

Remise en navigation du canal du Rhône au Rhin déclassé

Section Artzenheim – Friesenheim

Un projet à rejeter car tous les feux sont au rouge !



Le petit cornichon qui navigue sur le tronçon sud du canal du Rhône au Rhin

Références documentaires :

- **Le dossier ouvert au public pour l'enquête publique de 2024 :**

<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques-en-cours/Region-Grand-Est-Remise-en-navigation-du-canal-du-Rhone-au-Rhin-declasse-Artzenheim-Friesenheim>

- **Les 3 comptes rendus des Copil (comité de pilotage) de 2021,2022, 2023 :**

Analyse critique synthétique du projet

1) Sur le plan écologique

Ouvrir une voie fluviale sur un corridor de la trame verte et bleue, décrit par les auteurs de l'étude comme un écrin de verdure et de biodiversité est un non-sens et d'une grande incohérence par rapport au SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique). Le risque de pollution de l'eau, les nuisances sonores du trafic, l'abattage des arbres, leur élagage par-dessus le canal vont dégrader ce corridor, cordon vert traversant un vaste espace de grandes cultures sans arbres. Les mesures de compensation éventuelles ne sont pas envisagées.

Le rehaussement du niveau d'eau nécessaire (1m80) pour la navigation oblige l'imperméabilisation des berges.

Cette dernière en plus de la dégradation de la ripisylve et de la structure douce des rives, impose des mesures correctives aléatoires pour maintenir les zones humides ou la recharge de la nappe.

La digue Ouest a déjà largement contribué à l'abattage des arbres lors de la construction de la piste de la Vélo route européenne 15 dite du Rhin en 2010. Un nouveau massacre se profile avec élagage de toutes les branches gênant la navigation, destruction de haies bordantes et abatage d'arbres dont le nombre n'a pas été évalué ni cartographié. Il en ressortira un profond appauvrissement du paysage. Attristant !

2) Sur le plan climatique

La mise en œuvre d'un rideau de palplanches en fer sur 24 km, l'augmentation de la flotte de bateaux en plastiques à construire n'est pas évalué par un bilan des émissions de GES , comme souligné par la MRAe. (Mission Régionale d'Autorité environnementale).

3) Sur le plan de la santé publique

Le développement d'un réseau de pistes cyclables aurait été bien plus bénéfique.

4) L'utilisation des Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER)

Dévoyée !

5) le bilan économique est spéculatif et peu détaillé dans les documents accessibles au public.

En moins de 10 ans le coût d'investissement a plus que doublé passant de 20 à 45 M€. Les frais de fonctionnement sont estimés à 0,25 M€ en 2021, en 2014 : 0,5M€, cherchez l'erreur... Le coût du maintien en l'état n'est pas précisé.

Les retombées économiques spéculées sont de 6M€, soit avec un trafic de 5800 passages/an, un seul passage sur les 24 km devrait rapporter plus de 1000€.

Aucun chef d'entreprise n'accepterait cette prise de risque. On marche sur la tête ou on passe en sous-marin ?

Appréciation générale du projet

Cette relecture est destinée à se faire une autre vision, du point de vue naturaliste et de la protection de la nature. Sur un dossier complexe. De pouvoir poser des questions. Avoir des avis. Formuler des critiques. Enfin rendre un jugement global : faut-il le réaliser ou laisser en l'état ?

Un scandale silencieux ?

La Région nous emmène-t-elle en bateau ?

Spécule-t-on avec l'argent du citoyen ?

A qui profite ce projet (follow the money) ?

Un projet d'un autre temps ?

Les urgences ne sont-elles pas ailleurs : effondrement de la biodiversité, crise climatique qui s'annonce ?

Ne faut-il pas demander de laisser ce tronçon du canal en l'état, de le sanctuariser et de le classer en Espace Naturel Sensible (ENS) comme l'est déjà tronçon de Neuf Brisach à Mulhouse ? Voilà la vraie cohérence, conforme au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et utiliser ces fonds dont ceux dévoyés du FEADER, à des projets orphelins de protection de la biodiversité ou de réseau de pistes cyclables.

Le dossier accessible au public comporte 20 sous dossiers. Du 1^{er} au 6^e rédigés par l'Atelier des territoires , Société d'étude environnementale chargée par la Région.

C'est un fouillis avec redondance (reprise du même texte) des dossiers rédigés par AdT

Cette relecture tente, dans l'urgence d'un délai contraint de remettre de l'ordre et faire émerger et saillir les éléments les plus contestables du projet.

Des documents existants importants ne sont pas accessibles au public : les présentations aux Copil (comité de pilotage), les études de faisabilité (2014 , 2018,2020) qui pourraient donner des infos clés sur le coût , le calcul des retombées escomptées, le coût du maintien en l'état , l'étude alternative hydroélectrique .

Présentation détaillée du projet

Bref historique :

1963 : Arrêt de la navigation commerciale

2000-2006 : 8 des 11 écluses sont rénovées

2010 : Piste cyclable sur la berge ouest

2012-2012 : étude de faisabilité estimation investissement, 20M€ en 2022 45M€ , fonctionnement 0,5 M€/an

2020 : nouvelle étude de faisabilité (abandon du projet hydroélectrique sur les écluses)

2021 : lancement du projet par la Région, maître d'ouvrage, budget prévu 45 M€ (soit le double de 2012)

Observations/critiques :

On peut comprendre le souhait de la Région de terminer et finaliser le projet.

Combien a coûté la rénovation de ces 8 des 11 écluses ?

Cependant entre 2000 et 2024 le paradigme a changé : la biodiversité s'effondre, les menaces climatiques se précisent. Les priorités doivent changer.

En 2000 le projet était défendable, en 2024 c'est une erreur.

Il est plus que regrettable que l'enquête publique soit faite in extremis alors que tout le dossier technique est prêt et les contraintes financières fortes exigent la réalisation des travaux en 2024. On est proche d'une mascarade démocratique.

La Région GE a d'ailleurs fait ses appels d'offre avec les limites de clôture le 14/02 /2024.

Aucune information concernant ce projet n'a été reprise dans la presse locale (DNA) sauf annonce légale de l'enquête publique.

Les études de faisabilité faites en 2012 et 2020 ne sont pas accessibles au public dans le cadre de l'enquête publique.

Il eut été important par exemple de savoir quel serait le coût de l'entretien du canal en l'absence de remise en navigation.

Les objectifs de ce projet de remise en navigation aux bateaux de plaisance ou touristique sont au nombre de 3 :

1. Préserver voire améliorer la prise en compte d'enjeux environnementaux : *Nous allons voir qu'ils sont faux*
2. Assurer la remise en navigation du canal entre Artzenheim et Friesenheim, un trafic estimé à 5800 bateaux / an en hypothèse médiane
3. Développer et concilier les activités fluviales ; mettre en valeur le formidable écrien qu'est le canal (fraîcheur éducation à l'environnement)

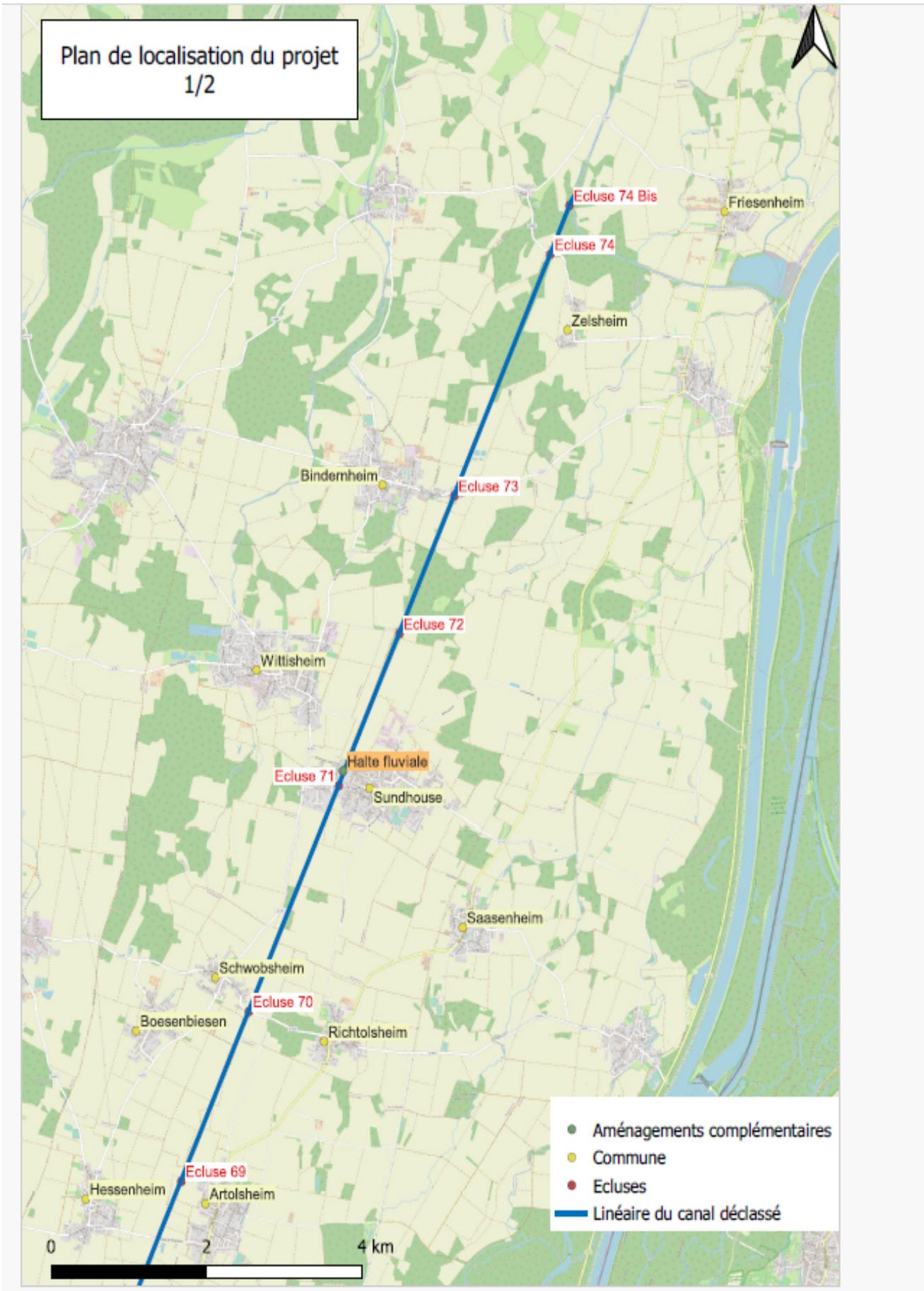
La Région Grand Est doit devenir propriétaire du foncier d'ici fin 2023, préalablement au lancement des travaux.

