ailleurs , on réalise des contournements de villes et villages pour soulager les riverains des nuisances du trafic intense et de la pollution des voitures et des poids lourd .
Vous (la CCPRB) vous voulez faire l'inverse , on est quand même en 2021 , des solutions alternatives existent , il faut juste vouloir être exemplaire comme vous le dites .

Observation n°5

Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:27
Par Rauch Stéphanie
10 rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Nous n'avons rien contre le projet de ramener du travail dans notre zone, mais habitant dans la rue de la hardt à Balgau, où avec mon mari avons acheté une maison loin des grands trafics et villes afin d'avoir une meilleure qualité de vie nous sommes directement concernés d'un éventuel axe routier entre Fessenheim et Balgau pour crée un accès à cette zone.(Tout en sachant que d'autre tracés sont possibles).
Un projet qui date depuis très longtemps dont nous n'avons pas été informés lors de l'achat du bien immobilier. Nous avons investie et si cette route ce fait nous serons forcément perdant sur notre qualité de vie et notre bien vaudra la moitié de sa valeur.
En espérant que notre voix sera prise en compte.

Nous restons toute fois à disposition pour un entretien afin d'éclaircir certain points.

M et Mme Rauch

Observation n°6

Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:51
Par Barbosa Orlando
6 Rue de la Hardt
68740 Balgau

Observation:
Je me permets d'émettre une grande réserve sur le tracé de la route qui passerait à une dizaine de mètre d'habitation avec tous les désagréments causés par le trafic (nuisances sonores, pollutions et j'en passe). Tout en sachant que d'autres tracés sont possibles et engendrés beaucoup moins de tracas aux habitants.

Observation n°7

Déposée le 29 Janvier 2021 à 21:59
Par Gmeinder Mylene
13 rue de la Hardt
68740 Balgau

Observation:
Il est tout à fait normal de vouloir organiser « l'après CNPE de fessenheim » , de permettre de créer des emplois en y installant de nouvelles entreprises , cependant il n'est pas normal que cela nuise aux habitants voisins , notamment nous les habitants de Balgau et Fessenheim qui somment en première ligne. en effet l'accès à cette zone , nécessite un accès facile et qui va couter le moins cher , mais au prix de notre qualité de vie ? pollution , nuisances sonores et atteinte à la santé de tous , et encore pire de nos enfants ? nous serons tous contre un axe routier séparant balgau et fessenheim . Une route à qlq mètres de nos maisons est tout simplement inconcevable .

Observation n°8

Déposée le 29 Janvier 2021 à 22:10
Par Anonyme

Observation:
Je suis d'accord sur le fait de vouloir développer la zone mais je suis totalement contre le tracé de la route qui devrait passer entre Balgau et Fessenheim car cela nuirait fortement à la sécurité de la population. Avec les habitations qui sont à proximité, un enfant pourrait s'approcher de la route. Cette route peut nuire à la tranquillité et la verdure que les gens viennent rechercher chez nous. Je pense qu'un autre tracé et notamment celui entre Fessenheim et Blodelsheim serait moins gênant car les habitations sont beaucoup plus loin.

Observation n°9

Déposée le 30 Janvier 2021 à 10:45
Par Marty Sébastien
21, rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Un projet ambitieux et nécessaire pour le maintien d'une activité économique sur le secteur fessenheim / neuf brisach.
Espérons juste qu'une solution puisse être trouvée pour desservir cette zone avec une route qui ne viendra pas perturber les habitants alentour, comme c'est le cas avec le tracé proposé entre fessenheim et balgau, passant juste à côté du collège et de maisons

Observation n°10

Déposée le 24 Février 2021 à 18:09
Par Anonyme

Observation:
Oui pour cette zone d'activités mais non pour ce tracé de route totalement inadapté ! Il y a assez de nuisances sur lesquelles personnes ne peut intervenir pas la peine d'en ajouter !
L'on déplace la route dans certains villages pour enlever les nuisances mais l'on veut prolonger cette route à côté de maisons dans d'autres villages !
Les politiques qui portent ce projet ont-ils une once de jugeote ? Aimerait-ils cette route collé à leur jardin ? Alors que le cancer fait rage l'on ajoute des sources de cancer directement dans des foyers ! Bref si vous acté cette route entre Fessenheim et Balgau avec la pollution que cela engendre, si un seul enfant de nos lotissements contracte une maladie grave en lien avec cette pollution j'espère que votre vie deviendra un enfer et que vous assumerez votre choix ! Car vous avez le pouvoir de décision et quand on est politiques on fait des choix de raisons et non dangereux pour le petit peuple... d'autres tracés avec beaucoup moins de nuisances existent alors ouvrez vos yeux et soyez capable de vous regarder dans un miroir !
L'économie ne doit pas s'opposer à la santé !

Observation n°11

Déposée le 24 Février 2021 à 20:07
Par Fournier Thomas
Rue du Château d'Eau
68740 FESSENHEIM

Observation:
Je ne comprends pas pourquoi ce tracé entre Balgau et Fessenheim a été décidé (Par un illuminé)
L'étendu est beaucoup plus importante entre Balgau et Heiteren et des nuisances quasi inexistantes pour les riverains.

Toujours un problème d'argent, dépensé le moins possible et faire une trajectoire plus directe, au dépens des nuisances faites aux riverains.

Observation n°12

Déposée le 24 Février 2021 à 21:20
Par Rauch Stephanie
10rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Bonjour

Le projet d'implémentation d'une zone ne nous dérange absolument pas.

Étant directement concerné par une route qui devrait passé à côté de chez nous, afin de rallié l'autoroute allemande à la A36 nous dérange beaucoup plus.
Nous avons investit dans une maison à Balgau, petit village tranquille,(loin de la pollution des grands axes routiers et grandes villes, nous parlons de pollutions sonores, visuelles aussi bien qu'environnementales.) Nous nous sommes installés ici, pour offrir une vie saine à notre fille et à nous mêmes.
L'investissement ne s'arrête pas là, nous parlons aussi d'investissements financiers sur plus de 25ans tous cumulés. Combien allons nous perdre sur notre investissement ?
Nous travaillons beaucoup pour avoir ce que nous avons et tous cela pourrait être mis à néant pour une route, alors que d'autres tracés sont possibles et que personnes ne prend la peine d'explorer.

Nous espérons vivement que nos voix seront entendus.
Nous nous tenons à votre disposition pour tous dialogue qui pourrait être utile.

M. et Mme Rauch Stéphane

Observation n°13

Déposée le 27 Février 2021 à 05:27
Par Anonyme

Observation:
Oui pour cette zone économique, mais un non catégorique au tracé totalement incompréhensible de la route reliant les 2 autoroutes !

Observation n°14

Déposée le 27 Février 2021 à 14:49
Par Anonyme

Observation:
Je vote non à ce projet, je souhaite offrir un avenir pérenne à mes enfants sans avoir à traverser un grand axe, sinonyme de danger, d'insécurité et de nuisance sonore, qu'il fait bon vivre en campagne et il faut que sa le reste !!

Observation n°15

Déposée le 27 Février 2021 à 16:55
Par Marty Valentine
21 rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Je suis pour le développement de l'économie locale et régionale.
Mais cela doit se faire en concertation avec les habitants et les élus locaux. Pour le moment on nous impose plus qu'on ne communique.
Malheureusement dans les décisions prises je suis directement impactée par cet axe routier qui passera à quelques mètres de ma maison à Balgau .
Il existe d'autres solutions qui doivent être écoutées.

Observation n°16

Déposée le 22 Mars 2021 à 17:25
Par FANTETTI dominique
13 RUE DE LA GUADELOUPE
68740 FESSENHEIM

Observation:
Je ne suis pas contre le développement de la nouvelle ZONE , par contre le tracé de la route entre deux villages n'est pas admissible. Les raisons sont d'autre sécuritaire, de nuisances, de pollution atmosphérique etc....Il est impensable , alors qu'il y aurait d'autres alternatives possibles
M FANTETTI DOMINIQUE

Observation n°17

Déposée le 24 Mars 2021 à 22:48
Par Collectif de citoyens Fessenheim - Balgau Michel B.
5 rue Marie Galante
68740 FESSENHEIM

Observation:
Vous présentez un bon projet pour le territoire mais nous restons interrogatifs sur les accès en mobilités à la zone EcoRhéna.
Veuillez trouvez en pièces jointes l'avis du collectif de citoyens de Fessenheim-Balgau, axé particulièrement sur la liaison A35 - RD52 - A5 et sur le contournement de Fessenheim.
Vous trouverez en pièces jointes l'Avis sur 6 pages et un dossier annexé sur 7 pages.

2 documents joints.

Observation n°18

Déposée le 25 Mars 2021 à 13:57
Par Bellicam Arsene
17 rue de la Guadeloupe
68740 Fessenheim

Observation:
Tout à fait d'accord pour le développement du territoire, mais malheureusement pas ce tracé !
Qui va nous polluer nos deux villages , sans compter les nuisances et autres traumatismes pour l'humain. Il vaudrait mieux mettre des choses en place dans un futur sans polluer cette planète .

Observation n°19

Déposée le 25 Mars 2021 à 13:57
Par Bellicam Arsene
17 rue de la Guadeloupe
68740 Fessenheim

Observation:
Tout à fait d'accord pour le développement du territoire, mais malheureusement pas ce tracé !
Qui va nous polluer nos deux villages , sans compter les nuisances et autres traumatismes pour l'humain. Il vaudrait mieux mettre des choses en place dans un futur sans polluer cette planète .

Observation n°20

Déposée le 25 Mars 2021 à 23:40
Par MEYER Stephanie
25 rue de Fessenheim
68740 Balgau

Observation:
Le bassin de vie a besoin de compenser la perte des emplois générée par l'arrêt définitif de la production d'électricité à la centrale nucléaire. L'aménagement de la zone Ecorhena est un levier important pour y parvenir et engager la dynamique du territoire.

Néanmoins le projet présenté me conduit à réaliser les observations suivantes :

- la limitation de l'étalement foncier pour l'habitat a fait l'objet d'objectifs chiffrés contraignants dans le projet de PLUI de la communauté de communes du pays de Brisach (nombre de logements par hectare, limitation importante des surfaces constructibles). Dans ce projet, il est dommageable qu'une démarche similaire ne soit pas engagée pour limiter l'étalement foncier pour motif économique. Par exemple, prise en compte du nombre d'emploi créé sur le territoire par surface utilisée. Pourtant dans le SRADDET Grand Est territoire il est précisé qu'il y a une consommation foncière importante pour l'accueil d'activités économiques (37 % des surfaces artificialisées entre 2009 et 2014) alors que le nombre d'emplois a régressé de 1 % dans le Grand Est.

- le développement d'une activité portuaire va forcément aboutir au développement du trafic routier (PL principalement) sur le territoire. En effet, le transport sera multimodal (trafic fluvial puis atteinte du lieu final en trafic routier ou inversement). Même si le trafic fluvial va fortement limiter les distances effectuées par route, le trafic routier va générer des nuisances pour les populations riveraines et des risques complémentaires qui me semblent insuffisamment développés dans ce projet (lieu de passage, quantification des flux…).

- Les routes d'accès à cette zone posent également questionnement. Dans le projet, il est simplement spécifié des carrefours d'accès à la zone Ecorhena sans que soit précisé leur tracé vers les villes/villages.
Par exemple, sur l'un des plans, il y a un accès à la zone Ecorhena par un carrefour situé entre la RD52 et la route donnant vers Balgau. La route actuelle tient plus du chemin agricole que d'une réelle route. Cela sous-entend donc des aménagements routiers autour de la zone. Aménagements pour lesquels les riverains n'ont pas de visibilité et qui ne sont pas développés dans ce projet.
Autre exemple, rien n'est mentionné concernant le projet de route reliant la A36 et la A5.
Pourtant cette route est directement liée au projet Ecorhena, puisque destinée à desservir la zone industrielle. A ce jour, le tracé entre Balgau et Fessenheim à la préférence de certains élus sans que les citoyens n'aient été consultés et sans que soit pris en compte l'impact sur les riverains.
Une route à proximité immédiate d'habitations va générer :
- Des nuisances sonores,
- De la pollution atmosphérique alors même que l'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique et environnementale
- Des risques de sécurité routière liés à la cohabitation d'un trafic routier de PL avec des modes de circulation doux. Il y a une circulation pédestre et cyclable importante entre les 2 villages qui est accentuée par la présence d'une piste cyclable, d'un collège, d'habitations (lotissement) à proximité immédiate du tracé envisagé.
Des alternatives permettant l'accès facilité à la zone Ecorhena et la préservation du bien-être des populations existent et doivent être recherchées. L'Homme est également un être vivant qui doit être préservé dans son milieu.

Observation n°21

Déposée le 02 Avril 2021 à 12:24
Par WEISS Jean-Paul
70 route de Bâle
68740 Balgau

Observation:
Le projet Ecorhena répond à un besoin de notre territoire. Néanmoins mes observations sont les suivantes :
- la gestion du port a été confiée à 51% à une entreprise allemande. Même si les partenariats franco-allemands sont positifs pour notre région, un port reste un enjeu stratégique pour lequel les établissements publiques auraient dû conserver la majorité des parts.
- Dans le projet Ecorhena, les objectifs affichés sont « la réalisation d'une opération exemplaire sur le plan environnemental » et « la réduction de gaz à effet de serre ». Pourtant en même temps, une liaison de la A5 à la A36 est envisagée entre Fessenheim et Balgau pour desservir cette zone industrielle. Cette route passerait à proximité immédiate de secteurs pavillonnaires, d'un collège et d'une piste cyclable. Cela va générer des nuisances (sonores, sécurité routiere, qualité de l'air...). Le projet exemplaire s'arrête t'il aux carrefours d'accès à la zone Ecorhena?
- Enfin, sur le plan de présentation du projet §6, un carrefour est envisagé à hauteur de la commune de Balgau au niveau de la RD52 qui débouche sur un chemin actuellement rural. D'autres aménagements routiers seraient-ils envisagés, sans consultation du public?

Observation n°22

Déposée le 09 Avril 2021 à 21:58
Par Anonyme

Observation:
Comment peut-on parler de projet environnemental et proposer une route entre Balgau et Fessenheim qui n'amènera que nuisances sonores, pollution et effets nocifs sur la santé des riverains !!
Tant de raisons qui font qu'un tel projet est inconcevable et inimaginable pour les habitants de Fessenheim et Balgau !!
Developper un bassin d'emploi pour l'après centrale sans souci mais pas au détriment de la santé et la tranquillité des habitants !!!

Observation n°23

Déposée le 10 Avril 2021 à 06:19
Par Anonyme

Observation:
Je suis contre la nouvelle route dont le tracé est prévu entre Fessenheim et Balgau.

Observation n°24

Déposée le 10 Avril 2021 à 10:22
Par Cordonnier Raphael
8 rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Nous parlons de zone éco responsable, cela est une excellente idée, sauf qu'hormis utilisation du canal Fluvien, rien n'est eco responsable et certainement pas une route ou milieu des habitations

Je pense qu'il existe d'autre moyen plus écologiste. Mise en place d'une desserte ferroviaire sur le tracé existant au milieu des champs.

Les gens ne veulent plus utiliser leurs voitures, les camions sont des trop gros polluants. Avec la route EDF et à 10min des deux autoroutes, il n'y a pas de problèmes pour se rendre dans la zone, cela ne sert à rien d'investir dans ce mode de réseau

Il faut développer ce qui n'est pas en place pour attirer

Observation n°25

Déposée le 10 Avril 2021 à 12:44
Par Anonyme

Observation:
Un axe afin de relier les autoroutes pourquoi pas. Mais venir couper l'axe entre Fessenheim et balgau afin de favoriser le transit des poids lourd est un non sens. C'est une zone d'habitation et les nuisances ainsi que les problèmes de sécurité liée à un grand axe routier sont inconcevable en cette endroit paisible partagé par tous entre les deux village, cette piste cyclable représente un véritable lieux de promenade et un accès privilégié au collège pour de nombreux élèves.
Pensons à l'écologie et a nos enfant, au bien être des citoyens, un autre tracé est envisageable.

Observation n°26

Déposée le 10 Avril 2021 à 13:32
Par Anonyme

Observation:
Non nonnnnn et encore non ... ???????????

Observation n°27

Déposée le 10 Avril 2021 à 14:05
Par Guigue David
2 rue de la Hardt
68740 Balgau

Observation:
Faire une zone économique est intéressante pour la région de Fessenheim, en revanche, il ne faut pas que se soit au détriment des riverains. Nous avons entendu parlé d'un axe routier entre l'autoroute A35 et A5 qui serait susceptible de passer entre Fessenfeim et Balgau. Il est complètement impensable de faire passer une route au fenêtre des riverains au moment où l'on parle des maladies lié à la pollution pour les habitants. J'espère que se projet sera mieux réfléchi et qu'il n'imposera pas aux riverains des désagréments qui les obligeraient à fuir cette zone à ré dynamiser et qui serait l'inverse de l'effet voulu.

Observation n°28

Déposée le 10 Avril 2021 à 14:19
Par Anonyme

Observation:
Reporter les nuisances ailleurs au détriment d'autres citoyens, elle est belle et simple la solution proposée !
Il suffit juste de jeter la patate chaude à un autre endroit où vous n'êtes plus concernés ...
Bravo !!

Observation n°29

Déposée le 10 Avril 2021 à 14:26
Par PERRIER PATRICK
17, rue de la Hardt
68740 BALGAU (68740)

Observation:
La future zone EcoRhéna dont l'activité portuaire attirera de grandes entreprises dont la logistique nécessitera un trafic routier tous véhicules confondus très intense, sans compter le transport de colis lourds et celui de déchets radioactifs dû au démantèlement de la centrale nucléaire de Fessenheim.

Cependant il existe pourtant déjà une liaison routière joignant Chalampé à Mulhouse (Ile Napoléon- Croix de la Hardt) par laquelle l'A36 et l'A35 peuvent relier l'A5 en Allemagne sans parler de la jonction également possible via la D19

L'argument avancé est celui concernant l'amélioration de la desserte du territoire et des mobilités, autrement dit la fameuse liaison A 35 / A5 en étude depuis 2018 tout comme d'autres variantes différentes pour rejoindre cette zone d'activité.

Pourtant la D415 reliant l'A35 à COLMAR est déjà prévue pour le transport des colis-lourds avec d'importants travaux effectués à cette intention en 2018, tout comme la D52.

Là où il n'y avait que champs, de nouveaux lotissements ont été construits, un collège a vu le jour, la commune de Fessenheim a aménagé un square pour les enfants, une mare, sans oublier la piste cyclable qui s'est étendue pour le plaisir de tous.

Alors pour quel motif les instigateurs de ce projet veulent-ils tout détruire ?

Pourquoi cet axe routier devrait - il passer spécialement entre les communes de Balgau et Fessenheim, sur le banc communal de Balgau, aussi proche des habitations de Balgau comme de Fessenheim ?

Pourquoi et surtout sur quel motif, aujourd'hui ou tout est axé sur des principes de santé, de sécurité et de sauvegarde de l'environnement, une route qui une fois référencée et connue deviendra un axe prioritaire de circulation pour tous les véhicules, devrai mettre en péril les vies d'adultes et d'enfants (Pollutions, nuisances sonores, augmenter le risque accidentogène etc....), sans oublier la faune et la flore environnante ?

A cela s'ajoute la dévalorisation financière sur les biens immobiliers de gens qui pour beaucoup n'avaient jamais, lorsqu'ils ont acheté leurs terrains, été informé de ce projet en suspens depuis tant d'années !

Une autre variante existe :

- Une extension du tracé n° 4 en bleu sur le plan de l'étude de L'ADAUHR en direction du Sud pour rejoindre la limite du ban de Blodelsheim.
Le fait de se diriger vers le sud en direction de la Zone d'Activités de la Hardt à Blodelsheim, permettrait à diverses entreprises et structures d'être alors accessible grâce à ce tracé, tout en permettant de maintenir l'accès A 35 par la D2 et D3bis jusqu'à l'entrée de Fessenheim.

Cette solution de tracé a l'avantage de ne traverser aucune parcelle agricole, ni aucune installation d'irrigation, elle les côtoie en parallèle aux extrémités et de surcroît aucune habitation n'est impactée.
Et je reste persuadé qu'en cherchant bien il existe encore d'autres solutions !

Je suis pour l'après Fessenheim, la dynamisation de nos communes, mais pas à n'importe quel prix !
Une route peut être utile mais pas sur ce tracé, pas entre Balgau et Fessenheim et surtout pas devant nos jardins !!!

Famille PERRIER Patrick

Observation n°30

Déposée le 10 Avril 2021 à 15:16
Par BELLICAM ANAIS
5 rue des Cerisiers
68600 VOGELGRUN

Observation:
OUI : à une alternative économique pour pallier à la fermeture de la Centrale Nucléaire

MAIS FERMEMENT NON : à cette aberration d'axe routier entre Balgau et Fessenheim !!!
Pense-t-on aux riverains !!! J'ai grandi dans la maison qui serait la première attenante à cette route et mes parents y vivent encore. Je suis aujourd'hui élue à la Commune de Vogelgrun et je ne PEUX PAS comprendre que l'on puisse à ce point vouloir nuire aux citoyens qui sont fidèles à cette commune depuis 35 ans ! Une honte !

Quel est l'argument incontestable qui fait que l'on créerait cette route entre Balgau et Fessenheim, à 10 mètres des habitations, plutôt qu'entre Fessenheim et Blodelsheim, séparés de 3 kms !!!

Sauver l'économie du village oui mais pas au détriment des gens ! C'est NON !

Salutations
Anais BELLICAM

Observation n°31

Déposée le 10 Avril 2021 à 17:01
Par Anonyme

Observation:
Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.
Ci-joint mon adresse mail pour vos réponses; merci.
creagenic@gmail.com

1 document joint.

Le 10.04.2021

À l'attention du Syndicat mixte du
Port Rhénan de Colmar

Réflexion jointe au dossier de concertation
relatif au projet VAL'M - Technocentre

https://www.registre-dematerialise.fr/2290

Bonjour,

Avec ce courrier, nous souhaitons vous rendre attentif aux inquiétudes induites chez de nombreux citoyens, à cause du dossier VAL'M (Technocentre) à Fessenheim et environs.

Les futurs projets transfrontaliers encadrés par la Communauté Européenne d'Alsace, ne doivent en aucun cas être remis en question pour ces quelques 150 emplois promis à terme : c'est la nature même de ces activités (transformation et tri de métaux issus de l'industrie nucléaire donc forcément polluantes), qui inquiètent et pourraient mettre en péril la plus grande nappe phréatique d'Europe, là où près de 10 millions d'habitants puisent leur eau potable.
Évitons les erreurs du passé telle Stocamine, où la possibilité de déstockage fut promise à l'origine et où pour finir, on nous dit : *"rien ne va plus"* comme au casino!
Ce n'est d'ailleurs pas plus tard qu'il y a deux semaines, que France-Info nous apprenait qu'une des dernières causes majeures globales soutenues par l'ONU, était: l'eau potable, qui représente à peine 1% de l'eau sur notre planète.

Le "Gewerbepark Eschbach-Bremgarten" a généré plus de 2500 emplois situés à moins de 3 km de la centrale nucléaire... Cette remarquable zone d'activités, ne cherche qu'à s'étendre mais pensez-vous que la moindre "Start-Up" aurait idée de s'installer à côté d'une déchèterie nucléaire ?
Étant située au cœur de l'Europe, EcoRhena devrait saisir l'opportunité afin de devenir une locomotive européenne. Avec ce projet VAL'M, nous pensons et sommes même convaincus, que des milliers de créations d'emplois seraient sacrifiées au nom du nucléaire.

Au printemps 2020, lorsque les urgences Haut-Rhinoises étaient submergées sous le feu de la COVID, nos voisins allemands ont accueilli dans leurs hôpitaux, des centaines de patients français en réanimation.
À ce sujet, nous vous joignons une photo de la banderole de remerciements, qui flottait durant de longs mois sur le pont du Rhin, Palmrain (Village-Neuf) : "NOUS N'OUBLIERONS JAMAIS" disait-elle ! Est-ce ainsi que nous remercions nos voisins allemands, en leur imposant une déchèterie nucléaire au seuil de leur porte ? "WIR WERDEN ES NIE VERGESSEN ! NIE !!!"…

Pensons aussi à nos enfants, aux générations futures et à l'environnement que nous allons leur transmettre. Il n'est pas trop tard d'espérer que la raison l'emportera.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les plus sincères.

Le Collectif des Citoyens Vigilants des environs de Fessenheim

Le pont du Rhin, Palmrain (Village-Neuf) en Août 2020:

(Photo : Denis Hassenfratz)

Observation n°32

Déposée le 11 Avril 2021 à 21:18
Par P A

Observation:
Il est certes intéressant de vouloir développer une zone économique cependant est-ce que cela doit se faire au détriment de la sécurité et du bien-être des habitants ? Certainement pas.... Une route aussi proche des habitations serait un grand danger pour les habitants et notamment pour les enfants. La qualité de vie temps appréciée serait détériorée... Le tracé entre Fessenheim et Balgau n'est à mon sens pas le meilleur. Il en existe d'autres moins dangereux.

Observation n°33

Déposée le 12 Avril 2021 à 09:58
Par FDSEA 68
11 rue Jean Mermoz
68127 Sainte-Croix-en-Plaine

Observation:
Veuillez trouver ci-joint la contribution de la FDSEA du Haut-Rhin dans le cadre de la concertation préalable sur le projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena.

1 document joint.

Observation n°34

Déposée le 12 Avril 2021 à 10:11
Par Schrempp Rebecca et Ivan

Observation:
Nous habitons actuellement dans un village où nous avons acheté un terrain pour une qualité de vie, sans que qui que ce soit nous informe d'un projet de route en suspens depuis de nombreuses années !
Ce projet d'axe routier important qui devra passer entre les communes de Fessenheim et Balgau, sur le banc communal de cette dernière, à proximité de lotissements, vient entacher cette sérénité.
Qu'un projet d'axe routier permettant de relier l'A35 à l'A5 en Allemagne voit le jour et d'alimenter la future zone EcoRhéna, pourquoi pas, il faut bien évoluer et construire l'après centrale...Mais pas à cet endroit, ni dans de telles conditions !

D'autant plus que la zone économique en développement sur la commune d'Ensisheim laisse présager un trafic routier d'une ampleur énorme...et l'on ne parle que des poids lourds auxquels le flux des autres usagers de la route va s'ajouter !
D'autres solutions existent et ont été proposées !

Nous ne sommes pas opposé à cette route, nous ne voulons juste pas qu'elle soit construite sur ce tracé entre Balgau et Fessenheim.

Observation n°35

Déposée le 12 Avril 2021 à 16:59
Par Rettig Jean-Jacques
16 chemin de la Croisette, Fréconrupt
67130 La Broque

Observation:
Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la Consultation à propos de l'aménagement de la ZAC EcoRhéna,
je vous envoie, PIECE JOINTE, mon analyse, mes remarques, mes propositions.

Meilleures salutations.

Jean-Jacques Rettig

1 document joint.

Observation n°36

Déposée le 12 Avril 2021 à 17:25
Par Hatz André
174 route de Sélestat
67140 Gertwiller

Observation:
Bravo pour ce beau projet EcoRhena, qui appelle toutefois certaines observations que je vous adresse ci-joint (voir PDF) au nom de l'association Stop Fessenheim.
MERCI d'en tenir compte pour la suite.
Bien cordialement,
André Hatz

1 document joint.

Observation n°37

Déposée le 12 Avril 2021 à 22:43
Par Barbosa Orlando
6 rue de la hardt
68740 BALGAU

Observation:
Bonjour, Etant un habitant de Balgau, limitrophe à Fessenheim, nous voyons d'un très mauvais œil que le tracé routier qui passe entre les villages de Balgau et Fessenheim soit encore d'actualité alors que d'autres tracés seraient plus adaptés à garder notre cadre de vie actuelle que nous avons choisi sans avoir été informé qu'une telle route pourrait être construite devant notre porte. Nous pensons que les autres tracés conviendraient mieux pour desservir cette zone EcoRhena. En effet nous ne sommes pas contre la zone ni la route mais nous aimerions garder le cadre de vie actuel que nous avons choisi. Les nuisances sonores et environnementales ne sont pas les conditions que nous voulons et que nous répétons ne pas avoir choisi pour notre famille.
Salutations.
Mr. et Mme. BARBOSA Orlando et Bérengère.

Observation n°38

Déposée le 12 Avril 2021 à 23:10
Par F Valérie

Observation:
Habitant à Balgau je suis totalement contre le tracé entre les 2 villages de Balgau et fessenheim estimant trop dangereux ...

Car fessenheim est un Village où nous allons pour presque tout aller faire ses courses au Super U à la boulangerie à la poste à la pharmacie etc ....au collège pour les plus jeunes .... aussi bien en vélo qu en voiture pour tout le monde aussi bien les adultes que les enfants ...
Cette route ...annonçerait un trafic intense .... camions ... poids lourds qui serait très dangereuse pour notre sécurité polluante .. au vue du trafic ...avec beaucoup de nuisances ....

En plus des habitations proches s y trouvent un lotissement aussi bien coté fessenheim que Balgau
.

Pourquoi séparer 2 villages maintenant et avoir laissé construire .....je trouve cela abéren .. alors qu'il y a d 'autres axes possibles .....voir autres tracés.... et cela ne manque pas... nous avons fait le choix d habiter à la campagne au calme à 30 mn de 2 grandes villes Colmar et mulhouse pour avoir le calme ....
voilà

Observation n°39

Déposée le 13 Avril 2021 à 07:20
Par Rauch Stephane
10 rue de la hardt
68740 Balgau

Observation:
Suite à la dernière close qui a était mise sur ce site, je tien rappelé qu'une route de grand passage entre Fessenheim et BALGAU pourrais avoir un effet dévastateur pour notre rue et les environs, en premier lieu les champs meme où cette route dois être aménagée (en pensant bien évidement à la phone et la flore)
Je répète que la zone ne gêne de loin pas, mais une route a cet endroit ? alors que d'autres tracés sont possible?
M. Rauch Stéphane

Observation n°40

Déposée le 13 Avril 2021 à 08:01
Par Anonyme

Observation:
Toute activité humaine est source de pollutions diverses et nombreuses.
Comment peut-on parler d'écologie et en même temps de perturbations du milieu naturel, de consommation de foncier agricole et surtout d'augmentation du trafic routier et fluvial ?
Le progrès ce n'est pas toujours faire plus, parfois c'est faire autrement et parfois c'est ne rien faire !
Ce projet amènera plus de nuisances que de solutions...
Dommage que l'appétit du gain soit plus fort que la raison humaine.
Ceux qui mettent ce projet en route aujourd'hui ne seront plus là demain pour en supporter les conséquences.
Il faut davantage de réflexion et pourquoi ne pas faire un référendum ?
L'avis de chacun a toute son importance.

Observation n°41

Déposée le 13 Avril 2021 à 13:24
Par Utard Patrick
3 rue des merles
68740 Munchhouse

Observation:
En ce qui concerne les urbanisations pour création d'entreprise sur terrain agricole.
Ne serait il pas plus judicieux que les différentes comcom ou intercommunalités coopèrent afin de rentabiliser au maximum les zones artisanales existantes.
On a l'impression que chaque intercommunalité agit pour sa propre zone. Exemple : parc d'activité de la plaine d'Alsace à Ensisheim, qui a empiété sur une grande zone agricole

Observation n°42

Déposée le 14 Avril 2021 à 10:24
Par Anonyme

Observation:
Bonjour,
Ce projet est intéressant mais surtout pas avec le tracé entre Balgau et Fessenheim ! Des routes sont détournées car elles amènent un trafic trop dangereux et dense dans certains villages, l'intelligence de nos politiques serait d'anticiper cette problématique avant de choisir le tracé !
Celui entre Blodelsheim et Fessenheim semble le tracé la plus logique. Alors en temps que décideurs montrez nous que la santé des riverains compte pour vous !

Observation n°43

Déposée le 14 Avril 2021 à 12:20
Par Anonyme

Observation:
Projet intéressant d'un point économique pour le développement de notre territoire ainsi que pour comblé le vide de la centrale nucléaire. Mais un tracé beaucoup trop dangereux entre les communes de Balgau et Fessenheim qui va engendré des nuisances sonores et toxicologique avec un trafic composé à 70% de camion.

Observation n°44

Déposée le 14 Avril 2021 à 13:00
Par fuchs jeremy
1a rue mittelhardt
68740 balgau

Observation:
les berges devront rester accessible à la pêche professionnelle et pourquoi pas profiter des travaux sur les berges pour y rajouter une mise à l'eau à proximité (accès secours et pêche)

Observation n°45

Déposée le 14 Avril 2021 à 17:44
Par Husser Solange

Observation:
A l'attention du Syndicat Mixte du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach - https://www.registre-dematerialise.fr/2290

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs

Je m'associe totalement aux propos des contributions n° 31, 35 et 36, que je reprends à mon compte.

J'insiste particulièrement sur l'effet repoussoir d'une entreprise polluante telle que le projet VAL'M-Technocentre-fonderie de métaux radioactifs, qui réduira l'attractivité du site et le nombre d'emplois qui pourraient être créés. Aucune rentabilité ne semble en être attendue, alors autant stocker ces métaux sans traitement en attendant que leur radioactivité décroisse à néant, constituant ainsi une réserve de ressources utiles pour les générations futures. Par ailleurs, la création d'un axe routier supplémentaire, nécessitée par ce projet, doit être exclue en raison des nuisances induites et de la destruction intolérable d'espaces agricoles dans une petite région densément peuplée et déjà fort contrainte par des aménagements routiers.

Quant aux projets pour le futur, ils doivent tous être analysés au regard de leur impact sur l'environnement, la biodiversité, la préservation des ressources vivrières et des espaces naturels. Nous ne pouvons plus aujourd'hui nous cacher derrière notre petit doigt et nier les conséquences des choix catastrophiques qui ont été faits ces cinquante dernières années.

Notre responsabilité à tous, et la vôtre en particulier en tant qu'élus, est à présent de préserver la viabilité de notre territoire et de ses habitants, ses ressources en eau (la qualité des eaux de notre nappe phréatique a grand besoin d'être restaurée !), en sols arables, en végétation, en « vivant » et d'évoluer vers un maximum d'autosuffisance, d'économie d'énergies, de limitation du réchauffement climatique et de résilience.
Notre territoire mérite des projets qualitatifs, durables, qui respectent les ressources et capacités finies de notre planète.

Avec l'espoir de pouvoir compter sur votre prise de conscience de la gravité et de l'urgence de la situation, recevez mes salutations attentives.
Solange Husser

Observation n°46

Déposée le 14 Avril 2021 à 19:20
Par DUSS Etienne
66 route de Bale
68740 BALGAU

Observation:
- La desserte du secteur 1 tel que décrit en 6.2.1 est cohérente et surtout suffisante sans accès supplémentaire Ouest - Est depuis la RD468 (route de Bâle)

- L'accès VL existant (tracé orange en p26) n'est pas dimensionné pour un double sens de circulation à destination du village de Balgau. Merci de préciser l'ambition de cette accès vis à vis des utilisateurs sachant qu'un accès PL (s'il n'est pas interdit) pourrait occasionner des flux indésirables et opportunistes à travers le village.

- A l'occasion de ce projet, il serait nécessaire de confirmer à la commune de BALGAU, la levée de tout obstacle à l'utilisation de sa "Zone de réserve foncière pour des activités économiques" le long du petit canal actuellement gelé pour une hypothétique desserte entre RD3bis et RD52.

Observation n°47

Déposée le 14 Avril 2021 à 20:49
Par Anonyme

Observation:
Route inutile, vive la pollution

Observation n°48

Déposée le 15 Avril 2021 à 09:14
Par Anonyme

Observation:
Projet qui se veut intéressant mais qui débouchera forcément sur une multiplicité des allées et venues.
Les études pour menées pour permettre l'accès à cette zone parle d'une route entre Balgau et Fessenheim, on peut donc dire une route qui traverse en plein milieu d'un village. A l'heure actuelle, on dépense des millions pour faire dévier des axes routiers gênant la population et aujourd'hui on veut dépenser des millions pour desservir une zone qui l'est déjà et qui sera contraignante pour tout le voisinage.

Observation n°49

Déposée le 15 Avril 2021 à 09:59
Par SCHMIDT Régis
23A rue de Fessenheim
68740 BALGAU

Observation:
Il est important de rappeler que ce projet de route entre Balgau et Fessenheim était déjà présent dans certaines discussions, dès les années 70.
Il revenait de manière cyclique tous les 10 à 15 ans !
Force est de constater que notre communauté de communes et sa centrale nucléaire ont largement su s'en passer sans aucun préjudice/handicap économique à ma connaissance.

Qu'avec la fermeture de la centrale nucléaire, on se soucie tous de l'attractivité économique de nos belles communes, c'est tout à fait légitime mais en quoi cette attractivité économique serait obligatoirement synonyme de modes de déplacement d'un autre temps, d'un autre âge!

Monsieur Le Président, surtout, n'invoquez pas la notion d'INTERET GENERAL !
Cette notion est l'argument de gens qui n'en ont justement pas d'autres.

Même si je prends tous les jours la liaison Fessenheim-Ensisheim depuis 20 ans sans n'avoir jamais eu à constater la moindre difficulté de fluidité de trafic, je ne suis pas foncièrement contre ce projet de route mais contre ce tracé au même titre que nombre d'entre nous.
NON, dire cela, ce n'est pas faire preuve d'égoïsme et simplement vouloir reporter les nuisances vers d'autres car, de toute façon, les nuisances, nous en serons au final tous impactés.

Conscient de la difficulté des décisions que vous aurez à prendre, veuillez agréer mes salutations distinguées.

Observation n°50

Déposée le 15 Avril 2021 à 10:45
Par LAEMLIN Pascal
12 rue Albert SCHWEITZER
68740 BALGAU

Observation:
Tout d'abord, l'épidémie actuelle liée à la COVID n'ayant pas permis la tenue des 3 réunions publiques dans les principales communes impactées, (BALGAU, NAMBSHEIM et GEISWASSER), la communication autour de ce projet n'a pas forcément été bien démultipliée au sein des habitants. Est-t-il envisagé de les reprogrammer, sous forme de réunion d'information, par exemple, après la clôture de la concertation et le retour d'une situation « sanitaire » permettant une telle réunion ?

La création de la ZAC ECORHENA avec un pilotage des démarches d'écologie industrielle auprès des entreprises implantées pour diminuer l'empreinte environnementale des activités, grâce à la mise en place d'une « Commission du développement durable » associant l'ensemble des acteurs de la ZAC ECORHENA est un point fort du projet. Les Elus des communes impactées seront-ils intégrés dans cette commission ?

Le SMO sera-t-il l'unique gestionnaire de la nouvelle zone portuaire ?

§5.2 - La zone ECORHENA devrait permettre d'accueillir principalement des grandes entreprises ! Peut-on connaitre le nom des « grandes » entreprise prêtes à s'implanter dans la zone ECO RHENA, et sous quelles conditions (un port « simple », un port « lourd », etc.) ?

§5.7 - Existe-t-il une étude actuelle sur les réels besoins « durables » de transport lourds. Si ce choix ne dépend que de l'implantation du projet VAL'M sur le site du CNPE, n'est-ce pas un pari risqué ? Pour les autres cas de transports « lourds », le PMR Ottmarsheim n'est-il pas adapté ? D'autant qu'il est proche des points de traversée avec l'Allemagne !
En cas de décision positive à l'implantation du projet VAL'M, sur le CNPE, pourquoi ne pas étudier une continuité ferroviaire ? Une ligne existe aujourd'hui à la limite sud de la Zone ECORHENA et qui, me semble-t-il traverse le CNPE de FESSENHEIM !

Le projet étant censé compenser au mieux les conséquences de la fermeture du CNPE de FESSENHEIM, il apparait que les futurs salariés des nouvelles entreprises de la future ZAC, en accord avec le projet éco-responsable, représenteraient en majorité, une main d'œuvre locale. Quels sont les atouts mis en avant pour attirer, dans les communes concernées, ces futurs salariés? En particulier en terme d'offre de transport, n'est-ce pas le moment d'innover dans les transports en les adaptant aux réels besoins des salariés ? En effet, on constate aujourd'hui que de nombreux bus circulent quasiment à vide, pour desservir les entreprises le long du Rhin !

Observation n°51

Déposée le 15 Avril 2021 à 13:46
Par Dusch Christian
Reichsgrafenstr. 19
D-79102 Freiburg

Observation:
siehe Anlage

1 document joint.

Observation n°52

Déposée le 15 Avril 2021 à 14:38
Par JEANDEL Philippe
3, rue Rheinfeld
68740 BALGAU.

Observation:
Le projet de zone d'activités ECORHENA se présente comme une réelle opportunité pour le territoire concerné et environs.
Toutefois, quelques interrogations subsistent et méritent des éclaircissements.
-L'infrastructure routière pour rejoindre cette zone en voitures légères ou camionnettes ne présente actuellement aucune difficulté particulière, constat visible même en période ou le CNPE était en pleine activité. Il est d'ailleurs précisé dans le dossier que les routes concernées reçoivent un trafic bien inférieur à leur capacité actuelle.
- En raison de la création d'une zone d'attractivité internationale, toute prévision d'axe à circulation "douce" sera sujet à une utilisation du type dérogatoire pour les P.L à certaines périodes pour devenir usuelle et donc sujet à nuisances si son tracé se situe en zone habitée.
Il serait donc souhaitable d'étudier un axe Ouest/Est dédié aux transports PL et VL sur un tracé exemplaire sur le plan environnemental rendant l'accès à ECORHENA encore plus efficient.
- L'accès à BALGAU, mentionné au point 6.1.5 (2) du projet, n'est pas structuré pour recevoir une circulation, même douce, à double sens.
Cet axe rural débouche rue des Seigneurs à BALGAU, au centre du village où la circulation y est rendue difficile en situation normale et surtout ce tracé ne répondrait pas aux critères relatifs à l'environnement décrits dans l'étude.

Observation n°53

Déposée le 15 Avril 2021 à 16:54
Par Alsace Nature Alsace Nature
8 rue Adèle Riton
67000 STRASBOURG

Observation:
Madame, Monsieur,
Nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance de la position de la fédération Alsace Nature au sujet du Projet d'aménagement du parc d'activité EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena comme exposée dans le document joint.

1 document joint.

Observation n°54

Déposée le 15 Avril 2021 à 17:40
Par Alsace Nature Alsace Nature
8 rue Adèle Riton
67000 STRASBOURG

Observation:
Madame, Monsieur,
Nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance de la position de la fédération Alsace Nature au sujet du Projet d'aménagement du parc d'activité EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena comme exposée dans le document joint.

1 document joint.

Observation n°55

Déposée le 15 Avril 2021 à 23:59
Par Goetz Jean

Observation:
Le projet de zone d'activité EcoRhena, a un intérêt pour l'économie locale.
Cependant, il devrait préserver le foncier agricole, nécessaire pour l'alimentation locale et de qualité, que la population attend et exige.

Observation n°56

Déposée le 17 Avril 2021 à 10:50
Par mertz gwendoline

68000 Colmar

Observation:
Bonjour,

Concernant le projet d'aménagement du parc d'activités d'EcoRhena, ne serait-il pas préférable de développer une zone d'attractivité pour des entreprises régionales ou nationales, avant de penser à des entreprises internationales? Le projet est trans-frontalier et peut-être devrait-il le rester...
La pandémie actuelle devrait nous inciter à recentrer nos activités (quelles qu'elles soient)

De plus, quelles entreprises souhaitez-vous attirer ? Il était question d'une entreprise de biomasse (génératrice de CO2), avez-vous des précisions à fournir à ce sujet?

Est-ce que les emplois crées seront prioritairement donnés (selon les qualifications) à des personnes qui travaillaient au préalable sur le site de Fessenheim?

Nous souhaiterions également avoir des précisions sur ce qu'est "une démarche d'écologie industrielle territoriale"; sachant que la protection d'amphibiens fait d'ores et déjà grincer des dents...

La protection de la biodiversité ne devrait plus être considérée comme quelque chose de négligeable (il en va du cadre de vie des générations futures) ; la création d'une zone d'activités peut être une bonne chose pour l'emploi, mais si cela génère trop de nuisances, de pollution ou la destruction d'habitat de certaines espèces, les avantages ne seront perçus qu'à très court terme.

Merci par avance d'avoir pris cet avis en considération.

Cordialement.

Gwendoline Mertz

Observation n°57

Déposée le 19 Avril 2021 à 13:16
Par Baltzinger Richard
5 rue des prés
68600 Algolsheim

Observation:
Je suis entièrement contre de prendre des terres agricoles pour ce projet.
Car a l'époque la commune de Heiteren a vendu 400 ha pour éventuellement une zone d'activité pourquoi aujourd'hui on grignote de nouveau sur les terres agricoles.
Ras-le-bol de cette dictature écologique.

Observation n°58

Déposée le 19 Avril 2021 à 15:05
Par Anonyme

Observation:
EcoRhéna, le Port Rhénan et les entreprises déjà implantées sur les communes environnantes (des deux côtés du Rhin) forment un noyau économique privilégié pour la création d´un écosystème hydrogène (transports multi-modaux et logistique, industries, mobilité...) qui ferait du territoire un exemple en matière de transition énergétique.
L´hydrogène pourrait être provenir à partir d´électricité produite sur site (hydroélectrique, Photovoltaïque...) ou de la région, et être distribué via des stations-service ou directement aux entreprises qui en consommeront, limitant l´empreinte carbone des entreprises et des particuliers.

Observation n°59

Déposée le 19 Avril 2021 à 18:19
Par Groff Thierry
2, rue des Allies
68190 Ensisheim

Observation:
Bonjour,

Agriculteur sur la commune d'Ensisheim.
Le secteur de Colmar à Mulhouse est déjà victime d'une consommation excessive des terres agricoles (souvent concentrées sur les terres les plus fertiles).

A Ensisheim, 100 ha de bonne terre agricole agricole on changé de destination!

Pourtant, on observe toujours un bon nombre de friche.
Par exemple, le terrain de l'ancienne base militaire BA 132 n'est qu'ulisé en partie. Vous pourriez utiliser l'ancienne piste d'aterrisage ainsi que les terrains les bordant (en herbe) pour la création de ce nouveau projet. Ainsi, vous pouvez valoriser plus du centaine d'hectares en friches!

Votre projet va engendrer un surcroît de circulation sur nos axes routiers déjà bien chargé. A terme, nous devrons construire une 3 voies sur l'A35!

Cordialement

Observation n°60

Déposée le 26 Avril 2021 à 22:45
Par Godinat Daniel

Observation:
Encore un projet qui va consommer beaucoup de foncier agricole!!!

A ces 40 hectares d'EcoRhena doivent encore être ajouté la surface qui va être utilisée pour créer la voirie qui devra desservir cette zone, celle existante sera vite désuète. A nouveau des hectares qui vont disparaitre.

Au lieu de consommer toujours plus de terrains agricoles, cherchez plutôt a utiliser les friches industrielles laissées a l'abandon,"recycler" ces zones c'est a mon sens le projet le plus louable écologiquement.

Il ne faut pas oublier que les terres urbanisées ne pourront plus produire de quoi nous nourrir.

Observation n°61

Déposée le 04 Mai 2021 à 19:29
Par Anonyme

Observation:
Je pense qu'il y a suffisamment de zone d'activités dans les environs (Ensisheim, Ottmarsheim, Biesheim). Peut-être qu'après l'arrêt de la centrale, serait-il bon de redevenir un petit village entouré de petit villages. Nous nous sommes installés ici pour être tranquille. Chaque village n'a pas besoin de zones date et encore moins de zones d'activités internationales et de jonctions "autoroutières". Place à la tranquillité. Il ne reste plus qu'à démonter les lignes à Haute tension inutiles et ce sera parfait.
Merci

Observation n°62

Déposée le 11 Mai 2021 à 12:05
Par Anonyme

Observation:
L'agrandissement est une bonne chose pour l'économie et le territoire.
On ne parle pas de la liaison par route des poids lourds.
Peut etre repprendre la trace du chemin de fer qui va vers la centrale.

En espérant que la logique l'emportera.

Anthony BRG de Balgau

Observation n°63

Déposée le 11 Mai 2021 à 12:05
Par Anonyme

Observation:
L'agrandissement est une bonne chose pour l'économie et le territoire.
On ne parle pas de la liaison par route des poids lourds.
Peut etre repprendre la trace du chemin de fer qui va vers la centrale.

En espérant que la logique l'emportera.

Anthony BRG de Balgau

Observation n°64

Déposée le 23 Mai 2021 à 21:05
Par SCHELCHER Luc
5 Rue du Canal d'Alsace
68740 Nambsheim

Observation:
Bonjour,

Je me permets une observation dans le cadre de la proximité du secteur N°2 -zone ECO RHENA.
Ce secteur est pour moi top proche des premières habitations de Nambsheim.
Lorsqu'un projet d'implantation d'entreprise se précisera sur le secteur N°2, il sera raisonnable d'impliquer pleinement les élus et les habitants de la commune de NAMBSHEIM en toutes transparences.
Je précise que la proximité de ce secteur N°2 est anxiogène pour certains habitants.
La commune de NAMBSHEIM doit être informée et il serait souhaitable qu'elle puisse s'exprimer et être entendue si une entreprise venait à émettre le souhait de s'installer sur le secteur N°2.
En discutant avec les habitants, certains m'ont fait savoir de vive voix qu'ils craignent que leur havre de tranquillité soit modifié.

Bien Cordialement

Luc Schelcher / adjoint au Maire-Commune de Nambsheim

Observation n°65

Déposée le 26 Mai 2021 à 07:49
Par Schmitt Samuel
3 rue du chene
68740 Nambsheim

Observation:
Les réunions publiques "en ligne" ne sont pas assez efficace, trop peu de personnes se connectent. Une réunion publique en physique dans les villages concernés est indispensable afin d'expliquer le projet de manière claire.

Il serait mieux de retarder le projet que de partir sur des mauvaises bases.

Observation n°66

Déposée le 27 Mai 2021 à 08:19
Par SALOMON Régis

NAMBSHEIM

Observation:
Bonjour,

Le secteur 2 est trop proche des habitations de NAMBSHEIM, les habitants vont perdre ce qui cherchent à Nambsheim, à savoir la tranquillité.

Les documents de présentation sont légers et ne vont pas dans le fond des choses, à savoir:
- Quels types d'entreprises INTERNATIONAL pour le secteur 2 et quelles nationalités (privilège fiscal pour les entreprises étrangères ?)
- Pas d'étude sur l'impact sonore.
- Pas d'étude sur l'impact du transport routier et la fréquence de rotation des camions utilisant cette nouvelle ZAC.
- On parle de zone du futur avec un développement écologique mais rien de concret figure dans les documents de présentation. (Quelques plantations d'arbres)
- Une opacité lors de vos propos dans les réunions publiques sur ZOOM
- Aucune réunion publique en physique afin de présenter votre projet aux habitants de NAMBSHEIM
- Une précipitation douteuse à lancer ce projet (élections départementales, etc?)
- La destruction de la faune et la flore tant appréciées par les promeneurs et joggeurs de NAMBSHEIM et ses environs.
- Le sentiment qu'on va mettre le "bordel" chez le petit du coin (NAMBSHEIM) en pensant qu'il ne pourra pas se défendre!
- Utiliser uniquement l'argument de la fermeture de la centrale afin de faire passer la pilule au habitants alors que EDF c'est déjà engagés à redéployer son personnel et une partie de ces prestataires sur d'autres sites nucléaires (logique de formation habilitante pour le travail en zone radioactive).

En conclusion, j'estime que ce projet est mal communiqué, précipité, ne vas pas dans le sens de l'écologie, les habitants de NAMBSHEIM n'adhèrent pas, il reste une opacité sur les entreprises qui vont être implantées, tous ça mélangé à un contexte de fermeture politique de la centrale Nucléaire et l'arrivée de prochaines élections.....
Cependant, soyez conscient que ce projet nauséabond aura une conséquence à VIE sur les habitants du village de NAMBSHEIM et ces alentours!

