

Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion du
Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

EcoRhena : projet d'aménagement de la zone
et de création de la ZAC

DOSSIER DE CONCERTATION PREALABLE

Janvier 2021





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% ; désaffectation 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 Ihr-Industrie und Handelskammer Südlicher Oberrhein à construire un projet commun, signé le 1^{er} 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.....	6
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 cœur DU PROJET DE TERRITOIRE DE FESSENHEIM.....	8
3.2.1. Un projet voulu par les acteurs du territoire	8
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	7.1.1.	Les fondements de l'opération.....	34
4.9.	TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	14	7.1.2.	La concurrence avec les zones d'activités disponibles.....	34
4.10.	SYNTHESE DES ENJEUX DU TERRITOIRE	14		35
5.	LES OBJECTIFS	16	7.1.3.	L'absence de zones portuaires équivalentes	35
5.1.	CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR COMPENSER LES PERTES D'EMPLOIS ET DE RESSOURCES FISCALES.....	16	7.2.	JUSTIFICATIONS AU REGARD DU PERIMETRE RETENU	36
5.2.	DÉVELOPPER UNE ZONE D'ATTRACTIVITÉ D'ENTREPRISES INTERNATIONALES	16	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
5.3.	REALISER UNE OPERATION EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL AU TRAVERS NOTAMMENT D'UNE D'ÉMARCHÉ D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE TERRITORIALE.....	17	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
5.4.	FAVORISER LA RÉDUCTION D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL.....	17	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
5.5.	FACILITER LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU PORT RHENAN	18	7.2.4.	Méthode de Choix et évolution de la solution retenue	37
5.6.	FAIRE DE LA ZONE UN MODELE DE « ZONE D'ACTIVITES DU FUTUR	18	7.2.5.	Synthèse des effets des solutions envisagées	37
5.7.	PROPOSER UNE ALTERNATIVE DURABLE ET OPÉRATIONNELLE À L'ACHEMINEMENT DES COLIS LOURDS EN CAS DE REALISATION DU PROJET VAL'M.....	19	7.2.6.	Choix du périmètre retenu.....	37
6.	PRESENTATION DU PROJET	20	7.2.7.	L'EVOLUTION DU SCENARIO PRIVILEGIE.....	38
	TATION DU PROJET	20	7.3.	JUSTIFICATIONS AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME ET REGLEMENTAIRE	38
6.1.	LES PRINCIPES DE COMPOSITION.....	20	7.3.1.	Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Pays Rhin-Brisach	38
6.1.1.	Un parti d'aménagement préservant la qualité et la richesse des espaces naturels	20	7.3.2.	Le SCOT Colmar-Rhin-Vosges.....	39
6.1.2.	Un parti d'aménagement assurant la continuité des corridors écologiques.....	20	7.3.3.	Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).....	39
6.1.3.	Des ambitions énergétiques affirmées	21	7.3.4.	Le SRADDET Grand Est Territoires.....	39
6.1.4.	Un parti d'aménagement structuré autour de « l'avenue EcoRhena », la RD 52	21	7.4.	JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTIONS DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE.....	40
6.1.5.	Une organisation des circulations donnant toute leur place aux mobilités douces	21	7.5.	JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL.....	41
6.1.6.	Un système d'assainissement séparatif et un traitement à la parcelle des eaux pluviales.....	21	7.5.1.	Eviter	41
6.1.7.	Des prescriptions d'urbanisme adaptées aux entreprises prévues.....	21	7.5.2.	Réduire.....	41
6.2.	LES SECTEURS DE LA FUTURE ZAC	25	7.5.3.	Compenser.....	41
6.2.1.	Secteur 1 : Balgau (75 725 m²)	25	8.	LES PROCHAINES ÉTAPES	42
6.2.2.	Secteurs 2 et 3 : Nambsheim Ouest et Est (205 770 m² et 204 642 m²)	25			
6.3.	LES SECTEURS DE LA ZONE PORTUAIRE	28			
6.3.1.	Secteurs 4 et 5 : amodiations portuaires (40 572 m² et 58 279 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			

1.1. LES ACTEURS DU PROJET

1.1.1 Le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhéna de Colmar / Neuf-Brisach

Le Syndicat Mixte pour la Gestion du Port Rhéna 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 Rhéna 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.

3 mois de concertation
du 15 janvier au 15 avril 2021

3 réunions publiques
à Balgau, Nambenheim et Geiswasser

1 exposition à :
La pépinière d'entreprises Ruche (Fessenheim)

Mise à disposition du Dossier de concertation et du registre d'observations à La pépinière d'entreprises La Ruche (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** dans les communes de Balgau, Nambenheim et Geiswasser ;
- La mise en place d'une **exposition** et la tenue de **permanences** à la pépinière d'entreprise 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 en version papier** et d'un **registre papier pour recueillir les observations** :
 - 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).
- La **mise à disposition au public du Dossier de concertation en version numérique** et d'un **registre numérique pour recueillir les observations** :
 - sur la plateforme accessible depuis le site internet <https://www.registre-dematerialise.fr/2290>

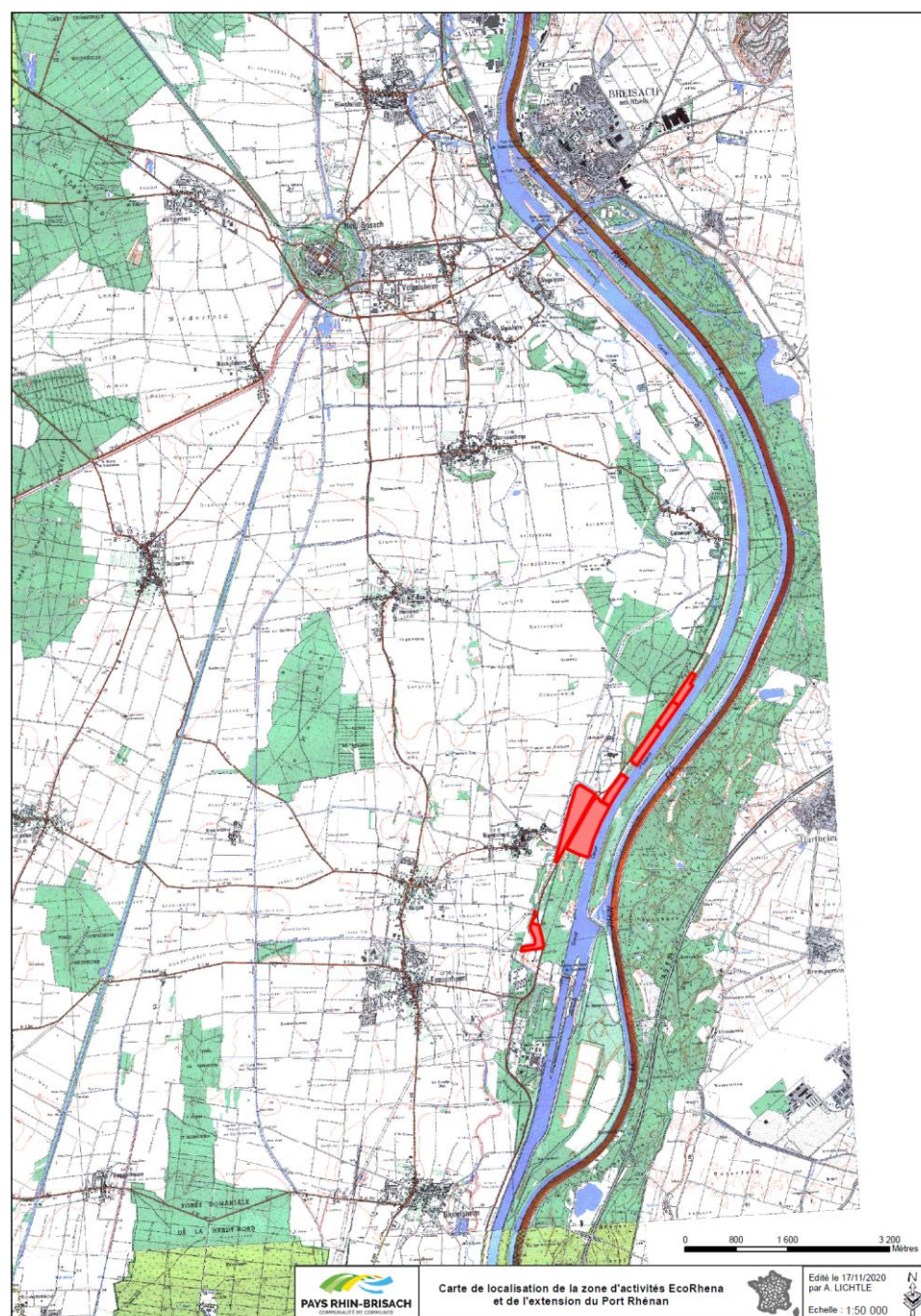
A l'issue de la concertation, le SMO en arrêtera le bilan.

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, Nambnheim, Heiteren et Geiswasser à proximité immédiate du canal d'Alsace, dans l'ancien lit majeur actif du Rhin.

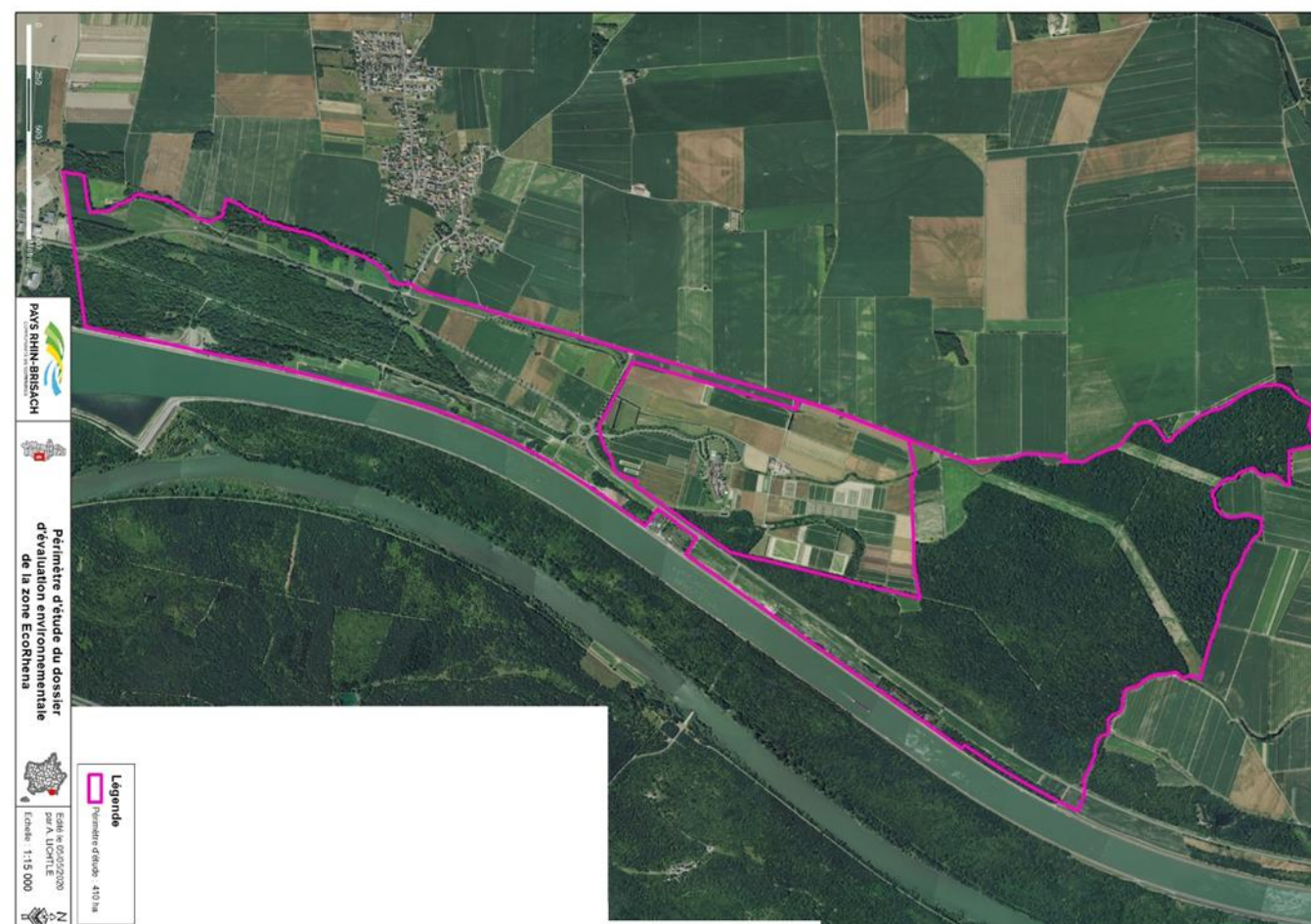
Localisée en bordure du Grand Canal d'Alsace, le long de la RD 52, au centre du triangle Colmar – Fribourg – Mulhouse, elle est reliée au nord à Neuf-Brisach et Colmar, au sud à Ottmarsheim et Mulhouse. Elle bénéficie de la proximité de deux autoroutes, A 35 en France et A 5 en Allemagne.



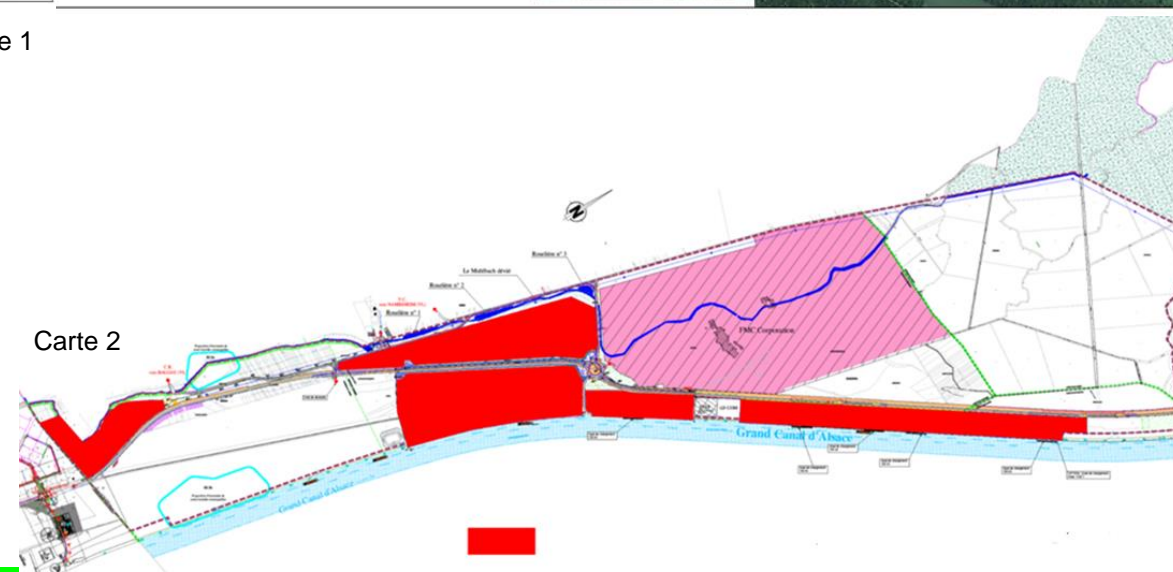
2.2. PERIMETRE DE L'OPERATION

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 82,3 hectares (Cf. carte 2).



Carte 1



Carte 2

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 1965 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, Nambenheim, Heiteren 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 129,14 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 Ramsar 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 1^{er} 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, dispose 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 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 1^{er} février 2019 : « 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'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 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.

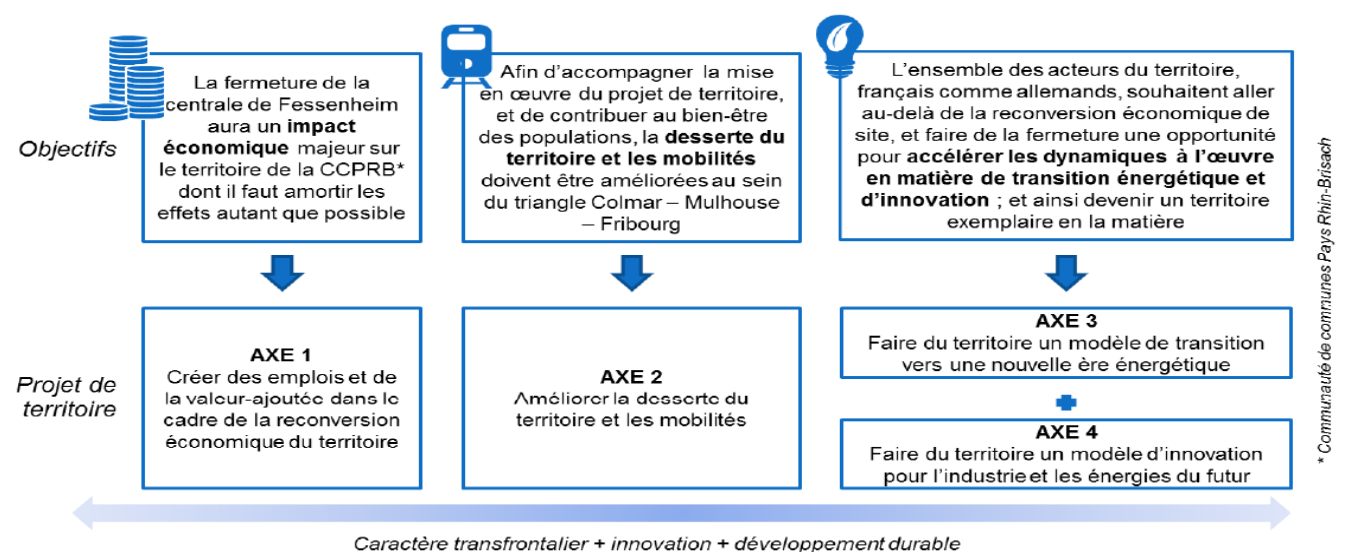
Il a été élaboré de façon collégiale par les collectivités locales, les acteurs du monde économique, EDF, la Caisse des dépôts et les services de l'État. Il constitue la feuille de route collective, partagée et évolutive des acteurs.

3.2.2. Un projet sur trois échelles imbriquées 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 qu'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 valorisation, 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.