Observations/critiques :

Seuls les objectifs 1 & 3 sont acceptables. Contradiction entre objectifs.1+3 et 2

Pour diverses raisons non précisées le projet est segmenté en 2 phases de réalisation :

- contrainte budgétaire par le FEADER de 5M€ à utiliser en 2024 ?
- tester les scénarios d'imperméabilisation des berges ?
- réactions du public devant les abattages des arbres , l'importance des travaux ?



Plan de localisation 7 ; les 11 écluses ,le corridor bleu et vert traverse un paysage de très grandes culture

Plan de localisation du projet
2/2



- Aménagements complémentaires
- Commune
- Ecluses
- Linéaire du canal déclassé

0 2 4 km

Première phase en 2024

- Mise en service de l'ensemble des écluses : 8 écluses à remettre en service, 3 écluses à régénérer (Changements des portes), une nouvelle écluse à construire à Friesenheim, et automatisation de l'ensemble des écluses,
- Imperméabilisation des biefs 64 (900m) et 74bis (650 m), ainsi que protection anti-batillage,
- Suppression du bouchon d'Artzenheim, réalisation d'un dispositif de sectionnement et d'une passerelle piétonne

Une nouvelle étude d'impact sera réalisée, préalablement à la mise en œuvre de la phase 2 (Page 6 de la présentation 1).

Cette future étude d'impact permettra notamment de détailler les mesures environnementales que la Région Grand Est souhaité déployer dans le cadre de ce projet.

Observations/critiques :

Enfin, avec un véritable objectif de plus-value par rapport à l'existant, la Région Grand Est prévoit de profiter de la dynamique du projet pour :

1. augmenter la recharge de nappe. Comment, si on imperméabilise les berges ?
2. Développer le réseau de trames vertes et bleues le long du canal : on constate toute l'incohérence : on artificialise un corridor de trame verte le C194 et on souhaite développer de nouvelles trames ; par quelles acquisitions foncières ?)

Pourquoi cette étude n'est-elle pas réalisée dès le stade de la phase 1 ?

Il est prévu le lancement d'études complémentaires spécifiques selon besoins identifiés, notamment un diagnostic des arbres destinés à être coupés (expertise des arbres gites pour les chiroptères) : et on déclare préserver ?

Il est prévu une prise en compte de l'ensemble des enjeux identifiés au fur et à mesure de l'avancement des études et des opérations, afin de les intégrer à la réflexion des aménagements projetées par l'équipe de maîtrise d'œuvre et d'y apporter une réponse veillant à annuler ou, à minima, à limiter au maximum les incidences sur les volets environnementaux, et à les compenser si besoin.

Observations/critiques :

Et bla bla et bla bla ... Autant signer un chèque en blanc aux aménageurs.

Il est prévu de conserver les zones humides qui se sont formées en pied de digue grâce aux fuites du canal et qui constituent désormais des milieux remarquables à fort enjeux patrimoniaux (présence d'espèces protégées).

Et de maintenir la franchissabilité du canal par la faune terrestre soit par conservation de pente de berge naturelle soit par mise en place d'ouvrage de franchissement (un point positif !)

Description des aménagements des biefs 64 et 74 (en phase 1)

Le bief 64 mesure environ 900 m est entièrement situé dans la commune de Artzenheim(68)

Le bief 74bis, entre l'écluse n°74 et la future écluse n°74 bis, mesure environ 650 m, à Friesenheim (67)

Le mouillage cible est fixé à 1.80 m

Afin de rendre possible la navigation, un mouillage (hauteur d'eau disponible) suffisant doit être pris en compte.

Observations/critiques :

Ce rehaussement du niveau, permis par le barrage des écluses a comme conséquence une augmentation des fuites d'eau à travers les berges.

Ces fuites permettent la recharge de la nappe, parfois affleurante sous le lit du canal, et la création de précieuses zones humides.

Mais pour assurer un débit suffisant pour la navigation on va ouvrir ce gros chantier d'imperméabilisation des rives. Avec pour conséquence d'assécher les zones humides et diminuer la recharge tant souhaitée de la nappe.

Comme on est pas à court d'idée on va mettre des tuyaux à travers les berges munis de vannes (automatisées ou manuelles ?) pour réguler tout ça. A faire pâlir d'envie les shadocks !

Pourquoi 1m80 et pas 1m40 comme sur le canal du midi ? Pour faire naviguer les 2 bateaux promenade et les 3 bateaux hotels hypothétiques ?

L'imperméabilisation des berges (Page 16 présentation 1)

Bief 64 – Rive Ouest

Pour traiter la berge en rive Ouest du bief 64, ARTELIA propose d'étanchéifier la digue en partie centrale. La différence de charge maximale entre le niveau d'eau projeté et le point bas (fossé) sur le bief 64 est de 4,00 mètres. Il s'agit donc de mettre en oeuvre une paroi argileuse de 5,50 mètres de hauteur au centre de la digue, sous la piste cyclable existante.

Concernant la protection de la berge contre le batillage, un traitement en technique végétale sera appliqué uniquement sur les parties du linéaire où la végétation n'est pas assez développée pour protéger la berge contre l'érosion accélérée par le passage des bateaux.

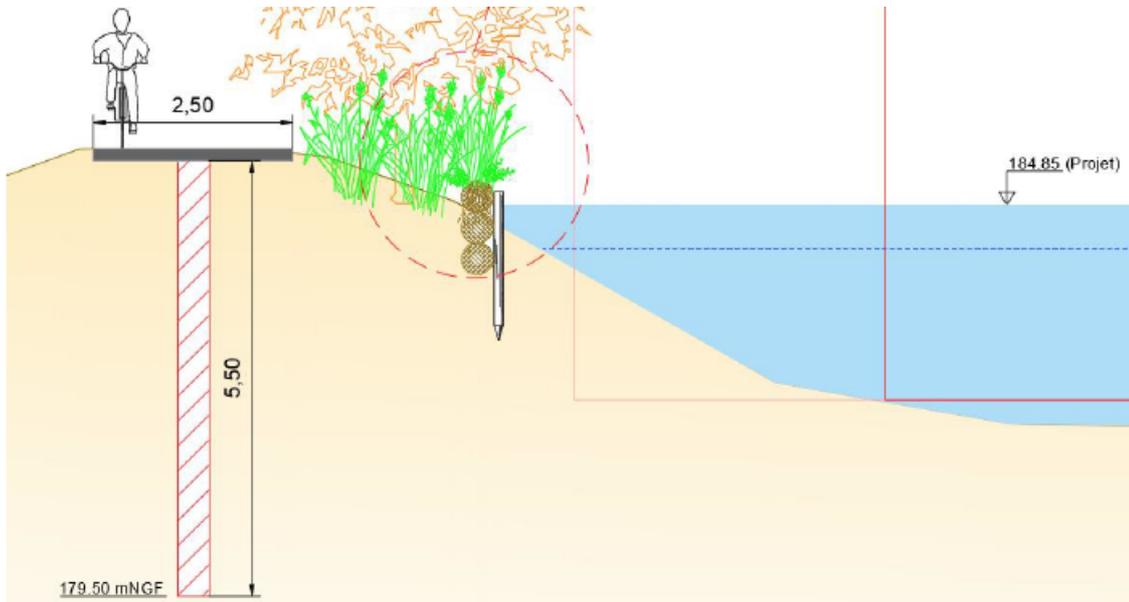


Figure 5 : Procédé d'étanchéité en rive Ouest du bief 64

Bief 64 – Rive Est

La solution la plus simple serait de mettre en œuvre un rideau de palplanches.

Les palplanches seront volontairement immergées d'environ 15-20 centimètres. La tête du rideau de palplanche est donc située à la cote **184.60 m NGF**. Derrière le rideau, un placage argileux étanche sera mise en œuvre sur une épaisseur d'au moins 30cm. Par-dessus cette couche d'argile, des boudins d'hélophytes et d'autres plantations seront installés comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 7 : PT2, palplanches immergées de 15 centimètres sous le niveau TN

La profondeur du rideau est, comme pour le PT1, de 4,00 mètres. Ce PT2 sera adopté sur un linéaire de 530 m, en aval du PT1. **Cela représente donc une surface de palplanches de 2 120 m².**

Observations/critiques :

En phase 1 on testera les différentes techniques possibles (toutes nécessitant abatage d'arbres, ouverture de la piste cyclable)

Les arbres de la rive ouest auront leurs racines, attirées vers l'eau, sectionnées par la tranchée avec pour effet de les affaiblir, voire de les détruire.