Cordialement

Observation n°67

Déposée le 31 Mai 2021 à 14:40
Par REEB Anne
54 avenue Robert Schuman
68050 MULHOUSE CEDEX

Observation:
Dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement EcoRhéna, je vous communique les remarques d'EDF Hydro Est :

EDF est concessionnaire hydroélectrique de la concession de Vogelgrun en vertu du décret du 30 juin 1962. L'emprise immobilière de la concession hydroélectrique est constituée du Grand Canal d'Alsace et de terrains contigus nécessaire à l'exploitation. Le projet ECORHENA se développera partiellement sur ces immeubles relevant à la fois du domaine public hydroélectrique et du domaine public fluvial, les modalités techniques et financières devront donc être cadrées par une convention conformément aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques.

EDF est engagé au service du développement des territoires qui accueillent ses installations, en cohérence avec sa responsabilité d'hydro-électricien et son engagement de service public. Dans cet esprit, EDF souhaite contribuer à la création de valeur d'emploi dans les territoire et souhaite accompagner le développement de projets autour de ses aménagements.

Dès le début de l'année 2021, des contacts ont été pris entre la Communauté de Communes Rhin Brisach, VNF, le SMO et EDF pour initier les bases de communication et d'échanges réguliers d'informations de manière à ce que cet important projet pour le territoire puisse se développer harmonieusement en tenant compte des enjeux de tous les acteurs.

La présente enquête publique est l'occasion pour EDF d'attirer l'attention sur les principales contraintes liées à l'activité de production d'électricité.
Afin de mesurer l'interaction de ce projet avec l'exploitation de la concession hydroélectrique, EDF demande :

- à avoir une copie intégrale du projet de cahier des charges du futur concessionnaire portuaire.
- que les études réalisées par le futur concessionnaire portuaire prennent en compte la présence et le mode de fonctionnement et d'exploitation des équipements et des ouvrages existants à proximité appartenant à EDF. Ces études devront également démontrer l'absence d'impact des ouvrages prévus vis-à-vis des équipements et des ouvrages EDF et être validées par la DREAL, EDF entendu. Cette remarque vaut pour la mise en place ou le retrait éventuel d'éléments (ducs d'Albe par exemple) impactant les dispositifs d'étanchéité des digues. Conformément aux nouvelles dispositions du Code de l'énergie (R521-40), si les travaux de la concession portuaire modifient la géométrie, le niveau de sûreté, ou la fonctionnalité des ouvrages de la concession hydroélectrique, le futur concessionnaire portuaire devra apporter tous les éléments nécessaires à EDF afin qu'un dossier d'exécution soit soumis à la DREAL par EDF.
- Dans le cadre de la surveillance et de la maintenance des ouvrages hydroélectriques, EDF et ses prestataires doivent pouvoir accéder en véhicule à tout moment et sans restriction à la rive gauche du Grand Canal d'Alsace. Par conséquent, sauf autorisation formelle préalable écrite de la part d'EDF, une bande de 10 mètres de largeur mesurée depuis la crête du talus coté Grand Canal d'Alsace devra rester libre de toute installation sur une hauteur de 7 mètres. Dans le cas où l'installation de projet ne permettrait pas à EDF de pouvoir pleinement réaliser cette mission liée à l'affectation hydroélectrique, la charge d'exploitation, de surveillance et de maintenance devrait être transférée au concessionnaire portuaire.
- Pour des raisons de sûreté associées à l'exploitation des aménagements hydroélectriques, les profils des terrains existants devront être conservés. Toute modification des profils existants devra faire l'objet d'une instruction soumise à l'accord préalable express de la DREAL, EDF entendu.
- Le concessionnaire portuaire prendra en charge l'entretien de la digue rive gauche du Grand Canal d'Alsace dans la limite de la concession qui lui sera accordée ou a minima sur 20 mètres en amont et 20 mètres en aval des ouvrages créés (pontons, mur de quai ou postes de chargement…), et ce de la crête de berge au plafond du canal, tous les parements concernés, quelle que soit leur nature (dalles, maçonnerie ou enrochements), étant pris pour leur totalité. Ces limites d'entretien sont celles mise à charge de tous les occupants du domaine public hydroélectrique superposé au domaine public fluvial dans les conventions d'occupations temporaires.

Meilleures salutations,

Anne REEB

Déléguée Territoriale Rhin
EDF - Hydro Est
Mission Appui Territoire Environnement Concessions
54 avenue Robert Schuman
BP 1007
68050 MULHOUSE CEDEX
anne.reeb@edf.fr - Tél. : 03 89 35 20 98

Observation n°68

Déposée le 31 Mai 2021 à 18:33
Par Poyard Aurelien
11, rue du canal d alsace
68740 Nambsheim

Observation:
J'ai appris à l'aide du tracte remis dans les boîtes aux lettres l'existence du projet ecorhena.

J'ai vraiment du mal à croire qu'il soit envisagé d'installer des usines si près des habitations.

J'ai grandi dans l'EST de Biesheim, au plus proche des entreprises comme Constellium se trouvant à plus de 1km à vol d'oiseaux de la maison familiale et même à cette distance les nuisances sonores étaient déjà présentes.
J'ai donc du mal à comprendre qu'il soit envisagé de mettre en place une zone d'activités aussi près de Nambsheim et des maisons d'habitation.
Nous aimons tous ce village pour son côté calme et proche de la nature. J'ose donc espérer que nos elu considérerons le bien être de ses habitants avant tout car je suis convaincu que cela nous perturbera tous et nous ne pouvons pas permettre que cela arrive.

Je ne connais pas tous les détails de ce projet dont j'ai appris l'existence récemment mais j'imagine très facilement que les personnes qui l'ont établi ne sont pas des résidents de Nambsheim

Observation n°69

Déposée le 31 Mai 2021 à 20:24
Par KINNY Marc-André

Observation :
Les réunions publiques doivent avoir lieu en physique, les réunions Zoom n'ont attiré que 50 personnes de la com com du pays de Brisach sur 33.000 habitants.
L'enregistrement des réunions Zoom a été demandé et non fourni à ce jour.

1. Mentionné dans la presse : Projet de Technocentre : Transformer des produits des futures centrales qui vont s'arrêter
Au niveau associatif, il y a des suspicions que ce projet de port rhénan sera aussi une voie d'acheminement de déchets à retraiter/retravailler des futures centrales à l'arrêt. Ce projet de Technocentre n'a pas été nié. J'ai des inquiétudes, car si ce port devait se faire, ce Technocentre serait une espèce de poubelle de déchets radioactifs. Donc EcoRhena serait une sorte de cheval de Troie pour l'implantation d'une zone de déchets radioactifs.

2. Emprise des terres
Il y a aujourd'hui une grande perte de terres agricoles et là il y a 80 ha de terres agricoles de 1er choix que l'on va artificialiser.
De toute façon, un engagement pris il y a un demi siècle et qui pendant toute cette période n'a rien donné peut en toute légalité être remis en cause.
En 50 ans, il est légitime de se reposer la question si cette zone industrielle a un sens. La surface d'EcoRhena n'a cessé d'être réduite, et aujourd'hui sa superficie de 80ha est trop proche des habitations du village.

3. Communauté Européenne d'Alsace (CEA)
La Communauté Européenne d'Alsace a une nouvelle compétence transfrontalière et qui de ce fait doit travailler en étroite collaboration avec nos voisins du pays de Bade.

4. Destruction du paysage
Nambsheim possède une unité paysagère que cette vision paysagère de Nambsheim va être dégradée par la présence de cette zone, des grillages, etc
Des photos de la future zone ont été demandées et non fournies par les responsables du projet à ce jour.

5. Mutisme Chambre d'Agriculture
En temps qu'agriculteur, nous sommes surpris du mutisme de la Chambre d'Agriculture. Elle est là pour protéger des bonnes terres agricoles et pour un contrat qui date d'un demi siècle et qui n'a jamais abouti, C'est aussi son rôle juridiquement. Beaucoup de projets ont été pensés il y a 50 ans et sont aujourd'hui complètement caduques.

6. Projet de port Rhénan = cheval de troie pour le Technocentre : retraitement de déchet radioactif.
La date butoir doit être changée, il faut beaucoup plus de temps pour prendre en compte tous les éléments :
- Classement de la ferme / château de Nambsheim
- Ensemble paysager du village de Nambsheim, aspect
- Problème des terres agricoles de bonnes terres 80ha et que la CEA (Communauté Economique d'Alsace) a justement des pouvoirs nouveaux pour travailler en transfrontalier

Prenons le temps, il faut approfondir. Accord de 50 ans, l'ensemble du monde a changé, lois abrogées, nouvelles lois, règles changent.
Il y a 50 ans, on voulait mettre le long du Rhin encore 4 autres centrales nucléaires, il y a un refus catégorique de la population qui n'a pas permis au projet de se concrétiser.

7. Création d'emplois
Au départ, la zone devait être créatrice d'emploi, aujourd'hui elle sert à palier les pertes d'emplois de Fessenheim (on nous parle de

2000 emplois, chiffre non vérifié à ce jour).
Il est surprenant de voir que Fessenheim a rejoint la com com de Brisach au moment où la décision de fermeture de la centrale nucléaire a été prise. Fessenheim crie à l'aide à la com com mais s'est bien gardée de partager les richesses amenées par la centrale quand elle était en fonctionnement. Le village de Nambsheim n'a pas vocation à voir son paysage détruit au profit d'une cause discutable (perte d'emplois) qui n'affecte pas le taux de chômage local.

CONCLUSION : je suis bien conscient que tout ne peut pas être résolu, que toutes les réponses ne peuvent pas venir immédiatement et c'est la raison pour laquelle il faut se donner du temps et ne pas dire qu'en septembre 2021 on ne pourra plus intervenir.
Je demande un moratoire. On ne finalise pas une telle décision avec 3 réunions virtuelles.
Le Technocentre est un nouvel élément.

La seule façon de créer de la richesse n'est pas de construire des usines au mépris de la qualité de vie des habitants du village de Nambsheim. Les habitants apprécient leur quiétude et le seul projets concrétisé à ce jour n'a permis la création que de très peu d'emplois (moins de 5, qui plus est non qualifiés) - projet du Pont de Nemours - FMC.

Observation n°70

Déposée le 31 Mai 2021 à 22:19
Par THIRIET JACQUES

Observation :
Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°71

Déposée le 31 Mai 2021 à 22:26
Par Schmitt Samuel

Observation:
Comment peut on démarrer un projet d'aménagement sur la ban de Nambsheim et à moins de 50 mètre des habitations sans concerter des acteurs importants qui sont: Les habitants de Nambsheim et son conseil municipal?

Je vous prie d'organiser des réunions d'information publique à Nambsheim, avec les élus et aussi les habitants. Trop de questions sont toujours sans réponse.

Je pense qu'une discussion permettra de définir un nouveau périmètre de projet qui tient en compte des problématiques des habitants.

Egalement la problématique initiale serait à developer sur les pertes d'emploi et de recette fiscale.
- Quels sont les chiffres exactes des pertes d'emploi et l'impact sur les habitants de la ComCom?
- Quels type d'emploi sont perdu, type de qualification?
- Quels est l'impact direct des baisses de recette fiscale sur la comcom et ses habitants?

Ensuite, pour palier au problème, la solution proposé est un aménagement du territoire afin de preparer une zone pour des futures entreprise. Les informations du projet sont principalement lié à l'aménagement. Aucune information sur les type d'entreprises, sur les moyen de promotion de la zone, sur le développement de la zone, sur la gouvernance de la zone et sa pérennisation n'est mentionné.

Qui va venir travailler dans cette zone, quels types d'emploi, ou les personnes vont se loger, les transports, ect...

Les document et présentation se contentent de parler d'aménagement mais jamais de développement économique.

>> Une ZAC, est ce le futur?

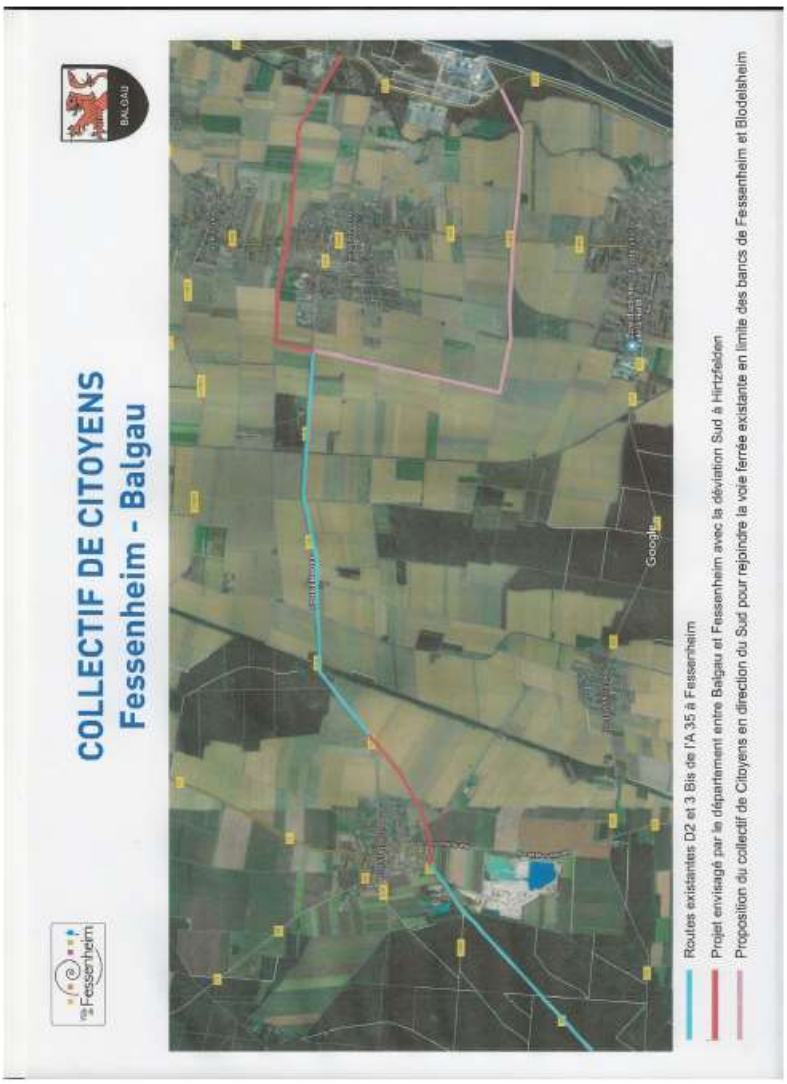
Ce point n'est pas abordé dans l'etude. Pourquoi une ZAC? Pourquoi est ce la solution mise en avant?
A part nous dire car il y a des terres disponible, et une zone industrielle en attente depuis 50 ans aux abords de Nambsheim donc il faut l'exploiter.

Je ne vois pas de solution alternative pour répondre à la problématique initiale: la perte d'emploi et la perte de revenu fiscale.

Nous comptons sur votre retour.

Cdt
Samuel Schmitt
3eme adjoint au Maire de Nambsheim

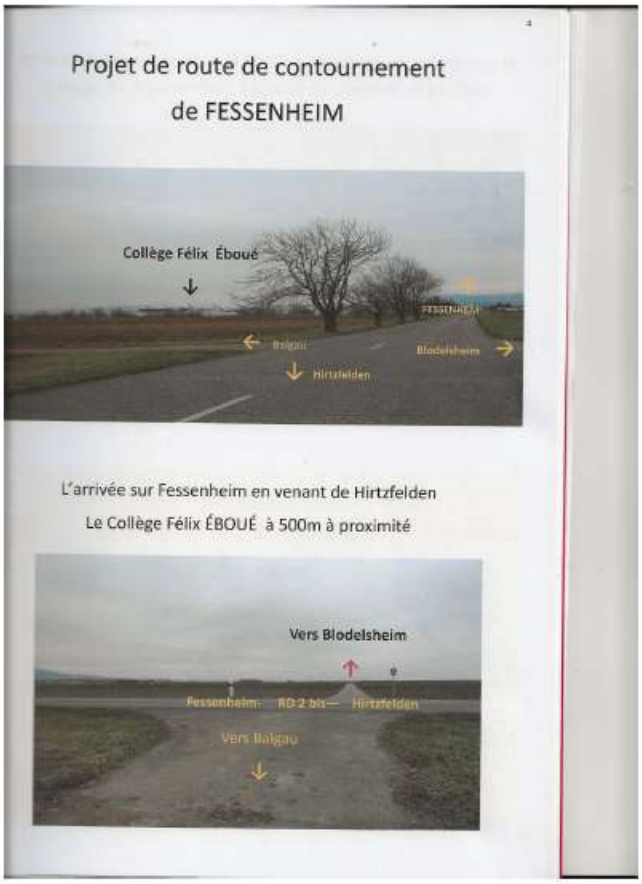
2- Dossier déposé par le collectif de citoyens de Fessenheim Balgau



1

Documents annexés

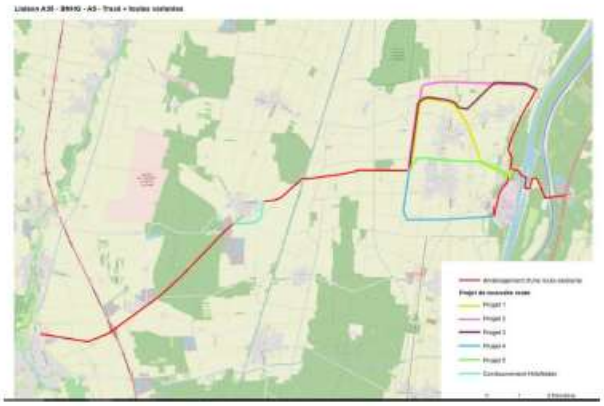
Détails en photos de notre proposition qui correspond à l'axe 4 (bleu) de l'ADAUHR avec une petite extension jusqu'en limite des bans de Fessenheim et Blodelsheim.



2

Arrivée en limite des bans de Fessenheim et Blodelsheim	En direction de l'Est vers la D52, toujours en limite des bans, longer la voie ferrée.

Rappel du projet étudié par l'ADAUHR avec l'axe 5 tracé en vert, favorisé pour raison budgétaire.



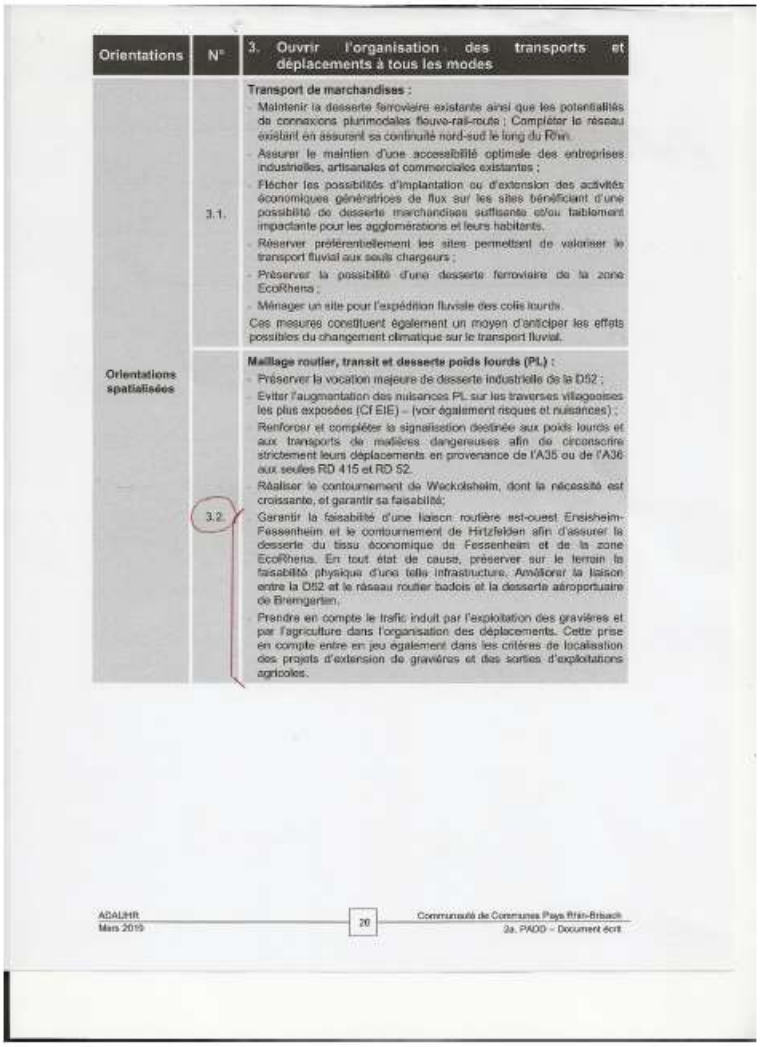
3

Route envisagée le long du canal d'irrigation 	Avec la proximité du collège de Fessenheim
Route envisagée à gauche du canal d'irrigation sur le Ban de BALGAU avec la proximité des habitations. 	Le croisement de la D468, le canal d'irrigation, la conduite à gaz sous haute pression longeant le canal et les habitations, idem pour Balgau.

Non à la route entre Fessenheim et Balgau

Rappel sur les orientations du PADD de mars 2019 sur la liaison EST – OUE

4

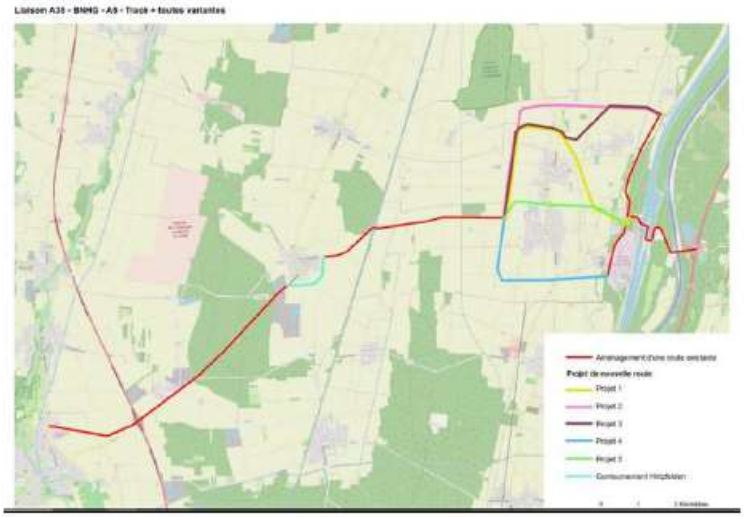


Orientations	N°	3. Ouvrir l'organisation des transports et déplacements à tous les modes
Orientations spatialisées	3.1.	**Transport de marchandises :** - Maintenir la desserte ferroviaire existante ainsi que les potentialités de connexions plurimodales fleuve-rail-route ; Compléter le réseau existant en assurant sa continuité nord-sud le long du Rhin. - Assurer le maintien d'une accessibilité optimale des entreprises industrielles, artisanales et commerciales existantes ; - Flécher les possibilités d'implantation ou d'extension des activités économiques génératrices de flux sur les sites bénéficiant d'une possibilité de desserte marchandises suffisante et/ou faiblement impactante pour les agglomérations et leurs habitants. - Réserver préférentiellement les sites permettant de valoriser le transport fluvial aux seuls chargeurs ; - Préserver la possibilité d'une desserte ferroviaire de la zone EcoRhena ; - Ménager un site pour l'expédition fluviale des colis lourds. Ces mesures constituent également un moyen d'anticiper les effets possibles du changement climatique sur le transport fluvial.
	3.2.	**Maillage routier, transit et desserte poids lourds (PL) :** - Préserver la vocation majeure de desserte industrielle de la D52 ; - Eviter l'augmentation des nuisances PL sur les traverses villageoises les plus exposées (Cf EIE) – (voir également risques et nuisances) ; - Renforcer et compléter la signalisation destinée aux poids lourds et aux transports de matières dangereuses afin de circonscrire strictement leurs déplacements en provenance de l'A35 ou de l'A36 aux seules RD 415 et RD 52. - Réaliser le contournement de Weckolsheim, dont la nécessité est croissante, et garantir sa faisabilité; - Garantir la faisabilité d'une liaison routière est-ouest Ensisheim-Fessenheim et le contournement de Hirtzfelden afin d'assurer la desserte du tissu économique de Fessenheim et de la zone EcoRhena. En tout état de cause, préserver sur le terrain la faisabilité physique d'une telle infrastructure. Améliorer la liaison entre la D52 et le réseau routier badois et la desserte aéroportuaire de Bremgarten. - Prendre en compte le trafic induit par l'exploitation des gravières et par l'agriculture dans l'organisation des déplacements. Cette prise en compte entre en jeu également dans les critères de localisation des projets d'extension de gravières et des sorties d'exploitations agricoles.

① - Liaison A35 – D52 – EcoRhéna et A5

Dans les études du Département nous trouvons un tracé prévu pour les colis lourds en direction d'Ensisheim pour rejoindre la D52 par Fessenheim.

7



② - **Les routes existantes** avec le projet de liaison A35 / A5 par Fessenheim – Balgau

Au Nord la D415 Colmar – Neuf-Brisach aménagée pour les colis lourds

Au Sud L'A36 Mulhouse / D 52/ A5 en Allemagne

et la D19 Mulhouse / D52 / A5 en Allemagne

RD415:

> 23.000 véhicules/jour à COLMAR

> 14.400 véhicules/jour sur le pont sur le Rhin à VOGELGRUN

Autres RD: traversées de communes

6

Ville de Fessenheim

COLLECTIF DE CITOYENS DE FESSENHEIM - BALGAU

Coordonnateur référant
michel.boeglin@orange.fr

AVIS SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE

1

Michel BOEGLIN
Coordonnateur référant du
Collectif de Citoyens de Fessenheim/ Balgau
5 rue Marie Galante
68740 FESSENHEIM
Tél. : 06 60 87 66 68
E-mail : michel.boeglin@orange.fr

Fessenheim le 16 mars 2021

Monsieur Gérard HUG
Président du Syndicat Mixte Ouvert
Président de la CCPRB
16 rue de Neuf-Brisach
68600 VOLGELSHEIM

Objet : Avis sur la concertation préalable du public concernant le projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhéna et de la création de la ZAC EcoRhéna.

Monsieur le Président,

Les projets industriels et portuaires semblent avoir été élaborés dans le respect environnemental y compris la protection de la faune, la flore avec les sensibilités écologiques prescrites sur ce site d'étude et de projets.

- *Au nom du collectif de citoyens de Fessenheim / Balgau (CCFB) je vous fais part des commentaires et des remarques avec une attention particulière portée sur les accès routiers et les mobilités d'accès à la zone d'activités et à la ZAC EcoRhéna.*

Le projet a été bien étudié, semble cohérant et est un bon projet pour le territoire.

- *Nous CCFB n'avons aucune remarque à formuler sur son implantation ni sur les dessertes et mobilités internes intégrées au projet.*

Remarques du Collectif de Citoyens de Fessenheim / Balgau basées sur le dossier de concertation :

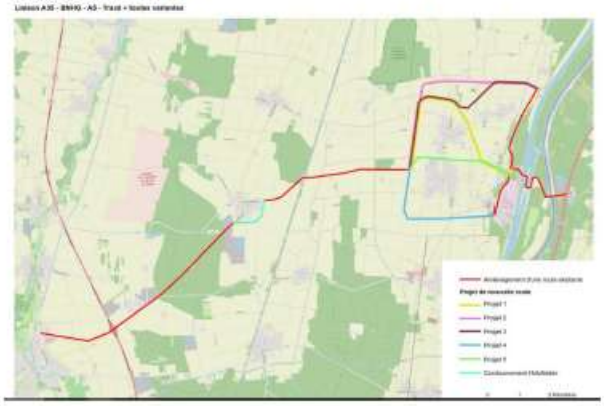
Page 7 : Situation et périmètre : Localisée en bordure du Grand canal d'Alsace, le long de la RD52, au centre du triangle Colmar – Fribourg – Mulhouse reliée actuellement au nord à Neuf-Brisach et Colmar, au sud à Ottmarsheim et Mulhouse. Elle bénéficie de deux autoroutes A35 en France et A5 en Allemagne.

- *Ce sera une grande zone dont l'activité portuaire va attirer de grandes entreprises en logistiques avec un trafic intense prévisible en PL et VL ainsi que le transport de colis lourds. Cependant Chalampé n'a été mentionné nulle part avec sa liaison existante depuis Mulhouse (Ile-Napoléon) dont L'A36 et L'A35 relient L'A5 en Allemagne par la D19 également.*

Page 9 : AXE 2 améliorer la desserte du territoire et les mobilités

- *Sous-entendu la liaison A 35 / A5 en étude au Département depuis 2018 avec différentes variantes d'accès à la zone EcoRhéna.*

- *① Ci-joint le plan de l'étude remise au comité de suivi de Fessenheim en date du 26/09/2018 à l'Hôtel du Département et présenté par l'ADAUHR en date du 13/05/2019.*



Page 14 : Le territoire - les transports et déplacements – Le site dispose d'une bonne desserte routière et autoroutière, au Sud via l'A36 qui relie l'A35 à l'A5, qui permet d'aller vers Mulhouse, Besançon, Montbéliard, Beaune. Et au Nord à l'A35 via Neuf-Brisach et Colmar par la D415 et par des routes départementales.

- *Le CCFB signale que la D415 reliant l'A35 à COLMAR a été aménagée en 2018 pour le transport des colis-lourds, que la D52 est appropriée au passage des colis-lourds, que le secteur de Fessenheim dispose de parts modales existantes (pistes cyclables, accès facile pour véhicules jusqu'à 3,5t et voitures, tout cela sans difficultés d'accès au CNPE durant toutes ces années passées en sachant qu'en temps normal la centrale nucléaire employait 1000 personnes journellement et passait jusqu'à 2500 personnes par jour pour les contrôles décennaux. Jamais nous n'avons connu de difficultés ni de bouchons dans notre secteur.*

3

➢ ② *Ci-joint le plan d'ensemble des routes existantes entre l'A35 et le D52*

Page 15 : Le territoire et les enjeux environnementaux
Déplacements enjeu fort – Qualité de l'air ambiance acoustique enjeux moyens, notés sur l'étude.

➢ *Pour le CCFB cette route entre nos deux villages, Fessenheim et Balgau, passant à proximité d'un collège, à une dizaine de mètres de maisons d'habitations existantes, d'un nouveau lotissement en cours de construction à Fessenheim « le Jardin des Poètes » et coupant la proximité de nos deux villages avec la piste cyclable traversante qui permet aux habitants de Balgau de rejoindre Fessenheim sans voiture, que ce soit pour se rendre au collège fréquenté par beaucoup d'enfant de Balgau, aux commerces, à la pharmacie et le nouveau pôle médical, la médiathèque, la poste, la crèche, le périscolaire et aux activités sportives, l'environnement et la sécurité seront fortement impactés.*

Pages 18 et 19 : Les objectifs, être la plateforme colis lourds pour l'est de la France, transférer le trafic routier vers la voie d'eau, développer les structures qui permettront de promouvoir le transfert modal au profit de la voie d'eau.

➢ *Avis du CCFB, le transfert modal se traduira par énormément de camions et de véhicules utilitaires pour le transport interne de marchandises et des conteneurs par les voies routières ce qui engendrera un flux intense, une forte pollution de l'air, beaucoup de bruit, que du désagrément pour les populations de nos villages.*

Pages 21 et 22 : Présentation du projet page 21 et page 22 avec trois axes présentés

➢ *Avis du CCFB, le projet présente les routes existantes, Ligne Ensisheim / EcoRhéna - Ligne Mulhouse / EcoRhéna et ligne Colmar EcoRhéna, aucun tracé du « Barreau entre Fessenheim et Balgau », les études se poursuivent sans concertation des populations concernées ! N'oublions pas le Parc Départemental d'Activités à Ensisheim qui cherche une liaison directe avec l'A5 en Allemagne pour toutes ses entreprises de e-commerce et ses entrepôts de stockage de dimensions exceptionnelles (DELTICOM fournisseur de pneumatiques, un entrepôt en cours de construction sur 185000 m2 (peut-être Amazon) et toutes les sociétés existantes sur ce Parc d'activités de la Plaine d'Alsace à Ensisheim.*

4

Pages 31 et 32 : La desserte de la future zone, il est noté qu'en complément les axes de circulation autres que la RD 52 seraient interdits aux poids lourds.

- *Sans un arrêté municipal interdisant la circulation au-delà de 3,5t ou 19t, les chauffeurs routiers emprunteront les liaisons les plus courtes et si ce barreau entre Fessenheim et Balgau devait se faire, il sera un axe prioritaire.*

Page 39 : Les justifications du SCOT Colmar-Rhin-Vosges : Ces zones doivent disposer d'une desserte routière adaptée et être dimensionnées en fonction des besoins locaux, et la localisation doit permettre de favoriser l'utilisation de moyens de transports plus vertueux afin de satisfaire aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Les justifications du SRADDET Grand Est Territoires : objectif 12, généraliser l'urbanisme durable pour des territoires attractifs et résilients et objectif 13, développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien.

Voici les quelques remarques notifiées sur cette présentation de projet de la future zone EcoRhéna dont nous félicitons les porteurs du projet ainsi que toutes les études faites afin d'aboutir enfin à quelque chose de concret et bien fait !

- *Le collectif de citoyens de Fessenheim – Balgau (CCFB) s'autorise à vous soumettre une variante du tracé pour le contournement de Fessenheim en direction de la D52.*
  Ce tracé est une extension du tracé n° 4 en bleu sur le plan de l'étude de L'ADAUHR en direction du Sud pour rejoindre la limite du ban de Blodelsheim.
  Si le Département veut maintenir l'accès A 35 par la D2 et D3bis jusqu'à l'entrée de Fessenheim il serait souhaitable de se diriger vers le sud en direction de la Zone d'Activités de la Hardt à Blodelsheim, avec également des silos de stockage de céréales sur le ban de la commune, une gravière en exploitation et pour Rumersheim plus en amont également une zone artisanale, une gravière en exploitation et un site touristique, « le Parc à Loup » envisagé le long de la D52. Au passage les silos à grains de Fessenheim exploités par la CAC serait également à proximité de ce tracé que nous vous proposons.
  Ce tracé ne traverse aucune parcelle agricole, ni aucune installation d'irrigation, il les côtoie en parallèle aux extrémités.

Monsieur le Président, chers élus, voici notre avis et notre analyse sur ce dossier de concertation préalable concernant l'aménagement de la zone EcoRhéna et la création de la ZAC EcoRhéna.

Nous portons une attention particulière au « Barreau » entre Fessenheim et Balgau envisagé pour le contournement de Fessenheim et restons fermement opposés au passage de cette route entre nos deux villages qui ne porterait que des nuisances de proximités aux habitants.

Pour rappel : le 10/03/2020 conclusion et avis de la commission d'enquête nommée par le TA de Strasbourg :

- *La commission note que le tracé de cette route de contournement n'a pas été choisi, et que les différentes options étudiées restent faisables.*
  Même si ce projet n'est pas directement du ressort de la CCPRB, la commission estime qu'il aurait pu en être fait mention dans le dossier pour une bonne information de la population.
- Extrait du dossier N° E20000026/67 du Tribunal Administratif de Strasbourg.

En espérant porter votre attention sur les sujets évoqués, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération respectueuse.

Au nom du Collectif de Citoyens de Fessenheim/Balgau

Michel BOEGLIN

Coordonnateur référant

P.-S. : Nous CCFB, souhaitons cependant faire apparaître ces observations en version numérique sur le registre par le site internet : *https://www.registre-dematerialise.fr/2290*

Copies papiers déposées en main propre dans les locaux (Mairies et CCPRB) et dans le cahier de suggestions et de remarques situé à la RUCHE à Fessenheim.

Gérard HUG Président de la Communauté de communes du Pays Rhin Brisach
Claude BRENDER maire de FESSENHEIM
Philippe JANDEL maire de BALGAU
François BERINGER maire de BLODELSHEIM
Cahier de doléances à la RUCHE

P.J. : En annexe vous trouverez une variante du contournement de Fessenheim proposée par le collectif de citoyens de Fessenheim - Balgau, un tracé en direction du Sud vers la ZA de Blodelsheim avec des photos des lieux proposés et concernés par nos écrits, et des documents sur les sujets.

6

3- Contribution de la FDSEA 68

FEDERATION DEPARTEMENTALE DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES DU HAUT-RHIN
11 rue Jean Mermoz - 68127 STE CROIX EN PLAINE
☎ : 03 89 22 28 60
📠 : 03 89 22 28 61
@ : direction@fdsea68.fr

Sainte-Croix-en-Plaine, le 12 avril 2021

Objet : Contribution dans le cadre de la concertation préalable ouverte du vendredi 15 janvier au jeudi 15 avril 2021 inclus et concernant le projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena.

Madame, Monsieur,

La FDSEA du Haut-Rhin est le syndicat agricole majoritaire dans le département. Sa principale mission est de représenter les exploitants agricoles et de défendre leurs intérêts. Le foncier agricole est le principal outil de travail de l'agriculteur et, dans un contexte départemental de pression foncière particulièrement forte, nous restons très attentifs aux projets consommateurs de foncier. En effet, malgré les différents outils existants et l'objectif « zéro artificialisation nette » du gouvernement, l'artificialisation des terres prive chaque année davantage d'agriculteurs des moyens d'exercer leur métier, et surtout de nourrir la population. Ce sont 614 hectares qui disparaissent tous les ans en Alsace au détriment de l'agriculture, ce qui représente la perte tous les 4 ans de la superficie de Mulhouse.

Après avoir pris connaissance avec attention du dossier de concertation, nous souhaitons vous faire part des remarques suivantes :

- **Consommation foncière : une opération non exemplaire sur le plan du foncier agricole**

Le scénario retenu par le porteur de projet concerne une surface totale de 82,3 ha pour la ZAC et la concession portuaire. Au total, ce sont **40 hectares agricoles** qui seraient impactés.

La grande majorité des aménagements sont prévus sur des zones agricoles afin de limiter la destruction d'espaces naturels et cela est clairement mis en avant dans le dossier de concertation.

La surface des nouvelles constructions seraient minimisées par un coefficient d'occupation des sols de 0,4, inférieur à la moyenne nationale pour les industries (donc sur une parcelle de 1000 m², seuls 400 m² seraient construits). Alors que les documents d'urbanismes imposent de plus en plus régulièrement une densification des constructions dans les zones habitées

pour économiser le foncier, nous nous retrouvons ici dans une réflexion inverse. **Le foncier agricole serait donc sacrifié pour augmenter la qualité écologique du projet.**

La limitation de l'étalement foncier pour l'habitat a d'ailleurs fait l'objet d'objectifs chiffrés contraignants dans le projet de PLUI de la Communauté de communes Pays-Rhin-Brisach (nombre de logements par hectare, limitation importante des surfaces constructibles). Dans ce projet, il est dommageable qu'une démarche similaire ne soit pas engagée pour limiter l'étalement foncier pour motif économique. Par exemple, il serait intéressant de prendre en compte le nombre d'emploi créés sur le territoire par unité de surface utilisée. En effet, le SRADDET Grand Est invoque une consommation foncière importante dans notre région pour l'accueil d'activités économiques (37 % des surfaces artificialisées entre 2009 et 2014), alors que le nombre d'emplois a régressé de 1 % dans le Grand Est.

- **Une exemplarité environnemental contestable**

En outre des points précédemment cités, l'exemplarité de l'opération sur le plan environnemental peut être contestable. Les enjeux écologiques du site sont présentés et leur prise en compte conduit à la conclusion que les secteurs à aménager en priorité sont les espaces agricoles. Cela revient à **ignorer totalement les terres agricoles comme support de biodiversité**. En effet, un rapport du Conseil national pour la nature (CNPN) expose la perte pour la biodiversité qu'implique l'artificialisation de foncier agricole :

« Un milieu agricole, dès lors qu'il cesse d'être cultivé, est recolonisé en quelques années par une grande variété de flore, d'insectes ou d'oiseaux, dont des espèces protégées. En tant que tel (agricole), il constitue également un habitat d'espèces protégées pour certains oiseaux agricoles au moins. L'artificialisation d'un champ, par sa non réversibilité (ou très complexe) présente alors un impact qui ne peut être qualifié de faible à nul pour la biodiversité. Cela revient à nier les processus écologiques les plus basiques, et notamment la vie du sol comme support au reste de la biodiversité "visible". »

Nous regrettons par ailleurs que les enjeux agricoles du site ne soient absolument pas reconnus ni pris en compte. L'agriculture et la perte de foncier agricole est un thème central dans la reconquête de la souveraineté alimentaire du pays et le développement agricole est une priorité affichée dans le SCOT Colmar Rhin Vosges.

Un des objectifs de ce projet de ZAC est la relocalisation d'industries en France, mais il nous semble que le porteur n'ait pas poussé sa réflexion assez loin pour avoir une vision plus globale : la perte de foncier agricole qu'implique ce projet contribue dans une certaine mesure à une délocalisation de la production alimentaire.

Nous demandons une densification du projet afin de préserver au maximum le foncier agricole et la biodiversité dont il est le support. A cette densification, des mesures telles que la construction de parkings silos permettraient de limiter l'artificialisation des sols et ainsi aller dans le sens de l'objectif gouvernemental du « zéro artificialisation nette ».

- **Concurrence avec d'autres zones industrielles**

Une des justifications du projet est la création d'emplois pour compenser les pertes d'emplois dues à la fermeture de Fessenheim. Le document présente que « *La réalisation de la zone d'activités EcoRhena apparait comme la seule alternative susceptible de permettre l'accueil d'entreprises exogènes et notamment de relocaliser en France des activités essentielles dans le domaine de la santé, du numérique ou de la transition écologique.* »

L'étude de la concurrence du projet avec les zones d'activités disponibles est présentée, mais celle-ci nous semble très restreinte pour une zone industrielle à vocation internationale comme la future ZAC, puisqu'elle se limite à la Comcom Pays Rhin-Brisach et le Centre Haut-Rhin.

Par ailleurs, le document de concertation indique que la surface disponible dans les autres zones d'activités de la Communauté de communes est faible, alors que l'on peut lire sur le site internet de cette même Comcom que plus de 200 ha sont actuellement disponibles à la vente. La liste des autres zones d'activités situées au sein et dans le voisinage de la Communauté de Communes mériterait ainsi d'être amendée. Il nous parait opportun de citer la zone industrielle Koechlin à Fessenheim ou la zone d'activités de Blodelsheim.

Il nous semble que l'étude de concurrence avec d'autres zones industrielles devrait être approfondie et par ailleurs élargie au niveau régional pour être en adéquation avec la vocation internationale de la future ZAC.

- **Incohérences avec les schémas de planification**

Le document justifie le projet au regard des différents documents d'urbanisme, notamment le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et le SCOT (schéma de cohérence territoriale), mais on peut noter le manque de cohérence du projet avec ces derniers sur certains points :

Comme déjà évoqué, le développement agricole est une priorité présentée dans le SCOT et cela est bien repris par le dossier de concertation, mais il est évident que le projet est bien loin de cet objectif, à l'exception de la planification dans la zone portuaire d'un terminal agricole multi vracs…

Concernant la cohérence du projet avec le SRADDET :

- Objectif 11 : Economiser le foncier naturel, agricole et forestier => **Pour ce projet l'objectif pour le foncier naturel et forestier est atteint, mais le foncier agricole est le grand perdant…**
- Règle 16 : sobriété foncière et règle 25 : limiter l'imperméabilisation des sols => **afin d'être en adéquation avec ces règles, il nous semble qu'une densification du projet soit nécessaire.**

- **Photovoltaïsme**

La démarche d'« écologie industrielle territoriale » mise en avant par le porteur de projet prévoit notamment de faire des appels à projets sur l'énergie photovoltaïque ce qui est positif pour atteindre les objectifs de transition énergétique que la France s'est fixés. Dans ce cadre nous tenons à rappeler que la position de notre FDSEA contre le photovoltaïsme au sol sur des terres agricoles va dans le sens de la règle 5 du SRADDET Grand-Est qui indique que le développement du solaire photovoltaïque ne devra pas concurrencer ou se faire au détriment des usages agricoles.

Nous soutenons en revanche le développement du photovoltaïsme sur bâtiments ou en ombrières de parking.

En vous priant de prendre en compte nos remarques, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Président

Pascal WITTMANN

4- Contribution de l'association stop Fessenheim

Association STOP FESSENHEIM
Siège :
1 rue Jean-Baptiste Weckerlin 68000 Colmar
www.stop-fessenheim.org

Contact : André HATZ, président de l'association
174 route de Sélestat - 67140 Gertwiller
ahatz.stopfessenheim@gmail.com
tel. +33 6 82 02 69 79

Le 12 avril 2021

Contribution transmise en ligne
https://www.registre-dematerialise.fr/2290/observation

Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

A l'intention de Monsieur le Président Gérard HUG et à l'ensemble des partenaires du Projet

EcoRhena - Concertation préalable au Projet d'aménagement de la zone et de création de la ZAC

Contribution de l'association STOP FESSENHEIM

L'association STOP FESSENHEIM a pris connaissance avec grand intérêt du dossier dénommé « EcoRhena - Concertation préalable au Projet d'aménagement de la zone et de création de la ZAC »
https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/67655/Dossier%20de%20concertation%20pr%C3%A9alable

et souhaite y apporter ci-après ses observations :

1) Il s'agit dans l'ensemble d'un très bon projet au niveau des « ambitions » exprimées par M. le Président Gérard HUG dans son préambule (page 3), et nous y adhérons pleinement.

2) Toutefois, il faut s'étonner que ce projet ne se réfère :

- **ni au concept de Zone d'Activité binationale**
- **ni au Projet de Territoire de Fessenheim, dont il est pourtant l'une des conséquences.**

Nous faisons évidemment l'hypothèse que les concepteurs du Projet n'ont pas voulu le subordonner, ni au partenariat avec les partenaires allemands, ni avec les services de l'Etat, qui n'en sont ni les uns ni les autres co-signataires ; ceci de sorte à pouvoir le conduire à son terme quelqu'en soit le contexte futur. Cela peut éventuellement se comprendre.

Cependant, il conviendrait a minima d'inscrire dans ce dossier la perspective « éventuelle » :

- d'un statut binational
- d'un régime fiscal binational avantageux pour les futures entreprises
- d'une réelle dimension transfrontalière, pour ce projet implanté sur le Rhin !

...et bien évidemment, de rappeler le Projet de Territoire de Fessenheim, auquel d'une manière ou d'une autre, les acteurs devront évidemment faire référence pour obtenir l'éventuel soutien de l'Etat !

3) A contrario, il est choquant de présenter le Projet EcoRhena comme « un projet complémentaire des projets d'EDF » :

Ce gros titre (page 9 § 3.3) est réellement choquant, dans son principe, tout comme dans son développement. En effet, **le Projet EcoRhena doit pouvoir se réaliser, quels que seraient les éventuels projets d'EDF**, sachant que :

- la mise à l'arrêt définitif de la centrale nucléaire n'est plus un « projet » mais bel et bien une réalité, quand bien même jusqu'en 2023 le combustible stocké dans les 2 piscines non bunkérisées générera des risques importants pour toute la région. Mais ceci n'a pas d'autre incidence sur le projet EcoRhena.

- Durant la période de pré-démantèlement (2020 à 2025), six anciens générateurs de vapeur devront être évacués du site. Leur longueur est supérieure à 20m et leur largeur supérieure à 4 m. Toutefois, il est prévu de séparer les 6 parties hautes des six parties basses, ce qui réduira de moitié environ la longueur de chaque colis. L'aboutissement d'EcoRhena ne conditionne donc pas cette évacuation.

- Le démantèlement de la centrale nucléaire (2025 à 2041) pourra certes être facilité par les installations portuaires projetées par EcoRhena, mais ce démantèlement ne conditionne pas a contrario le Projet EcoRhena.
  C'est durant cette période que les six autres GV (ceux qui sont encore en place dans les batiments réacteurs) seront soit évacués, soit stockés (hypothèse d'un Technocentre nucléaire rebaptisé Projet VAL'M).

- Le projet VAL'M est en réalité le projet fort contesté d'un « Technocentre » nucléaire :

  - à ce jour, la législation française interdit formellement le « recyclage » d'aciers radioactifs, même faiblement radioactifs, car cela pose un énorme problème éthique : celui de la dissémination radioactive dans les objets métalliques de la vie courante et donc de la contamination radioactive délibérée des population.

  - **Aussi, à mentionner ce projet VAL'M de façon aussi affirmative, les porteurs du dossier EcoRhena prennent trois risques :**

    1) Celui de donner une très mauvaise image à l'Alsace !

    2) Celui de soutenir un « ferrailleur du nucléaire » et donc d'éloigner les futurs entrepreneurs de la zone EcoRhena, qui n'envisagent ni de s'installer à proximité d'une installation dangereuse (futur classement ICPE ou INB) ni de véhiculer à leur corps défendant la mauvaise image qui en résulterait.

    3) Celui de créer, de fait, un réelle RUPTURE avec les ambitions exprimées en page 3 par M. le Président HUG, toutes tournées vers l'avenir, les énergies du futur, le développement durable, le développement de l'emploi, etc...

- Il faut bien comprendre que sous l'acronyme VAL'M, EDF affiche la notion de « VALoristion des Métaux ». Mais derrière ce bel affichage de « valorisation » ou de « recyclage » se cache en réalité l'objectif visé par cet exploitant du nucléaire : se débarrasser de quantités impressionnantes d'éléments métalliques aujourd'hui considérés comme des déchets radioactifs, ceci en les refondant pour... les disséminer délibérément dans les aciers qui finiront en objets de la vie courante et nous contamineront, même à faibles doses. C'est éthiquement inacceptable et EcoRhena ne doit pas en devenir complice, même involontairement.

- Il faut aussi savoir que ce projet va générer de nombreuses pollutions dans la proche région de Fessenheim et mettra la nappe phréatique en danger. Voir à ce sujet brochure à télécharger :

https://stop-fessenheim.org/wp-content/uploads/2021/02/Technocentre-dépliant-4-pages-V4.pdf

4) Au sujet des risques technologiques (page 11 - § 4.4.2) :

- Il n'y a certes pas d'ICPE à immédiate proximité, comme vous l'indiquez, mais il y a pire : une INB (Installation Nucléaire de Base) à 4 Km, dont la fin du démantèlement se situe à l'horizon 2041.

- Et si, contre tout espoir, le Technocentre nucléaire (projet VAL'M) voyait quand même le jour, cela fera une 2ème INB (ou une ICPE).

- Comme vous l'indiquez, la RD 52 constitue un risque pour le transport de matières dangereuses, mais ce risque viendrait à être décuplé s'il s'agissait de convois très exceptionnels de GV radioactifs. Nous ne parlons pas ici uniquement des 6 + 6 = 12 GV de Fessenheim, mais bien des centaines de GV (et donc des centaines de convois nucléaires très exceptionnels) qui convergeraient DE TOUTE L'EUROPE verd le Technocentre VAL'M ; car, pour tenter de « rentabiliser » ce Technocentre, EDF a annoncé avoir pour projet de « recycler » des déchets nucléaires métalliques de toute l'Europe, en les faisant converger vers Fessenheim (ou, en variante, vers le Tricastin) : on change d'échelle !

- Pour que vous compreniez bien ce que représente un tel convoi, voici deux photos :

Merci d'intégrer les remarques ci-dessus, également dans les tableaux 1 et 3 de la page 14 § 4.10 :

- dans la rubrique « Risques industriel », rajouter « risque de transports radioactifs »
- dans la rubrique transports et déplacements, rajouter « encombrements routiers futurs très nombreux, en cas de transports exceptionnels de grande envergure générés par le projet VAL'M d'EDF (Technocentre nucléaire) ».

Par voie de conséquence, il faudrait alors majorer en « enjeux très forts » les lignes « Risques technologiques » et « Déplacements » du tableau de la page 15.

5) Au sujet des OBJECTIFS listés page 16 : nécessité de ré-écrire l'objectif n°7.

