

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a remis en main propre aux services compétents de la Région Grand Est le vendredi 3 mai 2024 la synthèse des questions soulevées lors de l'enquête publique. Ce document présente les réponses apportées par la Région.

1. Observations relatives aux enjeux environnementaux

N°	Description	Réponse
1	<p>Le projet est critiqué pour son impact sur la biodiversité. Les arguments suivants sont fréquemment avancés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Les zones propices à la reproduction des poissons ne sont pas impactées par les travaux de la 1ère phase. Un inventaire des frayères est en cours pour limiter au maximum (voire compenser le cas échéant) les impacts lors de la seconde phase.</p> <p>La Région gère l'ill depuis 2010 et la biodiversité est gagnante avec la restauration d'annexes hydrauliques, le retour du castor et du saumon. L'ambition touristique du projet est de répartir la fréquentation sur un large territoire traversé par le canal et donc d'éviter les surfréquentations, pour au contraire rapprocher les touristes et les locaux de la nature. De plus, le canal est déjà fréquenté actuellement avec l'Eurovéloroute qui le longe sur toute la longueur du tronçon concerné par les travaux. La présence humaine existe donc déjà en rive Ouest.</p> <p>Les zones humides alimentées grâce aux fuites actuelles du canal ont été recensées et seront conservées en mettant en place une alimentation contrôlée. Pour la phase I, une zone humide en rive Ouest du bief 64 en amont de l'écluse 64 sera ainsi conservée, alors même qu'aucune</p>

		<p>obligation réglementaire ne l'impose. Une étude détaillée de la fonctionnalité des zones humides (<i>MNEFZH</i>) présentes le long du canal, et un suivi de ces milieux, sont prévus en phase I. Les zones humides existantes seront conservées voire agrandies grâce au débit supplémentaire conséquent injecté en entrée de canal (débit de recharge multiplié par 3 environ).</p>
2	<p>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.</p>	<p>Il n'est pas prévu d'abattre de nombreux arbres. La ripisylve sera conservé au maximum. En effet, l'un des principaux objectifs du projet est de conserver le rôle de trame verte de la rive Est du canal. Les modalités d'exécution des travaux ont été adaptés en conséquence, afin de limiter au maximum les coupes d'arbres.</p> <p>Il est prévu de réaliser un inventaire des arbres secs avant le début des travaux. Les arbres morts présentant un risque de sécurité seront prélevés l'hiver prochain. Les autres seront conservés.</p> <p>En plus du maintien de la ripisylve, la rehausse du niveau d'eau dans le canal à 1,80 m (au lieu de 1 m actuellement) permettra de lutter efficacement contre le réchauffement des eaux du canal et d'accroître la surface en eau du canal.</p>
3	<p>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.</p>	<p>Lors de la phase travaux les précautions sont prises pour éviter les pollutions (vidange et remplissage des réservoirs hors emprise canal, huile bio, plan de gestion des déchets ...).</p> <p>En phase exploitation, la motorisation électrique sera fortement encouragée, et des récupérateurs d'eaux grises / eaux noires seront installés.</p> <p>Les bateaux génèrent peu de nuisances sonores (vitesse maximale de 6 km/h) et naviguent seulement en journée (typiquement entre 8h et 18h).</p>

