



REMISE EN NAVIGATION DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN

LA FORCE D'UN TOUT

ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

Comité de pilotage n°2

29.09.2022

Espace Ried Brun - Muntzenheim

La Région
Grand Est

La Région Grand Est (RGE) est pilote
de ce projet relancé en 2021

Pourquoi
il faut conserver en l'état ce canal renaturé

et

ne pas le rouvrir à la navigation de plaisance

Par : Le Chaudron des alternatives, l'association Porte du Ried Nature, l'association Wittisheim Vies & Nature

Les 3 objectifs affichés par la RGE :

1. Préserver voire améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux
2. Assurer la remise en navigation du canal entre Artzenheim et Friesenheim
3. Développer et concilier les activités fluviales

Notre décryptage démontre des objectifs prioritaires :

1. Remettre en navigation le canal pour développer un tourisme fluvial
2. Recharger la nappe phréatique qui sert essentiellement à une agriculture productiviste et polluante de la nappe (1^{er} pilier de la PAC)
3. Préserver la biodiversité

Les 2 premiers sont prioritaires et entrent en contradiction avec le 3e

Entre Artzenheim(68) et
Friesenheim(67)

Tronçon du canal de **24 km**

11 biefs et écluses

Traverse la morne plaine céréalière

Cordon-oasis et ultime refuge
de biodiversité

C'est un corridor de la Trame verte
et bleue (le C194)

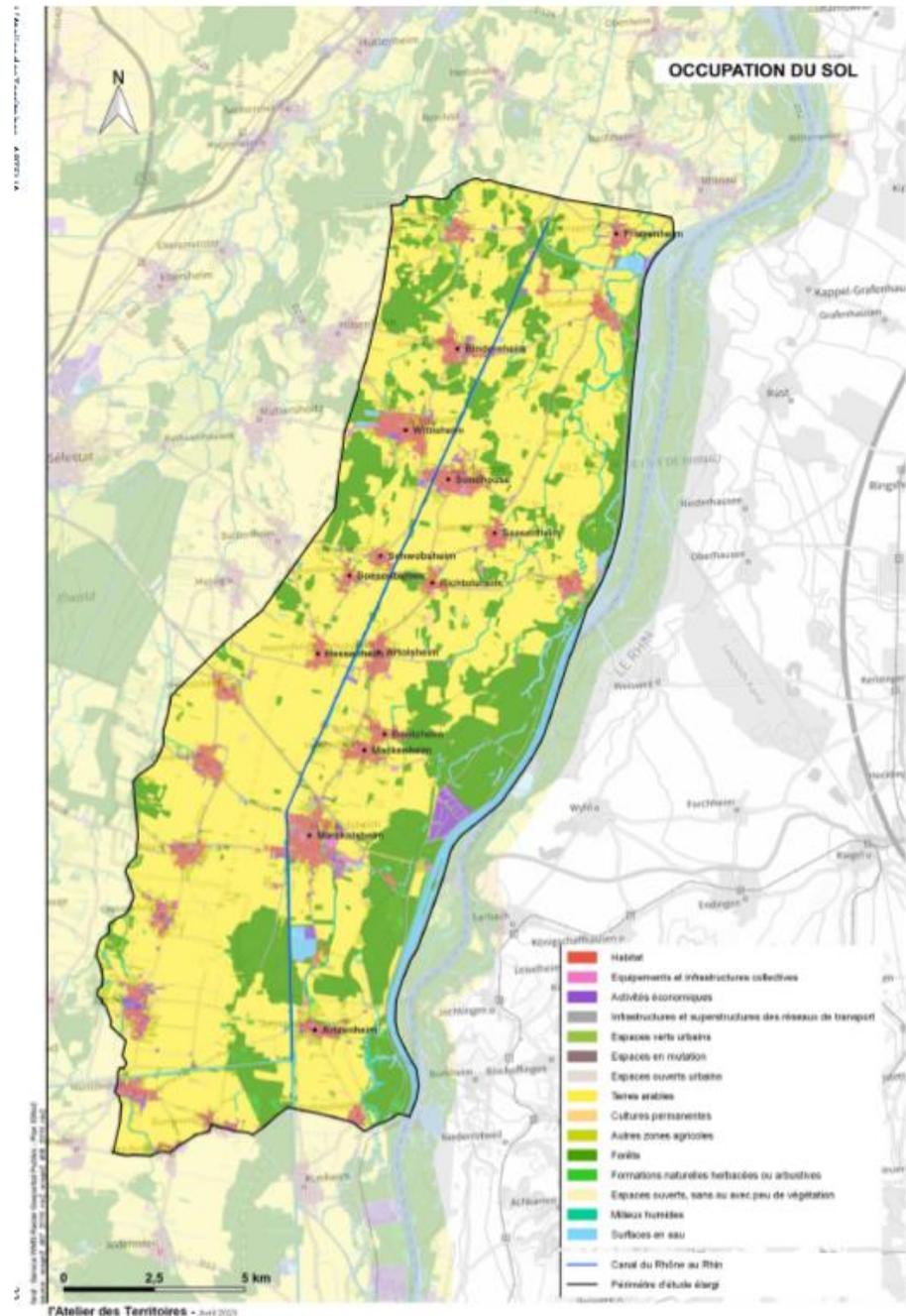


Image de la navigation de plaisance sur le canal du Rhône au Rhin



Section navigable au sud de Strasbourg : port de Boofzheim



Cours d'eau hybride : Canal, ou ruisseau, ou rivière canalisée ?
Etat actuel du tronçon du canal au nord de Marckolsheim



