

Demande présentée par la Région Grand Est en vue d'obtenir un arrêté inter-préfectoral portant autorisation environnementale pour le projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin déclassé – Section Artzenheim / Friesenheim – Phase 1

Conclusions du commissaire enquêteur

Enquête du 25/03/2024 au 26/04/2024 inclus

L'enquête publique relative à la phase 1 du projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin déclassé (Section Artzenheim / Friesenheim) s'est déroulée dans d'excellentes conditions. Le dossier soumis à enquête était complet et bien documenté. Le projet, ses motivations et les enjeux ont été bien identifiés et détaillés dans les documents de présentation. Les pièces du dossier d'enquête étaient complètes au regard des dispositions du code de l'environnement.

Bien que l'enquête ne porte que sur la première phase du projet, ce dernier a été présenté dans son intégralité (phase 1 et 2). Les contributions du public ont majoritairement été soumises en considération de l'ensemble du projet plutôt que de cette seule première phase. Il est donc important de rappeler ici que cette conclusion ne portera que sur la phase 1 du projet.

Les chantiers les plus significatifs de cette première phase concernent la remise en service de l'ensemble des écluses (plus une nouvelle à construire), l'imperméabilisation de 2 des 12 biefs et la suppression du « bouchon » d'Artzenheim (avec construction d'une passerelle pour les piétons). Au regard des différents impacts susceptibles de se manifester, une attention particulière a été portée, au cours de l'enquête, sur les points suivants :

- Les enjeux environnementaux : bien que le canal soit par définition un milieu artificialisé, l'abandon de la navigation et de l'entretien associé a permis à la végétation de proliférer faisant de ce canal un véritable corridor écologique.
- Les enjeux économiques, en lien à plus long terme avec le développement du tourisme fluvial, les aménagements touristiques associés mais aussi la continuité des autres activités pratiquées dans et aux abords du canal.
- Les enjeux sociétaux et plus particulièrement ceux qui touchent à la qualité de vie, à l'emploi, et à la promotion du patrimoine culturel et historique
- Les enjeux de sécurité : Quels risques y a-t-il à faire ou ne pas faire le projet

Le quasi-abandon d'entretien du canal sur les deux biefs concernés a permis à la végétation de se développer de manière luxuriante. S'agissant de la flore, l'étude d'impact n'a pas mis en évidence d'espèce patrimoniale sur les biefs 64 et 74 bis mais ce dense couvert végétal confère un intérêt écologique évident. Cette haute valeur environnementale est accentuée par l'intense pression agricole qui s'exerce tout autour du canal donnant tout son sens à la notion de trame verte et bleue. Cela se matérialise concrètement de plusieurs manières. D'un point de vue ornithologique, des espèces d'importance communautaire ou régionale ont été rencontrées. S'appuyant sur des recommandations de la DREAL, l'autorité environnementale a également émis des recommandations au sujet des chiroptères. Les embâcles formés par la ripisylve servent aussi de frayères qui ne pourraient exister autrement en raison de la forme rectiligne du canal. Enfin, des fuites du canal ont constitué avec le temps des zones humides, notamment en rive ouest du bief 64. L'ensemble du canal constitue donc une vraie source de biodiversité qu'il convient de protéger.

De nombreuses observations ont été émises dénonçant une incompatibilité du présent projet avec la sauvegarde de cette biodiversité. On considère ainsi que les travaux envisagés et plus globalement toute démarche autre que « ne rien faire » iraient nécessairement à l'encontre de cet enjeu. Si je comprends et partage certaines inquiétudes qui ont été exprimées, je ne souscris pas à cette vision catastrophiste qui conduirait irrémédiablement le canal à une coupe rase.

En premier lieu, il n'est absolument pas prévu dans le dossier de faire une coupe systématique des arbres en bordure de cours d'eau. Cela a par ailleurs été rappelé par le porteur du projet dans sa réponse à la MRAe et à la synthèse des observations. La préservation et même le développement de cette trame verte est un élément clé du projet, et il est révélateur que le porteur de ce projet soit précisément un service environnemental, plutôt qu'un service lié à la mobilité. De plus, les intérêts touristiques de la navigation sont étroitement liés à la beauté naturelle des lieux et une dégradation du milieu serait contre-productive à tous points de vue.

