

II. LES IMPACTS DU PASSAGE A GRAND GABARIT DU TRONÇON NIFFER-MULHOUSE⁶⁸

Sur les 229 kilomètres que devaient comporter cet ouvrage, 15 seulement ont été mis à grand gabarit⁶⁹.

Le canal de Niffer à Mulhouse (bief de Niffer aval), mis en service en juin 1995, relie le grand canal d'Alsace au port de Mulhouse, par un canal en pleine terre traversant d'est en ouest la forêt domaniale de la Harth Sud et fait du port de Mulhouse-Ile Napoléon un véritable port rhénan.

Après nous être intéressés au projet en lui-même et notamment aux mesures compensatoires d'accompagnement de ce tronçon, vitrine en terme d'écologie, nous effectuerons un bilan huit ans après la mise en service de cet ouvrage.

1. Le projet

Le canal de Huningue en lui-même était un milieu écologiquement pauvre avant que ne débutent les travaux.

Longé par un chemin de service, sur ses deux rives, il offrait le spectacle de berges rectilignes, stérilisées par un revêtement en béton bitumeux.

Milieu artificiel, soumis à des contraintes de navigation, la qualité moyenne de l'eau et des sédiments, la pauvreté de la flore et de la faune aquatique en étaient les principales caractéristiques.

1.1. Dates clés et plan de financement

La décision d'aménagement de principe de ce bief a été prise le 17 janvier 1990, dans le cadre d'un Comité interministériel. Il était alors prévu d'y consacrer 69 millions d'euros (453 millions de francs).

L'acte réglementaire qui a autorisé la réalisation de la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse, et fixé la participation de l'Etat à hauteur de 80 %, est le décret du 22 novembre 1990.

L'aménagement des 15,2 km à grand gabarit entre le grand canal d'Alsace et les 456 hectares du port de Mulhouse-Ile Napoléon a été engagé dès fin 1991 et le tronçon a été ouvert en 1995. Les ultimes finitions ont été apportées début 1999.

Il est particulièrement intéressant de s'intéresser au plan de financement de cette opération dont aucune version définitive ne semble avoir été établie à ce jour.

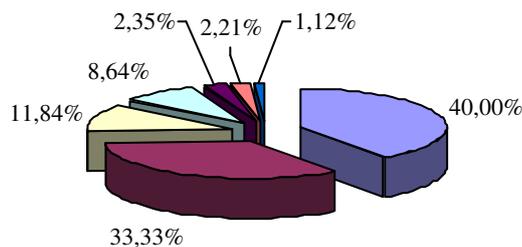
La plaquette de communication *Liaison navigable Saône-Rhin – La modernisation du canal de Huningue et du port de Mulhouse*⁷⁰ faisait état, en page 8, d'un budget prévisionnel de 23 millions d'euros (151 millions de francs). Le financement, comme le précise un autre support, *Aménagement de la voie navigable Niffer-Mulhouse*⁷¹, dépendait de Voies Navigables de France à 80 %, les collectivités se répartissant les 20 % restant comme suit :

⁶⁸ Les plans et photographies illustrant cette partie se trouvent en annexe 8.

⁶⁹ En 1988, une première section a été mise en service : la déviation de l'Allan, à Sochaux-Montbéliard (investissement de l'ordre de 25 millions d'euros). Cette dernière ne correspondait toutefois pas aux normes du grand gabarit.

⁷⁰ cf. Bibliographie, document 233

⁷¹ cf. Bibliographie, document 234



- Conseil Régional d'Alsace
- Conseil Général du Haut Rhin
- Syndicat intercommunal pour les zones industrielles de la région de Mulhouse (SIZIRM)
- Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.)
- SIVOM du bassin potassique
- Ports
- Communes de l'agglomération mulhousienne

Source : Plaquette de communication CNR

Il est à noter que la somme des participations des collectivités locales, telle que présentée sur ce document, est égale à 99,49 %. Plutôt que d'introduire un biais théorique⁷², les pourcentages ont été calculés en mesurant le nombre de degrés de chaque portion du graphique, sur la plaquette de communication.

Ceci a permis d'établir la répartition portée en colonne 'pourcentages calculés' du tableau ci-après, quasiment identique, SIVOM du bassin potassique et ports exceptés, à celle de la plaquette de communication.