Ce canal abandonné depuis 60 ans
par la navigation commerciale
est devenu une oasis de nature
dans la plaine (au sud de Marckolsheim)



Quelques images du canal témoignent de la beauté des lieux



Pour imperméabiliser la digue ouest , on creusera une tranchée sous la piste cyclable



Sur les 2 rives on élaguera, sur la rive Est
on enfoncera un rideau de palplanches



Il est prévu de draguer les fonds en phase 2

Les embâcles qui seront «nettoyés» : Frayères à poissons, protectrices contre la prédation des cormorans, perchoirs pour les Martin pêcheurs, elles génèrent utilement des courants qui modifient les écosystèmes



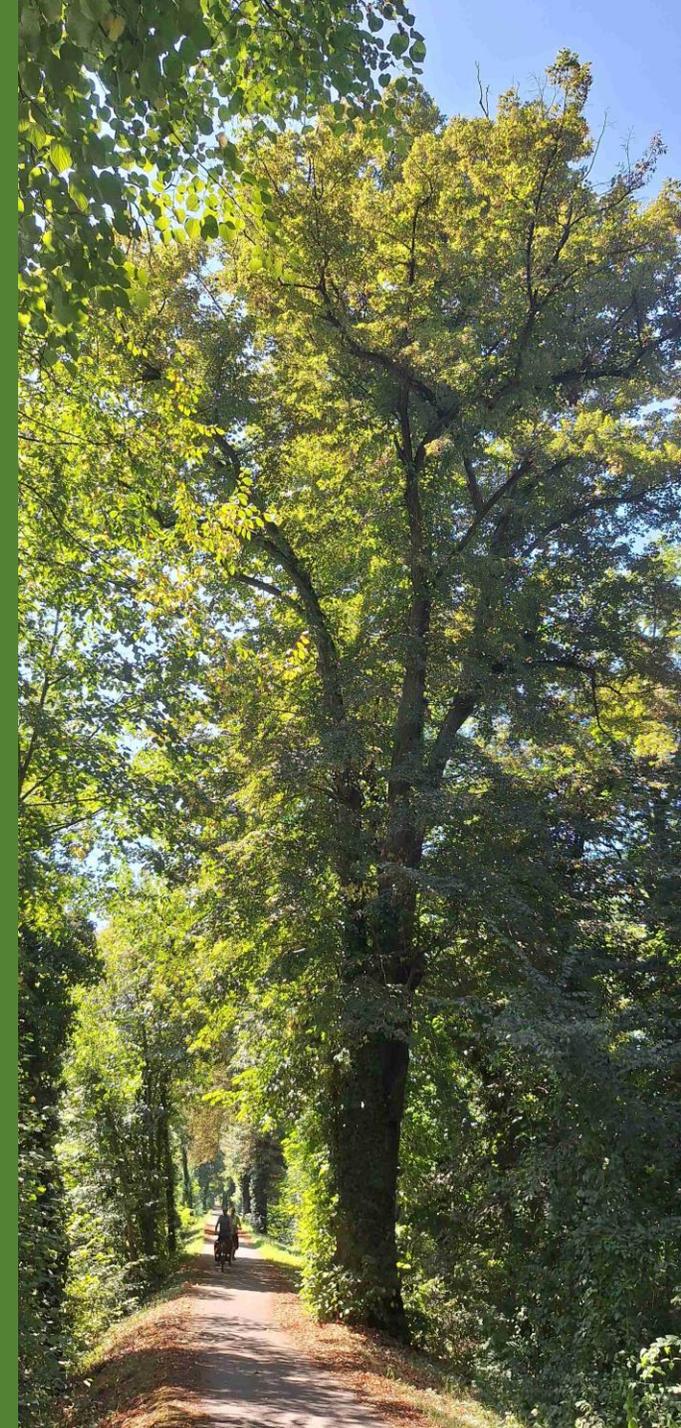


100.000 cyclistes/an dont 60 % étrangers



Alignement
d'arbres remarquables
le long de la
piste cyclable

(Euro-véloroute 15 ouverte
en 2010)



A narrow stream flows through a dense forest. The water is calm, reflecting the surrounding greenery and the sky. The trees are lush and green, with many branches overhanging the water. The scene is peaceful and refreshing.