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.	L'étude d'impact prend en compte chacun de ces aspects de manière détaillée. La Région a fait des choix techniques forts (techniques d'imperméabilisation, et mise en œuvre) pour limiter les effets du projet, analysés comme négligeables dans l'étude d'impact. L'ambition de ce projet est d'apporter une réelle plus-value environnementale (augmentation de la recharge de nappe, développement de la trame verte et bleue et en particulier les axes est-ouest). A ce titre la Région accompagne techniquement et cofinance les projets trame verte et bleues du territoire (Projet TVB Alsace centrale, et Communauté de communes d'Erstein et Environs), finance la plantation de 4000 km haies et anime le schéma d'aménagement et de gestion des eaux III Nappe Rhin. Et assure la cohérence et la complémentarité entre ces démarches.
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.	Etant donné le maintien des habitats dans la ripisylve et dans les berges qui seront conservées en l'état naturel, les impacts ornithologiques sont jugés négligeables dans l'étude d'impact. Les zones propices à la reproduction des poissons ne sont pas impactées par les travaux de la 1 ^{ère} phase. Un inventaire des frayères est en cours pour alimenter l'étude d'impact de la seconde phase. Les investigations terrain ont permis d'écarter la présence du castor dans l'emprise du canal.
6	La structure des berges faite de palplanches conduit à la noyade d'animaux. Les dispositifs installés par endroits ne suffisent pas.	Sur les 3 000 m de berges imperméabilisées en phase I, seuls 230 m auront des palplanches apparentes dépassant de 30 cm hors de l'eau (profil type sur les sections VNF). Sur ces 230 m, la mise en place de 3 remontées de berge est relativement dense. Par ailleurs, la berge qui lui fait face sera en pente végétalisée permettant aux animaux de sortir (en général, les animaux avancent en zigzagant d'une rive à l'autre). L'ensemble de ces éléments devrait limiter très fortement le risque de noyade sur cette portion.

		Sur les autres profils d'imperméabilisation choisis (palplanches ou tranchée d'argile dans le cœur de digue, palplanches sous l'eau), le risque de noyade est jugé négligeable puisque l'accès aux berges et leur pente naturelle sont conservés. Ce travail est conduit en concertation avec les associations environnementales et la fédération des chasseurs.
7	Il faut que les palplanches par ailleurs très inesthétiques soient totalement immergées.	Tout d'abord, lors de cette première phase, seule une très petite section de 230 m est prévue avec des palplanches dépassant de l'eau. Le linéaire aménagé le plus important est constitué de palplanches noyées de 20 cm sous l'eau. De plus, après quelques années, la végétation recouvrira les palplanches. La phase I est l'occasion de tester différents profils en travers, à la fois pour des considérations environnementales mais aussi de coûts d'entretien. Cette phase expérimentale alimentera les opérations de la phase II.
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.	La première phase de travaux ne prévoit pas de destruction d'espèce ou d'habitat. Il n'y a pas lieu de prévoir des compensations. Le projet prévoit tout de même 428 250 € de mesures d'insertion (berges végétalisées et plan de gestion, installation de nichoirs à chauve-souris et suivi...). Pour toute remarque sur l'euro-véloroute 15, il faut s'adresser à son gestionnaire, la Collectivité Européenne d'Alsace.
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.	Conformément à la demande de l'Autorité Environnementale, l'effet de ce projet sur le changement climatique sera évalué en phase II. L'ambition environnementale de ce projet est très forte tant en terme d'adaptation que d'atténuation (augmentation de la recharge de nappe, conservation des zones humides, renforcement de la trame verte et bleue, fort encouragement pour des motorisations électriques...). Ce projet permet aussi de proposer un slow tourisme de proximité sans voiture.
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	Non, le débit en entrée de canal allant s'accroître les débits de recharge de nappe en seront nécessairement accrus (débit de recharge de nappe

