

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

Procès-verbal de synthèse des observations

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

L'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 s'est déroulée du 25 mars au 26 avril 2024 inclus, conformément aux prescriptions de l'arrêté du 6 mars 2024. Les registres d'enquête publique ont été paraphés et ouverts par le commissaire enquêteur. Les dossiers et les registres d'enquête étaient à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Marckolsheim, Artolsheim, Sundhouse et Friesenheim.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public à l'occasion des permanences suivantes :

- Le lundi 25 mars 2024 de 10h00 à 12h00 en mairie de Marckolsheim
- Le jeudi 4 avril 2024 de 10h00 à 12h00 en mairie d'Artolsheim
- Le mardi 16 avril 2024 de 14h00 à 16h00 en mairie de Sundhouse
- Le vendredi 26 avril 2024 de 10h00 à 12h00 en mairie de Friesenheim

A l'issue de ces permanences, plusieurs observations ont été consignées dans les registres. Quelques courriers et un grand nombre de courriels ont également été réceptionnés pendant la phase d'enquête. Ces observations sont synthétisées ci-dessous en 4 thèmes :

- Observations relatives aux enjeux environnementaux
- Observations relatives aux enjeux socio-économiques
- Observations relatives aux usages
- Autres observations

Il est rappelé que l'objectif principal de ce procès-verbal est de fournir au porteur du projet une synthèse des observations écrites et orales recueillies pendant l'enquête. Cette synthèse vise à lui donner une connaissance aussi complète que possible des préoccupations et suggestions exprimées par le public ayant participé à l'enquête, sans pour autant entrer dans le détail exhaustif de toutes les interventions.

1. Observations relatives aux enjeux environnementaux

N°	Description
1	Le projet est critiqué pour son impact sur la biodiversité. Les arguments suivants sont fréquemment avancés : - Il y aura une destruction des embâcles qui sont propices à la reproduction des poissons. - A chaque fois que la présence humaine se renforce sur un territoire, la biodiversité recule. - Il y aura une perte des zones humides nées des fuites du canal.
2	Le projet nécessite l'abattage de nombreux arbres et de la ripisylve qui constituent un corridor écologique. Cela impactera la faune et la flore. Les arbres présents créent de l'ombre qui limite le réchauffement du canal ce qui est favorable aux poissons. Il convient de dresser un inventaire de ces arbres.

3	Il y a un risque de pollution pendant la phase des travaux et à l'usage par chaque bateau (hydrocarbures, déchets). Cela engendrera également des nuisances sonores.
4	Le projet n'est pas compatible avec les principaux schémas de développements du territoire : SRCE, SDAGE, SRADDET, trame verte et bleue, directives européennes oiseaux et habitat.
5	Les enjeux ornithologiques et piscicoles sont forts avec plusieurs espèces vulnérables (martin pêcheur, Rhodeus amarus). Le projet n'est pas compatible avec le maintien de ces espèces. On soupçonne également la présence du Castor d'Europe.
6	La structure des berges faite de palplanches conduit à la noyade d'animaux. Les dispositifs installés par endroits ne suffisent pas.
7	Il faut que les palplanches par ailleurs très inesthétiques soient totalement immergées.
8	Des mesures de compensations ne sont pas envisagées. Elles doivent être précisées dans le dossier. Lors de la construction de la piste cyclable, les mesures de compensation annoncées n'ont pas été tenues.
9	Les matériaux utilisés pour l'imperméabilisation et la protection anti-batillage ainsi que la construction et l'exploitation des bateaux génère une importante empreinte carbone qui n'est pas évaluée et pas compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre.
10	Le projet n'améliorera pas la recharge de la nappe phréatique. A cet effet il serait préférable et moins cher de laisser le canal en l'état. Il n'y a pas de preuves que la recharge de la nappe phréatique sera améliorée par la restauration par rapport au maintien de l'état actuel.
11	Les fuites pourraient être traitées par une intervention ponctuelle sans nécessairement imperméabiliser l'ensemble du linéaire.
12	L'étanchéification en rive ouest ne devrait pas être faite sur tout le linéaire. Il conviendrait de trouver des techniques alternatives qui ne sectionne pas les racines des arbres sur la berge.
13	Il convient de retracer la piste cyclable sur des itinéraires alternatifs, notamment lorsqu'un chemin agricole se trouve juste à côté. Il faut également faire respecter le principe du non-asphaltage du parcours cyclable sur la digue Ouest du canal et abandonner l'entretien annuel de la végétation de la piste cyclable.
14	Il faut sanctuariser ce tronçon et le classer en Espace Naturel Sensible.
15	Au-delà de ce projet, il faut investir massivement dans une trame verte et regagner ce qui a été consommé par l'agriculture
16	Bien que le canal du Rhône au Rhin ait été créé artificiellement, il s'est transformé en une sorte de rivière sauvage suite à l'artificialisation du Rhin. Étant donné qu'il est impossible de rendre le Rhin à son état sauvage, il est essentiel de ne pas réartificialiser le canal du Rhône au Rhin.

2. Observations relatives aux enjeux socio-économiques

N°	Description
1	Le montant du projet est déraisonnable. Cet argent pourrait être mieux utilisé pour développer de nouvelles pistes cyclables, des opérations d'agroécologie, des emplois verts ou améliorer des infrastructures qui en ont d'avantage besoin (santé, éducation, social, etc.) L'emploi des fonds européens du FEADER est détourné de son objectif initial.