Les arbres font un tunnel rafraichissant l'onde en été (maintien des constantes de l'écosystème). Ces branches seront élaguées

Les allées d'arbres et **alignements d'arbres** qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un **patrimoine culturel** et une **source d'aménités**, en plus de leur **rôle pour la préservation de la biodiversité** et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique.

(Article L-350-3 du code de l' Environnement)

Pourquoi ce projet ?

La Région GE reprend les idées développées par les
Voies Navigables de France (VNF)

Un vieux projet d'un autre temps

8 portes d'écluses /11 ont été refaites puis abandonnées en 2000 faute de financement



L'ambition nationale de VNF : Développer le tourisme fluvestre (fluvial-terrestre)

Ici canal du Rhône au Rhin (tronçon navigable Mulhouse-Belfort)

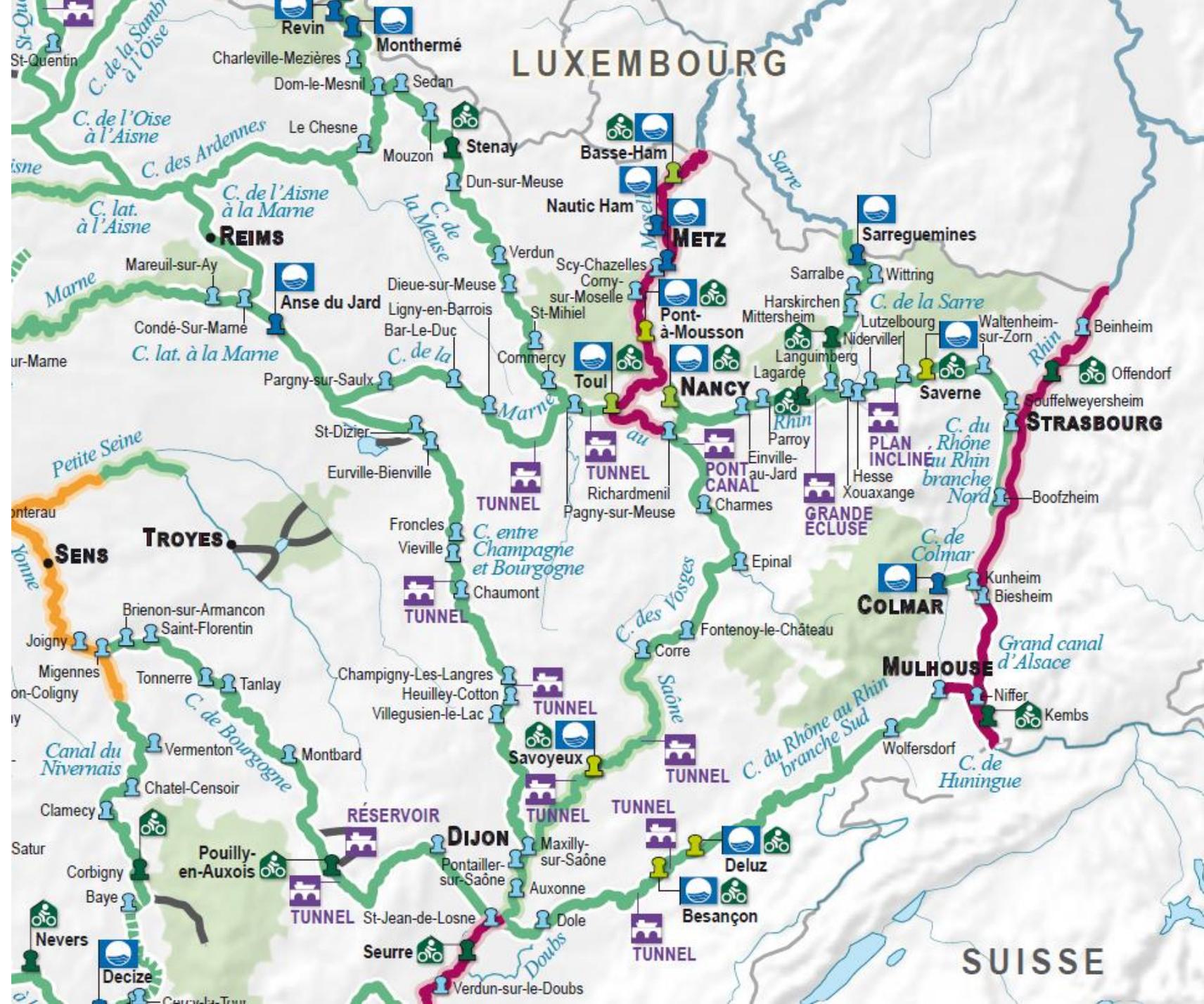
Rhétorique du *Contrat d'Objectifs et de Performance de VNF (2021)*

- Le fluvial au cœur de la **transition écologique**
- VNF un opérateur de la **planification écologique** dans le secteur fluvial navigable
- Agir **durablement** sur le cadre de vie
- Un **tourisme durable**

VNF exerce un lobbying puissant.