	a pas de preuves que la recharge de la nappe phréatique sera améliorée par la restauration par rapport au maintien de l'état actuel.	multiplié par 3 environ). Les droits d'eau sur le Rhin à la prise de Vogelsheim sont très partiellement utilisés (entre 0 et 4 m ³ /s suivant les périodes de l'année, pour un droit d'eau de 6.5 m ³ /s). La phase II du projet permettra d'optimiser l'usage de ces droits d'eau, en étudiant finement les points de recharge de nappe possible et les possibilités d'acheminer les débits supplémentaires en fonction des périodes de l'année. Une véritable plus-value environnementale est attendue sur ce point. La recharge actuelle est de l'ordre de 1 m ³ /s (il y a une perte de 1 m ³ /s entre l'entrée et la sortie du canal déclassé), l'objectif à terme est de tripler cette recharge par rapport à la situation actuelle en recréant des zones de recharge complémentaires le long du canal. Avec la Blind et l'ill, le canal du Rhone au Rhin constituera un troisième axe important de reconnexion de l'eau du Rhin à la plain rhénane
11	Les fuites pourraient être traitées par une intervention ponctuelle sans nécessairement imperméabiliser l'ensemble du linéaire.	Depuis 2016, la Région gère les interventions d'entretien sur le canal déclassé entre Artzenheim et Friesenheim, et en particulier le traitement régulier des fuites ponctuelles. Les rebouchages ponctuels d'argile sont parfois possibles, et parfois il est nécessaire de baisser le niveau des biefs (les fuites étant concentrées en partie haute des berges). Le bouchon d'Artzenheim a justement été créé pour pouvoir baisser le niveau du bief entre le bouchon et l'écluse 64. Ce canal reste un ouvrage artificiel avec des parties en remblai qui nécessitent un entretien constant. Sans investissement fort, le niveau des biefs sera progressivement baissé.
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.	Les travaux prévus en phase I sont nécessaires : imperméabilisation du linéaire du bief 64 en fort remblai et avec des fuites connues (à l'origine de la construction du bouchon pour diminuer le niveau du bief), et imperméabilisation/stabilisation d'une partie du bief 74bis. Sur les 23 km restants (donc 46 km de berge), même si le projet est pour l'instant chiffré en prenant en compte leur imperméabilisation totale, il est prévu d'affiner les linéaires à imperméabiliser pour minimiser les

		<p>impacts environnementaux tout en gardant un risque de fuite acceptable (pouvant occasionner ponctuellement des dépenses de fonctionnement importante).</p> <p>Même si certaines racines d'arbres seront sectionnées, les procédés retenus et leur mise en œuvre permettent de conserver et de minimiser les impacts sur les arbres.</p>
13	<p>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.</p>	<p>La piste cyclable qui longe le canal, l'euro-véloroute n°15, est gérée par la CeA, à laquelle il convient de faire remonter toute suggestion.</p> <p>Comme déjà mis en place sur la gestion de l'Ille, la Région prévoit de co-construire un plan de gestion pour l'entretien des berges du canal. Les principes de gestion différenciée et de fauches alternées seront mis en place.</p>
14	<p>Il faut sanctuariser ce tronçon et le classer en Espace Naturel Sensible.</p>	<p>La Région est convaincue que ce projet va apporter une réelle plus-value environnementale au canal déclassé tel qu'il existe aujourd'hui (augmentation de la recharge de nappe, développement de la trame verte et bleue et en particulier les axes est-ouest), tout en conciliant différents usages (îlot de fraîcheur et de verdure pour les cyclistes/promeneurs/plaisanciers).</p>
15	<p>Au-delà de ce projet, il faut investir massivement dans une trame verte et regagner ce qui a été consommé par l'agriculture</p>	<p>Des réflexions sur le développement de la trame verte le long du canal, et en particulier les axes est-ouest, sont en cours. Le foncier disponible, en partenariat avec l'ensemble des acteurs du territoire, constitue une opportunité pour épaissir cette trame verte là où c'est possible. De plus, un travail en commun a été mis en place avec les collectivités qui travaillent sur des études TVB dans le secteur afin de concilier et de rassembler les projets. La Région engage notamment un vaste programme d'accompagnement des agriculteurs pour la replantation de haies (4000km d'ici 2030 en Grand Est), la préservation de la biodiversité des sols et des pollinisateurs, ainsi que le soutien aux filières d'élevage pour la valorisation des prairies.</p>

