MOTOR PARK – DOSSIER D'INFORMATIONS

Analyse des incidences sur le voisinage et l'environnement.

De nombreux riverains s'inquiètent des nuisances qui pourraient éventuellement découler du parc éphémère Motor Park. Ces inquiétudes paraissent légitimes, à la vue des informations qui circulent, et qui sont malheureusement mal comprises, car sorties de leur contexte. Il est donc essentiel d'apporter les éclaircissements nécessaires, pour bien comprendre le projet, et rassurer par conséquent les riverains.

INTRODUCTION: L'ENJEU A LONG TERME

Avec la fin annoncée en 2035 des véhicules à moteur thermique, ceux-ci vont progressivement disparaître. Et une partie de la clientèle des circuits automobiles va disparaître aussi. Par conséquent, pour préparer l'avenir, et la transition économique, la création de Motor Park marque le début de la conversion progressive du circuit en parc de loisirs pour les familles. Ainsi, l'Anneau du Rhin restera dans son cœur de métier : les loisirs liés à la mobilité routière, tout en effectuant, en même temps, la transition écologique du site, vers de nouvelles activités de loisirs plus responsables, en termes d'environnement et de bruit.

1. LE BRUIT : ABSOLUMENT AUCUNE NUISANCE SONORE POUR LES RIVERAINS

Avec 93% des manèges et véhicules qui seront électriques (24 sur 26), cette fête foraine sera vraiment inaudible depuis les villages environnants (au plus proche à 1,5 km). Les 2 attractions avec moteurs thermiques (10 véhicules, roulant à seulement 10-20 km/h), seront équipées d'échappements routiers silencieux, eux aussi inaudibles depuis les villages. La musique d'ambiance, similaire à celle des parcs d'attraction (et non pas à celle des fêtes foraines), sera une musique douce, avec un volume sonore faible, et également inaudible depuis les villages. Seules 3 attractions à sensations seront susceptibles de provoquer des cris : là aussi, la distance avec les villages permet d'affirmer que ces cris seront absolument inaudibles depuis les villages.

2. LA POLLUTION: ABSOLUMENT AUCUNE POLLUTION SUPPLEMENTAIRE

100% des véhicules neufs qui ont été achetés spécialement pour la création du parc éphémère sont des véhicules électriques. Pour les 2 attractions utilisant des moteurs thermiques, il s'agit de véhicules déjà utilisés depuis de nombreuses années : il n'y a donc aucune création de pollution supplémentaire de l'air. Quant aux véhicules des visiteurs, qui ont décidé de visiter un parc d'attraction : qu'ils viennent visiter Motor Park ou qu'ils aillent vers un autre parc (Petit Prince, Cigoland ou Europa Park), ou ailleurs, avec un déplacement en voiture vers un autre lieu de loisirs, leur impact global sur l'environnement sera le même. Enfin, l'installation de nombreux panneaux photovoltaïques produira plus d'énergie que n'en consomme le site, offrant ainsi au réseau, et donc aux riverains, une nouvelle source d'électricité locale décarbonée.

3. DEGRADATION DE LA NATURE : ABSOLUMENT AUCUNE DEGRADATION

Aucune atteinte à la nature n'est programmée, aucun défrichement : le parc se contente d'utiliser les parkings et les chemins déjà existants. Des chemins sur lesquels les usagers du circuit circulent depuis 14 ans déjà, sans qu'aucune nuisance n'ait été constatée. Et comme l'a rappelé la Cour de Cassation dans son jugement du 29.09.2016 : la circulation de véhicules à moteurs sur des chemins ne constitue pas une atteinte à l'environnement. De plus, il s'agit d'un parc

éphémère : cela inclut donc l'obligation de la préservation et de la restitution à l'identique de l'espace naturel après la fermeture. Par conséquent, il y aura une surveillance afin qu'il n'y ait aucune dégradation de la nature. Les visiteurs seront circonscrits dans l'espace contrôlé du parc, de telle sorte qu'ils ne fréquentent pas le reste de la forêt. Le parc sera totalement non-fumeur dans toutes les zones naturelles. Des poubelles seront placées partout, et les déchets tombés au sol seront ramassés quotidiennement : il n'y aura aucune pollution du sol. L'implantation du projet est située à bonne distance de la zone Natura 2000 la plus proche : il n'y aura aucune dégradation de celle-ci.

4. CIRCULATION: AUGMENTATION TRES MODEREE

Les chiffres alarmistes qui circulent sont loin de la réalité, car ils sont sortis de leur contexte. En effet, les informations qui circulent sont extraites d'un dossier administratif, dont les chiffres sont systématiquement calculés sur les cas de figures théoriques, les plus défavorables possibles, où tous les facteurs les plus défavorables seraient cumulés au même moment. En bref, on analyse le pire cas de figure théorique pour vérifier si, au niveau sécurité, les infrastructures sont correctement dimensionnées face au pire. Mais ce « pire cas de figure théorique » n'arrive normalement jamais. Et surtout, il est très loin de refléter ce qui sera réellement l'activité normale quotidienne. En réalité, cet été, les visiteurs ne représenteront au total, en moyenne, au maximum, que 81 véhicules par jour environ en semaine, et 233 véhicules par jour environ les weekends (les détails du calcul figurent dans le dossier complet à télécharger). Enfin, aucun village ne subira l'intégralité de ce flux dans ses rues, puisque ce flux sera divisé sur 4 axes d'arrivée : par Niederentzen, par Rustenhart, par Oberhergheim, et par Hirtzfelden, soit dans chaque village (si divisé à parts égales) 20 véhicules par jour en semaine, et 58 le weekend.

5. LES ASPECTS POSITIFS DU PROJET : UNE OFFRE DE LOISIRS ACCESSIBLE DE PROXIMITE, ET UN PROJET PEDAGOGIQUE

Pour être objectives, les informations à destination du public ne doivent pas, non plus, omettre les aspects positifs du projet. D'une part, le Motor Park proposera aux riverains une solution de loisirs de proximité (avec un trajet court, donc moins polluant), dans un territoire qui souffre actuellement d'un manque d'offre en la matière. Ciblée pour les enfants de 4 à 12 ans, il s'agira d'une offre accessible pour toutes les bourses, et avec même la possibilité pour les familles de venir voir sans obligation d'achat. C'est aussi une nouvelle offre de restauration ludique pour les familles du secteur, sans obligation d'achat pour y accéder. Enfin, Motor Park leur présentera un nouveau programme pédagogique inédit. En effet, le parc n'est pas du tout un parc à la gloire des sports mécaniques polluants, bien au contraire. Motor Park sera thématisé sur la mobilité routière en général, sur tous ses aspects, avec un parti pris sans ambiguïté sur l'éloge du moteur électrique. Ainsi, l'ensemble du parc est conçu afin que toutes les attractions délivrent des messages pédagogiques, pour sensibiliser les familles sur 2 thèmes essentiels : sur la transition énergétique de la mobilité routière, ainsi que sur la sécurité routière.

6. ECONOMIE: CREATION D'EMPLOIS ET RETOMBEES FISCALES

Les détracteurs du projet oublient aussi de parler des retombées économiques. Outre les emplois créés par le projet (environ 25), les retombées seront aussi fiscales, puisque les Communes de Biltzheim et Oberhergheim (ainsi que la CEA) vont pouvoir se partager en 2023 plus de 100.000 € de retombées fiscales supplémentaires (les détails du calcul figurent dans le dossier complet à télécharger).

Pour plus d'informations, des illustrations, ou les explications détaillées de ce qui a été résumé ci-dessus, nous vous invitons à consulter le dossier d'information complet sur notre site internet : https://www.anneau-du-rhin.com/motorpark.



Motor Park





DOSSIER D'INFORMATIONS

Analyse des incidences sur le voisinage et l'environnement.

Sommaire:

- 1. Introduction
- 2. Situation existante
- 3. Description du projet
- 4. Analyse des différentes incidences



1. Introduction

Le PROJET TRANSITION a pour objet de préparer l'avenir et les **transitions** de l'ANNEAU DU RHIN, aussi bien écologique qu'économique, à travers un développement vers des activités de tourisme de loisirs, en majorité électriques, à la fois silencieuses et faibles en émissions de CO2.

En effet, avec l'électrification future de la mobilité routière, en général, et la fin annoncée en 2035 des véhicules sportifs (autos et motos) à moteur thermique, ceux-ci vont progressivement disparaître. Avec eux, c'est sans doute une partie de la clientèle des circuits automobiles qui va disparaître aussi.

C'est pourquoi il paraît incontournable dès aujourd'hui de préparer l'avenir, et la **transition économique** de l'ANNEAU DU RHIN. En restant dans son cœur de métier, à savoir le tourisme de loisirs lié à la mobilité routière, l'ANNEAU DU RHIN tâchera de préserver le pôle d'attraction touristique existant, ainsi que les emplois directs et indirects qui y sont liés. En même temps, naturellement, ce défi sera aussi la colonne vertébrale de la **transition écologique** du site, vers de nouvelles activités de loisirs plus responsables, en termes d'environnement et de bruit.