En conséquence, les 0,51 % seront répartis entre ces deux financeurs, au prorata du différentiel entre les pourcentages indiqués sur le document original et la plaquette et ceux estimés à l'aide de la taille du secteur correspondant, et les données des cinq autres partenaires seront conservées.

Au final, les pourcentages utilisés dans les calculs à venir seront ceux portés dans la colonne 'Pourcentages retenus' du tableau ci-après :

	Pourcentages calculés	Pourcentages retenus
Conseil Régional d'Alsace	40,00 %	40,00 %
Conseil Général du Haut Rhin	32,78 %	33,33 %
SIZIRM	11,67 %	11,84 %
CCI	8,61 %	8,64 %
SIVOM du bassin potassique	3,33 %	2,85 %
Ports	2,50 %	2,22 %
Communes de l'agglomération	1,11 %	1,12 %

Source : MAV

La Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, contactée à ce sujet, a précisé que les travaux d'aménagement de la section Niffer Mulhouse s'était finalement chiffré à environ 76 millions d'euros (500 millions de francs⁷³), dont 80 % à charge de l'Etat, via VNF, et 20 % à charge des collectivités locales et établissements publics. Sur cet investissement global, environ 50 % a bénéficié à des entreprises alsaciennes, ce qui n'est pas neutre en terme de développement économique.

⁷² partage de ces 0,51 % entre les cinq dernières catégories de cofinanceurs par exemple

⁷³ Le *Quid* 2002 fait état, lui, d'un coût de 306,7 millions de F (46,76 millions d'€)

La participation de l'Etat ayant été fixée par décret à hauteur de 80 %, la part des collectivités locales devait également subir cette inflation des coûts (coût définitif plus de 3,5 fois plus élevé que celui porté dans la plaquette de communication). Ce que confirme une note du Ministère des Transports, de janvier 2000⁷⁴, qui mentionne un coût total de 82 234 000 € (soit 539 418 000 F) réparti comme suit :

- 65 323 000 € (428 494 000 F) pour l'Etat, dont 29 436 000 € (193 086 000 F) de FITTVN
- 14 920 000 € (97 871 000 F) pour les collectivités locales
- 1 221 000 € (8 011 000 F) pour la vente de gravier issu du chantier
- 769 000 € (5 042 000 F) d'avance CNR sur la part des collectivités locales

Si ce document précise bien que « *les collectivités locales ont refusé de répondre aux appels de fonds, contraignant la CNR à mettre en œuvre d'autres moyens de financement, en engageant par ailleurs des procédures de mise en demeure* », il ne mentionne en aucun cas les recours devant les tribunaux administratifs voire le Conseil d'Etat intentés par une partie des collectivités locales pour obtenir le remboursement de leur quote-part, en raison de l'abandon du projet Rhin-Rhône.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse, notamment, a honoré ses engagements, dans la mesure où ce tronçon permet une liaison optimale entre le port urbain de Mulhouse Ile Napoléon et le Rhin (et ce même si l'investissement paraît disproportionné par rapport à l'attendu en raison de l'abandon du projet).

Mais cinq collectivités, au moins, ont introduit un recours en contentieux devant le Conseil d'Etat : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace (contentieux n° 207.144), le Conseil général du Haut Rhin (contentieux n° 207.145), le Conseil régional d'Alsace (contentieux n° 207.146), la commune de Morschwiller-le-Bas (contentieux n° 207.148) et le Syndicat Intercommunal pour les Zones Industrielles de la Région de Mulhouse (SIZIRM)⁷⁵.

Les services du Conseil Général du Haut Rhin et du Conseil Régional d'Alsace, contactés à ce sujet⁷⁶, nous ont indiqué que leurs collectivités respectives avaient rapidement intenté un recours contre l'Etat et obtenu un remboursement intégral, à la différence du SIZIRM, « *sans doute parce que ce dernier n'était pas à jour de ses cotisations*. ».

Les documents relatifs aux contentieux n° 207.144, 207.145, 207.146 et 207.148, examinés ensemble lors de la séance du 18 octobre 2000, ne permettent pas d'aboutir aux mêmes conclusions.