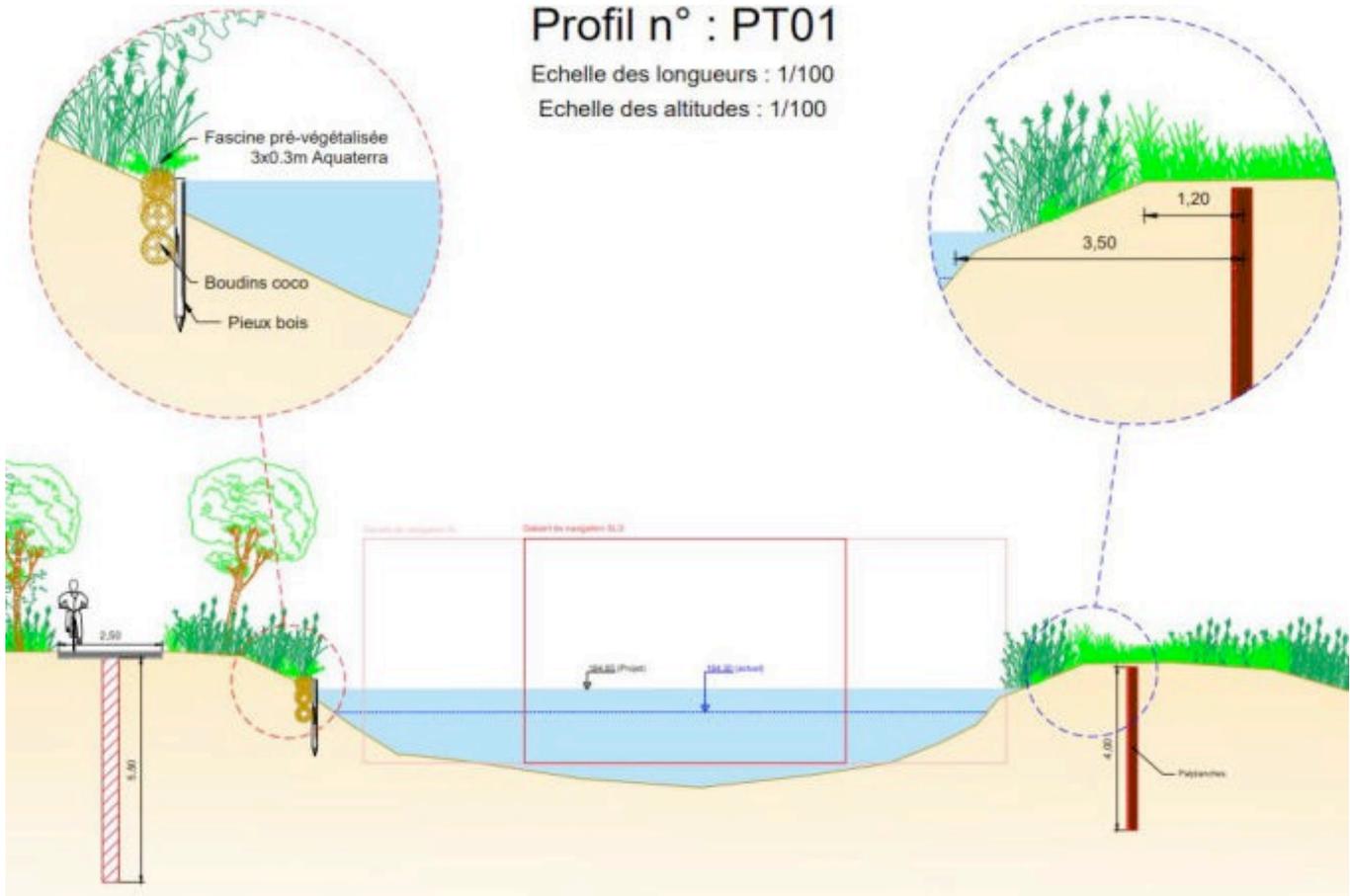
Le Martin pêcheur ira nicher ailleurs ...

Les 3 types de profils qui seront mis en place sur le bief 64 :

Profil n° : PT01

Echelle des longueurs : 1/100

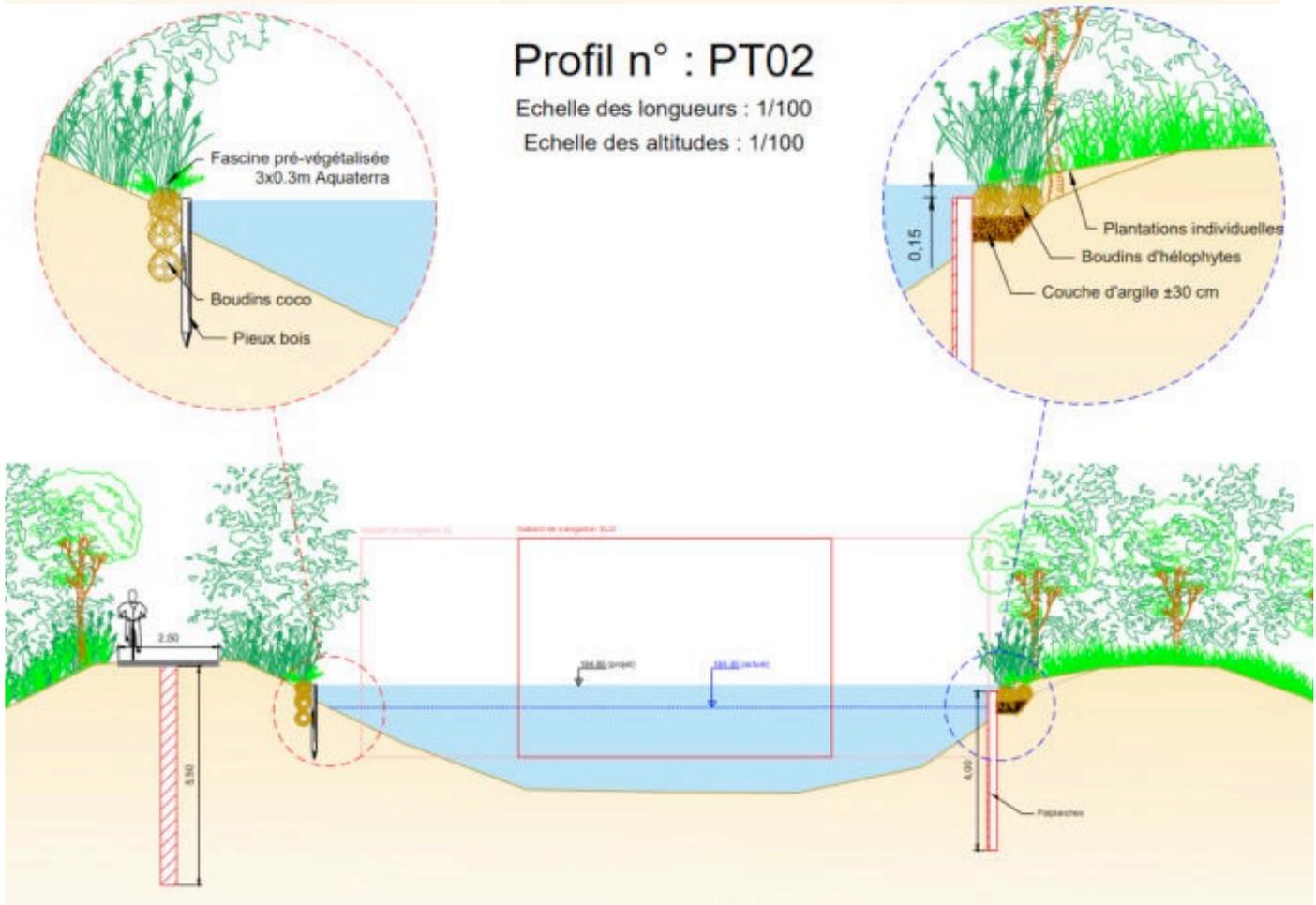
Echelle des altitudes : 1/100

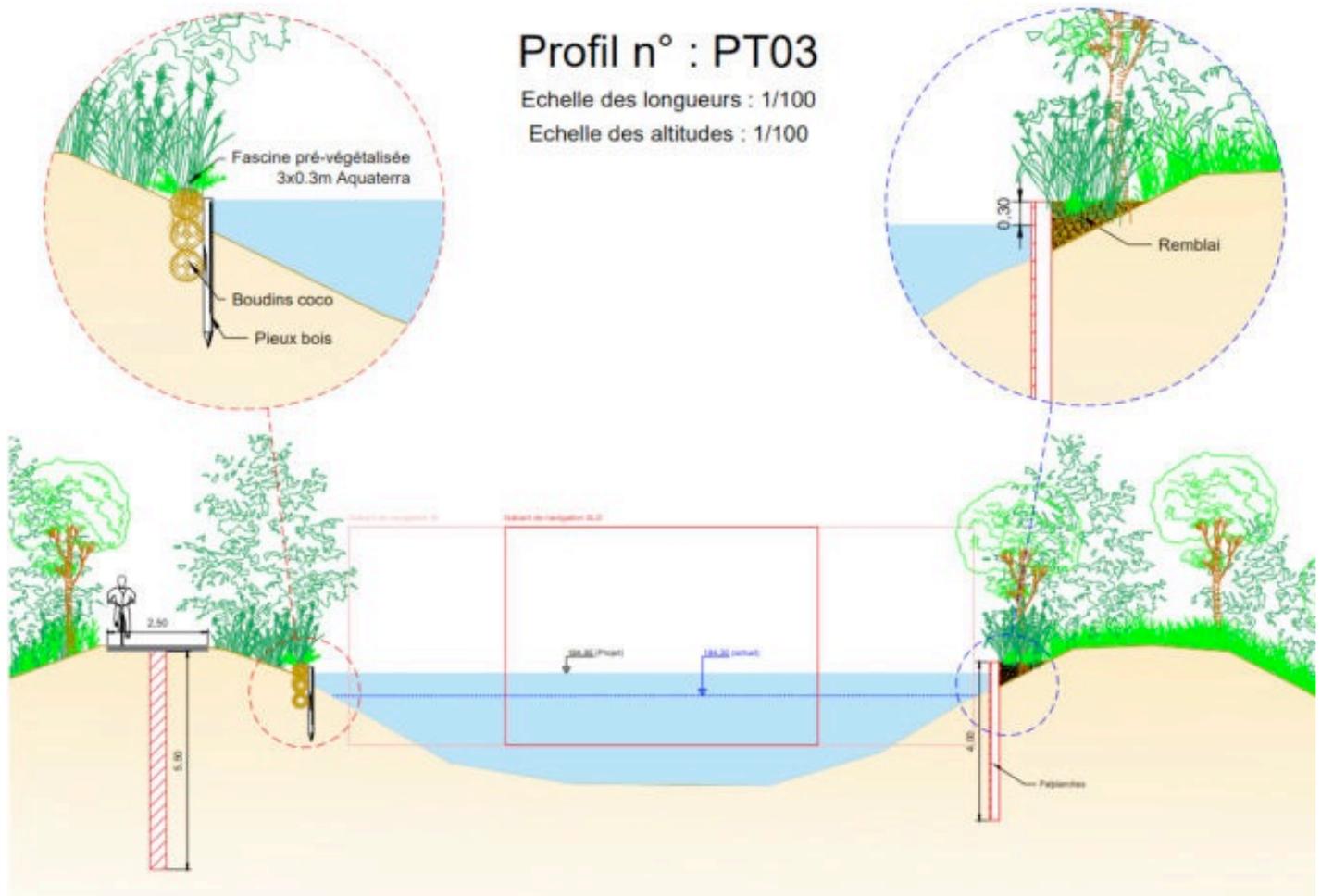


Profil n° : PT02

Echelle des longueurs : 1/100

Echelle des altitudes : 1/100





Observations/critiques :

Le projet et le réchauffement climatique :

Calcul de la surface des palplanches pour ce bief : 30 ares (page 11 du T2)

Multipliez par 11 = 330 ares = 3 ha de planches en fer sur les 24 km de linéaire : combien de tonnes de charbon , pétrole pour cette sidérurgie ?