Par conséquent, le PROJET TRANSITION relèvera le défi d'opérer les **transitions écologique et économique** de l'activité à travers la création d'une nouvelle offre diversifiée d'activités ludiques, et aussi pédagogiques. En effet, au-delà de l'aspect ludique, c'est aussi un programme pédagogique d'intérêt général, que le PROJET TRANSITION aura pour vocation de transmettre aux nouvelles générations, afin de les éveiller aux enjeux primordiaux de la mobilité du futur, à travers un programme de sensibilisation à l'environnement, à la transition écologique, ainsi qu'à la sécurité routière.

Les loisirs proposés, en majorité à motorisations électriques, écologiquement responsables, seront ainsi sans émission de CO2, et sans aucune nuisance sonore. Les quelques activités minoritaires en motorisation thermique (équipées de moteurs non sportifs, silencieux et sobres en émissions) disparaîtront peu à peu, pour tendre vers une **transition** 100 % électrique.

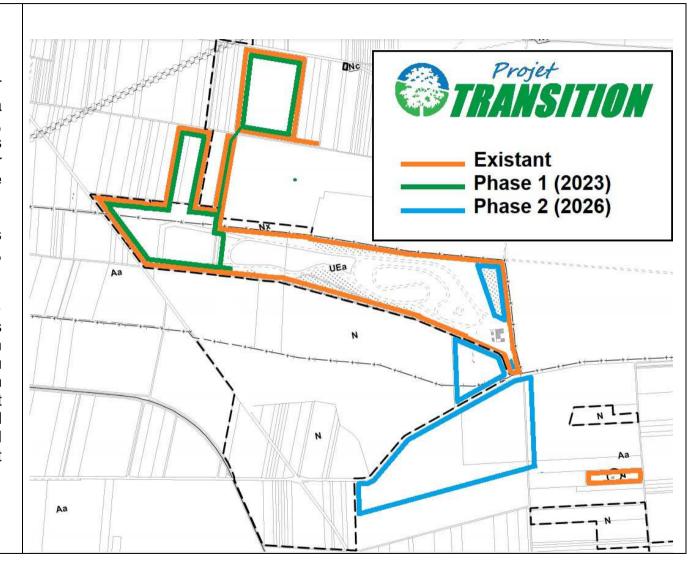
Enfin, les corridors écologiques et les parcs photovoltaïques compléteront un projet d'intérêt général, dont l'intégration dans le milieu naturel se montrera exemplaire. En effet, en raison de son implantation en zone rurale et forestière, le respect des enjeux écologiques et l'intégration paysagère du projet jouent un rôle majeur, ce qui est déjà le cas pour le circuit existant, depuis sa création il y a 25 ans : un respect dans lequel le site faisait figure de précurseur en 1996.



Pour le bon développement du PROJET TRANSITION, un acteur majeur devra assurer un rôle moteur de pôle d'attraction, pour pouvoir y attirer les futures entreprises, et aussi pour pouvoir assumer le financement de la viabilisation initiale de tout le site.

Ce rôle sera dévolu à un parc de loisirs pédagogiques, dénommé MOTOR PARK, sur le thème de la mobilité routière.

En attendant que ce projet final « Phase 2 » obtienne toutes les autorisations d'urbanisme nécessaires, l'Anneau du Rhin va procéder à l'évaluation de la validité du concept, sous la forme évènementielle d'un parc éphémère ouvert dès 2023, et dénommé « MOTOR PARK – phase 1 ». Il sera ouvert uniquement pendant l'été, et il sera situé à l'ouest du site, sur les pistes et les parkings déjà existants du circuit.



Le projet de parc éphémère « Phase 1 » n'est pas localisé au même endroit que le projet définitif « Phase 2 », et cette localisation différente s'explique par les raisons suivantes :

- Actuellement, les terrains de la « Phase 2 » ne comportent aucune infrastructure existante.
- A l'inverse, les terrains destinés à accueillir la « Phase 1 » comportent déjà :
 - > Une piste multi-activités
 - Une zone de pratique « tout terrain »
 - ➤ Un parking principal, bientôt recouvert de macadam et d'ombrières photovoltaïques.
 - Des parkings secondaires déjà régulièrement utilisés.
- Par conséquent, à la vue de ces éléments existants, la localisation de la « Phase 1 » se révèle très pertinente, à plusieurs points de vue :
 - > Du point de vue économique : il y a moins d'investissements nécessaires.
 - Du point de vue écologique : il y a moins de création d'infrastructures nouvelles, donc une meilleure préservation de l'environnement.

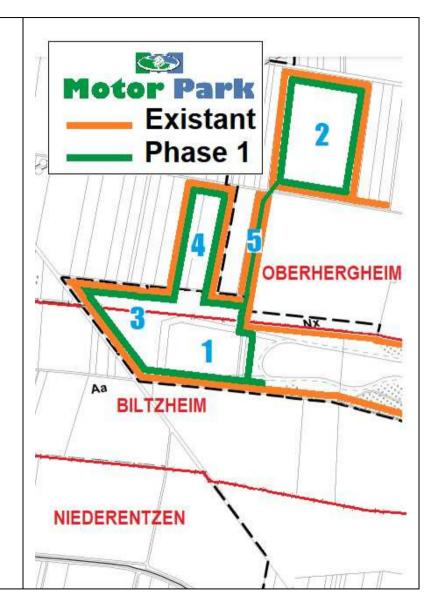
Zone d'implantation du parc éphémère « Phase 1 »



2. Situation existante

La zone d'implantation du futur parc éphémère « Phase 1 », située à l'ouest du site de l'Anneau du Rhin (à cheval sur les communes de Biltzheim, et Oberhergheim), se compose actuellement de différentes zones déjà exploitées :

- o Zone 1 : zone multi activités, sur Biltzheim.
- Zone 2 : zone de pratique de conduite pour les véhicules tout-terrains, sur Oberhergheim.
- Zone 3: parking « spectateurs » principal du circuit, à cheval sur Biltzheim et Oberhergheim.
- Zone 4 (sur Oberhergheim) et zone 5 (sur Oberhergheim) : parkings secondaires, utilisés occasionnellement pour les très grands évènements.



2.1 Zone 1 : Zone multi-activités

La Zone 1 est une zone multiactivités servant, selon le besoin :

- de centre de sécurité routière (avec plusieurs pistes pédagogiques),
- o de piste de karting,
- de piste d'initiation à la conduite ou au pilotage,
- o ou enfin de paddock (parking pour les pilotes, voir ci-dessous).





2.2 Zone 2 : Zone de pratique « tout-terrains »

La Zone 2 est, depuis 2010 déjà, une zone de pratique de conduite pour les véhicules tout-terrains, constituée d'un réseau de chemins, et agrémentée d'obstacles de franchissement.

Cette zone est située à bonne distance du secteur Natura 2000 le plus proche : en 13 ans, aucun véhicule n'a jamais pénétré dans le secteur Natura 2000.

Les véhicules utilisent exclusivement les chemins balisés, et n'en sortent jamais. Il n'y a donc aucune incursion dans le milieu naturel forestier, à aucun moment.

Cette pratique régulière depuis 14 ans n'a jamais engendré de nuisance. A tel point que de nombreux riverains ne découvrent qu'aujourd'hui que cette zone existe déjà depuis longtemps.

Par ailleurs, il est à noter que la circulation de 4x4 sur des chemins n'est pas considéré comme une atteinte à la nature, comme l'a rappelé la Cour de Cassation dans son jugement du 29.09.2016. Le juge confirme en effet que la circulation de véhicules à moteurs ne constitue pas une atteinte à l'environnement.

Pour le parc éphémère MOTOR PARK, il n'est pas prévu de création de nouveau chemin, ni d'aucun défrichement : les chemins actuels seront utilisés en l'état, sans modification.



2.3 Zone 3 : Parking principal

La Zone 3 est le parking « spectateurs » principal de cette partie du circuit, destiné principalement au stationnement des spectateurs lors des grands évènements.

Au printemps 2023, des travaux d'aménagement de ce parking seront effectués, conformément au permis d'aménager et au permis de construire déjà obtenus :

- o Pose d'enrobés
- o Construction d'ombrières photovoltaïques





<u>Information de dernière minute</u> : compte tenu du retard des travaux (pour cause de diagnostic archéologique plus long que prévu), le chantier des ombrières photovoltaïques est malheureusement reporté à l'automne. Par conséquent, elles seront absentes pour l'été 2023.

Zone 4 et 5 : Parkings secondaires occasionnels

Les Zones 4 et 5 sont des parkings secondaires, utilisés occasionnellement, pour les très grands évènements :

- > soit pour compléter la surface du parking principal, lorsque celui-ci est insuffisant ou bien utilisé à une autre destination,
- > soit eux-mêmes utilisés pour d'autres destinations (voir détails ci-après).