16	<p>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.</p>	<p>Avec l'arrêt de la navigation, le canal du Rhône au Rhin a été batardé par des poutres à chaque écluse, pour maintenir un niveau d'eau. L'eau passe au-dessus des poutres mais pas les poissons. Actuellement nous avons plutôt une succession de bassins qu'une rivière sauvage. Avec la remise en service des écluses, les poissons pourront de nouveau passer d'un bief à l'autre.</p> <p>Le canal reste un ouvrage artificiel qui nécessite un entretien pour assurer sa pérennité. Le projet proposé, qui concilie différents usages, porte l'ambition d'apporter une réelle plus-value environnementale. A défaut, au fur et à mesure des fuites à traiter, les niveaux des biefs seraient progressivement abaissés, diminuant d'autant l'alimentation des zones humides latérales.</p>
----	---	--

2. Observations relatives aux enjeux socio-économiques

N°	Description	Réponse
1	<p>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.</p>	<p>Ce montant est à relativiser au regard du coût d'autres infrastructures de transport (routier, ferroviaire, canaux...) se chiffrant en centaines de millions d'euros. Par ailleurs la Région investit déjà des sommes conséquentes sur les infrastructures citées (200 Millions d'euros pour le plan vélo régional, 46 Millions d'euros pour le projet Life Biodiv'Est... par exemple). Le montant du projet peut paraître important. Néanmoins, des retombées économiques annuelles conséquentes sont attendues au plus près des territoires, dans le cadre d'un tourisme plus vertueux. Une plus-value environnementale est aussi attendue (recharge de nappe, trame verte et bleue) : elle sera détaillée dans la phase 2 du projet.</p>

		<p>La phase I du projet fait effectivement l'objet d'un cofinancement FEADER, au titre de « Programme de développement rural ». Il s'agit en effet d'un projet structurant pour le développement touristique au plus près des territoires (sur tout l'itinéraire Strasbourg à Colmar / Neuf-Brisach), qui plus est dans le slow tourisme, plus respectueux de l'environnement. Les haltes fluviales seront également des lieux de dynamisation du territoire (vente de produits locaux, expositions, guinguette/café ...) à l'instar de la dynamique engagée autour de la halte fluviale de Saverne. Par ailleurs, le projet a aussi des ambitions environnementales fortes.</p>
2	<p>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 ?</p>	<p>Concernant le coût de fonctionnement de la section Artzenheim-Friesenheim, il est aujourd'hui estimé à 240 000 € par an. Ce coût sera pris en charge par la Région et ses partenaires, dans la continuité de son intervention sur l'Ill depuis 2010 .</p> <p>Les projets d'aménagement sont pilotés par les collectivités locales. Une première étude de faisabilité a chiffré la réalisation des haltes de Marckolsheim et Sundhouse à environ 700 000 € chacune. Les frais de fonctionnement sont estimés à 10 000 € par an pour chaque halte. La Région a voté un cofinancement pour faciliter la réalisation de ces projets.</p>
3	<p>Quels seraient les coûts d'entretien nécessaires si on laissait le canal en l'état ?</p>	<p>Actuellement, les coûts d'entretien (réalisés par la Région) sont d'environ 30 000€/an (hors grosse réparation de fuite). Attention cependant, ces coûts ne sont pas suffisants pour assurer la pérennité du canal : les niveaux d'eau sont abaissés, au fur et à mesure des fuites (lorsque la mise en place de bouchons d'argile n'est pas suffisante) conduisant à un colmatage et réduction progressive des milieux humides du canal.</p>