2	Le coût du projet est connu. Qu'en est-il du coût des aménagements annexes comme les haltes fluviales à Sundhouse et Marckolsheim ? Quel sera le coût annuel de fonctionnement et de l'entretien ? Qui paiera pour cela ?
3	Quels seraient les coûts d'entretien nécessaires si on laissait le canal en l'état ?
4	Cet investissement ne servira qu'à quelques privilégiés. Les retombées économiques ne sont pas garanties.
5	Le nombre de bateaux (5800 par an) est jugé irréaliste.
6	Plus une zone devient touristique, plus le prix des logements augmente.
7	L'ombre produite par les nombreux arbres est appréciée des randonneurs et cyclistes. En détruisant ces arbres on altère également le paysage et l'attrait touristique du secteur. Il en va de même pour les nuisances sonores et olfactives
8	Le chantier d'imperméabilisation n'est nécessaire que pour permettre la navigation. Aucune étude ne prouve la nécessité de réaliser cette imperméabilisation pour des raisons de sécurité (risque de rupture de digue).
9	Depuis l'abandon de la navigation le canal se dégrade peu à peu. A ce rythme et si rien n'est fait on craint de le voir disparaître. Il y a un intérêt historique et patrimonial à le protéger.
10	Il s'agit d'une voie artificielle, creusée par l'homme au XIXème siècle et il ne s'agit que d'y rétablir une navigation interrompue depuis les 1960, rendant ainsi au canal sa fonction initiale.
11	Le projet présente des intérêts logistiques et touristiques (diversification de l'offre, engouement pour les mobilités douces, fréquentation croissante).
12	Il ne s'agit de sacrifier un cours d'eau pour le seul plaisir de quelques plaisanciers fortunés venus des pays voisins. L'objectif est de dynamiser l'économie touristique du centre-alsace (locations de bateaux et vélos, valorisation d'itinéraires cyclistes, développement des hébergements/restauration et d'activités de loisirs, etc.).
13	Le projet présente un intérêt politique avec la création de l'association des Communes Navigables de France qui va avoir une action locale et nationale.
14	La région a une attractivité touristique suffisante. Il y a nul besoin de la développer.
15	Au lieu de gros bateaux, on pourrait envisager un système de portage de canoës et/ou paddles.
16	L'entretien de la berge Est doit être assuré par la structure porteuse du projet afin de garantir un accès piéton pérenne aux promeneurs, cavalier et pêcheurs.
17	Il est regretté que le mouillage envisagé ne soit que de 1,80m sur ce tronçon, alors qu'il sera de 2,00m en amont (Colmar) et 2,60m en aval (Strasbourg), ce qui interdira à certains bateaux de fréquenter cette section du canal.
18	Il convient de maintenir les tourne-bateaux de Sundhouse et Marckolsheim, de veiller au bon positionnement des ouvrages à construire, de respecter le rectangle de navigation du gabarit Freycinet en élaguant les arbres afin de permettre le croisement des bateaux sans danger et de prévoir des possibilités d'amarrage au droit de certains ouvrages.
19	Le nom de cette future liaison ne doit pas avoir un patronyme ayant une connotation trop locale dont la notoriété ne dépasserait pas le cadre régional. Il faut également éviter l'appellation de « Ried » qui correspond en Allemand à un marais (une zone humide infestée de moustiques).
20	Le mot Ried fait partie de l'identité de la région. Il ne faut pas l'effacer.

21	Des moyens doivent être mis en œuvre pour garantir l'absence (et à défaut la compensation) d'impacts sur la faune piscicole. Le cas échéant, le réempoissonnement du canal ne doit pas être supporté par la fédération et les associations de pêche du territoire.
22	Peut-on imaginer une signalétique pour informer les usagers du canal sur les différents commerces des villages traversés comme les restaurants, supermarchés, boulangeries, etc. ?

3. Observations relatives aux usages

N°	Description
1	Certains chemins ruraux sont de propriété privée. S'ils sont utilisés dans le cadre des travaux, ils doivent être remis en l'état à l'issue.
2	Il convient de maintenir le chemin en berge Est et un entretien à minima pour permettre le maintien des pratiques de la randonnée et de la pêche.
3	Les services de police contrôleront-ils qu'il n'y ait pas de stationnement abusif des embarcations ?
4	Sera-t-il possible de maintenir 1,80m en période d'étiage du Rhin ?
5	Est-il prévu de limiter la navigation aux seuls bateaux électriques ?
6	Rien n'est prévu pour produire de l'énergie hydroélectrique. Certains souhaiteraient que soit étudiée une production hydroélectrique (en lieu et place de l'actuel projet). D'autres souhaiteraient qu'elle soit explicitement écartée du projet pour que le milieu ne subisse pas de pression cumulative de ces deux objectifs.

4. Autres observations

N°	Description
1	Il manque un dossier de présentation rédigé par la Région Grand Est avec un résumé synthétique des enjeux.
2	Il y a un manque d'information pour le grand public. Quels ont été les médias locaux qui ont présenté le dossier ?
3	La planification en 2 phases fausse la lecture du projet global. Qu'advient-il du projet et des 12M€ engagés si l'étude d'impact de la seconde phase soulève une objection majeure ?
4	Des concertations avec les usagers et autres parties prenantes doivent être réalisées pendant la phase de travaux. Pourrez-vous communiquer les dates exactes des travaux sur chaque tronçon ?
5	Où iront les boues du dragage ?

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, ce document a été remis en main propre aux services compétents de la Région Grand Est le vendredi 3 mai 2024.

Fait à Strasbourg le 3 mai 2024,