Quelles que soient les activités (stationnement ou autre destination) exercées sur ces parkings secondaires occasionnels, un grand soin est toujours apporté au nettoyage, et à la restitution des surfaces utilisées dans leur parfait état initial.





Les parkings (principal et secondaires) sont déjà souvent utilisés pour d'autres destinations, en fonction de l'évènement qui y est organisé :

Activités ayant déjà été organisées par le passé sur les parkings :

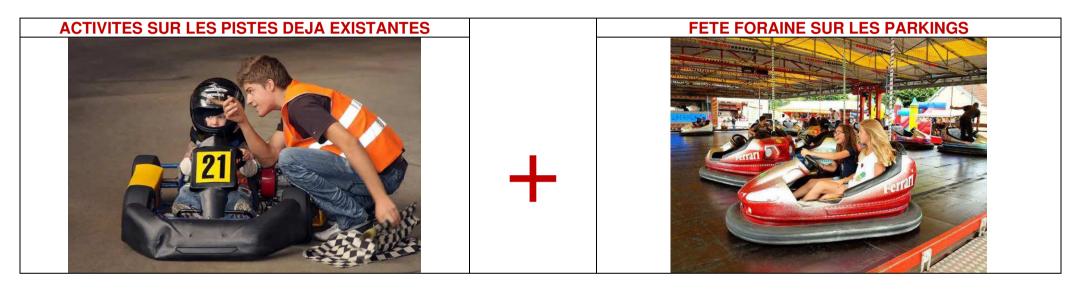
- o concerts
- exposants
- o activités de loisirs de plein air
- exposition,
- o rassemblement de véhicules,
- o buvette,
- o snack,
- o promenades équestres,
- VTT.
- o trial,
- o quad,
- o 4X4,
- o tir à l'arc,
- o accro-branche,
- kart à pédales pour enfant,
- o Promenade en calèche
- activités de loisirs pour personnes PMR
- $\circ \quad \text{etc...}$



Par conséquent, les terrains destinés au projet de parc éphémère accueillent déjà régulièrement toutes sortes d'activités de loisirs.

3. Description du projet « MOTOR PARK – PHASE 1 »

En attendant que le projet final « Phase 2 » obtienne toutes les autorisations d'urbanisme nécessaires, l'Anneau du Rhin va procéder à l'évaluation de la validité du concept, sous la forme évènementielle d'un parc éphémère, ouvert uniquement pendant l'été, dès 2023, et dénommé « MOTOR PARK - Phase 1 ». Situé à l'ouest du circuit, sur les pistes et les parkings déjà existants, ce parc mélangera des activités exercées sur les pistes déjà existantes de l'Anneau du Rhin, avec en complément une fête foraine, comportant 26 attractions, installée sur les parkings (ce qui est le cas de la plupart des fêtes foraines).



L'intégralité des infrastructures mises en place sur les parkings (manèges forains et autres infrastructures temporaires) sera déplacée après la saison estivale. Conçues autour du thème de la mobilité routière, les activités proposées dans ce parc éphémère seront naturellement toutes en rapport avec le thème. Les activités déjà existantes sur les pistes de l'Anneau du Rhin sont naturellement toutes déjà en rapport avec la mobilité routière. Il y aura en revanche une sélection drastique des forains autorisés à participer à cette fête foraine, d'une part afin que seuls soient présents des manèges et activités thématisés en rapport avec la mobilité routière, mais aussi, d'autre part, d'un point de vue de tranquillité publique : seuls seront admis des forains connus pour leur bonne réputation, avec lesquelles l'Anneau du Rhin travaillent déjà depuis de nombreuses années sur les manifestations existantes.

Enfin, la sélection des manèges et activités sera aussi effectuée en priorisant l'objectif pédagogique du programme de sensibilisation, afin que les attractions servent de supports de communication pour des Messages Pédagogiques (MP) stratégiquement ciblés en ce qui concerne :

- o la sensibilisation à l'environnement, au travers de la transition énergétique de la mobilité routière
- o la sensibilisation à la sécurité routière.

| EXEMPLES D'ACTIVITES SUR LES PISTES "ASPHAL | TE" EXISTANTES |
|---|----------------|
| KART ENFANT ELECTRIQUE : | 21 |
| PARCOURS GYROPODES ELECTRIQUE : | |
| ROSALIES A PEDALES : | |
| AUTO ECOLE JUNIOR : | |
| LITTLE DRIVER ACADEMY : | |
| PISTE D'ESSAI DES CONSTRUCTEURS : | |
| MINI FORMULE 1 ELECTRIQUE : | |



| EXEMPLES DE MANEGES FORAIN | S |
|--------------------------------|--|
| AUTOS TAMPONNEUSES : | |
| GRAND HUIT AVEC THEME AUTO : | |
| MANEGE PISTE AUTOMOBILE : | |
| MANEGE « DERAPAGE » : | |
| MANEGE CARROUSEL DES CHEVAUX : | |
| MANEGE CINE 4D : | The same of the sa |
| MANEGE VOITURES VOLANTES : | |



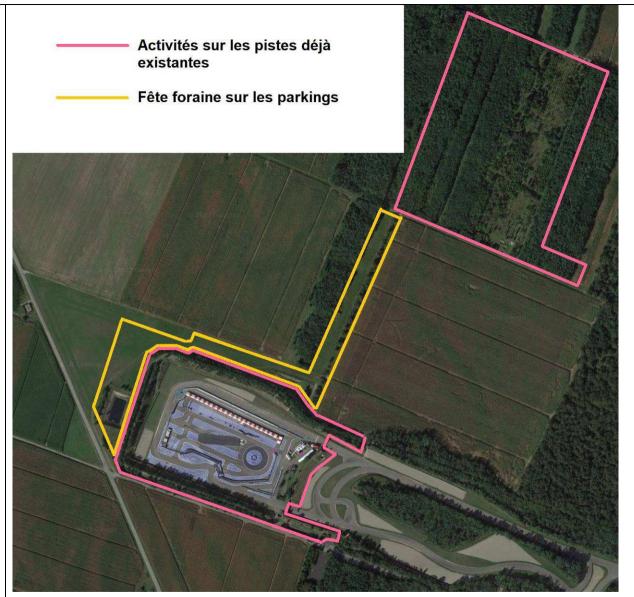
La liste exacte des attractions retenues est encore confidentielle, pour des raisons de stratégie commerciale.

Tout ce que l'on peut dévoiler, c'est que la fête foraine comportera 26 attractions, dont 24 électriques, soit 93%.

Ces attractions seront ciblées pour les enfants de 4 à 12 ans, pour une clientèle familiale. La fête foraine étant par définition un évènement ouvert, l'entrée sur le site sera libre, les visiteurs pourront v déambuler gratuitement.

A chaque forain, les visiteurs payeront l'accès à une (ou plusieurs) attractions, au gré de leurs envies, permettant ainsi une accessibilité abordable pour toutes les bourses.

De même, l'accès à l'offre de restauration sera elle aussi libre.



Ouverture

L'ouverture du parc éphémère est programmée en 2023, sur la période estivale de juillet et août, avec ouverture 7 jours sur 7 sur cette période, comme le circuit. Il sera aussi ouvert les 3 derniers weekends de juin, afin de roder les équipes. Enfin, il sera également ouvert les weekends de septembre où il y a déjà des petites manifestations sur le circuit (avec faible occupation des parkings), afin d'offrir des activités complémentaires aux visiteurs.

En résumé, le parc éphémère sera ouvert environ 3 mois, du 10 juin au 17 septembre 2023. Il sera ouvert 7 jours sur 7, du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre 2023, et uniquement les weekends du 10 au 30 juin et du 2 au 17 septembre 2023. Selon la fréquentation attendue, les horaires d'ouverture pour les attractions varieront entre 10h-20h (du lundi au jeudi) et 10h-22h (les vendredis, samedis, dimanches, jours fériés, et veilles de jours fériés).

A titre indicatif, ces horaires sont bien moins tardifs que ceux des fêtes foraines habituelles qui ont lieu dans les villes : un aménagement en accord avec les forains, afin de ne pas engendrer de nuisance le soir pour les riverains. Pour la restauration, qui ne fait pas de bruit, celle-ci se poursuivra au-delà de 22h, pour les visiteurs souhaitant dîner sur place. Au-delà de 2023, si l'expérience devait être renouvelée, les horaires seraient éventuellement adaptés en fonction de l'expérience acquise en 2023.



<u>Sécurité</u>

Comme sur les fêtes foraines de ville, les certificats de sécurité des manèges et des chapiteaux seront à disposition des services de l'Etat. De plus, un service de sécurité sera présent, avec une équipe composée :

- o d'agents de sécurité, pour le maintien de l'ordre
- o de secouristes, tenant la permanence au poste de secours, et intervenant en cas de nécessité
- o d'agents de sécurité incendie, pour surveiller et intervenir en cas de nécessité (le parc sera entièrement non-fumeur, sauf dans un fumoir spécifiquement bien défini, situé hors zone naturelle).