Les quatre collectivités requérantes ont obtenu le remboursement de la moitié de leur participation⁷⁷, avec intérêts au taux légal à compter du jour de la réception par les services du Premier ministre de leur demande initiale de remboursement⁷⁸ ainsi qu'à une indemnité de 3048,98 € (soit 20 000 F) pour la CCI, le Département et la Région et 1 524,49 € (soit 10 000 F) pour la commune de Morschwiller-le-Bas.

L'arbitrage, s'agissant du SIZIRM, a au final été identique mais plus long et plus complexe. Le SIZIRM s'était en effet engagé au montant global forfaitaire de 1 789 800,25 € (11 740 320 F), payable en 5 annuités égales sur les années 1993 à 1997. Pour des raisons que j'ignore, la périodicité des versements n'a pas été respectée puisqu'un courrier du Sénateur-maire d'Illzach, Monsieur Daniel ECKENSPIELLER, adressé le 9 septembre 1997 à la mission interministérielle 'Canal à grand gabarit' demande le remboursement de 79 771 € (523 264 F), correspondant aux deux seules annuités versées par la Ville d'Illzach sur le territoire de laquelle est situé le port de Mulhouse Ile Napoléon.

⁷⁴ réponse à la Cour des comptes (seul un extrait de 2 pages m'a été communiqué) ; les chiffres figurent en francs dans le document

⁷⁵ composé des communes de Sausheim, Rixheim, Riedisheim, Illzach et Mulhouse, la vocation de ce syndicat réside dans la réalisation et la gestion d'un pôle économique, dont les produits fiscaux sont répartis entre les différentes communes membres

⁷⁶ entretiens téléphoniques les 22/04/2004 et 06/05/2004

⁷⁷ 76 224,51 € (soit 500 000 F) pour la CCI de Colmar, 2497 114,90 € (soit 16 380 000 F) pour le Conseil Général, 2995 623,19 € (soit 19 650 000 F) pour la Région et 4 395,5 € (soit 28 834,20 F) pour la commune de Morschwiller-le-Bas

⁷⁸ 14 mai 1998 pour la Région Alsace

Le gouvernement a décidé de ne pas retenir la demande de remboursement adressée par le SIZIRM à la mission interministérielle d'évaluation des conséquences de l'abandon du projet, requête motivée par le fait que « *la contribution était bien entendu conditionnée par le fait que la mise à grand gabarit de la liaison Mer-du-Nord / Mer Méditerranée se poursuivrait dans la foulée* ».

La CNR a alors exigé le versement des trois dernières annuités, soit 1 073 880,15 € (7 044 192 F). Et la Chambre Régionale des Comptes d'Alsace a demandé au Préfet⁷⁹ d'inscrire d'office ces lignes aux budgets primitifs des collectivités concernées. Ce qui fut fait, le Préfet rejetant la demande de recours gracieux introduite. La CNR ayant par ailleurs refusé la proposition d'étalement de la dette, l'article 1^{er} de l'arrêté préfectoral n° 003190 du 6 novembre 2000 portant mandatement d'office stipule que « *la somme de 7.044.192 F (sept millions quarante quatre mille cents quatre vingt douze francs), soit 1.073.880,14 €, est mandatée d'office au budget 2000 du SIZIRM au profit de la Compagnie Nationale du Rhône.* »

Un recours pour excès de pouvoir⁸⁰ a été introduit par le syndicat devant le Tribunal administratif de Strasbourg. Par ordonnance du 29 décembre 2000, ce dernier a rejeté coup sur coup la demande de sursis à exécution et la demande de suspension du mandatement d'office.

Suite à ces décisions, et conformément aux délibérations du Comité d'Administration, de nouveaux recours ont été introduits le 19 janvier 2001 :

- recours en référé devant le Tribunal Administratif de Strasbourg contre l'arrêté du Préfet du Haut Rhin du 16 novembre 2000 portant mandatement d'office
- recours devant la Cour Administrative d'Appel de Nancy contre l'ordonnance du Tribunal Administratif de Strasbourg du 29 décembre 2000 rejetant le sursis à exécution

Le 15 mars 2001, le Tribunal Administratif de Strasbourg a suspendu l'arrêté préfectoral du 6 novembre 2000 portant mandatement d'office et a condamné la CNR à verser au SIZIRM la somme de 762,25 euros (5 000 francs).

Le 29 juin 2001, le Conseil d'Etat a rejeté la requête de la CNR demandant l'annulation de cette décision et condamné la CNR à verser au SIZIRM la somme de 2 286,74 euros (15 000 francs).