Repérage et marquage des arbres à abattre en RG et RD sur l'emprise chantier

Observations/critiques :

Ils ne sont pas cartographiés, mais le marquage a déjà été fait sur le bief 64 : visible sur place.

1.6. Exploitation des droits d'eau

L'apport principal pour le tronçon Artzenheim-Friesenheim du canal du Rhône au Rhin déclassé est la prise d'eau de Vogelsheim, au début du canal de Colmar.

Cette prise dispose des droits d'eau suivants sur le Rhin :

- 2,5 m³/s pour la navigation ;
- 4 m³/s pour l'agriculture.

Soit un total de 6,5 m³/s disponible toute l'année. Seuls 0 à 4 m³/s sont utilisés actuellement. Un débit plus important est prélevé en été pour le soutien d'étiage de l'III de 3 m³/s entre juin et octobre. Le débit entrant dans le canal déclassé au niveau du bouchon d'Artzenheim est de 1.4 m³/s en moyenne.

Pour la phase 1 (ainsi que pour la remise en navigation), **aucune modification des droits d'eau existant n'est requise**. Lors de la phase 2, les droits d'eau seront optimisés afin d'augmenter la recharge de nappe.

En se référant au profil en long du canal et de la nappe phréatique, on constate que les travaux d'approfondissement touchent directement l'aquifère dont le toit se situe à environ 159,60 m NGF au niveau de l'écluse n°74. Ces travaux impliquent donc un contact direct entre les eaux de surface et les eaux souterraines.

« Les investigations, menées pour caractériser les relations entre eaux superficielles et eaux souterraines, ont fait ressortir que la situation topographique et bathymétrique du canal, dans sa configuration actuelle, conditionne un échange unidirectionnel du canal vers la nappe phréatique. Le canal est donc systématiquement en situation d'alimentation de la nappe.

Les travaux d'étanchéification projetés sont donc susceptibles de modifier les relations eaux superficielles – eaux souterraines. » (page 96 T4)

L'étanchéification des biefs 64 et 74bis, par différentes solutions d'étanchéification, permettra de limiter les pertes du canal. **La remontée des niveaux d'eau dans les biefs 64 et 74bis impliquera l'apparition de nouvelles fuites car la partie haute des digues est la plus perméable (présence des racines des ligneux, consolidation et tassement moindre qu'en bas de berge...).** L'étanchéification des deux rives de ces biefs permettra de limiter ces pertes.

Par ailleurs, l'état initial de l'environnement, réalisé par l'Atelier des Territoires, a pu démontrer l'importance des fuites du canal sur l'alimentation de zones humides latérales abritant des habitats biologiques d'intérêt communautaire dans un état de conservation exceptionnel ainsi que des espèces animales et végétales protégées. L'imperméabilisation des biefs n°72 et n°74 est ainsi susceptible de modifier l'alimentation en eau de ces milieux et ainsi d'avoir une incidence forte sur des milieux d'intérêt écologique majeur.

Observations/critiques :

On crée de nouvelles fuites qu'on va colmater !

Les 8 écluses restaurées sur les 11.

Sur la section Artzenheim – Friesenheim, il est recensé **onze écluses (n°64 à 74). Huit d'entre elles (écluses n°64 à 71) ont déjà été restaurées dans le cadre du plan État-Région 2000-2006**, avec le renouvellement de leurs portes et la pose d'un système de manœuvre manuel.

Observations/critiques :

C'est un des arguments avancés par les promoteurs du projet. Si le projet se défendait en 2000, en 2024 les priorités devraient être à la biodiversité et au réchauffement climatique.



Bel embâcle de sol qui marcotte sur le bief 65 : il sera « nettoyé »

Le canal est un artifice. Déjà imaginé par les Romains, entrepris par Napoléon 1^{er}, terminé en 1832, abandonné en 1963 il s'est renaturalisé. Il est alimenté par une prise d'eau sur le Rhin à Biesheim. C'est un cours d'eau rectiligne qui fuit son eau et accueille sur ses berges un peuple d'oiseaux. Généreux il a créé sur son long des zones humides aux plantes précieuses, où vit et se cache le triton alpestre.



Le site de la future écluse 74 bis (les arbres ont déjà été abattus)

3. Phasage et planning

Déroulement général

MARCHE PHASE 1	OPERATION	PREPA	EXE	mars-24	avr-24	mai-24	juin-24	juil-24	août-24	sept-24	oct-24	nov-24	déc-24	janv-25	févr-25	mars-25	avr-25	
A	Lot1	Ecluses : Lot pour la construction de l'écluse 74bis (GC)	2 mois	8 mois														
	Lot2	Ecluses : Lot pour la reprise des écluses 64 à 74bis (Réfection, réhab et vantellerie (hors GC écluse 74bis)	3 mois	10 mois														
	Lot3	Ecluses : Lot pour les équipements des écluses (raccordement, instru, automatisation, etc.)	3 mois	8 mois														
	Lot4	Bief 64 : Lot Est (palplanches)	3 mois	4 mois														
	Lot5	Bief 64 : Lot Ouest (paroi)	2 mois	5 mois														
	Lot6	Bouchon d'Artzenheim	3 mois	3 mois														
B	Lot1-TF	Bief 74bis : Tranche Ouest	3 mois	3 mois														
	Lot1-TO	Bief 74bis : Tranche Est	3 mois	3 mois														
	Lot2	Végétalisation et plantations des biefs	2 mois	3 mois														
	Lot3	Réfection de la piste cyclable	2 mois	2 mois														

6. COUTS DU PROJET

Le coût du projet est estimé à 12.4 M€ HT pour la phase 1. Il est cofinancé par les fonds européens FEADER à hauteur de 5 M€. Les principaux postes de dépenses sont détaillés ci-dessous :

Postes de dépenses	Coût [M€ HT]
Remise en service des écluses existantes 64 à 74	3,9
Nouvelle écluse 74bis	2,5
Traitement des biefs 64 et 74bis (y compris bouchon d'Artzenheim)	6

L'ensemble de la remise en navigation du tronçon Artzenheim-Friesenheim est chiffré à 46,6 M€ HT. Ce chiffre inclut le coût de reconstruction du pont de la RD608 avec un tirant d'eau suffisant, porté par la CEA. Le coût des aménagements n'est pas inclus, car il reste à étudier.

Le coût du projet de la phase 1 est estimé à 12.4 M€ HT.

Il est cofinancé par les fonds européens FEADER à hauteur de 5 M€.

(FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural). Fait partie du 2^e pilier de la PAC

Le planning est très contraint : le reliquat du FEADER est à utiliser en 2024 .

Les fonds FEADER sont-ils dévoyés de leur but ?

Pour la période 2014-2020, la France est l'Etat membre qui se voit allouer l'enveloppe FEADER la plus conséquente pour le soutien au développement rural. Les crédits FEADER s'élèvent ainsi à 11,4 milliards d'euros et peuvent intervenir sur les thématiques suivantes :

- L'installation des jeunes agriculteurs,
- Les paiements en faveur des zones soumises à des contraintes naturelles ou à contraintes spécifiques,
- Les mesures agro-environnementales et climatiques,
- Le soutien à l'agriculture biologique et les paiements au titre de Natura 2000 et de la directive cadre sur l'eau,
- Les investissements dans les secteurs agricole, agroalimentaire et forestier.

Selon la commission européenne le FEADER sert à :

1. favoriser le transfert de connaissances dans les secteurs de l'agriculture et de la foresterie, ainsi que dans les zones rurales;
2. favoriser le transfert de connaissances dans les secteurs de l'agriculture et de la foresterie, ainsi que dans les zones rurales;
3. améliorer la compétitivité de tous les types d'agriculture et renforcer la viabilité des exploitations agricoles;
4. promouvoir l'organisation de la chaîne alimentaire et la gestion des risques dans le secteur de l'agriculture;

5. restaurer, préserver et renforcer les écosystèmes tributaires de l'agriculture et de la foresterie;
6. **promouvoir l'utilisation efficace des ressources et soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de CO₂ et résiliente aux changements climatiques dans les secteurs agricole, alimentaire et forestier;**
7. promouvoir l'inclusion sociale, la réduction de la pauvreté et le développement économique dans les zones rurales.

Parmi les mesures du «menu européen» utilisables par le FEADER

- maintien des pratiques agricoles apportant une contribution favorable à l'environnement et au climat et encourageant les changements nécessaires à cet égard (mesures «agroenvironnement-climat»).
- soutien à l'agriculture biologique (paiement pour la conversion, ou en faveur du maintien des pratiques de l'agriculture biologique);
- **paiements au titre de Natura 2000 et de la directive-cadre sur l'eau**
- paiements en faveur du bien-être des animaux;
- une «boîte à outils de gestion des risques»: paiement des primes d'assurance pour les cultures, animaux et végétaux; fonds de mutualisation intervenant en cas de phénomènes climatiques défavorables, de maladies animales et végétales

On va se servir des objectifs de la directive-cadre sur l'eau pour justifier l'utilisation de ces fonds ! (voir ci-dessous)

Les objectifs de la directive-cadre sur l'eau

La DCE poursuit plusieurs objectifs :

- la non-dégradation des ressources et des milieux ;
- le bon état des masses d'eau, sauf dérogation motivée ;
- la réduction des pollutions liées aux substances ;
- le respect de normes dans les zones protégées.

Dans résumé 6, page 6

2.4. SDAGE Rhin-Meuse

La section Artzenheim-Friesenheim du canal du Rhône au Rhin déclassé s'insère dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2022-2027 des bassins Rhin et Meuse. Celui-ci a été approuvé en date du 18 mars 2022 par le Préfet coordonnateur de Bassin.

Le projet s'inscrit dans le thème « Eau, nature et biodiversité » du SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027.

Notamment, dans les orientations suivantes :

- **Orientation T3 – O3 : Restaurer ou sauvegarder les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques et notamment la fonction d'autoépuration.**
- **Orientation T3 – O7 : Préserver les milieux naturels et notamment les zones humides.**
- **Orientation T3 – O8 : Préserver et reconquérir la trame verte et bleue pour garantir le bon fonctionnement écologique des bassins versants.**

Observations/critiques :

En quoi ce projet améliore-t-il ces orientations du SDAGE = Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau, région Grand Est ?