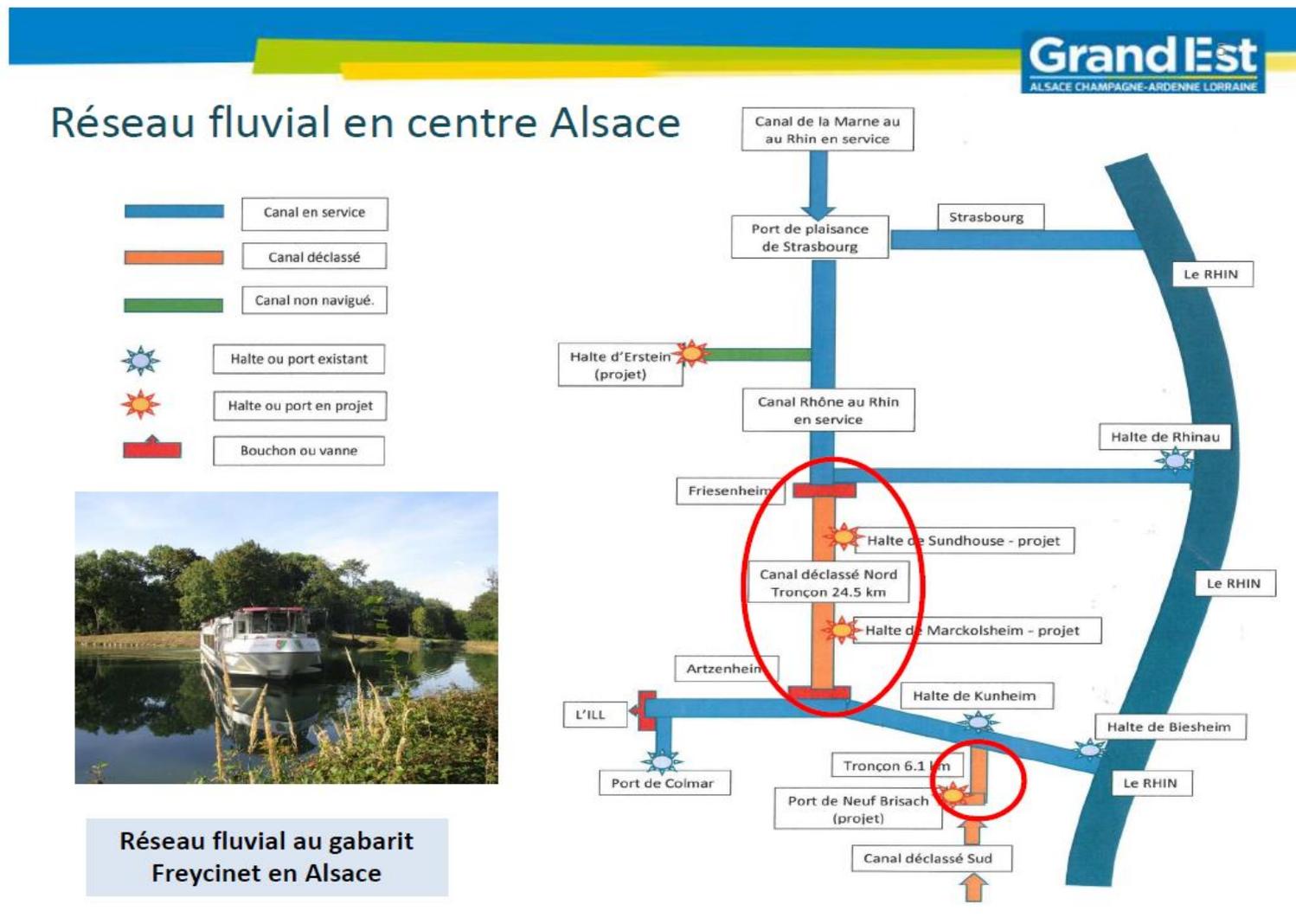
Comparez le site de VNF et celui du Cyclotourisme par exemple

Le réseau des canaux dans le Grand-Est



Ouvrir ce maillon pour rejoindre Colmar qui est dans une impasse fluviale ?