Planification

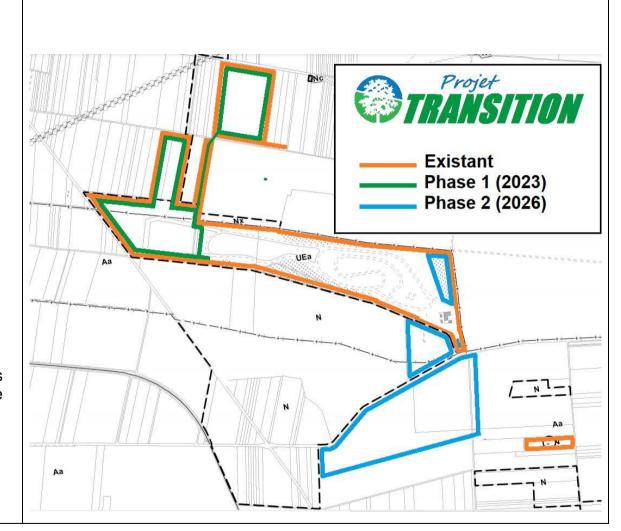
1ère phase : le parc éphémère :

La 1^{ère} phase « parc éphémère » est programmée selon le planning suivant :

- 1. Travaux préparatoires au 1^{er} trimestre 2023
- 2. Installation sur site des attractions et des infrastructures, le 2ème trimestre 2023.
- 3. Ouverture du parc éphémère pour la 1ère saison estivale, du 10 juin au 17 septembre 2023.
- 4. Désinstallation du parc, et stockage hivernal, le 4^{ème} trimestre 2023.
- 5. Renouvellement des étapes 2, 3 et 4 les années qui suivent, jusqu'à l'ouverture de la phase 2 du projet.

2ème phase : le projet définitif :

La 2^{ème} phase « projet définitif » est programmée dès l'obtention de toutes les autorisations d'urbanisme nécessaires, au plus tôt en 2026.



4. Analyse des différentes incidences

4.1. LE BRUIT : ABSOLUMENT AUCUNE NUISANCE SONORE POUR LES RIVERAINS

Avec 93% des manèges et véhicules qui seront électriques (24 sur 26), cette fête foraine sera vraiment inaudible depuis les villages environnants (au plus proche à 1,5 km). Les 2 attractions avec moteurs thermiques (10 véhicules, roulant à seulement 10-20 km/h), seront équipées d'échappements routiers silencieux, eux aussi inaudibles depuis les villages.

La musique d'ambiance, similaire à celle des parcs d'attraction (et non pas à celle des fêtes foraines), sera une musique douce, avec un volume sonore faible, et également inaudible depuis les villages. Seules 3 attractions à sensations seront susceptibles de provoquer des cris : là aussi, la distance avec les villages permet d'affirmer que ces cris seront absolument inaudibles depuis les villages.

Une étude acoustique avec 91 attractions a été réalisée pour le projet « MOTOR PARC – Phase 2 ». Bien entendu, le parc définitif « phase 2 » ne comportera pas 91 attractions : faire entrer sur une petite surface de moins de 16 hectares un total de 91 attractions + le grand parking indispensable + toutes les voiries et services nécessaires : c'est impensable.

A titre de comparaison, avec un exemple réel : Europa Park comporte 59 attractions sur 95 hectares (uniquement le parc, sans les parkings). En conclusion, une fois encore, comme pour l'étude de circulation routière, cette étude s'est attachée à se baser sur le pire cas de figure théorique possible, afin de vérifier que le projet n'engendre pas de nuisance, même dans le pire cas de figure théorique.

Cette étude sert de base à l'estimation provisoire de l'impact acoustique du parc éphémère « phase 1 ». Elle prévoit pour le village le plus proche une émergence de 0.0 de 8h à 19h, et de 0.2 dB de 19h à 22h :

Pour la tranche 8h-19h, compte tenu de l'activité humaine élevée dans les villages, l'émergence en lisière de Rustenhart (le village le plus proche du parc « phase 2 ») est évaluée à 0,0 : le parc sera totalement inaudible.

Pour la tranche 19h-22h, compte tenu de l'activité humaine plus réduite en début de soirée dans les villages, l'émergence en lisière de Rustenhart (le village le plus proche du parc « phase 2 ») est évaluée à 0,2 : le parc sera quasiment inaudible.

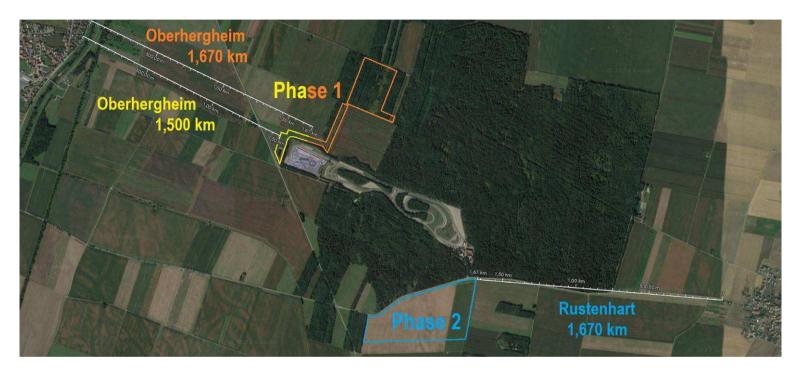
Pour rappel, le code de la santé autorise jusqu'à 22h une émergence fixée à 5,0 dB : le parc possède donc une marge de sécurité importante.

| | | | Péri | iode jou | r 8h>19h | 1 | | | |
|--------|------------------|-------------------|------|----------|----------|-------|-----------------|--------------|--------------|
| | | Bruit particulier | Rési | duel | Amk | oiant | Emergence dB(A) | Limite dB(A) | Conformité ? |
| Name | Description | | Laeq | L50 | Laeq | L50 | | | |
| R001_A | Oberhergheim | 14,7 | 51,2 | 39,5 | 51,2 | 39,5 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R002_A | Blitzheim_nord | 15,4 | 39,6 | 37,7 | 39,6 | 37,7 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R003_A | Blitzheim_centre | 15,3 | 39,6 | 37,7 | 39,6 | 37,7 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R004_A | Oberentzen | 15,5 | 41,3 | 36,8 | 41,3 | 36,8 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R005_A | Rustenhart_sud | 18,3 | 59,8 | 52,1 | 59,8 | 52,1 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R006_A | Rustenhart_nord | 18,1 | 44,8 | 38,9 | 44,8 | 38,9 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R007_A | Niederhergheim | 8,7 | 60,3 | 52,7 | 60,3 | 52,7 | 0,0 | 5,0 | oui |

| | | | Pér | iode soi | rée >19h | 1 | | | |
|--------|------------------|-------------------|----------|----------|----------|------|-----------------|--------------|--------------|
| | | Bruit particulier | Résiduel | | Ambiant | | Emergence dB(A) | Limite dB(A) | Conformité ? |
| Name | Description | | Laeq | L50 | Laeq | L50 | | | |
| R001_A | Oberhergheim | 14,7 | 49,6 | 37,1 | 49,6 | 37,1 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R002_A | Blitzheim_nord | 15,4 | 37 | 34,7 | 37,0 | 34,8 | 0,1 | 5,0 | oui |
| R003_A | Blitzheim_centre | 15,3 | 37 | 34,7 | 37,0 | 34,7 | 0,0 | 5,0 | oui |
| R004_A | Oberentzen | 15,5 | 41,1 | 32,4 | 41,1 | 32,5 | 0,1 | 5,0 | oui |
| R005_A | Rustenhart_sud | 18,3 | 46,1 | 33,8 | 46,1 | 33,9 | 0,1 | 5,0 | oui |
| R006_A | Rustenhart_nord | 18,1 | 41,1 | 30,4 | 41,1 | 30,6 | 0,2 | 5,0 | oui |
| R007 A | Niederhergheim | 8,7 | 53,1 | 47,2 | 53,1 | 47,2 | 0,0 | 5,0 | oui |

Ce bon résultat est dû à la qualité de ces sources sonores, car il n'est prévu aucune attraction bruyante. En effet, les véhicules à moteur thermiques sont tous des véhicules équipés de silencieux très efficaces, avec une production sonore équivalente à celle des voitures de tourisme immatriculées (environ 85 dB). Les autres véhicules et manèges seront quant à eux équipés de moteurs électriques, donc très silencieux. Enfin, un certain nombre d'attractions envisagées ne sont pas pourvues du tout de motorisation (par exemple : la maison hantée, les jeux d'arcades, ou les rosalies à pédale) tandis que d'autres seront pratiquées avec le moteur éteint (l'escape bus, ou le camion nacelle).