Enfin, le jugement du 8 juin 2001 a acté :

- l'annulation de l'arrêté préfectoral du 14 juin 2000 (inscription d'office)
- l'annulation de la décision préfectorale du 28 août 2000 (rejet du recours gracieux)
- l'annulation de l'arrêté préfectoral du 6 novembre 2000 (mandatement d'office)
- la condamnation de l'Etat à verser au SIZIRM la somme de 1 524,49 euros (10 000 francs)

S'agissant des sommes déjà versées, le Conseil d'Etat a rendu le 11 juin 2001, une ordonnance attribuant au Tribunal Administratif de Strasbourg le jugement de la requête en indemnisation pour les sommes déjà versées à la CNR soit 715 920,10 euros (4 696 128 francs).

Le Tribunal Administratif de Strasbourg lors de son délibéré du 27 juin 2003⁸¹ a rendu un "jugement de Salomon". Les travaux ayant bien été réalisés, il convenait que les collectivités participent, comme attendu, aux coûts de ces derniers. Néanmoins, l'abandon du passage à grand gabarit diminuant grandement l'intérêt de ces 15 kilomètres, il était normal que les collectivités ne supportent pas toute la charge prévue initialement. L'Etat a donc été, s'agissant du SIZIRM et au delà des dommages, condamné à verser 50 % des sommes versées avec intérêts.

Le préjudice subi par le SIZIRM a donc été évalué à 357 960,05 € (soit 2 348 064 F), avec intérêts au taux légaux, l'Etat étant par ailleurs condamné à verser au syndicat la somme de 3000 € (soit 19 679 F).

Sans compter les intérêts de la somme, le SIZIRM aura perçu en indemnité (Etat et CNR) 7 573,47 € soit environ 50 000 francs.

⁷⁹ avis du 24 mai 2000

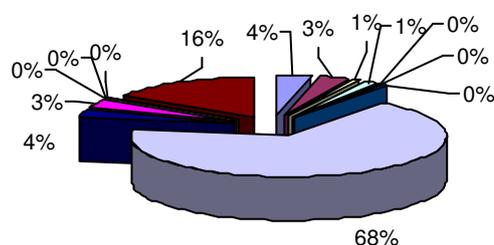
⁸⁰ en date du 25 octobre 2000

⁸¹ lu en séance publique le 5 septembre 2003

Il est intéressant de noter enfin que la mission interministérielle Villain, consciente des risques de contentieux précédemment évoqués suggérait que « l'Etat pourrait conclure avec les collectivités locales intéressées un arrangement, où l'engagement de parfaire [le tronçon Niffer-Mulhouse] serait équilibré par un renoncement à tout recours. »⁸² Il ne m'a toutefois pas été possible de savoir si cette solution avait effectivement ou non été proposée aux collectivités alsaciennes.

La reconstitution du plan de financement définitif de l'opération est d'autant plus complexe que le document du Conseil d'Etat relatif aux contentieux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace, du Conseil général du Haut Rhin, du Conseil régional d'Alsace et de la commune de Morschwiller-le-Bas (cf. infra) mentionne que le coût total est évalué à 69 059 404,81 € (soit 453 millions de francs), soit un différentiel de plus de 13 millions d'euros avec le coût total évoqué par la note du Ministère des Transports de janvier 2000. Ce différentiel a été par défaut imputé à l'Etat.

La participation de l'Etat au financement du bief aval de Niffer se monte donc à plus de 90 %, puisque le graphique ci-après ne recense que les cinq contentieux portés à ma connaissance et ne prend pas en compte les intérêts. Par ailleurs, au delà de cette prise en charge directe des travaux, l'Etat a versé, a minima, 15 795,92 € d'indemnités (soit 103 614,44 F).