!!! On peut déjà joindre Colmar de Strasbourg par le Rhin !!! *



*L'avis des plaisanciers :

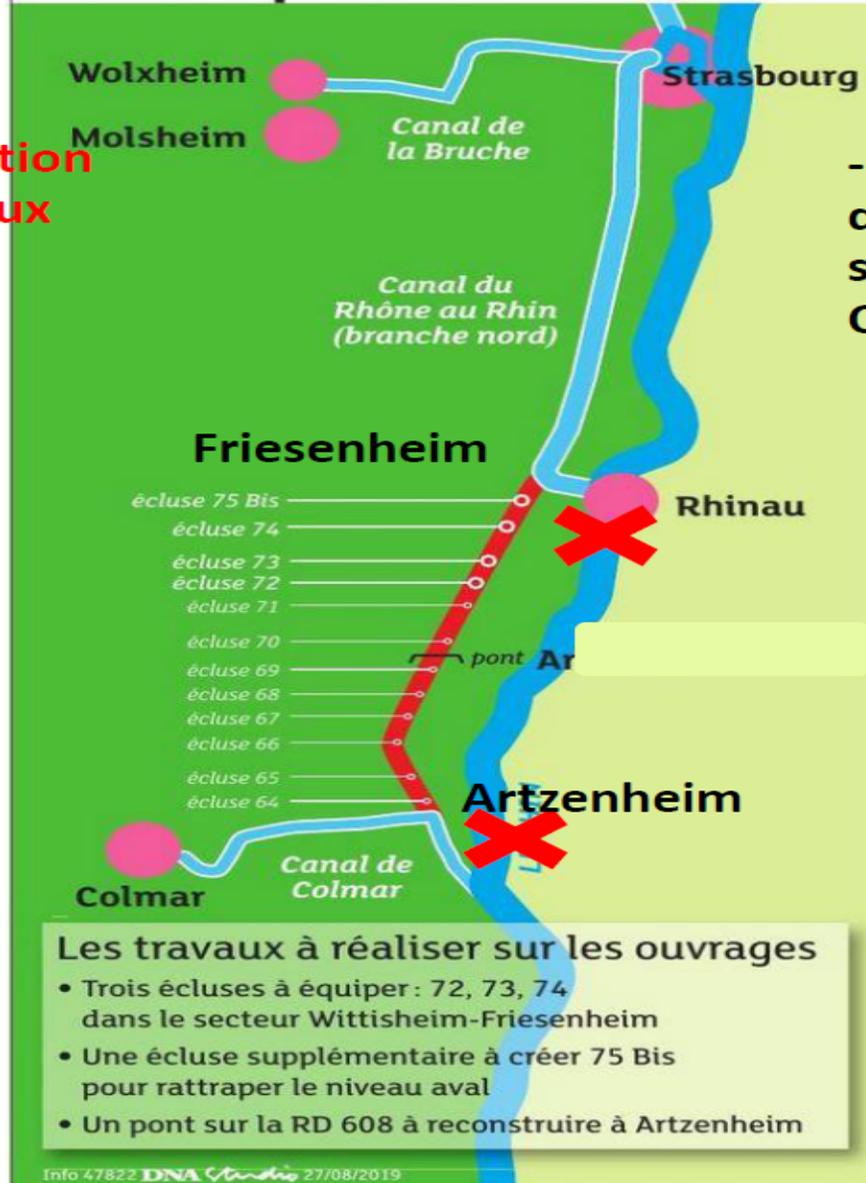
Quand on voit la carte on peut se dire, il n'y a qu'à passer par le RHIN !

Mais le Rhin a un règlement très contraignant et la navigation est interdite pour de nombreux bateaux

- Les bateaux de location sont interdits sur le Rhin
- Les bateaux de la base Le Boat de BOOFSHEIM ne peuvent y naviguer
- Les bateaux doivent avoir du matériel de sécurité supplémentaire
- Certains bateaux n'ont de moteurs assez puissants pour naviguer sur le Rhin

Pour certains bateaux c'est dangereux de naviguer sur le RHIN, bateaux de commerce, très grandes écluses...

Le canal du Rhône au Rhin avec sa partie déclassée



- Pour conduire un bateau de 15 m et plus il faut un permis de conduire spécifique au Rhin : la Patente du Rhin

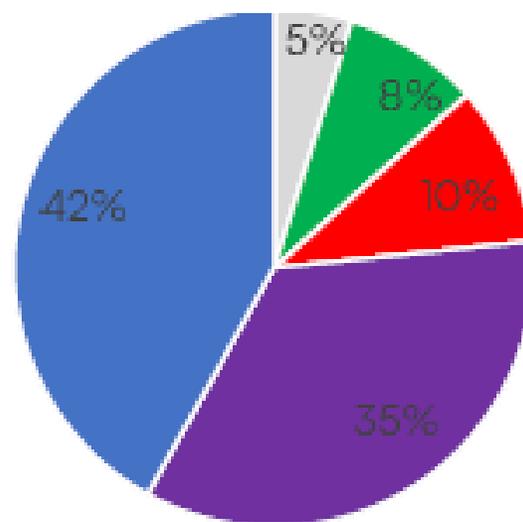
- Les bateaux de 20 m et plus doivent avoir une carte grise spécifique au Rhin : le Certificat de Visite du Rhin

- Les bateaux de 20 m et plus doivent avoir l'AIS à bord (Automatic Identification System)

Pour beaucoup de bateaux la navigation Nord Sud s'arrête à Rhinau

Un projet à 46,6 M€ HT (2020)

Investissement



■ Etat ■ EPCI ■ CeA ■ Europe ■ RGE

La CEA finance à hauteur de 10% le projet

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 Marckol- sheim	CC Canton Erstein									
TN	Phase I 2023-24	k€	5 000			5 000	1 330								11 330
		%	44,1%			44,1%	11,7%								100,0%
	Phase II 2025-28	k€	0	11 190	2 259	?	14 534	3 330	1 187	1 781	356	317	317	3 957	35 270
	%	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.