4	Cet investissement ne servira qu'à quelques privilégiés. Les retombées économiques ne sont pas garanties.	Les investissements sont réalisés pour des usages multiples : plaisanciers français ou internationaux, mais aussi touristes ou locaux qui louent une embarcation à la semaine (ou pour quelques heures comme cela s'est développé sur Strasbourg récemment). La remise en navigation du canal assurera aussi son animation et son attractivité pour les autres usagers : cyclistes, promeneurs... Les haltes fluviales seront également des lieux de dynamisation du territoire (vente de produits locaux, expositions, guinguette/café...) à l'instar de la dynamique engagée autour de la halte fluviale de Saverne. Enfin, et non des moindres, ce projet porte aussi une ambition environnementale importante (recharge de nappe, trame verte et bleue), qui n'est pas chiffrée. Les retombées économiques ont été calculés par la SCET et Grelet Conseil, qui ont participé à l'élaboration de la nouvelle méthode de référence de VNF, qui est justement utilisée. Par ailleurs, les premiers contacts noués avec les professionnels confirment un intérêt certain pour cette destination. Bien sûr, les remontées économiques monteront en puissance progressivement, au fur et à mesure de la réalisation des aménagements. Le nombre de bateaux estimé de 5800 constitue l'hypothèse moyenne. Il s'agit toutefois de relativiser, car pendant la haute saison, ce trafic correspond à une pointe d'une quarantaine de passages de bateaux par jour au maximum.
5	Le nombre de bateaux (5800 par an) est jugé irréaliste.	
6	Plus une zone devient touristique, plus le prix des logements augmente.	Au contraire, l'objectif est de répartir l'offre touristique sur l'ensemble des communes traversées par le canal au lieu de les concentrer à quelques endroits seulement. Par ailleurs, la Région a peut accompagner via ses dispositifs touristiques le cofinancement de logements.

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	La Région a fait des choix techniques et de mise en œuvre forts afin de préserver la trame verte du canal : les arbres seront maintenus, y compris ceux sur les berges du canal. Un des objectifs importants de la phase 2 sera par ailleurs de renforcer la trame verte, selon l'axe est-ouest en particulier. Les nuisances sonores et olfactives sont jugées négligeables : la vitesse des bateaux sera limitée à 6 km/h et la motorisation électrique sera fortement encouragée.
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).	Le canal reste un ouvrage artificiel avec de nombreux tronçons en remblai. A terme, il faudra baisser le niveau des biefs, de plus en plus, au fur et à mesure que de nouvelles fuites se déclarent. L'imperméabilisation permettra de pérenniser le canal, avec des niveaux d'eau plus importants dans les biefs.
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.	Pérenniser le canal est effectivement un objectif important du projet.
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.	Même si les usages ne sont pas les mêmes (tourisme aujourd'hui et transport de marchandises hier), il s'agit effectivement de remettre en service une infrastructure délaissée depuis 60 ans. Néanmoins, en 60 ans, la nature a repris sa place. Une ambition forte de la Région est aussi le maintien voire l'augmentation des zones d'intérêt écologique (les zones humides qui longent le canal en particulier).
11	Le projet présente des intérêts logistiques et touristiques (diversification de l'offre, engouement pour les mobilités douces, fréquentation croissante).	Ce projet vise effectivement à faire du tourisme autrement (slow tourisme), et permet de répartir l'offre touristique sur l'ensemble des territoires traversés.
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,	Le public concerné est large : les plaisanciers bien sûr, mais aussi les cyclistes, les promeneurs (qui constituent couramment 90% de la fréquentation d'un canal). Les haltes fluviales seront également des