- | | |
|--|---|
| ■ Conseil Régional d'Alsace | ■ Conseil Général du Haut Rhin |
| □ SIZIRM | □ Chambres de Commerce et d'Industrie |
| ■ SIVOM du bassin potassique | ■ Ports |
| ■ Communes de l'agglomération mulhousienne | ■ Etat |
| ■ Etat (remboursement Conseil Régional d'Alsace) | ■ Etat (remboursement Conseil Général du Haut Rhin) |
| ■ Etat (remboursement SIZIRM) | ■ Etat (remboursement CCI de Colmar) |
| ■ Etat (remboursement commune de Morschwiller) | ■ Etat (différentiel entre les coûts totaux) |

Source : MAV

1.2. Description

Après avoir été au gabarit Freycinet (accessible au bateau de 350 tonnes) jusqu'en 1965, puis au grand gabarit classe IV (accessible au bateau de 1350 tonnes), c'est en 1995 que le canal Niffer-Mulhouse a été mis au grand gabarit, classe Vb⁸³, en tant que première section du canal Rhin-Rhône. La navigation et le croisement d'unités fluviales de 2 500 tonnes, pour les automoteurs et de 4 400 tonnes, pour les convois poussés, y sont donc possibles.

Il constitue donc l'extrémité rhénane de la liaison fluviale Saône-Rhin et permet aux bateaux de grand gabarit (185 mètres de longueur, 11,40 mètres de largeur, enfoncement de 4 mètres) de desservir le port de Mulhouse-Ile Napoléon, grâce à l'adaptation de certains ouvrages et à la création d'ouvrages nouveaux supprimant les obstacles de l'ancien canal⁸⁴.

⁸² cf. Bibliographie, document 305, page 61

⁸³ classification adoptée par le Conseil Européen des Ministres des Transports en 1992, cf. annexe 1, pages 2 et 3

⁸⁴ cf. annexe 8, pages 1 et 2

Une nouvelle écluse à grand gabarit de 190 mètres de longueur utile, 12 mètres de largeur et 5,25 mètres de mouillage a été réalisée à Niffer, avec son canal de raccordement. Elle permet de franchir le dénivelé de 5 mètres entre le grand canal d'Alsace et le bief de Niffer.

L'ancienne écluse de Kemps a été conservée et automatisée (elle est commandée depuis l'écluse de Niffer). Par ailleurs, dans le cadre d'un accord franco helvétique, elle a été rénovée et prolongée (à 190 m pour celle au petit sas). Elle est affectée aux bateaux de commerce de petite longueur et de plaisance.

Le canal de Huningue, de Niffer au port de Mulhouse, a été recalibré principalement dans les courbes (approfondissement et élargissement) et a reçu une nouvelle étanchéité.

Les normes de la classe Vb relatives au tirant d'air préconisent la valeur de 7 mètres pour permettre le transport de trois couches de conteneurs (soit une hauteur totale de 8,10 mètres, avec la marge de sécurité). Néanmoins, la CNR avait fait le choix d'effectuer les travaux sur le tracé avec un tirant d'air de 6,50 mètres, en raison des difficultés identifiées pour un certain nombre d'ouvrages, dont les ponts de la traversée de Mulhouse⁸⁵.

Trois ponts ont été construits : deux pour rétablir la RD 468 qui franchit le bief de raccordement, un pour rétablir la RD 108. Trois ponts ont été surélevés pour augmenter le tirant d'air : le pont de Petit Landau, le pont SNCF de la ligne Mulhouse – Chalampé et le pont de la RD 201.

Le port de Mulhouse a été adapté : le passage étroit sous le pont de la RD 201 a été supprimé. Les quais, sur une longueur de 1 100 mètres, peuvent recevoir des bateaux à 4 mètres d'enfoncement. Un cercle de virement, d'un rayon de 120 mètres permet aux bateaux de faire demi-tour pour repartir vers le Rhin.

1.3. Impacts et mesures compensatoires

1.3.1. Incidences sur le milieu physique

Le tracé du canal de Niffer à Mulhouse traverse les champs captants du syndicat intercommunal à vocation multiple du bassin potassique et de la ville de Mulhouse : il a donc été étanché, par revêtement bitumeux de surface, pour éviter toute infiltration de ses eaux dans la nappe phréatique.