La question se poserait différemment s'il était question d'aménager un cours d'eau naturel. Dans le contexte d'un canal, les inévitables fuites conduisent, à défaut d'entretien significatif, à devoir abaisser le niveau d'eau pour réduire le débit de ces fuites. Le bouchon d'Artzenheim a précisément été mis en place à cet effet. Cela n'est pas sans conséquence non plus sur la qualité physico-chimique et biologique du cours d'eau puisque le niveau baissant, la température de l'eau augmente avec un risque d'eutrophisation (particulièrement en période d'étiage) et un envasement plus important. Dans des cas plus rares mais qui se sont déjà produits, il peut y avoir une mise à sec involontaire d'un bief à la suite d'une fuite.

Il faut enfin raisonner sur le temps long. Le canal du Rhône au Rhin a été construit il y a deux siècles et c'est sur cette échelle de temps qu'il convient, aussi difficile que ce soit, de se projeter. En employant les meilleures techniques disponibles et avec une juste application des solutions d'évitement, de réduction et de compensation, j'ai la conviction que cette phase 1 peut se faire de manière vertueuse et même bénéfique à long terme pour l'environnement.

A l'issue de cette première phase, il n'y aura pas de remise en navigation. Les enjeux économiques liés au développement touristique s'inscrivent donc davantage dans la perspective de la réalisation de la seconde phase. Le montant conséquent (12,4 M€) alloué à cette phase 1 et financé pour partie par des fonds européens a également suscité de nombreuses réactions. D'aucuns estiment que ces dépenses sont déraisonnables et que cet argent serait mieux utilisé pour d'autres projets. Ce montant est toutefois à mettre en perspective des travaux à réaliser et du linéaire à parcourir. On ne prend la mesure du travail colossal à réaliser qu'en parcourant à pied ou à vélo le canal. Et cela constitue pour moi le principal point de vigilance de ce dossier. Compte-tenu de l'ampleur de la tâche, il faudra que le porteur du projet veille, dans la durée, à ce que des impératifs de coûts ou de calendrier n'aillent jamais à l'encontre des exigences environnementales décrites précédemment. Je salue ici positivement la décision de la Région de dresser un inventaire des arbres susceptibles de constituer un habitat protégé. C'est un document qu'il conviendra d'actualiser tout au long du projet.

Concernant l'utilisation de ces fonds, il ne m'appartient pas, en tant que commissaire enquêteur, de me substituer aux élus démocratiquement désignés pour déterminer si un projet est à privilégier au détriment d'un autre. Je salue cependant l'initiative d'orienter une enveloppe conséquente vers des territoires ruraux qui en sont trop souvent exclus.

Au-delà de l'intérêt patrimonial, cet investissement pérennisera également les usages dans et autour du canal (pêche, vélo, randonnée, etc.). A plus long terme, cela dynamisera certains pans de l'économie locale (hôtellerie-restauration, commerces de proximité, etc.) et l'emploi qui va avec.

La qualité de vie des riverains ne sera pas significativement impactée pendant les travaux. Les conséquences directes se matérialiseront par des déviations temporaires de pistes cyclables, par la construction de la passerelle piétonne à Artzenheim et sans doute par quelques contraintes pour les pêcheurs au moment de l'imperméabilisation des biefs 64 et 74 bis. Mais si les objectifs environnementaux présentés dans le dossier sont atteints, ces différents biefs et écluses seront pérennisés au même titre que de la qualité de vie des riverains.