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 186 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 Nambenheim. 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 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.

4.2. LE MILIEU HUMAIN

4.2.1. Le contexte démographique

La Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach est passée d'une population de 16 500 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 (76,1 %), 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 16 816 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 (36 %).

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 vont 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 Koechlin, 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
IL4 : Ligne de Haute Tension

Servitudes de sécurité publique
EL2 : 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 dites 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 dizaine de cavités 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 Nambshiem, Balgau, Heiteren 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.

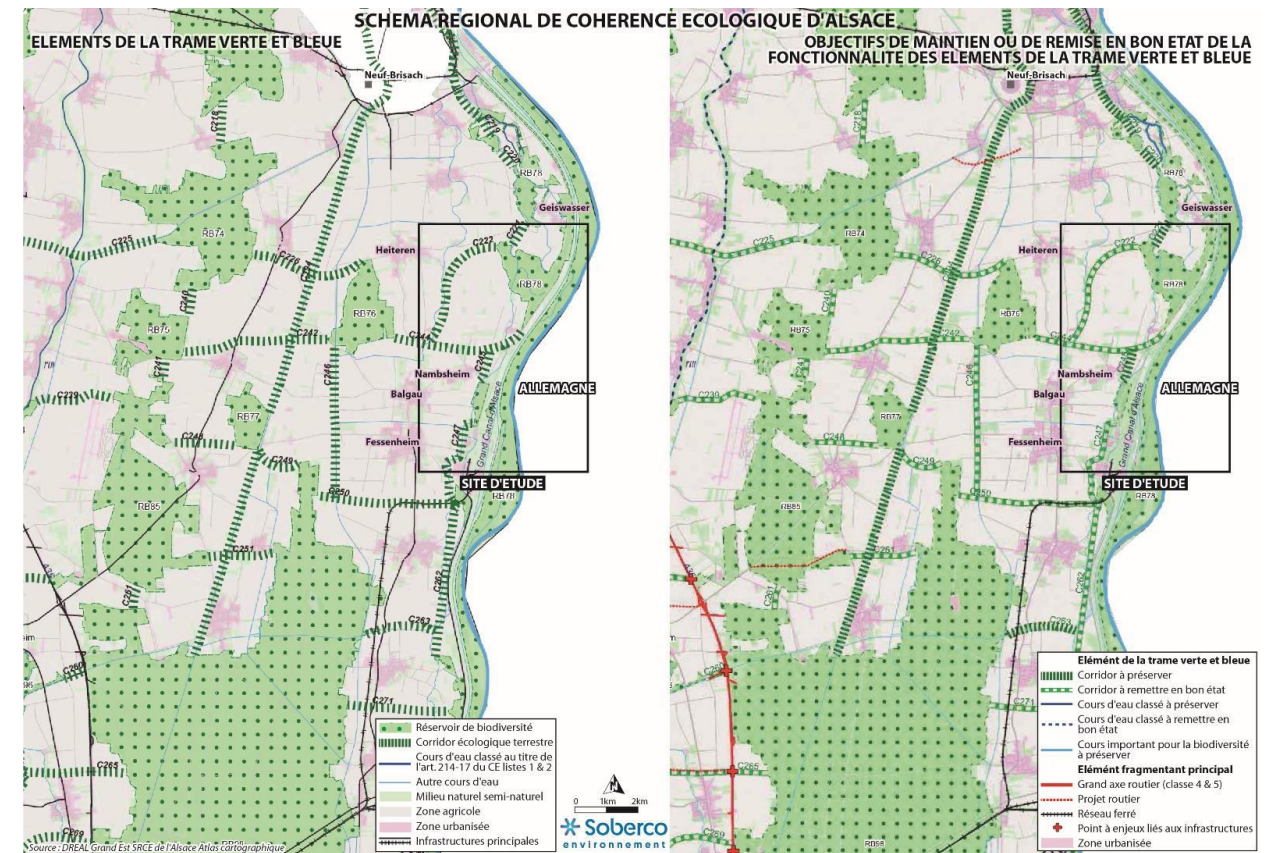
4.5. LE CONTEXTE ECOLOGIQUE

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.



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-Ried-Bruch, Haut-Rhin (FR4202000) est concerné par le projet.

Le secteur Hardt nord (FR4201813) se trouve à proximité.

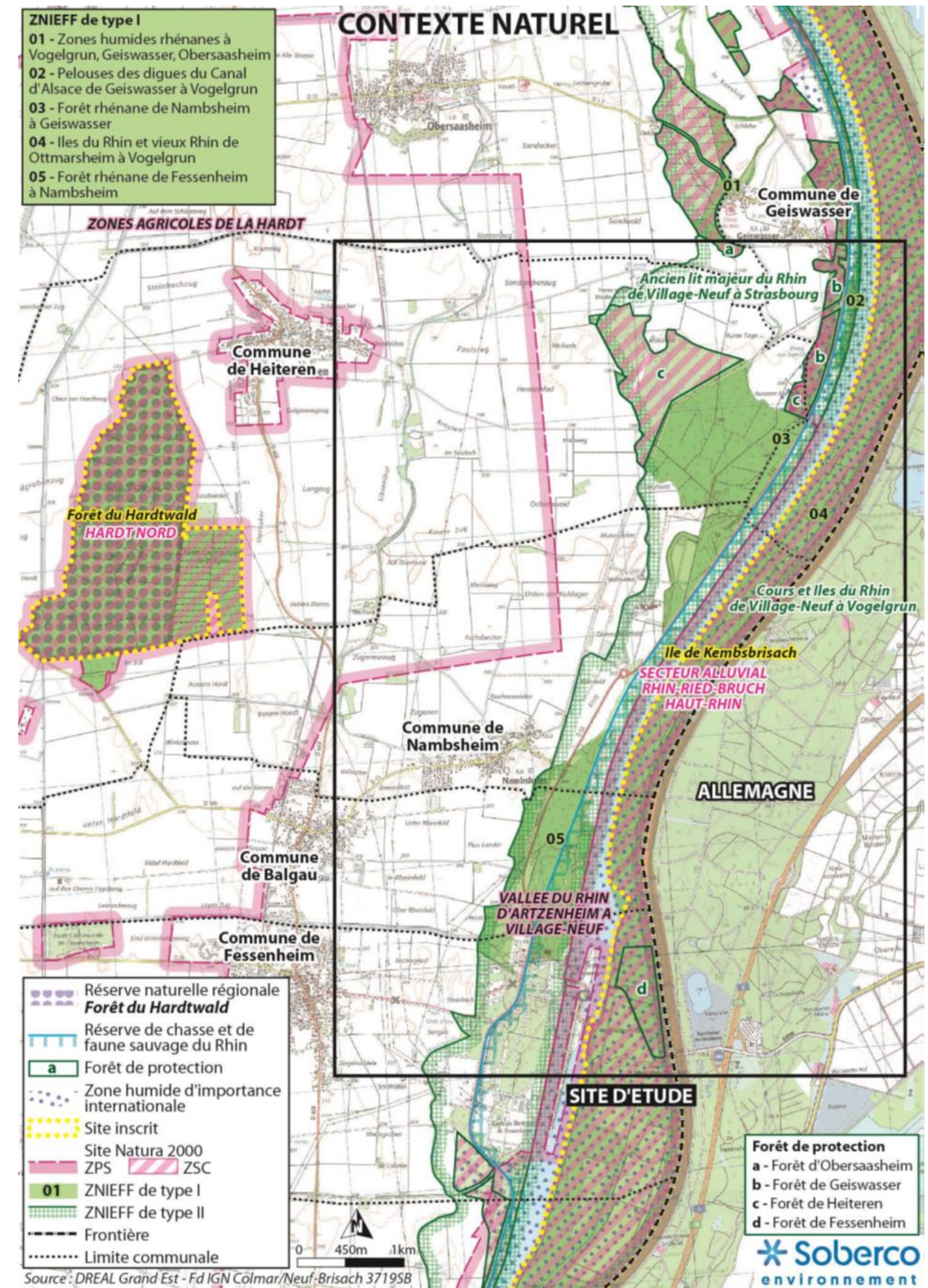
4.6.2. Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

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 Nambshiem (420030008) ;
- Forêt rhénane de Nambshiem à Geiswasser (420030007) ;
- Pelouses des digues du Grand Canal d'Alsace de Geiswasser à Vogelgrun (420030005).



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 : 8
- Reptiles : 5
- Mammifères terrestres : 3
- Chiroptères : 10
- Insectes : 1
- Oiseaux : 56

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 : 41

4.7.2. Enjeux écologiques du site

La carte suivante spatialise les enjeux sur cinq niveaux. Elle procède 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'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 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 GCA

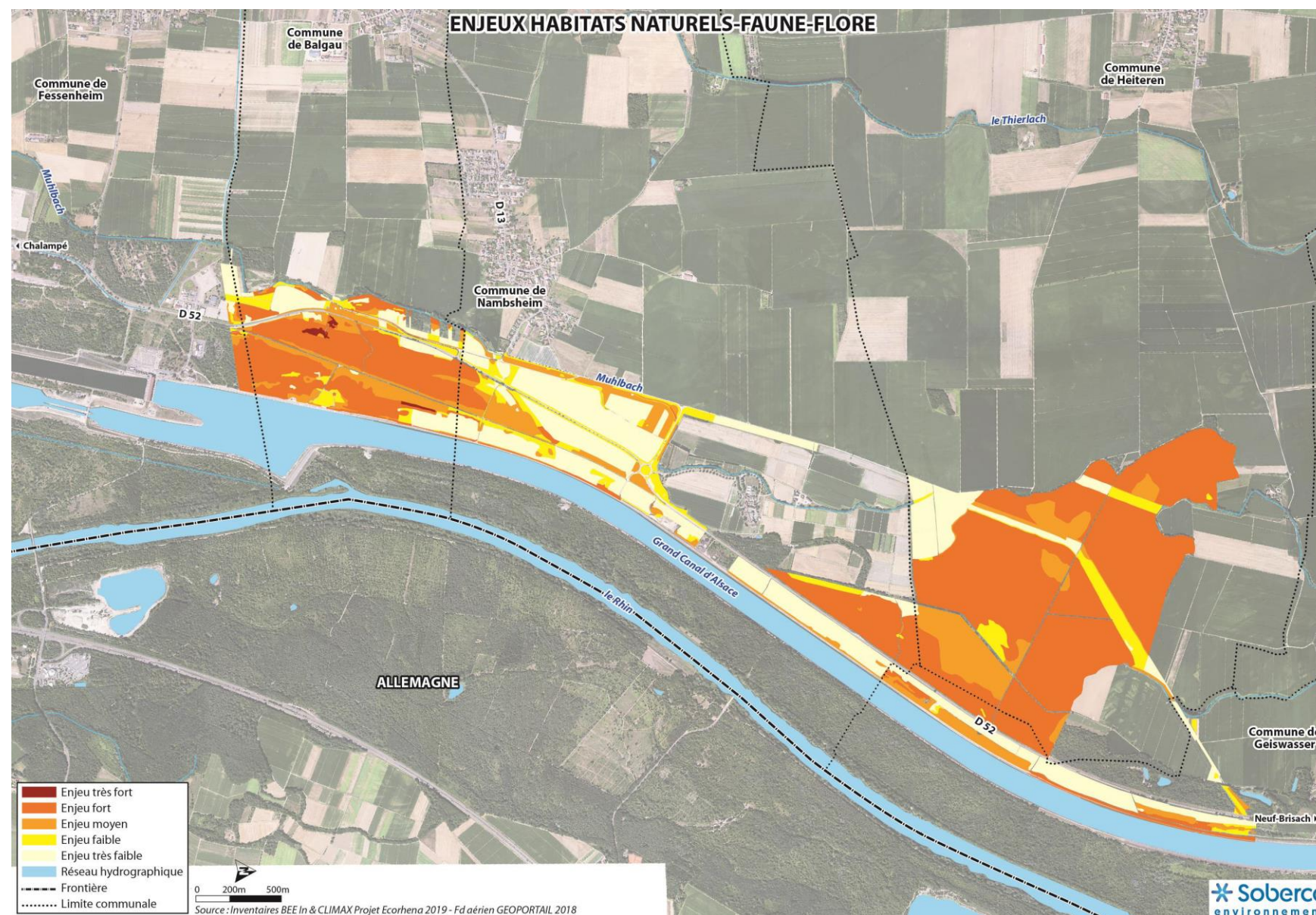
Cette zone a été fortement remaniée lors de la construction du Grand Canal d'Alsace. Les valeurs les plus hautes atteignent le niveau « fort » pour des mosaïques de boisements jeunes, des pelouses ouvertes (berges du canal) et des pelouses à Brome érigé. Les espaces non cultivés sont majoritairement 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 se développent des peuplements sur sols plus secs (chênaie-tillaie, fruticées, bétulaies, etc.) et des pelouses intraforestières.

Toutefois, l'évaluation de l'état de conservation de la frênaie-ormaie (gestion forestière, réinondation) et des pelouses pourrait être améliorée.



4. LE TERRITOIRE

4.8. PATRIMOINE ET ARCHEOLOGIE

Aucun monument classé ou inscrit n'est présent dans la zone d'étude.

Il y a deux sites inscrits proche de la zone de projet :

- L'île de Kembs et Neuf-Brisach. Le site a été inscrit en décembre 1967. Il est localisé à l'Est, le long du Grand Canal d'Alsace ;
- La forêt du Hardtwald à Heiteren.

Une demande de susceptibilité de prescriptions archéologiques a été adressée à la Direction Régionales des Affaires Culturelles (DRAC). La réponse à la demande de susceptibilité de prescription de diagnostic archéologique, en date du 4 septembre 2020, indique que des diagnostics archéologiques sont nécessaires sur l'ensemble des zones du projet, excepté la bande en bordure du Grand Canal du Rhin.

4.9. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

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.

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.

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

4.10. SYNTHÈSE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Thématique	Éléments de synthèse
Milieu physique	
Climatologie	La zone d'étude a un climat tempéré et peu humide. Les vents dominants suivent des axes S/N ; SO/NE. Les précipitations sur la zone d'étude sont en moyenne de 607 mm/an.
Topographie	La topographie est plane sur l'ensemble du site d'étude. La microtopographie locale est artificielle.
Géologie	Le site est situé sur une succession de couches alluvionnaires Rhénanes. La perméabilité sur le site peut varier fortement en raison de la présence ponctuelle de lentilles limoneuses. Sur les parcelles en bordure du GCA, des épaisseurs de remblais très variables sont présentes.
Hydrogéologie et hydrologie	La zone d'étude est concernée par une masse d'eau souterraine : celle de « Pliocène de Haguenau et nappe d'Alsace » qui présente une qualité moyenne. Le Grand canal d'Alsace- Bief de Kembs à Neuf-Brisach présente une qualité écologique bonne et une qualité chimique mauvaise avec un objectif à atteindre pour 2021. Le ruisseau de Muhlbach de la Hardt présente une qualité écologique moyenne et une qualité chimique bonne.
Assainissement	Le réseau AEP sur le site d'étude n'est pas suffisant pour servir de réseau incendie dans le cas d'un aménagement du site d'étude. Le site d'étude n'est pas du tout imperméabilisé. L'infiltration des eaux pluviales se fait au droit du point de chute dans les espaces végétalisés. Le réseau d'assainissement présent sur le site et un réseau unitaire. La STEP située sur le site d'étude dispose d'une réserve de capacité conséquente.
Risques industriels	Un site de projet présente une pollution aux hydrocarbures dans le sol. Le site d'étude est inclus dans le PPI du CNPE de Fessenheim dans les périmètres de 2 km et de 5 km nécessitant des mesures adaptées en cas d'accident (évacuation, bouclage, prise d'iode,...). Le site est concerné par le risque de rupture de digue. Le projet est soumis au risque de transport de Matières Dangereuses car il est bordé par la RD52 et le GCA
Risques naturels	Plusieurs cavités militaires sont présentes sur le site de projet. L'importance du couvert forestier soumet le site d'étude au risque de feux de forêt. Le site n'est pas situé en zone inondable.