Tel qu'il est actuellement rédigé, nous REFUSONS TOTALEMENT l'objectif n°7 « *Proposer une alternative durable et opérationnelle à l'acheminement par voie d'eau des colis lourds en cas de réalisation du projet VAL'M* ».

Bien évidemment, projet VAL'M ou non, il vaut toujours mieux favoriser la voie d'eau. En ceci, nous sommes bien d'accord.

Mais il ne faut pas conditionner l'acheminement des colis lourds par voie d'eau au projet VAL'M, car celui-ci :

- n'est, d'une part, que très hypothétique : à ce jour la Loi interdit le « recyclage » des ferrailles irradiées et, d'autre part, EDF n'a pas clairement indiqué si ce projet contesté de Technocentre se ferait à Fessenheim ou au Tricastin.

- est contre-productif dans la mesure où il constitue un réel épouvantail pour de jeunes entrepreneurs tournés vers les technologies d'avenir, qui ne voudront évidemment pas cotoyer un « ferrailleur du nucléaire » : d'une part, leurs voies d'accès seraient en permanence perturbées par ces convois super-exceptionnels et, d'autre part, l'image d'un site EcoRhena tourné vers les énergies du futur et les projets innovants en prendrait un sacré coup !

Quelle entreprise tournée vers l'avenir aurait envie de s'installer à côté d'un ferrailleur du nucléaire ?
Et aussi, parce que d'autres colis lourds, ne provenant pas d'EDF, doivent aussi pouvoir être achemeinés !

Donc nous vous proposons simplement de ré-écrire ainsi cet objectif :

« Proposer une alternative durable et opérationnelle à l'acheminement par voie d'eau des colis lourds »
... (donc, en supprimant les mots « en cas de réalisation du projet VAL'M »).

Notre proposition ci-dessus est d'autant plus cohérente qu'il ressort du dossier que :

- la zone d'accostage VAL'M figure en secteur 3 : voir page 27
- alors que la plateforme colis lourds figure en secteur 7 : voir page 28

ce qui signifie bien qu'il y aura d'autres colis lourds (par exemple les turbines de Général Electric).

6) Economie d'échelle :

Ne serait-il pas logique de réunir tous les moyens ci-dessus en un seul secteur (secteur 7) de sorte à faire des économies d'échelle et de moyens, sans dédier spécifiquement le quai Roll on Roll au projet VAL'M, et sans se priver de la grue 65 tonnes quels que soient les colis (Général Electric, EDF ou autres ?).

7) « Réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental au travers notamment d'une démarche d'écologie industrielle et territoriale »

(objectif 5.3 – page 17) :

ATTENTION ! Cet objectif serait hautement compromis si une fonderie nucléaire (projet VAL'M) venait à faire transiter de très nombreux GV (radioactifs et énormes !) dans la zone EcoRhena.

Il est très surprenant que cet aspect ait été occulté de votre dossier, par ailleurs remarquable !

Restons dans la bonne cohérence de la « DEMARCHE ECOLOGIQUE TERRITORIALE » en repoussant cette perspective VAL'M. A minima, le dossier EcoRhena ne doit pas s'appuyer sur cette perspective, ce qui requiert une ré-écriture bien plus prudente.

Bien avoir à l'esprit toutes les conséquences pour la nappe phréatique (traitements chimiques préalables à la refonte des métaux) + effluents gazeux radioactifs + transports très problématiques...
... voir dossier technocentre :
https://stop-fessenheim.org/wp-content/uploads/2021/02/Technocentre-dépliant-4-pages-V4.pdf

8) Quid des transports radioactifs sur le Rhin ?

Il faut savoir à ce sujet que les règlementations sont sujettes à de nombreuses controverses et ne sont pas en pleine cohérence, selon que l'on consulte :

- le site CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin)
- le site de l'IRSN
- l'arrêté ADNR
- le site de l'ASN
- le rapport Kovacs
- etc...

Il n'est donc pas établi que des transports réguliers de déchets métalliques radioactifs (par exemple des GV) soient possibles tout au long du Rhin, jusqu'à son embouchure.

Il est surprenant que votre étude n'ait pas tenté d'éclaircir cet aspect.
En la circonstance, il serait pour le moins erroné d'appuyer le dossier EcoRhena sur cette perspective.

On peut aussi s'attendre à ce que de nombreux GV provenant des pays européens situés plus à l'Est transitent par la route et n'utilisent pas la voie d'eau du Rhin, éloignée de ces pays. Arrivés à proximité de Fessenheim, ils se retrouveraient évidemment sur la RD 52... sans avoir emprunté le Rhin.

9) Accord avec les objectifs listés au § 5 (pages 17 – 18 – 19) excepté le poste 5.7 :

(comme déjà développé ci-avant)

10) Réserves relatives à la notion de « circulation douce » (page 21 - § 6.1.4) :

Nous adhérons totalement à cet objectif, évidemment.
Mais, comme déjà développé ci-avant, **cet objectif de « circulation douce » serait TOTALEMENT ANÉANTI** si le projet VAL'M aboutissait, en raison des très nombreux convois exceptionnels de très grand gabarit qu'il engendrerait.

11) Observations relatives au § 6.2 (pages 25 et 27), s'agissant de l'accostage des barges :

En toute circonstance (que le projet VAL'M aboutisse ou pas), il faudra pouvoir évacuer les 6 anciens GV (générateurs de vapeur, longueur > 20m, diamètre > 4 m) actuellement stockés dans un local dédié à Fessenheim, et ceci à échance relativement proche. Même s'ils étaient « coupés en deux » comme la possibilité en a été évoquée par EDF, la longueur des convois resterait importante. En conséquence, il nous apparaît que la Solution N°1 (cf. schéma « Accostage de la barge » - page 25) est à proscrire et que la Solution N°2, plus fonctionnelle, nécessitera peut-être davantage d'espace. Simple observation de prudence de notre part.

Nous nous interrogeons aussi au sujet du retournement des convois exceptionnels de 25 à 30 m de long, en secteur 3 (schéma de la page 27), notamment en observant les virages à angle droit et l'allée végétalisée. Simple observation de prudence de notre part.

12) Quelle cohérence à prévoir la plateforme Roll on Roll en secteur 3, alors que la grue 65 tonnes et le tourne-à-gauche pour colis lourds seront en secteur 7 ?

Voir les schémas (pages 27 – 28 et 30).

L'ensemble des colis lourds devraient pouvoir bénéficier de ces 2 équipements (que VAL'M se fasse ou pas !). En les éloignant ainsi, on réduit les possibilités d'usage. Nous n'en comprenons pas la cohérence.

13) Justification au sujet de la création de 1000 emplois :

Nous lisons avec grand intérêt (page 34 - § 7.1.1) que le projet EcoRhena porte sur une création prévisionnelle de 1000 emplois !

Notre association tient sincèrement à féliciter les auteurs de ce projet et espère très sincèrement que cet objectif de 1000 emplois pourra être atteint.

Nous observons :

- **a) que ces 1000 emplois dépassent de loin les 756 emplois EDF « perdus »** du fait de l'arrêt de la centrale nucléaire de Fessenheim, arrêt qui a eu la vertu de déclencher l'accélération de ce projet EcoRhena. Et nous nous en réjouissons, sachant que les emplois « induits » seront bien évidemment les mêmes, vu la proximité des sites.

- **b) que cette perspective de 1000 emplois, pour aboutir, doit pouvoir se fonder sur des objectifs clairs et dépourvus d'hypothétiques aléas pour les futurs entrepreneurs.** Ainsi, il convient que les porteurs du projet EcoRhena veillent à ce qu'il ne soit pas contrarié par le projet VAL'M d'EDF, qui va bien à l'encontre des objectifs positifs d'EcoRhena.

- **c) que la perspective d'un partenariat à caractère « binational » pourrait aboutir à développer l'emploi encore au-dela des 1000 annoncés.** Question : quelles actions concertées à ce sujet entre la IHK Südlicher Oberrhein et la CCI Alsace, entre la Préfecture du Haut-Rhin et le Regierungspräsidium de Freiburg ?

14) Choix de la solution envisagée :

Le choix que vous avez opéré, à savoir le sénario n° 3 (page 37 - § 7.2.5), nous paraît être le plus pertinent et vous remercions de le maintenir.

De même, nous adhérons aux objectifs listés à la suite (§ 7.2.6 à 7.3.4).

Il faut REELLEMENT VEILLER À LES PRÉSERVER, et pour cela dissocier le projet EcoRhena du projet VAL'M largement contesté.

CONCLUSION :

L'association STOP FESSENHEIM :

- **soutient le Projet EcoRhena dans le plein respect des « ambitions » indiquées par Monsieur le Président Gérard HUG dans son préambule (page 3) et tient à relever la grande qualité d'ensemble du projet**

- **exprime le souhait qu'il s'ouvre clairement à la dimension d'une Zone d'Activité binationale, à concevoir dans l'esprit du Traité d'Aix-la-Chapelle et dans le respect du Projet de Territoire de Fessenheim**

- **demande instamment que le Projet EcoRhena soit débarrassé de toutes les références qui tendent à le subordonner au projet VAL'M (Technocentre nucléaire d'EDF) qui constitue plus un obstacle qu'un atout**

- **espère que ses observations serviront les intérêts légitimes des citoyens, des entreprises et des collectivités d'Alsace et de tous les territoires de proximité, pour un développement économique respectueux de l'Environnement.**

L'association STOP FESSENHEIM invite les auteurs du projet EcoRhena à prendre connaissance des documents suivants, pour mieux comprendre le caractère contre-productif du Technocentre :

1) Brochure (16 pages) « Ce projet FOU de Technocentre à Fessenheim » :
http://stop-fessenheim.org/technocentre/

2) Plaquette (4 pages) « Une fonderie de déchets radioactifs en Alsace - Non au Technocentre » :
https://stop-fessenheim.org/wp-content/uploads/2021/02/Technocentre-d%C3%A9pliant-4-pages-V4.pdf

3) « Déclaration de Fessenheim / Fessenheimer Erklärung » co-signée par 47 organisations badoises et alsaciennes opposées au Technocentre (désormais rebaptisé Projet VAL'M)
https://stop-fessenheim.org/wp-content/uploads/2020/09/Fessenheimer-Erkl%C3%A4rung-D%C3%A9claration-de-Fessenheim-2020.12.22-2.pdf

4) Analyse scientifique « Un technocentre à Fessenheim ? » par Jean-Marie BROM, directeur de recherche émérite au CNRS, membre du GSIEN et membre de Globall Chance :
https://global-chance.org/Un-Technocentre-a-Fessenheim

Avec nos cordiales salutations,

Pour l'association STOP FESSENHEIM,
André HATZ

5- Contribution de la Fédération Alsace Nature

alsace nature

Partout où la nature a besoin de nous

Strasbourg, le 15 avril 2021

Syndicat Mixte pour la gestion du port
Rhénan de Colmar/Neuf-Brisach (SMO)
1 place de la gare
68000 Colmar

Suivi par : Maurice WINTZ - Président
Objet : Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena

Consultation publique
Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena
et de création de la ZAC EcoRhena
Contribution de la Fédération Alsace Nature

Dans le cadre de la concertation publique ouverte sur le projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena, nous vous adressons, ci-après, les observations de la fédération Alsace Nature.

Le Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach MO présente ce projet d'envergure comme exemple de « zone d'activité du futur » en tentant d'articuler le développement économique du secteur et les enjeux environnementaux. L'ambition est de réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental.

1. **Sur la préservation des milieux naturels et de la biodiversité**

Nous tenons à saluer le travail d'étude et de prise en compte des enjeux écologiques et des services écosystémiques qui, comme le souligne à plusieurs reprises le dossier de concertation, sont particulièrement forts dans cet espace bordant le Rhin. Nous relevons que la conscience et l'intelligence ont permis de marier les enjeux pour ce projet d'aménagement qui aurait pu cristalliser des oppositions.

Ainsi, sur les 402 ha propriété du SMO et qui était initialement vouée à l'urbanisation dans le PLUI, seuls 82,3 ha feront l'objet d'une ouverture à l'urbanisation. Le projet induit donc une consommation de foncier qui est loin d'être négligeable (82,3 ha) et l'objectif de « zéro artificialisation nette », définie dans le plan biodiversité du gouvernement (action 10) est encore loin d'être atteint.

alsace nature

Secrétariat général
8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
Tel : 03.88.37.07.50
Fax : 03.88.25.52.66
stagerregion@alsacenature.org

www.alsacenature.org

Nous regrettons également que le principe d'éviter totalement les périmètres des ZNIEFF de type I n'ait pas été davantage mis en œuvre.

De même, nous apprécions que l'évitement des espaces naturels ait été judicieusement jugé prioritaire, conformément au Codes de l'Urbanisme et de l'Environnement (démarche ERC : Eviter-Réduire-Compenser). La préservation et la protection des biens communs que sont ces habitats d'intérêts écologiques fort est d'intérêt général.

Alsace Nature - Association fédérative régionale pour la protection de la nature est membre de France Nature Environnement et est reconnue d'utilité publique.
L'association est habilitée à percevoir des legs et des produits d'assurance vie. Il n'est jamais trop tôt pour préparer sa succession !

Concernant la consommation de foncier agricole, qui fera l'objet d'une compensation spécifique, nous estimons qu'il serait judicieux de densifier d'avantage les zones à aménager pour optimiser l'espace, limiter la consommation de l'espace agricole (déjà fortement impacté par l'urbanisation, notamment par le PLUi de la CC Rhin Brisach), et ainsi se rapprocher au plus près des objectifs du SRADDET. En effet, des terres agricoles, même cultivées intensivement, constituent une matrice perméable de la TVB, sont des milieux de vie (sols), stockent du CO_2 et surtout, présentent un potentiel de réversibilité fort pour un retour à l'état naturel, alors que des espaces urbanisés et artificialisés n'en présentent quasiment aucun.

Par ailleurs, nous considérons que les aménagements prévus dans les secteurs 4 et 5, de part et d'autre de la STEP, affectent de manière non négligeable la TVB, notamment la continuité et la fonctionnalité écologique des milieux naturels terrestres le long du Grand Canal d'Alsace (corridor d'axe Nord-Sud constitué de pelouses et friches thermophiles).

Enfin, pour que la séquence « Eviter » soit complète il sera nécessaire de modifier le PLUi du Pays Rhin-Brisach pour attribuer aux terrains non urbanisés une vocation autre que l'actuel IIAUXf. A ce titre un classement en Zone Naturelle, via une modification du PLUi associée à la réalisation du projet, parait, *a minima*, nécessaire. La mise en place d'un surzonage au titre Espaces Boisés Classés ou de l'art. L151-23 du code de l'urbanisme serait un bon complément pour préserver ces massifs forestiers remarquables.

Pour affirmer encore plus la volonté du syndicat de garantir la préservation de la biodiversité, il semblerait pertinent d'étudier la mise en œuvre d'outils scellant la volonté de conservation ou d'amélioration écologique des zones évitées : soustraction des forêts à la sylviculture (c'est déjà la cas pour la majorité) et cadrage des actions de chasse, gestion conservatoire par le Conservatoire des Sites Alsaciens pour les milieux naturels à haute valeur écologique (pelouses sèches…) … voire création d'une Réserve Naturelle Régionale ou un Arrêté de Protection des Habitats Naturels.

En ce qui concerne les 82,3 ha qui feront l'objet d'une urbanisation, il conviendra d'analyser finement les mesures compensatoires qui pourront être nécessaires et de positionner ces dernières dans un continuum biologique avec les mesures d'évitement. Les espaces dédiées à ces mesures devraient également faire l'objet d'une protection de type règlementaire ou du moins de la mise en œuvre d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE).

2. Sur la production d'énergie renouvelable

Si nous ne pouvons que soutenir la volonté de la Région Grand Est d'être une région à énergie positive en 2050, il semble plus que jamais nécessaire de rappeler que cela ne sera possible que si nous accentuons collectivement les mesures de sobriété énergétique. C'est pourquoi les nouveaux projets d'énergies renouvelables doivent faire l'objet d'une analyse particulière et d'une concertation élargie. En effet, selon leur localisation et leur source d'approvisionnement, certains projets, bien que vertueux sur le plan énergétique, posent de très nombreux problèmes.

Si des projets de production énergétiques devaient voir le jour sur la ZAC, il nous semblerait inacceptable d'installer des centrales photovoltaïques au sol sur des lots qui pourraient par ailleurs être dédiés à des entreprises créatrices d'emplois. Nous demandons que ne soit autorisées dans les lots cessibles que les unités de production d'énergie nécessitant des constructions (= installations nécessitant des bâtiments ou installations spécifiques comme la méthanisation, hydrogène, biomasse…), la production d'énergie solaire n'étant autorisée qu'en toiture ou ombrière.
En complément, il pourrait être envisagé de rendre obligatoire, dans le règlement de la ZAC (ou du PLUi ?), l'installation d'ombrières solaires sur toutes les aires de stationnement supérieures à 20 emplacements VL et l'installation de systèmes sur les toitures des entreprises, quelle que soit leur surface, permettant la pose future de panneaux solaires.

Nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur les effets induits de projets comme celui de l'Européenne de Biomasse (fabrication de granulés de bois industriels), qui pourraient se reporter sur les forêts de la région, pourtant déjà très fragilisées, et jouent également un rôle important dans le climat

Alsace Nature - Association fédérative régionale pour la protection de la nature est membre de France Nature Environnement et est reconnue d'utilité publique.
L'association est habilitée à percevoir des legs et des produits d'assurance vie. Il n'est jamais trop tôt pour préparer sa succession !

local. Les volumes de production annoncés paraissent conséquents: production de 125.000 à 250.000 t de combustibles /an, issus de résidus non utilisés de la filière bois du Grand Est. Si la pertinence d'un tel projet semble acquise, c'est son ampleur qui nous interpelle particulièrement.

3. **Sur la cohérence globale des projets portuaires**

L'aménagement d'une zone portuaire et de quais de charge/décharge semble pertinent, mais cet aménagement devrait être davantage justifié au regard des projets similaires récents ou en cours d'étude dans les zones portuaires de Lauterbourg, Strasbourg, Colmar, Hombourg/Niffer et Huningue. Une approche globale sur toute la bande rhénane alsacienne nous parait indispensable.

Dans ce contexte, le port prévu au sud de la ZIMR dans la M2A serait-il toujours justifié ?

4. **Sur les éventuels projets induits par le projet d'aménagement**

Même si cela n'est pas l'objet de la présente consultation, nous ne pouvons qu'évoquer l'opposition formulée par les associations, dont la nôtre, à la création d'un centre de retraitement des déchets nucléaires. Nous ne développerons pas ici l'argumentaire mais il nous semble que, si nous voulons placer le département voire la région dans une dynamique de transition, et attirer des entreprises innovantes à EcoRhéna, ce projet est à proscrire.

Enfin, nous avons relevé que localement la question de la desserte routière soulève de nombreuses oppositions des riverains. Nous soulignons que toute nouvelle desserte routière devrait faire partie intégrante du projet et ne pas être étudiée de manière distincte. Les impacts de cette desserte sur l'environnement devraient être étudiés concomitamment à ceux de la ZAC, ne serait-ce qu'à travers une analyse des effets cumulés.
Si un tel projet devrait voir le jour, nous tenons à vous faire part que notre fédération s'y opposera. Nous ne pouvons qu'encourager le syndicat à privilégier dans tous les cas l'aménagement des voiries existantes.

Pour la Fédération Alsace Nature

Maurice WINTZ
Président d'Alsace Nature

Alsace Nature - Association fédérative régionale pour la protection de la nature est membre de France Nature Environnement et est reconnue d'utilité publique.
L'association est habilitée à percevoir des legs et des produits d'assurance vie. Il n'est jamais trop tôt pour préparer sa succession !

6- Contribution de l'Association pour l'Etude et la Protection des Amphibiens et Reptiles d'Alsace (BUFO)

BUFO
ASSOCIATION POUR L'ETUDE ET LA PROTECTION DES AMPHIBIENS ET REPTILES D'ALSACE
Siège social : Musée d'Histoire Naturelle et d'Ethnographie, 11 rue de Turenne, 68000 COLMAR
Bureau : 8 rue Adèle Riton, 67000 STRASBOURG ☎ 03 88 22 11 76
courriel : association@bufo-alsace.org - site internet : http://bufo-alsace.org

À Colmar, le 31 mai 2021

(SMO)
Syndicat Mixte pour la gestion du
port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach
1 place de la Gare
68000 COLMAR

Suivi par : Jacques THIRIET – Président
Objet : Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena

Consultation publique
Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena
et de création de la ZAC EcoRhena
du 15 janvier au 31 mai 2021

Contribution de BUFO,
Association pour l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace

Nous vous adressons ci-après les observations de l'association BUFO, sur la base du document « dossier de concertation préalable » proposé pour la consultation publique concernant le projet d'aménagement du parc d'activités et de la ZAC EcoRhena.

Les éléments constitutifs du dossier et le choix du scénario privilégié (page 37) exerçant une moindre emprise sur les habitats naturels les plus sensibles démontrent une indéniable volonté de la part du porteur de projet de prendre en compte les enjeux écologiques inhérents au projet mis en évidence par l'étude et rappelés dans le tableau de synthèse de la page 15.

Néanmoins, le projet, s'il est réalisé selon les options définies dans le document, induira une consommation de foncier de 82 hectares sur le ban communal de Balgau, dans un secteur classé en ZNIEFF continentale de type I : « Forêt rhénane de Fessenheim à Nambsheim » (Identifiant national : 420030008).

Celle-ci abrite une importante proportion d'espèces d'amphibiens, dont l'intérêt a été renforcé par la récente découverte de la présence au sein de ce secteur du Pélobate brun, espèce patrimoniale rare et protégée, classée « En Danger » à la liste rouge régionale, et bénéficiant d'un plan national d'actions.

Il eût été préférable de conserver dans son intégrité et hors aménagement le périmètre de cette zone d'intérêt, comme mesure d'évitement.

La proposition de mesures compensatoires listées sur les cartes de la page 42 est importante et paraît cohérente.

Toutefois la simple création de mares pour les amphibiens ou l'aménagement technique d'une zone de pelouse sèche se doivent d'être complétées par une garantie de fonctionnalité et d'efficacité, de mise en eau quasi permanente pour les mares, sans oublier d'assurer la qualité des habitats terrestres environnants adaptés aux espèces concernées : Pélobate brun, Crapaud calamite...

Il en est de même pour la restauration du bras mort à l'est de la RD 52, qui devra être soigneusement conçue et calculée pour en assurer une fonctionnalité durable, ainsi qu'un suivi régulier.

Sans accompagnement, le simple creusage d'une mare ne peut constituer une mesure compensatoire. Il doit être complété par un plan de gestion minimal et un suivi régulier.

Il conviendrait d'assurer la pérennité des mesures en regroupant les sites prévus en tant que mesures compensatoires dans un même ensemble dont la gestion serait confiée à un organisme compétent du type Conservatoire d'Espaces Naturels, à même d'en garantir la durée à long terme et la pérennité.

Cette garantie pourrait être formalisée par la signature d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE).

Nous espérons, dans l'intérêt de la promotion de mesures adaptées et suivies d'effet, que vous serez à même de prendre en compte nos propositions.

Pour l'association **BUFO**

Jacques THIRIET
président

7- Observations Stadt Breisach Am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

grenzenlos vielfältig

REÇU LE
19 AVR. 2021
C.C.I. COLMAR

Stadtverwaltung | Münsterplatz 1 | D-79206 Breisach am Rhein

SMO du Port Rhénan de Colmar/ Neuf-Brisach
1, place de la Gare Colmar
F-68000 Colmar

Erster Beigeordneter

Kontakt: Carsten Müller
Telefon: 07667/832-310
Fax: 07667/832-8311
E-Mail: carsten.mueller@breisach.de

Unser Zeichen: 794.431
10181/2021
Ihr Schreiben:

14.04.2021

Stellungnahme der Stadt Breisach am Rhein zur öffentlichen Beteiligung
" Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena"

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns sehr herzlich für die Information zum „Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena", die wir im Rahmen der öffentlichen Beteiligung erhalten haben. Wir begrüßen das Projekt grundsätzlich. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung erlauben wir uns zu dem Projekt folgende Stellungnahem abgeben:

Die Planungen berücksichtigen nicht die Auswirkungen auf die Städte, Gemeinden sowie die Region auf deutscher Seite. Wir halten, auch im Hinblick auf die gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit und das Bekenntnis zu einem Europa der grenzüberschreitenden Regionen, eine ebenso grenzüberschreitende und regionale Betrachtung derart großer Planungsvorhaben für sinnvoll und zielführend.

Insbesondere wurden im Zusammenhang mit dem Vorhaben die zu erwartenden Verkehrsströme weder untersucht, noch fachlich und ingenieurstechnisch modelliert. Dieses halten wir für unabdingbar. Die Größenordnung und die Zielrichtung der Industrieflächen lassen Verkehrsbewegungen durch französische wie deutsche Gemeinden erwarten, so dass in der Folge mit gravierenden Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger gerechnet werden muss.

Die Stadt Breisach am Rhein bittet deshalb, vor weiteren Entscheidungen, zunächst eine Studie nebst Modellierung der zu erwartenden Verkehrsströme erstellen zu lassen. Im Anschluss kann diese mit den Kommunen und Partnern auf beiden Seiten des Rheins gemeinsam diskutiert und ein hierauf aufbauendes Konzept zur Verkehrslenkung entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Carsten Müller

Stadtverwaltung
Münsterplatz 1
D-79206 Breisach am Rhein
www.breisach.de

Sparkasse Staufen-Breisach
BLZ 680 523 28, Konto: 600 013 7
IBAN: DE83 6805 2328 0006 0001 37
SWIFT-BIC: SOLADES1STF

Volksbank Breisgau-Markgräflerland eG
BLZ: 680 615 05, Konto: 588 504
IBAN: DE95 6806 1505 0000 5885 04
SWIFT-BIC: GENODE61IHR

Ust-IdNr. DE142214617

-2-

Übersetzung/ Traduction :

Observations et propositions concertation préalable du public du projet " Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena"

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions beaucoup pour les informations relatives à la concertation publique du "Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena" que vous nous avez transmises. Nous en avons bien pris connaissance. Dans son principe, nous accueillons favorablement le projet. Cependant, dans le cadre de cette phase de concertation, nous souhaiterions formuler les commentaires suivants :

Malheureusement, la planification ne tient pas compte de l'impact et des conséquence sur les villes, les municipalités et la région du côté allemand. Nous considérons, compte tenu également de la bonne coopération transfrontalière et de l'engagement en faveur d'une Europe des régions transfrontalières, qu'une prise en compte transfrontalière et régionale de ces grands projets de planification serait pourtant judicieuse et opportune.

En particulier, les flux de trafic attendus n'ont malheureusement pas été examinés dans le cadre du projet, ni modélisés d'un point de vue technique et d'ingénierie. Nous considérons que c'est indispensable. La taille et les futures destinations des zones industrielles amènent à prévoir des mouvements de trafic à travers les collectivités françaises et allemandes : des contraintes importantes pour les citoyens doivent être anticipées en conséquence. pour les citoyens doivent être prévues en conséquence.

La ville de Breisach am Rhein insiste sur la nécessité de réaliser une étude et une modélisation des flux de trafic attendus préalable avant toute autre décision. Les éléments issus de ce travail pourront ensuite être discutés ensemble et un plan de gestion du trafic pourra être élaboré sur cette base.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Carsten Müller

2

8- Déclaration commune_Regierungspräsidium Freiburg-Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwal

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

LANDKREIS BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD

Freiburg i. Br., 20.05.2021

Monsieur
Gérard Hug
Président du SMO du Port Rhénan de
Colmar/Neuf-Brisach
1, place de la Gare
68000 Colmar
FRANKREICH

Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg und des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald zum „Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena"

Sehr geehrter Herr Präsident,

am 15. Januar 2021 hatten Sie das oben genannte Vorhaben in den *Dernières Nouvelles d'Alsace* öffentlich bekanntgemacht. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass diese vorherige Anhörung der Öffentlichkeit ermöglichen soll, Stellungnahmen sowie Anmerkungen und Vorschläge zu formulieren. Wie Sie und die *Préfecture du Haut-Rhin* uns in der letzten Sitzung des *Bureau Exécutif* im Rahmen des Zukunftsprozesses Fessenheim ausdrücklich mitgeteilt haben, wird eine weitere und damit die zentrale öffentliche Anhörung zu den Umweltauswirkungen folgen. Diese soll grenzüberschreitend gemäß der Espoo-Konvention und im Sinne des Leitfadens der Oberrheinkonferenz durchgeführt werden.

Der frühzeitige Austausch ist ein wichtiges Kriterium bei der grenzüberschreitenden Information und Beteiligung. Daher möchten wir bereits jetzt eine gemeinsame Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg und des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald einreichen und dann im Rahmen der nächsten Anhörung ausführlich auf den Sachverhalt eingehen.

Die gemeinsame grenzüberschreitende Gestaltung der zukünftigen Entwicklung des Standortes Fessenheim – nach der Schließung und des Rückbaus des ehemaligen Kernkraftwerks – hat für uns einen hohen Stellenwert. Insbesondere der deutsch-

Kaiser-Joseph-Straße 167 · 79098 Freiburg i. Br. · Telefon 0761 208-1000
Postanschrift Regierungspräsidium Freiburg · 79083 Freiburg i. Br.

9- Contribution Regionalverband Südlicher Oberrhein

Regionalverband
Südlicher Oberrhein

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstraße 19, 79102 Freiburg

Syndicat Mixte pour la gestion du
Port Rhénan de Colmar/Neuf-Brisach (SMO)
1 place de la gare
F-6800 Colmar

Der Direktor

-- sowie ergänzend digital eingereicht unter
https://www.registre-dematerialise.fr/2290/observation --

Projet d'aménagement du parc d'activités EcoRhena et de création de la ZAC EcoRhena

Datum
15.04.2021

Unser Zeichen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die gemeinsame, kohärente Entwicklung der Trinationalen Metropolregion Oberrhein verlangt eine frühzeitige und gegenseitige Information und Abstimmung über raumwirksame Vorhaben, Pläne und Programme. Mit

- dem Leitfaden zur grenzüberschreitenden Beteiligung bei umweltrelevanten Vorhaben (*Guide de procédure des consultations transfrontalières concernant les projets, plans et programmes ayant des incidences notables sur l'environnement de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur*) und
- der Willenserklärung zur Förderung der gegenseitigen Information und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Raumplanung am Oberrhein (*Déclaration d'intention pour promouvoir l'information réciproque et la coopération transfrontalière dans le domaine de l'aménagement du territoire du Rhin supérieur*)

haben sich die Partner und Träger der Oberrheinkonferenz einen praxistauglichen Rahmen für diese Informations- und Konsultationsprozesse verständigt.

Leider mussten wir im o. g. Planungsverfahren feststellen, dass keine explizit grenzübergreifende Beteiligung und Abstimmung mit den kommunalen und regionalen Planungsträgern stattgefunden hat. Dies steht einerseits im Widerspruch zur o. g. Willenserklärung, welche explizit Genehmigungserfahren zur „Ansiedlung, Erweiterung und Reaktivierung großer Gewerbegebiete" erfasst. Es verwundert umso mehr als es sich um ein Gebiet handelt,

- welches Gegenstand des grenzübergreifend getragenen Zukunftsprozesses Fessenheim und eines der prioritären Vorhaben in Umsetzung des Vertrags von Aachen vom ist und

Regionalverband Südlicher Oberrhein
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg

Tel. 0761 70327-0
E-Mail rvso@rvso.de

www.region-suedlicher-oberrhein.de

- dessen Entwicklung nach Möglichkeit die am 14.04.2021 formal gegründete deutsch-französische Gemischtwirtschaftliche Raumordnungs- und Immobiliengesellschaft (*Société anonyme d'économie mixte locale*) NOVARHENA" übernehmen wird.

Zu den Inhalten der Planung: Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte bereits 2016 öffentlich seine Bereitschaft erklärt, über gemeinsame Projekte die mit der Schließung des Atomkraftwerks Fessenheim mittelfristig verbundenen Arbeitsplatzverluste auszugleichen (vgl. DS PlA 05/16). Bereits dabei haben wir 2016 darauf hingewiesen, dass grundsätzlich „hervorragende Voraussetzungen für grenzüberschreitende Gewerbe- und Industrieparks in der geographischen Mitte Europas" vorliegen. Nicht zuletzt durch unsere Beteiligung an der SEM NOVARHENA sind wir an einer erfolgreichen und nachhaltigen Umsetzung dieses Vorhabens interessiert.

Dies erfordert eine integrierte Planung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Hier sehen wir angesichts der siedlungsfernen Lage im Hinblick auf die Erreichbarkeit (auch mit öffentlichen Verkehrsmittel) sowie die induzierten Verkehrsströme (insbesondere Schwerlastverkehr aus und nach Deutschland bzw. von und zur Autobahn A 5) noch erheblichen Klärungsbedarf. Auf die Stellungnahme der Stadt Breisach, der wir uns diesbezüglich vollumfänglich anschließen, wird verwiesen.

Die skizzierten Grundstücksgrößen und -lagen in den Sektoren 2 bis 7 lassen den Wunsch nach Ansiedlung großflächiger, emissionsstarker und verkehrsintensiver Betriebe (Logistik, Produzierendes Gewerbe, Industrie) erwarten. Inwiefern hierfür angesichts der vergleichbaren Flächenangebote bzw. Planungen südlich und nördlich in rheinparalleler Lage überhaupt ein Bedarf besteht, ist uns nicht bekannt. Auch in Bezug auf die vorgesehene modellhafte Ausrichtung des gesamten Vorhabens in Bezug auf Ökologie und Innovation (vgl. laufende Machbarkeitsstudie von EUCOR und dem Upper Rhine Cluster for Sustainability Research) wirft die vorgelegte Planung Fragen auf. Aus Gründen des Erhalts der landschaftlichen Qualität für die Naherholung und den Biotopverbund regen wir an, die große Nord-Süd-Ausdehnung zugunsten eines kompakteren Abgrenzung zurückzunehmen.

Gerne stehen wir zusammen mit weiteren Planungsträgern und Gesellschafter der SEM für eine grenzüberschreitende Abstimmung der Entwicklung des Gebiets EcoRhena zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christian Dusch

Sixième partie : documents de la concertation

1- Document support de la concertation

PREAMBULE

Nous sommes à l'aube d'un profond changement, lié à la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim.

L'impact de celle-ci touchera directement notre territoire : perte de ressources fiscales pour les collectivités locales, estimée à près de 7 millions d'euros par an ; suppression de plusieurs milliers d'emplois directs (liés à la centrale), indirects (entreprises sous-traitantes), induits (commerces, artisanat…) ; départ important de population en particulier à Fessenheim où elle diminuera près de 15% ; désaffection d'une partie du parc de logements et des équipements ; contraction de l'offre en commerces et services. Des conséquences dramatiques si nous ne réagissons pas.

C'est ce qui a conduit l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin (devenu la Collectivité Européenne d'Alsace), la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, Mulhouse Alsace Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, le Land Baden Wurttemberg, le Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, les villes de Freiburg im Breisgau et de Breisach am Rhein ainsi que la Rh-Industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1er février 2019 : « Notre ambition commune pour l'avenir du territoire de Fessenheim ».

Au cœur de ces ambitions se trouve le projet de zone d'activités EcoRhena. Pierre angulaire pour l'avenir du territoire de Fessenheim, ce projet d'envergure pour le bassin rhénan est porté par le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan Colmar Neuf-Brisach.

L'ambition de la zone d'activités EcoRhena est de créer des emplois et de la valeur ajoutée dans le cadre de la reconversion économique du territoire, pour compenser les pertes d'emplois et de ressources entraînées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim.

L'ambition de la zone d'activités EcoRhena est d'attirer des entreprises venant de toute l'Europe et même des autres continents, en donnant une nouvelle attractivité au territoire de la Communauté de Communes.

L'ambition de la zone d'activités EcoRhena est de réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental.

L'ambition de la zone d'activités EcoRhena est de développer le trafic fluvial et de favoriser la réduction des gaz à effet de serre, notamment en permettant le développement du Port Rhénan.

L'ambition de la zone d'activités EcoRhena est d'en faire un exemple de « zone d'activités du futur ».

Notre ambition est de mobiliser de manière cohérente toutes les énergies et de donner un cadre aux interventions de l'ensemble des acteurs, d'initier une dynamique exemplaire, notamment sur le plan du développement durable.

Notre ambition, c'est de faire du projet de zone d'activités EcoRhena un projet partagé par tous. La concertation publique qui s'engage à présent doit permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer. Je souhaite que vous soyez nombreux à participer à ce moment d'échange qui permettra d'enrichir les études et d'élaborer ainsi un projet durable, harmonieusement intégré à notre territoire.

Gérard Hug
Président du Syndicat Mixte Ouvert du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach
Maire de Biesheim
Président de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach

SOMMAIRE

1. LA CONCERTATION 5
1.1. LES ACTEURS DU PROJET 6
1.1.1. Le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach 6
1.1.2. Les parties prenantes 6
1.2. L'OBJET DE LA CONCERTATION 6
1.3. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION 6
1.4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION 6
2. SITUATION ET PÉRIMÈTRE 7
2.1. SITUATION DU PROJET 7
2.2. PERIMETRE DE L'OPERATION 7
3. LE CONTEXTE DU PROJET 8
3.1. UNE HISTOIRE DE PRES DE 50 ANS 8
3.1.1. Des terrains acquis il y a près de cinquante ans 8
3.1.2. Des terrains transférés au SMO pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach 8
3.2. UNE OPERATION AU coeur DU PROJET DE TERRITOIRE DE FESSENHEIM 8
3.2.1. Un projet issu par les acteurs du territoire 9
3.2.2. Un projet sur trois échelles imbriquées de territoire 9
3.2.3. Une vision collective articulée autour de quatre axes stratégiques 9
3.3. UN PROJET COMPLEMENTAIRE DES PROJETS D'EDF 9
4.1 L'OCCUPATION DES SOLS ET LES PAYSAGES 10
4.2. LE MILIEU HUMAIN 10
4.2.1. Le contexte démographique 10
4.2.2. Le contexte socio-économique 10
4.3. Les documents d'urbanisme et les servitudes 10
4.4. LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES 10
4.4.1. Les risques naturels 10
4. LE TERRITOIRE 11
4.4.2. Les risques technologiques 11
4.5. LE CONTEXTE ECOLOGIQUE 11
4.6. LES GRANDS ENSEMBLES ECOLOGIQUES FONCTIONNELS 12
4.6.1. Les zones Natura 2000 12
4.6.2. Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) 12
4.6.3. Les Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF) 12
4.7. LA FAUNE, LA FLORE et LES SENSIBILITES ECOLOGIQUES DU SITE D'ETUDE 13
4.7.1. Bilan des espèces protégées 13
4.7.2. Enjeux écologiques du site 13

4.8. PATRIMOINE ET ARCHEOLOGIE 14
4.9. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS 14
4.10. SYNTHESE DES ENJEUX DU TERRITOIRE 14
5. LES OBJECTIFS 16
5.1. CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR COMPENSER LES PERTES D'EMPLOIS ET DE RESSOURCES FISCALES 16
5.2. DÉVELOPPER UNE ZONE D'ATTRACTIVITÉ D'ENTREPRISES INTERNATIONALES 16
5.3. REALISER UNE OPERATION EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL AU TRAVERS NOTAMMENT D'UNE D'ÉMARCHE D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE TERRITORIALE 17
5.4. FAVORISER LA RÉDUCTION D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL 17
5.5. FACILITER LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU PONT RHENAN 18
5.6. FAIRE DE LA ZONE UN MODELE DE « ZONE D'ACTIVITES DU FUTUR 18
5.7. PROPOSER UNE ALTERNATIVE DURABLE ET OPÉRATIONNELLE À L'ACHEMINEMENT DES COLIS LOURDS EN CAS DE REALISATION DU PROJET VAL'M 19
6. PRESENTATION DU PROJET 20
TATION DU PROJET 20
6.1. LES PRINCIPES DE COMPOSITION 20
6.1.1. Un parti d'aménagement préservant la qualité et la richesse des espaces naturels 20
6.1.2. Un parti d'aménagement assurant la continuité des corridors écologiques 20
6.1.3. Des ambitions énergétiques affirmées 21
6.1.4. Un parti d'aménagement structuré autour de « l'avenue EcoRhena », la RD 52 21
6.1.5. Une organisation des circulations donnant toute leur place aux mobilités douces 21
6.1.6. Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales 21
6.1.7. Des prescriptions d'urbanisme adaptées aux entreprises ciblées 21
6.2. LES SECTEURS DE LA FUTURE ZAC 25
6.2.1. Secteur 1 : Balgau (75 725 m²) 25
6.2.2. Secteurs 2 et 3 : Niamkhem Ouest et Est (205 770 m² et 204 942 m²) 25
6.3. LES SECTEURS DE LA ZONE PORTUAIRE 28
6.3.1. Secteurs 4 et 5 : annotations portuaires (40 672 m² et 59 279 m²) 28
6.3.2. Les secteurs 6 et 7 manutention portuaire : la plateforme multimodale et la plateforme colis lourd 28
..... 29
6.4. LA DESSERTE DE LA FUTURE ZONE 31
6.4.1. Les déplacements de personnes 31
6.4.2. Les déplacements de marchandises 31
6.5. ELEMENTS DE PROGRAMMATION 32
7. JUSTIFICATIONS 34
7.1. JUSTIFICATION AU REGARD DE LA CREATION D'EMPLOIS ET DE L'ABSENCE DE CONCURRENCE AVEC LES ZONES D'ACTIVITES DISPONIBLES 34
7.1.1. Les fondements de l'opération 34
7.1.2. La concurrence avec les zones d'activités disponibles 34
..... 35
7.1.3. L'absence de zones portuaires équivalentes 35
7.2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DU PERIMETRE RETENU 36
7.2.1. Scénario 1 : aménagement de 223 ha (193 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP) 36
7.2.2. Scénario 2 : aménagement de 142 ha (112 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP) 36
7.2.3. Scénario 3 : aménagement de 119 ha (89 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP) 36
7.2.4. Méthode de Choix et évolution de la solution retenue 37
7.2.5. Synthèse des effets des solutions envisagées 37
7.2.6. Choix du périmètre retenu 37
7.2.7. L'EVOLUTION DU SCENARIO PRIVILEGIE 38
7.3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME ET REGLEMENTAIRE 38
7.3.1. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Pays Rhin-Brisach 38
7.3.2. Le SCOT Colmar-Rhin-Vosges 39
7.3.3. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) 39
7.3.4. Le SRADDET Grand Est Territoires 39
7.4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTIONS DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE 40
7.5. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL 41
7.5.1. Eviter 41
7.5.2. Réduire 41
7.5.3. Compenser 41
8. LES PROCHAINES ÉTAPES 42

1. LA CONCERTATION

1.1. LES ACTEURS DU PROJET

1.1.1 Le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

Le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach (SMO) associe la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, Colmar Agglomération, la Région Grand Est, Voies Navigables de France et la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole. L'objet du SMO est de gérer, exploiter, aménager et développer le domaine industrialo-portuaire du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach.

1.1.2 Les parties prenantes

Membres du SMO, collectivités territoriales et leurs groupements, habitants, usagers, acteurs économiques, administrations et associations, élus... toutes les personnes concernées par le projet de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) EcoRhena sont invitées à s'exprimer dans le cadre de cette concertation.

1.2. L'OBJET DE LA CONCERTATION

Conformément à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, le projet de création d'une ZAC fait l'objet d'une concertation préalable, pendant toute l'élaboration du projet. Les objectifs et les modalités de la concertation sont précisés en application de l'article L103-3 du Code de l'urbanisme.

Le présent dossier de concertation a pour objectif de préciser les objectifs et modalités de cette concertation retenus par le SMO, et de présenter les grands principes du projet d'aménagement de la zone d'activités EcoRhena.

Ce projet répartit les terrains susceptibles d'être aménagés en deux catégories :

- Des terrains destinés à la vente et permettant l'accueil de nouvelles entreprises venant compenser les pertes d'emplois et de ressources entraînées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim : la **future ZAC EcoRhena** ;
- Des terrains inclus dans le périmètre de la future concession portuaire.

1.3. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation doit permettre au public, pendant toute la durée de l'élaboration du projet et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet :

- d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis ;
- et de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par le SMO.

Les avis recueillis durant ce temps d'échange contribueront également, le cas échéant, à approfondir les études afin de préciser toutes les caractéristiques du projet, notamment celles relatives à son insertion environnementale.

Concertation ouverte
du 15 janvier 2021 au 31 mai 2021

3 réunions publiques
le 21 mai à 14h00, le 25 mai à 18h00, le 26 mai à 16h00

1 exposition à
la pépinière d'entreprises La Ruche à Fessenheim

La mise à disposition du Dossier de concertation et du registre d'observations
au siège de la CCPRB, à La Ruche à Fessenheim et sur https://www.registre-dematerialise.fr/2290

1.4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Conformément à l'avis d'ouverture de la concertation préalable, les modalités de concertation sont les suivantes :

- L'organisation de **trois réunions publiques dématérialisées** (sous format visio-conférence ou webinaire). Elles seront ouvertes à tous les habitants de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ainsi qu'aux professionnels du monde économique et associations locales. Toutes les informations utiles sont précisées sur le site internet https://www.registre-dematerialise.fr/2290 ;
- La mise en place d'une **exposition** à la pépinière d'entreprises La Ruche, 1 Rue de l'Europe à Fessenheim (68740) du lundi au vendredi, entre 9h30 et 12h et 14h et 17h ;
- **La mise à disposition au public du Dossier de concertation** et d'un **registre pour recueillir les observations** :
  - en version papier :
    - au siège de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach au 16 Rue de Neuf-Brisach à Volgelsheim (68600) ;
    - à la pépinière d'entreprises La Ruche, 1 Rue de l'Europe à Fessenheim (68740) ;
  - en version numérique sur le site internet : https://www.registre-dematerialise.fr/2290

A l'issue de la concertation, le SMO en arrêtera le bilan.

2. SITUATION ET PÉRIMÈTRE

2.1. SITUATION DU PROJET

La zone du projet, qui comprend 402 hectares (ha), se situe sur les bans communaux de Balgau, Nambsheim, Herbsen et Geiswasser à proximité immédiate du canal d'Alsace, dans l'ancien lit majeur actif du Rhin.

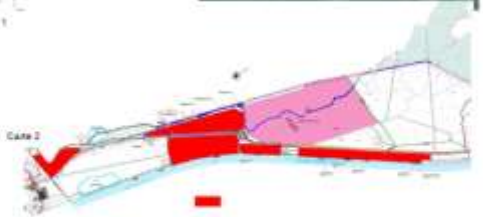
Localisée en bordure du Grand Canal d'Alsace, le long de la RD 52, au centre du triangle Colmar – Fribourg – Mulhouse, elle est reliée au nord à Neuf-Brisach et Colmar, au sud à Ottmarsheim et Mulhouse. Elle bénéficie de la proximité de deux autoroutes, A 35 en France et A 5 en Allemagne.

2.2. PERIMETRE DE L'OPERATION

Le projet comprend deux périmètres :

- Le périmètre correspondant aux terrains propriétés du SMO représentant 402 hectares (Cf. carte 1) ;
- Le périmètre des terrains susceptibles d'être aménagés dans le cadre de la ZAC et de la concession portuaire représentant 82,5 hectares (Cf. carte 2).

Carte 1



Carte 2

3. LE CONTEXTE DU PROJET

3.1. UNE HISTOIRE DE PRES DE 50 ANS

3.1.1. Des terrains acquis il y a près de cinquante ans

L'Etablissement Public du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach est depuis 1995 le concessionnaire du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach.

Dans le cadre de ses activités, il a été conduit notamment à acquérir progressivement dès les années soixante-dix 503 ha dans les communes de Balgau, Nambsheim, Hettenn et Geiswasser. Sur l'ensemble de ces terrains, une analyse conduite en 2017 conduisait à la répartition suivante :

- 100 ha ont été vendus ;
- 179 ha ont été identifiés comme des zones naturelles non valorisables (dont Zone Natura 2000 : 66,50 ha).

Il restait environ 222 ha de terrains à commercialiser dont 129,19 ha soumis à autorisation de défrichement.

Une grande partie de ce foncier remanié après l'aménagement du grand canal d'Alsace a été reconquis par des milieux naturels (milieux forestiers, ouverts, humides) et des espèces protégées y sont connues et répertoriées. De ce fait, une partie de la zone d'études, qui est notamment à proximité de sites Natura 2000 et la zone Rainsar transfrontalière « Rhin Supérieur » est incluse dans des dispositifs de protection réglementaire ou d'inventaire (ZNIEFF de type 1 notamment).

3.1.2. Des terrains transférés au SMO pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

Dans la perspective de la dissolution de l'Etablissement Public, VNF, la Région Grand Est, la CCI Alsace Eurométropole, Colmar Agglomération et la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ont constitué le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach (SMO). Toujours dans la perspective de sa dissolution, l'Etablissement Public a mis à disposition du SMO l'ensemble des terrains de la zone d'activités EcoRhena.

Créé à compter du 1er mars 2018 par arrêté du Préfet du Haut-Rhin, le SMO a son siège 1 place de la Gare 68100 Colmar et est administré par un Comité Syndical présidé par Monsieur Gérard Hug.

Le SMO a vocation à reprendre l'ensemble des actifs et passifs de l'Etablissement Public, disposa d'ores et déjà de l'ensemble des droits afférents aux terrains de la zone désormais nommée EcoRhena et a lancé la recherche d'un nouveau concessionnaire pour le Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach.

L'objet du SMO est de gérer, exploiter, aménager et développer le domaine industrialo-portuaire du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach. A cet égard, le SMO est compétent pour prendre toutes les décisions de nature administrative, financière ou technique lui permettant de réaliser son objet et notamment concernant :

- La gestion, l'aménagement, l'exploitation et le développement du domaine ainsi que des biens mobiliers et immobiliers et équipements cédés ou mis à disposition du SMO par ses membres pour l'exercice de ses activités ;
- La dévolution, la cession ou l'acquisition de tout droit réel ou personnel permettant l'aménagement et l'exploitation du domaine ;
- La gestion des différentes activités portuaires existantes, à créer ou à intégrer ;
- La gestion, l'aménagement et l'exploitation des biens mobiliers et immobiliers gérés par le SMO.

Le contexte

UNE HISTOIRE DE PRES DE 50 ANS

UNE OPERATION AU CŒUR DU PROJET DE TERRITOIRE DE FESSENHEIM

UN PROJET COMPLEMENTAIRE DES PROJETS D'EDF

3.2. UNE OPERATION AU CŒUR DU PROJET DE TERRITOIRE DE FESSENHEIM

3.2.1. Un projet voulu par les acteurs du territoire

Le fonctionnement de la centrale nucléaire de Fessenheim a joué depuis 40 ans un rôle important dans l'économie et la vie du territoire. L'annonce de la fermeture de la centrale a conduit à une remise en question profonde du modèle économique, environnemental et social sur lequel le développement du territoire s'est appuyé ces dernières décennies. Le développement d'activités tournées vers l'industrie du futur, l'innovation, les énergies, le tourisme, la culture et l'agriculture, constitue une réelle opportunité pour le Haut-Rhin. C'est ce qui a conduit l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin, la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, Mulhouse Alsace Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, le Land Baden Wurtemberg, le Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, les villes de Freiburg im Breisgau, et de Breisach am Rhein et la Rh-industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1er février 2016 : « Notre ambition commune pour l'avenir du territoire de Fessenheim ».

Les réflexions collectives ont en effet permis d'acter une ambition commune : devenir un territoire de référence à l'échelle européenne en matière d'économie bas carbone, une économie reposant sur des filières d'excellence et d'innovation, créatrices d'emploi et de valeur ajoutée, et permettant d'assurer entre autres la réussite de la nécessaire mutation économique des communes les plus concernées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim. Le renforcement des partenariats franco-allemands et l'investissement des pouvoirs publics dans ces accords contribuent à créer de la valeur ajoutée à l'échelle des zones transfrontalières du département et de la

3. LE CONTEXTE DU PROJET

région. Ce projet participe à rendre ce territoire plus attractif pour les entreprises et les citoyens. Il traduit la volonté d'accompagner le développement économique tout en valorisant les atouts naturels du bassin rhénan : culture, paysage... et en constituant un territoire pilote à faible empreinte écologique.