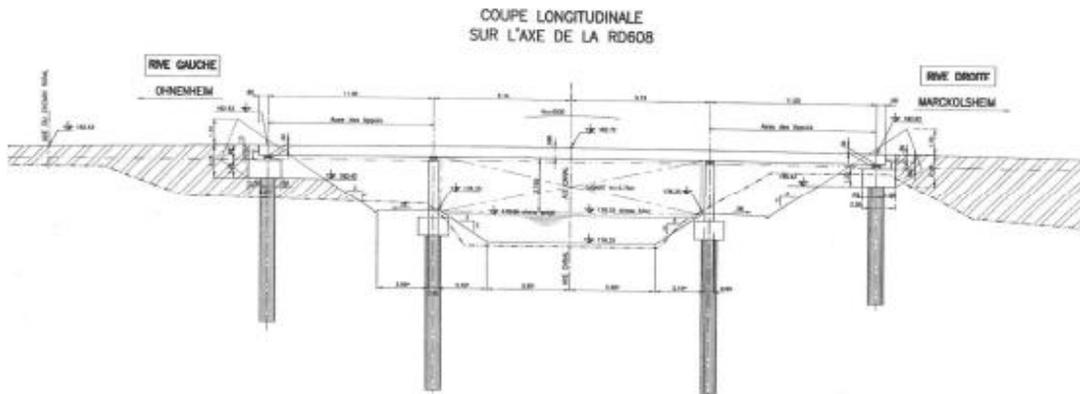
UNION EUROPÉENNE
Fonds européen agricole pour
le développement rural :
l'Europe investit dans les
zones rurales

La Région
Grand Est

La CeA va financer pour 2m€ un nouveau pont pour laisser passer les bateaux.
Réalisation prévue en phase 2... inutile en cas de non remise en navigation...

4) TRAVAUX 1ÈRE TRANCHE - RECONSTRUCTION DU PONT DE LA RD608 (CEA)

- Pont RD608 à reconstruire, sous maîtrise d'ouvrage CEA

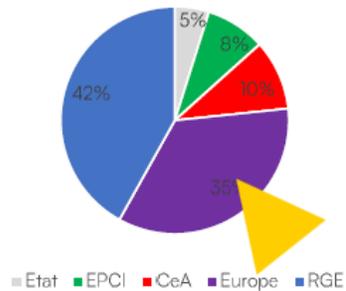


L'Europe contribue pour 34% au projet dont 41% par le FEADER lors de la phase 1

(Cotech Septembre 2024)

D. PLAN DE FINANCEMENT

Investissement



		FEADER	FEDER	Etat CPER	Post Fes -senheim	RGE	CeA	EPCI					TOTAL EPCI	TOTAL
								CA	EM Strasbourg	CC Alsace Rhin Brisach	CC Ried Marckolsheim	CC Canton Erstein		
Phase I 2023-24	k€	5 000				7 100								12 100
	%	41,3%				58,7%								100,0%
Phase II 2025-29	k€	0	11 190	2 259	?	12 434	4 660	1 187	1 781	356	317	317	3 957	34 500
	%	0,0%	32,4%	6,5%		36,0%	13,5%	3,4%	5,2%	1,0%	0,9%	0,9%	11,5%	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 :

- 1 seul cofinanceur = FEADER

Financement phase II :

- Cofinanceurs: FEDER (sur 2 programmes?), EPCI, CeA? (+pont), Etat? (non retenu CPER mobilités)
- Contractualisation du plan de financement début 2025 : [convention de cofinancement](#)
- 10 M€ de travaux par an en 2027, 2028, 2029 (début des cofinancements à partir de 2025-2026)

Nous contestons :

L'utilisation inappropriée du FEADER

et

L'instrumentalisation du FEADER et du FEDER dans le but de sectionner un projet unique en plusieurs phases

Le FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural

Ses objectifs :

Contribuer à la réalisation des objectifs suivants :

- > **Garantir la gestion durable des ressources naturelles** et la mise en œuvre efficace des mesures visant à lutter contre le changement climatique
- > **Assurer un développement territorial équilibré des zones rurales** à travers l'UE, notamment en créant et en maintenant des emplois

Ses Priorités :