	valorisation d'itinéraires cyclistes, développement des hébergements/restauration et d'activités de loisirs, etc.).	lieux de dynamisation du territoire (vente de produits locaux, expositions, guinguette/café...) Ce projet est aussi réalisé pour les habitants locaux.
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.	Ce projet s'inscrit effectivement dans une dynamique importante au niveau régional (qui accompagne en particulier 5 canaux via l'appui à la modernisation et la signature de contrat de canaux pour développer la dynamique touristique fluviale) ainsi que national sur le fluvial. Le Canal du Rhone au Rhin constitue l'un de ces 5 canaux régionaux. Cette dynamique est soutenue par les élus locaux.
14	La région a une attractivité touristique suffisante. Il y a nul besoin de la développer.	L'intérêt touristique de ce projet est de répartir les touristes sur l'ensemble des territoires traversés, et pas seulement sur quelques pôles touristiques concentrés. Il s'agit aussi de faire du tourisme autrement (slow tourisme). A titre indicatif, la vitesse d'un bateau sera limitée à 6 km/h (sans compter le passage aux écluses).
15	Au lieu de gros bateaux, on pourrait envisager un système de portage de canoës et/ou paddles.	De nombreuses bases existent déjà sur le Rhin ou l'Ill : l'intérêt de faire du kayak ou du paddle sur le canal avec une écluse tous les 2 km est potentiellement faible.
16	L'entretien de la berge Est doit être assurée par la structure porteuse du projet afin de garantir un accès piéton pérenne aux promeneurs, cavalier et pêcheurs.	Lors de la concertation menée sur le projet, la question de l'entretien du chemin en rive Est a été posée, car l'organisation actuelle ne donne pas entièrement satisfaction. Le projet (en phase II) sera l'occasion de trouver une solution satisfaisante pour l'ensemble des acteurs via des accès pédestre sur les secteurs déjà empruntés.
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.	Sans le projet, Voies Navigables de France prévoyait de limiter à 1,60 m le mouillage sur l'ensemble des sections d'ores-et-déjà navigables entre Strasbourg et Colmar. Afin de limiter les impacts environnementaux et les coûts (5 M€), la Région a choisi d'accompagner l'adaptation des bateaux à l'infrastructure, plutôt que l'inverse. Le choix d'un mouillage limité à 1.80 m permettra d'accompagner la transition (motorisation et tirant)

		de la flotte de péniches hôtel vers les conditions qu'ils sont de plus en plus amenés à connaître sur les canaux nationaux.
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.	La demande des associations de plaisance d'avoir au moins un tourne-bateau sur la section Artzenheim-Friesenheim a bien été identifiée. Un équilibre doit être trouvé entre le nombre de places pour les bateaux pour les futurs aménagements à Marckolsheim et à Sundhouse, et le maintien d'un ou deux tourne-bateaux. Le gabarit Freycinet sera respecté. Les possibilités d'amarrage au droit des écluses seront étudiées lors de la seconde phase du projet.
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).	Un premier sondage sur un potentiel nouveau nom du canal a été conduit lors d'ateliers territoriaux en 2023. Le travail reste à mener en parallèle, afin d'assurer une bonne visibilité pour le canal.
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.	La Région travaille en étroite collaboration avec les associations de pêche depuis le début du projet. La Région a mené trois pêches électriques pour caractériser l'état initial en 2022. Durant les travaux, des mesures ont déjà été retenues : pêche électrique avant chaque mise à sec d'écluse, maintien du débit pendant les travaux, limitation des matières mises en suspension. Dans le cadre de la seconde phase du projet, un recensement des frayères doit être réalisé courant 2024, afin de limiter au maximum les impacts du projet sur la faune piscicole. Si un réempoissonnement était nécessaire suite au projet, il serait bien entendu inclus dans le projet.
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. ?	L'objectif de ce projet est précisément d'irriguer les territoires. A ce titre, le déploiement d'une signalétique sur tout l'itinéraire constitue effectivement un levier essentiel. Cette action est prévue dans le contrat de canal en cours de rédaction, associant tous les partenaires du projet.