Il s'articule dans différentes dimensions géographiques, il porte sa priorité sur la création d'emplois et de valeur ajoutée, et se décline dans une gouvernance transparente.

Il a été élaboré de façon collégiale par les collectivités locales, les acteurs du monde économique, EDF, la Caisse des dépôts et les services de l'Etat. Il constitue la feuille de route collective, partagée et évolutive des acteurs.

3.2.2. Un projet sur trois échelles intriquées de territoire

Le premier périmètre d'impact de la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim est celui de la commune de Fessenheim et des communes voisines regroupées côté français dans la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach. Il s'agit du périmètre prioritaire pour aborder les défis de reconversion économique. Ce bassin est par essence transfrontalier et binational, avec le Rhin comme paramètre central et atout essentiel. Les relations qui entretiennent les territoires proches des deux côtés du Rhin amènent à définir un second périmètre opérationnel pour ce projet : le triangle Colmar – Mulhouse – Fribourg. Il s'agit du périmètre prioritaire pour aborder les défis de mobilité. Le territoire du Haut-Rhin constitue le troisième périmètre dans lequel inscrire le projet, inscrit lui-même dans la région Grand Est. Il s'agit du périmètre prioritaire pour aborder les défis de transition énergétique et d'innovation.

3.2.3. Une vision collective articulée autour de quatre axes stratégiques

Le projet d'avenir du territoire de Fessenheim s'inscrit ainsi dans un contexte de transition énergétique mais aussi écologique, marqué par la prise de conscience des enjeux globaux liés à l'évolution du climat et à l'érosion de la biodiversité.

Le projet d'aménagement de la zone d'activités EcoRhena s'inscrit ainsi au cœur du projet de territoire voulu par l'ensemble des acteurs économiques et politiques.

3.3. UN PROJET COMPLEMENTAIRE DES PROJETS D'EDF

Le démantèlement prochain de la centrale nucléaire de Fessenheim (4 km du site), donne un intérêt particulier à ce projet dans une optique de réduction des transports routiers.

De plus EDF étudie la création en France d'une installation de fusion et de vitrification, après traitement, des métaux issus du démantèlement de ses centrales. Le site de l'ancienne centrale de Fessenheim est pressenti et a fait l'objet d'études en ce sens. Un accès fluvial spécifique est indispensable à cette activité en raison du gabarit et du poids des objets traités par cette usine (générateurs de vapeurs pouvant peser jusqu'à 480 tonnes) : le projet de zone d'activités EcoRhena permettrait de répondre à ce besoin éventuel.

SMO du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach EcoRhena Dossier de concertation mai 2021

4. LE TERRITOIRE

4.1. L'OCCUPATION DES SOLS ET LES PAYSAGES

Les zones du projet se situent à proximité immédiate du canal d'Alsace, dans l'ancien lit majeur actif du Rhin. L'altitude est comprise entre 195 et 206 m, le relief est majoritairement plat.

Ces espaces comportent quelques traces de l'écosystème rhénan, antérieurs aux travaux de correction de Tulla (19e siècle) mais ils restent marqués par le creusement du canal parallèle au vieux-Rhin (milieu du 20e siècle).

Les modifications opérées au 20e siècle portaient également sur l'exploitation agricole à Balgau et Hamtzheim. Les espaces favorables à la biodiversité ont été amputés à la fois par le canal et le remembrement.

Ces secteurs ayant été destinés à accueillir les entreprises, ils jouxtent des espaces aménagés et des routes desservant les zones d'activités. Ces zones sont exploitées par l'agriculture et/ou la sylviculture. D'anciens sites d'extraction et de traitement des alluvions du Rhin sont présents. Certaines parties sont dédiées à la protection ou la réhabilitation de la biodiversité.

- La RD 52, le canal et le chemin de halage constituent des axes de communication rectilignes. Un autre élément rectiligne très présent sur le site est la ligne électrique à haute tension.
- Parmi les éléments surfaciques, les parcelles agricoles sont souvent représentées par les cultures céréalières, la forêt est présente et en retrouve en plusieurs endroits un paysage de lisière. Les arbres sont souvent seuls dans le paysage : en bordure des routes ou en ornement dans les zones urbanisées. Il peut aussi servir de masque.
- L'eau est bien présente par le canal mais aussi par le Muhlbach et sa ripisylve et plusieurs mares et zones humides.
- Le bâti est l'élément qu'on retrouve le moins sur le site actuel.

4.2. LE MILIEU HUMAIN

4.2.1. Le contexte démographique

La Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach est passée d'une population de 18 600 habitants en 1968 à 32 700 en 2014. Elle représente 4,3 % de la population du département. L'augmentation de la population est principalement due au solde migratoire, bien que la tendance s'affaiblisse depuis 2007.

La Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach est constituée de 12 754 ménages en 2012. Elle a connu une forte augmentation du nombre de ménages (multiplication par 3) entre 1968 et 2012, mais la taille des ménages a également réduit. Le rythme d'évolution des résidences principales est supérieur à la référence départementale, sauf dans la commune de Neuf-Brisach. L'habitat est majoritairement composé de maisons (75,1 %), et de 5 pièces et plus. Les résidences principales sont occupées à 73,5 % par des propriétaires avec les plus faibles taux pour le pôle urbain où le locatif est plus présent.

4.2.2. Le contexte socio-économique

La Communauté de Communes comptait 19 815 actifs en 2012, ce qui représente une progression de 17% depuis 1999. De manière générale, la part des actifs et des actifs occupés est plus élevée que celle du reste du département. 34% des actifs sont des ouvriers ce qui est 4 % de plus que le reste du département. De plus, Neuf-Brisach comprend 41% d'ouvriers. Le taux de chômage de la Communauté de Communes était de 8,9% en 2017 contre 13,4 % pour le département.

Environ 10 055 emplois en 2012 sont localisés dans l'ensemble de la Communauté de Communes. Ils sont localisés à 28,9 % à Biesheim, à 17 % à Fessenheim, et 12 % à Kunheim (ensemble : 58 %, et 75 % en ajoutant à cet ensemble les emplois offerts à Volgelsheim et Neuf-Brisach) Ces emplois sont occupés à 54 % par des actifs de la Communauté de Communes. En termes de Catégorie Socio-Professionnelle, l'emploi de catégorie "ouvrière" demeure prépondérant en 2012 (38 %).

Le site d'étude est aujourd'hui uniquement composé de parcelles agricoles et de forêts exploitées ou non. Aucun équipement n'est impacté par le projet avec la préservation de la station d'épuration des eaux usées existante.

A proximité du site, la centrale nucléaire de Fessenheim est un employeur majeur du secteur. Sa fermeture aura un impact particulièrement important sur le taux d'activité du secteur. Les besoins en personnel de la centrale sont diminuer chaque année d'entre 100 et 150 personnes.

Le site est enfin caractérisé par la présence en proximité de l'entreprise FMC, de la zone industrielle Hoerdt, de la pépinière d'entreprises La Ruche et de la centrale hydro-électrique.

4.3. LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES SERVITUDES

Le projet est situé sur des zones du PLU réservées à la construction d'industries, de projets logistiques et à la construction de la zone d'activités.

La zone d'étude et le site d'étude sont soumis à des servitudes d'utilité publique liées principalement à la conservation du patrimoine naturelle et à l'exploitation du canal.

Servitudes liées au patrimoine Monuments naturels et sites classés/inscrits (AC2)	Servitudes de ressources et équipements I1.4 : Ligne de Haute Tension	Servitudes de sécurité publique EL3 : Défense contre les inondations	Servitudes liées au patrimoine naturel - Servitude de passage des engins mécaniques d'entretien et de dépôt des produits de curage des canaux d'irrigation - Passage dans le lit ou sur les berges des cours d'eau non domaniaux - Forêts d'îles de protection

4.4. LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

4.4.1. Les risques naturels

- Feux de végétation : le site d'étude est concerné par le risque de feux de végétation.
- Mouvements de terrain : le site de projet est entièrement classé en aléas faible pour le retrait-gonflement des argiles. De plus une cicatrice de carrière militaires sont présentes sur le site de projet ce qui pourrait causer des risques d'affaissement du terrain.
- Risques sismiques : L'ensemble du site d'étude et du site de projet, se trouvent en zone d'exposition sismique modérée (3/5).
- Risques d'inondation : Aucun Territoire À Risque d'Inondation (TRI) et aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ne concernent le projet.

4. LE TERRITOIRE

4.4.2. Les risques technologiques

Il n'y a aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) à immédiate proximité du site de projet. En revanche le site d'étude comprend plusieurs ICPE qui sont soumises à Enregistrement ou Autorisation, mais aucun site SEVESO.

Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'a été approuvé pour la zone d'étude.

Au vu de leur distance au site, les anciens sites industriels et activités de service, ou les anciens sites pollués ou potentiellement pollués ne sont pas considérés comme ayant pu impacter la qualité des milieux au droit du site. Une pollution mineure a été identifiée sur deux sites.

Pour ce qui concerne les transports de matière dangereuse, le site d'étude est concerné par une canalisation de gaz naturel qui traverse le site de projet en limite Sud.

De plus, la RD 52 passe dans le site d'étude, cette route peut également constituer un risque quant au transport de matières dangereuses. Les autoroutes A35 et A5 passent à proximité du site de projet et ces deux axes peuvent présenter de forts risques par rapport aux transports de matières dangereuses.

Enfin, le Grand Canal d'Alsace est un axe important pour la navigation, et notamment pour le transport de matières dangereuses.

Le site d'étude n'est pas concerné par l'éventuelle rupture des 4 barrages présents dans le Haut-Rhin. Le site d'étude est malgré tout entièrement inondable en cas de rupture des digues sur le Grand Canal d'Alsace.

Enfin les communes de Hamtzheim, Balgau, Hettenn et Geiswasser sont touchées par le risque nucléaire. Un Plan Particulier d'Intervention (PPI) est lié à la centrale nucléaire de Fessenheim et devra être respecté dans le cadre de l'aménagement.

4.5. LE CONTEXTE ECOLOGIQUE

Le site est inscrit pour partie dans le Trame Verte et Bleue qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent circuler, s'alimenter, se reproduire, etc.

A l'échelle des espaces étudiés, les éléments du SRCE comptent :

- 2 Réservoirs de Biodiversité d'importance régionale (RB47 et RB78) ;
- 6 Corridors Ecologiques (C) dont 1 « corridor Castor » ;
- 1 corridor majeur d'intérêt national, voire international.

Il serait recommandé de préserver l'intégrité de ces corridors et de maintenir ceux présents au sein du site de façon à ce que l'aménagement ne représente pas un obstacle au sein des trames.

MKO du Port Rhénan de Comal Neuf-Brisach EcoRhena Dossier de concertation mai 2021

4. LE TERRITOIRE

4.6. LES GRANDS ENSEMBLES ECOLOGIQUES FONCTIONNELS

4.6.1. Les zones Natura 2000

Au titre de la Directive Oiseaux, la zone Natura 2000 « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » est située à la limite du site de projet et est en partie comprise dans la zone d'étude.

De même, la zone Natura 2000 « Zones agricoles de la Hardt » se situe à environ 300 m à l'Est du site de projet, et elle est partiellement comprise dans la zone d'étude.

Au titre de la Directive Habitats, le Secteur Alluvial Rhin-Rhadt-Bruch, Haut-Rhin (FR4202000) est concerné par le projet.

Le secteur Hardt nord (FR4201813) se trouve à proximité.

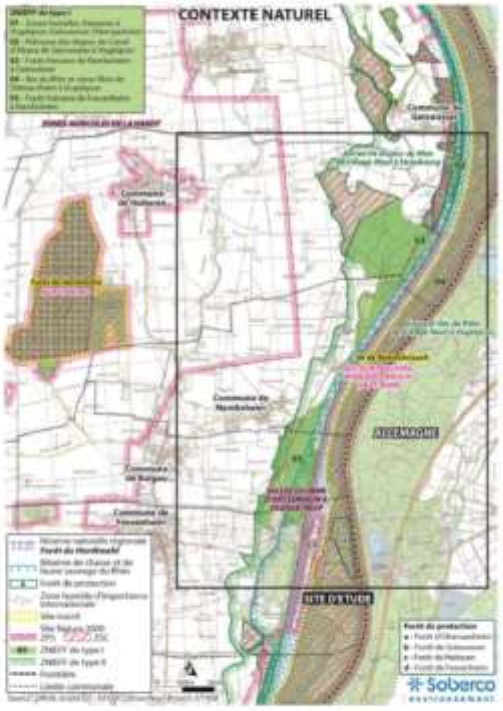
4.6.2. Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

Aucun arrêté de Protection de Biotope n'est présent à proximité de la zone d'étude.

4.6.3. Les Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF)

Sur le site d'étude, sont présentes plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique terrestres de type I et II. Les zones de type I constituent des secteurs d'une superficie généralement limitée caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine national ou régional. Les zones de type II constituent de grands ensembles naturels riches et peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes et dans lesquelles il importe de respecter les grands équilibres écologiques. L'intégralité du site d'étude est compris dans la ZNIEFF de type II Ancien lit majeur du Rhin de Village-Neuf à Strasbourg (420014529). Les ZNIEFF de type I présentes sur le site sont :

- Forêt rhénane de Fessenheim à Nambsheim (420030006) ;
- Forêt rhénane de Nambsheim à Geiswasser (420030007) ;
- Pelouses des digues du Grand Canal d'Alsace de Geiswasser à Vogelgrun (420030005).



4. LE TERRITOIRE

4.7. LA FAUNE, LA FLORE ET LES SENSIBILITES ECOLOGIQUES DU SITE D'ETUDE

4.7.1. Bilan des espèces protégées

En termes d'espèces protégées, les zones visées pour le projet présentent les caractéristiques suivantes :

- Espèces végétales : 5
- Amphibiens : 6
- Reptiles : 5
- Mammifères terrestres : 8
- Chiroptères : 10
- Insectes : 3
- Oiseaux : 38

En termes d'espèces protégées, les zones visées pour la compensation présentent les caractéristiques suivantes :

- Espèces végétales : 1
- Amphibiens : 1
- Reptiles : 4
- Mammifères terrestres : 1
- Chiroptères : 9
- Insectes : 0
- Oiseaux : 61

4.7.2. Enjeux écologiques du site

La carte suivante spatialise les enjeux sur cinq niveaux. Elle provient de l'application avec le même poids d'une « note habitats et flore » et d'une « note faune » affectée à chaque unité de la carte des végétations.

Forêt de Balgau

La partie Sud de cette zone concentre les valeurs les plus fortes de toute l'aire d'étude :

- L'anneau hydraulique rhénane (entre la RD52 et le canal) et les deux pelouses à Brome érigé (Sud-Ouest) : enjeu très fort ;
- La quasi-totalité du massif forestier au Sud (chênaie-tillaie, peuplerale noire), aux autres pelouses ouvertes et aux boisements humides le long du Muhlbach : enjeu fort.

Les secteurs de niveau moyen correspondent à des ronjons du Muhlbach, des lambeaux pelousaires (Sud-Ouest), des prés de fauche connectées à des haies, des fruticées et boisements jeunes à postpionniers.

Si la partie Sud apparaît à éviter en cas d'aménagement, la partie Nord présente nettement moins d'enjeux car la part des parcelles cultivées y est importante.

Bande entre RD52 et CCA

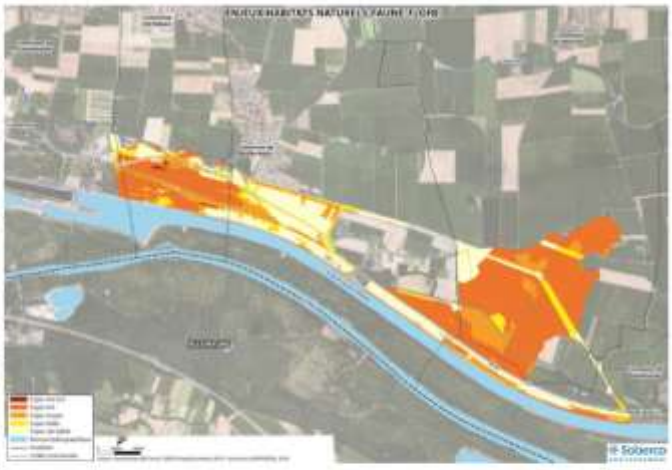
Cette zone a été fortement remaniée lors de la construction du Grand Canal d'Alsace. Les valeurs les plus hautes atteignent le niveau « fort » pour des mosaïques de boisements jeunes, des pelouses ouvertes (berges du canal) et des pelouses à Brome érigé. Les espaces non cultivés sont majoritairement d'intérêt moyen.

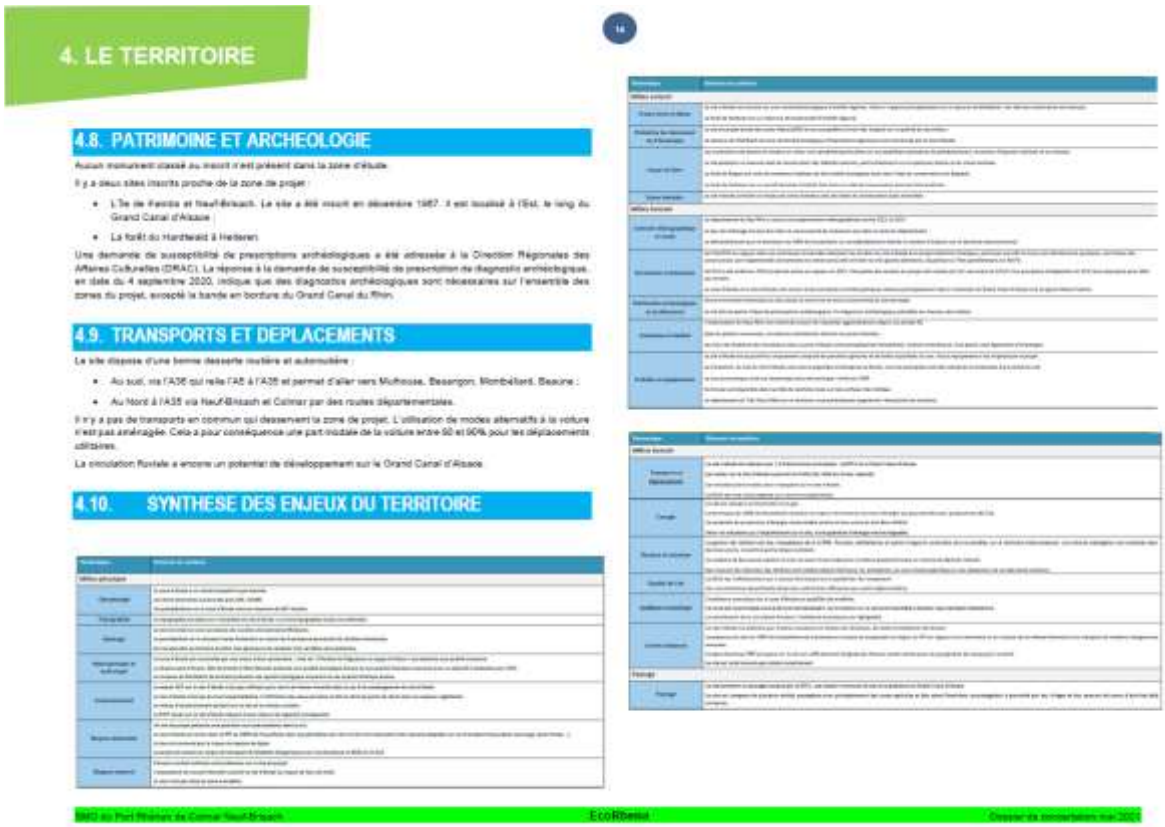
Les secteurs à aménager en priorité sont les espaces agricoles avec une attention à porter sur les pelouses ouvertes développées sur les berges du canal lors de l'utilisation de ces berges.

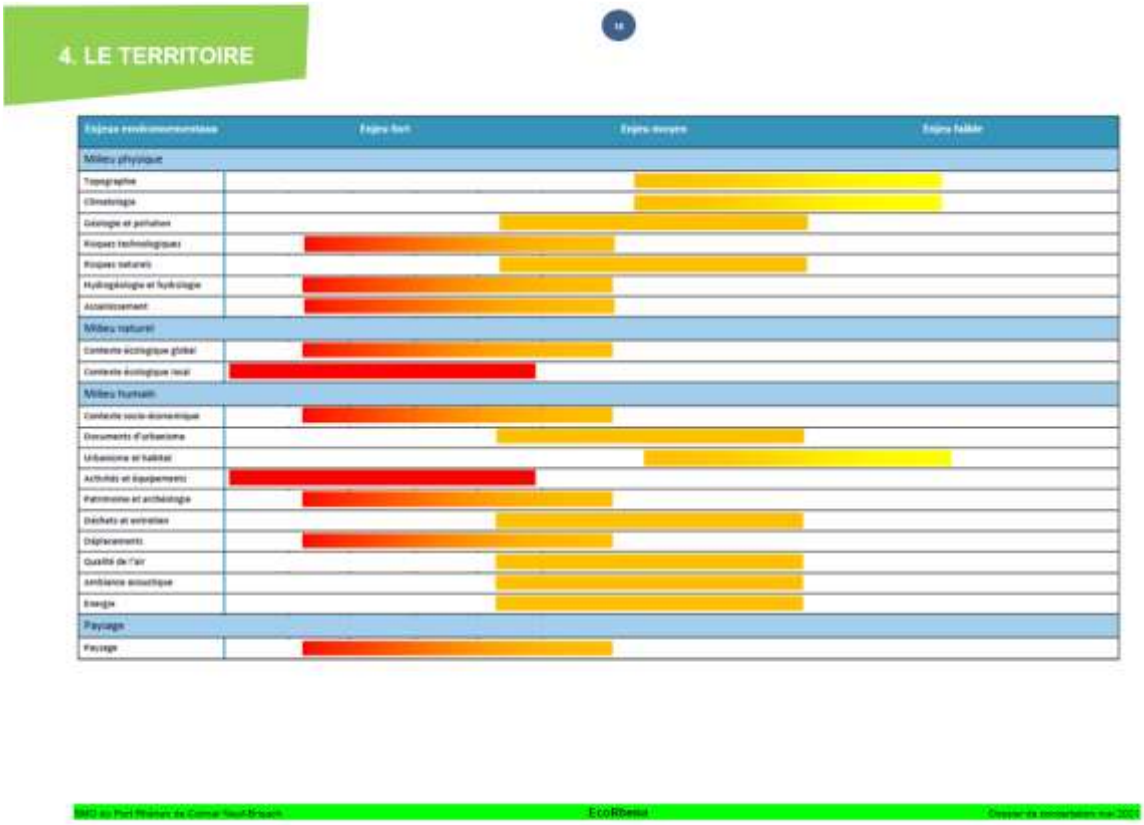
Forêt de Heiteren

La quasi-totalité de la forêt de Heiteren (frênaie-ormaie) a été jugée d'intérêt fort. Le même niveau est attribué à la partie Est où le développement des peuplements sur sols plus secs (chênaie-tillaie, frênaies, tétulaies, etc.) et des pelouses intraforestières.

Toutefois, l'évaluation de l'état de conservation de la frênaie-ormaie (gestion forestière, régénération) et des pelouses pourrait être améliorée.




4. LE TERRITOIRE
4.8. PATRIMOINE ET ARCHEOLOGIE
4.9. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS
4.10. SYNTHESE DES ENJEUX DU TERRITOIRE
BMO du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach
EcoRhena
Dossier de concertation mai 2021


4. LE TERRITOIRE
Enjeux environnementaux
Enjeu fort
Enjeu moyen
Enjeu faible
Milieu physique
Topographie
Climatologie
Géologie et pollution
Risques technologiques
Risques naturels
Hydrogéologie et hydrologie
Assainissement
Milieu naturel
Contexte écologique global
Contexte écologique local
Milieu humain
Contexte socio-économique
Documents d'urbanisme
Urbanisme et habitat
Activités et équipements
Patrimoine et archéologie
Déchets et entretien
Déplacements
Qualité de l'air
Ambiance acoustique
Energie
Paysage
Paysage
BMO du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach
EcoRhena
Dossier de concertation mai 2021

5. LES OBJECTIFS

1. Créer les conditions propices au développement économique pour compenser les pertes d'emplois et de ressources fiscales entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim
2. Développer une zone d'attractivité d'entreprises internationales
3. Réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental, au travers notamment d'une démarche d'écologie industrielle territoriale durant toutes les phases de la création et de la vie de la ZAC
4. Favoriser la réduction d'émission de gaz à effet de serre par le développement du trafic fluvial
5. Faciliter la mise en œuvre la stratégie de développement du Port Rhénan
6. Faire de la zone un modèle de « zone d'activités du futur »
7. Proposer une alternative durable et opérationnelle à l'acheminement par voie d'eau des colis lourds en cas de réalisation du projet VAL'M

5.1. CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR COMPENSER LES PERTES D'EMPLOIS ET DE RESSOURCES FISCALES

La zone d'activités EcoRhena sera au cœur du projet pour compenser la perte d'emploi après la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim. Les nouvelles entreprises et les activités portuaires à proximité seront des leviers majeurs pour permettre de compenser la perte d'emplois et des ressources fiscales entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim.

Par référence au nombre d'emplois créés dans le passé grâce à l'Etablissement Public dans la Zone industrielle Nord, le projet affiche l'ambition et les moyens de créer dans la zone d'activités EcoRhena environ 1 000 emplois. Pour mémoire, l'Etablissement Public a construit et aménagé la zone industrielle et portuaire de VOLGELSHEIM – BIESHEIM – KUNHEIM en 1964. D'une superficie de 550 ha, elle a attiré des industriels de renom comme en 1964 « La Cartonnerie de Kaysersberg » (dénénavant DS SMITH et SCA Tissus France) ainsi que WRIGLEY, en 1965 Rhenalu (dénénavant CONSTELLIUM) et en 1969 SODOCA (actuellement FIBERWEB). Avec plusieurs autres

implantations, cette Zones Industrielle Portuaire (ZIP) représente aujourd'hui environ 4 00 emplois. La multimodalité eau-fer-route offerte par cette zone industrielle et portuaire explique ce succès de commercialisation.

L'aménagement de la zone permettrait aux salariés impactés par la fermeture de la centrale nucléaire d'avoir un accès plus facile à de nouveaux emplois dans le cadre de plans de reconversion.

Les ressources fiscales ainsi créées viendraient compenser pour partie la disparition de ressources liées à la fermeture de la centrale. Elles contribueraient à réduire les risques d'une augmentation de la pression fiscale sur les habitants et les entreprises de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach.

La localisation géographique de la zone en fait un site privilégié pour la relocalisation en France d'activités de production industrielles aujourd'hui implantées en dehors d'Europe.

5.2. DÉVELOPPER UNE ZONE D'ATTRACTIVITÉ D'ENTREPRISES INTERNATIONALES

La localisation géographique de la zone en fait un site privilégié pour la relocalisation en France d'activités de production industrielles aujourd'hui implantées en dehors d'Europe.

La zone d'activités EcoRhena serait une zone à vocation industrielle et fluviale destinée à accueillir principalement des grandes entreprises (grandes emprises foncières non disponibles ailleurs sur le territoire) ainsi que des PME au PMI en complément de la zone industrielle Koechlin, en privilégiant dans une logique de développement durable les entreprises décarbonées et celles utilisatrices de la voie d'eau.

Cette vocation permettrait de donner aux unités de production installées sur le site les conditions d'une activité durable, en leur permettant de privilégier le mode fluvial pour leurs besoins logistiques, contribuant ainsi à la réduction de leur bilan carbone. Elle répondrait notamment à de fortes attentes en Allemagne.

La commercialisation des terrains s'appuierait sur l'intervention de Business France au plan national et des agences de développement de la Région Grand Est.

Elle serait facilitée par les caractéristiques de la zone, qui correspondent aux critères résultant de l'analyse des projets exogènes de 2009 à 2014 faite par l'Agence de développement d'Alsace (ADIRA) :

- une taille permettant d'accueillir des projets de plus de 5 hectares (plus de 85% des demandes) ;
- la proximité d'une autoroute ;
- l'existence d'une desserte portuaire ;
- la proximité d'une voie ferrée.

De plus la commercialisation des terrains reposerait sur un positionnement unique en France et en Europe :

- Un positionnement sur un des principaux corridors économiques européens ;
- Une offre foncière en bord de voie d'eau unique entre Bâle et Rotterdam ;
- Une situation transfrontalière et une disponibilité foncière dont ne dispose pas l'Allemagne ;
- Un environnement exceptionnel à 360° : les villes de Colmar et Mulhouse, la plaine d'Alsace, la chaine des Vosges, les villes de Fribourg et de Bâle ainsi que la Forêt Noire.

5. LES OBJECTIFS

La zone d'activités EcoRhena se veut dès l'origine une zone binationale. Elle attirerait ainsi :

- Les entreprises allemandes : le recentré français comme débouché commercial ; la proximité géographique avec l'Allemagne ; les disponibilités foncières à un prix attractif ; la main d'œuvre qualifiée/qualifiable ; les compétences linguistiques ;
- Les entreprises françaises : remploi vers les marchés germanophones - Compétences linguistiques ;
- Les entreprises internationales (USA, Canada, Japon…) avec la possibilité d'une implantation sur les 2 principaux marchés européens (+ Suisse).

5.3. REALISER UNE OPERATION EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL AU TRAVERS NOTAMMENT D'UNE D'ÉMARCHE D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE TERRITORIALE

Les terrains mis à disposition offriraient l'opportunité de réaliser une opération exemplaire au plan national et au plan européen :

- L'opération préviendrait 1 ha de terrain aménagé pour 4 ha de terrains conservés à l'état naturel ;
- Les sites choisis pour l'aménagement des terrains le seraient en fonction de critères écologiques de manière à nuire le moins possible aux habitats et aux espèces sur le site, appliquant ainsi les résultats de l'étude écologique ;
- Cette réflexion intègre également les continuités écologiques recensées par le SRCE Grand Est et s'intègre à la Trame Verte et Bleue régionale ;
- Les prescriptions en matière d'énergie, pour les bâtiments comme pour les sources d'énergie permettraient de respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques. La production d'énergie renouvelable et de récupération serait encouragée ;
- Pour réduire les émissions des gaz à effet de serre, le schéma de circulation privilégierait les mobilités alternatives à la voiture individuelle et le transport de marchandise par voie fluviale ;
- Enfin les mesures prévues pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts sur l'environnement seraient particulièrement ambitieuses.

La future zone transfrontalière n'a pas vocation à être une zone comme les autres. Elle sera conçue dès l'origine dans une démarche d'Ecologie Industrielle et Commerciale.

Le futur gestionnaire de la zone s'engagerait dans une démarche d'amélioration de la performance environnementale et d'exemplarité sociétale afin que la zone puisse être perçue par le grand public comme sûre et responsable d'un point de vue social et environnemental.

La démarche Ecologie Industrielle territoriale, déjà initiée au plan local par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Rhin Vignoble Grand-Ballon, vise à favoriser l'économie circulaire et la réduction de la consommation des ressources en matières premières, en eau et en énergie. Cette démarche s'opère avec la mise en place à une échelle significative de synergies entre entreprises pour optimiser les flux de ressources via la mutualisation et l'optimisation des services et en créant des réseaux inter-entreprises.

L'aménagement de la zone d'activités EcoRhena se ferait en cohérence avec la trame verte et bleue transfrontalière. Le choix des terrains aménagés, la mise en valeur volontariste de la séquence ERC et le parti d'aménagement des terrains permettraient de préserver et de renforcer la richesse écologique des territoires.

La rétention des eaux pluviales serait conçue à l'échelle de l'ensemble du projet avec une disposition sur des espaces spécifiques de la rétention liée à la fois aux espaces publics (voirie) mais également privés (emprise des bâtiments, aire de manœuvre, etc.) en privilégiant un système de noues et bassins avec une gestion à l'air libre.

La mise en place d'une démarche de certification permettrait de disposer d'une grille d'analyse socio-économique et environnementale pour l'évaluation de chaque nouveau projet. Cette grille permettrait d'analyser les impacts en termes de qualité de l'air, nuisances sonores, qualité de l'eau, aménagement foncier, etc., et de prévoir des mesures compensatoires.

La démarche s'inscrit dans la volonté affichée par la Région Grand Est d'être une région à énergie positive en 2050. Elle s'appuierait sur les dispositifs prévus par la Région comme par d'autres financeurs. Le projet se développerait notamment :

- en faisant des appels à projets sur l'énergie photovoltaïque,
- en obtenant des garanties financières pour la géothermie profonde,
- grâce au développement de la filière biogaz,
- grâce au développement des mobilités d'avenir,
- au développement du vecteur hydrogène en faisant des stations - service GNL ou Hydrogène ou en implantant une centrale de cogénération,
- en implantant une centrale Bio Masse.

Les bâtiments implantés sur la zone feraient l'objet d'une attention toute particulière :

- Efficacité énergétique ;
- Bâtiments producteurs d'énergie ;
- Energies renouvelables ;
- Stockage de l'énergie ;
- Réseaux intelligents.

Le SMO favoriserait le développement de démarches d'écologie industrielle auprès des entreprises implantées et fournirait ses meilleurs efforts pour diminuer l'empreinte environnementale des activités, grâce à la mise en place d'une « Commission du développement durable » associant l'ensemble des acteurs de la zone d'activités EcoRhéna.

5.4. FAVORISER LA RÉDUCTION D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL

Les objectifs poursuivis par le projet correspondent aux critères retenus par la commission européenne en matière de transport intérieurs.

5. LES OBJECTIFS

Le projet permettrait de renforcer l'attractivité et le développement du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach :

- Contribuer au développement économique des territoires en mettant à leur disposition une entité portuaire disposant d'un poids significatif ;
- Garantir l'utilisation du fonceur au service du développement portuaire ;
- Augmenter le trafic en évitant toute saturation du système portuaire et adapter chacune des activités au marché pour être rentable et financer les projets d'investissement ;
- Devenir une plateforme multimodale de niveau européen en tirant le meilleur profit d'une position privilégiée ;
- Être « LA » plateforme colis lourds pour l'est de la France ;
- Permettre d'attirer les investisseurs et les « faiseurs » de trafic ;
- Permettre au port de promouvoir dans sa politique marketing et de communication des infrastructures de qualité renforçant les atouts du territoire en matière de croissance et de compétitivité ;

Il permettrait de développer l'intermodalité et renforcer l'intégration des différents modes de transport :

- Permettre le transfert des colis lourds de la route à la voie d'eau ;
- Réaliser un terminal multimodal bord d'eau ;
- Mettre en œuvre de nouvelles liaisons fluviales avec l'aide des partenaires de la concession portuaire (SIBMOP) ;
- Devenir un acteur majeur du transport fluvial sur le Rhin.

Il permettrait de lutter contre le réchauffement climatique et l'émission des gaz à effet de serre :

- Transférer le trafic routier vers la voie d'eau ;
- Développer les structures qui permettront de promouvoir le transfert modal au profit de la voie d'eau ;
- Contribuer au développement du transfert modal ;
- Proposer des solutions logistiques aux industries implantées à proximité.

Le recours accru à la voie d'eau, permis par l'investissement proposé, contribuerait directement à l'objectif européen réduction significative des émissions de gaz à effets de serre.

5.5. FACILITER LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU PORT RHENAN

La réalisation de la zone d'activités EcoRhena contribuerait directement à la mise en œuvre de la stratégie de développement du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach qui repose sur 7 axes :

- **Axe 1 : Multiplier les actions permettant de favoriser le développement du transport de vrac**
  - Objectif 1 : Accompagner les clients actuels dans leur développement
  - Objectif 2 : Cibler des marchés spécifiques complémentaires
  - Objectif 3 : Attirer des investisseurs faiseurs de trafic
  - Objectif 4 : Agir sur les services
  - Objectif 5 : Anticiper la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim
  - Objectif 6 : Mettre en conformité les installations portuaires au regard des installations classées pour la protection de l'Environnement (ICPE)
  - Objectif 7 : Moderniser les installations et les équipements du port
- **Axe 2 : Faire de Colmar / Neuf-Brisach un véritable pôle local « centre/sud Alsace » colis semi-lourds et colis lourds**
  - Objectif 8 : Répondre aux attentes de Général Electric et prendre le relais de Strasbourg pour l'ensemble des colis lourds
  - Objectif 9 : Diversifier les clients colis lourds
  - Objectif 10 Faire de Colmar un véritable pôle local « centre/sud Alsace » colis semi-lourd
- **Axe 3 : Consolider l'activité conteneurs**
  - Objectif 11 : Intégrer l'activité conteneurs à des réseaux
  - Objectif 12 : Mettre en œuvre une stratégie définie avec les opérateurs et leurs clients
- **Axe 4 : Renforcer l'activité ferroviaire**
  - Objectif 13 : Mettre à niveau la voie ferrée Colmar-Volgelsheim
  - Objectif 14 : Garantir la maîtrise des voie ferrées et réaliser les travaux nécessaires
- **Axe 5 : Donner un second souffle au Port Rhénan en réalisant une nouvelle plateforme multimodale dans la zone d'activités EcoRhena**
  - Objectif 15 : Confier au concessionnaire portuaire une partie du foncier de la zone d'activités EcoRhena
  - Objectif 16 : Mettre en œuvre dans la zone d'activités EcoRhena l'ensemble des équipements nécessaires
- **Axe 6 : Nouer des partenariats à 360°**
  - Objectif 17 : Nouer des partenariats avec le port autonome de Strasbourg
  - Objectif 18 : Nouer des partenariats avec le port de Breisach
  - Objectif 19 : Nouer des partenariats avec les Ports de Mulhouse Rhin
- **Axe 7 : Garantir un développement durable et responsable**
  - Objectif 20 : Amplifier les atouts environnementaux liés au transport fluvial

5.6. FAIRE DE LA ZONE UN MODELE DE « ZONE D'ACTIVITES DU FUTUR

Le projet de territoire repose sur un constat partagé : les Zones d'Activités des pays européens sont confrontées à de multiples défis en matière de durabilité et d'attractivité. Alors que les solutions technologiques permettant la décarbonation, la mutualisation des ressources (matières, énergies) et la numérisation se diffusent, beaucoup reste à faire pour l'amélioration de leurs performances, de leur résilience et de leur acceptabilité.

Le projet de zone d'activités EcoRhena ambitionne, en accueillant des activités de production dans des domaines tels que la santé, la transition énergétique, le numérique, de favoriser l'émergence et le développement de solutions innovantes, avec notamment un focus sur tous les volets liés à l'usage du numérique dans la conception et la vie d'une Zone d'Activités.

5. LES OBJECTIFS

Il veut ainsi contribuer à :

- Diminuer l'empreinte carbone des zones d'activités, à travers des approches novatrices en matière d'efficacité énergétique, de recyclage et d'architecture ;
- Faciliter le déploiement de services mutualisés innovants (utilités, logistique…) à des coûts compétitifs ;
- Renforcer la sécurité des zones d'activités, à travers une meilleure maîtrise des risques industriels, sanitaires, environnementaux et cybernétiques ;
- Rendre les zones d'activités plus flexibles, grâce à des solutions modulaires facilitant les extensions et les reconfigurations ;
- Améliorer la coopération entre l'ensemble des parties prenantes : entreprises, administrations, riverains…

Le projet de zone d'activités EcoRhena s'inscrirait ainsi dans la volonté de créer un hub d'innovation dédié à la zone d'activités du futur :

- Le hub accueillerait des porteurs de projets destinés à améliorer la performance énergétique, écologique et sociétale des Zones d'Activités, au travers de solutions innovantes, notamment numériques, partagées entre acteurs d'une même zone : collecte et exploitation de données, matériaux nouveaux, accès ouvert au sein de la zone. 4 thèmes prioritaires pourraient être retenus : construction, numérique et instrumentation, économie et énergie circulaire, organisation ;
- Le Hub serait un lieu d'accueil et de soutien aux innovateurs désireux de monter des projets de Réseaux De l'Information (RDI) collaboratifs ou de finaliser la mise au point de leurs offres, que ce soit sur maquettes numériques, par des expérimentations à échelle semi-industrielle en halle pilote, ou par des démonstrations à échelle 1 sur les zones d'activités du Grand Est, particulièrement celles du projet de territoire de Fessenheim et notamment celle d'EcoRhena ;
- Le hub s'inscrirait dans le cadre des projets de reconversion du territoire de Fessenheim, de la relance économique de la Région Est et plus globalement en France (Business Act et France Relance), des territoires d'industrie et des « sites Clés en Mains ». A ce titre il pourrait bénéficier du soutien sans faille des acteurs de la Région et de l'Etat ainsi que de financements adaptés ;
- Les projets pourraient être accompagnés par les chercheurs de l'Université de Haute Alsace, de l'Institut Carnot M.I.C.A. de l'UniHa et des Instituts pour la Transition Ecologique (ITE) et Instituts de Recherche Technologiques (IRT) partenaires. Les porteurs bénéficieraient de l'aide et des réseaux des pôles de compétitivité et des structures régionales de support à l'innovation. L'implication des Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI) et PME régionales sera favorisée, de manière à permettre l'émergence d'offres régionales.

Le positionnement du hub serait ainsi structuré autour de 4 axes thématiques.

5.7. PROPOSER UNE ALTERNATIVE DURABLE ET OPÉRATIONNELLE À L'ACHEMINEMENT DES COLIS LOURDS EN CAS DE REALISATION DU PROJET VAL'M

Dans l'hypothèse du choix du site actuel de la centrale nucléaire de Fessenheim pour la mise en œuvre du projet de technocentre VAL'M, la réalisation du projet de zone d'activités EcoRhena à proximité immédiate du site du projet VAL'M permettrait d'acheminer par voie d'eau les colis lourds notamment les générateurs de vapeur qui seront traités sur le technocentre, et donc de réduire ainsi fortement les nuisances qu'aurait entraînées le retours au transport par route.

Le transfert sur la voie d'eau se réaliserait soit par la réalisation d'une rampe Roll on – Roll off dédiée à EDF, soit par l'utilisation des équipements voirie lourds prévus dans la zone portuaire.

MKG au Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach EcoRhena Dossier de concertation mai 2021

6. PRESENTATION DU PROJET

6.1. LES PRINCIPES DE COMPOSITION

- Un parti d'aménagement préservant la qualité et la richesse des espaces naturels
- Un parti d'aménagement assurant la continuité des corridors écologiques
- Des ambitions énergétiques affirmées
- Un parti d'aménagement structuré autour de « l'avenue EcoRhena », la RD 52
- Une organisation des circulations donnant toute leur place aux mobilités douces
- Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales
- Des prescriptions d'urbanisme adaptées aux entreprises prévues

6.1.1. Un parti d'aménagement préservant la qualité et la richesse des espaces naturels

Les terrains du SMO présentent une richesse écologique incontestable. Le projet s'attache à développer un parti paysager s'intégrant le plus possible dans la trame végétale existante.

Il préservera les espaces à forte valeur écologique, notamment les forêts de Balgau et de Herbsheim et assurera la continuité des corridors écologiques. Sur les 400 ha non vendus à ce jour, 320 ha seraient préservés et seulement 80 aménagés. Le rapport entre les espaces préservés et les espaces aménagés serait de 4 pour 1.

Le projet inscrit l'aménagement du secteur 1 au sud dans la continuité de la zone d'activité existante (zone Koechlin). Les autres secteurs seraient aménagés en grande majorité sur des zones agricoles afin de limiter la destruction d'espaces naturels. Des noues végétalisées assureraient la dépollution des eaux de ruissellement avant leur infiltration.

Le projet inscrit la zone dans la trame verte et bleue transfrontalière avec le maintien des fonctionnalités écologiques. Il regroupe les autres zones aménagées autour des terrains de l'entreprise PMC.

Les surfaces des nouvelles constructions seraient minimisées par un coefficient d'occupation des sols de 0,4, inférieur à la moyenne nationale pour les industries.

Le parti d'aménagement met en valeur dans chaque zone leurs atouts naturels par l'organisation interne de ces dernières.

6.1.2. Un parti d'aménagement assurant la continuité des corridors écologiques

La zone d'activités EcoRhena est traversée par deux corridors écologiques, le C245 le long du ruisseau de la Muhlbach et le C244 qui rejoint Hamsheim à la forêt de Heiteren. Le parti d'aménagement retenu renforcerait ces deux corridors :

- La ripisylve du Muhlbach serait élargie de 15 m. Les boisements existants dans cette bande seraient conservés et les parties en herbe seraient plantées ;
- La future ZAC intégrerait une bande de 20 m, au droit de la route de Balgau et de la RD 52 avec un renforcement des plantations.

6. PRESENTATION DU PROJET

6.1.3. Des ambitions énergétiques affirmées

Enjeu environnemental, économique et sanitaire, l'amélioration de l'efficacité énergétique concerne à la fois les bâtiments, l'industrie et les transports. La réalisation de la zone d'activités EcoRhena visera ainsi l'efficacité énergétique des bâtiments, l'efficacité énergétique des industries et l'efficacité énergétique des transports.

L'ambition énergétique aisée en valeur est celle d'une basse émission de gaz à effet de serre. La facilitation du transport fluvial participerait à cette réduction des émissions et des modes doux seraient proposées pour limiter le recours à la voiture individuelle.

Des systèmes de production d'énergie renouvelable seraient prévus afin de limiter les consommations brutes de la zone.

6.1.4. Un parti d'aménagement structuré autour de « l'avenue EcoRhena », la RD 52

La RD 52 constitue la véritable colonne vertébrale de la zone, qu'elle traverse de part en part. La RD 52 serait plantée sur l'ensemble de la traversée du périmètre pour marquer la transition avec l'espace EcoRhena : « l'avenue EcoRhena ». L'aménagement intégrerait la mise en place de circulations douces et les contre allées des secteurs 2 et 3. Le rond-point central actuel serait traité comme la véritable porte d'entrée de la zone d'activités EcoRhena, le point de convergence de l'ensemble des déplacements.

6.1.5. Une organisation des circulations donnant toute leur place aux mobilités douces

L'organisation des voies routières respecterait plusieurs principes simples :

- Un seul accès nouveau à la RD 52 serait réalisé au nord de la zone, sous forme de tourne à gauche-tourne à droite, pour préserver la sécurité des automobilistes ;
- Les secteurs 2 et 3 seraient desservis par des contre allées reliées à la porte d'entrée principale ;
- La circulation du secteur portuaire serait traversante grâce à une voie en bord de canal avec une partie en voie réglementée au niveau des secteurs 6 et 7 ;
- La desserte du secteur 1 serait également traversante, entre la zone Koechlin et la route communale vers Balgau.

Un réseau complémentaire de circulations douces serait mis en place le long du canal, le long de la RD 52, le long du Muhlbach et dans chaque secteur, pour favoriser l'accès aux zones naturelles situées à proximité.

6.1.6. Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales

Système séparatif

Les parcelles concernées sont actuellement des terrains agricoles. Les eaux pluviales s'infiltrent au droit de leur point de chute et rejoignent le sol puis alimentent la nappe phréatique. Dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités EcoRhena, une partie de la surface serait imperméabilisée par la création de nouvelles voiries, des implantations d'activités et de la zone portuaire. La zone sera équipée d'un système d'assainissement séparatif.

Eaux usées

Les eaux usées domestiques seront rejetées gravitairement dans un collecteur lui-même connecté à la STEP existante. Les industries implantées sur Ecorhena ne pourront rejeter au réseau que des eaux de qualité domestique. Un prétraitement sera réalisé en interne des lots d'activités en fonction des types de pollution.

Cependant, au vu de la profondeur du réseau existant et des linéaires de conduites d'assainissement à poser pour raccorder les parcelles, l'évacuation des eaux usées ne pourrait se faire uniquement en gravitaire. Une station de relevage ou un réseau d'eaux usées sous vide serait nécessaire.

Eaux pluviales

Les eaux pluviales des voiries dans la zone à destination du SMO seraient infiltrées dans des noues d'infiltration en accompagnement de ces voies. De plus, des noues seraient aussi mises en œuvre le long de la RD 52 au droit des secteurs 4 à 7 pour assurer la gestion et l'infiltration des eaux pluviales de cette partie déjà aménagée.

Au niveau des lots, une gestion des eaux pluviales à la parcelle serait réalisée avec la mise en place de noues et de bassins d'infiltration.

6.1.7. Des prescriptions d'urbanisme adaptées aux entreprises prévues

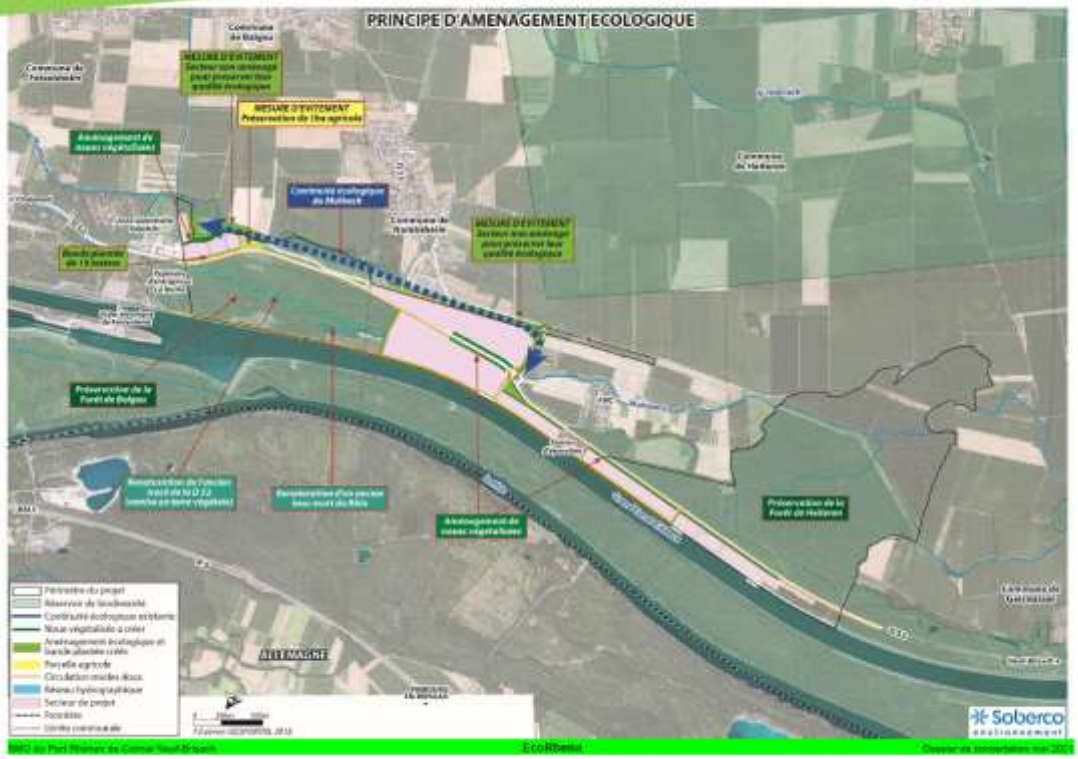
Comme indiqué ci-dessus, la zone serait destinée à accueillir des activités économiques mixtes : entreprises industrielles et logistique. Les prescriptions d'urbanisme seraient adaptées à ces activités tout en visant à renforcer la qualité de l'environnement de la zone (hauteur des installations et construction, bande de recul par rapport à la route départementale, compatibilité architecturale, traitement paysager, etc.).