Au contraire il y a un risque de pollution par le trafic (hydrocarbures ou autre)

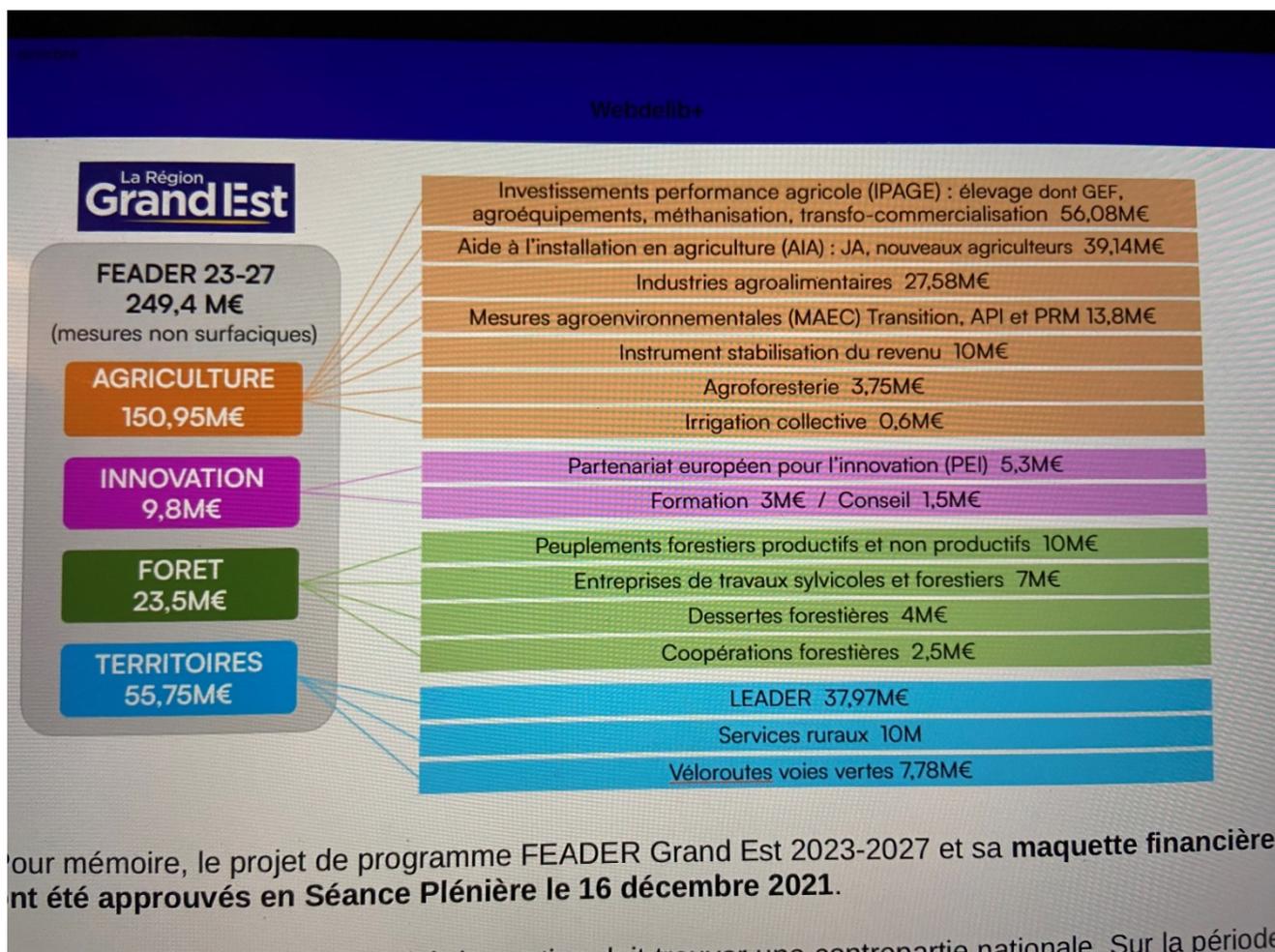
Le niveau de la nappe n'est pas affecté qu'on laisse en l'état ou qu'on restaure.

Au contraire en imperméabilisant les berges on diminue la percolation. La percolation actuelle est de 1m³/sec sur tout le trajet. Le système de tuyaux avec une vanne traversant la digue n'est-il pas plus aléatoire avec nécessité d'un contrôle humain régulier ?

Si les fuites deviennent trop importantes on peut encore jouer sur les droits d'eau du Rhin, qui alimente ce canal et qui ne sont pas tous utilisés .

La trame est préservée si on la laisse en l'état. Pas de reconquête à prévoir au contraire il y a un risque fort de dégradation par les travaux sur les berges et le trafic fluvial.

La Région s'autorise donc une interprétation très large et souple du FEADER



Pour info la Région GE gère les 250M€ du FEADER

2. PLANNING GENERAL ET FINANCEMENT

Plan de financement TN - Base 2020

			FEADER	FEDER	Etat	Post Fes-senheim	RGE	CEA	EPCI					TOTAL EPCI	TOTAL
									CA Colmar	EM Strasbourg	CC Pays Rhin Brisach	CC Ried Marckolsheim	CC Canton Erstein		
TN	Phase I	k€	5 000				5 000	1 330							11 330
	2023-24	%	44,1%				44,1%	11,7%							100,0%
	Phase II	k€	0	11 190	2 259	?	14 534	3 330	1 187	1 781	356	317	317	3 957	35 270
	2025-28	%	0,0%	31,7%	6,4%		41,2%	9,4%	3,4%	5,0%	1,0%	0,9%	0,9%	11,2%	100,0%
	Phases I+II	k€	5 000	11 190	2 259	?	19 534	4 660	1 187	1 781	356	317	317	3 957	46 600
		%	10,7%	24,0%	4,8%		41,9%	10,0%	2,5%	3,8%	0,8%	0,7%	0,7%	8,5%	100,0%

Financement phase I :

- Région et FEADER (financement européen), seul cofinanceur
- Reconstruction du pont de la RD608 par la CeA en parallèle

Financement phase II :

- Région, FEDER (financement européen), CeA, EPCI
- Financement Etat à identifier (non retenu sur CPER Mobilités)
- Contractualisation du plan de financement dans le contrat de canal

=> Début des cofinancements à partir de 2025-2026: A anticiper dans vos budgets.



Dans Copil 2023

Seconde phase de travaux (2025-2028)

ETUDE D'IMPACT PARTIELLE Par l'Atelier des Territoires – ARTELIA

Cette 2^e phase impliquera l'imperméabilisation et la protection anti-batillage des autres biefs (linéaire de 23 km). Une étude d'impact complète sera réalisée avant le démarrage de la phase 2. (Bis !)

Analyse du maintien de l'existant comme alternative au projet.

La question de l'opportunité d'un tel projet se pose. (Enfin une bonne question).

Voici un tableau synthétique présentant une comparaison entre deux scénarios :

- Scénario 0 : il correspond au maintien en l'état actuel du canal entre Artzenheim et Friesenheim, c'est-à-dire un entretien à minima du linéaire,
- Scénario 1 : il correspond au projet de remise en navigation piloté par la Région

		Scénario 0	Scénario 1
Environnement	Trame verte et bleue	Le canal constitue actuellement une trame verte et bleue, qui traverse des champs de maïs. L'entretien a minima réalisé aujourd'hui conduit à une baisse progressive des niveaux des biefs (afin de limiter les fuites), et régulièrement à la mise à sec involontaire de biefs suite à des fuites localisées.	++ Malgré le passage de bateaux (prévu en phase 2), le projet, de par ses choix techniques très forts (techniques d'imperméabilisation permettant de conserver la ripisylve actuelle, ...), aura un impact minime sur l'existant. Le projet devrait aussi permettre de coordonner une réflexion Trame Verte et Bleue le long du linéaire du canal. Enfin, les moyens mis dans le projet permettront de fiabiliser cet ouvrage artificielle en limitant très fortement les risques de fuites.
	Recharge de nappe	Le canal déclassé actuel présente de nombreuses fuites qui alimentent la nappe (de l'ordre de 1 m ³ /s entre Artzenheim et Friesenheim).	++ L'étanchéification du canal sera compensée par la création de fuites maîtrisées (maintien des zones humides et de la recharge de nappe existantes). Par ailleurs, l'ambition du projet est d'augmenter la recharge de nappe en profitant des droits d'eau inexploités sur le Rhin.
Gestion hydraulique	Fonctionnement normal	Le fonctionnement normal est satisfaisant. Néanmoins, l'entretien a minima conduit à des fuites régulièrement. Pour réparer ces fuites, le débit est baissé le temps des réparations (ce qui conduit à la mise à sec de biefs), et le niveau des biefs est progressivement abaissé en fonction des fuites détectées.	+ L'investissement réalisé dans le projet permettra d'imperméabiliser tout le linéaire du canal et de fiabiliser cet ouvrage.
	Fonctionnement en étiage / crue	En étiage ou en crue, le réglage manuel de la vanne du bouchon d'Artzenheim permet de régler l'alimentation du canal déclassé. En étiage, il s'agit d'assurer un soutien d'étiage à l'ill quitte à diminuer le débit sur le canal déclassé. En crue, la vanne est ouverte pour assurer l'absorption des pics de crue (le canal déclassé est le seul exutoire possible).	++ Le bouchon d'Artzenheim (et donc sa vanne) sera supprimé. La régulation des débits se fera au niveau des écluses. L'automatisation des ouvrages et le suivi hydraulique dans un poste de commande centralisé permettront une gestion plus fine des débits à la fois en étiage ou en crue.
Retombées	Retombées économiques pour les territoires	Pratiquement aucune.	- Le tourisme lié au projet permettra d'irriguer les territoires, sans effet de masse, à la fois par les plaisanciers, mais aussi pour les usagers de l'euro-véloroute.
	Usagers locaux	Le canal déclassé est aujourd'hui pour beaucoup un non-lieu. Malgré le passage de l'euro-véloroute 15, beaucoup de locaux ne connaissent même pas son existence.	+ Le projet permettra de développer un usage plus local du canal, véritable environnement privilégié.
Coûts	Coûts investissement	Dans ce scénario de maintien de l'existant, il n'y a bien sûr aucun coût d'investissement à prévoir.	+++ La réalisation du projet nécessite un investissement important.
	Moyens de fonctionnement	Les moyens de fonctionnement sont limités à 30 k€/an environ, avec un entretien a minima.	- Un contrat de canal permettra de fédérer les ambitions et les énergies autour du canal pour les nombreux acteurs concernés. Des moyens réguliers annuels sont d'ores-et-déjà prévus.
Synthèse		Etat actuel intéressant sur le plan environnemental, mais fragile.	+ Le projet tel que proposé permettra de conserver le canal dans un état proche de l'existant, tout en améliorant certains points environnementaux. Il permettra aussi d'irriguer le territoire, avec un tourisme raisonné.