3. Observations relatives aux usages

N°	Description	Réponse
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.	Préalablement aux travaux, des contacts seront pris pour l'utilisation des chemins pour le chantier. Dans tous les cas, les chemins utilisés seront remis en état à l'issue des travaux.
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.	Il n'est pas prévu de modifier les chemins en berge Est : pas de prolongation, ni d'élargissement. La randonnée et la pêche resteront possibles par accès pédestre, comme actuellement, là où c'est possible.
3	Les services de police contrôleront-ils qu'il n'y ait pas de stationnement abusif des embarcations ?	Préalablement à la remise en navigation, un règlement particulier de police sera rédigé, précisant en particulier les zones de stationnement. Comme sur les canaux existants, la gendarmerie fluviale sera chargée de l'application de ce règlement.
4	Sera-t-il possible de maintenir 1,80m en période d'étiage du Rhin ?	Le débit d'alimentation nécessaire pour assurer la navigation est de 0.2 m ³ /s. Le débit entrant actuellement au bouchon d'Artzenheim est d'environ 1.4 m ³ /s et est donc suffisant. Même en cas d'étiage du Rhin, les débits du Rhin restent importants et ne remettent pas en cause les droits d'eau qui alimentent le canal.
5	Est-il prévu de limiter la navigation aux seuls bateaux électriques ?	La flotte de bateaux étant en cours de transition, il n'est pas prévu de limiter la navigation aux seuls bateaux électriques. Néanmoins, il est prévu d'installer des bornes électriques et d'encourager fortement les professionnels (en particulier les loueurs de bateaux habitables dans un premier temps) à utiliser ce type de motorisation.
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.	Le projet prévoit d'étudier la possibilité de micro-centrales électriques en phase 2 sur les aqueducs de contournement des écluses (qui n'existent que pour les écluses 64 à 68). Une première étude de faisabilité montre un intérêt potentiel même pour un volume turbiné de 1 m ³ /s. Pour éviter l'impact sur les poissons, des

	dispositifs ichtyocompatibles, type vis hydrodynamique, sont envisagés.
--	---

4. Autres observations

N°	Description	Réponse
1	Il manque un dossier de présentation rédigé par la Région Grand Est avec un résumé synthétique des enjeux.	Pour une vision synthétique, le plus simple est de se référer au résumé non technique de l'étude d'impact, document de 24 pages (avec une carte synthétiques des enjeux page 22).
2	Il y a un manque d'information pour le grand public. Quels ont été les médias locaux qui ont présenté le dossier ?	Depuis son lancement en 2021 par la Région, le projet fait l'objet d'une co-construction avec un large panel d'acteurs (dont les maires, communautés de communes, représentants professionnels, associations environnementales) : deux comité techniques et un comité de pilotage se sont réunis tous les ans. Concernant le grand public, outre le dossier complet de l'enquête publique mis à disposition de tous et un large affichage dans les communes et sur site, ainsi que les articles ou reportages parus à l'occasion de la présente enquête publique, plusieurs communications sont parues depuis le lancement du projet. Par exemple : <ul style="list-style-type: none"> . 29 novembre 2021, Communiqué de presse de la Région, « Canal du Rhône au Rhin déclassé : lancement des travaux de remise en navigation en 2023 », . 3 décembre 2021, L'Alsace, Travaux en vue sur le « vieux canal », . 30 septembre 2022, DNA, Naviguer sur le « vieux canal » du Rhône au Rhin sera bientôt possible.
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 ?	La Région a fait le choix de faire une étude d'impact partielle afin de pouvoir bénéficier d'un cofinancement européen important de 5 M€, qui aurait été sinon perdu. Même si des études complémentaires doivent être menées, le risque pour la

		seconde phase est jugé maîtrisé, car les études environnementales couvrent déjà l'ensemble du périmètre du projet.
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 ?	<p>Les plannings envisagés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> _ imperméabilisation du bief 64 entre le bouchon d'Artzenheim et l'écluse 64 : de juin 2024 à début 2025, _ construction de la nouvelle écluse 74bis à Friesenheim : juin 2024 à fin 2024, _ travaux sur les écluses existantes : juin 2024 à fin 2024, _ imperméabilisation du bief 74 bis : octobre 2024 à début 2025. <p>Le planning est contraint pour pouvoir bénéficier du cofinancement européen et est lié à l'obtention des autorisations.</p>
5	Où iront les boues du dragage ?	<p>Le dragage ne fait pas partie de phase I, objet de la présente étude d'impact partielle. Si des dragages ponctuels s'avéraient nécessaires, la quantification des volumes à draguer, ainsi que le traitement des boues, seront précisés lors de la phase II.</p> <p>Des mesures sur la qualité des sédiments ont déjà été réalisées : ils sont globalement de bonne qualité, ouvrant la voie à des traitements autres que la mise en décharge, comme l'épandage par exemple.</p>

Fait à Strasbourg le jeudi 16 mai 2024.