SMO du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach EcoRhena Dossier de concertation mai 2021

6. PRESENTATION DU PROJET
PRINCIPE DE DEPLACEMENTS DOUX
ALLEMAGNE
Soberco
EcoRhena

6. PRESENTATION DU PROJET
PRINCIPE D'ASSAINISSEMENT
ALLEMAGNE
Soberco
EcoRhena

6. PRESENTATION DU PROJET



6. PRESENTATION DU PROJET

6.2. LES SECTEURS DE LA FUTURE ZAC

Le projet d'aménagement envisagé permettrait de mieux localiser et caractériser les infrastructures. Les 80 ha aménagés seraient divisés en 7 secteurs. Seraient distingués :

- La zone industrielle EcoRhena de 55,6 ha (secteurs 1, 2 et 3) correspondant à la future ZAC ;
- La zone portuaire à destination de la SOMOPI de 25,6 ha (secteurs 4, 5, 6, et 7).

Zone	Parcelles	Surface SMO (m²)	Dont bande 20 m (m²)	Surface totale (m²)
Ecorhéna	Parcelles 1 à 4	215 899		215 899
	Parcelles 5 à 8	161 720	11 238	173 958
	Parcelle 7	74 182	6 115	80 297
	Parcelle 12	1 756		1 756
	Parcelle 13	1 709		1 709
	Parcelles 14 et 15	92 225		92 225
	Sous-total	**548 685**	**17 353**	**565 838**
Semop	Parcelle 8 amodiations	53 596	9 804	63 400
	Parcelle 9 amodiations	78 930	16 131	95 101
	Parcelle 10 zone multimodale	37 407	7 729	45 136
	Parcelle11 zone colis lourds	46 961	7 751	54 712
	Sous-total	**216 894**	**41 415**	**258 369**

6.2.1. Secteur 1 : Balgau (75 725 m²)

Le secteur Balgau serait conçu en continuité de la zone Inovéthin pour accueillir des activités de type petites et moyennes entreprises et industries (PME/PMI). Une surface bâtie de 30 280m² est envisagée. Ce secteur serait divisé en 4 parcelles potentielles, en corrélation avec le type d'activité recherché sur cette zone (PME et PMI) :

- Son accès se ferait via une nouvelle voirie reliée à celle de la zone existante au sud et qui pourrait rejoindre la voirie existante au Nord par un nouveau carrefour (VL uniquement), évitant ainsi tout nouvel accès à la RD 52 ;
- La zone serait délimitée à l'ouest par le Muhlbach. Une bande de 30m de recul est envisagée par rapport à ce cours d'eau afin d'élargir la continuité écologique existante. L'aménagement de cet abord est à prévoir. Il comprendrait au moins des bandes enherbées, un cheminement modes doux, des plantations… ;
- Préservation d'une bande plantée le long du RD 52 ;
- Maintien d'une parcelle agricole au nord d'une surface de 1 ha.

6.2.2. Secteurs 2 et 3 : Nambsheim Ouest et Est (205 770 m² et 204 642 m²)

Ces deux secteurs servironnt à l'accueil d'entreprises industrielles internationales. Ils seraient desservis par des voies en cordon allée de la RD 52, débouchant sur le rond-point existant au Nord. Ces cordons allées seraient accompagnés de noues pour la gestion des eaux pluviales. Des itinéraires de mobilité douces seraient prévus en contournement de cette zone, le long du canal et de la rivière. Les alignements d'arbre existants seraient conservés dans le projet. Les surfaces à bâtir seraient respectivement de 82 308m² et 81 857m². Le découpage parcellaire est libre sur ces parcelles permettant l'implantation d'un seul ou plusieurs preneurs de lots. L'hypothèse privilégiée à ce stade serait celle d'un seul bâtiment par parcelle.

- Le Muhlbach passe en bordure Nord et Ouest du secteur 2. Là aussi la continuité écologique le long de cette rivière serait conservée.
- Une bande plantée de 15m serait conservée au Nord du secteur 2 en bordure de la route existante pour assurer la continuité du corridor écologique.
- Des espaces plantés et des circulations douces permettraient de mettre en valeur les atouts naturels des deux secteurs : le Muhlbach pour l'Ouest, le Grand Canal d'Alsace pour l'Est.

Le secteur 3 pourrait accueillir une rampe Roll on Roll off (RoRo) destinée au transfert de matériaux lié au projet de technocentre EDF VAL'M. Elle pourrait être localisée en bord de canal et constitue une alternative à l'utilisation de la plateforme Colis lourds par EDF.

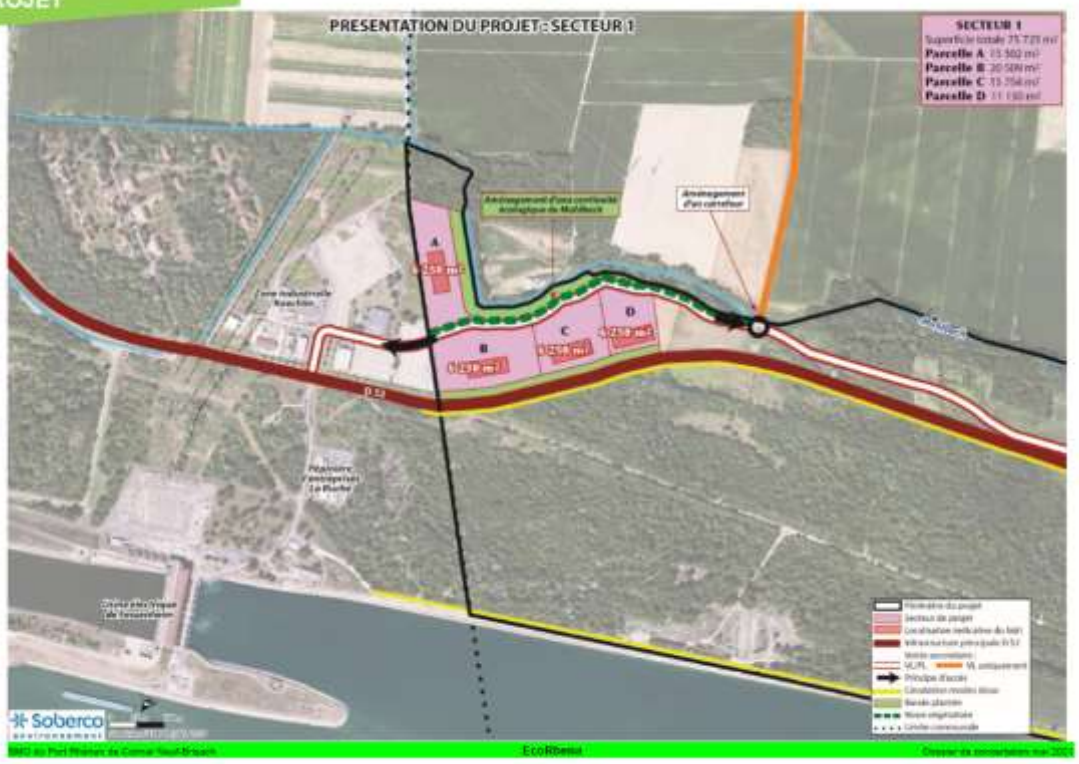
Une note technique réalisée par EDF précise les deux solutions possibles pour la réalisation de cette rampe :

- **Hypothèse 1** : l'accostage de la barge s'effectuerait contre un ensemble de duos d'Albe positionnés dans la barge à l'image du poste d'attente situé en face du site ;
- **Hypothèse 2** : Dès lors que les berges sont fortement impactées par les travaux et qu'un réseau de soutènement est nécessaire, la solution qui vient logiquement est celle de la réalisation d'une vraie mole à l'intérieur de la berge. Géométriquement :
  - L'impact vis-à-vis des courants présents dans le canal est limité ;
  - La nacre se situe largement à l'extérieur de la zone de navigation, il n'y a donc pas de contrainte spécifique à la navigation (hors période de déchargement) ;
  - L'ouvrage ne constituant pas un ouvrage isolé, la signalisation serait simplifiée ;
  - Une grande partie des travaux étant de type terrassés, la gêne à la navigation se trouverait réduite.

A ce stade, il semblerait que le type de solution de l'hypothèse 2 doive être recherché.

Pour permettre l'accueil des barges de type Ro-Ro et permettre les opérations de chargement et de déchargement, il serait nécessaire que les installations portuaires soient dimensionnées de manière à permettre le passage de colis lourds. Outre la problématique du point des convois, la forme du quai doit permettre le passage des véhicules. Pour permettre cela, la littérature technique indique que le quai devrait présenter en partie supérieure une forme spécifique pour tenter les cassures de pentes en fonction des tirants d'eau du navire.

6. PRESENTATION DU PROJET



6. PRESENTATION DU PROJET

6. PRESENTATION DU PROJET

6.3. LES SECTEURS DE LA ZONE PORTUAIRE

6.3.1. Secteurs 4 et 5 : amodiations portuaires (40 572 m² et 58 279 m²)

Ces secteurs seraient amodiés aux entreprises. Cela représente 13 ha de terrains dont les locations permettraient de sortir l'activité landière et permettraient à la SIBMOP de disposer de ressources stables et indépendantes du trafic. Ces secteurs pourraient porter respectivement 16 000 et 23 000 m² de bâtiments. Leur accès se ferait par le giratoire existant au sud et une voie empruntant la bande de 20 m longeant le canal. Cette voie en impasse permettrait dependant un accès réglementé aux secteurs 6 et 7. La partie non utilisée de cette bande serait plantée et utilisée pour les mobilités douces. Le découpage parcellaire serait libre, ces parcelles seraient minéralisées.

La RD 52 serait réaménagée sur sa frange Est avec la création d'une noue pour la gestion des eaux pluviales ainsi qu'une circulation modes doux.

6.3.2. Les secteurs 6 et 7 manutention portuaire : la plateforme multimodale et la plateforme colis lourd

Ces secteurs sont contraints techniquement par les convois devant acheminer les turbines de General Electric, un des clients du port actuel. L'accès serait réglementé. Il se ferait au Sud par le secteur 5 et au Nord par un système de tourne à gauche/tourne à droite. La voie d'accès devrait permettre le stockage de poids lourds et donc être suffisamment longue. La bande de 20 m de long du canal sonstituerait un chemin de halage et serait conservé sans aménagements lourds pour assurer la servitude de passage.

La plateforme multimodale (secteur 6)

La réalisation d'un nouveau quai et d'une plateforme multimodale permettrait de développer une activité manutention répondant notamment aux besoins des entreprises implantées dans la zone d'activités EcoRhena. Cet investissement constituerait le deuxième volet de la dimension multimodale de la zone. Il est au cœur de sa vocation et inscrit la plateforme EcoRhena sur les grands corridors européens RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport) notamment Mer du Nord Méditerranée et Rhin Alpes.

L'investissement comprendrait :

- La réalisation d'un terre-plein et d'une plateforme destinés au stockage, à la manutention ou aux réponses aux besoins des clients en termes logistique (location courte durée 2 ou 4 ans) ;
- La réalisation d'un nouveau quai de 200 à 400 m ;
- La mise en place des moyens de manutention.

Deux bâtiments de stockage, d'une superficie de 5 500 m² chaque, pourraient être réalisés dans la zone.

Les capacités de stockage représenteraient :

- 125 000 tonnes en extérieur ;
- 85 000 tonnes dans les entrepôts.

La plateforme colis lourds (secteur 7)

Le site d'implantation du portique pour colis lourds au Port Rhénan a été doté par les contraintes de circulation des convois exceptionnels devant acheminer les turbines de General Electric. La construction d'une plateforme colis lourds dans la zone d'activités EcoRhena permettrait de bénéficier de toute la place nécessaire à cette activité alors que le maintien de son implantation dans le port aduel serait contraignant pour les activités existantes.

- Cette zone située le plus au Nord possèderait une entrée spécifique avec tourne à gauche et tourne droite de longueurs permettant le stockage de quatre poids lourds (100m de longueur). Cette entrée serait en mesure d'accepter des convois allant jusqu'à 115m de long ;
- Un quai de chargement d'une longueur de 142 m ainsi qu'une zone de chargement devant accueillir le moyen de levage des colis lourds seraient prévus ;
- Une grue de levage de 800 tonnes serait installée sur la site.

Le poids unitaire des colis lourds varie actuellement de 150 à 400 tonnes.

Les prévisions pour 2021 correspondent à plus de 100 colis pour un poids total de plus de 30 000 tonnes.

Le terminal agricole multi vracs (secteur 7)

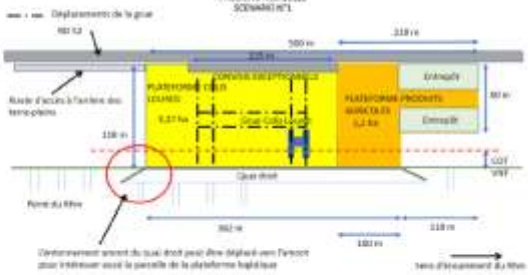
Le secteur 7 accueillerait également un terminal multi vracs agricole.

Ce terminal aurait vocation à copier des flux de tous produits vracs ou palettisés craignant l'humidité, tels que les co-produits agricoles (par exemple, fourrages pour animaux tels que tourteaux de soja, de colza ou de tournesol issus des meuneries) et de développer des prestations annexes de stockage et d'ensachage d'engrais.

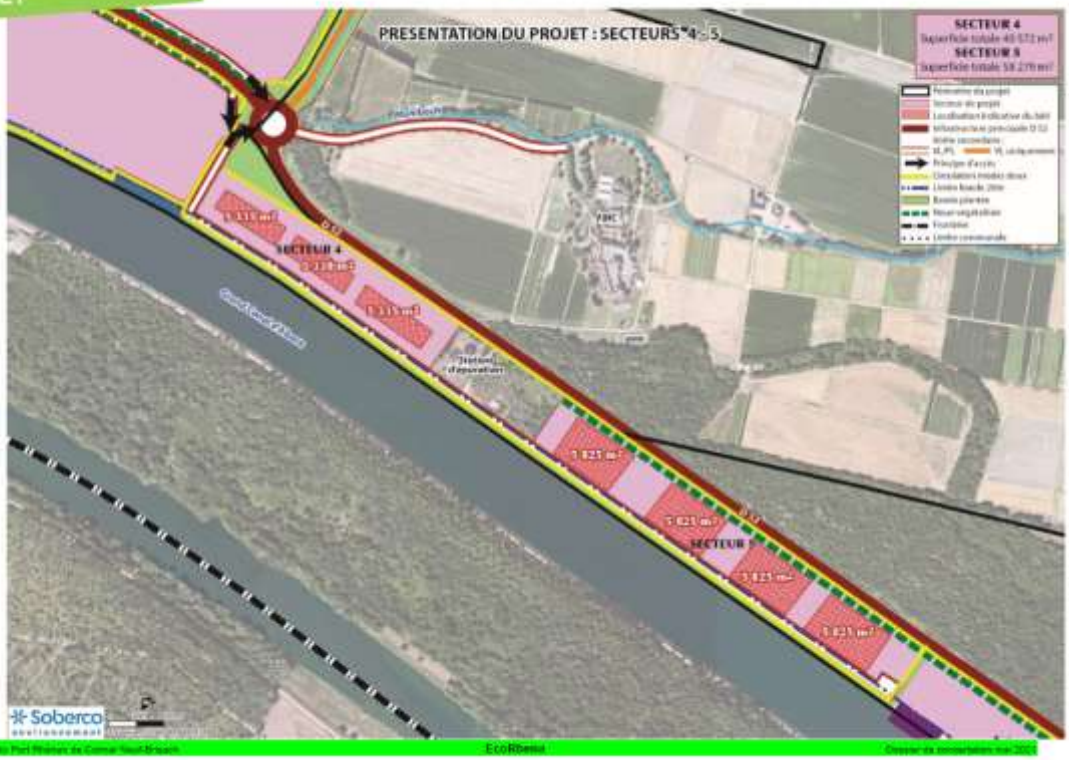
Il présenterait un avantage pour les utilisateurs locaux, leur permettant de réduire l'empreinte carbone de leurs approvisionnements. Les utilisateurs du sud lorrain (Vosges-Sud, Meurthe & Moselle et Haute-Marne) constituent également un potentiel de développement. Il compléterait les activités céréalières préexistantes à Colmar ou sur le port de Mulhouse.

D'une superficie de 2 ha, le terminal multi vracs serait composé de :

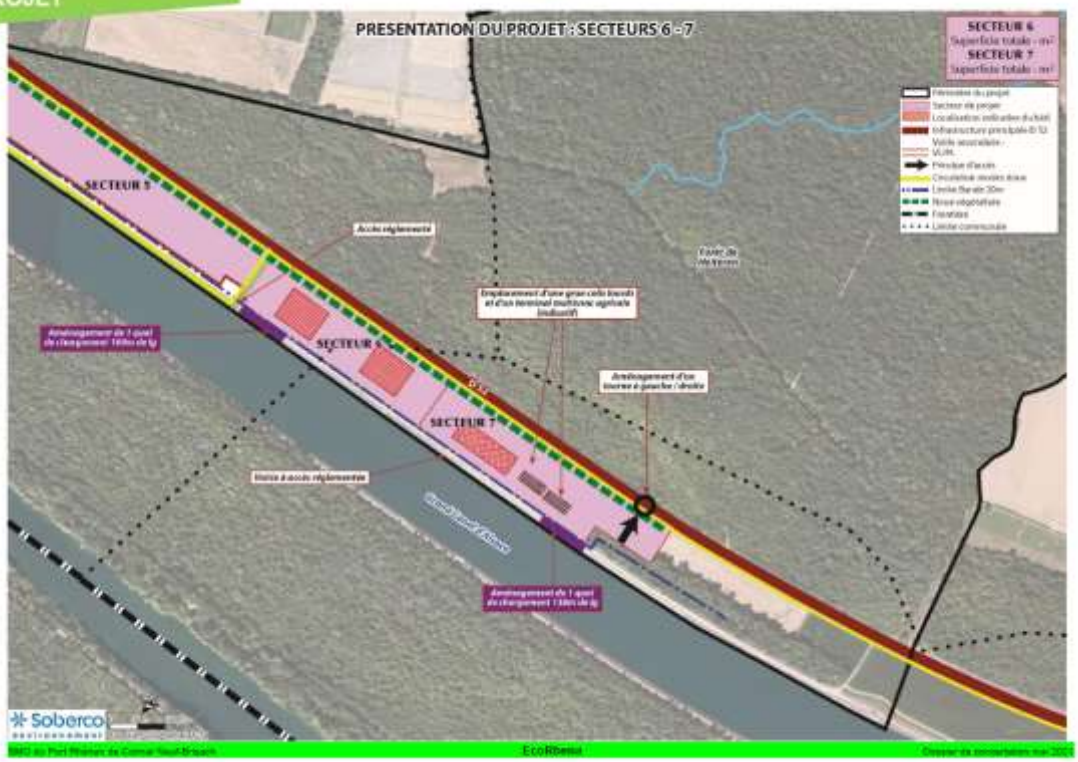
- 1 Poste de chargement équipé de 2 ducs d'albe ;
- 2 entrepôts vrac sec de 3 500 m² chacun, équipés de panneaux photovoltaïques ;
- 1 grue hydraulique sur pneus type 65 tonnes ;
- 1 bande transporteuse couverte.



6. PRESENTATION DU PROJET



6. PRESENTATION DU PROJET



6. PRESENTATION DU PROJET

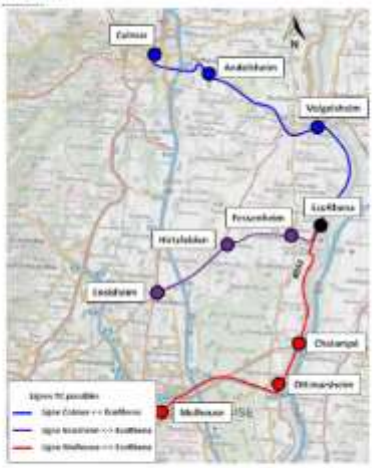
6.4. LA DESSERTE DE LA FUTURE ZONE

6.4.1. Les déplacements de personnes

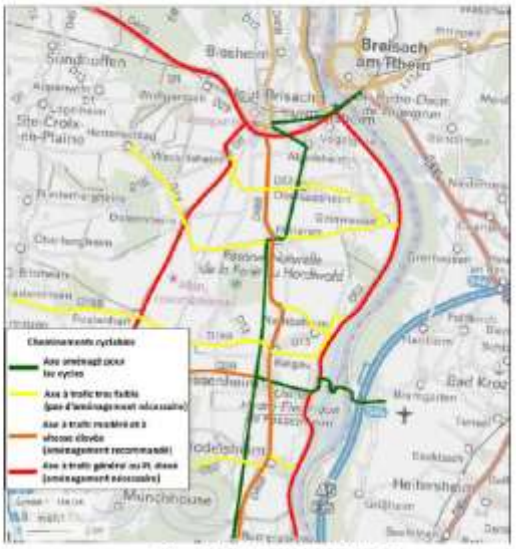
En ce qui concerne les salariés des entreprises implantées sur le site, la desserte de la future zone s'inscrirait dans la volonté de privilégier les mobilités durables par le biais d'un plan de déplacement interentreprises :

- Développement du covoiturage ;
- Développement de l'autopartage ;
- Bornes de recharge véhicules électriques.

En complément, le SMO prévoit l'étude de la mise en place d'un transport à la demande comme de la création de lignes de transport en commun.



La future zone serait enfin directement reliée aux itinéraires cyclables réalisés par la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach.



6.4.2. Les déplacements de marchandises

A l'image des pratiques observées dans la Zi nord, la logistique privilégierait le recours à la voie d'eau, ce qui permet de limiter les trafics poids lourds et les nuisances associées.

En complément les axes de circulation autres que la RD 52 seraient interdits aux poids lourds.

Enfin les transports exceptionnels utiliseraient la RD 52 déjà aménagée à cet effet.

6. PRESENTATION DU PROJET

6.5. ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Les activités seraient réparties sur les secteurs.

Future ZAC

- Secteur 1 : PME et TPE (25 000 m² à bâtir sur 4 parcelles) ;
- Secteurs 2 et 3 : Industries internationales (2 parcelles pouvant chacune recevoir 80 000 m² de bâtiments).

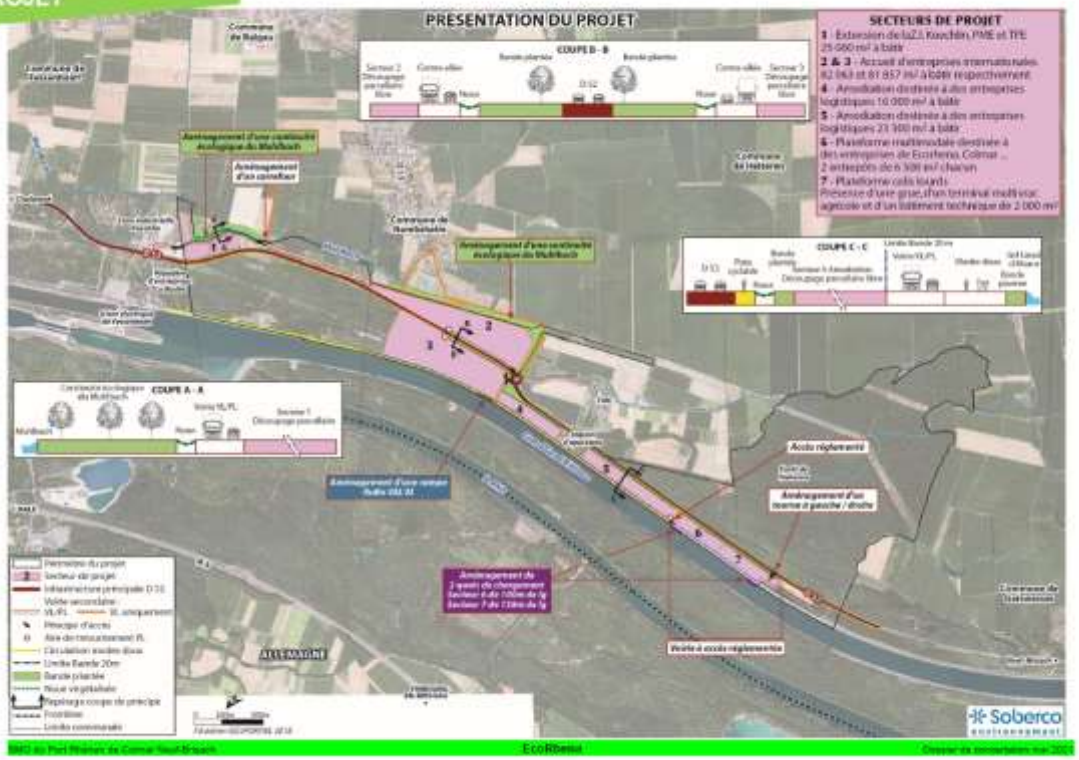
Zone portuaire

- Secteur 4 à 7 : Activités logistiques (4 parcelles en bord de canal avec 16 000 et 23 000 m² à bâtir pour les amodiations).

Les surfaces et les découpages parcellaires proposés seraient donc adaptés à ces activités. Les accès à ces industries seraient facilités par le réseau routier existant et les entreprises d'Ecorhena bénéficieraient de facilités d'accès aux infrastructures de transport fluvial.

	Nom	Parcelles	Surface (m2)	dont bande de 20 m	dont voirie primaire (m2)	dont espaces verts (m2)	dont surfaces mises (m2)	surfaces cessibles ou amodiables	Bâtis (m2)	Emplois
Vocation activités	Secteur 1 : Balgau	14 , 15	92 225	0	4 500	11 500	500	75 725	10 290	121
	Secteur 2 : Nambsheim ouest	1, 2, 3, 4, 12	217 549	0	10 419	500	900	205 770	82 308	329
	Secteur 3 : Nambsheim est	5, 6, 7, 13	238 161	17 355	10 154	22 000	985	204 642	81 857	327
	Total		548 035	17 355	25 479		2 425	520 137	194 455	778
Vocation portuaire	Secteur 4 : Amodiation sud	8	53 556	9 864	5 000	4 864	3 120	40 572	16 229	83
	Secteur 5 : Amodiation nord	9	78 970	16 130	6 000	10 131	4 560	68 279	23 312	93
	Secteur 6 : Plateforme multimodale	10	91 407	7 139			2 380		13 000	10
	Secteur 7 : Plateforme colis lourds	11	46 961	7 731			3 000		2 000	5
	Total		216 894	41 675				98 851	54 540	173
Total			764 929	58 028				618 988	248 995	951

6. PRESENTATION DU PROJET



7. JUSTIFICATIONS

7.1. JUSTIFICATION AU REGARD DE LA CREATION D'EMPLOIS ET DE L'ABSENCE DE CONCURRENCE AVEC LES ZONES D'ACTIVITES DISPONIBLES

7.1.1. Les fondements de l'opération

La réalisation du projet correspond à la volonté de compenser les conséquences de la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim sur l'activité locale, en créant au moins autant de nouveaux emplois que ceux perdus, et en permettant aux acteurs directement concernés de se reconvertir. Cette volonté se traduit par la mise en place d'un ensemble de conditions nécessaires pour attirer de nouvelles activités créatrices d'emplois compatibles avec les principes du développement durable : aménagement de zones d'activités, formation professionnelle, actions sur le tourisme, conditions fiscales sociales attractives et limitées géographiquement, marketing territorial.

L'action 1.1 de l'axe 1 du projet de territoire insiste ainsi sur la nécessité de « développer des zones d'activités et créer les conditions fiscales, sociales et environnementales pour l'accueil de nouvelles entreprises. Afin d'attirer des entreprises et activités créatrices d'emploi, en priorité sur le périmètre de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, il convient tout d'abord de développer des zones d'activités permettant de les accueillir, dans une logique d'excellence écologique. Plusieurs projets sont engagés, au premier rang desquels la création du parc d'activités EcoRhena, projet phare du SMO, qui offre l'opportunité de réaliser une opération exemplaire en matière d'écologie industrielle et territoriale au plan national et européen. »

Avec la création prévisionnelle de 1.000 emplois et l'extension du Port Rhénan, l'aménagement de la zone d'activités EcoRhena correspond à la première des ambitions du projet de territoire et sa réalisation se trouve au cœur de ce dernier : les terrains du SMO ont le double avantage d'être en capacité d'accueillir ce millier d'emploi et de disposer d'une bonne desserte routière et fluviale. La proximité des zones d'habitation existantes et des projets d'extensions des zones habitables du PLUI facilitement l'utilisation de modes de transports doux et collectifs. Cette zone disposera d'une infrastructure de mise agricole et facilitera le transport des récoltes par la voie fluviale.

« Une opération essentielle pour compenser les pertes d'emplois entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire »

7.1.2. La concurrence avec les zones d'activités disponibles

Les autres zones d'activités disponibles au sein de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ne correspondent pas à l'ambition d'accueillir des activités internationalement mobiles. Leur surface totale est faible, et chacune de ces zones n'offre que des disponibilités foncières limitées.

De même, les zones situées dans le voisinage de la communauté de communes, dans le centre Haut-Rhin, ne permettent pas l'accueil de grandes entreprises exogènes :

- Ensisheim : Parc d'activités de la plaine d'Alsace : 6,7 ha immédiatement disponible + 20 ha à court terme (archéologie à réaliser) ;
- Meyenheim : Zone artisanale du Grunfeld : 2 ha disponibles ;
- Niederentzen : Zone d'activités La Chapelle 2 ha disponibles ;
- Niederhergheim : plus de disponibilité.

« La réalisation de la zone d'activités EcoRhena apparait comme la seule alternative susceptible de permettre l'accueil d'entreprises exogènes et notamment de relocaliser en France des activités essentielles dans le domaine de la santé, du numérique ou de la transition écologique. »

7. JUSTIFICATIONS

7.1.3. L'absence de zones portuaires équivalentes

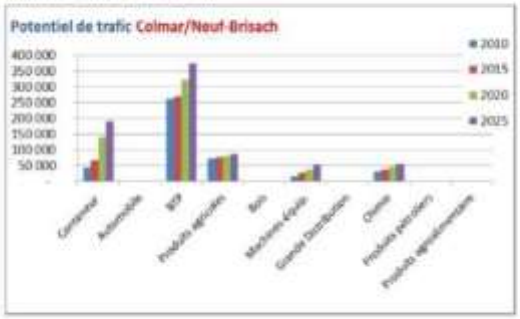
La réalisation de l'extension du Port Rhénan correspond à la mise en œuvre du schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin. L'analyse menée dans le cadre de ce schéma reposait sur :

- la situation des différentes filières de marchés sur un périmètre qui englobe, outre l'Alsace, le Bade-Wurtemberg et la région bâloise ;
- un diagnostic des ports ;
- une prospective des flux à l'horizon 2025, ventilée par filière et par port ;
- une identification des conditions de réalisation des perspectives de trafics.

Le développement du Port Rhénan se situe ainsi en complémentarité de celui des autres ports du bassin du Rhin :

- Le développement de la plateforme colis lourds est une option stratégique compte tenu choix du site de transbordement des colis lourds (General Electric : le port Rhénan a été choisi de préférence à celui d'Ottmarsheim. Ce choix permet d'éviter l'utilisation des voies routières jusqu'à Strasbourg ou Lauterbourg ;
- Le développement des zones dédiées aux emballeurs est complémentaire de celui prévu à Ottmarsheim (sur reste d'une emprise limitée (moins de 24 ha). Il s'inscrit dans la volonté d'encourager les entreprises à l'utilisation de la voie d'eau en leur offrant des possibilités d'implantation à proximité immédiate de cette dernière ;
- Plus au sud, le développement de Village Neuf Huningue vise à permettre le transfert d'une des activités du port de Bale, objectif que le Port Rhénan ne permet pas d'atteindre.

L'extension du Port Rhénan dans la zone d'activités EcoRhena permettra d'atteindre les hypothèses de développement prévues par le schéma (bonnes).



« Le développement du Port Rhénan se situe en complémentarité de celui des autres ports du bassin du Rhin. »

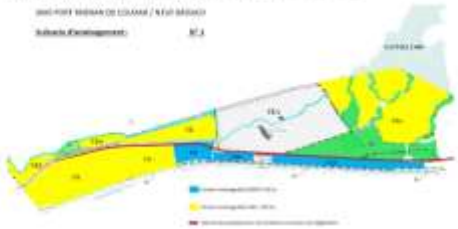
7. JUSTIFICATIONS

7.2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DU PERIMETRE RETENU

La solution proposée a été envisagée après examen de plusieurs scénarios. Le périmètre de 223 ha susceptible d'être urbanisé a fait en effet l'objet de plusieurs études complémentaires afin de caractériser l'état initial de la zone (sols, topographie, accès, environnement, biodiversité…). Ces études ont permis d'étudier la faisabilité technique de trois scénarios d'aménagement.

7.2.1. Scénario 1 : aménagement de 223 ha (193 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP)

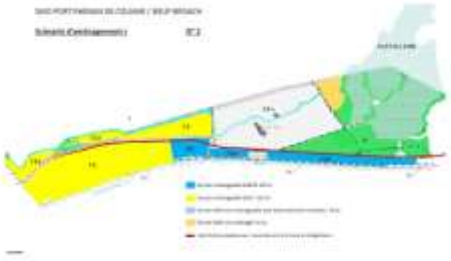
Ce scénario constitue le scénario maximal réglementaire permis par les PLU en cours. L'intégralité des zones UE y aurait été aménagée. La forêt de Helleren est plus difficile à aménager en raison de la présence de plusieurs cours d'eau et zones humides, elle était conservée en zone Naturelle dans ce scénario.



7.2.2. Scénario 2 : aménagement de 142 ha (112 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP)

Ce scénario retient une hypothèse d'urbanisation plus réduite :

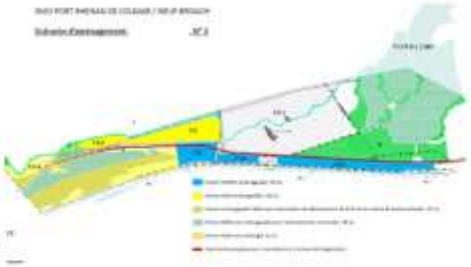
- Déduction de l'emprise de la forêt de Helleren, qui présente le patrimoine naturel le plus important (armaie-frênaie exploitée en partie mais qui dérive naturellement vers des habitats plus matures pour les parties non exploitées, proposant des habitats intéressants et rares localement) – 70 ha ;
- Déduction de parcelles agricoles au Sud de la forêt de Helleren – 11 ha (aménagements trop coûteux pour le raccordement aux réseaux et voiries si la forêt de Helleren n'est pas aménagée).



7.2.3. Scénario 3 : aménagement de 119 ha (89 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP)

Le troisième scénario sert de base au projet proposé :

- Ce scénario reprend les déductions du scénario 2 ;
- Déduction en plus de 50 % de la surface de forêt de Balgau - 25 ha afin d'alléger le défrichement. Cette forêt n'est pas exploitée et propose des habitats forestiers riches en bois morts et arbres à cavités. Ces habitats de peupleraie et de chênaie-ifilaie portent un enjeu écologique fort et difficilement compensable.



7. JUSTIFICATIONS

7.2.4. Méthode de choix et évolution de la solution retenue

Afin de définir le projet le moins impactant possible pour l'environnement, une démarche itérative de conception du projet a été menée conjointement par les différents acteurs. Une analyse des impacts du projet et des effets de cette démarche, en particulier sur l'environnement, a été réalisée.

Cette analyse se fonde sur les principaux aspects socio-économiques et environnementaux, identifiés comme enjeux dans l'état initial de l'environnement :

- Aspects socio-économiques : urbanisme, habitat, activités, patrimoine culturel, veine / réseaux / servitudes, nuisances sonores et atmosphériques.
- Aspects environnementaux : milieu naturel et paysage, hydrologie, géologie, hydrogéologie, risques naturels.

Une solution privilégiée parmi trois scénarios

- Scénario 1 : 223 hectares
- Scénario 2 : 142 hectares
- Scénario 3 : 119 hectares

7.2.5. Synthèse des effets des solutions envisagées

Critères	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Milieu naturel	223ha pris sur milieux naturels dont environ 100ha sur ZNIEFF de type 1. Proximité immédiate de zones Natura 2000	108ha pris sur milieux naturels, pour moitié en ZNIEFF de type 1	71ha pris sur milieux naturels, 13ha en ZNIEFF de type 1.
Gestion de l'eau	Imperméabilisation très importante, besoin d'infrastructures conséquentes de gestion de l'eau, notamment dans la forêt de Helleren (de présence de plus eaux humides)	Imperméabilisation très importante, besoin d'infrastructures conséquentes de gestion de l'eau	Imperméabilisation réduite, meilleure possibilité de gestion des eaux de manière isolée par des infrastructures légères
Patrimoine et archéologie	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire
Vélo	Nécessité de créer de nombreux réseaux sur des grands linéaires (Muraces, à ses réseaux importants dans la forêt de Helleren notamment) nécessité d'ouvrage de franchissement des nouveaux	Nécessité de créer de nombreux réseaux sur des grands linéaires, possibilité de conserver RD52 comme artère principale avec nouveaux carrefours à prévoir	Utilisation de la RD52 comme artère principale avec un nombre limité de voiries secondaires. Création de réseaux groupés le long de la RD52
Développement des activités	223 ha de zone industrielle et 2612000m² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	142 ha de zone industrielle et 1680000m² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	119 ha de zone industrielle et 1418000m² à bâtir permettant l'accueil de 1000 emplois industriels et
Risques technologiques	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim.
Paysage	Modification importante du paysage par le défrichement de grande surfaces boisées et l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés	Modification importante du paysage par le défrichement de grande surfaces boisées et l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés. Préservation de la forêt de Helleren	Modification du paysage par l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés. Peu de défrichements
Agriculture	Retrait d'environ 120ha de terres agricoles	Retrait d'environ 80ha de terres agricoles	Retrait d'environ 60ha de terres agricoles

7.2.6. Choix du périmètre retenu

A l'issue de la présente analyse multicritère des trois variantes envisagées et au regard de l'ensemble des contraintes socio-économiques et de la prise en compte des sensibilités environnementales, le scénario 3, qui présente le plus d'intérêts et de potentialités tout en exerçant une moindre emprise sur les habitats naturels les plus

7. JUSTIFICATIONS

sensibles, a été retenue. En effet, cette solution répond avec efficacité aux objectifs définis pour le présent projet, qui vise à développer l'activité tout en satisfaisant les objectifs initiaux en matière de démarche industrielle durable et de préservation de la biodiversité :

- Les principales zones d'enjeu écologique sont épargnées par cette solution. Les forêts de Hellenen et de Balgau sont très peu impactées fonctionnement par cette version du projet, ce qui évite un important défrichement ;
- Ce scénario permet également de s'éloigner de la zone Natura 2000 et donc de limiter les impacts sur ses habitats. Il permet de préserver des habitats forestiers de intérêt-élevé ainsi que des peuplements anciennes ;
- Cette réduction des surfaces aménagées réduit aussi le besoin de gestion des eaux pluviales, tout en préservant l'ambition du maître d'ouvrage en termes d'activité et de nombre d'emplois ;
- La localisation des terrains à aménager est également satisfaisante : elle permet l'accès à la voie d'eau et la desserte par la RD 52. Les secteurs à aménager sont groupés, ce qui facilite l'organisation des mobilités, des réseaux et la gestion des eaux ;
- L'impact paysager est limité. Notons que le paysage actuel est déjà très anthropisé (Grand canal d'Alsace, grandes cultures, nombreuses lignes à haute tension, zone industrielle Koechlin, RD 52). Il n'y a donc pas d'enjeu fort sur ce paysage.

7.2.7. L'EVOLUTION DU SCENARIO PRIVILEGIE

Des inventaires faune-flore réalisés en 2018-2019 par les bureaux BEE-ING et CLIMAT ont montré la présence de plusieurs espèces animales et végétales protégées, conduisant au choix d'un scénario 3 diminué de quelques parcelles. La superficie aménageable retenue est :

- Environ 25,83 ha pour la partie SEMOP, destinée au futur concessionnaire portuaire,
- Environ 56,23 ha pour la partie SMO, destinée à l'implantation de PME et de grandes industries, qui fait l'objet du dossier de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté).

Par rapport au scénario 3, on note les différences suivantes :

- Le secteur de Balgau ne sera pas intégralement bâti et 7hectares supplémentaire de terre agricole sera conservé. Cela réduit à 40 ha la surface agricole impactée (dont 4,5ha de zone A du PLUi).
- Abandon de l'aménagement des parcelles les plus au Sud le long du canal dans la forêt de Balgau. Ce secteur porte en effet l'essentiel des habitats d'enjeu très forts, forts et moyens du site de projet. On y trouve une diversité d'habitats forestiers mais également des milieux humides ou semi-ouverts. Une mare accueillant le pélobate brun est également évitée par cette solution.
- Abandon de l'aménagement de la parcelle entre le Muhlbach et la RD52 à hauteur du carrefour d'accès à Nambsheim. Cette parcelle est un maillon important de la continuité écologique du long du Muhlbach. Elle est principalement constituée de friches résentes (ourlets, roisiers) mais également d'une amorce frênaie qui constitue une ripisylve caractéristique du Muhlbach.
- Un site forestier classé d'enjeu fort à très faible sera aménagé au Sud du site, en contact avec la zone Koechlin. Ce triangle de forêt est coupé du reste de la forêt de Balgau par la RD52. Une autorisation de défrichement sera réalisée. Une bande de 15m sera conservée le long de la RD52.
- Agrandissement au Sud du rond-point de la zone aménagée entre la RD 52 et le canal. Cette zone sera finalement utilisée par le SMO et non par la SEMOP. Ces parcelles sont essentiellement agricoles, une roisinaie spontanée est située sur ce secteur. D'autres habitats forestiers d'enjeu moyen seront détruits.

- Préservation d'un zone tampon de 30 m le long de la rivière Muhlbach pour renforcer la continuité écologique le long de cette rivière en élargissant la ripisylve.
- Le choix de ce scénario constitue une première démarche d'Ecologie Industrielle et territoriale.

Le scénario privilégié : l'aménagement de 82 hectares

7.3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME ET REGLEMENTAIRE

7.3.1. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Pays Rhin-Brisach

Le PLUi de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach a été arrêté le 28 octobre 2019 et arrêté une seconde fois à l'identique le 10 février 2020. Jusqu'à son approbation, les documents d'urbanisme (POS et PLU) restent applicables pendant toute la période d'élaboration du PLUi jusqu'à son approbation.

Une enquête publique a été ouverte le 11 septembre 2020, jusqu'au 12 octobre 2020.

La première priorité du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi de la CCPRB est de préserver et adapter les équipements industrialo-portuaires et énergétiques locaux aux besoins et aux contextes présents et à venir. Pour cela, le maintien d'une offre foncière conséquente doit permettre l'implantation d'activités industrielles. Cette offre est répartie sur deux zones dont EcoRhena. Ce choix vise à valoriser la desserte fluviale et l'équipement portuaire afin d'exercer au mieux ce qui restera une vocation prioritaire du Pays Rhin-Brisach au profit de l'ensemble du bassin d'activités colmarien.

De même, les 400 ha de terrains mis à la disposition du SMO seront principalement inscrits en zone mixte industrie et logistique Uxf et 2AUxf dans le PLUi de la CCPRB.

Enfin, une autre priorité du PADD est de valoriser la possibilité de transport fluvial, qui est un atout majeur du territoire. La zone d'activités EcoRhena, située au bord du Grand Canal d'Alsace, a vocation à accueillir des activités en lien avec le transport fluvial.

7. JUSTIFICATIONS

7.3.2. Le SCOT Colmar-Rhin-Vosges

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Colmar Rhin Vosges met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. Ces zones doivent disposer d'une desserte routière adaptée et être dimensionnées en fonction des besoins locaux. Le développement agricole est également une priorité évoquée dans le SCOT. La localisation de ces activités doit permettre de favoriser l'utilisation de moyens de transports plus vertueux afin de satisfaire aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

7.3.3. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), outil de mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue (TVB) régionale, a été adopté en Alsace le 22 décembre 2014. Ce plan régional identifie les Réservoirs de Biodiversité (RB) et les corridors écologiques (C) d'intérêt régional, existants ou à renforcer (voire à reconstituer ou à créer) pour permettre à la biodiversité de se maintenir, de se développer et de se déplacer (quotidiennement, annuellement, etc.). A l'échelle des espaces étudiés, les éléments du SRCE comptent :

- 2 Réservoirs de Biodiversité d'importance régionale (RB47 et RB70) ;
- 6 Corridors Ecologiques (C) dont 1 « corridor Castor » ;
- 1 corridor majeur d'intérêt national, voire international.

Le choix des surfaces aménagées et les propositions d'aménagement respectent les objectifs fixés par le SRCE.

7.3.4. Le SRADDET Grand Est Territoires

La zone EcoRhena s'inscrit dans les principes du SRADDET, notamment au cœur du diagnostic territorial :

- Environnement diversifié et richesse fragile
- Biodiversité sans frontières
- Situation socioéconomique marquée par le transfrontalier
- Profil énergétique en transition

Son aménagement se doit d'être cohérent avec plusieurs des 30 objectifs de Grand Est Territoires :

- Objectif 1 Devenir une région à énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050
- Objectif 3 Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises et accompagner l'économie verte
- Objectif 4 Développer les énergies renouvelables pour diversifier le mix énergétique
- Objectif 5 Optimiser et adapter les réseaux de transport d'énergie
- Objectif 6 Protéger et valoriser le patrimoine naturel, la fonctionnalité des milieux et les paysages
- Objectif 7 Préserver et reconquérir la trame verte et bleue
- Objectif 11 Économiser le foncier naturel, agricole et forestier
- Objectif 12 Généraliser l'urbanisme durable pour des territoires attractifs et résilients
- Objectif 13 Développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien
- Objectif 19 Gommer les frontières et ouvrir le Grand Est à 360°

7. JUSTIFICATIONS

- Objectif 20 Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale

Il doit enfin respecter plusieurs des 30 règles du SRADDET :

- Règle n°2 Intégrer les enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement, la construction et la rénovation
- Règle n°7 Décliner localement la trame verte et bleue
- Règle n°8 Préserver et restaurer la trame verte et bleue
- Règle n°9 Préserver les zones humides
- Règle n°10 Sobriété foncière
- Règle n°25 Limiter l'imperméabilisation des sols
- Règle n°29 Renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodale

7.4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTIONS DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Le projet intègre un ensemble de mesures permettant de limiter les impacts sur le milieu physique, notamment en termes d'assainissement et de pollution.

7. JUSTIFICATIONS

Il s'accompagne également de mesures d'intégration paysagère.

7.5. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

Le projet intègre une séquence « Eviter Réduire Compenser » qui se veut exemplaire, traduisant ainsi l'importance que le SMO attache à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement. La réalisation préalable d'une étude écologique sur l'intégralité du domaine foncier du SMO a permis de connaître l'intérêt écologique des différents espaces.

7.5.1. Eviter

La propriété foncière est de 400 ha, seuls 82 ha seraient aménagés. Ce ratio de 1 ha aménagé pour 4 ha évités permettrait d'aménager les zones porteuses des enjeux écologiques les plus faibles et donc de préserver les habitats naturels les plus intéressants. Cela permettrait notamment d'éviter les aménagements dans les forêts de Herlheim et de Balgau.

7.5.2. Réduire

L'aménageur chercherait à favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur la zone d'activités EcoRhena. Les aménagements pour les modes doux sont nombreux et une offre en transport en commun serait utilisée. Ce souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'appliquerait également pour le transport de marchandises qui privilégierait le mode fluvial.

L'implantation du site le long de la RD 52 permet de réduire les besoins en voirie et donc l'artificialisation des sols. De même, le traitement des eaux pluviales serait réalisé par des noues d'infiltration végétalisées, ce qui réduit également l'artificialisation.

Le projet assurera une intégration urbaine et paysagère avec des prescriptions au niveau des lots et des aménagements des espaces publics adaptés (formes urbaines, plantations, alignements d'arbres...).

7.5.3. Compenser

Sur la propriété foncière du SMO, plusieurs sites ayant un intérêt écologique fort sont dégradés, notamment au niveau des forêts d'Herlheim et de Balgau. Ces sites pourraient faire l'objet de compensation pour renforcer leur potentiel écologique. Les mesures de compensation écologiques sont en cours de définition pour assurer l'absence de perte nette, voire le gain de biodiversité.

La continuité écologique du Muhlbach, identifiée dans les SRCE Grand Est comme dégradée par endroit serait restaurée le long des secteurs du projet en réservant une bande plantée de 30 m en bordure de rivière ainsi que des aménagements paysagers adaptés (plantations...).

Des sols pollués ont également été identifiés en dehors des zones d'aménagement. Ils seront remis en état dans le cadre du projet pour garantir la compatibilité des usages avec le projet mais aussi une amélioration de l'existant pour garantir la non dissémination de cette pollution (dans les sols, dans l'eau, dans l'air...).

Un projet justifié au regard :

DE LA CREATION D'EMPLOIS ET DE L'ABSENCE DE CONCURRENCE AVEC LES ZONES D'ACTIVITES DISPONIBLES

DU PERIMETRE RETENU

DES DOCUMENTS D'URBANISME ET REGLEMENTAIRE

DE LA REDUCTIONS DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

DE LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

8. LES PROCHAINES ÉTAPES

1. À l'issue de la concertation publique, le SMO arrêtera le bilan de la concertation publique et pourra, simultanément, approuver le Dossier de création de la ZAC.
Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée.

2. Sur la base des enseignements recueillis pendant la phase de concertation, le projet de ZAC pourra être modifié pour tenir compte des observations formulées pendant la concertation, dès lors que ces modifications n'affectent ni la nature, ni les options essentielles de l'opération d'aménagement envisagée.

3. Une fois le Dossier de création approuvée par le SMO, il sera transmis pour approbation à la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, autorité compétente pour créer la ZAC, et pour avis notamment aux communes concernées et à l'État.

4. L'ensemble des avis émis et des réponses apportées par le SMO sera mis à disposition du public sur internet.

5. A la suite de cette mise à disposition, la Communauté de Communes pourra créer la ZAC.

SMO du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

1, place de la Gare 68000 Colmar

Contacts :

Yannick SCHWEBEL yannick.schwebel@paysrhinbrisach.fr

Fabrice KRIEGER fabrice.krieger@paysrhinbrisach.fr

François STRUB f.strub@alsace.cci.fr

2- Panneaux de l'exposition à la Ruche

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach

EcoRhena : création d'une zone d'activités et extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach

Exposition publique
15 janvier 2021
15 mars 2021

1

Une concertation publique : Pourquoi ? Comment ?

POURQUOI ?

LE PROJET ECORHENA

- Le projet EcoRhena comprend deux zones
- La première est destinée à l'accueil d'entreprises venant compenser les pertes d'emplois et de ressources entrainée par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim et serait aménagée dans le cadre de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), objet de la concertation
- La seconde est destinée à l'extension du Port Rhénan. Elle sera intégrée dans la nouvelle concession portuaire

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- Vous permettre, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis et autorisations requis pour sa mise en œuvre
- Vous permettre de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par le SMO.et contribueront, à approfondir les études afin de préciser toutes les caractéristiques du projet, notamment celles relatives à son insertion environnementale.
- La concertation est conduite conformément aux articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

LE SYNDICAT MIXTE POUR LA GESTION DU PORT RHENAN DE COLMAR NEUF-BRISACH (SMO)

- Le SMO associe la Région Grand Est, Voies Navigables de France, Colmar Agglomération, la Communauté de communes Pays Rhin Brisach et le Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole
- Il a été créé pour reprendre les activités de l'Etablissement Public du Port Rhénan, L'objet du SMO est de gérer, exploiter, aménager et développer le domaine industrialo-portuaire du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach.
- Il est le porteur du projet

COMMENT ?