Une station de pompage permet, aux heures creuses, de fournir la consommation d'eau de la nouvelle écluse, en transvasant l'eau du Rhin vers le canal de Niffer à Mulhouse, ce qui a pour effet de compenser l'écoulement de l'eau vers le Rhin lors des éclusages. Cette station fournit aussi les débits pour les besoins des tiers, notamment ceux demandés par le conseil général du Haut-Rhin pour soutenir les étiages de l'III à Mulhouse. Ce dispositif n'entraîne néanmoins pas de transfert d'eau du Rhin. *« En effet, un modèle de diffusion a montré que, compte-tenu de la longueur du premier bief Alsacien (Niffer), les eaux du Rhin n'atteindraient pas l'écluse amont (Brunstatt) [puisqu'il] s'agit en fait, non d'un transfert d'eau mais d'une oscillation en masse du système entre jour et nuit, sur une distance qui intéresse moins d'un kilomètre du canal. »*⁸⁶

Les travaux ont dégagé un volume de plus de 3 millions de m³ de matériaux. Ils ont été pour partie intégrés dans les ouvrages, pour partie utilisés pour remblayer d'anciennes gravières, et pour partie commercialisés.

Des dépôts de vase provenant de la décantation des eaux du Rhin recouvraient le fond du canal. Ils ont fait l'objet d'analyses chimiques pour détecter la présence éventuelle de corps toxiques. Les matériaux pollués ont alors été stockés dans des bassins creusés et étanchés avec une membrane de synthèse, avant d'être mis en dépôt en décharge classée. Les matériaux propres ont été stockés provisoirement, avant d'être réutilisés pour les plantations⁸⁷.

⁸⁵ Onze ponts étaient concernés sur cette seconde portion du tracé du versant alsacien allant de Mulhouse à Brunstatt (bief de Niffer amont : centres urbains de Riedisheim et de Mulhouse - 4,5 kilomètres puis zone périurbaine de Brunstatt – 2 kilomètres).

⁸⁶ cf. Bibliographie, document 185, page 8

⁸⁷ Apport organique aux zones végétalisées constamment hors d'eau

1.3.2. Incidences sur le milieu naturel

Ces ouvrages étaient présentés en 1996 par la CNR comme un bon exemple des techniques d'insertion dans l'environnement qu'elle se proposait d'utiliser sur l'ensemble du tracé (les détracteurs, eux, faisant état des surcoûts environnementaux de ce "tronçon vitrine").

1.3.2.1. Caractéristiques de l'infrastructure

Des précautions ont été prises lors de la vidange du canal pour éviter le relargage des métaux lourds et autres polluants fixés sur les boues. Des pêches de sauvetage ont, par ailleurs, été effectuées.

La réalisation de l'étanchéité de surface, si elle ne s'était pas accompagnée de dispositions particulières, évoquées au paragraphe II.1.3.2.3 ci-après, aurait comme pour le canal pré-existant annulé toute possibilité de développement floristique et faunistique, d'autant que le batillage allait nécessairement augmenter avec le passage à grand gabarit.

1.3.2.2. Caractéristiques de son environnement terrestre

Bien que la forêt de la Hardt borde le canal, la végétation touchée par les travaux ne présentait pas d'espèce rare ou particulière. Elle était constituée principalement d'une frange colonisatrice de robiniers et de saules, facilement reconstituable.

4 800 m² de surface forestière étaient néanmoins compris dans l'emprise des travaux, au niveau de la boucle de Hombourg.

1.3.2.3. Aménagements mis en place

Dans leur document d'information de mai 1996⁸⁸, la CNR et la SORELIF précisent les modalités générales d'aménagement des secteurs ruraux.

« Dans le cas le plus fréquent, sans contrainte particulière d'emprise ou d'ouvrage, le profil en travers de la berge comprendra (du plan d'eau vers la limite de l'emprise) :

- ? une protection anti-batillage par enrochements ou par des techniques biologiques ;
- ? une zone de faible profondeur avec végétation aquatique ou semi-aquatique (dont la largeur sera au minimum de 4 m) ;
- ? la reconstitution de la ripisylve (largeur en général de 6 m) ;
- ? un chemin piétonnier ou une piste cyclable ; au-delà du chemin, l'aménagement dépendra de l'usage potentiel des terrains, examiné au cas par cas.

[...] Globalement, sur au moins 20 % de la longueur des berges aménagées, des milieux rivulaires (platis ...) et insulaires diversifiés seront réalisés. Les 80 % restants seront constitués de berges naturelles dont la ripisylve sera, si nécessaire, complétée de plantations d'arbres et d'arbustes indigènes adaptés, ou de berges protégées au moyen d'enrochements ou de techniques biologiques.