Thématique	Éléments de synthèse
Milieu naturel	
Trame Verte et Bleue	Le site d'étude est localisé sur une continuité écologique d'intérêt régional. Celle-ci s'appuie principalement sur la ripisylve du Muhlbach. Son état de conservation est mauvais. La forêt de Heiteren est un réservoir de biodiversité d'intérêt régional.
Périmètre de classement ou d'inventaire	Le site de projet borde des zones Natura2000 et est susceptible d'avoir des impacts sur la qualité de ces milieux. La ripisylve du Muhlbach est une continuité écologique d'importance régionale et est concernée par le site d'étude.
Faune et Flore	Les inventaires ont permis de mettre en valeur une sensibilité particulière sur les amphibiens (présence du pélobate brun), les oiseaux (Hypolaïs icterine) et les insectes. Le site présente un mauvais état de conservation des habitats naturels, particulièrement sur les pelouses sèches et les zones humides. La forêt de Baigau est riche de nombreux habitats de fort intérêt écologique mais dont l'état de conservation est dégradé. La forêt de Heiteren est un massif forestier d'intérêt fort mais son état de conservation pourrait être amélioré.
Zones Humides	Le site d'étude contient un réseau de zones humides avec des états de conservation assez diversifiés.
Milieu humain	
Contexte démographique et social	Le département du Bas-Rhin a connu une augmentation démographique entre 2011 et 2016. Le taux de chômage est plus bas dans la communauté de commune que dans le reste du département. Le démantèlement puis la fermeture du CNPE de Fessenheim va considérablement réduire le nombre d'emplois sur le territoire intercommunal.
Documents d'urbanisme	Les PLU/POS en vigueur dans les communes concernées destinent les terrains du site d'étude à un projet industriel d'ampleur, porté par une ZAC et avec une infrastructure portuaire. Les formes des constructions sont réglementées (notamment les dimensions) afin d'éviter les très grands bâtiments. (Supérieurs à 75m parallèlement à la RD75) Un PLUi a été arrêté en 2020 et devrait entrer en vigueur en 2021. Une partie des terrains du projet sont classés en Uxf, une autre en 2AUxf. Une procédure d'adaptation du PLUi sera nécessaire pour bâtir ces terrains. La zone d'étude et le site d'étude sont soumis à des servitudes d'utilité publiques relatives principalement liées à l'entretien du Grand Canal d'Alsace et à la ligne à Haute Tension.
Patrimoine archéologique et architectural	Aucun monument historique ou site classé ou inscrit ne se trouve à proximité du site de projet Le site fait en partie l'objet de présomption archéologique. Un diagnostic archéologique préalable aux travaux sera réalisé.
Urbanisme et habitat	L'urbanisation du Haut Rhin est construite autour de 3 grandes agglomérations depuis les années 60. Dans les petites communes, les maisons individuelles attirent les jeunes familles. Les lieux de résidence des travailleurs dans la zone d'étude sont principalement Fessenheim, Colmar et Mulhouse. Une partie vient également d'Allemagne.
Activités et équipements	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. La ZI Koehlin, au sud du site d'étude, ainsi que la pépinière d'entreprise La Ruche, sont les principales activités tertiaires et artisanales à proximité du site. Le tissu économique local est dynamique mais doit anticiper l'arrêt du CNPE Du foncier est disponible dans les ZAE du territoire mais sur des surfaces très limitées. Le déploiement du Très Haut Débit sur le territoire va prochainement augmenter l'attractivité du territoire

Thématique	Éléments de synthèse
Milieu humain	
Transports et déplacements	Le site d'étude est desservi par 2 infrastructures principales : la RD52 et le Grand Canal d'Alsace. Les routes sur le site d'étude reçoivent un trafic très inférieur à leur capacité. Les infrastructures modes doux manquent sur le site d'étude. La RD52 est une route adaptée aux convois exceptionnels.
Energie	Le site est desservi en électricité et en gaz. La fermeture du CNPE de Fessenheim entraîne un report vert d'autres sources d'énergie qui peuvent être plus productrices de CO2. Un potentiel de production d'énergie renouvelable solaire et bois existe et doit être réfléchi. Selon les industries qui s'implanteront sur le site, la récupération d'énergie est envisageable.
Déchets et entretien	La gestion des déchets est une compétence de la CCPRB. Plusieurs déchetteries et points d'apports volontaire sont accessibles sur le territoire intercommunal. Les ordures ménagères sont collectés dans des bacs pucés, en porte à porte chaque semaine. Ce système de bacs pucés permet la mise en place d'une redevance incitative proportionnelle au volume de déchets collecté. Des mesures de réduction des déchets sont initiées depuis 2018 pour les entreprises via une collecte spécifique et une adaptation de la redevance incitative.
Qualité de l'air	La RD52 est l'infrastructure qui a le plus fort impact sur la qualité de l'air localement. Les concentrations de polluants observées sont toutes inférieures aux seuils réglementaires.
Ambiance acoustique	L'ambiance acoustique de la zone d'étude est qualifiée de modérée. La route est la principale source de bruit actuellement. La circulation sur le canal est inaudible à hauteur des premières habitations. La contribution de la circulation fluviale à l'ambiance acoustique est négligeable.
Autres nuisances	Le site d'étude ne présente pas d'autres nuisances en termes de vibrations, de radon et radiations de chaleur La présence du site du CNPE de Fessenheim est à prendre en compte en respectant les règles du PPI en vigueur sur le territoire et les risques liés au démantèlement et au transport de matières dangereuses associées La ligne électrique THT qui passe sur le site est suffisamment éloignée des futures constructions pour ne pas générer de risque pour la santé. Le site est relativement peu éclairé actuellement
Paysage	
Paysage	Le site présente un paysage marqué par la RD52, axe majeur traversant le site et la présence du Grand Canal d'Alsace Le site 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

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			

- 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 » (dorénavant DS SMITH et SCA Tissus France) ainsi que WRIGLEY, en 1965 Rhénalu (dorénavant 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 ou 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 65% 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 chaîne des Vosges, les villes de Fribourg et de Bâle ainsi que la Forêt Noire.

La zone d'activités EcoRhena se veut dès l'origine une zone binationale. Elle attirerait ainsi :

- Les entreprises allemandes : le marché 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 : tremplin 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 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.

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 EcoRhena.

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.

Le projet permettrait de renforcer l'efficacité 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 foncier 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 (SEMOP) ;
- 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-Vogelsheim
 - 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

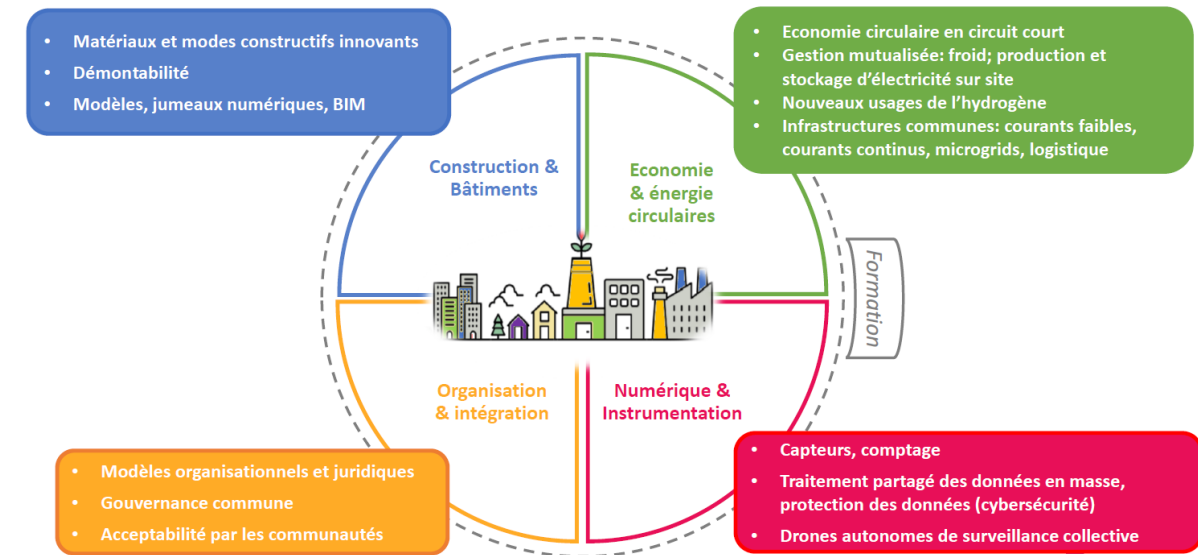
Il veut ainsi contribuer à :

- 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 MICA, de l'Unistra 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 recours 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 colis lourds prévus dans la zone portuaire.

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.

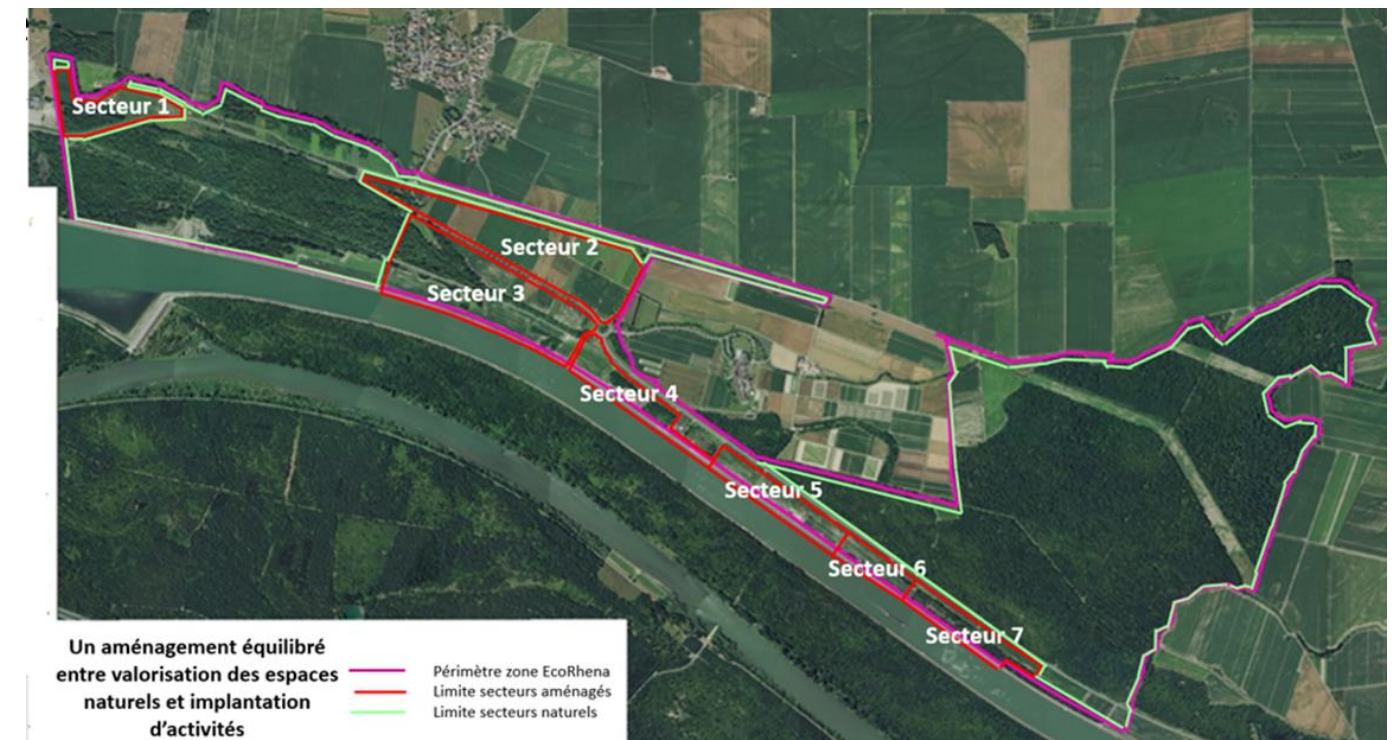
Il préserverait les espaces à forte valeur écologique, notamment les forêts de Balgau et de Heiteren et assurerait la continuité des corridors écologiques. Sur les 400 ha non vendus à ce jour, 320 ha seraient préservés et seulement 80 aménagés. Le rapport entre les espaces préservés et les espaces aménagés 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.

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.

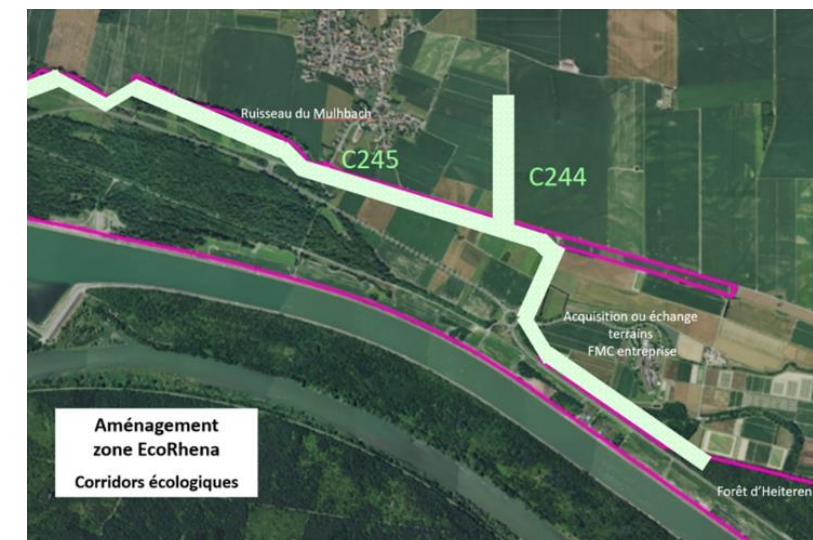
Le parti d'aménagement met en valeur dans chaque zone leurs atouts naturels par l'organisation interne de ces dernières.



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 Mulhbach et le C244 qui rejoint Nambshheim 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 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.



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 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.

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

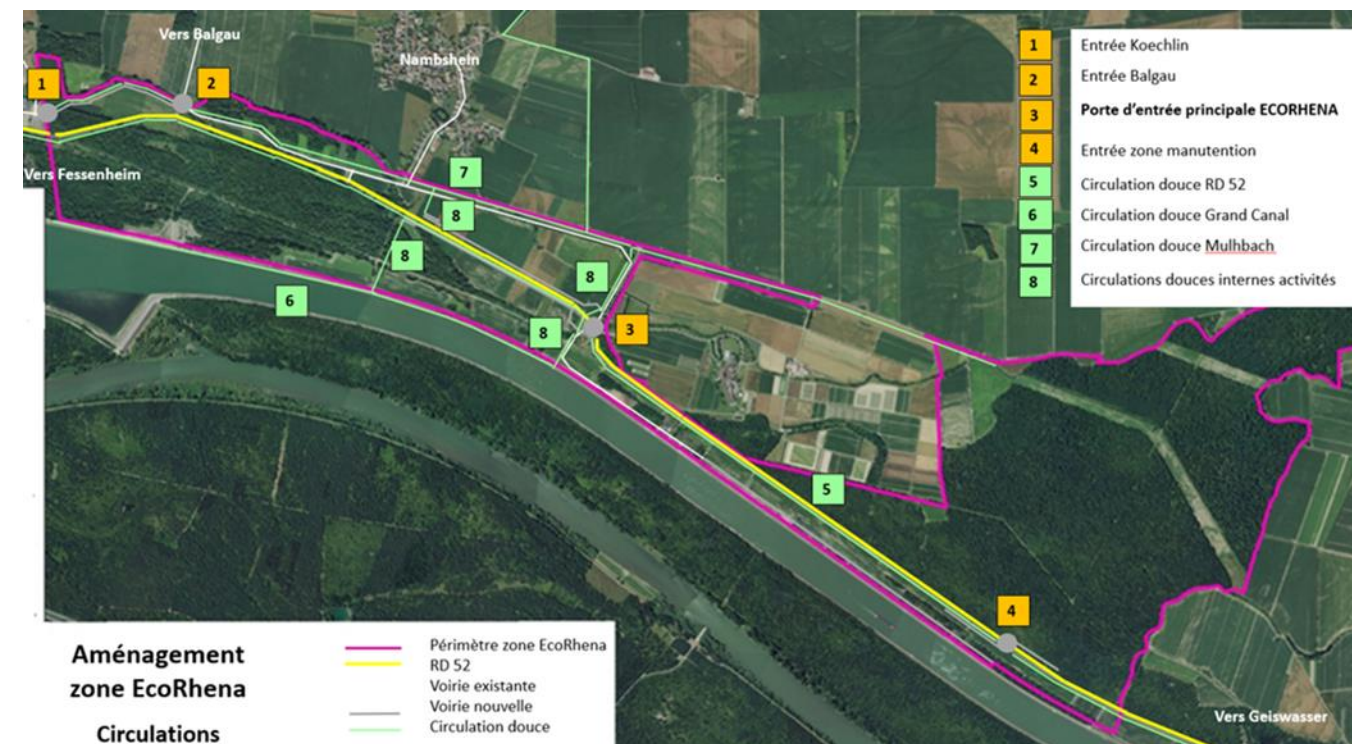
Les eaux usées domestiques seront rejetées gravitairement dans un collecteur lui-même connecté à la STEP existante. Les industries implantées sur EcoRhena ne pourront rejeter au réseau que des eaux de qualité domestique. Un prétraitement sera réalisé en interne des lots d'activités en fonction des types 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 réaménagée.

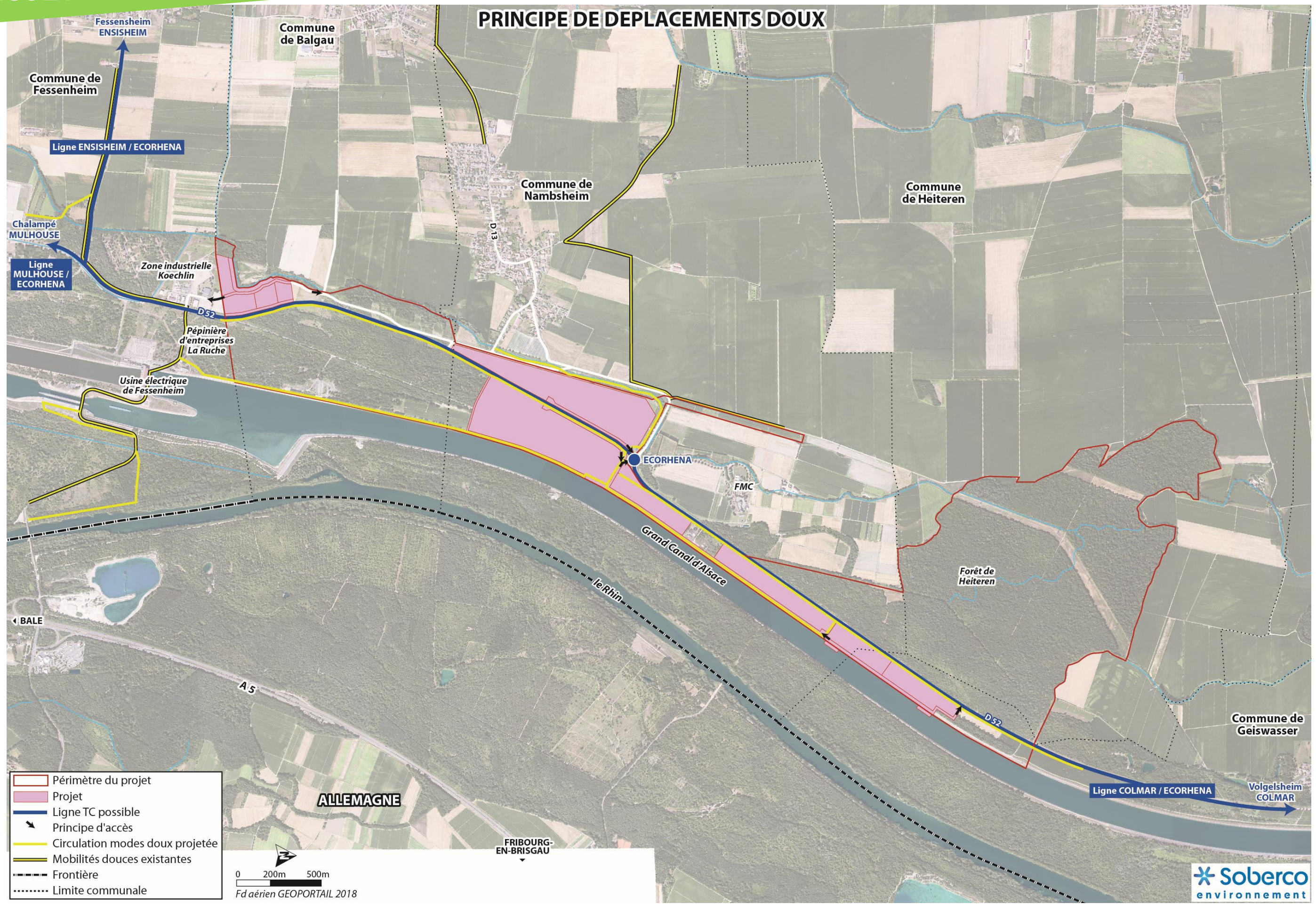
Au niveau des lots, une gestion des eaux pluviales à la parcelle serait réalisée avec la mise en place de noues et de bassins d'infiltration.