Avis de concertation :
- Publié dans la presse locale
- Affiché au siège du SMO

Pendant 3 mois:
- du 15 janvier au 15 avril 2021

Dossier de concertation et Registre d'observations mis à disposition :
- au siège de la Communauté de communes Pays-Rhin Brisach
- à La Ruche
- sur le site https://www.registre-dematerialise.fr/2290

Exposition et Permanences à la Ruche
- 22 et 29 janvier
- 11 et 25 février
- 11 et 25 mars
- de 9h et 12h

3 réunions publiques :
- Balgau
- Nambsheim
- Geiswasser

2

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach

Le contexte du projet

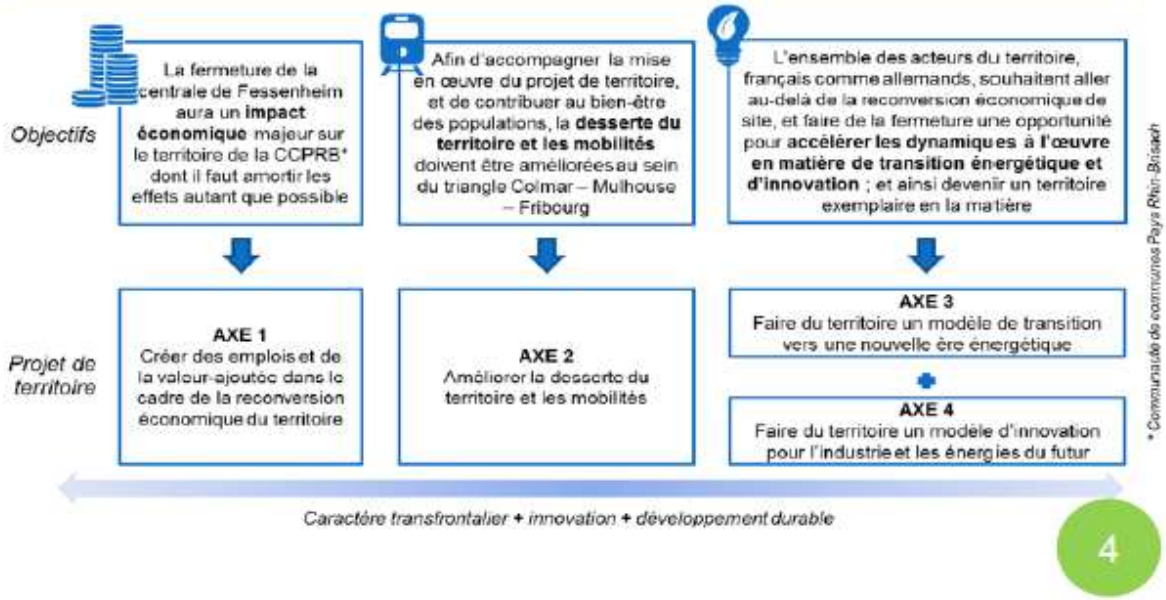
Une opération au cœur du projet de territoire de Fessenheim

UN PROJET VOULU PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

- La centrale nucléaire de Fessenheim a joué depuis 40 ans un rôle important dans l'économie et la vie du territoire. Sa fermeture a conduit à une remise en question profonde du modèle économique, environnemental et social sur lequel le développement du territoire s'est appuyé ces dernières décennies. Le développement d'activités tournées vers l'industrie du futur, l'innovation, les énergies, le tourisme, la culture et l'agriculture, constitue une réelle opportunité pour le Haut-Rhin. C'est ce qui a conduit l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin, la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, Mulhouse Alsace Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, le Land Baden Wurttemberg, le Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, les villes de Freiburg im Breisgau, et de Breisach am Rhein et la Ihr-Industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1er février 2019 : « *Notre ambition commune pour l'avenir du territoire de Fessenheim* »
- Les réflexions collectives ont permis d'acter l'ambition de devenir un territoire de référence à l'échelle européenne en matière d'économie bas carbone, une économie reposant sur des filières d'excellence et d'innovation, créatrices d'emplois et de valeur ajoutée, et permettant d'assurer la réussite de la mutation économique des communes les plus concernées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim.

UNE VISION ARTICULEE AUTOUR DE QUATRE AXES STRATEGIQUES

- Le projet d'avenir du territoire de Fessenheim s'inscrit dans un contexte de transition énergétique mais aussi écologique, marqué par la prise de conscience des enjeux globaux liés à l'évolution du climat et à l'érosion de la biodiversité.



Une opération en cohérence avec l'ensemble des documents de référence

LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

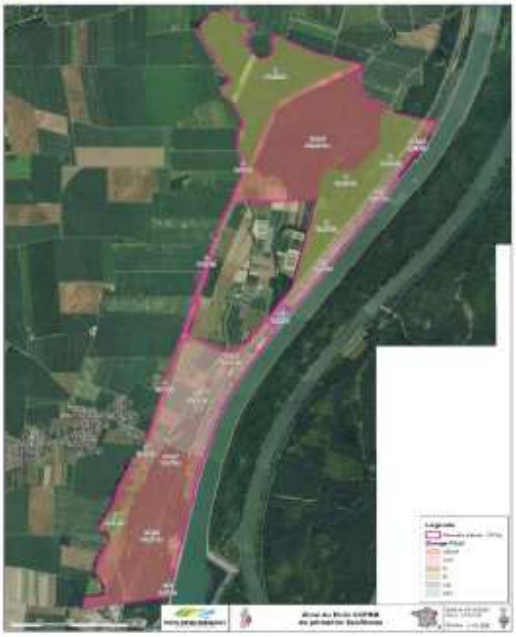
- La première priorité du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est de préserver et adapter les équipements industrialo-portuaires et énergétiques locaux aux besoins et aux contextes présents et à venir.
- De même, les 400 ha de terrains mis à la disposition du SMO seront principalement inscrits en zone mixte industrie et logistique Uxf et 2AUxf dans le PLUi. La zone d'activités EcoRhena, située au bord du Grand Canal d'Alsace, a vocation à accueillir des activités en lien avec le transport fluvial

LE SCOT COLMAR RHIN VOSGES

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Colmar Rhin Vosges met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. Ces zones doivent disposer d'une desserte routière adaptée et être dimensionnées en fonction des besoins locaux

LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Colmar Rhin Vosges met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. La localisation de ces activités doit permettre de favoriser l'utilisation de moyens de transports plus vertueux) .



LE SRADDET GRAND EST TERRITOIRES

- La zone d'activités EcoRhena s'inscrirait dans les principes du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) .

LE SCHEMA DE REFERENCE PORTUAIRE DU BASSIN DU RHIN

- Le schéma de référence portuaire du bassin du Rhin met en avant la très bonne accessibilité du site de Colmar / Neuf-Brisach (adaptée aux transports exceptionnels), ce qui rend pertinente la spécialité colis lourds de cet aménagement. Ce schéma montre l'enjeu régional fort représenté par le développement du port de Colmar / Neuf-Brisach

5

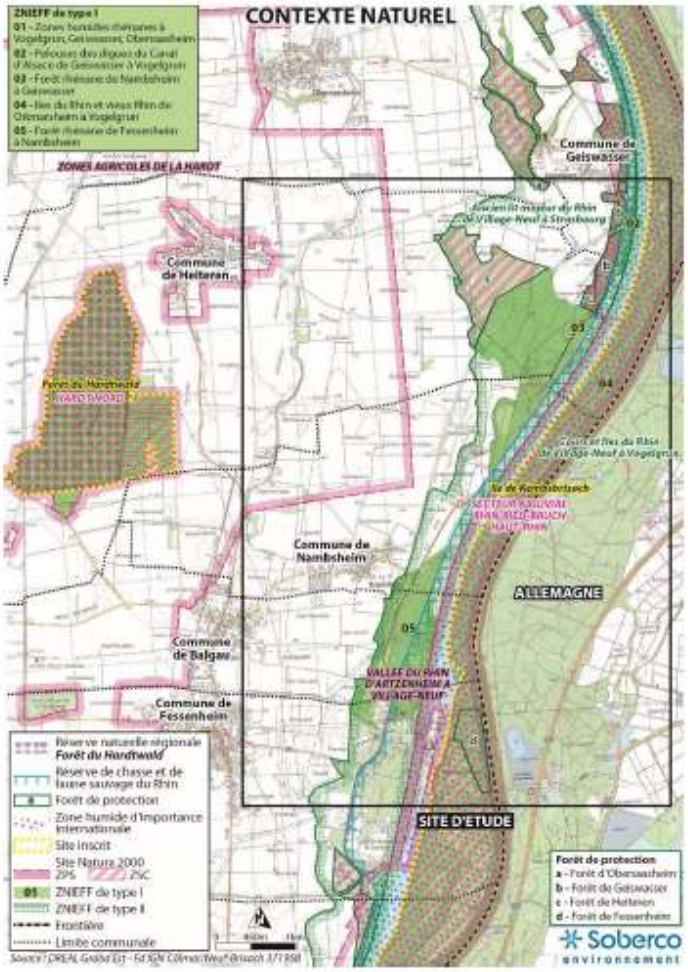
Une opération préservant les grands ensembles écologiques fonctionnels

LES ZONES NATURA 2000

- Au titre de la Directive Oiseaux, la zone Natura 2000 « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » est située à la limite du site de projet et est en partie comprise dans la zone d'étude.
- De même, la zone Natura 2000 « Zones agricoles de la Hardt » se situe à environ 300 m à l'Est du site de projet, et elle est partiellement comprise dans la zone d'étude.
- Au titre de la Directive Habitats, le Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin (FR4202000) est concerné par le projet.
- Le secteur Hardt nord (FR4201813) se trouve à proximité.

LES ZONES NATURELLES D'INTERET FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE

- L'intégralité du site d'étude est compris dans la ZNIEFF de type II Ancien lit majeur du Rhin de Village-Neuf à Strasbourg (420014529).
- Les ZNIEFF de type I présentes sur le site sont :
  - la forêt rhénane de Fessenheim à Nambsheim ;
  - la forêt rhénane de Nambsheim à Geiswasser ;
  - les pelouses des digues du Grand Canal d´Alsace de Geiswasser à Vogelgrun



Une opération respectant les enjeux écologiques du site

FORET DE BALGAU

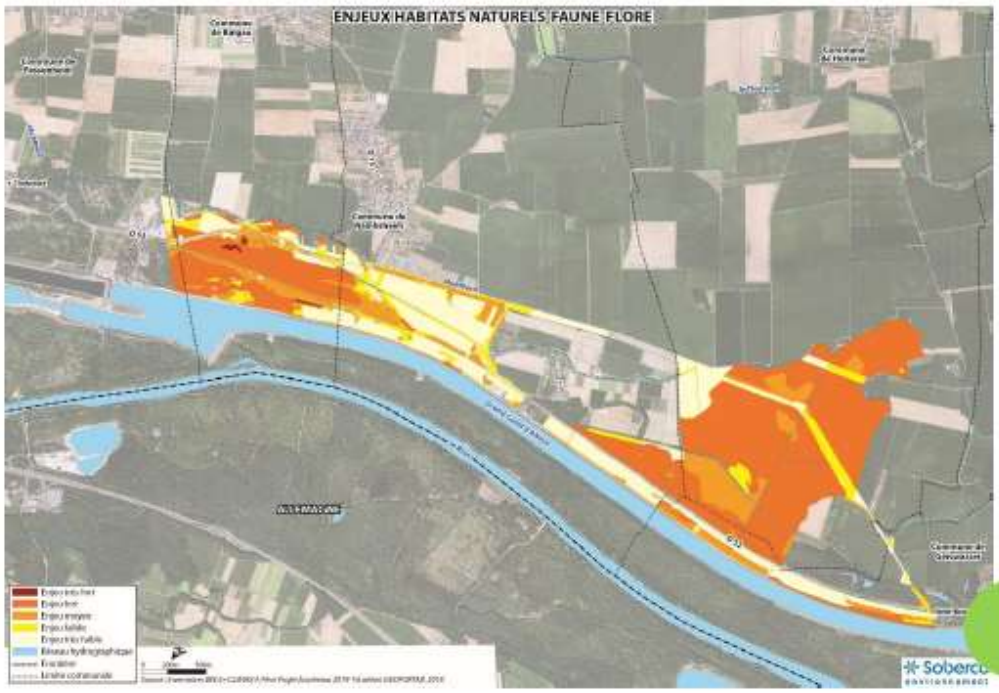
- La partie Sud concentre les valeurs les plus fortes de toute l'aire d'étude. L'annexe hydraulique rhénane (entre la RD52 et le canal) et les deux pelouses à Brome érigé (Sud-Ouest) constitue un enjeu très fort. La quasi-totalité du massif forestier au Sud (chênaie-tillaie, peupleraie noire), aux autres pelouses ouvertes et aux boisements humides le long du Muhlbach constitue un enjeu fort.
- Les secteurs de niveau moyen correspondent à des tronçons du Muhlbach, des lambeaux pelousaires (Sud-Ouest), des prés de fauche connectées à des haies, des fruticées et boisements jeunes à postpionniers.
- Si la partie Sud apparaît à éviter en cas d'aménagement, la partie Nord présente nettement moins d'enjeux car la part des parcelles cultivées y est importante.

BANDE ENTRE RD 52 ET GRAND CANAL D'ALSACE

- Cette zone a été fortement remaniée lors de la construction du Grand Canal d'Alsace. Les valeurs les plus hautes atteignent le niveau « fort » pour des mosaïques de boisements jeunes, des pelouses ouvertes (berges du canal) et des pelouses à Brome érigé. Les espaces non cultivés sont majoritairement d'intérêt moyen.
- Les secteurs à aménager en priorité sont les espaces agricoles avec une attention à porter sur les pelouses ouvertes développées sur les berges du canal lors de l'utilisation de ces berges

FORET DE HEITEREN

- La quasi-totalité de la forêt de Heiteren (frênaie-ormaie) a été jugée d'intérêt fort. Le même niveau est attribué à la partie Est où se développent des peuplements sur sols plus secs (chênaie-tillaie, fruticées, bétulaies, etc.) et des pelouses intraforestières.



7

Une opération complémentaire des zones existantes

LES FONDEMENTS DE L'OPERATION

- La réalisation du projet correspond à la volonté de compenser les conséquences de la fermeture du CNPE sur l'activité locale, en créant au moins autant de nouveaux emplois que ceux perdus, et en permettant aux acteurs directement concernés de se reconvertir. Cette volonté se traduit par la mise en place d'un ensemble de conditions nécessaires pour attirer de nouvelles activités créatrices d'emplois compatibles avec le développement durable

LA COMPLEMENTARITE AVEC LES ZONES D'ACTIVITES DISPONIBLES

- Les autres zones d'activités disponibles au sein de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ne correspondent pas à l'ambition d'accueillir des activités internationalement mobiles. Leur surface totale est faible, et chacune de ces zones n'offre que des disponibilités foncières limitées.
- De même, les zones situées dans le voisinage de la communauté de communes, dans le centre Haut-Rhin, ne permettent pas l'accueil de grandes entreprises exogènes

L'ABSENCE DE ZONES PORUTAIRES EQUIVALENTES

- La réalisation de l'extension du Port Rhénan correspondrait à la mise en œuvre du schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin.
- Le développement du Port Rhénan se situe ainsi en complémentarité de celui des autres ports du bassin du Rhin. Le développement de la plateforme colis lourds est une option stratégique compte tenu choix du site de transbordement des colis lourds General Electric : le port Rhénan a été choisi de préférence à celui d'Ottmarsheim. Le développement des zones dédiées aux amodiations est complémentaire de celui prévu à Ottmarsheim qui reste d'une emprise limitée (moins de 24 ha). Il s'inscrit dans la volonté d'encourager les entreprises à l'utilisation de la voie d'eau en leur offrant des possibilités d'implantation à proximité immédiate de cette dernière ; Plus au sud, le développement de Village Neuf Huningue vise à permettre le transfert d'une des activités du port de Bale, objectif que le Port Rhénan ne permet pas d'atteindre

La réalisation de la zone EcoRhena apparait comme la seule alternative susceptible de relocaliser en France des activités essentielles dans le domaine de la santé, du numérique ou de la transition écologique

8

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach

Le projet

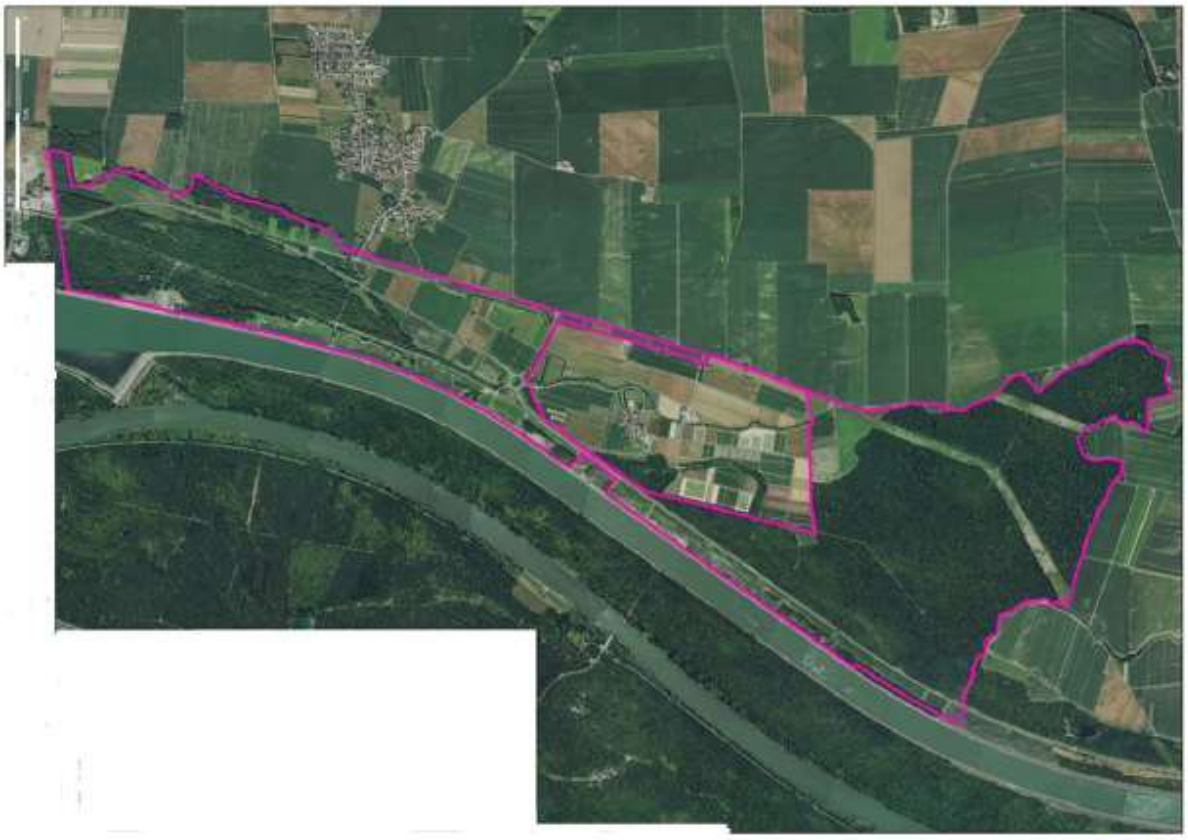
Le point de départ du projet : un périmètre initial de 400 hectares

UNE HISTOIRE DE PRES DE 50 ANS

- Dès les années 1970, l'Etablissement Public du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach, auquel se substitue le SMO, a acquis progressivement 503 ha dans les communes de Balgau, Nambsheim, Heiteren et Geiswasser
- 100 ha ont été vendus

UN PERIMETRE CESSIBLE DE 400 HECTARES

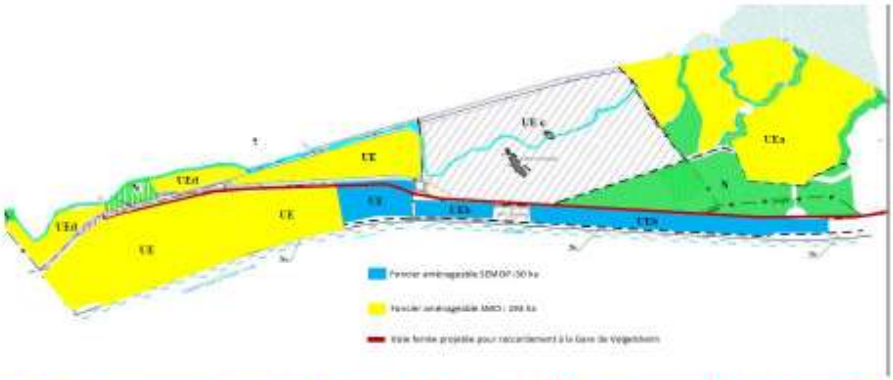
- 179 ha ont été identifiés comme des zones naturelles non valorisables (dont Zone Natura 2000 : 66,50 ha)
- Il restait environ 223 ha de terrains à commercialiser dont 129 ha soumis à autorisation de défrichement



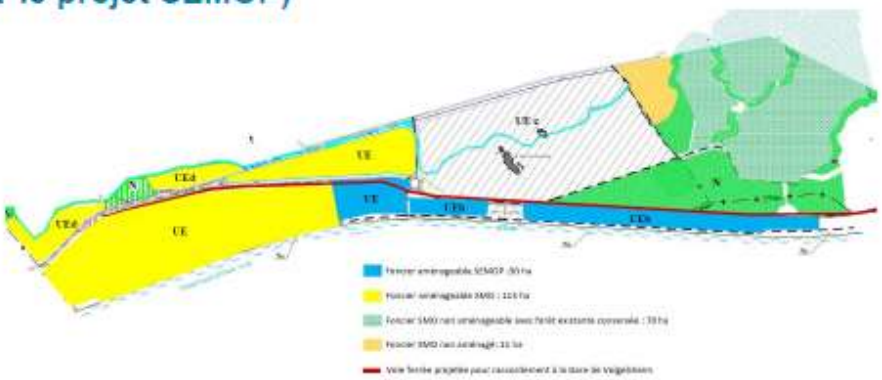
10

Trois scénarios : de 223 hectares à 119 hectares

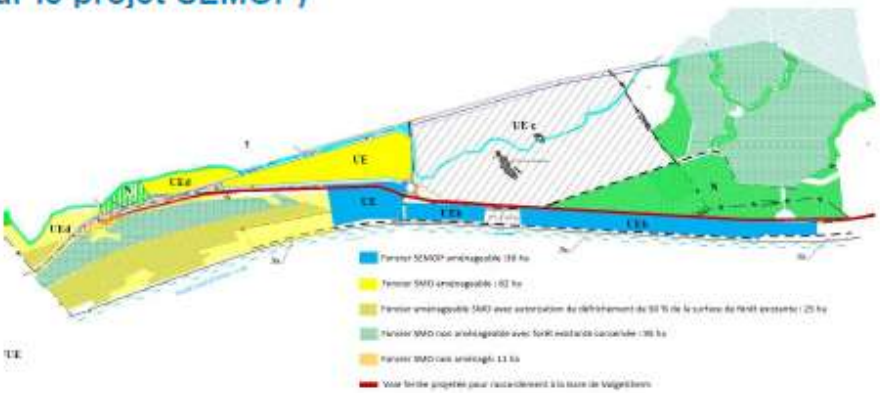
Scénario 1 : aménagement de 223 ha (193 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)



Scénario 2 : aménagement de 142 ha (112 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)



Scénario 3 : aménagement de 119 ha (89 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)



11

Le scénario privilégié : scénario 3

Critères de comparaison	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Milieu naturel	173ha pris sur milieux naturels dont environ 100ha sur ZNIEFF de type 1. Proximité immédiate de zones Natura 2000	100ha pris sur milieux naturels, pour moitié en ZNIEFF de type 1.	77ha pris sur milieux naturels. 13ha en ZNIEFF de type 1.
Gestion de l'eau	Imperméabilisation très importante, besoin d'infrastructures conséquentes de gestion de l'eau, notamment dans la forêt de Heiteren car présence de plusieurs ruisseaux.	Imperméabilisation très importante, besoin d'infrastructures conséquentes de gestion de l'eau	Imperméabilisation réduite, meilleure possibilité de gestion des eaux de manière locale par des infrastructures légères.
Patrimoine et archéologie	Pas de site patrimonial ou archéologique impacté	Pas de site patrimonial ou archéologique impacté	Pas de site patrimonial ou archéologique impacté
VRD	Nécessité de créer de nombreux réseaux sur des grands linéaires. Obstacles à ces réseaux importants dans la forêt de Heiteren notamment avec la nécessité d'ouvrages de franchissement des réseaux	Nécessité de créer de nombreux réseaux sur des grands linéaires, possibilité de conserver RD52 comme artère principale mais nouveaux carrefours à prévoir	Utilisation de la RD52 comme artère principale avec un nombre limité de voiries secondaires. Création de réseaux groupés le long de la RD52
Développement des activités	223 ha de zone industrielle et 592000m² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	143 ha de zone industrielle et 568000m² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	119 ha de zone industrielle et 478000m² à bâtir permettant l'accueil de 1000 emplois industriels.
Risques technologiques	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim.	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim.	Projet situé pour partie dans le rayon de 5km et pour l'autre dans le rayon de 20km réglementé par le PPI du CNPE de Fessenheim.
Paysage	Modification importante du paysage par le défrichement de grande surfaces boisées et l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés.	Modification importante du paysage par le défrichement de grande surfaces boisées et l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés. Préservation de la forêt de Heiteren	Modification du paysage par l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés. Peu de défrichements
Agriculture	Retrait d'environ 53ha de terres agricoles dont 47 sont en zone UE ou 2AU du PLU	Retrait d'environ 42ha de terres agricoles dont 36 sont en zone UE ou 2AU du PLU	Retrait d'environ 42ha de terres agricoles dont 36 sont en zone UE ou 2AU du PLU

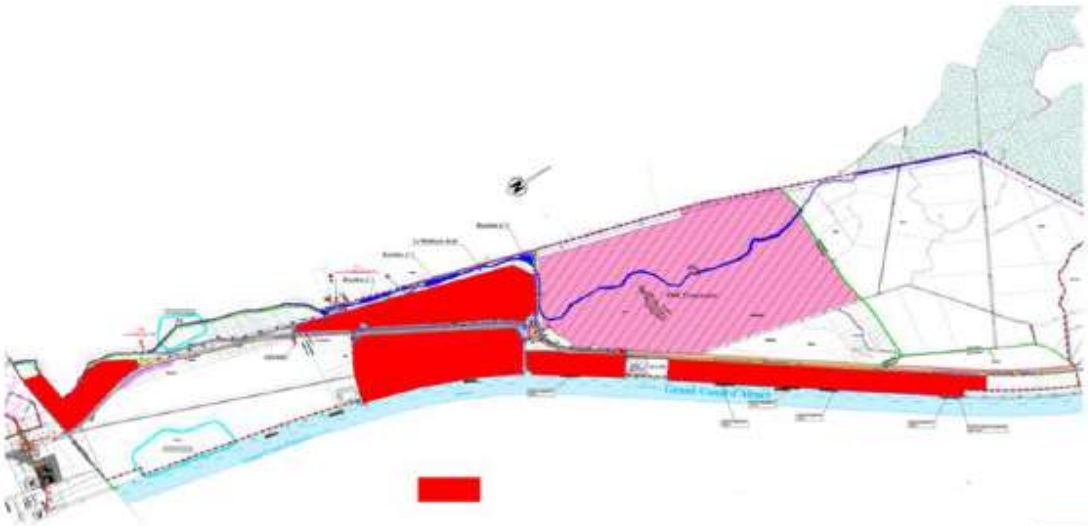
LES ATOUTS DU SCENARIO 3 (89 ha ZAC + 30 ha SEMOP)

- Épargner les principales zones d'enjeu écologique : les forêts de Heiteren et de Balgau seraient très peu impactées foncièrement par cette version du projet , ce qui éviterait un important défrichement.
- Éloigner le projet de la zone Natura 2000 et donc limiter les impacts directs sur ces habitats. Ce scénario permettrait de préserver des habitats forestiers de chênaie-tillaie ainsi que des peupleraies anciennes.
- Réduction des surfaces aménagées et donc réduction du besoin de gestion des eaux pluviales, tout en préservant l'ambition du maitre d'ouvrage en termes d'activité et de nombre d'emplois.
- Accès à la voie d'eau et la desserte par la RD52. Les secteurs à aménager seraient groupés, ce qui facilite l'organisation des mobilités, des réseaux et la gestion des eaux.
- Limitation de l'impact paysager. Le paysage actuel est déjà très anthropisé (canal du Rhin, grandes cultures, nombreuses lignes à haute tension, zone Industrielle Koechlin). Il n'y aurait donc pas d'enjeu fort sur ce paysage

12

L'évolution du scénario 3 : le passage de 119 ha à 82 ha

- Abandon de l'aménagement des parcelles les plus au Sud le long du canal dans la forêt de Balgau. Ce secteur porte en effet l'essentiel des habitats d'enjeu très forts, forts et moyens du site de projet. On y trouve une diversité d'habitats forestiers mais également des milieux humides ou semi-ouverts. Une mare accueillant le pélobate brun est également évitée par cette solution.
- Abandon de l'aménagement de la parcelle entre le Muhlbach et la RD52 à hauteur du carrefour d'accès à Nambsheim. Cette parcelle est un maillon important de la continuité écologique du long du Muhlbach. Elle est principalement constituée de friches récentes (solidage, robiniers) mais également d'une ormaie-frênaie qui constitue une ripisylve caractéristique du Muhlbach.
- Un site forestier classé d'enjeu moyen à très faible serait aménagé au Sud du site, en contact avec la zone Koechlin. Ce triangle de forêt est coupé du reste de la forêt de Balgau par la RD52. Une autorisation de défrichement sera réalisée. Une bande de 15m sera conservée le long de la RD52.
- Agrandissement au Sud du rond-point de la zone aménagée entre la RD 52 et le canal. Cette zone serait utilisée par le SMO et non par la SEMOP. Ces parcelles sont essentiellement agricoles, une robinieraie spontanée est située sur ce secteur. D'autres habitats forestiers d'enjeu moyen seraient détruits.
- Préservation d'un zone tampon de 30 m le long de la rivière Muhlbach pour renforcer la continuité écologique le long de cette rivière en élargissant la ripisylve.
- Conservation de 1,5ha agricole supplémentaire (42ha à 40.5ha agricoles supprimés, dont seulement 4 hors zone urbanisable dans la PLUi)



13

Les objectifs du projet : permettre la création de nouveaux emplois et de nouvelles ressources fiscales

CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR COMPENSER LES PERTES D'EMPLOIS ET DE RESSOURCES FISCALES

- La zone d'activités EcoRhena serait au cœur du projet pour compenser la perte d'emploi après la fermeture du la centrale nucléaire de Fessenheim. Les nouvelles entreprises et les activités portuaires à proximité seraient des leviers majeurs pour permettre de compenser la perte d'emplois et des ressources fiscales entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim.

DÉVELOPPER UNE ZONE D'ATTRACTIVITÉ D'ENTREPRISES INTERNATIONALES

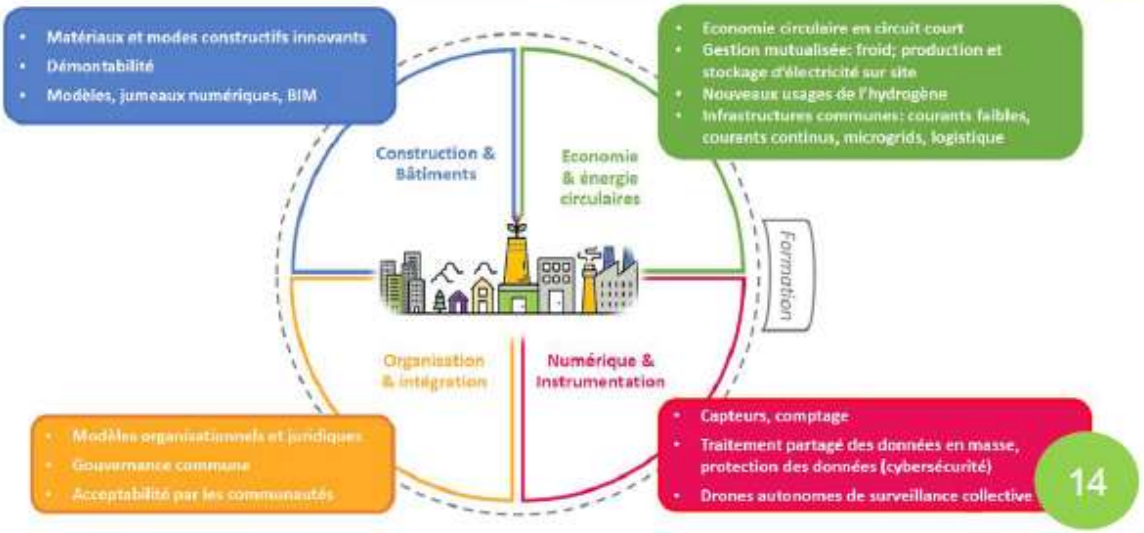
- La localisation géographique de la zone en ferait un site privilégié pour la relocalisation en France d'activités de production industrielles aujourd'hui implantées en dehors d'Europe.
- La zone d'activités EcoRhena se voudrait dès l'origine une zone binationale.

FACILITER LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU PORT RHENAN

- La réalisation de la zone d'activités EcoRhena contribuerait directement à la mise en œuvre de la stratégie de développement du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach.

FAIRE DE LA ZONE UN MODELE DE « ZONE D'ACTIVITES DU FUTUR »

- Le projet de zone d'activités EcoRhena ambitionne, en accueillant des activités de production dans des domaines tels que la santé, la transition énergétique, le numérique, de favoriser l'émergence et le développement de solutions innovantes, avec notamment un focus sur tous les volets liés à l'usage du numérique dans la conception et la vie d'une Zone d'Activités. Le positionnement du hub serait ainsi structuré autour de 4 axes thématiques



Les objectifs du projet : réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental

REALISER UNE OPERATION EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

- L'opération prévoirait 1 ha de terrain aménagé pour 4 ha de terrains conservés à l'état naturel ;
- Les sites choisis pour l''aménagement des terrains le seraient en fonction de critères écologiques de manière à nuire le moins possible aux habitats et aux espèces sur le site, appliquant ainsi les résultats de l'étude écologique ;
- Cette réflexion intègre également les continuités écologiques recensées par le SRCE Grand Est et s'intègre à la Trame Verte et Bleue régionale ;
- Les prescriptions en matière d'énergie, pour les bâtiments comme pour les sources d'énergie permettraient de respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques. La production d'énergie renouvelable et de récupération serait encouragée ;
- Pour réduire les émissions des gaz à effet de serre, le schéma de circulation privilégierait les mobilités alternatives à la voiture individuelle et le transport de marchandise par voie fluviale ;
- Enfin les mesures prévues pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts sur l'environnement seraient particulièrement ambitieuses.

FAVORISER LA RÉDUCTION D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL

- Les objectifs poursuivis par le projet correspondent aux critères retenus par la commission européenne en matière de transport intérieurs
- Le projet permettrait de renforcer l'efficacité et le développement du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach
- Il permettrait de développer l'intermodalité et renforcer l'intégration des différents modes de transport
- Il permettrait de lutter contre le réchauffement climatique et l'émission des gaz à effet de serre

PROPOSER UNE ALTERNATIVE DURABLE ET OPÉRATIONNELLE À L'ACHEMINEMENT DES COLIS LOURDS EN CAS DE REALISATION DU PROJET VAL'M

- Dans l'hypothèse du choix du site actuel de la centrale nucléaire de Fessenheim pour la mise en œuvre du projet de technocentre VAL'M, la réalisation du projet de zone d'activités EcoRhena à proximité immédiate du site du projet VAL'M permettrait d'acheminer par voie d'eau les colis lourds notamment les générateurs de vapeur qui seront traités sur le technocentre, et donc de réduire ainsi fortement les nuisances qu'aurait entrainées le recours au transport par route

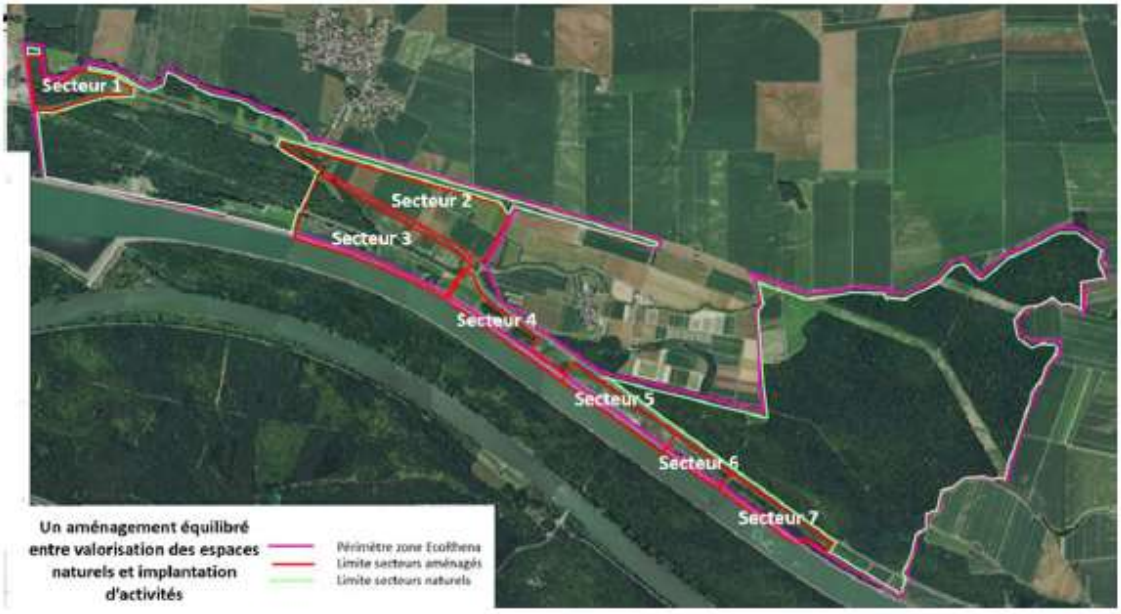
15

Sept secteurs pour deux vocations : l'accueil d'entreprises et l'extension du port

80 HECTARES AMENAGES EN 7 SECTEURS

- La zone industrielle Ecorhena de 56.6 ha (secteurs 1, 2 et 3) ;
- La zone portuaire à destination de la SEMOP de 25.8 ha (secteurs 4, 5, 6, et 7).

	Nom	Parcelles	Surface (m2)	dont bande de 20 m	dont voirie primaire (m2)	dont espaces verts (m2)	dont surfaces noues (m2)	surfaces cessibles ou amodiables	Batis (m2)	Emplois
Vocation activités	Secteur 1 : Balgau	14 , 15	92 225	0	4 500	11 500	500	75 725	30 290	121
	Secteur 2 : Nambsheim ouest	1, 2, 3, 4, 12	217 649	0	10 419	500	960	205 770	82 308	329
	Secteur 3 : Nambsheim est	5, 6, 7, 13	238 161	17 353	10 554	22 000	965	204 642	81 857	327
	Total		**548 035**	**17 353**	**25 473**		**2 425**	**520 137**	**194 455**	**778**
Vocation portuaire	Secteur 4 : Amodiation sud	8	53 556	9 864	5 000	4 864	3 120	40 572	16 229	65
	Secteur 5 : Amodiation nord	9	78 970	16 131	6 000	10 131	4 560	58 279	23 312	93
	Secteur 6 : Plateforme multimodale	10	37 407	7 729			2 280		13 000	10
	Secteur 7 : Plateforme colis lourds	11	46 961	7 751			3 000		2 000	5
	Total		**216 894**	**41 475**				**98 851**	**54 540**	**173**
Total			**764 929**	**58 828**				**618 988**	**248 995**	**951**

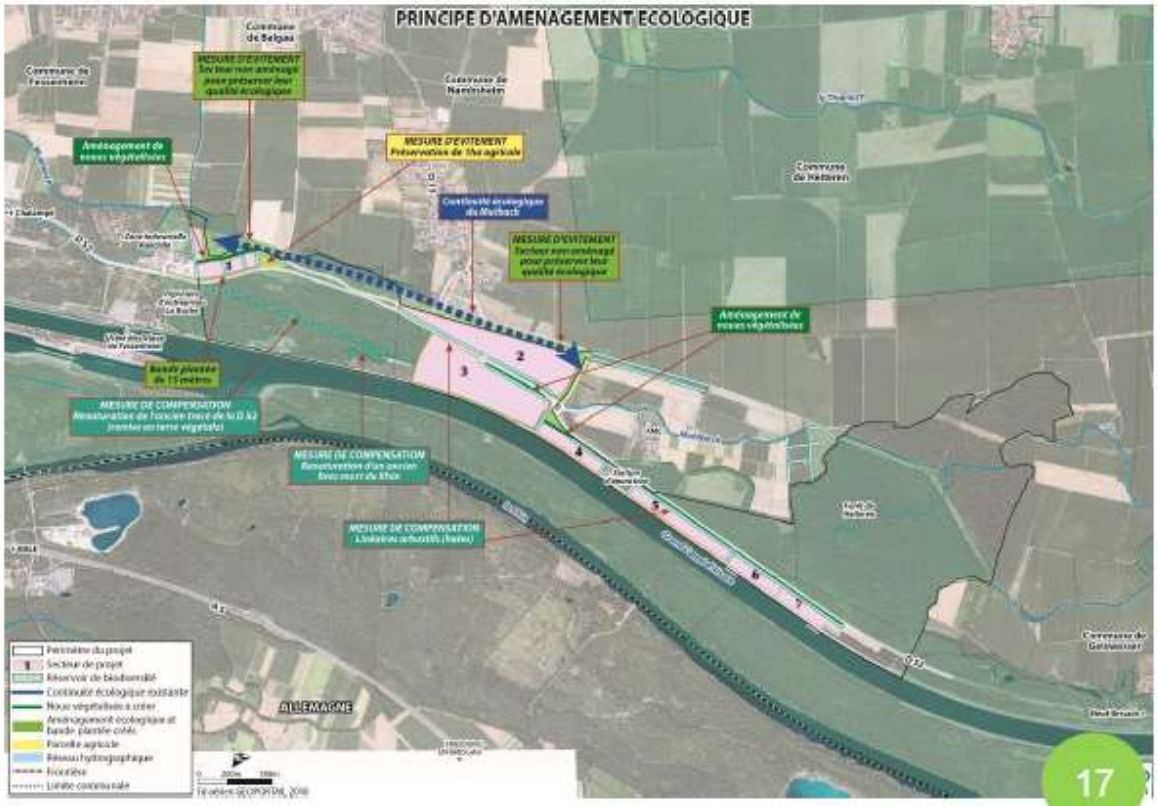


16

Un aménagement reposant sur la volonté d'un développement durable

UN AMENAGEMENT PRESERVANT LA QUALITE ET LA RICHESSE DES ESPACES NATURELS

- Le projet s'attache à développer un parti paysager s'intégrant le plus possible dans la trame végétale existante.
- Il préserverait les espaces à forte valeur écologique, notamment les forêts de Balgau et de Heiteren et assurerait la continuité des corridors écologiques. Sur les 400 ha non vendus à ce jour, 320 ha seraient préservés et seulement 80 aménagés. Le rapport entre les espaces préservés et les espaces aménagés serait de 4 pour 1.
- Le projet inscrit l'aménagement du secteur 1 au sud dans la continuité de la zone d'activité existante (zone Koechlin). Les autres secteurs seraient aménagés en grande majorité sur des zones agricoles afin de limiter la destruction d'espaces naturels. Des noues végétalisées assureraient la dépollution des eaux de ruissellement avant leur infiltration.
- Le projet inscrit la zone dans la trame verte et bleue transfrontalière avec le maintien des fonctionnalités écologiques. Il regroupe les autres zones aménagées autour des terrains de l'entreprise FMC.



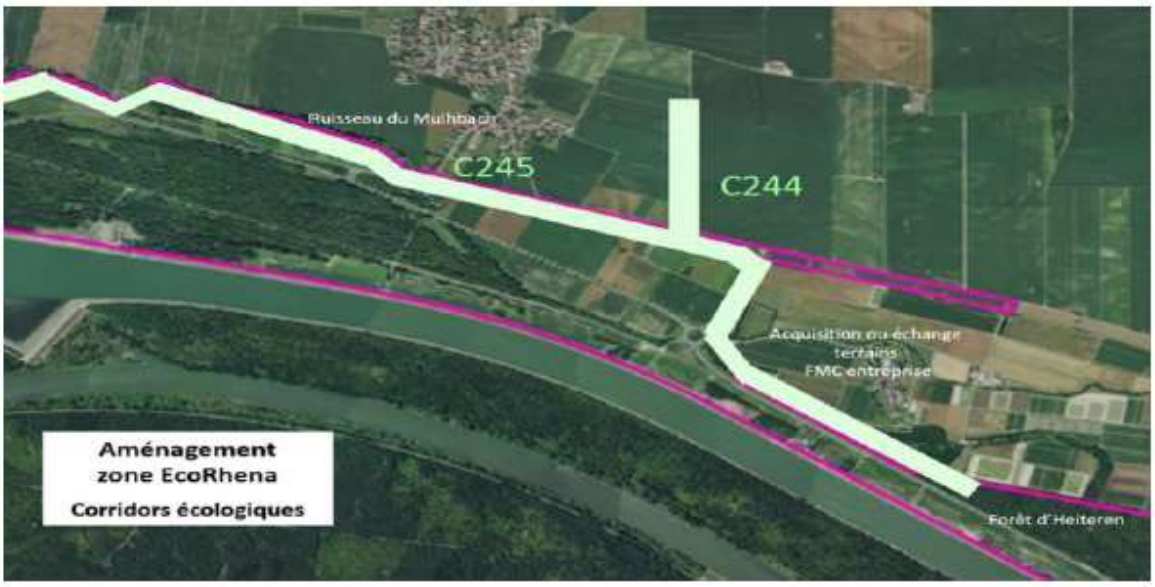
Un aménagement reposant sur la volonté d'un développement durable

UN AMENAGEMENT ASSURANT LA CONTINUITE DES CORRIDORS ECOLOGIQUES

- La zone d'activités EcoRhena serait traversée par deux corridors écologiques, le C245 le long du ruisseau de la Mulhbach et le C244 qui rejoint Nambsheim à la forêt de Heiteren.
- Le parti d'aménagement envisagé renforcerait ces deux corridors :
- La ripisylve du Muhlbach serait élargie de 15 m. Les boisements existants dans cette bande seraient conservés et les parties en herbe seront plantées ;
- La future ZAC intégrerait une bande de 20 m, au droit de la route de Balgau et de la RD 52 avec un renforcement des plantations.

DES AMBITIONS ENERGETIQUES AFFIRMEES

- La réalisation de la zone d'activités EcoRhena viserait ainsi l'efficacité énergétique des bâtiments, l'efficacité énergétique des industries et l'efficacité énergétique des transports.
- L'ambition énergétique mise en valeur est celle d'une basse émission de gaz à effet de serre. La facilitation du transport fluvial participerait à cette réduction des émissions et des modes doux seraient proposées pour limiter le recours à la voiture individuelle.
- Des systèmes de production d'énergie renouvelable seraient prévus afin de limiter les consommations brutes de la zone.



18

Un aménagement structuré par la RD52

UN PARTI D'AMENAGEMENT STRUCTURE AUTOUR DE « L'AVENUE ECORGRHENA »

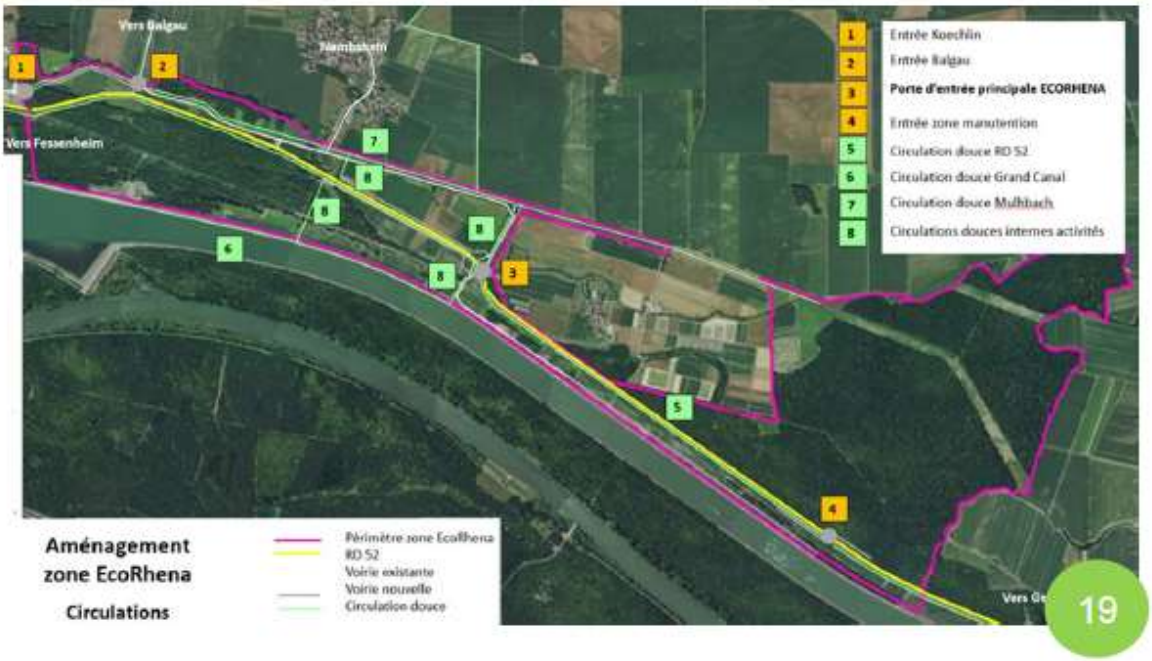
- La RD 52 constitue la véritable colonne vertébrale de la zone, qu'elle traverse de part en part. Elle serait plantée sur l'ensemble de la traversée du périmètre pour marquer la transition avec l'espace EcoRhena : « l'avenue EcoRhena ». L'aménagement intègrerait la mise en place de circulations douces et les contre allées des secteurs 2 et 3. Le rond-point central actuel serait traité comme la véritable porte d'entrée de la zone d'activités EcoRhena, le point de convergence de l'ensemble des déplacements.

UNE ORGANISATION DONNANT TOUTE LEUR PLACE AUX MOBILITES DOUCES

- L'organisation des voies routières respecterait plusieurs principes simples : un seul accès nouveau à la RD 52 serait réalisé au nord de la zone, sous forme de tourne à gauche-tourne à droite, pour préserver la sécurité des automobilistes ; les secteurs 2 et 3 seraient desservis par des contre allées reliées à la porte d'entrée principale ; la circulation du secteur portuaire serait traversante grâce à une voie en bord de canal ; la desserte du secteur 1 serait également traversante, entre la zone Koechlin et la route communale vers Balgau.
- Un réseau complémentaire de circulations douces serait mis en place le long du canal, le long de la RD 52, le long du Muhlbach et dans chaque secteur, pour favoriser l'accès aux zones naturelles situées à proximité.

DES PRESCRITIONS D'URBANISME ADAPTEES

- Les prescriptions d'urbanisme seraient adaptées à ces activités tout en visant à renforcer la qualité de l'environnement de la zone (hauteur des installations et construction, bande de recul par rapport à la route départementale, compatibilité architecturale, traitement paysager, etc.).



Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales

SYSTÈME SEPARATIF

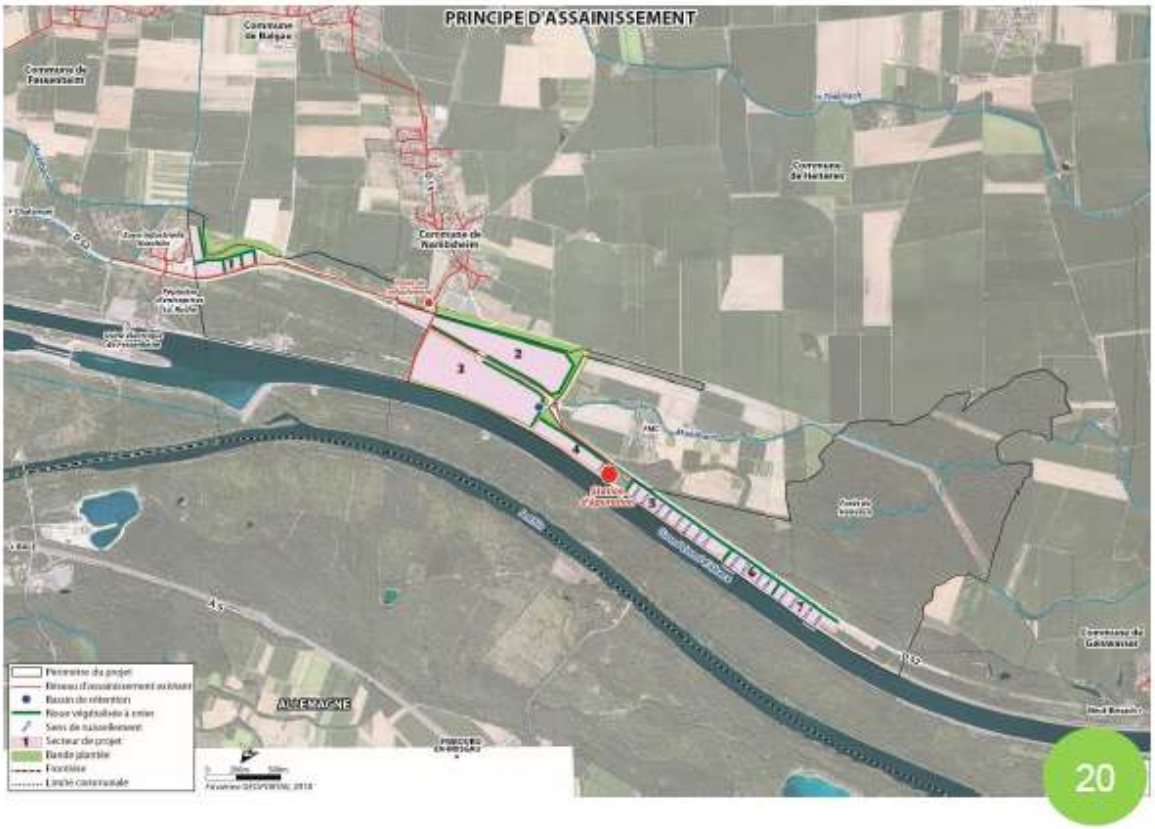
- Dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités EcoRhena, une partie de la surface serait imperméabilisée par la création de nouvelles voiries, des implantations d'activités et de la zone portuaire. La zone serait équipée d'un système d'assainissement séparatif.

EAUX USEES

- Les eaux usées domestiques seraient rejetées gravitairement dans un collecteur lui-même connecté à la STEP existante. Les industries implantées sur EcoRhéna ne pourraient rejeter au réseau que des eaux de qualité domestique. Un prétraitement serait réalisé en fonction des types de pollution.

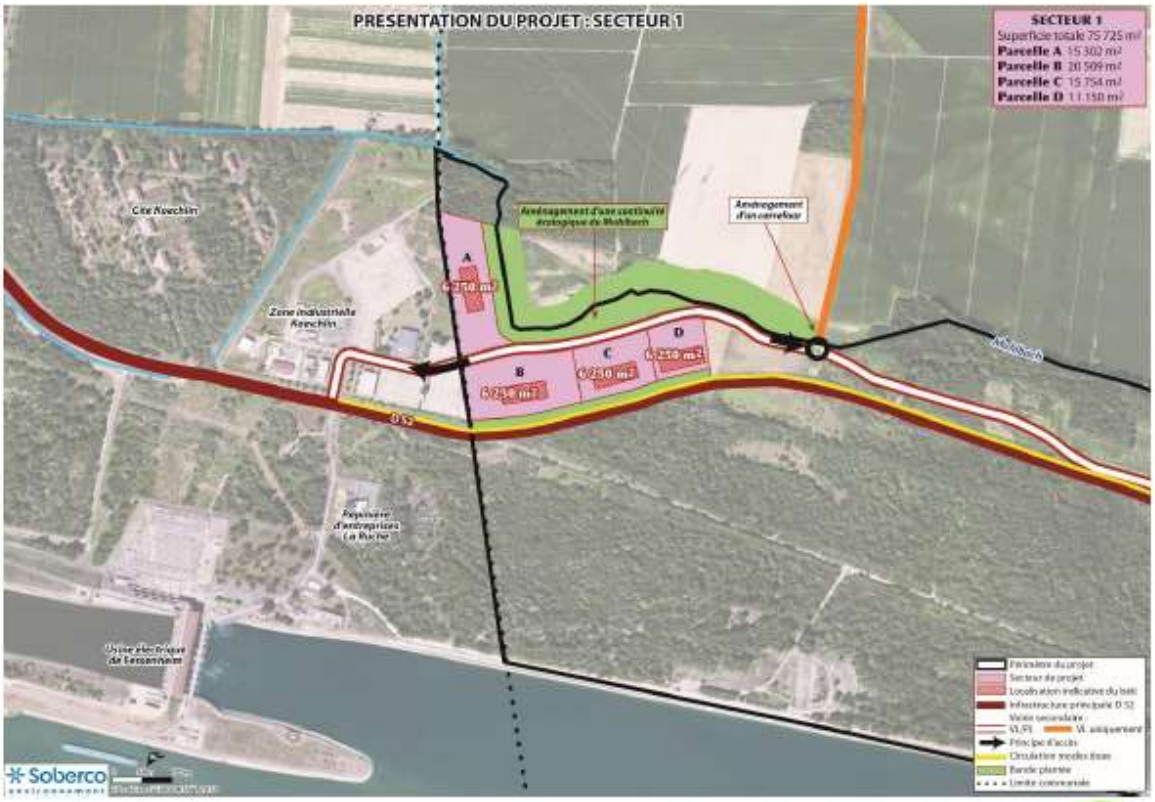
EAUX PLUVIALES

- Les eaux pluviales des voiries seraient infiltrées dans des noues d'infiltration en accompagnement de ces voies..
- Au niveau des lots, une gestion des eaux pluviales à la parcelle serait réalisée avec la mise en place de noues et de bassins d'infiltration.



Le secteur 1 Balgau (Zone d'activités 75 725m²)

- Le secteur Balgau serait conçu en continuité de la zone Koechlin pour accueillir des activités de type petites et moyennes entreprises et industries (PME/PMI).
- Une surface bâtie de 30.290m² est envisagée, conformément au PLU (COS = 0.4).
- Ce secteur serait divisé en 4 parcelles potentielles, en corrélation avec le type d'activité recherché sur cette zone (PME et PMI).
- Son accès se ferait via une nouvelle voirie reliée à celle de la zone existante au sud et qui pourrait rejoindre la voirie existante au Nord par un nouveau carrefour (VL uniquement), évitant ainsi tout nouvel accès à la RD 52
- La zone serait délimitée à l'ouest par la rivière Mulhbach. Une bande de 30m de recul est envisagée par rapport à cette rivière afin d'élargir la continuité écologique existante. L'aménagement de cet abord comprendrait au moins des bandes enherbées, un cheminement modes doux, des plantations…
- Préservation d'une bande plantée le long du RD 52
- Maintien d'une parcelle agricole au nord d'une surface de 1 ha



21

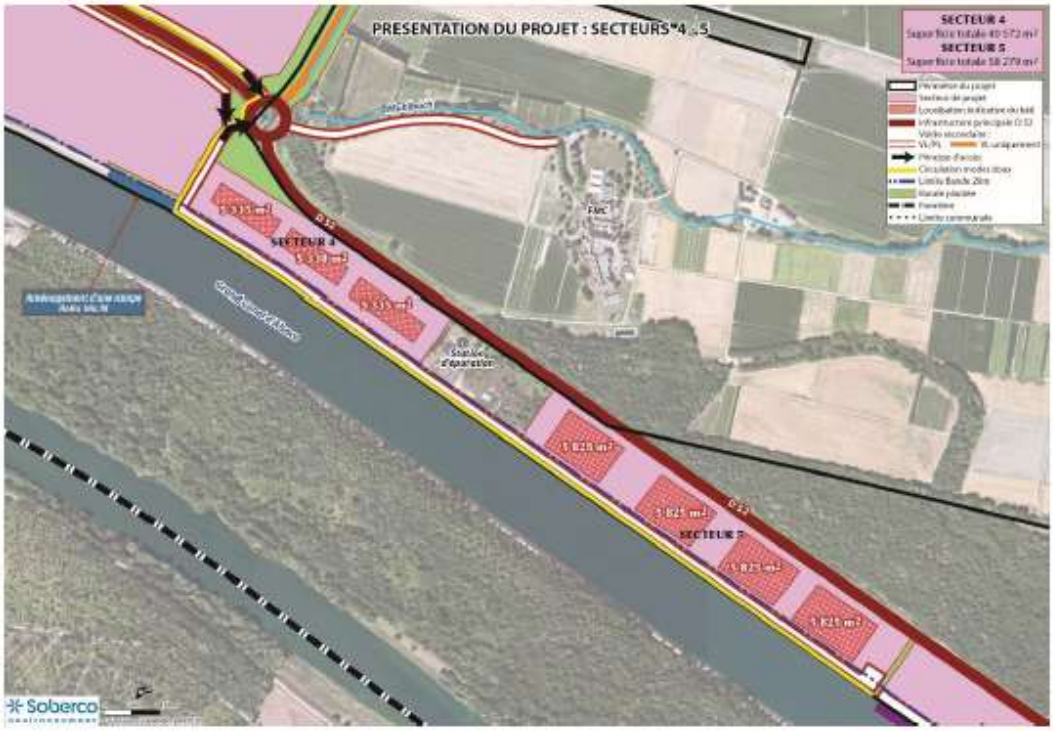
Les secteurs 2 et 3 Nambsheim Ouest et Est (zone d'activités 205 770m² et 204 642m²)

- Ces deux secteurs serviraient à l'accueil d'entreprises industrielles internationales.
- Ils seraient desservis par des voies en contre allée de la RD52, débouchant sur le rond-point existant au Nord.
- Ces contres allées seraient accompagnés de noues pour la gestion des eaux pluviales.
- Les alignements d'arbre existants seraient conservés dans le projet. Avec un COS de 0.4, les surfaces à bâtir seraient respectivement de 82 308m² et 81 857m².
- Le Muhlbach passe en bordure Nord et Ouest du secteur 2. Là aussi la continuité écologique le long de cette rivière serait conservée. Une bande plantée de 15m serait conservée au Nord du secteur 2 en bordure de la route existante pour assurer la continuité du corridor écologique
- Le secteur 3 pourrait accueillir une rampe Roll on Roll off (RoRo) destinée au transfert de matériaux lié au projet de technocentre EDF VAL'M

22

Les secteurs 4 et 5 : amodiations portuaires (40 572m² et 58 279m²)

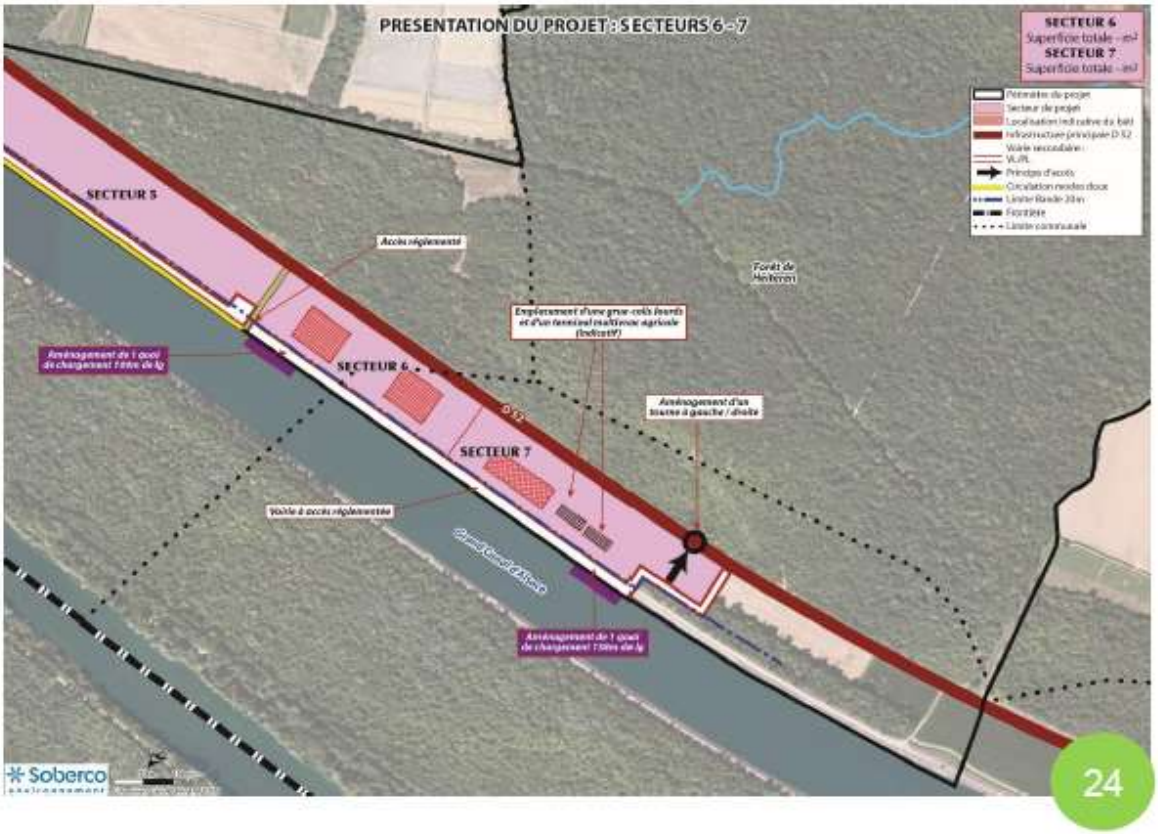
- Ces secteurs seraient amodiés aux entreprises. Cela représente 13ha de terrains dont les locations permettraient de conforter l'activité landlord et permettraient à la SEMOP de disposer de ressources stables et indépendantes du trafic.
- Ces secteurs pourraient porter respectivement 16.000 et 23.000m² de bâtiments.
- Leur accès se ferait par le giratoire existant au sud et une voie empruntant la bande de 20m longeant le canal. Cette voie en impasse permettrait cependant un accès réglementé aux secteurs 6 et 7.
- La partie non utilisée de cette bande serait plantée et utilisée pour les mobilités douces.
- Le découpage parcellaire serait libre, ces parcelles seraient minéralisées.
- La RD52 serait réaménagée sur sa frange Est avec la création d'une noue pour la gestion des eaux pluviales ainsi qu'une circulation modes doux



23

Les secteurs 6 et 7 manutention portuaire : la plateforme multimodale et la plateforme colis lourd (40 572m² et 58 279m²)

- La réalisation d'un nouveau quai et d'une plateforme multimodale permettrait de développer une activité manutention répondant notamment aux besoins des entreprises implantées dans la zone ECORHENA. Cet investissement constituerait le deuxième volet de la dimension multimodale de la zone.
- La construction d'une plateforme colis lourds dans la zone ECORHÉNA permettrait de bénéficier de toute la place nécessaire à cette activité alors que le maintien de son implantation dans le port actuel serait contraignante pour les activités existantes
- Un terminal agricole multivrac aurait vocation à capter des flux de tous produits vracs ou palettisés craignant l'humidité, tels que co-produits agricoles (par exemple, fourrages pour animaux tels que tourteaux de soja, de colza ou de tournesol issus des meuneries) et de développer des prestations annexes de stockage et d'ensachage d'engrais



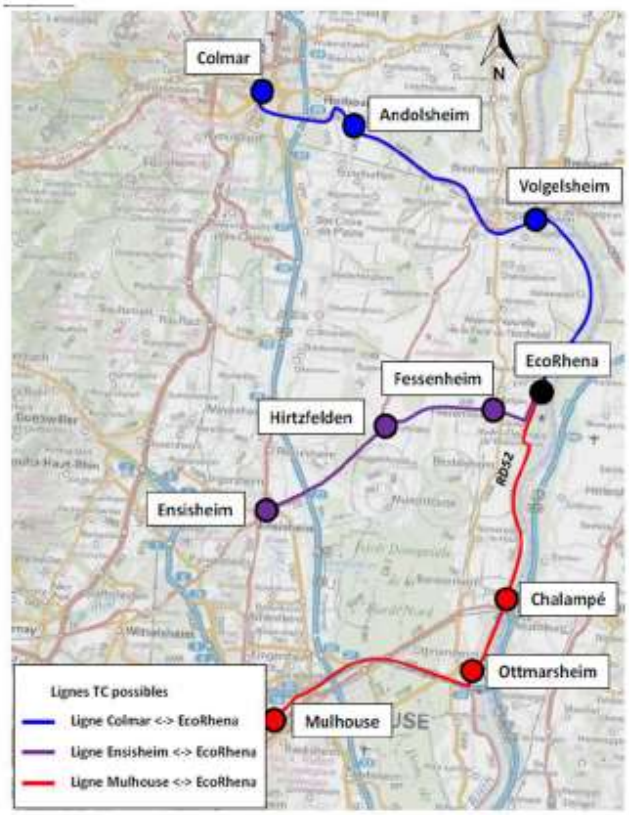
La desserte de la future zone

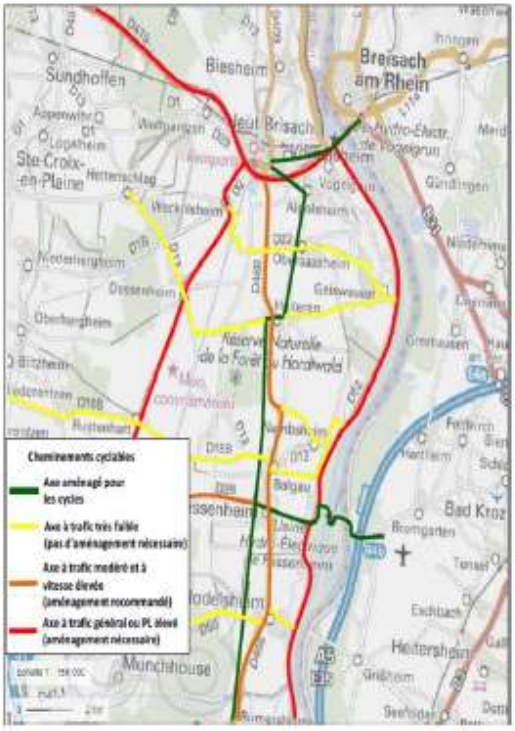
LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES

- La desserte de la future zone s'inscrirait dans la volonté de privilégier des mobilités durables par le biais d'un plan de déplacement interentreprises : Développement du covoiturage, Développement de l'autopartage, Bornes de recharge véhicules électriques…
- En complément, le SMO prévoit l'étude de la mise en place d'un transport à la demande comme de la création de lignes de transport en commun.
- La future zone serait enfin directement reliée aux itinéraires cyclables réalisés par la communauté de communes Pays Rhin Brisach

LES DEPLACEMENTS DE MARCHANDISES

- A l'image des pratiques observées dans la ZI nord, la logistique privilégierait le recours de à la voie d'eau.
- En complément les axes de circulation autres que la RD 52 seraient interdits aux poids lourds
- Enfin les transports exceptionnels utiliseraient la RD 52 déjà aménagée à cet effet.





25

Une séquence Eviter Réduire Compenser exemplaire

Le projet intègre une séquence « Eviter Réduire Compenser » qui se veut exemplaire, traduisant ainsi l'importance que le SMO attache à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.

La réalisation préalable d'une étude écologique sur l'intégralité du domaine foncier du SMO a permis de connaitre l'intérêt écologique des différents espaces.

EVITER

- La propriété foncière est de 400ha, seuls 82ha seraient aménagés. Ce ratio de 1 ha aménagé pour 4ha évité permettrait d'aménager en priorité les zones porteuses des enjeux écologiques les plus faibles et donc de préserver les habitats les plus intéressants. Cela permettrait notamment d'éviter les aménagements dans les forêts de Heiteren et de Balgau

REDUIRE

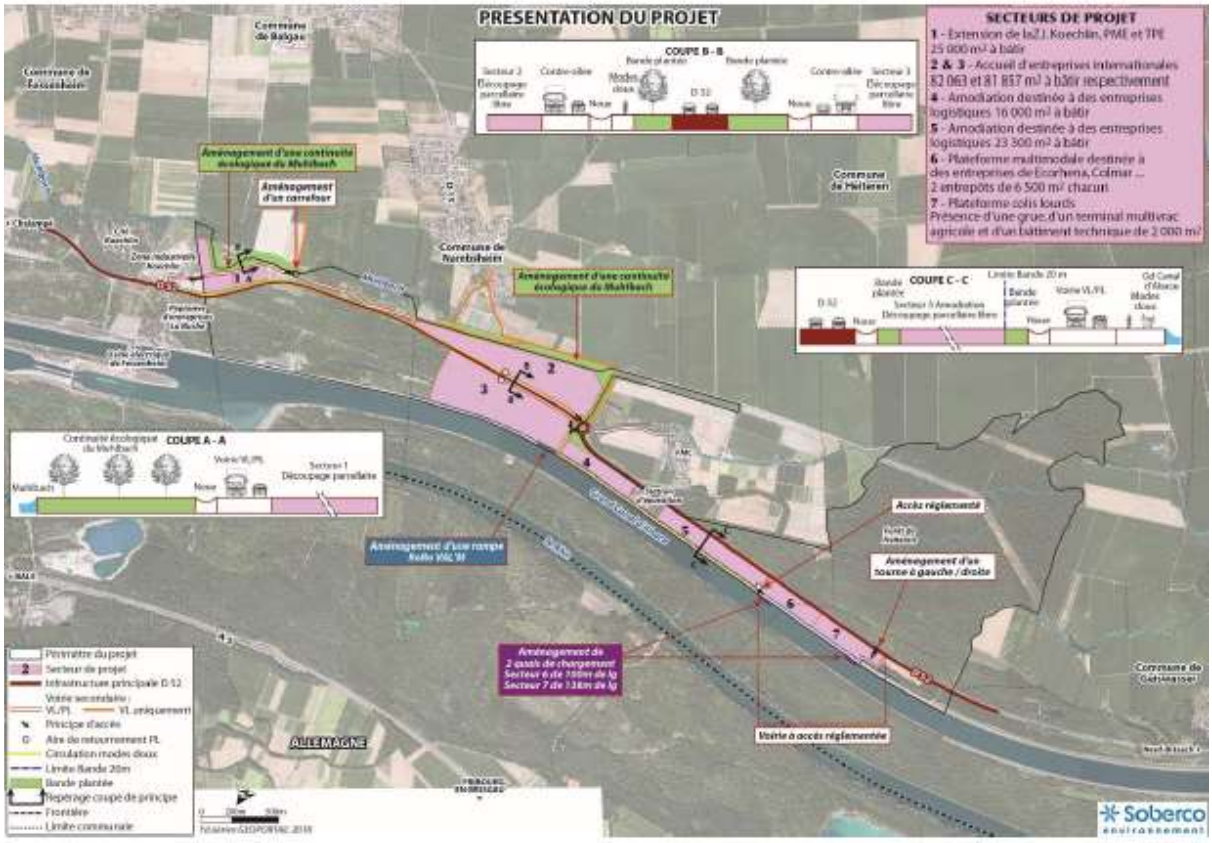
- L'aménageur chercherait à favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur la zone Ecorhena. Les aménagements modes doux sont nombreux et une offre transports en commun serait utilisée. Ce souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'appliquerait également pour le transport de marchandises qui privilégierait le mode fluvial.
- L'implantation du site le long de la RD52 permet de réduire les besoins en voirie et donc l'artificialisation des sols. De même, le traitement des eaux pluviales serait réalisé par des noues d'infiltration végétalisées, ce qui réduit également l'artificialisation.

COMPENSER

- Sur la propriété foncière du SMO, plusieurs sites ayant un intérêt écologique fort sont dégradés. C'est le cas notamment des anciens terrains de la RD52 dans la forêt de Balgau qui n'ont jamais été renaturés mais également d'une ancienne gravière dans la forêt de Balgau le long du canal.
- Des sols pollués ont également été identifiés en dehors des zones d'aménagement, qui seraient remis en état.
- La continuité écologique du Muhlbach, identifiée dans les SRCE Grand Est comme dégradée par endroit serait restaurée le long des secteurs du projet en réservant une bande plantée de 30m en bordure de rivière.

26

Synthèse du projet



Les prochaines étapes

À l'issue de la concertation publique, le SMO arrêtera le bilan de la concertation publique et pourra, simultanément, approuver le Dossier de création de la ZAC.

Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée.

Sur la base des enseignements recueillis pendant la phase de concertation, le projet de ZAC pourra être modifié pour tenir compte des observations formulées pendant la concertation, dès lors que ces modifications n'affectent ni la nature, ni les options essentielles de l'opération d'aménagement envisagée.

Une fois le Dossier de création approuvé par le SMO, il sera transmis pour approbation à la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, autorité compétente pour créer la ZAC, et pour avis notamment aux communes concernées et à l'État.

L'ensemble des avis émis, et des réponses apportées par le SMO, sera mis à disposition du public sur internet.

A la suite de cette mise à disposition, la Communauté de Communes pourra créer la ZAC

28

3- Document support des réunions publiques

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

EcoRhena : création d'une zone d'activités et extension du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach

Réunions publiques dématérialisées

1

Une concertation publique : Pourquoi ? Comment ?

POURQUOI ?

LE SYNDICAT MIXTE POUR LA GESTION DU PORT RHENAN DE COLMAR / NEUF-BRISACH (SMO)

- Le SMO associe la Région Grand Est, Voies Navigables de France, Colmar Agglomération, la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach et la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole
- Le SMO a été créé pour reprendre les activités de l'Etablissement Public du Port Rhénan. Son objet est de gérer, exploiter, aménager et développer le domaine industrialo-portuaire du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach
- Il est le porteur du projet

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- Vous permettre, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis et autorisations requis pour sa mise en œuvre
- Vous permettre de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par le SMO et contribueront à approfondir les études afin de préciser toutes les caractéristiques du projet, notamment celles relatives à son insertion environnementale
- La concertation est conduite conformément aux articles L 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme

LE PROJET ECORHENA

- Le projet EcoRhena comprend deux zones
- La première est destinée à l'accueil d'entreprises venant compenser les pertes d'emplois et de ressources entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim et serait aménagée dans le cadre de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), objet de la concertation
- La seconde est destinée à l'extension du Port Rhénan. Elle est intégrée dans la nouvelle concession portuaire

COMMENT ?

Avis de concertation :

- Publié dans la presse locale
- Affiché au siège du SMO

Pendant 4,5 mois :

- du 15 janvier au 31 mai 2021

Dossier de concertation et Registre d'observations mis à disposition :

- au siège de la Communauté de communes Pays Rhin-Brisach
- à la pépinière d'entreprises La Ruche à Fessenheim
- sur le site https://www.registre-dematerialise.fr/2290

Exposition et Permanences à la Ruche :

- 22 et 29 janvier
- 11 et 25 février
- 11 et 25 mars
- de 9h et 12h

3 réunions publiques dématérialisées :

- 21 mai à 14h
- 25 mai à 18h
- 26 mai à 16h

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

3

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

Le contexte du projet

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Une opération au cœur du projet de territoire de Fessenheim

UN PROJET VOULU PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

- La centrale nucléaire de Fessenheim a joué depuis 40 ans un rôle important dans l'économie et la vie du territoire. Sa fermeture a conduit à une remise en question profonde du modèle économique, environnemental et social sur lequel le développement du territoire s'est appuyé ces dernières décennies. Le développement d'activités tournées vers l'industrie du futur, l'innovation, les énergies, le tourisme, la culture et l'agriculture, constitue une réelle opportunité pour le Haut-Rhin. C'est ce qui a conduit l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin, la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, Mulhouse Alsace Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, le Land Baden Wurttemberg, le Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, les villes de Freiburg im Breisgau, et de Breisach am Rhein et la Ihr-Industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1er février 2019 : « *Notre ambition commune pour l'avenir du territoire de Fessenheim* »
- Les réflexions collectives ont permis d'acter l'ambition de devenir un territoire de référence à l'échelle européenne en matière d'économie bas carbone, une économie reposant sur des filières d'excellence et d'innovation, créatrices d'emplois et de valeur ajoutée, et permettant d'assurer la réussite de la mutation économique des communes les plus concernées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim

UNE VISION ARTICULEE AUTOUR DE QUATRE AXES STRATEGIQUES

- Le projet d'avenir du territoire de Fessenheim s'inscrit dans un contexte de transition énergétique mais aussi écologique, marqué par la prise de conscience des enjeux globaux liés à l'évolution du climat et à l'érosion de la biodiversité

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Une opération en cohérence avec l'ensemble des documents de référence

LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

- La première priorité du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est de préserver et adapter les équipements industrialo-portuaires et énergétiques locaux aux besoins et aux contextes présents et à venir
- De même, les 400 ha de terrains mis à la disposition du SMO seront principalement inscrits en zone mixte industrie et logistique Uxf et 2AUxf dans le PLUi. La zone d'activités EcoRhena, située au bord du Grand Canal d'Alsace, a vocation à accueillir des activités en lien avec le transport fluvial

LE SCOT COLMAR RHIN VOSGES

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Colmar Rhin Vosges met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. Ces zones doivent disposer d'une desserte routière adaptée et être dimensionnées en fonction des besoins locaux

LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) met en avant la nécessité de disposer de zones d'activité économique réparties sur le territoire. La localisation de ces activités doit permettre de favoriser l'utilisation de moyens de transports plus vertueux

LE SRADDET GRAND EST TERRITOIRES

- La zone d'activités EcoRhena s'inscrirait dans les principes du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

LE SCHEMA DE REFERENCE PORTUAIRE DU BASSIN DU RHIN

- Le schéma de référence portuaire du bassin du Rhin met en avant la très bonne accessibilité du site de Colmar / Neuf-Brisach (adaptée aux transports exceptionnels), ce qui rend pertinente la spécialité colis lourds de cet aménagement. Ce schéma montre l'enjeu régional fort représenté par le développement du port de Colmar / Neuf-Brisach

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

6

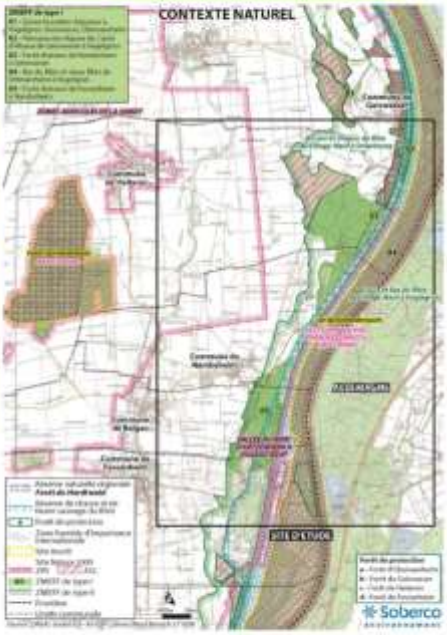
Une opération préservant les grands ensembles écologiques fonctionnels

LES ZONES NATURA 2000

- Au titre de la Directive Oiseaux, la zone Natura 2000 « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf » est située à la limite du site de projet et est en partie comprise dans la zone d'étude
- De même, la zone Natura 2000 « Zones agricoles de la Hardt » se situe à environ 300 m à l'Est du site de projet, et elle est partiellement comprise dans la zone d'étude
- Au titre de la Directive Habitats, le Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin (FR4202000) est concerné par le projet
- Le secteur Hardt Nord (FR4201813) se trouve à proximité

LES ZONES NATURELLES D'INTERET FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE

- L'intégralité du site d'étude est compris dans la ZNIEFF de type II Ancien lit majeur du Rhin de Village-Neuf à Strasbourg (420014529)
- Les ZNIEFF de type I présentes sur le site sont :
  - la forêt rhénane de Fessenheim à Nambsheim
  - la forêt rhénane de Nambsheim à Geiswasser
  - les pelouses des digues du Grand Canal d'Alsace de Geiswasser à Vogelgrun



Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

7

Une opération respectant les enjeux écologiques du site

FORET DE BALGAU

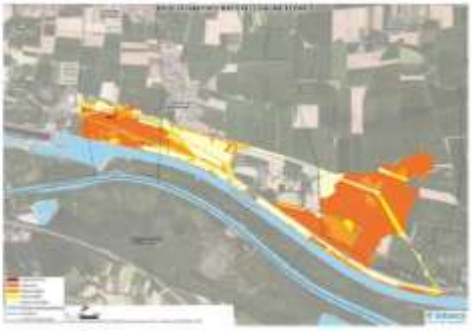
- La partie Sud concentre les valeurs les plus fortes de toute l'aire d'étude. L'annexe hydraulique rhénane (entre la RD52 et le canal) et les deux pelouses à Brome érigé (Sud-Ouest) constitue un enjeu très fort. La quasi-totalité du massif forestier au Sud (chênaie-tillaie, peupleraie noire), aux autres pelouses ouvertes et aux boisements humides le long du Muhlbach constitue un enjeu fort
- Les secteurs de niveau moyen correspondent à des tronçons du Muhlbach, des lambeaux pelousaires (Sud-Ouest), des prés de fauche connectées à des haies, des fruticées et boisements jeunes à postpionniers
- Si la partie Sud apparaît à éviter en cas d'aménagement, la partie Nord présente nettement moins d'enjeux car la part des parcelles cultivées y est importante

BANDE ENTRE RD52 ET GRAND CANAL D'ALSACE

- Cette zone a été fortement remaniée lors de la construction du Grand Canal d'Alsace. Les valeurs les plus hautes atteignent le niveau « fort » pour des mosaïques de boisements jeunes, des pelouses ouvertes (berges du canal) et des pelouses à Brome érigé. Les espaces non cultivés sont majoritairement d'intérêt moyen
- Les secteurs à aménager en priorité sont les espaces agricoles avec une attention à porter sur les pelouses ouvertes développées sur les berges du canal lors de l'utilisation de ces berges

FORET DE HEITEREN

- La quasi-totalité de la forêt de Heiteren (frênaie-ormaie) a été jugée d'intérêt fort. Le même niveau est attribué à la partie Est où se développent des peuplements sur sols plus secs (chênaie-tillaie, fruticées, bétulaies, etc.) et des pelouses intraforestières



Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Une opération complémentaire des zones existantes

LES FONDEMENTS DE L'OPERATION

- La réalisation du projet correspond à la volonté de compenser les conséquences de la fermeture du CNPE sur l'activité locale, en créant au moins autant de nouveaux emplois que ceux perdus, et en permettant aux acteurs directement concernés de se reconvertir. Cette volonté se traduit par la mise en place d'un ensemble de conditions nécessaires pour attirer de nouvelles activités créatrices d'emplois compatibles avec le développement durable

LA COMPLEMENTARITE AVEC LES ZONES D'ACTIVITES DISPONIBLES

- Les autres zones d'activités disponibles au sein de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach ne correspondent pas à l'ambition d'accueillir des activités internationalement mobiles. Leur surface totale est faible, et chacune de ces zones n'offre que des disponibilités foncières limitées
- De même, les zones situées dans le voisinage de la Communauté de Communes, dans le centre Haut-Rhin, ne permettent pas l'accueil de grandes entreprises exogènes

L'ABSENCE DE ZONES PORTUAIRES EQUIVALENTES

- La réalisation de l'extension du Port Rhénan correspondrait à la mise en œuvre du schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin
- Le développement du Port Rhénan se situe ainsi en complémentarité de celui des autres ports du bassin du Rhin. Le développement de la plateforme colis lourds est une option stratégique compte tenu du choix du site de transbordement des colis lourds General Electric : le port Rhénan a été choisi de préférence à celui d'Ottmarsheim. Le développement des zones dédiées aux amodiations est complémentaire de celui prévu à Ottmarsheim qui reste d'une emprise limitée (moins de 24 ha). Il s'inscrit dans la volonté d'encourager les entreprises à l'utilisation de la voie d'eau en leur offrant des possibilités d'implantation à proximité immédiate de cette dernière. Plus au Sud, le développement de Village Neuf Huningue vise à permettre le transfert d'une des activités du port de Bâle, objectif que le Port Rhénan ne permet pas d'atteindre

La réalisation de la zone EcoRhena apparait comme la seule alternative susceptible de relocaliser en France des activités essentielles dans le domaine de la santé, du numérique ou de la transition écologique

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

Le projet

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

11

Le point de départ du projet : un périmètre initial de 400 hectares

UNE HISTOIRE DE PRES DE 50 ANS

- Dès les années 1970, l'Etablissement Public du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach, auquel se substitue le SMO, a acquis progressivement 503 ha dans les communes de Balgau, Nambsheim, Heiteren et Geiswasser
- 100 ha ont été vendus

UN PERIMETRE CESSIBLE DE 400 HECTARES

- 179 ha ont été identifiés comme des zones naturelles non valorisables (dont Zone Natura 2000 : 66,50 ha)
- Il restait environ 223 ha de terrains à commercialiser dont 129 ha soumis à autorisation de défrichement

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

12

Trois scénarios : de 223 hectares à 119 hectares

Scénario 1 : aménagement de 223 ha
(193 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)

Scénario 2 : aménagement de 142 ha
(112 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)

Scénario 3 : aménagement de 119 ha
(89 ha pour le projet ZAC et 30 ha pour le projet SEMOP)

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

13

Le scénario privilégié : scénario 3

LES ATOUTS DU SCENARIO 3 (89 ha ZAC + 30 ha SEMOP)

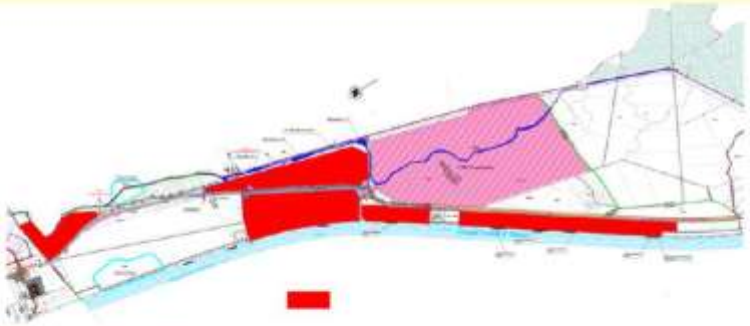
- Épargner les principales zones d'enjeu écologique : les forêts de Heiteren et de Balgau seraient très peu impactées foncièrement par cette version du projet, ce qui éviterait un important défrichement
- Éloigner le projet de la zone Natura 2000 et donc limiter les impacts directs sur ces habitats. Ce scénario permettrait de préserver des habitats forestiers de chênaie-tillaie ainsi que des peupleraies anciennes
- Réduction des surfaces aménagées et donc réduction du besoin de gestion des eaux pluviales, tout en préservant l'ambition du maitre d'ouvrage en termes d'activité et de nombre d'emplois
- Accès à la voie d'eau et la desserte par la RD52. Les secteurs à aménager seraient groupés, ce qui facilite l'organisation des mobilités, des réseaux et la gestion des eaux
- Limitation de l'impact paysager. Le paysage actuel est déjà très anthropisé (canal du Rhin, grandes cultures, nombreuses lignes à haute tension, Zone Industrielle Koechlin). Il n'y aurait donc pas d'enjeu fort sur ce paysage

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

14

L'évolution du scénario 3 : le passage de 119 ha à 82 ha

- Abandon de l'aménagement des parcelles les plus au Sud le long du canal dans la forêt de Balgau. Ce secteur porte en effet l'essentiel des habitats d'enjeu très forts, forts et moyens du site de projet. On y trouve une diversité d'habitats forestiers mais également des milieux humides ou semi-ouverts. Une mare accueillant le pélobate brun est également évitée par cette solution
- Abandon de l'aménagement de la parcelle entre le Muhlbach et la RD52 à hauteur du carrefour d'accès à Nambsheim. Cette parcelle est un maillon important de la continuité écologique du long du Muhlbach. Elle est principalement constituée de friches récentes (solidage, robiniers) mais également d'une ormaie-frênaie qui constitue une ripisylve caractéristique du Muhlbach
- Un site forestier classé d'enjeu moyen à très faible serait aménagé au Sud du site, en contact avec la zone Koechlin. Ce triangle de forêt est coupé du reste de la forêt de Balgau par la RD52. Une autorisation de défrichement sera réalisée. Une bande de 15 m sera conservée le long de la RD52
- Agrandissement au Sud du rond-point de la zone aménagée entre la RD52 et le canal. Cette zone serait utilisée par le SMO et non par la SEMOP. Ces parcelles sont essentiellement agricoles, une robinieraie spontanée est située sur ce secteur. D'autres habitats forestiers d'enjeu moyen seraient détruits
- Préservation d'un zone tampon de 30 m le long de la rivière Muhlbach pour renforcer la continuité écologique le long de cette rivière en élargissant la ripisylve
- Conservation de 1,5 ha agricole supplémentaire (42 ha à 40,5 ha agricoles supprimés, dont seulement 4 hors zone urbanisable dans le PLUi)



Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

15

Les objectifs du projet : permettre la création de nouveaux emplois et de nouvelles ressources fiscales

CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR COMPENSER LES PERTES D'EMPLOIS ET DE RESSOURCES FISCALES

- La zone d'activités EcoRhena serait au cœur du projet pour compenser la perte d'emploi après la fermeture du la centrale nucléaire de Fessenheim. Les nouvelles entreprises et les activités portuaires à proximité seraient des leviers majeurs pour permettre de compenser la perte d'emplois et des ressources fiscales entrainées par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim

DÉVELOPPER UNE ZONE D'ATTRACTIVITÉ D'ENTREPRISES INTERNATIONALES

- La localisation géographique de la zone en ferait un site privilégié pour la relocalisation en France d'activités de production industrielles aujourd'hui implantées en dehors de l'Europe
- La zone d'activités EcoRhena se voudrait dès l'origine une zone binationale

FACILITER LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU PORT RHENAN

- La réalisation de la zone d'activités EcoRhena contribuerait directement à la mise en œuvre de la stratégie de développement du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

FAIRE DE LA ZONE UN MODELE DE « ZONE D'ACTIVITES DU FUTUR »

- Le projet de zone d'activités EcoRhena ambitionne, en accueillant des activités de production dans des domaines tels que la santé, la transition énergétique, le numérique, de favoriser l'émergence et le développement de solutions innovantes, avec notamment un focus sur tous les volets liés à l'usage du numérique dans la conception et la vie d'une zone d'activités. Le positionnement du hub serait ainsi structuré autour de 4 axes thématiques

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

16

Les objectifs du projet : réaliser une opération exemplaire sur le plan environnemental

REALISER UNE OPERATION EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

- L'opération prévoirait 1 ha de terrain aménagé pour 4 ha de terrains conservés à l'état naturel
- Les sites choisis pour l'aménagement des terrains le seraient en fonction de critères écologiques de manière à nuire le moins possible aux habitats et aux espèces sur le site, appliquant ainsi les résultats de l'étude écologique
- Cette réflexion intègre également les continuités écologiques recensées par le SRCE Grand Est et s'intègre à la Trame Verte et Bleue régionale
- Les prescriptions en matière d'énergie, pour les bâtiments comme pour les sources d'énergie permettraient de respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques. La production d'énergie renouvelable et de récupération serait encouragée
- Pour réduire les émissions des gaz à effet de serre, le schéma de circulation privilégierait les mobilités alternatives à la voiture individuelle et le transport de marchandises par voie fluviale
- Enfin les mesures prévues pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts sur l'environnement seraient particulièrement ambitieuses

FAVORISER LA RÉDUCTION D'EMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL

- Les objectifs poursuivis par le projet correspondent aux critères retenus par la Commission européenne en matière de transport intérieurs
- Le projet permettrait de renforcer l'efficacité et le développement du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach
- Il permettrait de développer l'intermodalité et renforcer l'intégration des différents modes de transport
- Il permettrait de lutter contre le réchauffement climatique et l'émission des gaz à effet de serre

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

17

Sept secteurs pour deux vocations : l'accueil d'entreprises et l'extension du port

80 HECTARES AMENAGES EN 7 SECTEURS

- La zone industrielle EcoRhena de 56,6 ha (secteurs 1, 2 et 3)
- La zone portuaire à destination de la SEMOP de 25,8 ha (secteurs 4, 5, 6, et 7)

	Nom	Parcelles	Surface (m2)	dont bande de 25 m	dont voirie primaire (m2)	dont espaces verts (m2)	dont surfaces vendues (m2)	surfaces cessibles ou aménagées	Bati (m2)	Emplois
Vocation activités	Secteur 1 : Delgas	34 , 35	93 115	0	4 500	11 500	500	75 715	30 290	121
	Secteur 2 : Rumbelheim nord	1, 2, 3, 4, 22	213 648	0	13 436	500	960	205 716	82 286	329
	Secteur 3 : Rumbelheim est	5, 6, 7, 23	238 181	17 353	13 554	22 000	960	204 641	81 857	327
	Total		544 944	17 353	25 470		2 420	520 121	194 433	778
Vocation portuaire	Secteur 4 : Amélioration sud	8	59 116	9 864	5 000	4 864	4 116	40 171	16 068	64
	Secteur 5 : Amélioration nord	9	58 978	10 231	6 000	10 181	4 948	38 274	15 310	61
	Secteur 6 : Plate-forme multimodale	10	51 417	1 134			2 000		10 000	10
	Secteur 7 : Plate-forme céréalière	11	65 951	1 751			4 000		3 000	5
	Total		235 494	43 475				88 451	54 148	179
Total			780 439	60 828				608 572	248 581	957

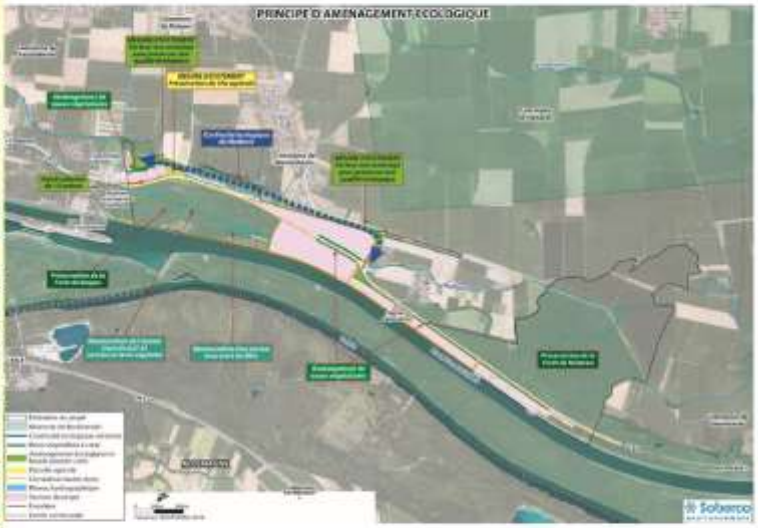
Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

19

Un aménagement reposant sur la volonté d'un développement durable

UN AMENAGEMENT PRESERVANT LA QUALITE ET LA RICHESSE DES ESPACES NATURELS

- Le projet s'attache à développer un parti paysager s'intégrant le plus possible dans la trame végétale existante
- Il préserverait les espaces à forte valeur écologique, notamment les forêts de Balgau et de Heiteren et assurerait la continuité des corridors écologiques. Sur les 400 ha non vendus à ce jour, 320 ha seraient préservés et seulement 80 aménagés. Le rapport entre les espaces préservés et les espaces aménagés serait de 4 pour 1
- Le projet inscrit l'aménagement du secteur 1 au Sud dans la continuité de la zone d'activités existante (zone Koechlin). Les autres secteurs seraient aménagés en grande majorité sur des zones agricoles afin de limiter la destruction d'espaces naturels. Des noues végétalisées assureraient la dépollution des eaux de ruissellement avant leur infiltration
- Le projet inscrit la zone dans la trame verte et bleue transfrontalière avec le maintien des fonctionnalités écologiques. Il regroupe les autres zones aménagées autour des terrains de l'entreprise FMC



Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Un aménagement reposant sur la volonté d'un développement durable

UN AMENAGEMENT ASSURANT LA CONTINUITE DES CORRIDORS ECOLOGIQUES

- La zone d'activités EcoRhena serait traversée par deux corridors écologiques, le C245 le long du ruisseau de la Mulhbach et le C244 qui rejoint Nambsheim à la forêt de Heiteren
- Le parti d'aménagement envisagé renforcerait ces deux corridors
- La ripisylve du Muhlbach serait élargie de 15 m. Les boisements existants dans cette bande seraient conservés et les parties en herbe seront plantées
- La future ZAC intégrerait une bande de 20 m, au droit de la route de Balgau et de la RD52 avec un renforcement des plantations

DES AMBITIONS ENERGETIQUES AFFIRMEES

- La réalisation de la zone d'activités EcoRhena viserait ainsi l'efficacité énergétique des bâtiments, l'efficacité énergétique des industries et l'efficacité énergétique des transports
- L'ambition énergétique mise en valeur est celle d'une basse émission de gaz à effet de serre. La facilitation du transport fluvial participerait à cette réduction des émissions et des modes doux seraient proposés pour limiter le recours à la voiture individuelle
- Des systèmes de production d'énergie renouvelable seraient prévus afin de limiter les consommations brutes de la zone

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Un aménagement structuré par la RD52

UN PARTI D'AMENAGEMENT STRUCTURE AUTOUR DE « L'AVENUE ECORHENA »

- La RD52 constitue la véritable colonne vertébrale de la zone, qu'elle traverse de part en part. Elle serait plantée sur l'ensemble de la traversée du périmètre pour marquer la transition avec l'espace EcoRhena : « l'avenue EcoRhena ». L'aménagement intégrerait la mise en place de circulations douces et les contre allées des secteurs 2 et 3. Le rond-point central actuel serait traité comme la véritable porte d'entrée de la zone d'activités EcoRhena, le point de convergence de l'ensemble des déplacements

UNE ORGANISATION DONNANT TOUTE LEUR PLACE AUX MOBILITES DOUCES

- L'organisation des voies routières respecterait plusieurs principes simples : un seul accès nouveau à la RD52 serait réalisé au Nord de la zone, sous forme de tourne à gauche-tourne à droite, pour préserver la sécurité des automobilistes ; les secteurs 2 et 3 seraient desservis par des contre allées reliées à la porte d'entrée principale ; la circulation du secteur portuaire serait traversante grâce à une voie en bord de canal ; la desserte du secteur 1 serait également traversante, entre la zone Koechlin et la route communale vers Balgau
- Un réseau complémentaire de circulations douces serait mis en place le long du canal, le long de la RD52, le long du Muhlbach et dans chaque secteur, pour favoriser l'accès aux zones naturelles situées à proximité

DES PRESCRITIONS D'URBANISME ADAPTEES

- Les prescriptions d'urbanisme seraient adaptées à ces activités tout en visant à renforcer la qualité de l'environnement de la zone (hauteur des installations et construction, bande de recul par rapport à la route départementale, compatibilité architecturale, traitement paysager, etc.)