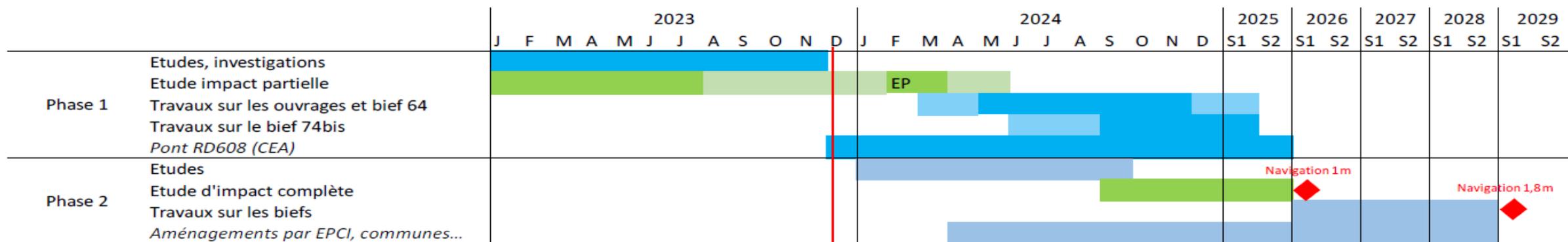
Soutenir les actions visant :

- > **A restaurer, préserver et renforcer les écosystèmes** liés à l'agriculture et à la foresterie
- > Promouvoir l'utilisation efficace des ressources et la transition vers une économie à faibles émissions de CO2
- > Promouvoir l'inclusion sociale, la réduction de la pauvreté et le développement économique dans les zones rurales

Un FEADER qualifié de « reliquat » à utiliser....

2. PLANNING GENERAL ET FINANCEMENT

Planning général



Phase I (2023-24) :

- **Planning très contraint (fin 2024)** pour saisir l'opportunité des 5 M€ du cofinancement reliquats FEADER
- Pas de remise en navigation possible à l'issue de l'étude d'impact partielle

Phase II (2025-28) :

- Planning régulier et étalé jusque fin 2028
- Remise en navigation progressive :
 - Été 2026 : ouverture à la navigation avec un mouillage réduit (environ 1 m)
 - Été 2029 : ouverture à la navigation avec le mouillage définitif (1,80 m)
- Aménagements réalisés progressivement sur tout l'itinéraire



Le projet est sectionné en 2 phases grâce aux recours successifs des fonds européens du FEADER (5M€) puis du FEDER (11,2M€).

Le dossier d'enquête environnementale est biaisé car sectionné : la 1^{ère} phase est peu impactante et partielle mais engage le projet à hauteur de 25 % de son financement.

Selon le dossier présenté par la RGE :

Le dossier porte de manière détaillée sur les travaux de la phase 1, tout en abordant les travaux de la phase 2 de manière forcément moins précise. Bien que **cette phase 1** n'active aucune procédure réglementaire, elle **fait l'objet d'une étude d'impact partielle** dans la perspective d'une intégration ultérieure de la phase 2 qui activera certaines rubriques (notamment celles liées au dragage des sédiments, et à la recharge de nappe).

Une nouvelle étude d'impact sera réalisée, préalablement à la mise en œuvre de la phase 2.

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

1. augmenter la recharge de nappe
2. Développer le réseau de trames vertes et bleues le long du canal.

(Présentation du projet , dossier de l'enquête publique)

INCOHÉRENCES

Ouvrir une route fluviale sur un corridor de la *Trame verte et bleue* est un non sens et une régression environnementale.

Pourquoi ?

Car la RGE a justement dans ses prérogatives et missions de développer et rendre fonctionnelles les *Trames vertes et bleues*. Or la RGE procède à l'inverse : elle affirme dans sa communication verbale que le projet de réouverture du canal améliorera encore les atouts du canal et de cette trame...

Mais jamais cette intention et promesse n'est confirmée dans la documentation écrite concernant le projet.

En 2010 l'ouverture de la piste cyclable a déjà détruit sans compensation 13 ha de ripisylve.

L'alimentation en eau du canal

Le débit d'eau d'entrée est réglementé par des droits d'eau accordés par EDF.