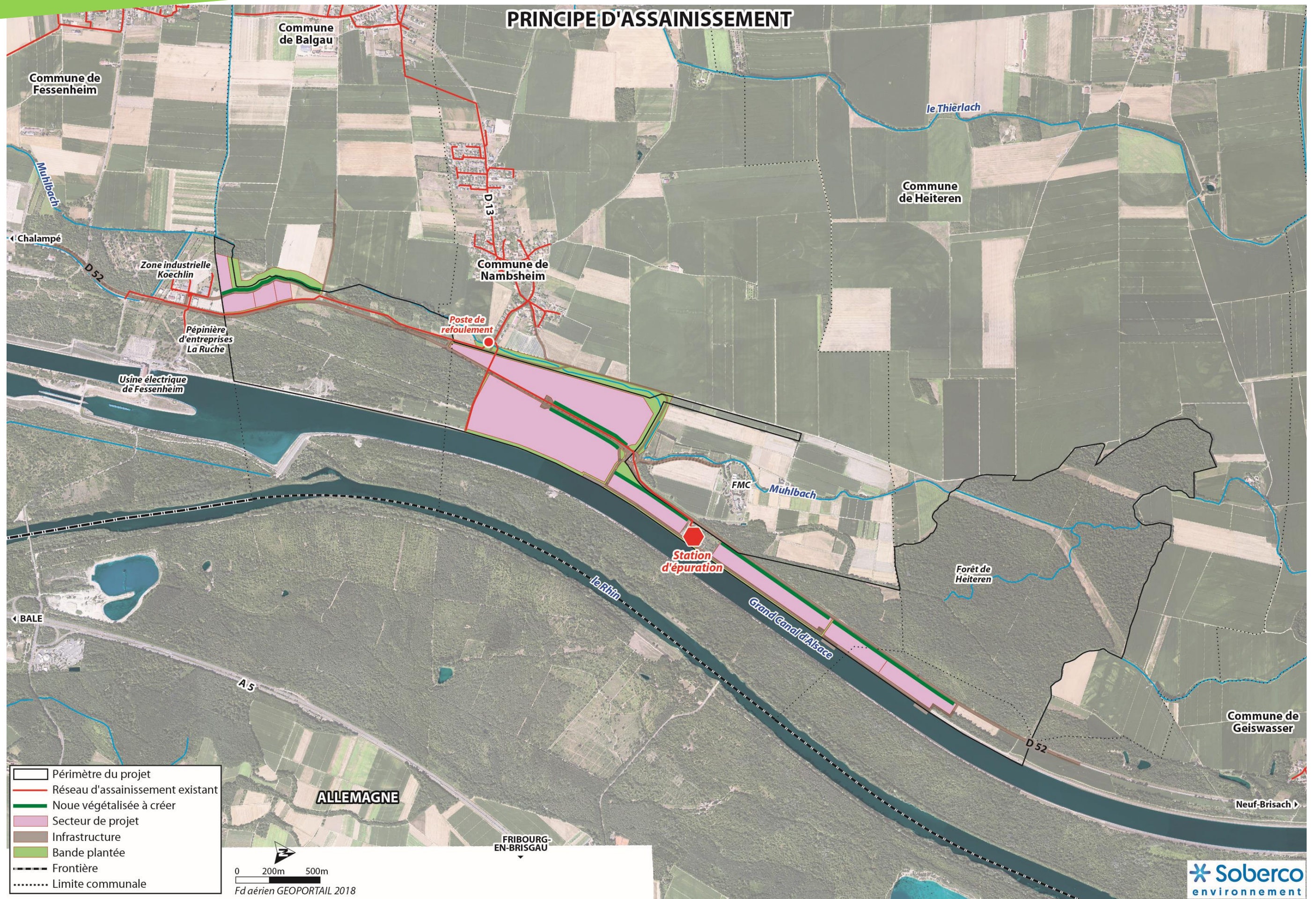
6.1.7. Des prescriptions d'urbanisme adaptées aux entreprises prévues

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.).

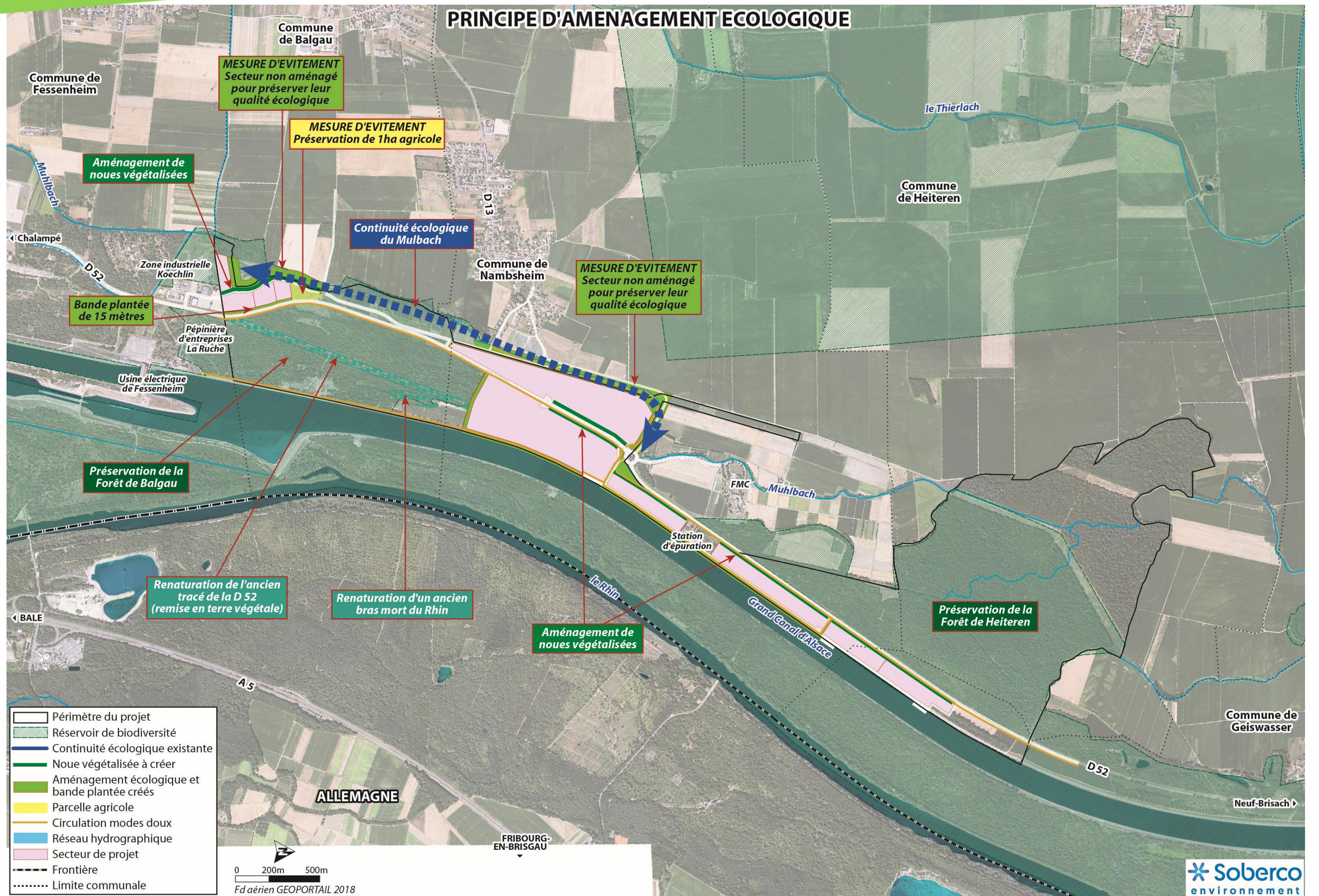
6. PRESENTATION DU PROJET



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 distinguées :

- La zone industrielle EcoRhena de 56.6 ha (secteurs 1, 2 et 3) correspondant à la future ZAC ;
- La zone portuaire à destination de la SEMOP de 25.8 ha (secteurs 4, 5, 6, et 7).

Zone	Parcelles	Surface SMO (m ²)	Dont bande 20 m (m ²)	Surface totale (m ²)
Ecorhéna	Parcelles 1 à 4	215 893		215 893
	Parcelles 5 à 6	162 720	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		548 485	17 353
Semop	Parcelle 8 amodiations	53 556	9 864	63 420
	Parcelle 9 amodiations	78 970	16 131	95 101
	Parcelle 10 zone multimodale	37 407	7 729	45 136
	Parcelle 11 zone colis lourds	46 961	7 751	54 712
	Sous-total		216 894	41 475

6.2.1. Secteur 1 : Balgau (75 725 m²)

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. 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 Mulbach. 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 préciser, 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 : Namsheim Ouest et Est (205 770 m² et 204 642 m²)

Ces deux secteurs serviraient à l'accueil d'entreprises industrielles internationales. Ils seraient desservis par des voies en contre allée de la RD 52, débouchant sur le rond-point existant au Nord. Ces contres 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 Mulbach 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 Mulbach 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.

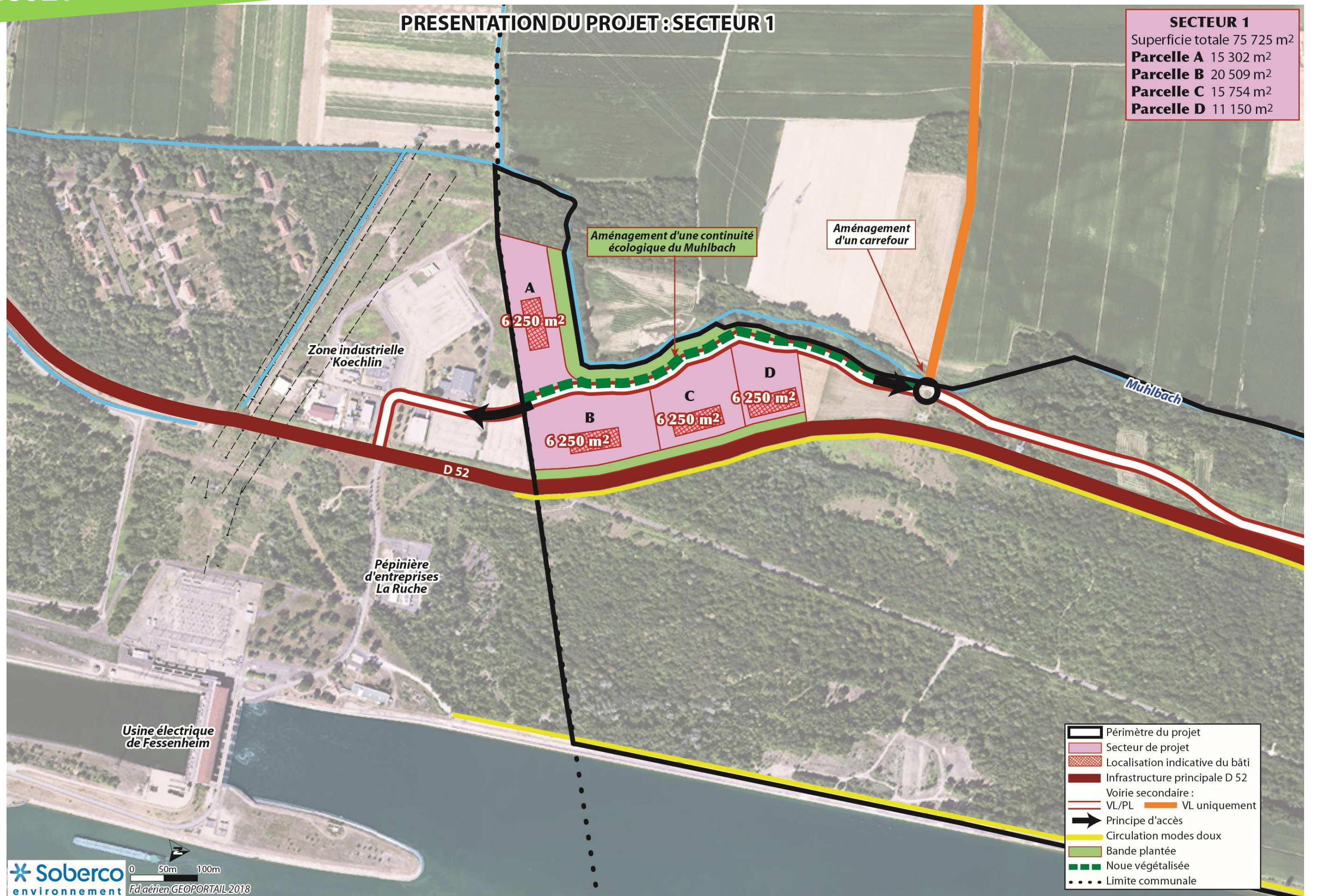
Une note technique réalisée par EDF précise les deux solutions possibles pour la réalisation de cette rampe :

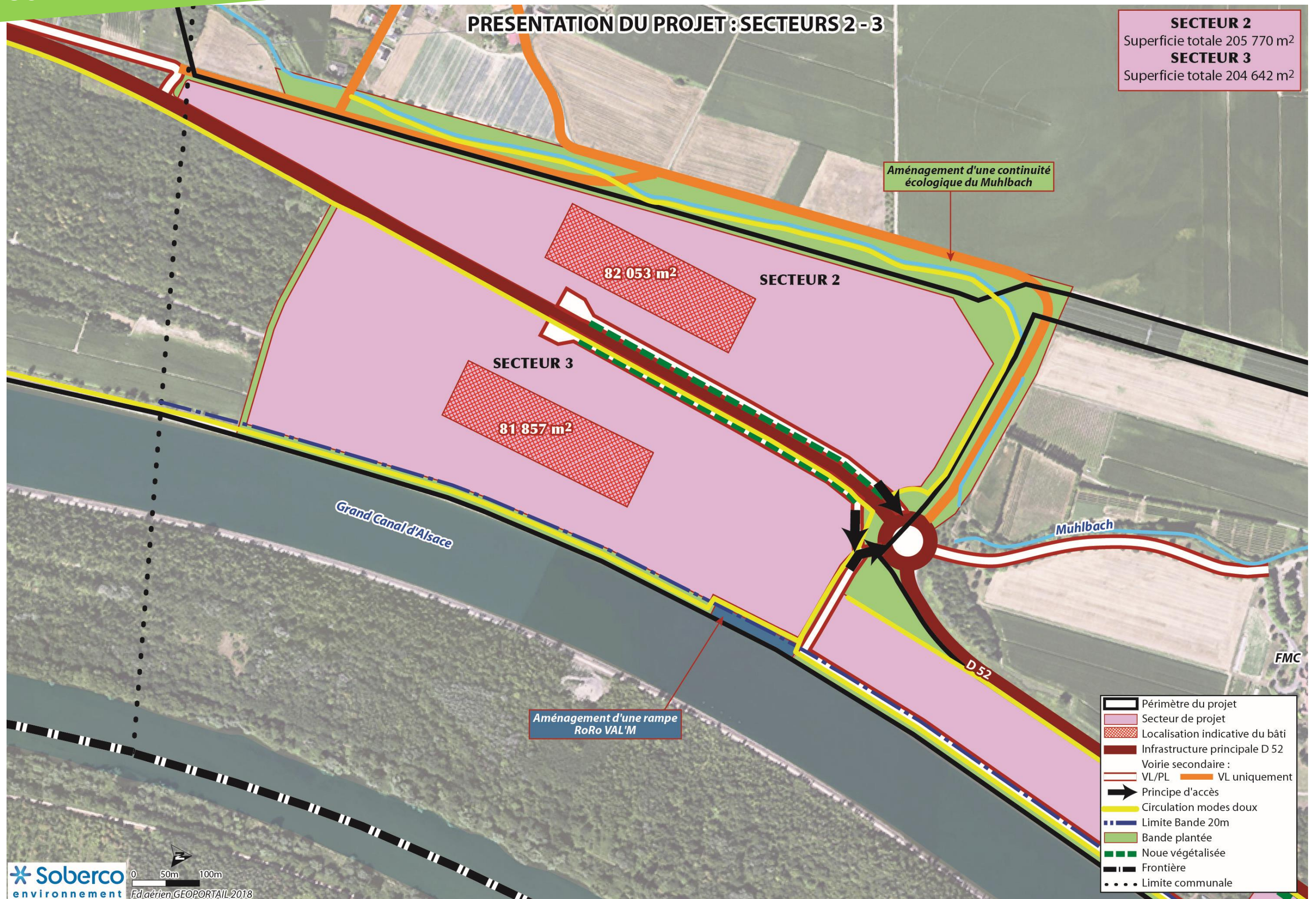
- **Hypothèse 1** : l'accostage de la barge s'effectuerait contre un ensemble de ducs d'Albe positionnés dans la barge à l'image du poste d'attente situé en face du site ;
- **Hypothèse 2** : Dès lors que les berges sont fortement impactées par les travaux et qu'un rideau de soutènement est nécessaire, la solution qui vient logiquement est celle de la réalisation d'une vraie niche à l'intérieure de la berge. Géométriquement :
 - L'impact vis-à-vis des courants présents dans le canal est limité ;
 - Le navire 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 terrestre, 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 poids 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 limiter les cassures de pentes en fonction des tirants d'eau du navire.





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 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 23.000 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 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 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 constituerait un chemin de halage et serait conservé sans aménagements bâtis 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 EcorRhena 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 6 500 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 dicté 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 actuel serait contraignant pour les activités existantes.