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

22

Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales

SYSTÈME SEPARATIF

- Dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités EcoRhena, une partie de la surface serait imperméabilisée par la création de nouvelles voiries, des implantations d'activités et de la zone portuaire. La zone serait équipée d'un système d'assainissement séparatif

EAUX USEES

- Les eaux usées domestiques seraient rejetées gravitairement dans un collecteur lui-même connecté à la STEP existante. Les industries implantées sur EcoRhena ne pourraient rejeter au réseau que des eaux de qualité domestique. Un prétraitement serait réalisé en fonction des types de pollution

EAUX PLUVIALES

- Les eaux pluviales des voiries seraient infiltrées dans des noues d'infiltration en accompagnement de ces voies
- Au niveau des lots, une gestion des eaux pluviales à la parcelle serait réalisée avec la mise en place de noues et de bassins d'infiltration

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

23

Le secteur 1 Balgau (zone d'activités 75 725m²)

- Le secteur Balgau serait conçu en continuité de la zone Koechlin pour accueillir des activités de type petites et moyennes entreprises et industries (PME/PMI)
- Une surface bâtie de 30 290m² est envisagée, conformément au PLU (COS = 0.4)
- Ce secteur serait divisé en 4 parcelles potentielles, en corrélation avec le type d'activité recherché sur cette zone (PME et PMI)
- Son accès se ferait via une nouvelle voirie reliée à celle de la zone existante au Sud et qui pourrait rejoindre la voirie existante au Nord par un nouveau carrefour (VL uniquement), évitant ainsi tout nouvel accès à la RD52
- La zone serait délimitée à l'Ouest par la rivière Mulhbach. Une bande de 30 m de recul est envisagée par rapport à cette rivière afin d'élargir la continuité écologique existante. L'aménagement de cet abord comprendrait au moins des bandes enherbées, un cheminement modes doux, des plantations…
- Préservation d'une bande plantée le long du RD52
- Maintien d'une parcelle agricole au Nord d'une surface de 1 ha

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

24

Les secteurs 2 et 3 Nambsheim Ouest et Est (zone d'activités 205 770m² et 204 642m²)

- Ces deux secteurs serviraient à l'accueil d'entreprises industrielles internationales
- Ils seraient desservis par des voies en contre allée de la RD52, débouchant sur le rond-point existant au Nord
- Ces contres allées seraient accompagnées de noues pour la gestion des eaux pluviales
- Les alignements d'arbres existants seraient conservés dans le projet. Avec un COS de 0.4, les surfaces à bâtir seraient respectivement de 82 308m² et 81 857m²
- Le Muhlbach passe en bordure Nord et Ouest du secteur 2. Là aussi la continuité écologique le long de cette rivière serait conservée. Une bande plantée de 15 m serait conservée au Nord du secteur 2 en bordure de la route existante pour assurer la continuité du corridor écologique

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

25

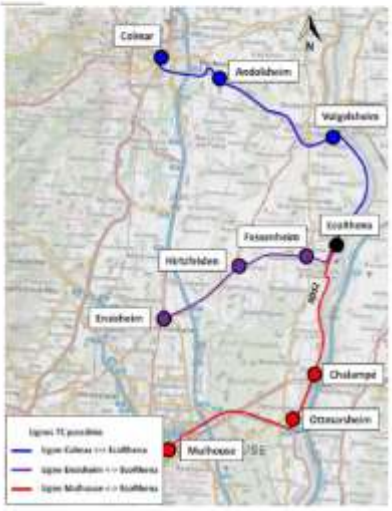
La desserte de la future zone

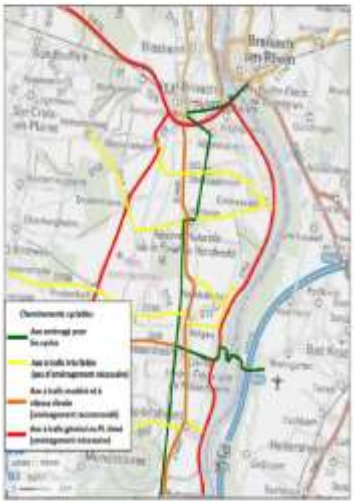
LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES

- La desserte de la future zone s'inscrirait dans la volonté de privilégier des mobilités durables par le biais d'un plan de déplacement interentreprises : Développement du covoiturage, Développement de l'autopartage, Bornes de recharge véhicules électriques…
- En complément, le SMO prévoit l'étude de la mise en place d'un transport à la demande comme de la création de lignes de transport en commun
- La future zone serait enfin directement reliée aux itinéraires cyclables réalisés par la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach

LES DEPLACEMENTS DE MARCHANDISES

- A l'image des pratiques observées dans la ZI Nord, la logistique privilégierait le recours à la voie d'eau
- En complément, les axes de circulation autres que la RD52 seraient interdits aux poids lourds
- Enfin, les transports exceptionnels utiliseraient la RD52 déjà aménagée à cet effet





Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

26

Une séquence Eviter Réduire Compenser exemplaire

Le projet intègre une séquence « Eviter Réduire Compenser » qui se veut exemplaire, traduisant ainsi l'importance que le SMO attache à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.
La réalisation préalable d'une étude écologique sur l'intégralité du domaine foncier du SMO a permis de connaitre l'intérêt écologique des différents espaces.

EVITER

- La propriété foncière est de 400 ha, seuls 82 ha seraient aménagés. Ce ratio de 1 ha aménagé pour 4 ha évités permettrait d'aménager en priorité les zones porteuses des enjeux écologiques les plus faibles et donc de préserver les habitats les plus intéressants. Cela permettrait notamment d'éviter les aménagements dans les forêts de Heiteren et de Balgau

REDUIRE

- L'aménageur chercherait à favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur la zone Ecorhena. Les aménagements modes doux sont nombreux et une offre de transports en commun serait utilisée. Ce souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'appliquerait également pour le transport de marchandises qui privilégierait le mode fluvial
- L'implantation du site le long de la RD52 permet de réduire les besoins en voirie et donc l'artificialisation des sols. De même, le traitement des eaux pluviales serait réalisé par des noues d'infiltration végétalisées, ce qui réduit également l'artificialisation
- La mise en place de mesures d'évitement avant les travaux (balisage de chantier, pose de gites à chiroptères…), pendant les travaux (maitrise écologique du chantier, protection des amphibiens et de l'avifaune…) et en phase d'exploitation (maintien de trame noire…) de la zone permet de réduire sensiblement l'impact des aménagements sur la biodiversité

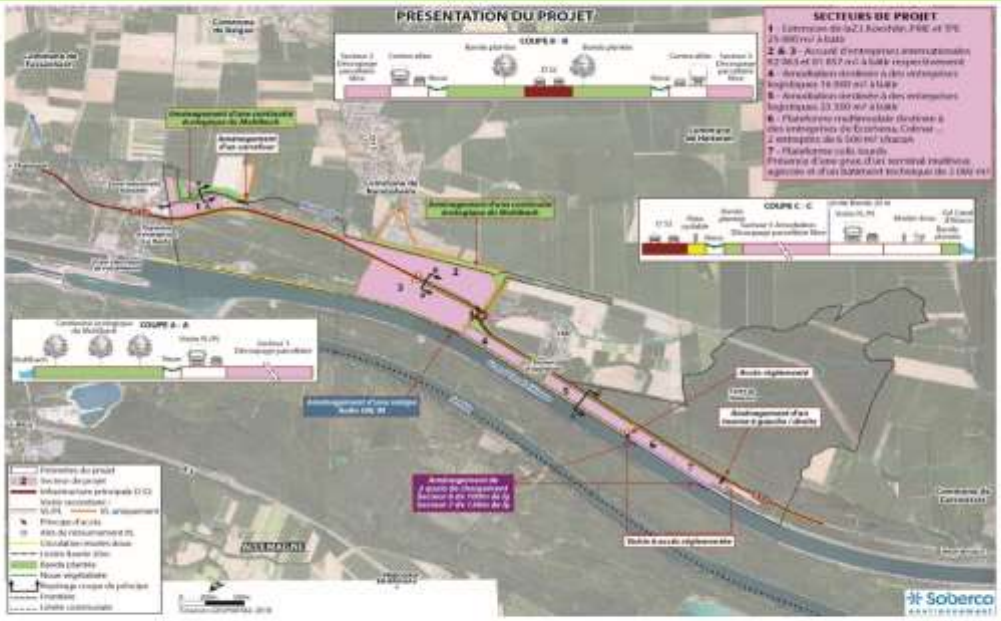
COMPENSER

- Sur la propriété foncière du SMO, plusieurs sites ayant un intérêt écologique fort sont dégradés. C'est le cas notamment des anciens terrains de la RD52 dans la forêt de Balgau qui n'ont jamais été renaturés mais également d'une ancienne gravière dans la forêt de Balgau le long du canal
- Des sites pollués ont également été identifiés en dehors des zones d'aménagement, qui seraient remis en état
- La continuité écologique du Muhlbach, identifiée dans les SRCE Grand Est comme dégradée par endroit serait restaurée le long des secteurs du projet en réservant une bande plantée de 30 m en bordure de rivière

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

27

Synthèse du projet



Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Les prochaines étapes

À l'issue de la concertation publique, le SMO arrêtera le bilan de la concertation publique et pourra, simultanément, approuver le Dossier de création de la ZAC.

Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée.

Sur la base des enseignements recueillis pendant la phase de concertation, le projet de ZAC pourra être modifié pour tenir compte des observations formulées pendant la concertation, dès lors que ces modifications n'affectent ni la nature, ni les options essentielles de l'opération d'aménagement envisagée.

Une fois le Dossier de création approuvé par le SMO, il sera transmis pour approbation à la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach, autorité compétente pour créer la ZAC, et pour avis notamment aux communes concernées et à l'État.

L'ensemble des avis émis, et des réponses apportées par le SMO, sera mis à disposition du public sur internet.

A la suite de cette mise à disposition, la Communauté de Communes pourra créer la ZAC.

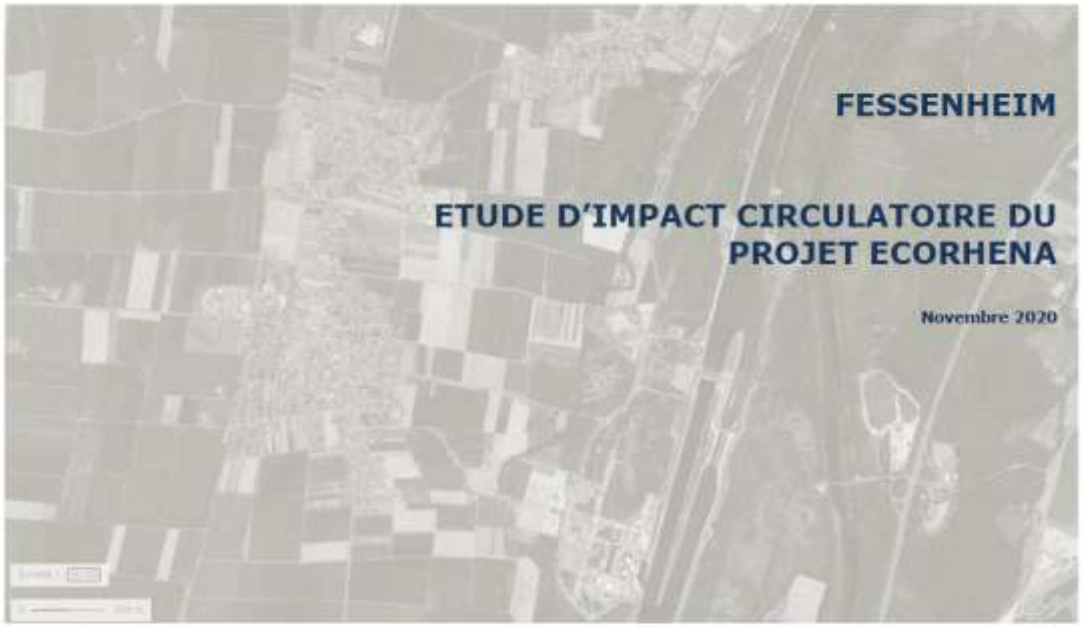
Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

Syndicat Mixte pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

Merci pour votre participation !

Quelques règles à respecter pour assurer la fluidité des interventions
1 – Laisser dérouler la présentation sans intervenir (couper votre micro si ce n'est pas fait automatiquement)
2 – Noter vos questions, la parole vous sera donnée à la fin de chaque chapitre
3 – Pour signifier que vous souhaitez prendre la parole, cliquer sur PARTICIPANTS en bas de page puis sur l'encart LEVER LA MAIN en bas de page à droite.
La parole vous sera donnée dans l'ordre des levées de main
4 – La parole vous sera donnée par le modérateur qui activera votre microphone. Nous vous prions en début d'intervention de bien vouloir vous présenter (à minima nom et prénom)

4- Etude d'impact sur les circulations


FESSENHEIM

ETUDE D'IMPACT CIRCULATOIRE DU PROJET ECORHENA

Novembre 2020

Trans Mobilités
15 Route de la Sarotte 13013 Marseille
Tél : 04 91 03 08 59 - Fax : 04 91 03 39 01
Email : contact@transmobilites.com

Fessenheim – Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena

Etude n° A1392
Réalisée par : Hugo MELNOTTE
Validée par : Benoît JOGUET
Version de Novembre 2020

CONTENU

OBJET DE L'ETUDE 3
Plan du projet 3
DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS 4
Trafics journaliers actuels 4
Vitesses moyennes relevées sur les principaux axes 5
Trafics en heure de pointe du matin et du soir sur la RD52 6
Mouvements tournants au droit du carrefour 1 : matin en haut et soir en bas 7
Mouvements tournants au droit du carrefour 2 : matin en haut et soir en bas 7
Mouvements tournants au droit du carrefour 3 : matin en haut et soir en bas 8
Flux vélo en heure de pointe du matin et du soir sur la RD52 8
Synthèse des aménagements cyclables 10
Itinéraires pour les convois exceptionnels 11
Flux générés par les ports français du Rhin 12
Fonctionnement circulatoire et synthèse de l'état des lieux 13
ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET ECORHENA 14
Evolution du trafic dans le secteur d'étude 14
Génération de déplacements des employés du projet 14
Lignes TC proposées 15
Répartition modale des déplacements réalisés par les employés 16
Génération PL du projet EcoRhena 17
Affectation du trafic à grande échelle 18
Trafic journalier en section courante avec le projet 19
Trafics horaires en section courante avec le projet 20
CONCLUSION 21

TRANSMOBILITES page 2 Novembre 2020

Fessenheim – Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena

OBJET DE L'ETUDE

Il est envisagé la création d'une zone d'activités à Fessenheim. La zone EcoRhena accueillera à terme 1 000 emplois. La zone d'activités est divisée en 7 secteurs et accessible par la RD52.

Le projet va générer des trafics supplémentaires. Il convient d'en vérifier l'impact sur les conditions de circulation. L'objet de l'étude est de :

- recenser les trafics actuels,
- estimer les trafics supplémentaires liés au projet,
- analyser l'impact sur le fonctionnement circulatoire de la zone d'activités.

Notons en préambule que les trafics pris en compte dans le dimensionnement des voiries sont les trafics sur une heure, le tout étant de connaître l'heure à terme la plus chargée. Les analyses sont menées sur deux périodes :
⇒ Heure de Pointe du Matin (HPM) : 07h45-08h45 dans le cas présent,
⇒ Heure de Pointe du Soir (HPS) : 16h45-17h45 dans le cas présent.

Plan du projet :

Fessenheim – Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena

DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS

Trafics journaliers actuels

Il a été réalisé des comptages automatiques sur voirie pendant 7 jours du 14 au 21 septembre 2020 sur la RD52, la RD15, la Rue du Moulin, Rue du Canal d'Alsace et la Rue du Rhin à Nambsheim.

Ces comptages automatiques réalisés pendant plusieurs jours permettent de définir les Trafics Moyens Journaliers (TMJ) et définir les niveaux de trafics horaires. Les données complètes figurent en annexe. Les principaux résultats utiles à l'étude sont synthétisés sur la carte ci-contre :

- les Trafics Moyens Journaliers (TMJ) calculés en moyenne sur la semaine complète,
- les Trafics Moyens en Jour Ouvré (TMJO) calculés en moyenne du lundi au vendredi,
- les trafics en Heure de Pointe du Matin (HPM) correspondant au créneau 8h-9h,
- les trafics en Heure de Pointe du Soir (HPS) correspondant au créneau 17h-18h.

METHODOLOGIE

Les trafics journaliers sont classiquement exprimés pour le cumul des 2 sens de circulation et en véh./jour.

Les trafics horaires sont en revanche distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids plus important des Poids Lourds dans les trafics :

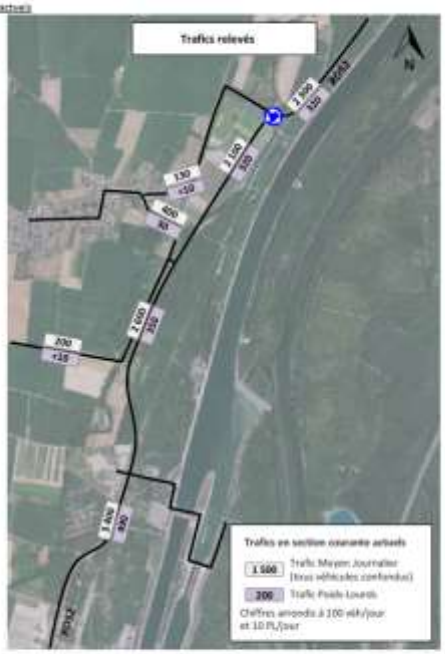
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 2 Motos = 0,5 UVP

Il est rappelé les ordres de grandeur usuellement reconnus pour une voie de circulation :

moins de 4 000 véh./jour	*300 UVP/h par sens :*	*trafic faible*
entre 4 000 et 10 000 véh./jour	*300 et 500 UVP/h :*	*trafic modéré*
entre 10 000 et 16 000 véh./jour	*500 et 800 UVP/h :*	*trafic soutenu*
plus de 16 000 véh./jour	*800 UVP/h :*	*trafic élevé*

Le trafic sur la RD52 est faible sur l'ensemble de la section : entre 2 000 et 3 500 véh./jour. Sur les autres axes du secteur, le trafic est très faible.
En revanche, le taux de poids-lourds sur la RD52 est élevé, de l'ordre de 15% avec 300 à 500 PL/jour et une part importante de semi-remorques.
La RD52 est un axe très utilisé par les poids lourds et notamment, sans remorques et convois exceptionnels.

Trafics actuels



Vitesses moyennes relevées sur les principaux axes

Ces comptages automatiques réalisés en septembre 2020 permettent également de relever les vitesses de chacun des véhicules. Ainsi, une vitesse moyenne par sens sur chaque tronçon a pu être identifiée.

Sur la RD52, la vitesse moyenne des véhicules est élevée, supérieure à la réglementation sur la majorité de l'axe (70 km/h au Sud de la 21 Kaechlès et 80 km/h sur le reste).

La vitesse moyenne relevée pour les poids-lourds est proche de celle relevée pour les autres véhicules, soit proche ou supérieure à la réglementation.

Vitesses moyennes relevées

Trafics en heure de pointe du matin et du soir sur la RD52

Il a été réalisé des comptages directionnels permettant de reconstituer les mouvements tournants entre les différentes branches autour de trois carrefours : carrefour giratoire RD52 / accès au centre de recherches européen, RD52 / RD11 et RD52 / Rue de l'Europe. Ces comptages ont été réalisés en septembre 2020 aux heures de pointe du matin (HPM relevée entre 8h et 9h) et du soir (HPS relevée entre 17h et 18h).

Les mouvements tournants figurent sur les images sur les pages suivantes.

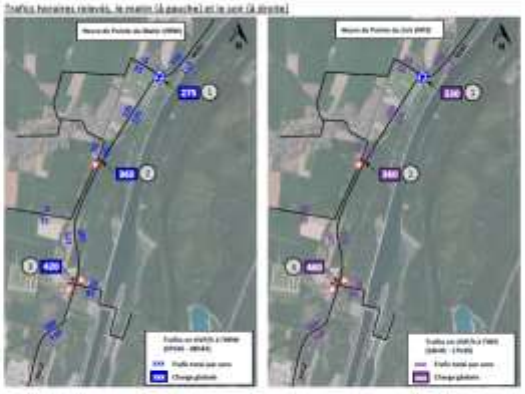
Le trafic dans le secteur d'étude en heure de pointe est très faible, avec 300 UVP/h deux sens confondus en moyenne sur la RD52. Les charges globales des 3 carrefours étudiés sont très faibles, autour de 300 UVP/h.

Pour les carrefours, la charge globale est considérée faible :

- <1 200 UVP/h pour un carrefour giratoire,
- <800 UVP/h pour un carrefour en té ou en croix.

Pour tous les carrefours, les charges globales en heure de pointe sont bien inférieures. Ainsi, aucune analyse de réserve de capacité n'est nécessaire. Les carrefours sont tous fluides.

Trafics horaires relevés, le matin (à gauche) et le soir (à droite)



Mouvements tournants au droit du carrefour 1 : matin en haut et soir en bas

Mouvements tournants au droit du carrefour 2 : matin en haut et soir en bas

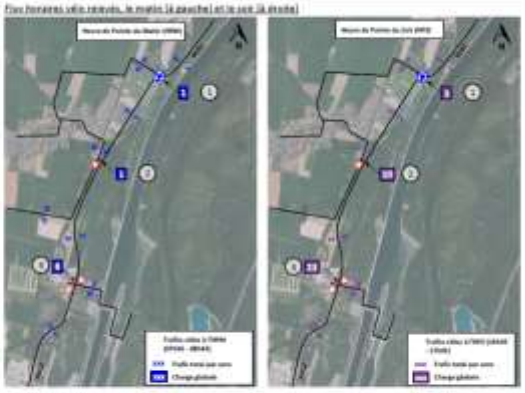
Mouvements tournants au droit du carrefour 3 : matin en haut et soir en bas

Flux vélo en heure de pointe du matin et du soir sur la RD52

Les flux vélo en heure de pointe ont également été relevés. Ces flux sont très faibles, notamment au Nord de la ZI Koechlin (aucun aménagement réalisé et nombre élevé de poids-lourds).

Les flux vélo dans le carrefour de la ZI Koechlin sont plus élevés en raison des aménagements pour les vélos sur la RD52 vers Fessenheim et la Rue de l'Europe vers l'Allemagne.

Flux horaires vélo relevés, le matin (à gauche) et le soir (à droite)



Synthèse des aménagements cyclables

La synthèse des aménagements cyclables dans et autour du secteur d'étude figure ci-contre.

Excepté la RD52, les axes à proximité du secteur d'étude sont adaptés aux vélos avec des aménagements comme le long de la RD468 et de la RD30 entre Fessenheim et la RD52, ou des axes à trafic très faible.

Plusieurs aménagements sont recommandés :

- Le long de la RD52 sur sa partie Nord entre la ZI Koechlin et Geiswasser. Au Sud de la RD38, aucun aménagement n'est nécessaire car la RD52 ne traverse aucune commune jusqu'à Chalampé. Les cyclistes allant dans les communes au Sud de Fessenheim emprunteront la piste cyclable le long de la RD468.
- Le long de la RD30 à l'Ouest de Fessenheim pour relier Hirtzfelden puis Eschbach.
- A plus grande échelle, le long de la RD415 pour relier Colmar à Volgelsheim. Cet axe à trafic très élevé et notamment poids-lourds n'est pas adapté aux vélos.

Dans le secteur d'étude, les aménagements cyclables sont satisfaisants :

- entre la ZI Koechlin et le centre-ville de Fessenheim par la RD52 au Sud et la RD30.
- Entre la ZI Koechlin et l'Allemagne par la Rue de l'Europe.

Toutefois, le cheminement cyclable entre ces deux directions est coupé par la RD52. Au Nord, aucun aménagement cyclable n'existe. Pour beaucoup de cyclistes, la RD52 est un axe inconfortable en raison de la vitesse élevée des véhicules et surtout du nombre de poids-lourds conséquent.

Aménagements cyclables à grande et petite échelle

Fessenheim – Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena

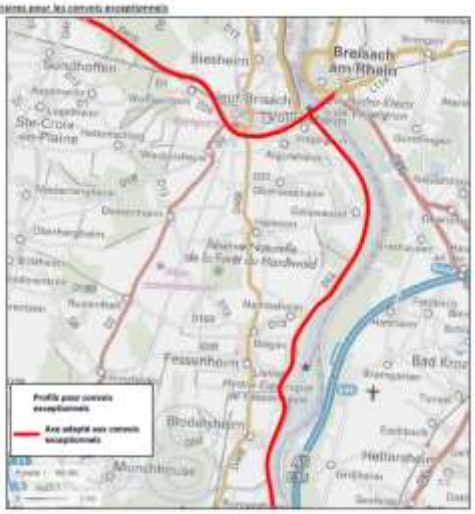
Itinéraires pour les convois exceptionnels

Itinéraires pour les convois exceptionnels

La RD52, par son profil en travers est adaptée aux convois exceptionnels :

- Largeur de chaussée de 7m.
- Carrefours giratoires larges.
- Aucune commune traversée.

Lors de l'enquête entre 7h et 9h et entre 14h et 18h, deux convois exceptionnels sur la RD52 ont été relevés.



Fessenheim – Etude d'impact circulatoire du projet EcoRhena

Flux générés par les ports français du Rhin

Flux générés par les ports français du Rhin

Les flux générés par les 3 ports français du Rhin : Strasbourg, Colmar et Mulhouse ont été relevés en 2019.

Les marchandises transportées par le port de Colmar équivalent à 580 000 tonnes en 2019, soit 380 bateaux par an (1 par jour).

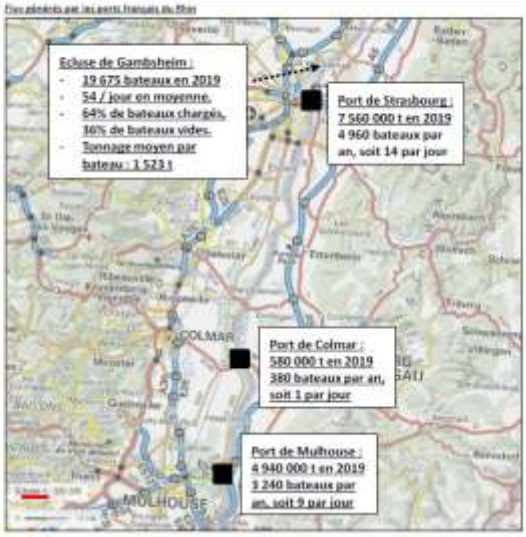
Au total, les tonnages annuels exportés et importés par les ports français du Rhin correspondent à l'utilisation de 676 000 PL.

Les marchandises exportées via le port de Colmar sont :

- Matériaux de construction (41%).
- Produits métallurgiques (27%).
- Produits agricoles (17%).
- Produits chimiques (6%).
- Engrais (5%).
- Objets manufacturés (4%).

Les destinations des exportations sont les suivantes :

- Allemagne : 45%.
- Pays-Bas : 36%
- Belgique : 12%
- Suisse : 7%.



Fonctionnement circulatoire et synthèse de l'état des lieux

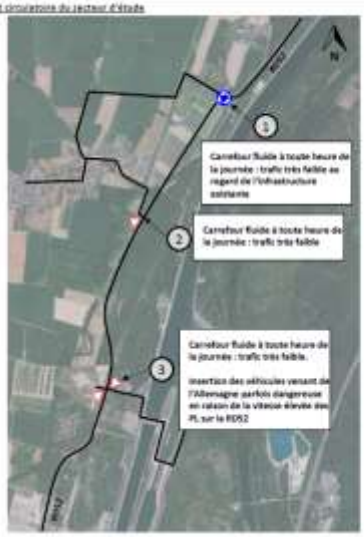
Le trafic journalier sur la RD52 et les axes transversaux est faible, voire très faible. En revanche, le trafic PL sur la RD52 est élevé, 880 PL/jour environ et composé majoritairement des semi-remorques. De plus, la vitesse pratiquée par les automobilistes et notamment les poids-lourds est élevé et au-dessus de la limitation de vitesse.

En heure de pointe, le fonctionnement circulatoire dans le secteur d'étude est fluide et le trafic y est très faible. Les carrefours sont fortement capacitaires. Le trafic au droit d'un carrefour est considéré comme faible lorsque la charge globale horaire est inférieure à 1 200 UVP/h pour un carrefour giratoire et 900 UVP/h pour un carrefour en té ou en croix. La charge globale horaire des carrefours est comprise entre 200 et 500 UVP/h en heure de pointe.

Toutefois, la vitesse des PL sur la RD52 est élevée et peut poser des problèmes de sécurité pour l'insertion des véhicules depuis l'Allemagne au carrefour 3.

Le nombre élevé de PL peut être rédhibitoire pour de nombreux utilisateurs du vélo. Ainsi, des aménagements vélo sont recommandés sur la RD52.

Fonctionnement circulatoire du secteur d'étude



ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET ECORHENA

Le projet EcoRhena est une zone d'activités divisée en 7 secteurs (en rose sur l'image ci-contre).

Les principes d'accès au projet sont les suivants :

- Par la ZI Kraichlin et la Rue du Rhin pour le secteur 1.
- Par la Rue du Moulin pour le secteur 2 et le carrefour giratoire du centre européen de recherches.
- Par le carrefour giratoire du centre européen de recherches pour les secteurs 3 et 4.
- Par le carrefour giratoire du centre européen de recherches et un nouvel accès au Nord du secteur 7 sur la RD52 pour les secteurs 5, 6 et 7.

Evolution du trafic dans le secteur d'étude

Selon les comptages du département du Haut-Rhin, le trafic n'a pas évolué sur la RD468, la RD52, voire légèrement diminué. Ainsi, aucune évolution, autre que le projet n'est prise en compte. Seul le scénario prenant en compte le projet EcoRhena est pris en compte. Un scénario modélisant la situation future sans le projet EcoRhena n'est pas calculé, car aucune évolution de trafic hors projet EcoRhena n'est attendue. Sans le projet EcoRhena, les trafics attendus dans le secteur d'étude resteront identiques à la situation actuelle.

Génération de déplacements des employés du projet

Le projet EcoRhena accueillera 1 000 employés. Les déplacements générés par secteur par les 1 000 employés du projet figurent ci-dessous :

Déplacements générés par les employés	En Pleins	Ramenés à l'employé	Répartition des déplacements (deux sens)	Déplacements VP/jour entrée	Déplacements VP/jour sortie	Déplacements VP/h pointe matin	Déplacements VP/h pointe soir	Déplacements VP/h pointe matin	Déplacements VP/h pointe soir	Déplacements VP/h pointe matin	Déplacements VP/h pointe soir
Secteur 1	20000	10	10%	0,11	10	0,10	9	0,09	9	0,11	10
Secteur 2	50000	25	25%	0,11	25	0,10	23	0,09	23	0,11	25
Secteur 3	30000	15	15%	0,11	15	0,10	14	0,09	14	0,11	15
Secteur 4	20000	10	10%	0,11	10	0,10	9	0,09	9	0,11	10
Secteur 5	10000	05	05%	0,11	05	0,10	05	0,09	05	0,11	05
Secteur 6	10000	05	05%	0,11	05	0,10	05	0,09	05	0,11	05
Secteur 7	10 000	05	05%	0,11	05	0,10	05	0,09	05	0,11	05
Total	200 000	1 000	100%		100		90		83		100

Pour calculer la génération du trafic du projet, les ratios pris en compte sont les suivants :

- 2,2 déplacements par jour par employé : comprend les deux déplacements domicile-travail et les autres déplacements occasionnels : professionnels et le midi.
- Le ratio (trafic heure de pointe / trafic journalier) est issu d'une zone d'activités classique, hors U/B. Les ratios sont redressés par rapport au nombre de déplacements par jour, habituellement de 2.

Sur l'ensemble de la journée, le projet générerait 2 200 déplacements, dont 330 en HPM et 410 en HPS environ.

La part modale des déplacements des employés ainsi que le flux VL généré sur le réseau figure sur les pages suivantes.

Plan du projet

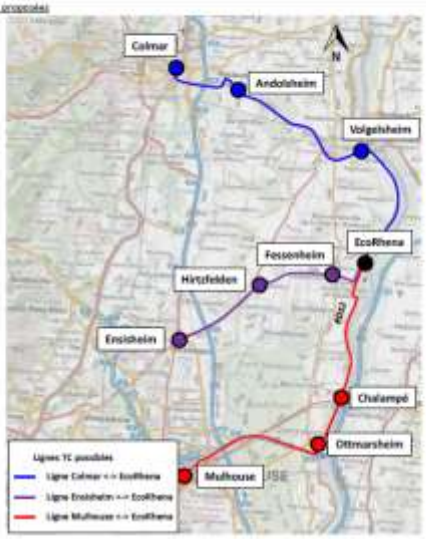
Lignes TC proposées

A partir des données MobPro de l'INSEE (mobilités professionnelles en 2015) présentées sur la page suivante, 3 lignes de transport en commun sont proposées :

- Colmar <-> EcoRhena avec arrêt à Andolsheim et Volgelsheim. 10% des employés du projet habitent dans ces communes.
- Ensisheim <-> EcoRhena avec arrêt à Hirtzfelden et Fessenheim. 24% des employés du projet habitent dans ces communes.
- Mulhouse <-> EcoRhena avec arrêt à Ottmarsheim et Chalampé. 18% des employés habitent dans ces communes.

62% des employés du projet pourraient être desservis par une ligne de transport en commun. Depuis les autres communes, des lignes de TC ne seraient pas pertinentes car le potentiel est faible et le cheminement plus compliqué.

Lignes TC proposées



Répartition modale des déplacements réalisés par les employés

Les communes d'origine des employés du projet et la répartition modale figurent sur la page ci-contre. L'affectation spatiale des actifs est considérée identique à la situation actuelle (données INSEE MobPro 2015 pour la commune de Fessenheim). La répartition modale dépend de chacune des communes d'origine des employés. 27% des employés habiteraient à Fessenheim, soit à 1,5km du projet.

Les hypothèses prises en compte pour le calcul de la répartition modale sont les suivantes :

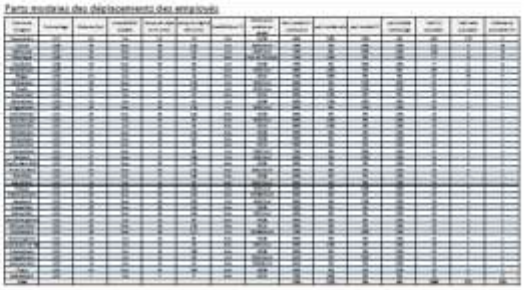
- Vitesse moyenne de 60 km/h pour les VL : peu de dysfonctionnements circulatoires dans le secteur d'étude et routes majoritairement hors agglomération à 80 km/h.
- Vitesse moyenne de 15 km/h pour les vélos. Pour les cheminements vélo, il est considéré que de nouveaux aménagements le long de la RD42 et de la RD108 à l'Ouest de Fessenheim sont réalisés.
- La répartition modale entre les vélos et la voiture est calculée en fonction du temps de parcours, avec un maximum de 30% de part modale vélo pour Fessenheim.
- Pour les transports en commun, une part de 10% au maximum est estimée pour les communes directement desservies par une ligne, excepté pour Fessenheim. A cette distance, le vélo est plus compétitif (pas d'horaire précis).
- Pour le covoiturage : 10% au maximum pour les habitants résidant à plus de 10 km du projet. En-dessous de cette distance, un covoiturage ne vaut pas le coup (le vélo devient compétitif si l'employé n'a pas de voiture). Pour un covoiturage efficace, une application doit être mise en place par la zone d'activités pour bien coordonner les employés.

Sur l'ensemble de la journée, le projet génère 1 600 VL/jour deux sens confondus et 170 vélos / jour deux sens confondus.

Aux heures de pointe, la génération de trafic VL est la suivante :

Déplacements VL générés par les employés	Part modale VL	VL/jour générés	Dép HPM entrée	Dép HPM sortie	Dép HPS entrée	Dép HPS sortie
Secteur 1	0,79	147	18	4	4	18
Secteur 2	0,79	469	58	13	13	55
Secteur 3	0,79	462	58	13	13	53
Secteur 4	0,79	93	12	3	3	10
Secteur 5	0,79	157	18	4	4	15
Secteur 6	0,79	130	15	4	4	15
Secteur 7	0,79	111	14	4	4	11
Total	0,79	1605	192	48	48	177

Parts modales des déplacements des employés



Génération PL du projet EcoRhena

Le générateur PL du projet est calculée au prorata des marchandises transportées par le port de Colmar. Pour calculer les PL et les bateaux générés par le projet, plusieurs données d'entrée sont nécessaires : poids moyen d'un PL et d'un bateau, tonnage par surface, part modale eau et route. Ces données d'entrée peuvent être calculées grâce aux données disponibles pour le port de Colmar.

Pour les 3 exportateurs principaux du port de Colmar, les marchandises transportées et l'équivalent PL sont les suivants :

	Tonnage	Equivalent PL (annuel)	Equivalent PL (jour)
Exportateur	127 000	11	1
Entrée	8 000	1	0
Rive Sud	28 000	2	0
Total	163 000	15	1

L'équivalent PL est calculé sur la base de 11,54 par PL en moyenne (moyenne prise par le document des Voies Navigables de France).

Le tonnage annuel généré par m² a pu être calculé pour Constellium et Ecoty. Au prorata de l'importance des deux usines, un équivalent de 2t/m² est pris en compte pour la génération du projet.

Pour la génération du projet EcoRhena, les hypothèses sont les suivantes :

- Marchandises annuelles en entrée et sortie : 2t/m² de surface bâtie.
- Part modale PL de 63% : identique à la part modale Route + Fer pour les entreprises ci-dessus. La part modale Fer est égale à 0 pour le projet car le projet n'est pas relié. Les origines et destinations des marchandises par train sont identiques à celles par camion et non par bateau.
- Part modale Eau de 37%.
- 11,5 t/PL.

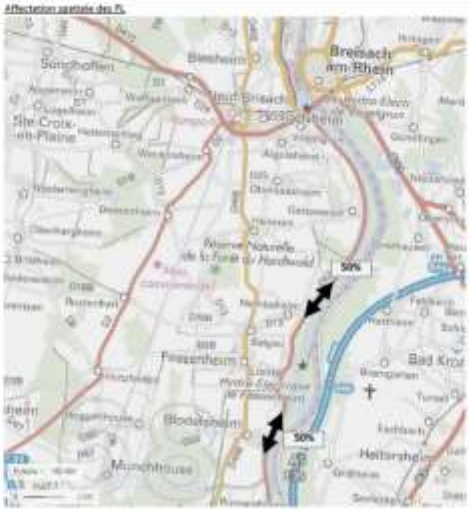
La génération de trafic PL par secteur figure sur le tableau suivant :

Le tonnage annuel expédié par le projet est de 545 220 tonnes, dont 203 420 par bateau et 341 800 par camion. Le projet générera 120 PL/jour deux sens confondus, dont 22 en HPM et 4 en HPS.

Son accessibilité directe au Rhin permettra la réduction de 71 PL/jour deux sens confondus sur la RD52 et les autres axes du département. 203 420t seront expédiées par bateau annuellement. Ce tonnage correspond à 1 bateau tous les 3 jours en moyenne.

En raison de l'interdiction pour les PL d'emprunter les axes Est – Ouest et notamment le pont vers l'Allemagne, l'affectation spatiale est considérée identique entre la RD62 Nord et la RD52 Sud. Le projet générera 60 PL/jour sur la RD52 au Nord du projet et 60 PL/jour sur la RD52 au Sud du projet.

Affectation spatiale des PL



Affectation du trafic à grande échelle

Le trafic supplémentaire généré par le projet sur le réseau départemental figure ci-contre.
Le trafic supplémentaire sur la RD52 serait de 300 véh/jour, dont 60 PL/jour au Nord du projet et de 550 véh/jour dont 60 PL/jour au Sud de la RD38.
L'impact sur le réseau est estimé comme significatif lorsque :

- Le projet ajoute 10% de trafic supplémentaire lorsque le trafic sur l'axe est supérieur à 5 000 véh/jour.
- Le projet ajoute 500 véh/jour lorsque le trafic sur l'axe est inférieur à 5 000 véh/jour.

L'impact sur les axes à grande échelle figure sur la carte ci-dessous. Les axes les plus impactés sont :

- La RD38 avec 820 véh/jour supplémentaires entre la RD52 et Fessenheim en raison du nombre important d'employés habitant à Fessenheim. Le trafic poids-lourds supplémentaire est négligeable. Cet axe traverse la commune de Fessenheim. Le trafic actuel sur cet axe n'est pas connu. Un comptage du département du Haut-Rhin existe sur la RD38 à l'Ouest de Fessenheim (1 700 véh/jour). Pour l'étude, un trafic équivalent à l'Est de Fessenheim est estimé : les nombreux habitants de Fessenheim travaillant à la centrale compensent les habitants de Fessenheim allant à l'Ouest pour rejoindre l'autoroute.
- La RD62 entre le carrefour giratoire du centre de recherches européen et la RD38 au Sud avec 1 100 à 1 200 véh/jour et 60 PL/jour supplémentaires. Cet axe est hors agglomération.

L'impact du projet est uniquement significatif pour les habitants de Fessenheim le long de la RD38. Pour les autres axes, l'impact du projet n'est pas significatif.

Pour les vélos, le trafic supplémentaire serait important :

- sur la RD38 jusqu'à Fessenheim avec 165 vélos / jour (piste cyclable existante).
- Sur la RD13 jusqu'à Balgau avec 30 à 40 véh/jour. Le trafic sur cet axe est très faible. Aucun aménagement cyclable n'est nécessaire.

Trafic tous véhicules (TV) journalier supplémentaire à grande échelle

Trafic tous véhicules (TV) avec le projet à grande échelle

Trafic vélo journalier supplémentaire à grande échelle

Trafic journalier en section courante avec le projet

Le trafic journalier dans le secteur d'étude après la réalisation du projet EcoRhena figure ci-contre.

Le trafic augmenterait de 1 100 à 1 200 véh/jour sur la RD52 entre le secteur 1 et la giratoire du centre européen de recherches, soit 40 à 50% d'augmentation. Le trafic sur cet axe resterait très faible et compatible avec la voirie actuelle.

Sur la RD3b à l'Est de Fessenheim (point 8), le trafic augmenterait de 600 véh/jour environ. Le trafic actuel n'est pas connu. Le trafic sur la RD3b est connu à l'Ouest de la commune de Fessenheim : 2 700 véh/jour dont 6% de PL, soit 160 PL/jour environ. Pour le trafic sur la RD3b en situation actuelle, ce trafic est pris en compte. Il est estimé que les habitants de Fessenheim travaillant à la centrale compensent les habitants de Fessenheim allant vers l'Ouest pour rejoindre l'autoroute. Avec le projet, le trafic sur cet axe serait de 3 300 véh/jour. Ce trafic resterait faible et compatible avec la voirie actuelle.

Sur les autres axes, le trafic augmenterait peu, jusqu'à 200 véh/jour sur la Rue du Moulin.

Pour les 8 points, les évolutions sont les suivantes :

Point	Localisation	Trafic actuel		Trafic attendu			
		VL	PL	VL	Evo VL	PL	Evo PL
Point 1	RD52	1300	100	1600	23%	180	80%
Point 2	Rue du Moulin	130	0	310	138%	0	0%
Point 3	RD52	2100	100	3200	52%	380	280%
Point 4	du Canal d'Alsace	400	20	400	0%	20	0%
Point 5	Rue du Rhin	200	0	220	10%	0	0%
Point 6	RD52	1600	300	3700	42%	410	37%
Point 7	RD52	3400	400	4600	35%	550	38%
Point 8	RD3b	2700	160	3300	22%	160	0%

Trafics journaliers en section courante avec le projet

Trafics horaires en section courante avec le projet

Les trafics en heure de pointe dans le secteur d'étude figurent ci-contre.

Pour les cinq carrefours étudiés, les trafics resteraient faibles, voire très faibles et bien inférieurs à 1 200 UVP/h.

Les charges globales des carrefours étant très faibles, inférieures à 900 UVP/h pour les carrefours en té et en croix et inférieures à 1 200 UVP/h pour le carrefour giratoire, aucune analyse des réserves de capacité n'est nécessaire. Les carrefours seront fluides à toute heure de la journée.

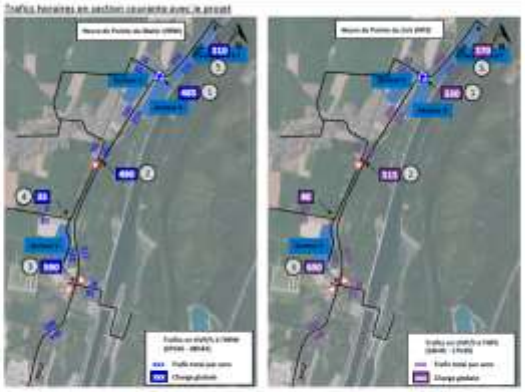
Pour les carrefours existants, 1 à 3, aucun aménagement complémentaire n'est nécessaire.

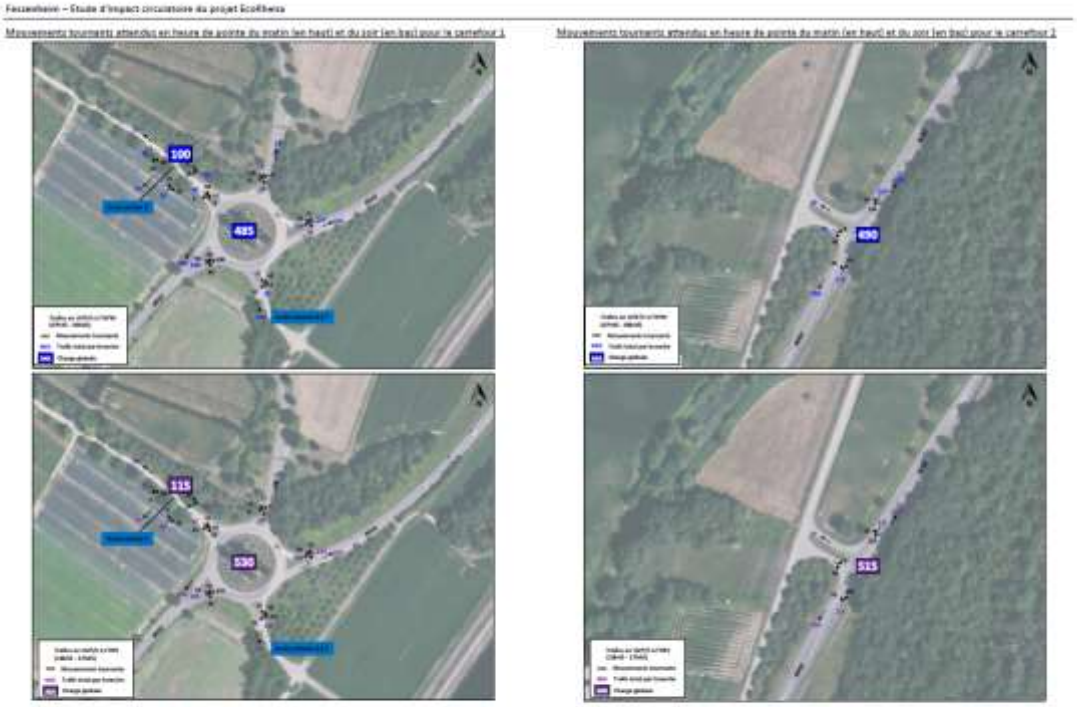
Pour les carrefours créés, 4 et 5, les gestions préconisées sont les suivantes :

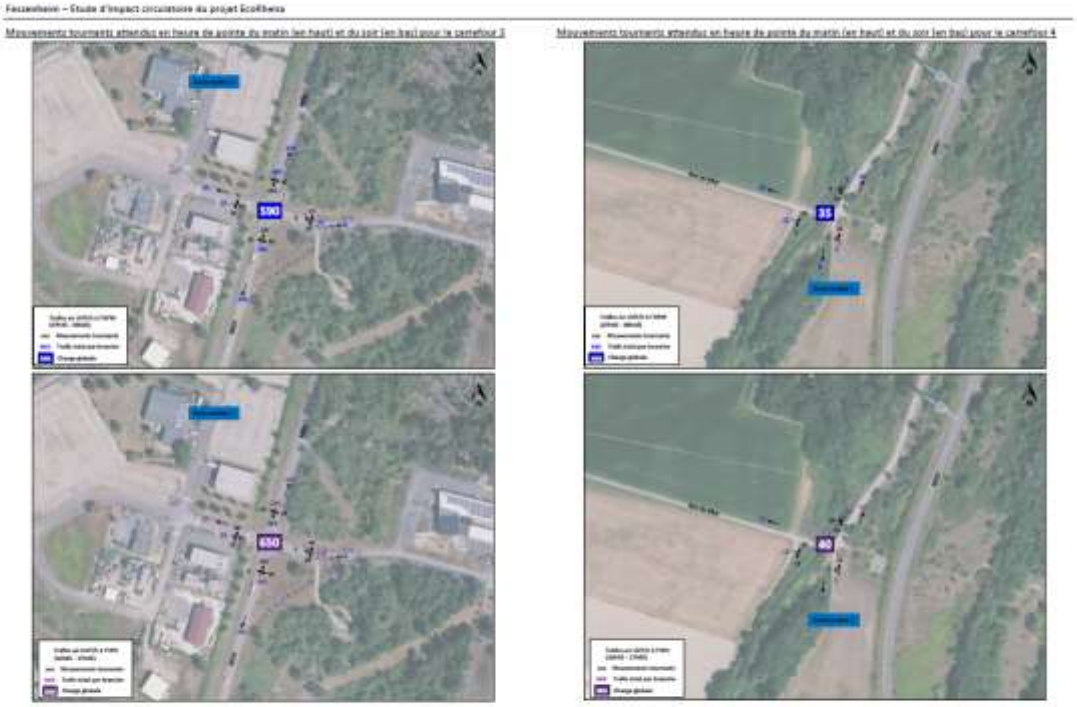
- Partie de priorité pour le carrefour 4 : les véhicules sortant du secteur 1 doivent céder le passage aux autres véhicules.
- Carrefour en té avec partie de priorité pour le carrefour 5 : les véhicules sortant du secteur 7 doivent céder le passage à ceux de la RD52. Aucune voie de tourne-à-gauche n'est nécessaire car le nombre de tourne-à-gauche est faible : 5 UVP/h en HPM et 0 UVP/h en HPS.

Les mouvements tournants attendus pour ces 5 carrefours en heure de pointe du matin et du soir figurent sur les pages suivantes.

Trafics horaires en section courante avec le projet




100
485
115
530
490
515


190
650
35
40

Mouvements tournants attendus en heure de pointe du matin (en haut) et du soir (en bas) pour le carrefour 3

CONCLUSION

Du diagnostic, il ressort :

- Un trafic faible sur la RD52 2 000 à 3 000 véh/jour.
- Un trafic très faible sur les autres axes du secteur d'étude.
- Un trafic poids-lourd élevé sur la RD52, avec 500 PL/jour environ.
- Une vitesse moyenne des véhicules relativement élevée sur la RD52 et au-dessus de la réglementation.
- Un trafic horaire très faible dans le secteur et aucun dysfonctionnement circulatoire.

Il est envisagé la réalisation d'une zone d'activités (EcoRhena) comprenant 1 000 emplois. Ce projet serait divisé en 7 secteurs et accessible principalement par la RD52 au Nord et au Sud, ainsi que la RD13 par Nambsheim.

La majorité du trafic proviendrait du Sud et notamment de Fessenheim.

Le projet générerait :

- 2 200 déplacements / jour, dont 1 600 déplacements VL/jour ; part modale VP de 73% et de vélo 12%.
- 240 UVP/h en HPM et 110 UVP/h en HPS.
- 120 PL/jour. L'accessibilité du projet avec le Rhin permettrait d'éviter la génération de 70 PL/jour supplémentaires.

Après la réalisation du projet, le trafic dans le secteur d'étude resterait faible. Aucun aménagement complémentaire pour les 3 carrefours existants n'est à réaliser.

Pour les carrefours d'accès au projet à créer, des carrefours en té avec porte de priorité aux sorties du projet sont suffisants. Aucune voie de tourne-à-gauche n'est à créer.

Le projet est compatible avec la voirie actuelle et ne créerait pas de nuisances pour les riverains du secteur d'étude (trafic généré faible et aucun PL ne traversant d'agglomérations).

Trafic journalier sur les axes du secteur d'étude après la réalisation du projet EcoRhena

Evolution du trafic avec le projet EcoRhena pour les 8 points de comptages

Poste	Localisation	Trafic actuel		Trafic attendu			
		VL	PL	VL	Evo VL	PL	Evo PL
Point 1	RD52	2300	320	2800	19%	890	19%
Point 2	Rue du Moulin	130	0	310	138%	0	0%
Point 3	RD52	2100	320	3200	52%	860	69%
Point 4	du Canal d'Alsace	400	80	400	0%	80	0%
Point 5	Rue du Rhin	200	0	220	10%	0	0%
Point 6	RD52	2400	350	3700	42%	410	17%
Point 7	RD52	3400	490	4800	35%	550	12%
Point 8	RD6b	2700	360	3300	22%	360	0%