Le projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin permettra à la fois de conserver le canal dans un état environnemental proche de l'existant, tout en améliorant certains points (recharge de nappe, gestion hydraulique...). Il permettra aussi d'irriguer le territoire au travers du développement d'un slow tourisme.

Dans étude 4 page 6

Observations/critiques :

Ce tableau est totalement biaisé avec un parti pris pour la navigation.

En particulier affirmer que le maintien en l'état actuel n'aurait aucune retombée économique. Or :

Des comptages sur les itinéraires cyclables ont également été réalisés le long du Canal du Rhône au Rhin navigué

(Section Rhinau – Strasbourg) VS canal de la Marne au Rhin.

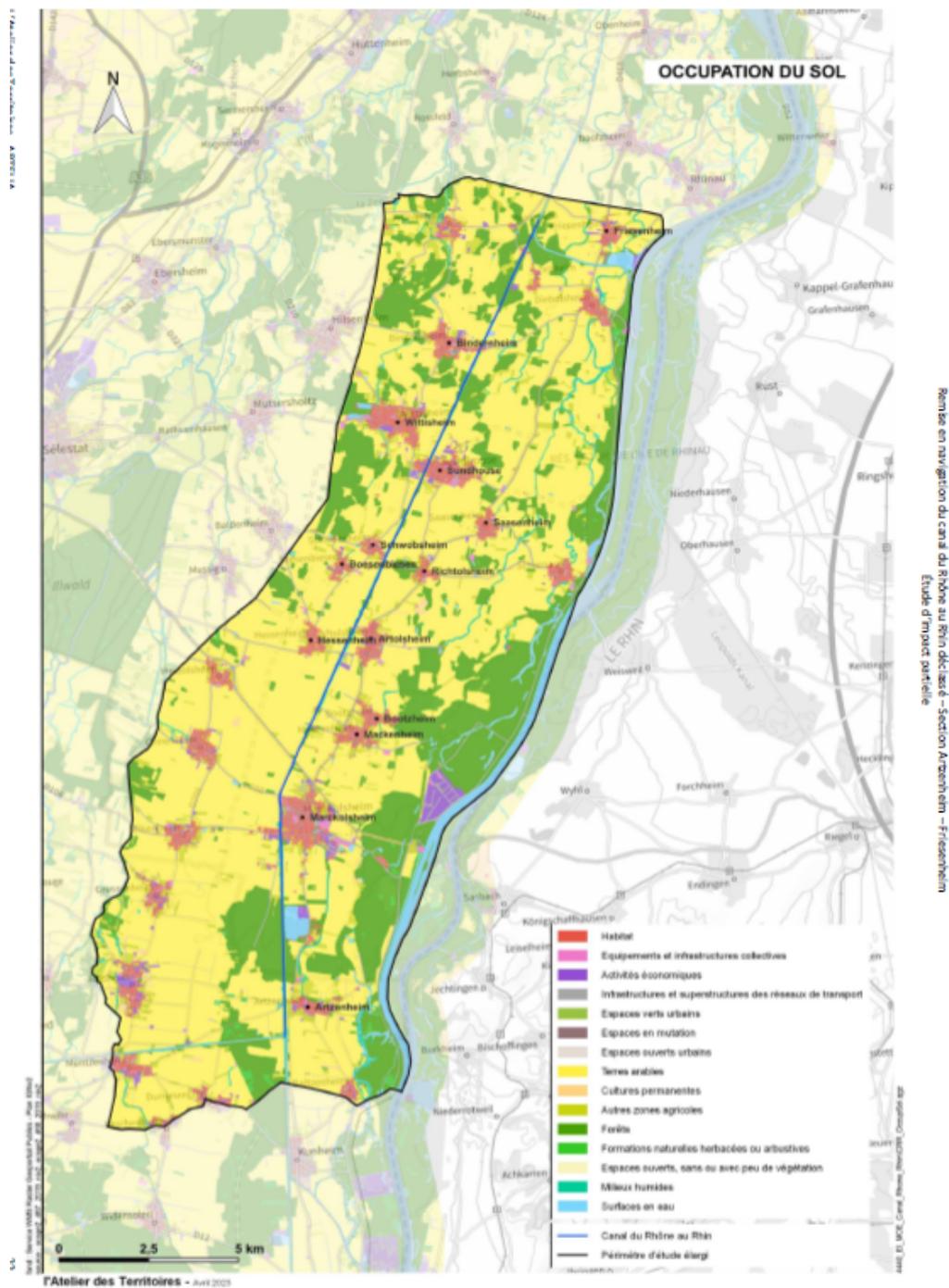
Le long du canal du Rhône au Rhin, il a été compté 114 631 passages à Erstein et 606 442 passages à Strasbourg sur l'itinéraire de l'Euro-vélo route 15 (données 2022).

- Alors le tourisme cycliste n'entraînerait aucune « retombée économique » ? Le cycliste ne mange pas, ne dort pas mais pédale !

Tandis que le touriste fluvial dort, prend l'apéro, consomme sur son navire. Le bruit de son diesel ne l'empêche pas d'écouter les oiseaux. La motorisation électrique n'est pas obligatoire.

Il est à parier que les cyclistes rapporteraient bien plus : avec le coût minimal (avec des augmentations de coût prévisibles) de 45 Mo d'€ on pourrait construire un réseau de 900km de pistes cyclables en milieu rural en moyenne Alsace !

- Le confort du cycliste est augmenté lorsqu'il circule à l'ombre en été . Des arbres offrant leur ombre seront abattus en nombre le long de la berge. Certaines parties du parcours sont bordées d'arbres magnifiques et respectables plantés par les anciens, créant des perspectives visuelles remarquables. Aucun projet de plantation de belles espèces n'est prévu.
- La piste est le tracé de la Vélo Route 15 dite du Rhin , tracé européen ,reliant les sources du Rhin et la mer du Nord en Hollande .Elle est parcourue par une clientèle internationale .Elle paraît oubliée dans l'étude .
- Dans le projet aucune mise en valeur n'est prévue du point de vue paysager. L'élagage massif des branches surplombant gracieusement les eaux appauvriront la beauté des lieux. La floraison des merisiers au printemps ,le chant des nombreuses espèces d'oiseaux sont une source de grands plaisirs.
- Les haies, coté ouest , dans un but économique (pour éviter à les tailler 2x/an) sont radicalement réduites, sans aucune réflexion écologique (utilité pour les oiseaux) .
- L'aspect santé publique n'est pas abordé. Il est largement prouvé que la pratique du vélo est nettement bénéfique en termes de santé.
- Ne risque-t-on pas d'avoir une offre de voyages fluviaux trop importante ? Le Rhin n'est-il pas suffisant ?
- Pour joindre Strasbourg à Colmar par le canal restauré : comptez 14 h de navigation



Page 22 étude 4 : le canal traverse une région de cultures céréalières, sans arbres. C'est un cordon vert qui permet de remplir sa fonction de corridor de la trame verte.

Trame verte et bleue

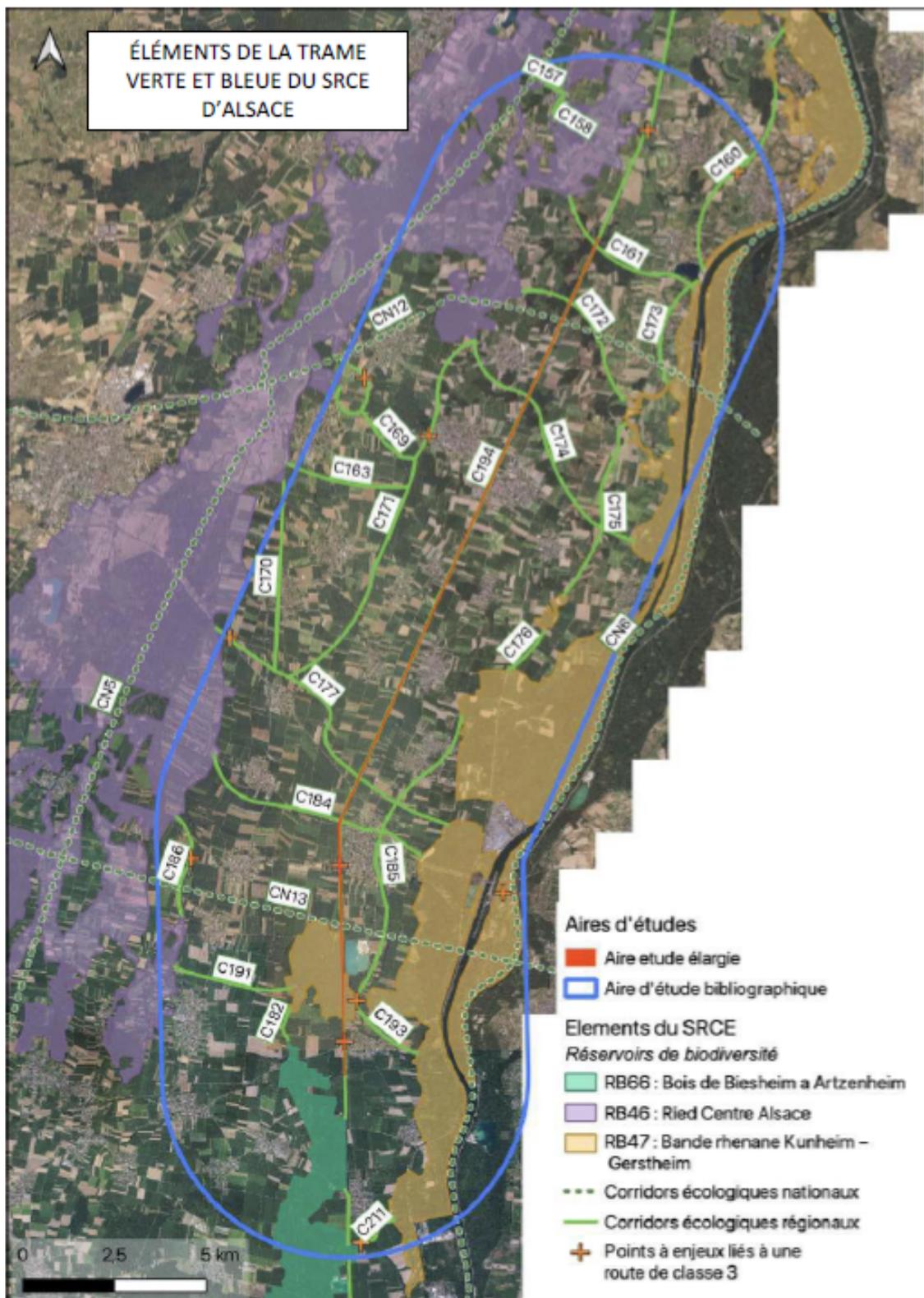
Corridors régionaux :

Le corridor C194 est basé sur l'emprise du canal du Rhône au Rhin et ainsi couvre l'entièreté de l'emprise foncière théorique du projet.