- Cette zone située la plus au Nord posséderait 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 140 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 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)

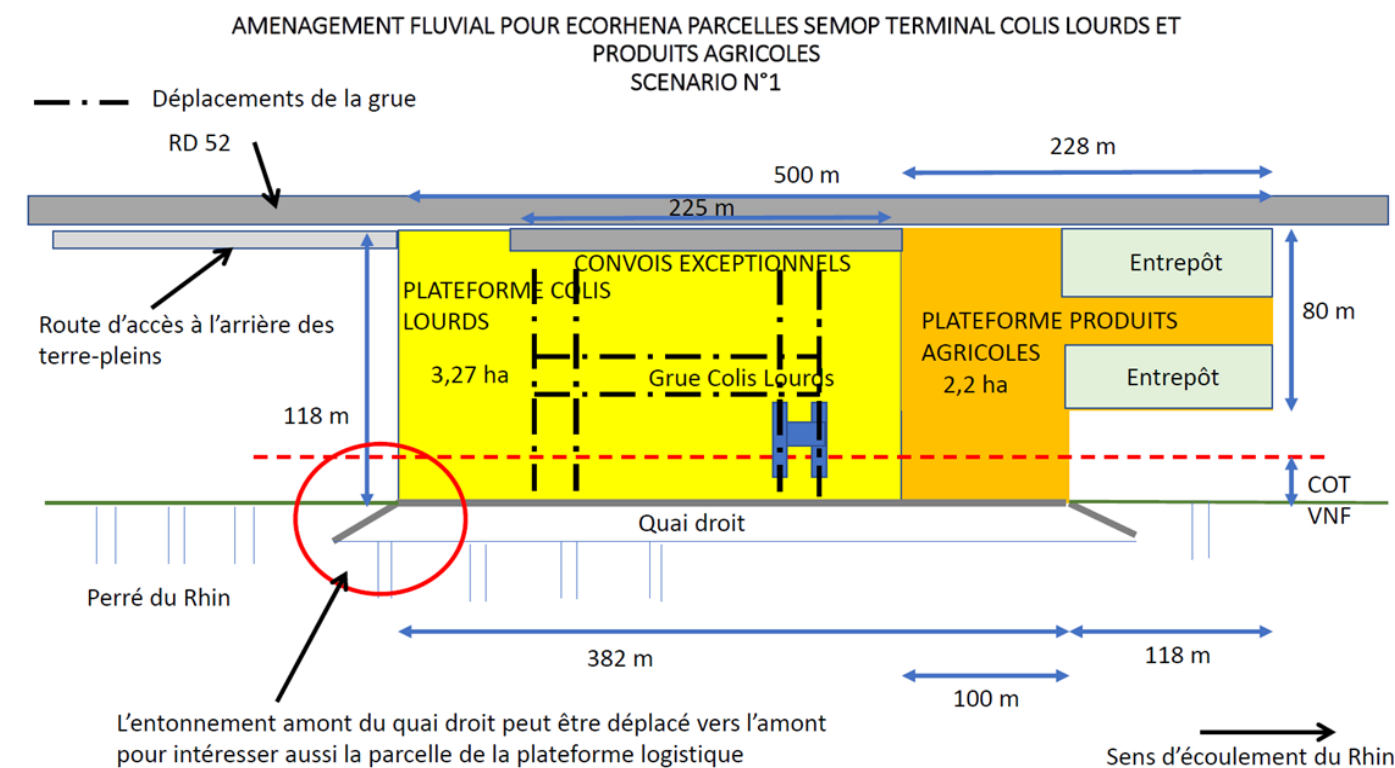
Le secteur 7 accueillerait également un terminal multi vracs agricole.

Ce terminal aurait vocation à capter 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.

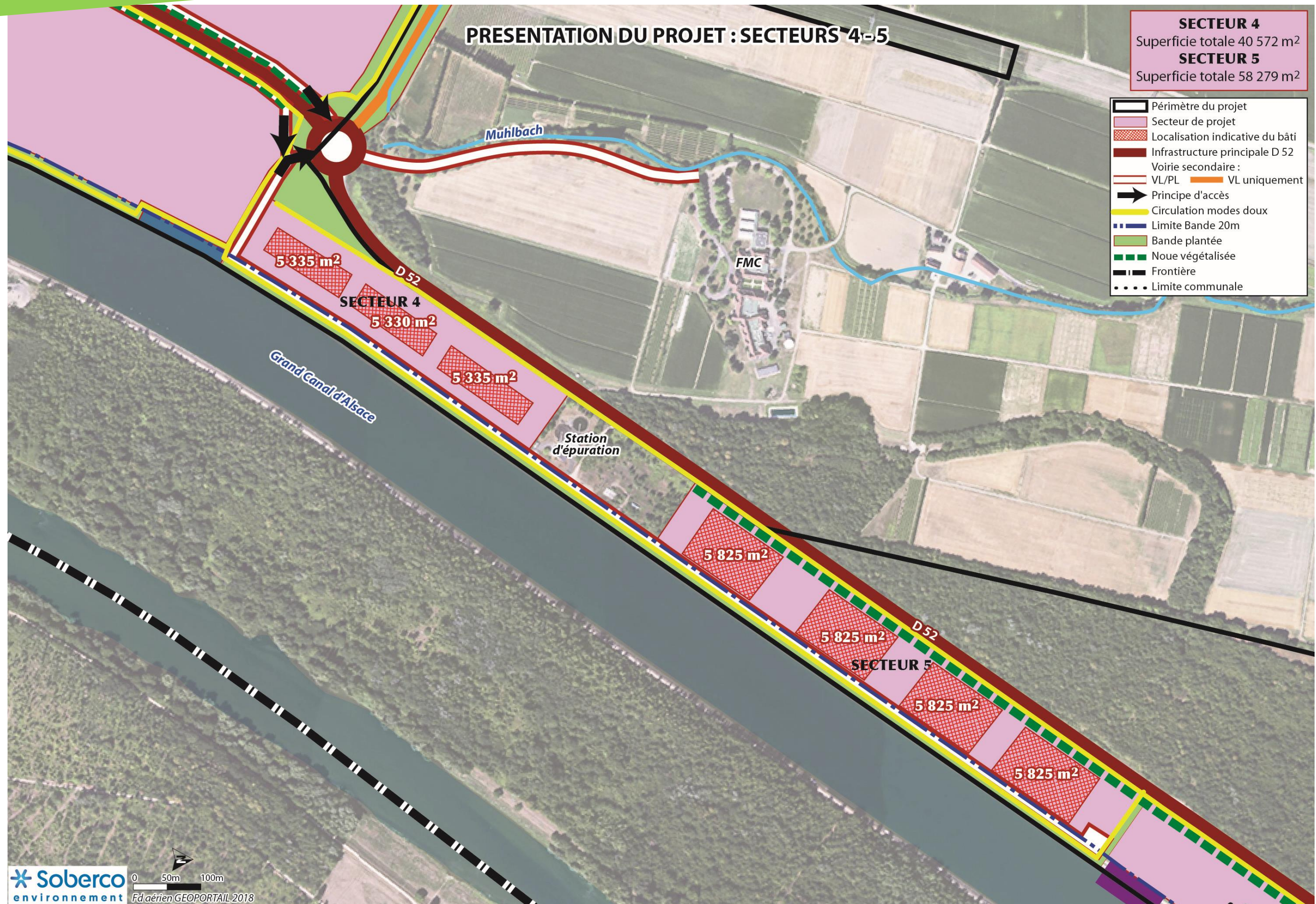
Il présenterait un avantage pour les utilisateurs locaux, leur permettant de réduire l'empreinte carbone de leurs approvisionnements. Les utilisateurs du sud lorrain (Vosges-Sud, Meurthe & Moselle et Haute-Marne) constituent également un potentiel de développement. Il compléterait les activités céréalieres préexistantes à Colmar ou sur le port de Mulhouse.

D'une superficie de 2 ha, le terminal multi vracs serait composé de :

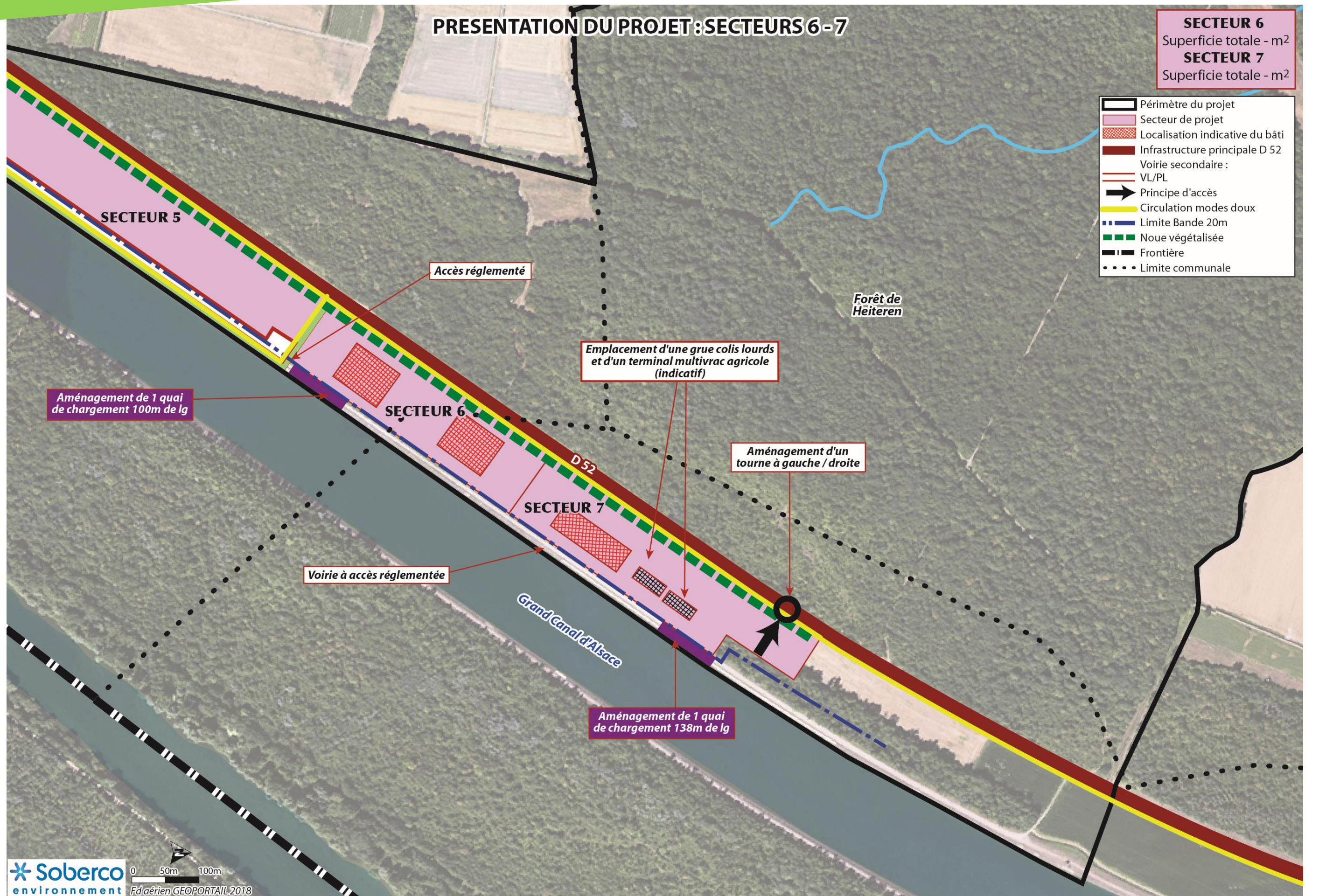
- 1 Poste de chargement équipé de 3 ducs d'albe ;
- 2 entrepôts vrac sec de 3 500 m² chacun, équipés de panneaux photovoltaïques ;
- 1 grue hydraulique sur pneus type 65 tonnes ;
- 1 bande transporteuse couverte.



6. PRESENTATION DU PROJET



6. PRESENTATION DU PROJET



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

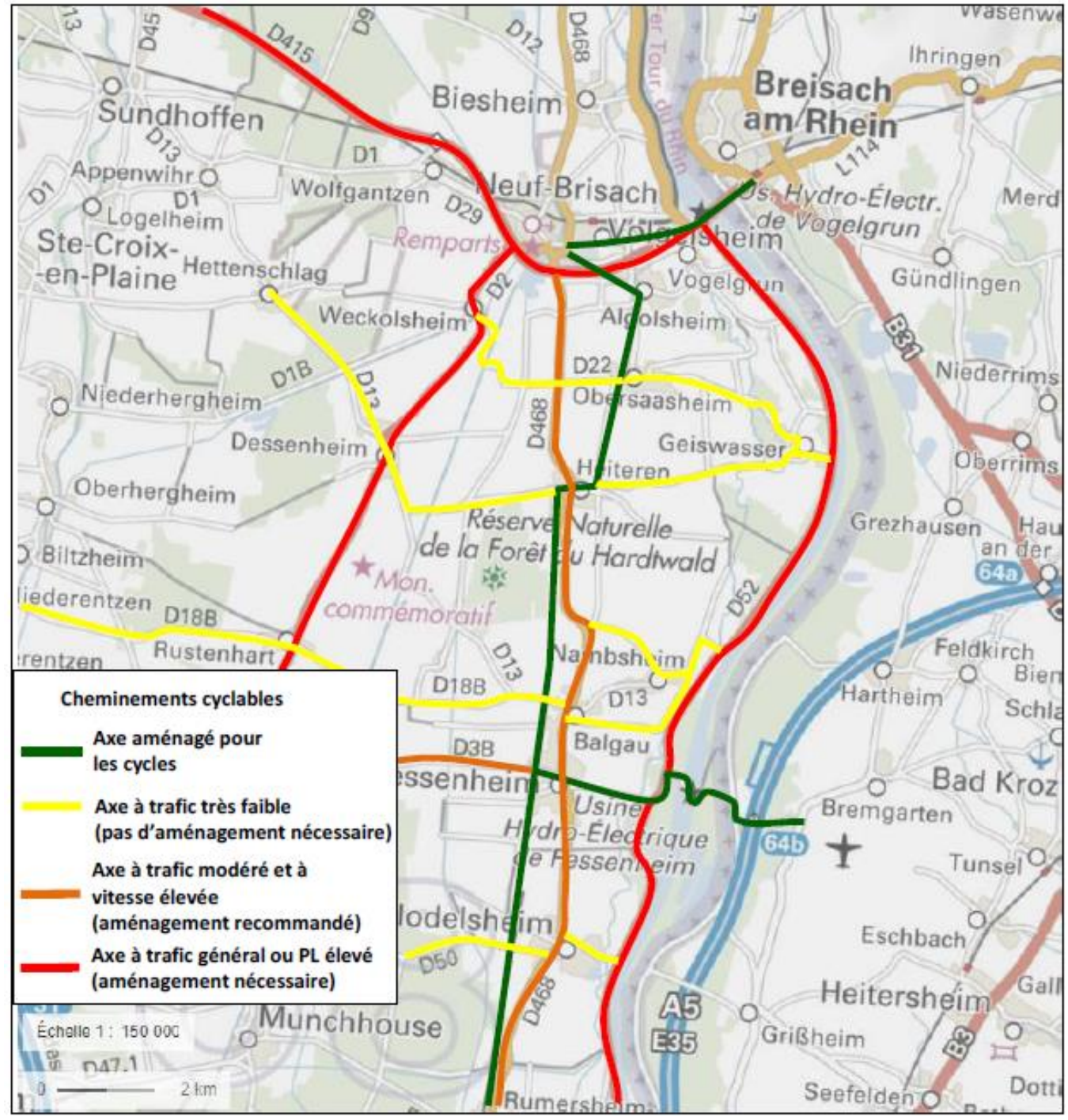
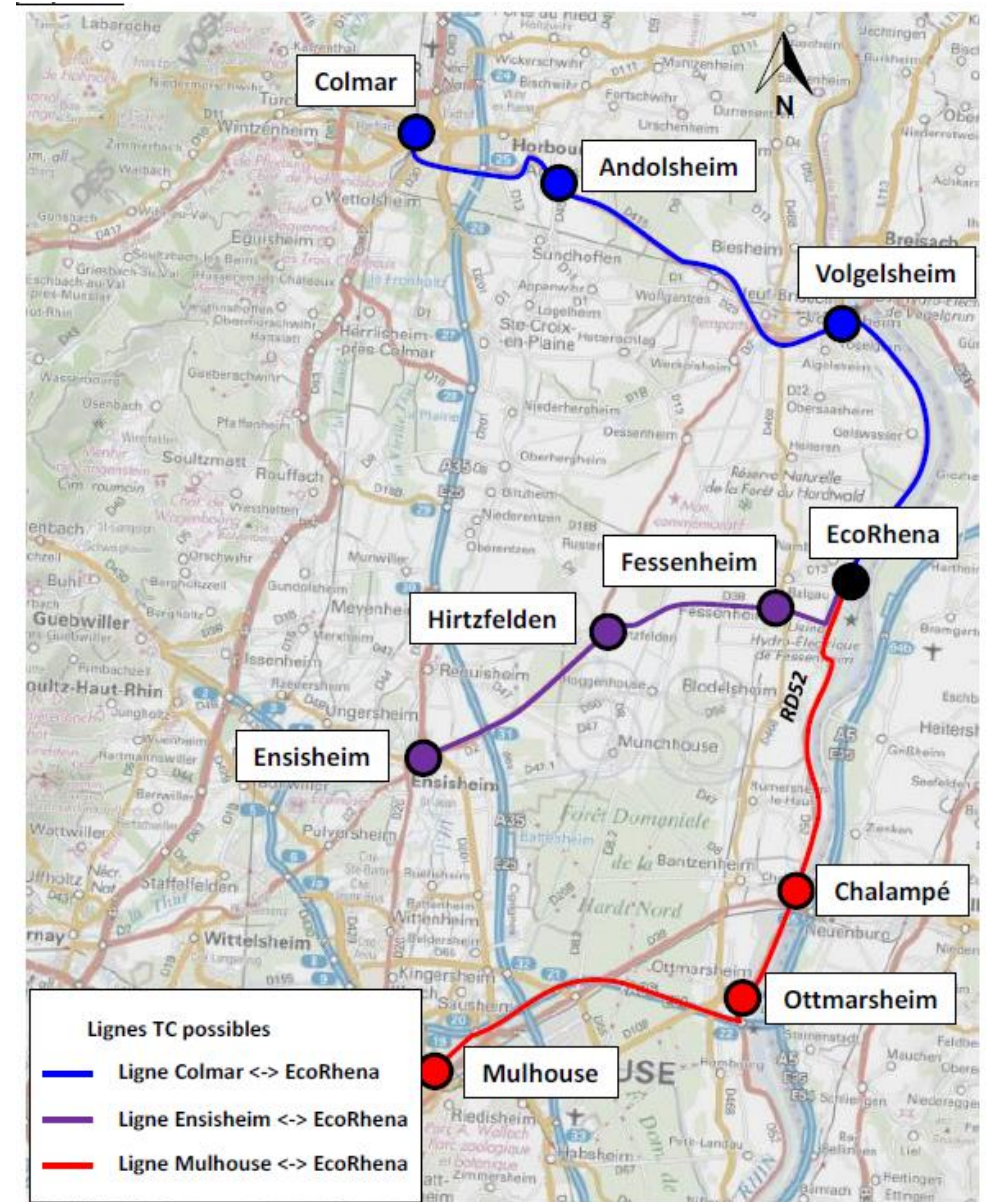
6.4. LA DESSERTE DE LA FUTURE ZONE

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.