[...] Afin de favoriser l'accès à un nouvel équilibre des populations animales, leurs habitats seront préservés ou reconstitués : îles, zones humides, plans d'eau, ripisylve ... »⁸⁹

Ces mesures générales ont été déclinées, au niveau local, comme exposé ci-après.

Plus de 80 % de la longueur des berges du nouveau canal, bien qu'étanchées, étant végétalisables, des plantations ont eu lieu au printemps 1996, avec le concours de l'Office National des Forêts (ONF). L'aménagement paysager du bief a nécessité 750 arbres de grande taille, 2 700 arbustes et 74 200 plants.

L'ancien canal offrait très peu de ressources pour la faune et la flore. En effet, les berges stériles interdisaient tout développement végétal, et par voie de conséquence, poissons et oiseaux ne trouvaient pas de milieux propres à les accueillir.

⁸⁸ cf. Bibliographie, document 232

⁸⁹ cf. annexe 8, page 3

Les berges végétalisées du nouveau canal ont fait l'objet d'aménagements soignés afin de favoriser le développement de la faune et de la flore : frayères à poissons, roselières, bassins écologiques, bassins de pêche, habitats particuliers (pour martins-pêcheurs, hirondelles des rivages, sternes ...). Ces zones, créées le long du canal et en communication avec celui-ci sont protégées du batillage par l'interposition d'un cordon d'enrochement et d'un cordon végétal constitué essentiellement d'hélophytes.

Le long du canal, on compte donc 4 étangs (sortes de bras secondaires du canal) et 21 roselières et frayères, ainsi que plusieurs kilomètres de berges pourvues de fossés-roselières. La surface totale de ces espaces est de 13 hectares et tous ces milieux ont été plantés de végétaux aquatiques (110 000 plants).

Par ailleurs, des passages à animaux, de pente moindre, ont été réalisés à destination de la grande faune sauvage.

1.3.3. Incidences sur le milieu humain

Certains travaux (mise en place du revêtement étanche, adaptation des quais et réalisation du cercle de virement) ont nécessité la mise à sec de l'ancien canal et donc l'interruption momentanée⁹⁰ de l'activité du port (chômage de la voie navigable).

L'aménagement des rives comporte une piste cyclable sur berge, des zones d'accueil, des bassins de pêche.

Par ailleurs, une attention particulière a été portée lors des plantations pour veiller à l'intégration paysagère de la voie d'eau à la forêt.

Les bords de l'écluse de Niffer ont été aménagés afin de favoriser l'accueil du public, la visite des ouvrages et la promenade.

1.4. Accueil du projet

Il n'y a pas eu, à la différence de ce qui se passait dans le Doubs, de grande opposition locale au projet, notamment parce que le canal existait déjà et ne présentait pas d'intérêt particulier. Il faut souligner au contraire une adhésion du monde économique et la participation active des collectivités locales, du Conseil Général et du Conseil Régional.

Si des associations, à l'image d'*Alsace Nature*, étaient mobilisées, c'était pour s'opposer au projet dans son ensemble puisque « *le tronçon Niffer-Mulhouse ne peut en aucun cas préfigurer ce que devrait être le projet dans la vallée du Doubs et dans le Sundgau* » comme le Groupe Sectoriel de Mulhouse le précisait dans le bulletin *Alsace Nature infos* n° 26, paru à l'automne 1996⁹¹.

La CNR ou la CCI ont organisé, dès 1996, des 'croisières journalistiques' pour montrer les aménagements écologiques du 'tronçon vitrine', afin de convaincre les collectivités qu'il était possible de « *recréer des milieux les plus naturels possibles mais diversifiés, en modulant la configuration et la végétalisation terrestre et aquatiques selon les sites* »⁹².

Les-dites croisières allaient de pair avec une mobilisation des membres d'*Alsace Nature*, soucieux d'insister sur les différences entre le tronçon déjà réalisé et les milieux concernés par la majeure partie du tracé du 'Grand canal'.

⁹⁰ 4 mois

⁹¹ Source : <http://www.alsace.nature.free.fr>

⁹² cf. Bibliographie, document 198, page 6 - citation reprise de *Liaison Saône – Rhin ; aménagement du bief aval de Niffer aval : dispositions prises pour l'insertion dans l'environnement ; dossier complet à usage technique* (CNR, 1996)