Observations/critiques :

Autrement dit : le tracé du canal couvre le C194 : une néo-voie fluviale sur un corridor : sans impact vous croyez ? Dans le descriptif le C194 est « noyé » dans la trame de tous les corridors alentours (effet de minimisation). Or c'est un magnifique cordon vert, un écrin de biodiversité résiduelle, réel qui est menacé. Les autres corridors sont souvent des tracés sur carte à travers les opens fields où toute biodiversité a disparu.

L'Atelier des Territoires - ARTELIA



Remise en navigation du canal du Rhin au Rhin déclassé – Section Artzenheim – Friesenheim
Étude d'impact partielle

Page 58 étude 4

4.3.2.

Les impacts sur le paysage seront principalement liés aux interventions induites par le projet sur la végétation ligneuse située aux abords du canal. Ils seront d'autant plus sensibles **au droit des biefs 65 à 74**, dont les interventions nécessitent **l'abattage et l'élagage potentiels d'une partie de la végétation de berge**. Le cordon boisé, le long du canal du Rhône au Rhin, sera conservé. **Il n'y aura donc pas d'impact négatif notoire sur le paysage.**

Toutefois, l'impact sera surtout lié à la perception paysagère des usagers du canal du Rhône au Rhin. Les coupes d'arbres ponctuelles ainsi que l'élagage potentiel vont induire un effet d'ouverture des perceptions depuis le canal sur les rives pour les plaisanciers. **Cet effet du projet sera positif pour ces derniers . (mais pour les cyclistes ?).**

Oiseaux

Au niveau des écluses n°64 et 74, les enjeux écologiques liés à l'avifaune sont :

- Les secteurs boisés du Wolfschlag et du Kreuzwald sont des sites de reproduction certains, des sites de reproduction colonisables et des aires vitales du Harle bièvre (enjeu ornithologique fort).
- Les berges du canal sont des sites de production et des aires vitales pour le Martin-pêcheur d'Europe (enjeu ornithologique moyen).

Synthèse des données

Dans le cadre des inventaires naturalistes réalisées au cours de l'année 2022 et uniquement sur ou à proximité des aires d'études, il a été noté :

- **78 espèces d'oiseaux** nicheurs, migrateurs ou hivernants ;
- **56 espèces d'oiseaux** nicheurs possible à probable ;
- **46 espèces protégées** (art. 3) dont certaines sont patrimoniales et la plupart sont communes,
- **4 espèces inscrites à l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux »** : le **Pic mar**, le **Pic noir**, la **Pie-grièche écorcheur** et le **Martin-pêcheur d'Europe**,
- **7 espèces nicheuses (au moins nicheur possible) inscrites sur la Liste Rouge des oiseaux menacés d'Alsace (version 2014)** :
- **5 espèces nicheuses jugées comme « Vulnérable »** : le **Bruant jaune**, le **Harle bièvre**, l'**Hypolaïs polyglotte**, la **Linotte mélodieuse** et la **Pie-grièche écorcheur** ;
- **2 espèces nicheuses jugées comme « Quasi-menacée »** : le **Martin-pêcheur d'Europe** et le **Pouillot fitis**.

Enjeu ornithologique fort : sites de reproduction et aires vitales du **Bruant jaune**, du **Harle bièvre**, de l'**Hypolaïs polyglotte**, de la **Linotte mélodieuse** et de la **Pie-grièche écorcheur**, espèces inscrites dans la catégorie « VU » de la Liste Rouge de l'avifaune nicheuse d'Alsace.

Page 13 du résumé 6

Papillons

3.4.5. Entomofaune

Au cours de ces inventaires, deux taxons spécifiques ont fait l'objet d'inventaires spécifiques : les lépidoptères rhopalocères et les odonates.

3.4.5.1. Synthèse des données

Dans le cadre des inventaires naturalistes réalisées au cours de l'année 2022 et uniquement sur ou à proximité des aires d'études, il a été noté :

- **22 espèces de Lépidoptères rhopalocères** ;
- **26 espèces d'odonates** ;

- 5 espèces reproductrices au sein de l'aire d'étude inscrite sur la liste des espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF en Alsace :
- 1 espèce inscrite en catégorie « VU » sur la Liste Rouge des libellules menacées d'Alsace : le *Sympetrum* du Piémont ;
- 1 espèce inscrite en catégorie « NT » sur la Liste Rouge des libellules menacées d'Alsace : le *Cordulie* à tâches jaunes ;
- 1 espèce déterminante pour la désignation des ZNIEFF en Alsace de cotation 10 : le Grand Mars



changeant ;

- 2 espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF

Le bief 74 ci-dessus va être ratiboisé pour la phase 1 : on élargira à 15m

Les effets directs et induits des aménagements de la phase 1 (biefs 64 et 74bis ; 1,5 kilomètre), sur le biotope, sont

les suivants :

- Abattage d'arbres sélectif et élagage ponctuel sur les deux rives ;
- Dérangement ponctuel de la faune lors de la phase travaux ;
- Perte de connectivité du fait de l'infranchissabilité du canal (aval de l'écluse n°74) ;
- Mise en assec limitée au niveau des écluses (pêche de sauvegarde préalable réalisée systématiquement) (pg 101 T4)

Mise en place de nichoirs à chauves-souris :

Mesure d'accompagnement de type A3 – Rétablissement/aménagement ponctuel (Code A3.a)

Objectifs :

Pallier à la diminution du nombre potentiel de gîte arboricole, **du fait de l'abattage ponctuel d'arbres susceptibles**

d'accueillir des structures favorables pour les chauves-souris.

Mise en place :

Achat et mise en place sur des arbres bordant les biefs 64 et 74 bis, de vingt nichoirs spécifiques pour les chauves-souris.

Le pose de ces nichoirs permettra d'accompagner l'impact de l'abattage d'arbres, en améliorant le potentiel d'accueil pour les chiroptères du secteur.

Trafic et retombées économiques

Dans Copil 2021 :

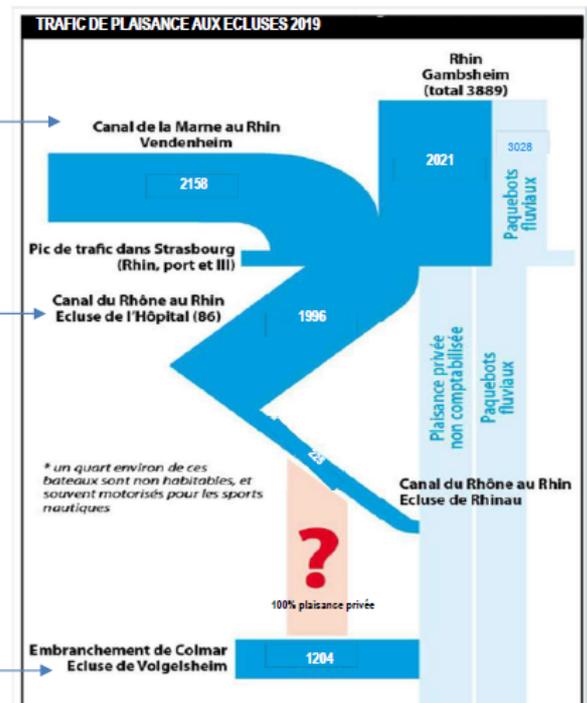
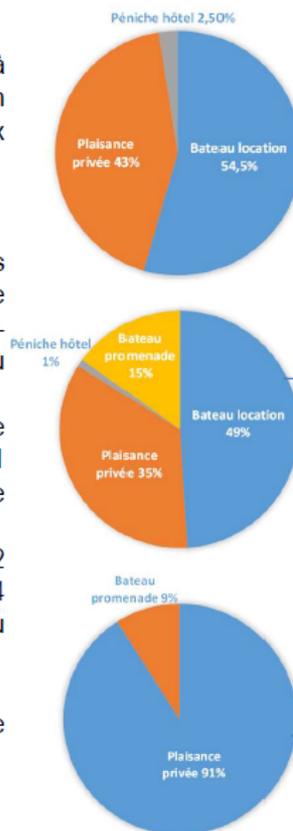
Hausse de la fréquentation fluviale potentielle

Etude de 2012 : Fréquentation évaluée à **2000 passages par an**, sans prise en compte de l'ouverture des nouveaux ports/haltes, ni des plaisanciers allemands

3 hypothèses de fréquentation fluviale :

- **Pessimiste :** 4000 passages/an (pas de création de nouvelles base de location de bateau, pas de péniche-hôtel/restaurant, ni de bateau promenade)
- **Médiane :** 5800 passages/an (une nouvelle base de location de bateau, 1 bateau promenade, mais pas de péniche hôtel)
- **Optimiste :** 7900 passages/an (2 nouvelles base de location de bateau, 4 péniches-hôtels/restaurants et 1 bateau promenade)

Crise sanitaire => engouement de l'écotourisme / tourisme fluvial



03 | ESTIMATIONS DES FLUX ET RETOMBÉES POTENTIELLES

Les hypothèses d'activités fluviales en trois temporalités : court, moyen et long terme

PLAISANCE LOCATIVE



De +15 à +60 places de location

➤ Avec 1 à 3 bases : Sundhouse, Marckolsheim, Strasbourg

PLAISANCE PRIVÉE - stationnement



De +75 places à +185 places de stationnement

➤ Notamment avec consolidation et création à Strasbourg, augmentation des haltes de Kunheim / Biesheim, création de quais d'accueil

PLAISANCE PRIVÉE - itinérance



Augmentation du passage aux écluses jusqu'à 2 000 passages

➤ Avec 4 jours de navigation sur le CRRBN et 2 jours sur le Canal de Colmar (avec visite de Colmar)

PÉNICHE-HÔTEL



De 1 à 4 péniches-hôtels sur le secteur

➤ Réparties à 1/3 de leur temps sur chaque tronçon (Strasbourg, CRRBN, Canal de Colmar)

BATEAU-PROMENADE



Jusqu'à 3 bateaux-promenades à long-terme

➤ +1 sur le secteur strasbourgeois à moyen-terme et +2 sur le canal de Colmar à long-terme

Les impacts sur le tourisme seront positifs. En effet, le projet permettra la jonction entre deux sites touristiques

majeurs que sont Colmar et Strasbourg, avec la possibilité de rejoindre la commune historique de Neuf-Brisach.