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.

6.5. 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).

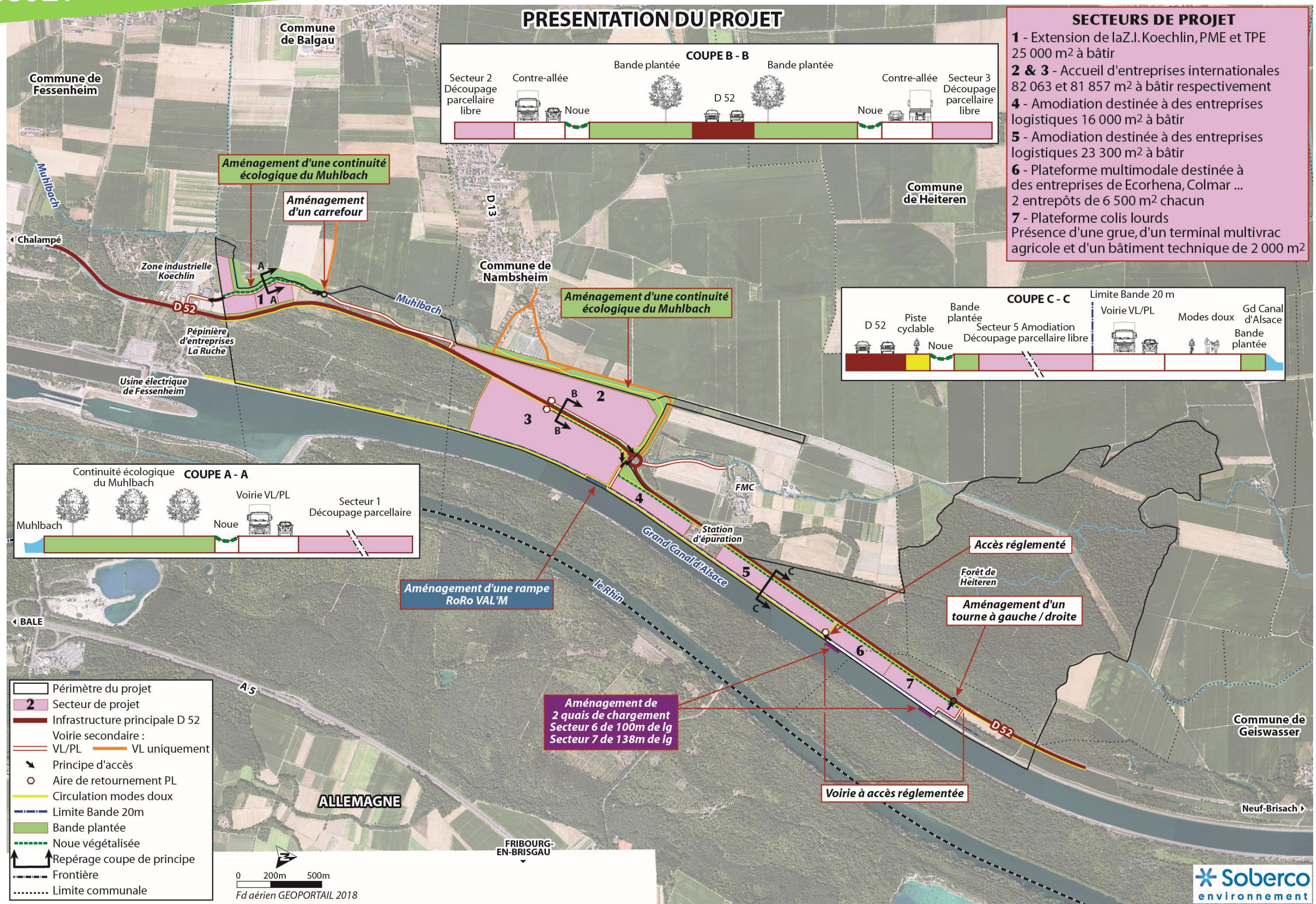
Zone portuaire

- Secteur 4 à 7 : Activités logistiques (4 parcelles en bord de canal avec 16 000 et 23 000 m² à bâtir pour les amodiations).

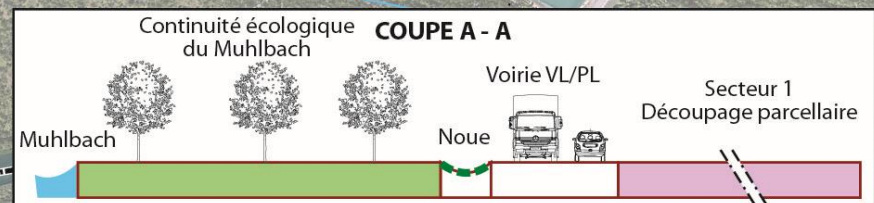
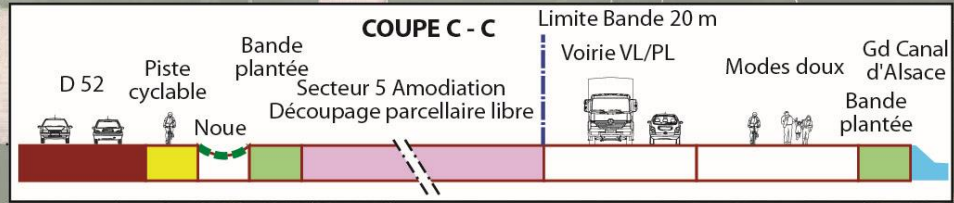
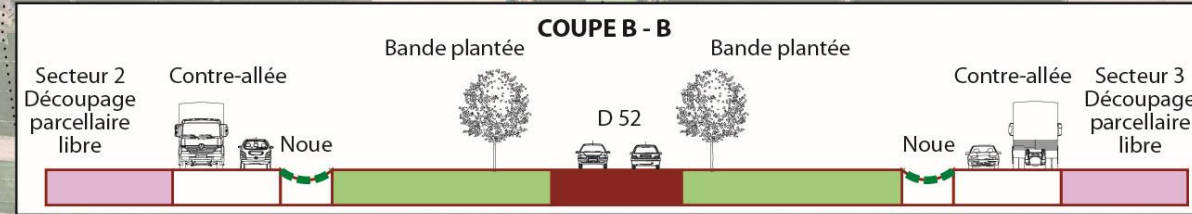
Les surfaces et les découpages parcellaires proposés seraient donc adaptés à ces activités. Les accès à ces industries seraient facilités par le réseau routier existant et les entreprises d'Ecorhena bénéficieraient de facilités d'accès aux infrastructures de transport fluvial.

	Nom	Parcelles	Surface (m2)	dont bande de 20 m	dont voirie primaire (m2)	dont espaces verts (m2)	dont surfaces 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 : Namshein ouest	1, 2, 3, 4, 12	217 649	0	10 419	500	960	205 770	82 308	329
	Secteur 3 : Namshein 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

6. PRESENTATION DU PROJET



- ### SECTEURS DE PROJET
- 1** - Extension de la Z.I. Koechlin, PME et TPE 25 000 m² à bâtir
 - 2 & 3** - Accueil d'entreprises internationales 82 063 et 81 857 m² à bâtir respectivement
 - 4** - Amodiation destinée à des entreprises logistiques 16 000 m² à bâtir
 - 5** - Amodiation destinée à des entreprises logistiques 23 300 m² à bâtir
 - 6** - Plateforme multimodale destinée à des entreprises de Ecorhena, Colmar ... 2 entrepôts de 6 500 m² chacun
 - 7** - Plateforme colis lourds
Présence d'une grue, d'un terminal multivrac agricole et d'un bâtiment technique de 2 000 m²



- Périmètre du projet
- Secteur de projet
- Infrastructure principale D 52
- Voirie secondaire : VL/PL — VL uniquement
- Principe d'accès
- Aire de retournement PL
- Circulation modes doux
- Limite Bande 20m
- Bande plantée
- Noüe végétalisée
- Repérage coupe de principe
- Frontière
- Limite communale

0 200m 500m
Fd aérien GEOPORTAIL 2018



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 reconverter. 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 Rhéna, 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 faciliteront l'utilisation de modes de transports doux et collectifs. Cette zone disposera d'une infrastructure de vrac agricole et facilitera le transport des récoltes par la voie fluviale.

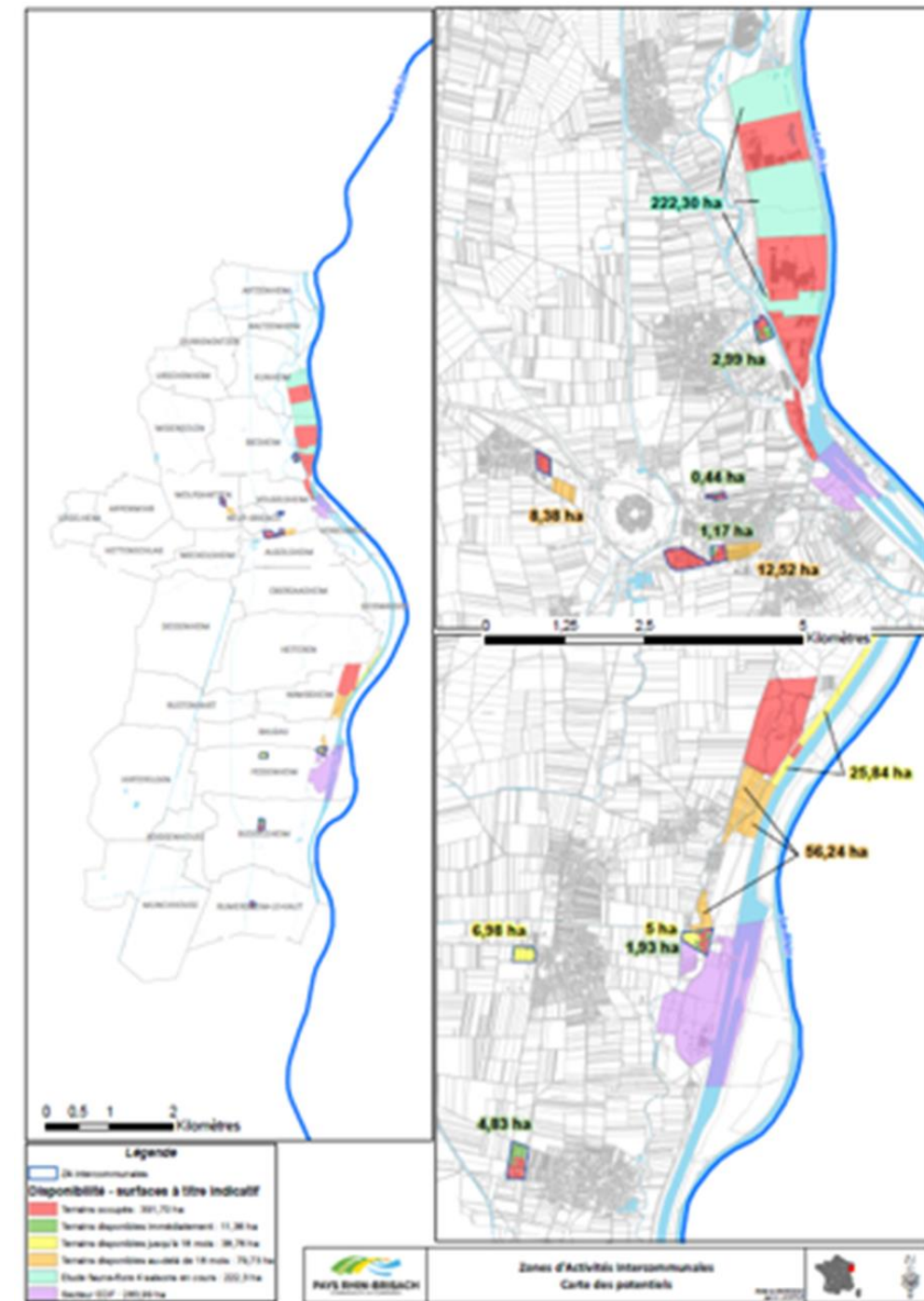
« Une opération essentielle pour compenser les pertes d'emplois entraînées par la fermeture de la centrale nucléaire »

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. »

7.1.3. L'absence de zones portuaires équivalentes

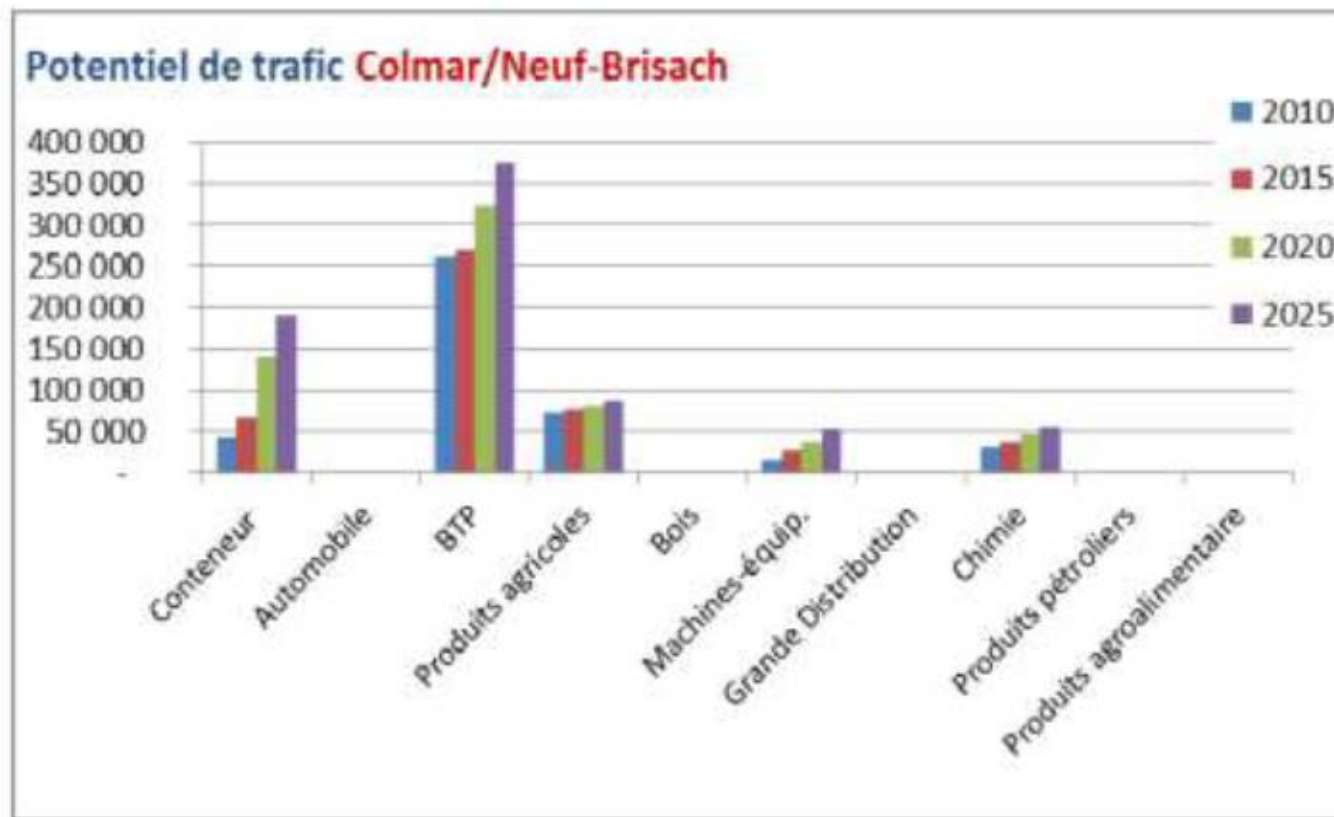
La réalisation de l'extension du Port Rhénan correspond à la mise en œuvre du schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin. L'analyse menée dans le cadre de ce schéma reposait sur :

- 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 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.

L'extension du Port Rhénan dans la zone d'activités EcoRhena permettra d'atteindre les hypothèses de développement prévues par le schéma (tonnes).