Les distances avec les habitations sont comparables. Dans le cas du parc éphémère « phase 1 », les habitations les plus proches d'Oberhergheim (à 1,500 km selon Google) sont de 170 m moins éloignées que les habitations les plus proches de Rustenhart (à 1,670 km selon Google) pour l'étude du parc définitif « phase 2 ». Cependant, en réalité, la majeure partie du parc éphémère « phase 1 » est à plus de 1,670 km d'Oberhergheim (zone orange sur le plan ci-dessous). Donc, en implantant les attractions les moins silencieuses à l'est du parc éphémère, on obtient une distance vraiment identique, et par conséquent une pertinence réelle de l'utilisation de l'étude acoustique de la « phase 2 ».



Par contre, il faut relever que le parc éphémère « phase 1 » bénéficie en partie (en zone orange, plus de 50%) d'un rideau de végétation ayant un rôle d'absorption acoustique, contrairement au projet « phase 2 ». De plus, il ne prévoit que l'installation de 26 attractions, alors que l'étude acoustique du parc définitif « phase 2 » est calculée sur l'installation théorique de 91 attractions, soit presque 3,5 fois plus.

Par conséquent, avec 3,5 fois moins d'attractions, donc 3,5 fois moins de sources sonores, il est possible de prédire sans l'ombre d'un doute que le parc éphémère « phase 1 » sera beaucoup plus silencieux que ne le prévoit l'étude du parc définitif « phase 2 ». L'étude acoustique prévoit que l'émergence tombe à zéro à environ 1 km du site. En d'autres termes, non seulement le parc éphémère « phase 1 » sera en pleine compatibilité avec les normes du code de la santé, mais il devrait même être inaudible par les riverains les plus proches.

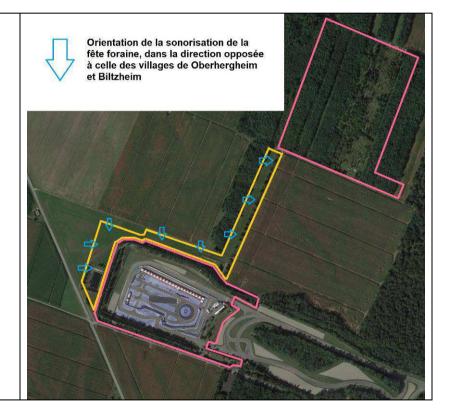
Pour confirmer cette estimation, l'Anneau du Rhin prendra les initiatives suivantes :

- Effectuer une mise à jour de l'étude acoustique du parc, en tenant compte de la localisation du parc éphémère, et de la nouvelle composition des attractions.
- Effectuer pendant l'été 2023 une campagne de mesures durant l'ouverture du parc éphémère, afin de relever les données acoustiques réelles et vérifier que la réalité correspond bien aux estimations de l'étude préalable.
- o Créer une hotline, pour permettre aux riverains de signaler si le parc devenait audible.
- Organiser des réunions publiques d'information et de débat concernant le parc éphémère, avant et après son ouverture.

Enfin, une sonorisation est prévue, pour diffuser une petite musique d'ambiance, comme c'est la tradition dans les parcs de loisirs.

Il s'agira d'une musique douce, avec un volume sonore très réduit (il ne faut pas « casser les oreilles » des visiteurs). En effet, contrairement aux fêtes foraines de ville, où les forains haranguent les passants pour les attirer, les visiteurs du parc sont déjà présents, et ils sont là pour faire des attractions : donc il n'y a donc pas besoin de les attirer avec des sonorisations excessives.

De plus, les haut-parleurs seront implantés et dirigés de telle sorte que la musique sera diffusée dans la direction opposée à celle des habitations les plus proches d'Oberhergheim et de Biltzheim (voir plan ci-contre).



4.2. LA POLLUTION: ABSOLUMENT AUCUNE POLLUTION SUPPLEMENTAIRE

100% des véhicules neufs qui ont été achetés spécialement pour la création du parc éphémère sont des véhicules électriques.









Pour les 2 attractions utilisant des moteurs thermiques, il s'agit de véhicules déjà utilisés depuis de nombreuses années : il n'y a donc aucune création de pollution supplémentaire de l'air.

Quant aux véhicules des visiteurs, qui ont décidé de visiter un parc d'attraction : qu'ils viennent visiter Motor Park ou qu'ils aillent vers un autre parc (Petit Prince, Cigoland ou Europa Park), ou ailleurs, avec un déplacement en voiture vers un autre lieu de loisirs, leur impact global sur l'environnement sera le même.

Enfin, l'installation de nombreux panneaux photovoltaïques produira plus d'énergie que n'en consomme le site, offrant ainsi au réseau, et donc aux riverains, une nouvelle source d'électricité locale décarbonée.

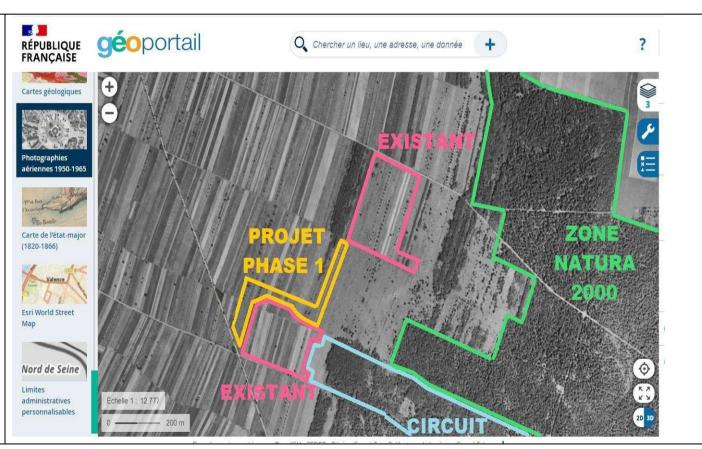


4.3. DEGRADATION DE LA NATURE : ABSOLUMENT AUCUNE DEGRADATION

Aucune atteinte à la nature n'est programmée, aucun défrichement : le parc se contente d'utiliser les parkings et les chemins déjà existants. Des chemins sur lesquels les usagers du circuit circulent depuis 14 ans déjà, sans qu'aucune nuisance n'ait été constatée. Et comme l'a rappelé la Cour de Cassation dans son jugement du 29.09.2016 : la circulation de véhicules à moteurs sur des chemins ne constitue pas une atteinte à l'environnement. De plus, il s'agit d'un parc éphémère : cela inclut donc l'obligation de la préservation et de la restitution à l'identique de l'espace naturel après la fermeture. Par conséquent, il y aura une surveillance afin qu'il n'y ait aucune dégradation de la nature. Les visiteurs seront circonscrits dans l'espace contrôlé du parc, de telle sorte qu'ils ne fréquentent pas le reste de la forêt. Le parc sera totalement non-fumeur dans toutes les zones naturelles. Des poubelles seront placées partout, et les déchets tombés au sol seront ramassés quotidiennement : il n'y aura aucune pollution du sol. L'implantation du projet est située à bonne distance de la zone Natura 2000 la plus proche : il n'y aura aucune dégradation de celle-ci.

La zone d'implantation du parc éphémère est située dans une zone qui était encore récemment agricole, comme en témoigne la photo aérienne de 1965 (source IGN).

La forêt existante, c'est l'Anneau du Rhin qui l'a planté en 1997 : en bref, cette forêt n'existerait pas sans l'Anneau du Rhin.



D'ailleurs, la délimitation de la zone Natura 2000 la plus proche, forêt d'Oberhergheim, s'appuie sur ces données aériennes de 1965, et par conséquent exclut (et à bonne distance) du zonage Natura 2000 tous les terrains concernés par le parc « phase 1 ». Une étude complète de la situation environnementale (au titre de l'évaluation Natura 2000 obligatoire) des parkings et des pistes « tout-terrains » figure depuis déjà 10 ans dans la notice d'homologation de l'Anneau du Rhin, remise à chaque nouvelle mise à jour aux services de la Préfecture du Haut Rhin.

Comme expliqué dans cette évaluation, après chaque évènement organisé sur ces terrains, l'équipe de l'Anneau du Rhin prend un très grand soin à remettre systématiquement le site dans son état initial naturel. La zone de sanctuarisation protégée « Natura 2000 » sera donc totalement épargnée de tout impact. Et la nature reprend alors vite ses droits, comme en témoigne l'état du des chemins à chaque printemps (photo ci-contre).

De plus, la période d'ouverture du parc éphémère correspondra à la période où une grande partie de la faune est absente de la forêt, car résidant en été dans les champs de maïs voisins (qui offrent une abondance de nourriture, et un abri sécurisant par l'épaisseur végétale).

Un rangement est opéré afin de ne laisser aucun matériel sur place, tandis qu'un nettoyage méticuleux est systématiquement effectué.

Evidemment, il n'en sera pas différemment en ce qui concerne le rangement et le nettoyage de l'évènement « MOTOR PARK – phase 1 », de telle sorte que le site retrouve l'état initial.



Pour rappel, les arbres à travers lesquels se pratique la conduite « tout-terrain » ont tous été planté par l'Anneau du Rhin (tout le terrain entier) : donc sans l'Anneau du Rhin, cela serait toujours de la lande ou du champ de maïs, et non pas de la forêt.