Cela entraînera un afflux de plaisanciers dans un secteur de la plaine un peu en retrait des grands sites touristiques

d'Alsace.

La fréquentation du canal par les plaisanciers apportera un effet « vitrine » pour les sites touristiques du ried et

des environs de Marckolsheim et participera, ainsi, à la promotion touristique des régions alsaciennes qu'il traverse. Cet effet de vecteur touristique se trouvera renforcé par la création de haltes nautiques dont la construction est envisagée, en phase 2, au niveau des communes de Marckolsheim et de Sundhouse.

page 23 résumé 6

Par rapport à la phase 1, le trafic moyen attendu est de **5800 bateaux par an**, soit une quarantaine de bateaux par jour au maximum à la haute saison. Les retombées économiques, suite à la remise en navigation du tronçon Artzenheim-Friesenheim et à la réalisation des aménagements est estimée à 12 M€ / an sur l'ensemble de l'itinéraire (entre Strasbourg et Colmar / Neuf-Brisach).

Tableau 5: Répartition probable estimée du trafic sur le canal du Rhône au Rhin remis en service

	Nombre de passages	Nombre de passages par jour (au maximum)
Janvier à mars	0	0
Avril à juin	1800	20
Juillet et août	2700	42
Septembre et octobre	1100	20
Novembre et décembre	200	5

Même avec des trafics importants attendus sur ce canal, l'impact de la circulation fluviale reste potentiellement faible.

En juillet par ex $42 * 30 = 1260$ passages / mois

Total des passages /an : 5800

On escompte 6 Mo de CA/an : $6\,000\,000 / 5800 = 1034€$ de coût induit par passage, sur un trajet de 24 km ? Exorbitant !

Qui payera ? Le contribuable-citoyen !

Filière	Hypothèses	Retombées (k€/an)
Plaisance privée (port + itinérance)	180 anneaux supplémentaires	1 589,6
Péniches hôtel	4 péniches hôtel supplémentaires	2 846,1
Bateaux promenades	2 bateaux promenade supplémentaires	3 588,0
Plaisance locative	60 bateaux de location supplémentaires	4 140,0
TOTAL		12 163,7

42 passages/j en été = 21 aller + 21 retour *4 personnes/ bateaux =84 touristes en plus/j : formidable !

L'Euro Véloroute 15 a été construite sur l'ancien chemin de halage du canal du Rhône au Rhin, en rive Ouest. Elle permet la randonnée cyclable et pédestre. Elle pourrait voir augmenter légèrement sa fréquentation.

Actuellement, plus de **55 000 cyclistes par an l'empruntent, dont un peu moins de 10 000 en juillet et en août** (chiffres 2022).

La remise en navigation de la section Artzenheim-Friesenheim du canal du Rhône au Rhin aura un effet positif sur les activités de loisirs en donnant de la visibilité à un itinéraire existant, très apprécié pour son cadre agréable.

Cyclistes en été $10.000/30=333/j$ soit 4 à 5 x plus que de marins d'eau douce

L'avis de la MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale (dans un rapport de 30 pages)

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration

Observations/critiques de la MRAe :

La MRAe reste dans son domaine de compétence ; aux politiques et au public celle d'estimer l'opportunité !!
Les autres (AdT) sont payés pour la réalisation du projet . L'approche économique est marginalisée : qui paye ? quel amortissement ? coût de fonctionnement ?

Le canal du Rhône au Rhin déclassé présente un écosystème précieux....
Le canal constitue un corridor à haute valeur environnementale de la trame verte et bleue.

Les principaux enjeux identifiés par l'Ae sont :

- les milieux naturels, les zones humides et la biodiversité;
- l'eau, le milieu aquatique et la gestion des sédiments;
- la sécurité des ouvrages hydrauliques;
- et dans une moindre mesure, le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'Ae souligne aussi la nécessité de maintenir la zone humide identifiée en rive ouest du bief 64, actuellement alimentée par une fuite du canal qui sera imperméabilisé.

Enfin, même s'il ne s'agit pas de l'enjeu principal du projet, l'Ae regrette que le dossier ne présente pas un bilan des émissions de gaz à effet de serre de son projet.

Nonobstant les points d'amélioration qu'elle a soulignés ci-dessus, visant à étayer le dossier pour s'assurer au mieux du moindre impact des travaux afférents à ce projet, l'Ae salue positivement l'ambition environnementale globale qui accompagne le projet, notamment pour permettre une recharge supplémentaire de la nappe grâce à l'optimisation des prélèvements sur le Rhin et en développant les zones humides, ainsi que pour pérenniser les fonctions de corridor écologique de ce canal qui contribue de manière importante au réseau des Trames Vertes et Bleues en mettant en place avec les collectivités concernées, des connexions latérales vers le canal.

L'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire dans le cadre de la phase 1 de travaux, de :

préciser comment la zone humide identifiée en rive ouest du bief 64 qui est actuellement alimentée par une fuite du canal sera maintenue à la suite des travaux d'imperméabilisation de ce bief ;

dans la perspective de la phase 2 de travaux, de :

- prévoir un suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) qui seront mises en oeuvre lors de la phase 1 ainsi que des zones humides, pour s'assurer du maintien de leur fonctionnalité écologique, et préciser les modalités de ce suivi ;

Enfin, même s'il ne s'agit pas de l'enjeu principal du projet, l'Ae regrette que le dossier ne présente pas un bilan des émissions de gaz à effet de serre de son projet.

Par ailleurs, l'Ae s'interroge dans le contexte de réchauffement climatique du possible conflit d'intérêt en période de sécheresse et donc à la période estivale la plus touristique, entre le maintien des activités fluviales touristiques et le soutien à l'étiage de l'Ill assuré par le canal

L'Ae souligne l'intérêt qu'il y aurait à présenter également l'objectif de préserver, dans les traversées urbaines, la continuité de la trame verte.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Afin d'en étudier la pertinence, l'opportunité du projet est comparée à la solution de maintien de l'existant sous forme de tableau synthétique.

Ce tableau aborde les sujets de la trame verte et bleue, la recharge de la nappe, la gestion hydraulique, les retombées économiques pour le territoire, les usagers locaux, le coût d'investissement, les moyens de fonctionnement.

En conclusion de cette analyse comparée, le dossier indique que le projet de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin permettra à la fois de conserver le canal dans un état environnemental proche de l'existant, tout en améliorant certains points (recharge de nappe, gestion hydraulique...). Il permettra aussi d'apporter au territoire le développement d'un tourisme lent et plus tourné vers la nature.

L'AE reprend les conclusions de l'AdT qui sont largement contestables.

La démarche ERC 5 Eviter – Réduire- Compenser si importante dans ce projet avec impact sur l'environnement n'a pas été prise en considération du moins dans les documents accessibles .
Eviter : c'est le contraire qui est souhaité : augmenter le trafic fluvial.

Réduire : Un exemple :les zones humides en contrebas de la digue .Par suite de l'imperméabilisation elles vont disparaître .Qu'a cela ne tienne on va passer des tuyaux a travers la digue avec une vanne pour alimenter la zone humide. Les poissons risquant de passer et d'être prédateur des tritons , on va filter cette eau a travers une nappe de gravier .
Plus artificiel tu meurs !

Compenser : De nombreux arbres seront abattus .D'autres dont les branches vont gêner la navigation seront taillés . Des haies le long de la berge seront sacrifiées . Aucune cartographie , ni comptage n'a été fait . Or la berge ouest a déjà largement contribué à la réduction de ses arbres par la réalisation de la piste cyclable en 2010. Aucuen mesure de compensation n'est annoncée en phase 1.

Le projet est d'importance et est en de bonnes mains :

Madame la préfète J.Chevallier, Messieurs Leroy et Rottner , présidents de la RGE ont présidé les Copil annuels ...

La décision politiquement approuvée sera difficile à renverser.

La réflexion est menée en silo. L'opportunité du projet n'est pas contestée, ni sa segmentation en 2 phases de réalisation avec une évaluation environnementale en 2 temps. Ainsi les mesures de compensations éventuelles seront annoncées avant la phase 2.

Les associations naturalistes sont restées silencieuses, même celles qui ont participé à la co-construction du projet.

L'annonce des réunions publiques n'a pas été relayée.

La presse locale est restée muette.

L'enquête publique est menée in extremis. Les appels d'offre ont déjà été lancés.

Le début des travaux selon le planning aura lieu dès la fin de l'enquête publique. Cette procédure est une mascarade de consultation.

Une réflexion collective reste-elle souhaitable ? OUI

Une participation à l'enquête publique : OUI

Une information du public : OUI

Une mobilisation : ???

Avec 45 M€ on aurait par exemple eu 2 options d'investissement :

Climatique : 900 km de pistes cyclables en milieu rural

Ou

Biodiversité : nos 2 Zones Natura du Ried de Colmar et de la Hardt agricole sont des désastres écologiques (parole d'experts de la LPO) On pourrait accompagner une transition vers l'agroécologie avec 1000 ha de prairies pendant 50 ans. Il n'est pas certain que l'effondrement de l'entomofaune permette encore cette transition dans quelques années. Il y a urgence.

En 2024 le paradigme a changé, nos politiques sont en retard.