« Le développement du Port Rhénan se situe en complémentarité de celui des autres ports du bassin du Rhin. »

7.2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DU PERIMETRE RETENU

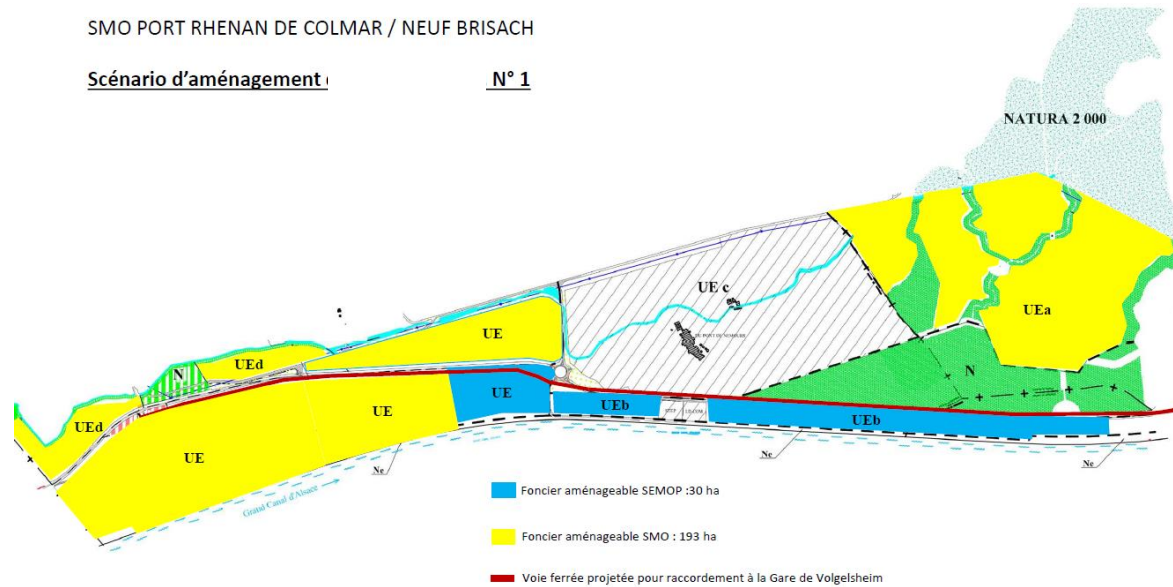
La solution proposée a été envisagée après examen de plusieurs scénarios. Le périmètre de 223 ha susceptible d'être urbanisé a fait en effet l'objet de plusieurs études complémentaires afin de caractériser l'état initial de la zone (sols, topographie, accès, environnement, biodiversité...). Ces études 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 Heiteren 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.

SMO PORT RHENAN DE COLMAR / NEUF BRISACH

Scénario d'aménagement N° 1



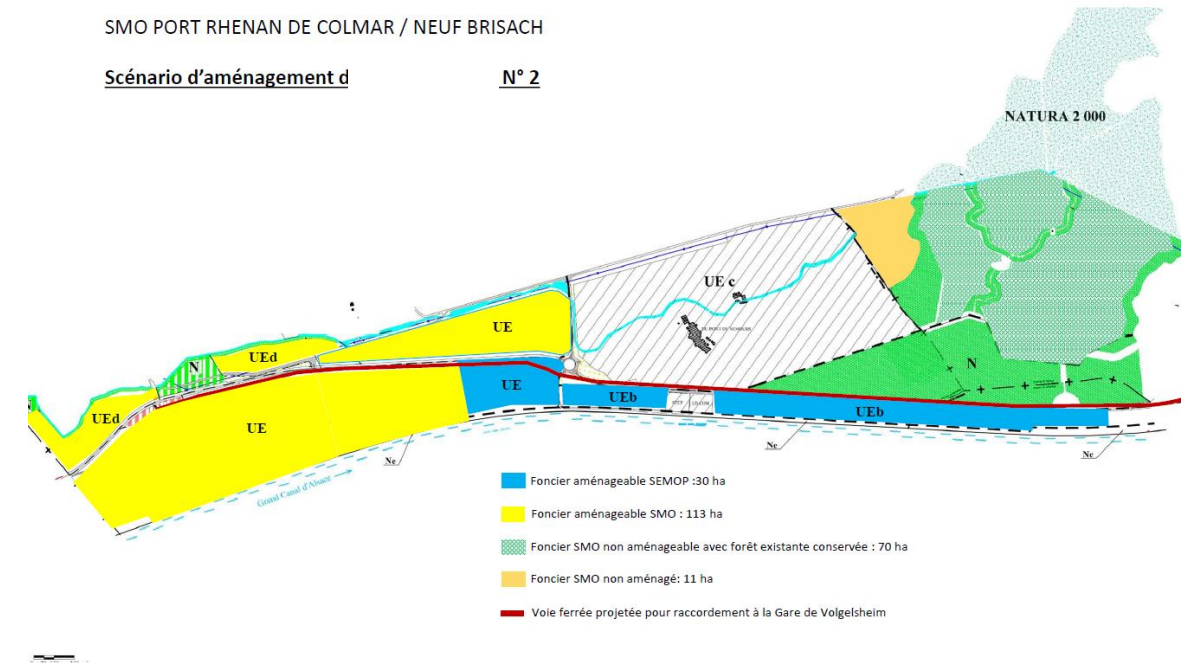
7.2.2. Scénario 2 : aménagement de 142 ha (112 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP)

Ce scénario retient une hypothèse d'urbanisation plus réduite :

- Déduction de l'emprise de la forêt de 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).

SMO PORT RHENAN DE COLMAR / NEUF BRISACH

Scénario d'aménagement N° 2



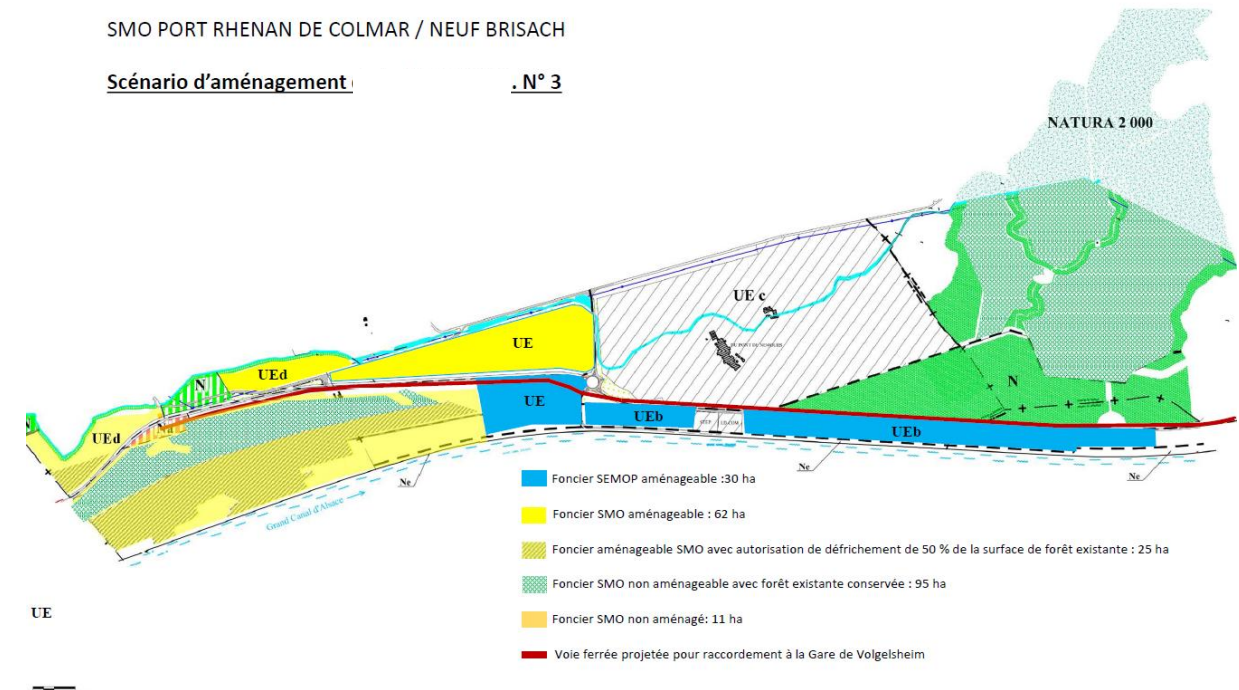
7.2.3. Scénario 3 : aménagement de 119 ha (89 ha pour la zone d'activités EcoRhena et 30 ha pour l'extension du port rhénan par la SEMOP)

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-tillaie portent un enjeu écologique fort et difficilement compensable.

SMO PORT RHENAN DE COLMAR / NEUF BRISACH

Scénario d'aménagement N° 3



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, voirie / 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	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	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire	Diagnostic Archéologique préalable nécessaire
VRD	Nécessité de créer de nombreux réseaux sur des grands linéaires. Obstacles à ces réseaux importants dans la forêt de Heiteren notamment : nécessité d'ouvrages de franchissement des ruisseaux	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 892000m ² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	142 ha de zone industrielle et 568000m ² à bâtir assurant un important débouché pour le port.	119 ha de zone industrielle et 476000m ² 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 Heiteren	Modification du paysage par l'artificialisation d'espaces aujourd'hui cultivés. Peu de défrichements
Agriculture	Retrait d'environ 72ha de terres agricoles	Retrait d'environ 60ha 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

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. ;
- Ce scénario permet également de s'éloigner de la zone Natura 2000 et donc de limiter les impacts sur ces habitats. Il permet de préserver des habitats forestiers de chênaie-tillaie ainsi que des peupleraies 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 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 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 1 hectare 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 Namsheim. 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 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 robineraie spontanée est située sur ce secteur. D'autres habitats forestiers d'enjeu moyen seront détruits.

- Préservation d'une 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

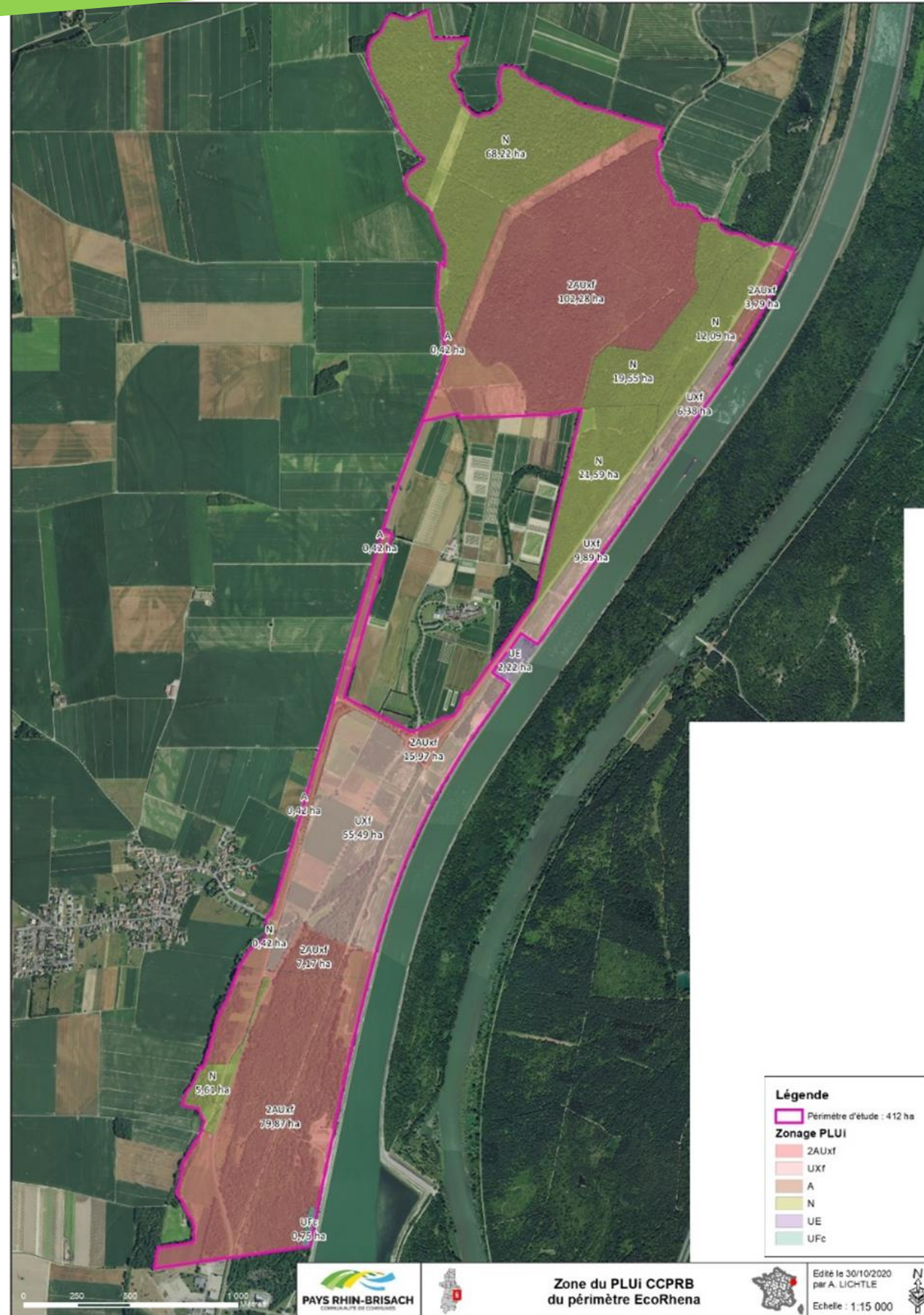
Le PLUi de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach a été arrêté le 28 octobre 2019 et arrêté une seconde fois à l'identique le 10 février 2020. Jusqu'à son approbation, les documents d'urbanisme (POS et PLU) restent applicables pendant toute la période d'élaboration du PLUi jusqu'à son approbation.

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 attribut 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.



7.3.2. 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 RB78) ;
- 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

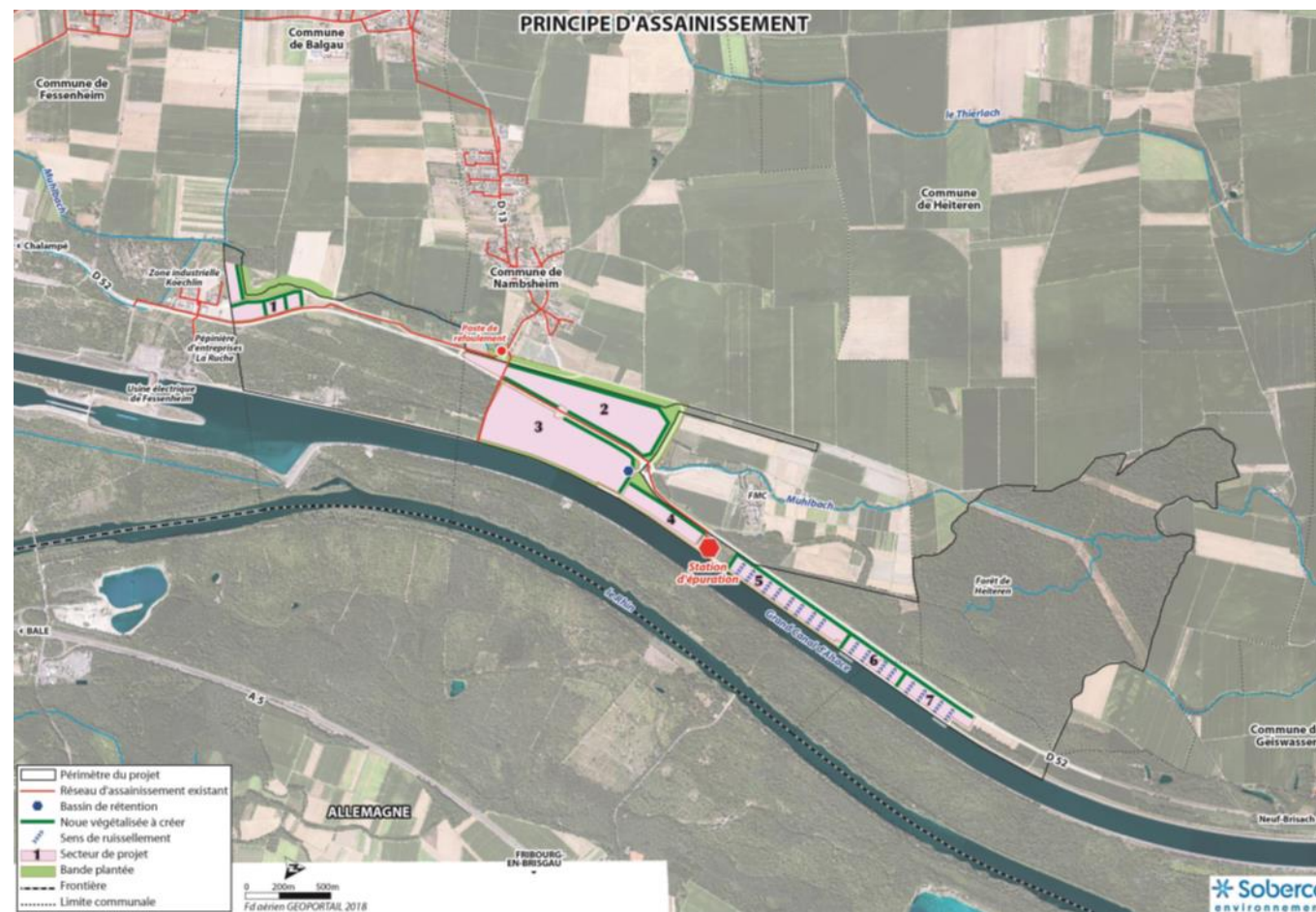
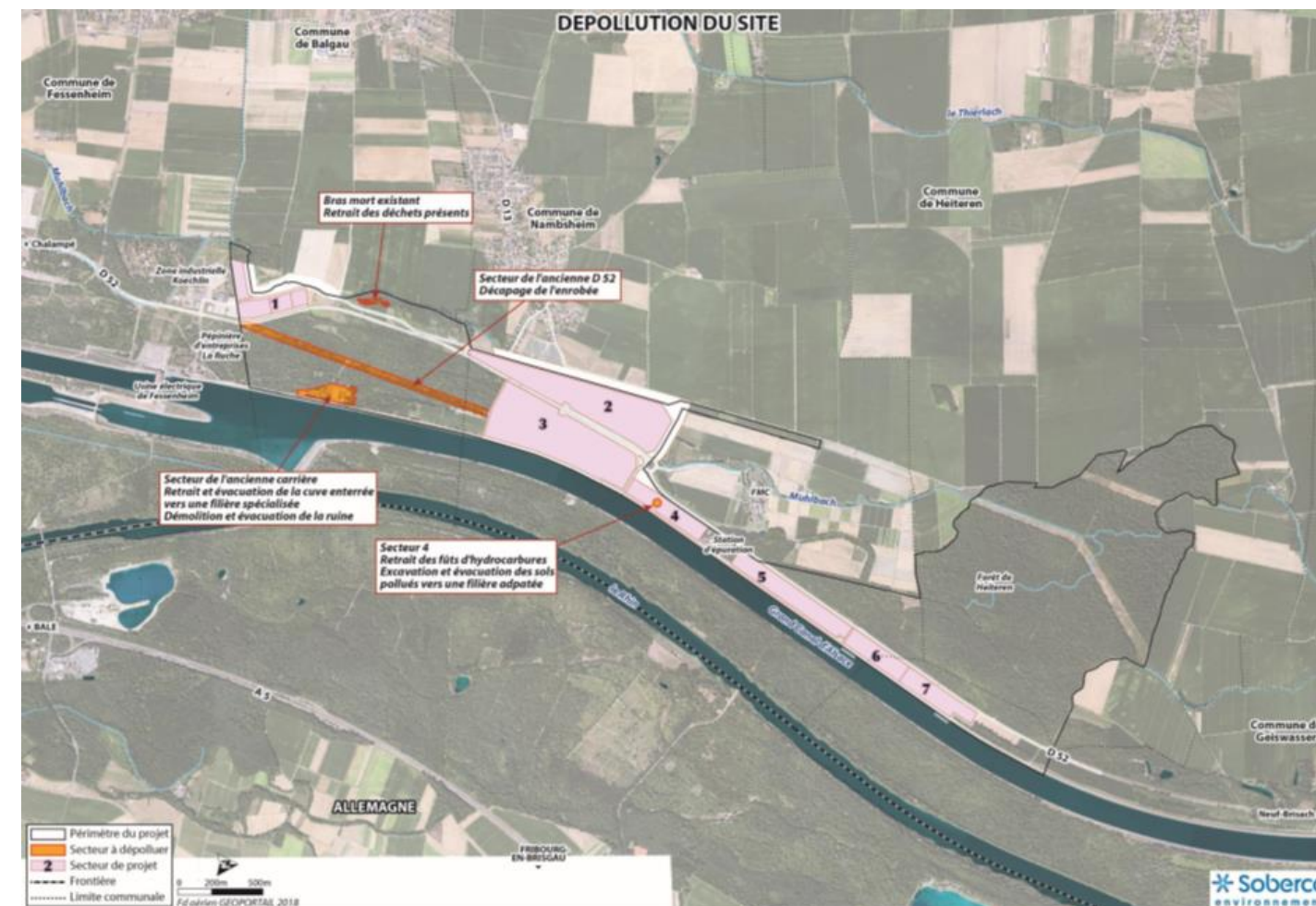
- Objectif 20 Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale

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°16 Sobriété foncière
- Règle n°25 Limiter l'imperméabilisation des sols
- Règle n°28 Renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodale

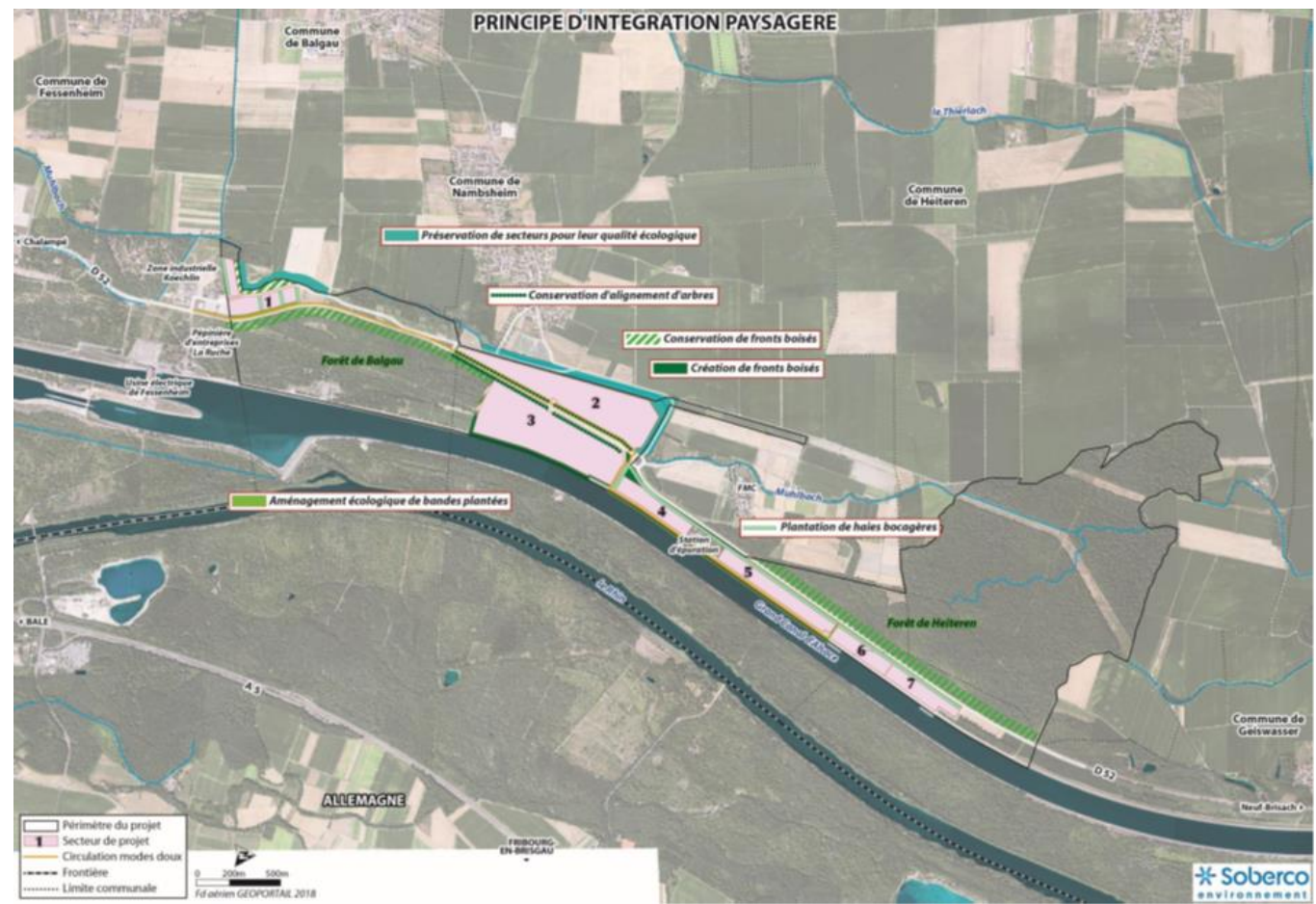
7.4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA REDUCTIONS DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

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

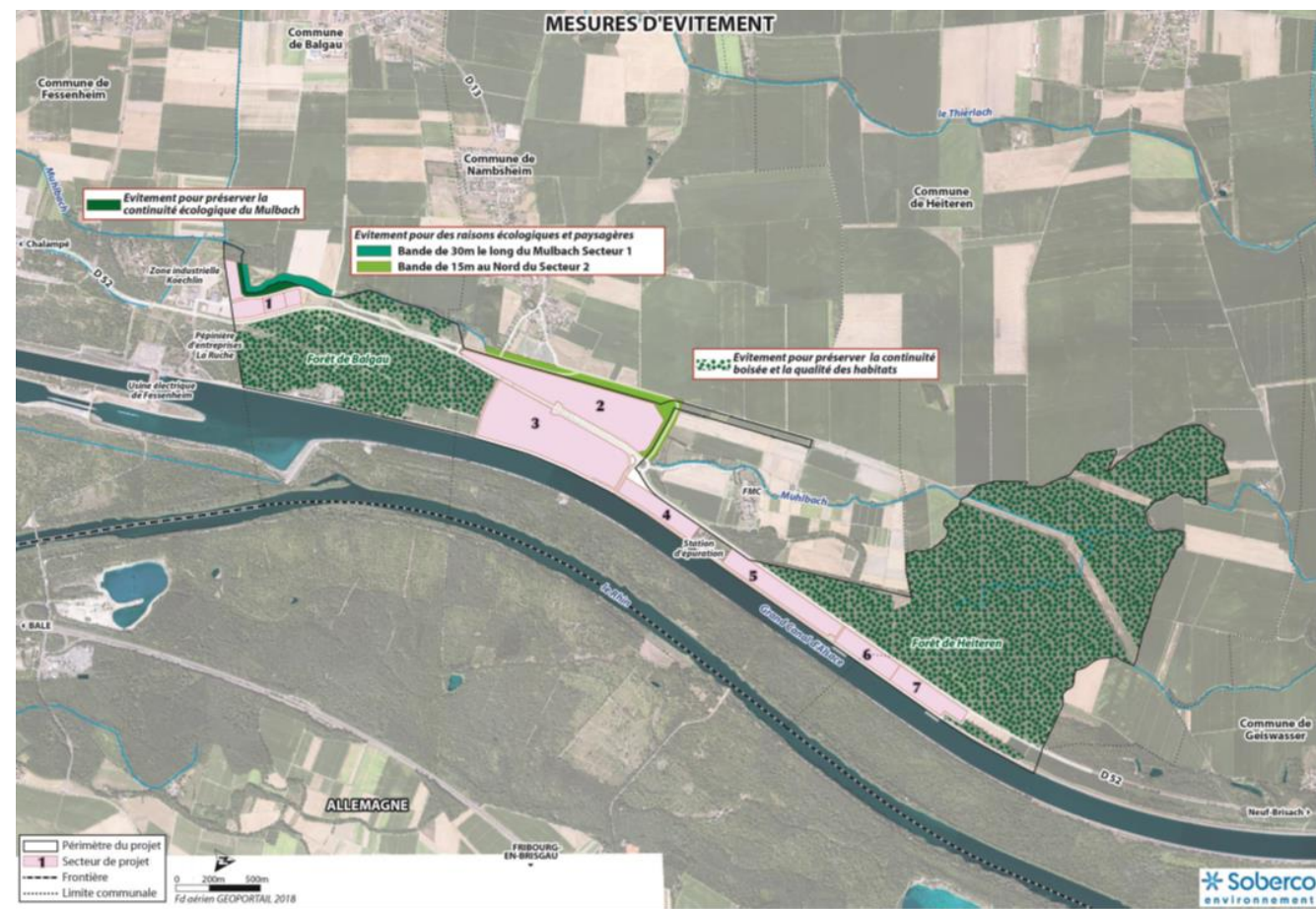
La propriété foncière est de 400 ha, seuls 82 ha seraient aménagés. Ce ratio de 1 ha aménagé pour 4 ha évités permettrait d'aménager les zones porteuses des enjeux écologiques les plus faibles et donc de préserver les habitats naturels les plus intéressants. Cela permettrait notamment d'éviter les aménagements dans les forêts de Heiteren 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...).

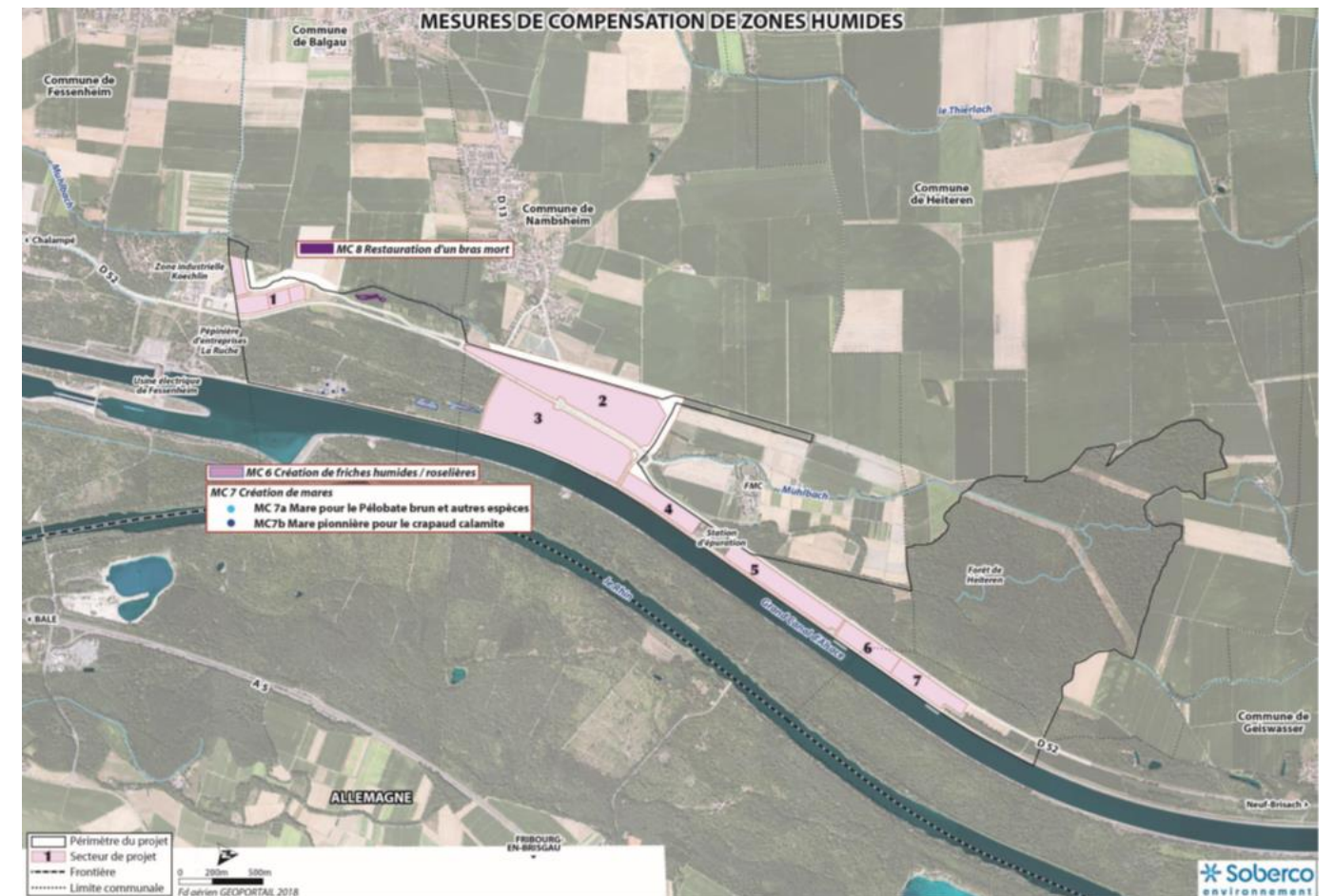
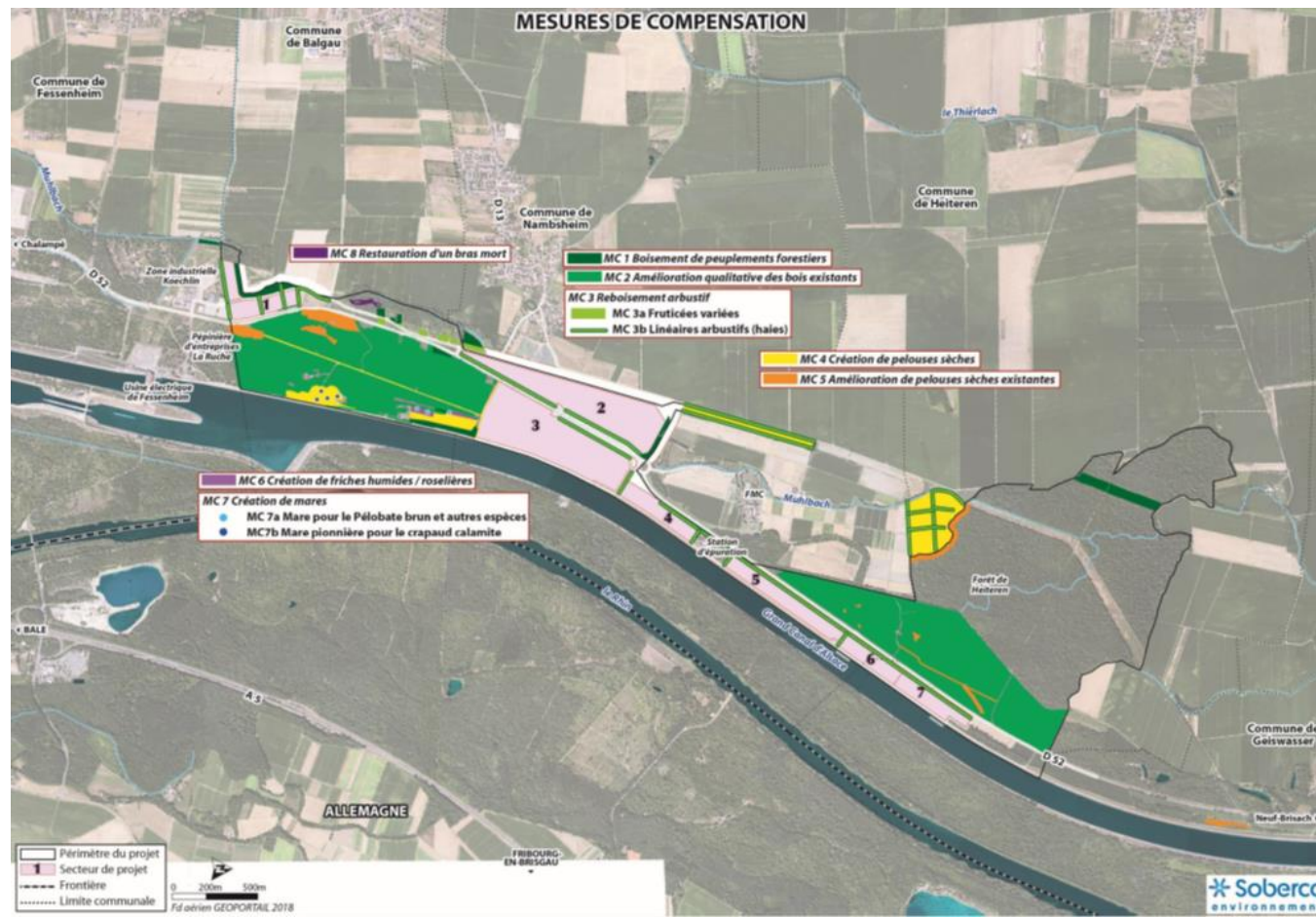


7.5.3. Compenser

Sur la propriété foncière du SMO, plusieurs sites ayant un intérêt écologique fort sont dégradés, notamment au niveau des forêts d'Heiteren 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

- 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 Rhéнан 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