Le classement N (Naturel) d'une partie des terrains concernés par le parc éphémère dans le PLUi n'a pas d'impact sur le projet, puisqu'il s'agit de classements concernant l'urbanisation. Or, il n'y aucune construction de prévue.

Classement ZNIEFF: il s'agit d'un classement qui n'interdit pas les activités, mais qui seulement mets en garde et invite à prendre des précautions, surtout dans les zones de type 1.

- Dans la zone ZNIEFF type 1 (zone forestière), seule la circulation dans les chemins existants sera réalisée. Et comme l'a rappelé la Cour de Cassation dans son jugement du 29.09.2016 : la circulation de véhicules à moteurs sur des chemins ne constitue pas une atteinte à l'environnement.
- Dans la zone ZNIEFF type 2 (zone agricole), le stationnement et la circulation de véhicules, ou de piétons, sur les jachères agricoles ne constituent pas non plus une atteinte à l'environnement.



Dans la conception du projet, la méthode E-R-C (Eviter, Réduire, Compenser) est au cœur des préoccupations, afin d'être à la hauteur des enjeux éco-responsables. C'est cette démarche qui a conduit à la solution du parc éphémère, qui permet :

- o d'Eviter de construire des nouvelles infrastructures
- o de **Réduire** totalement l'empreinte du parc sur la zone d'implantation
- o de **Compenser** les semaines de présence humaine par un nettoyage drastique du site à l'issue du parc éphémère.

Exemples d'activités de loisirs, avec infrastructures éphémères, en zones naturelles :

Les activités de loisirs et l'installation d'infrastructures éphémères sont tout à fait possibles en zones naturelles, en total respect de celles-ci :



Le site étant destiné à être restauré à l'état initial après la fermeture du parc éphémère, il n'est pas prévu d'artificialisation des sols dans les zones naturelles et agricoles.

4.4. CIRCULATION: AUGMENTATION TRES MODEREE

Les chiffres alarmistes qui circulent sont loin de la réalité, car ils sont sortis de leur contexte. En effet, les informations qui circulent sont extraites d'un dossier administratif, dont les chiffres sont systématiquement calculés sur les cas de figures théoriques, les plus défavorables possibles, où tous les facteurs les plus défavorables seraient cumulés au même moment. En bref, on analyse le pire cas de figure théorique pour vérifier si, au niveau sécurité, les infrastructures sont correctement dimensionnées face au pire. Mais ce « pire cas de figure théorique » n'arrive normalement jamais. Et surtout, il est très loin de refléter ce qui sera réellement l'activité normale quotidienne. En réalité, cet été, les visiteurs ne représenteront au total, en moyenne, au maximum, que 81 véhicules par jour environ en semaine, et 233 véhicules par jour environ les weekends. Enfin, aucun village ne subira l'intégralité de ce flux dans ses rues, puisque ce flux sera divisé sur 4 axes d'arrivée : par Niederentzen, par Rustenhart, par Oberhergheim, et par Hirtzfelden, soit dans chaque village (si divisé à parts égales) 20 véhicules par jour en semaine, et 58 le weekend.

Fréquentation

L'étude de marché réalisée pour la phase 2 par le cabinet d'étude DECALOG (spécialisé dans les études de parc d'attraction) donne une estimation de fréquentation maximale du parc à 60.000 visiteurs par an la première année.

A partir de cette étude, on peut en déduire que, pour la phase 1, sur la période d'ouverture 2023 du parc éphémère, l'analyse prévoit une fréquentation maximale de 37.350 visiteurs sur 3 mois, avec des pics théoriques à 1.000 visiteurs maximum par jour en weekend et 350 en semaine.

| Date | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Septembre | Octobre | Novembre | |
|------|-------|-------|-------|---------|--------|--------------|----------------|----------|------|
| 1 | | 500 | | 350 | 350 | ************ | Cod-Windedoron | 500 | |
| 2 | | | | 500 | 350 | | | 250 | |
| 3 | Ď. | | | 500 | 350 | 500 | | 250 | |
| 4 | | | 750 | 350 | 350 | 500 | | 250 | |
| 5 | | | 1 000 | 350 | 350 | | | 500 | |
| 6 | ĵ. | | 750 | 350 | 750 | | | 500 | |
| 7 | | 500 | | 350 | 1 000 | | | | |
| 8 | | 500 | | 350 | 350 | | | | |
| 9 | 500 | | | 750 | 350 | | | | |
| 10 | 500 | | | 1 000 | 350 | 500 | | | |
| 11 | 250 | | 500 | 350 | 350 | 500 | | | |
| 12 | 250 | | 500 | 350 | 350 | | | | |
| 13 | 250 | | | 350 | 750 | | | | |
| 14 | 250 | 500 | | 1 000 | 1 000 | | | | |
| 15 | 750 | 500 | | 350 | 1 000 | | | | |
| 16 | 1 000 | | | 750 | 350 | | | | |
| 17 | 1 000 | | | 1 000 | 350 | 500 | | | |
| 18 | 750 | | 500 | 350 | 350 | 500 | | | |
| 19 | 250 | | 500 | 350 | 350 | | | \perp | |
| 20 | 250 | | | 350 | 750 | | | | |
| 21 | 250 | 500 | | 350 | 1 000 | | | | |
| 22 | 250 | 500 | | 350 | 350 | | 500 | | |
| 23 | 500 | | | 750 | 350 | | 500 | | |
| 24 | 500 | | | 1 000 | 350 | 250 | 250 | | |
| 25 | S | | 500 | 350 | 350 | 250 | 250 | | |
| 26 | | 500 | 500 | 350 | 350 | | 250 | | |
| 27 | | 400 | | 350 | 750 | | 250 | \perp | |
| 28 | | 1 000 | 2 | 350 | 1 000 | | 250 | | |
| 29 | | 500 | | 350 | 350 | | 500 | | |
| 30 | 500 | | | 750 | 350 | | 500 | | |
| 31 | | | | 1 000 | | | 250 | | |
| otal | 8 000 | 5 900 | 2 500 | 16 000 | 15 350 | 500 | 3 500 | 2 250 | 60 0 |
| | Ď. | Ď. | 3 000 | | | 3 000 | | | |

Circulation

Pour le dossier administratif de sécurité, les chiffres sont systématiquement calculés sur les cas de figures théoriques, les plus défavorables possibles, où tous les facteurs les plus défavorables seraient cumulés au même moment. En bref, on analyse le pire cas de figure théorique pour vérifier si, au niveau sécurité, les infrastructures sont correctement dimensionnées face au pire. Mais ce « pire cas de figure théorique » n'arrive normalement jamais. Et surtout, il est très loin de refléter ce qui sera réellement l'activité normale quotidienne.

En effet, le dossier de sécurité indique que le pic de fréquentation maximal correspond à un pic de circulation maximal (dans la situation la plus défavorable) de 500 voitures par jour en weekend (pour 1000 visiteurs) et 175 en semaine (pour 350 visiteurs). Ce « pire cas théorique » part du principe qu'un enfant ne vient pas sans un parent, et qu'un parent ne vient pas sans un enfant, et que donc le ratio le plus défavorable retenu est de 2 personnes minimum par voiture. En réalité, ce cas de figure théorique est impossible : cela signifierait que 100% des visiteurs seraient des familles monoparentales avec un seul enfant, ce qui n'arrivera jamais. Ce « pire cas théorique » part aussi du principe que 100% des visiteurs sont venus uniquement pour Motor Park.

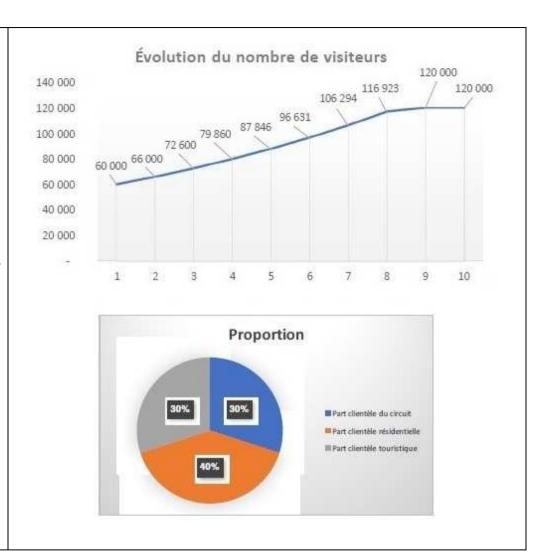
En vérité, en tenant compte des familles avec 2 parents, et plusieurs enfants, le ratio réel sera plutôt, en moyenne, vers 3 personnes par voiture, ramenant la circulation à 333 voitures par jour en weekend, et 116 en semaine. Par ailleurs, l'étude du cabinet DECALOG précise que 30% des visiteurs seront issus de la clientèle du circuit, déjà présente sur site, donc n'ajoutant pas de circulation supplémentaire. Après déduction de ces 30%, la circulation réellement engendrée par MOTOR PARK sera donc de 233 voitures en weekend, et 81 en semaine.