La question se pose enfin sur les risques à faire ou ne pas faire le projet. L'étude d'impact contient une « analyse du maintien de l'existant comme alternative au projet » qui aurait gagné à être un peu plus développée. Le projet apparaît comme un moyen de concilier un tourisme raisonné avec la conservation d'un état environnemental proche de l'existant tout en renforçant certains aspects fonctionnement du canal comme la recharge de la nappe ou la maîtrise des fuites. Le maintien de l'existant, s'il permet un fonctionnement globalement satisfaisant, expose le canal et ses écluses à une dégradation progressive et une vulnérabilité croissante.

Un dernier mot au sujet du tourisme fluvial qui, s'il ne fait pas l'objet de cette phase 1 stricto-sensu, reste une cible majeure du projet global. J'y vois une alternative intéressante aux activités touristiques alsaciennes sur-fréquentées telles que les marchés de Noël ou le Haut-Koenigsbourg. À l'instar de la randonnée dans les Vosges ou du vélo, le tourisme fluvial s'inscrit dans une démarche de tourisme doux, offrant aux visiteurs la possibilité de découvrir la région de manière plus raisonnée. En encourageant cette forme de tourisme et en l'accompagnant d'actions d'éducation à l'environnement, nous pouvons non seulement préserver notre patrimoine naturel, mais aussi créer une forme de vitrine suscitant l'envie chez les voyageurs de contribuer à sa protection.

Au vu des éléments présentés précédemment, et en ma qualité de commissaire enquêteur en charge du présent dossier, j'estime avoir eu en ma possession tous les éléments nécessaires pour émettre l'avis qui m'est demandé.

En conséquence,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L.181-9 et suivants, L.123.1 et suivants, R.181-21 à R.181-32, R.181-36 et R.123-9

Vu l'arrêté préfectoral du 6 mars 2024 notifiant l'ouverture d'une enquête publique relative à la demande présentée par la Région Grand Est en vue d'obtenir un arrêté inter-préfectoral portant autorisation environnementale pour le projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin déclassé – Section Artzenheim / Friesenheim – Phase 1,

Vu l'avis de l'autorité environnementale et des différents organismes publics consultés,

Considérant que les pièces constitutives des deux dossiers sont exhaustives, correctement documentées et que la terminologie employée dans les résumés non-techniques garantit la compréhension des documents par le plus grand nombre,

Considérant que les enjeux ont été correctement identifiés, qu'après une analyse détaillée du périmètre, et s'étant notamment rendu sur place, le commissaire enquêteur n'a pas pu déterminer un quelconque enjeu qui n'aurait été rapporté dans ces documents,

Considérant que la Région Grand Est a retenu pour ce projet un haut niveau d'exigences environnementales et que, s'ils sont tenus, ces engagements se traduiront par une amélioration au regard de l'existant,

Considérant que cette section du canal du Rhône au Rhin présente un intérêt patrimonial aujourd'hui menacé par de nombreuses fuites et que la remise en service des écluses et l'imperméabilisation des bief 64 et 74 bis contribueront à la sauvegarde de ce patrimoine,

Considérant qu'il est possible de concilier un tourisme raisonné avec des objectifs ambitieux de protection de l'environnement et que les activités fluviales s'inscrivent bien dans cette démarche,

Considérant enfin que l'ensemble des personnes physiques ou morales ont pu librement exprimer leurs interrogations durant la phase d'enquête publique ; et que le demandeur a apporté une réponse à l'ensemble de ces sollicitations,

Je soussigné, Bertrand Pimmel, commissaire enquêteur, émets un **avis favorable** à la demande présentée par la Région Grand Est en vue d'obtenir un arrêté inter-préfectoral portant autorisation environnementale pour le projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin déclassé – Section Artzenheim / Friesenheim – Phase 1

Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

- Actualiser les inventaires floristiques et faunistiques tout au long de la vie du projet et plus particulièrement ceux des arbres susceptibles de constituer un habitat protégé,
- Surveiller les répercussions environnementales qui pourraient survenir après la réalisation de ces travaux, en raison d'une éventuelle fragilisation causée par ceux-ci, afin de pouvoir mettre en place des mesures de compensation adéquates.

Fait à Strasbourg, le 24/05/2024