Enfin, aucun village ne subira l'intégralité de ce flux dans ses rues, puisque ce flux sera divisé sur 4 axes d'arrivée : par Niederentzen, par Rustenhart, par Oberhergheim, et par Hirtzfelden, soit dans chaque village (si divisé à parts égales) 20 véhicules par jour en semaine et 58 le weekend.

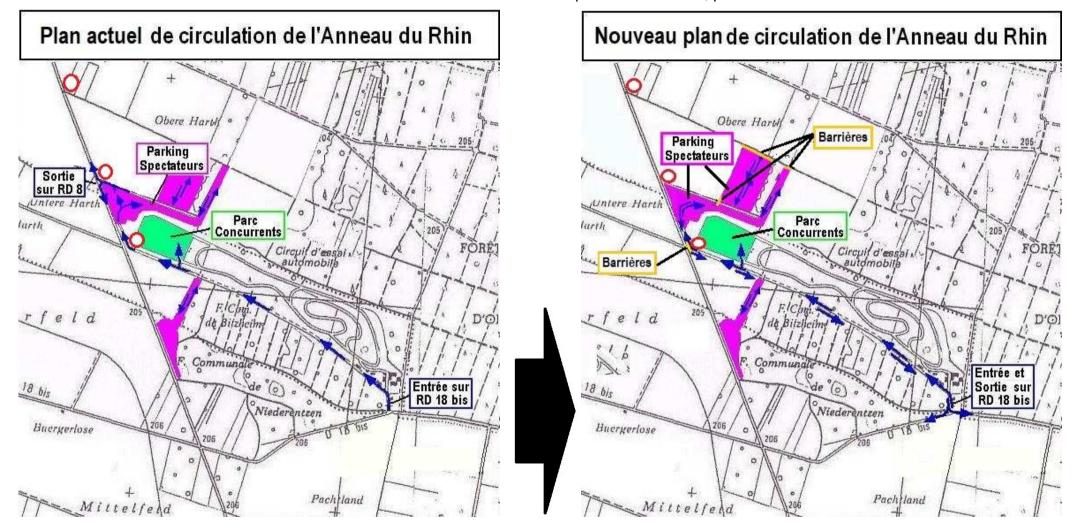
Pour les années qui suivent, le cabinet DECALOG a aussi analysé le potentiel de développement du parc.

Ce développement est estimé, par ces experts, à un potentiel maximum de doublement de la fréquentation, pas plus.

Et pas avant la 9^{ème} année d'activité, à partir de laquelle la fréquentation n'augmenterait plus : elle stagnerait.



Le circuit de l'Anneau du Rhin va connaître en 2023 une modification de son plan de circulation, pour une meilleure sécurité de la sortie du site :



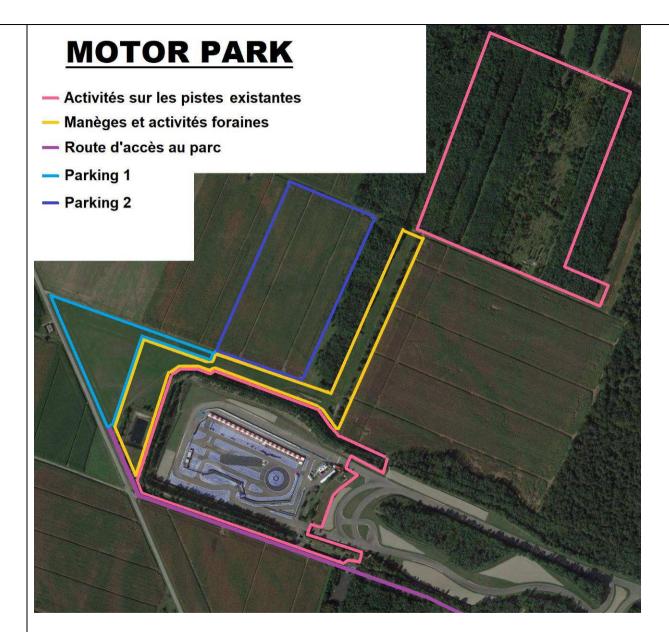
Pour prévenir les tentatives de sortir du parc et de circuler sur des chemins forestier (en voiture ou même à pied), l'Anneau du Rhin propose la mise en place de barrières, comme indiqué ci-dessous. Ces chemins étant communaux, il appartient aux Communes concernées de valider ces propositions et d'établir les arrêtés correspondants, si elles désirent effectivement limiter les circulations automobile et piétonne. L'Anneau du Rhin est actuellement en discussion avec les Communes sur ce sujet.

Les visiteurs accéderont au parc par la route existante, en venant de l'entrée principale de l'Anneau du Rhin, sur la RD 18 bis. Puis ils longeront la clôture sud du circuit, d'est en ouest.

Une fois arrivés au parc, les visiteurs stationneront dans les parkings du parc :

- Parking 1 (en asphalte) de 600 places, (dont 20 pour les PMR, et 24 pour les vélos et les motos) : il sera apte à recevoir la totalité des visiteurs du parc, tous les jours, y compris les jours de forte affluence, y compris dans le pire cas de figure théorique. Il comprend notamment une zone réservée au stationnement des PMR
- Parking 2 (en herbe) : c'est un parking de secours, qui ne sera probablement jamais utilisé.

Le dossier administratif de sécurité indique une capacité de stationnement différente, bien plus élevée, afin de confirmer que les infrastructures sont correctement dimensionnées face au pire cas de figure théorique possible. Mais ce « pire cas de figure théorique » n'arrivera jamais. Et surtout, il est très loin de refléter ce qui sera réellement l'activité normale quotidienne.



4.5. LES ASPECTS POSITIFS DU PROJET : UNE OFFRE DE LOISIRS ACCESSIBLE DE PROXIMITE, ET UN PROJET PEDAGOGIQUE

Pour être objectives, les informations à destination du public ne doivent pas, non plus, omettre les aspects positifs du projet. D'une part, le Motor Park proposera aux riverains une solution de loisirs de proximité (avec un trajet court, donc moins polluant), dans un territoire qui souffre actuellement d'un manque d'offre en la matière. Ciblée pour les enfants de 4 à 12 ans, il s'agira d'une offre accessible pour toutes les bourses, et avec même la possibilité pour les familles de venir voir sans obligation d'achat. C'est aussi une nouvelle offre de restauration ludique pour les familles du secteur, sans obligation d'achat pour y accéder. Enfin, Motor Park leur présentera un nouveau programme pédagogique inédit. En effet, le parc n'est pas du tout un parc à la gloire des sports mécaniques polluants, bien au contraire. Motor Park sera thématisé sur la mobilité routière en général, sur tous ses aspects, avec un parti pris sans ambiguïté sur l'éloge du moteur électrique. Ainsi, l'ensemble du parc est conçu afin que toutes les attractions délivrent des messages pédagogiques, pour sensibiliser les familles sur 2 thèmes essentiels : sur la transition énergétique de la mobilité routière, ainsi que sur la sécurité routière.

Programme de sensibilisation à la transition énergétique de la mobilité routière :

Au-delà d'une conception du projet écologiquement responsable, c'est bien à travers son programme de sensibilisation à l'environnement que le parc de loisirs MOTOR PARK compte éveiller les visiteurs aux enjeux de la transition écologique. Ce programme s'appuiera sur une présentation cohérente de la mobilité routière dans son ensemble, à travers 2 axes pédagogiques :

Programme de sensibilisation à la sécurité routière :

De plus, bien que le programme de sensibilisation soit majoritairement consacré aux enjeux de la transition écologique, il existera aussi, certaines attractions qui profiteront de la thématique, comme d'une opportunité, pour aborder également une pédagogie relative aux dangers de la mobilité routière.







Méthodes pédagogiques du programme de sensibilisation :

Le public principalement visé par MOTOR PARK sera avant tout un public d'enfants (4 à 12 ans). Par conséquent, le programme de sensibilisation du parc de loisirs présentera une démarche pédagogique adaptée au public visé en priorité. De surcroît, au-delà des enfants, le programme de sensibilisation ambitionne également de toucher un public plus large, plus âgé. En effet, les enfants de cet âge-là seront naturellement toujours accompagnés par des adultes (parents) et des adolescents (fratries) qui ne pourront pas ignorer les Messages Pédagogiques (MP) présentés dans chaque attraction, et qui ne pourront donc pas ressortir du parc sans avoir été, eux aussi, touchés par le programme de sensibilisation.



Les messages pédagogiques seront enseignés à chaque attraction. Selon le thème abordé, elles serviront de vecteur de communication pour présenter un message pédagogique en lien avec le programme de sensibilisation et avec le thème de l'attraction. Ce message pédagogique sera présenté à chaque fois au moment où le visiteur est le plus à même d'avoir son attention captée par la démarche pédagogique : pendant les files d'attente.

En effet, dans tous les parcs d'attractions, les visiteurs passent de longues minutes (parfois plus d'une heure dans certains parcs !) dans les files d'attente. Ils s'y ennuient, et sont friands de tout ce qui peut rompre leur ennui. C'est donc là le meilleur moment pour capter l'attention des visiteurs, et les éveiller au programme de sensibilisation, grâce au divertissement offert par les supports pédagogiques.

Les supports pédagogiques dans les files d'attente prendront diverses formes, afin de proposer une variété, et éviter une monotonie. A titre d'exemples, ces supports pourront être : des panneaux d'informations, des vidéos sur écrans, des applications interactives sur écrans tactiles ou tablettes, des jeux de toutes formes, des QCM, des expositions, etc...

Exemples d'illustrations pour les supports de messages pédagogiques du programme de sensibilisation :

Sensibilisation à l'environnement :



Sensibilisation à la sécurité routière :



4.6. ECONOMIE: CREATION D'EMPLOIS ET RETOMBEES FISCALES

Les détracteurs du projet oublient aussi de parler des retombées économiques. Outre les emplois créés par le projet (environ 25), les retombées seront aussi fiscales, puisque les Communes de Biltzheim et Oberhergheim (ainsi que la CEA) vont pouvoir se partager en 2023 plus de 100.000 € de retombées fiscales supplémentaires.

Sur la base des estimations de fréquentation, et des comptes de résultats prévisionnels qui en découlent, une simulation des quantités de postes à pourvoir a été effectuée. Le nombre d'emplois direct engendrés par le projet en 2023 est estimé à environ 25 emplois. Des emplois en CDI et en CDD, dans l'équipe de l'Anneau du Rhin, ainsi que dans l'équipe des forains. Et il s'agit bien de création : en effet, en cumulant Motor Park avec les autres fêtes foraines d'Alsace (que les forains continueront d'exercer, en parallèle de Motor Park), c'est bien des créations d'emplois qui seront effectuées, et non pas du simple déplacement.



Concernant les emplois indirects engendrés dans le secteur de la CCCHR par le projet, des emplois supplémentaires seront créés dans tous les secteurs concernés (hôtellerie-restauration, BTP, gestionnaire d'attractions, maintenance photovoltaïque, etc). A titre d'exemple, déjà maintenant, des partenaires sont en train de chercher à s'installer sur les zones d'activités de la CCCHR pour y créer de nouvelles entreprises.

Enfin, en terme de retombées fiscales, les Communes de Biltzheim et Oberhergheim (ainsi que la CEA) se partageront en 2023 plus de 100.000 € de taxes d'aménagement (juste pour ce qui concerne les travaux 2023, c'est-à-dire le parking). Plus précisément : 123.546 € exactement, répartis à raison de 26.000 € pour Biltzheim, 57.760 € pour Oberhergheim, et 39.786 € pour la CEA (voir justificatifs ci-dessous). Pour les années à venir, chaque fois que des travaux complémentaires seront engagés, les Communes toucheront à nouveau les taxes d'aménagements supplémentaires correspondantes. A titre d'exemple, pour 2024, il y aura la construction des ombrières photovoltaïques (sur Biltzheim et Oberhergheim). Et pour 2026 la construction du parc définitif (sur Biltzheim et Niederentzen).

Liberté Égalité Fraternité RÉCEPTIONNÉ EN COMPTABILITÉ

té rmité Le 17 JUIN 2022

Commune de Biltzheim

DDT du Haut-Rhin Cité Administrative - Bâtiment K 68026 COLMAR Cedex Accueil fiscalité Tél : 03 89 24 84 63 Vous pouvez nous joindre du mardi au jeudi de 9h à 11h et de 14h à 16h

dossier n° PA 068 037 21 B0001

date de dépôt : 11 mars 2021 date de décision : 17 août 2021

demandeur : SA ANNEAU DU RHIN ,représenté

par Monsieur RINALDI François

pour : Création de voirie et stationnement pour un parking près de l'Anneau du Rhin

adresse terrain : CHEM Rural du Hardtweg, à Biltzheim (68127)

Monsieur le directeur de la DDT 68 à SA ANNEAU DU RHIÑ ,représenté par Monsieur RINALDI François 23 RUE Chauffour 68000 Colmar

Monsieur.

Cette lettre ne constitue pas un titre de perception (qui vous sera envoyé ultérieurement) et n'appelle donc pas de paiement de votre part. Il s'agit d'une simple information sur les taxes d'urbanisme. Celles-ci sont susceptibles d'être modifiées sur l'avis d'imposition.

Au titre de l'autorisation figurant dans le cadre ci-dessus, je vous prie de trouver ci-joint pour votre information, le montant des taxes d'urbanisme que vous devrez acquitter - sauf demande modificative ultérieure de votre part, et sous réserve de l'exactitude des données de votre déclaration ou de disposition particulière :

- La taxe d'aménagement est composée de deux ou trois parts (en région Île-de-France uniquement), dont chacune est calculée selon la formule suivante :

Surface taxable créée * x valeur forfaitaire (767 €) ** x taux voté par la collectivité + Nombre d'installation particulière (exemple: emplacement de stationnement extérieur) x yaleur forfaitaire de l'installation x taux voté nar la collectivité

Montant total dû de la taxe d'aménagement : 38 350 €

- dont une part communale (taux de 4%) : 26 000 €
- dont une part départementale (taux de 1.90%) : 12 350 €

Le montant total de la taxe d'aménagement étant supérieur à 1500 euros, il sera exigible en deux échéances, envoyées respectivement 12 et 24 mois après la date de l'autorisation de construire

RÉCEPTIONNÉ EN COMPTABILITÉ

Liberté Égalité Fraternité

Le - 6 JUIL. 2022

Commune de Oberhergheim

DDT du Haut-Rhin Cité Administrative - Bâtiment K 68026 COLMAR Cedex Accueil fiscalité Tél : 03 89 24 84 63 Vous pouvez nous joindre du mardi au jeudi de 9h à 11h et de 14h à 16h

dossier n° PA 068 242 21 B0001

date de dépôt : 20 mai 2021 date de décision : 17 août 2021

demandeur : SA ANNEAU DU RHIN ,représenté

par Monsieur RINALDI François

pour: Aménagement d'un parking de 722 places adresse terrain: RUE de Hirtzfelden - RD8, à Oberheraheim (68127)

Monsieur le directeur de la DDT 68 à SA ANNEAU DU RHIN , représenté par Monsieur RINALDI François 23 RUE Chauffour 68000 Colmar

Monsieur

Cette lettre ne constitue pas un titre de perception (qui vous sera envoyé ultérieurement) et n'appelle donc pas de paiement de votre part. Il s'agit d'une simple information sur les taxes d'urbanisme. Celles-ci sont susceptibles d'être modifiées sur l'avis d'imposition.

Au titre de l'autorisation figurant dans le cadre ci-dessus, je vous prie de trouver ci-joint pour votre information, le montant des taxes d'urbanisme que vous devrez acquitter - sauf demande modificative ultérieure de votre part, et sous réserve de l'exactitude des données de votre déclaration ou de disposition particulière :

- La taxe d'aménagement est composée de deux ou trois parts (en région Île-de-France uniquement), dont chacune est calculée selon la formule suivante :

Surface taxable créée * x valeur forfaitaire (767 €) ** x taux voté par la collectivité + Nombre d'installation particulière (exemple: emplacement de stationnement extérieur) x valeur forfaitaire de l'installation x taux voté par la collectivité

Montant total dû de la taxe d'aménagement : 85 196 €

- dont une part communale (taux de 4%) : 57 760 €
- dont une part départementale (taux de 1,90%) : 27 436 €

Le montant total de la taxe d'aménagement étant supérieur à 1500 euros, il sera exigible en deux échéances, envoyées respectivement 12 et 24 mois après la date de l'autorisation de construire

^{*} Selon les cas, certaines surfaces pourront faire l'objet d'une exonération de plein droit (dans les conditions fixées à l'article L 331-7 du code de l'urbanisme), ou d'une exonération votée par la collectivité bénéficiaire des taxes (dans les conditions fixées par l'article L 331-9 du code de l'urbanisme).

^{**} Valeur annuelle, déterminée par la loi ; dans certains cas, cette valeur est divisée par deux, tels que pour les 100 premiers m² d'une résidence principale ou pour les locaux industriels ou artisanaux

^{*} Selon les cas, certaines surfaces pourront faire l'objet d'une exonération de plein droit (dans les conditions fixées à l'article L 331-7 du code de l'urbanisme), ou d'une exonération votée par la collectivité bénéficiaire des taxes (dans les conditions fixées par l'article L 331-9 du code de l'urbanisme).

^{**} Valeur annuelle, déterminée par la loi ; dans certains cas, cette valeur est divisée par deux, tels que pour les 100 premiers m² d'une résidence principale ou pour les locaux industriels ou artisanaux