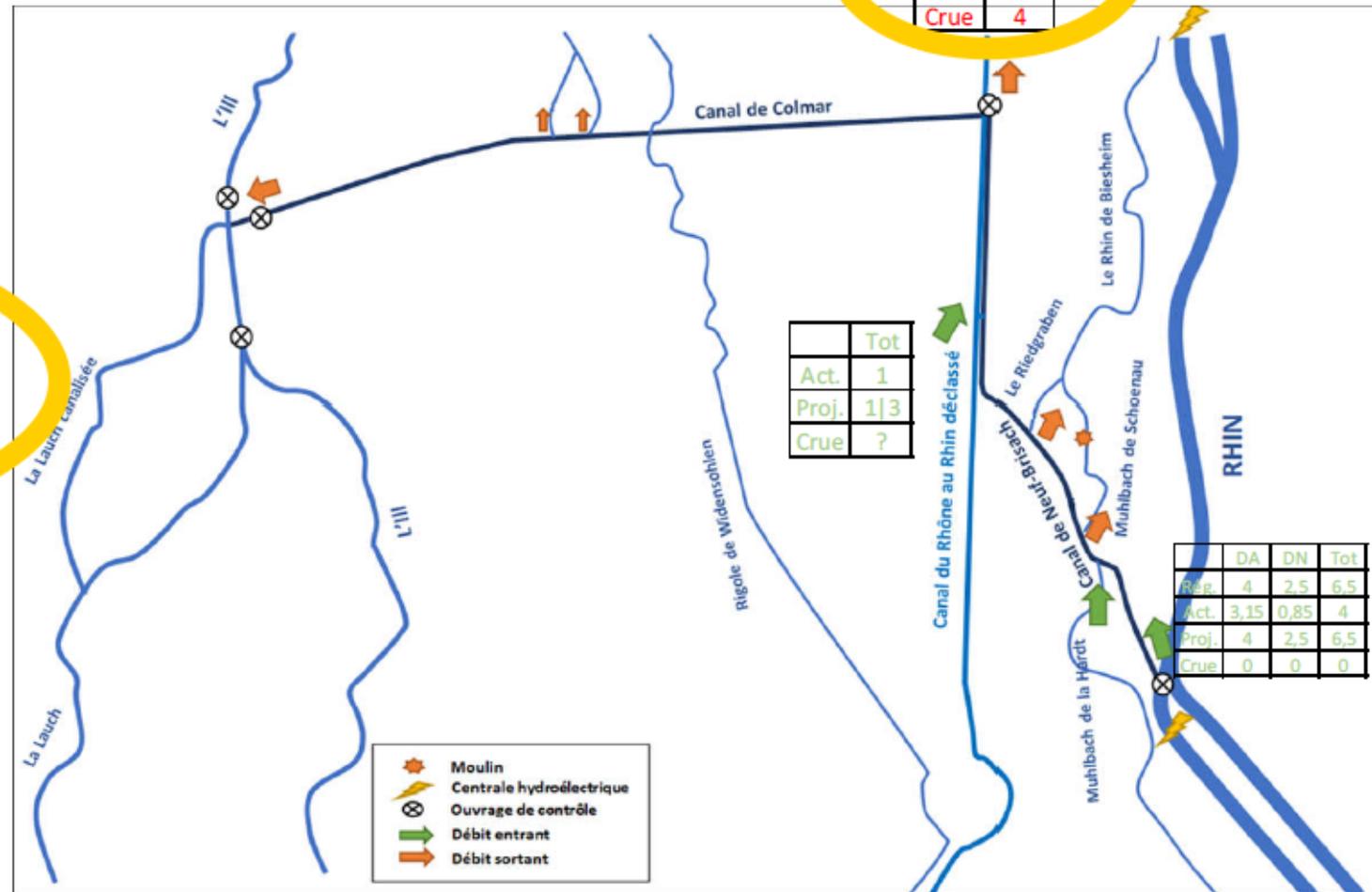
L'eau provient du Rhin canalisé.

La prise d'eau à Volgelsheim alimente principalement ce tronçon du canal et l'Ill, via le canal de Colmar.

AVANCEMENT DES ÉTUDES TRONÇON NORD: ARTZENHEIM <-> FRIESENHEIM

• Étude hydraulique :

- Besoin total : 2 m³/s
 - 1 m³/s pour la navigation,
 - 1 m³/s prévus pour l'infiltration,
- Débits disponibles dans le droit d'eau actuel en augmentant le débit à Volgelsheim de 0.6 m³/s,
- Des points techniques à préciser : étiage (soutien de l'III), crues (exutoire du CCO), aménagements potentiels sur le CCO, gestion des débits à l'aval de Friesenheim



Le grand chantier d'imperméabilisation des digues

Ses conséquences sur les arbres et les zones humides adjacentes
formées dans les fossés controlatéraux

Phase 1 : bief 64 & 74 (extrême nord et Sud)

Phase 2 : les biefs 65 à 73 + curage des fonds de tous les biefs

Actuellement le canal fuit à travers les digues Ouest et Est. **Ces fuites sont écologiquement bénéfiques**, elles créent des **zones humides (ZH)** dans les fossés controlatéraux, puis l'eau s'infiltré dans le sol et recharge la nappe phréatique. Les ZH sont de précieuses zones de biodiversité.

Pour faire naviguer les bateaux sur le canal il faut **rehausser le niveau d'eau à 1m80** (niveau à +/- 1 m de profondeur actuellement). Rehausser le niveau du tirant d'eau nécessaire à la navigation, va par conséquent accentuer les fuites.

Pour éviter ces fuites supplémentaires **le maitre d'ouvrage va imperméabiliser les berges sur tout le linéaire du tronçon de canal ... et donc supprimer ou modérer l'alimentation des ZH. Ce qui les détruira à terme.**

Des solutions de compensation non convaincantes sont proposées par la RGE.

Techniquement :

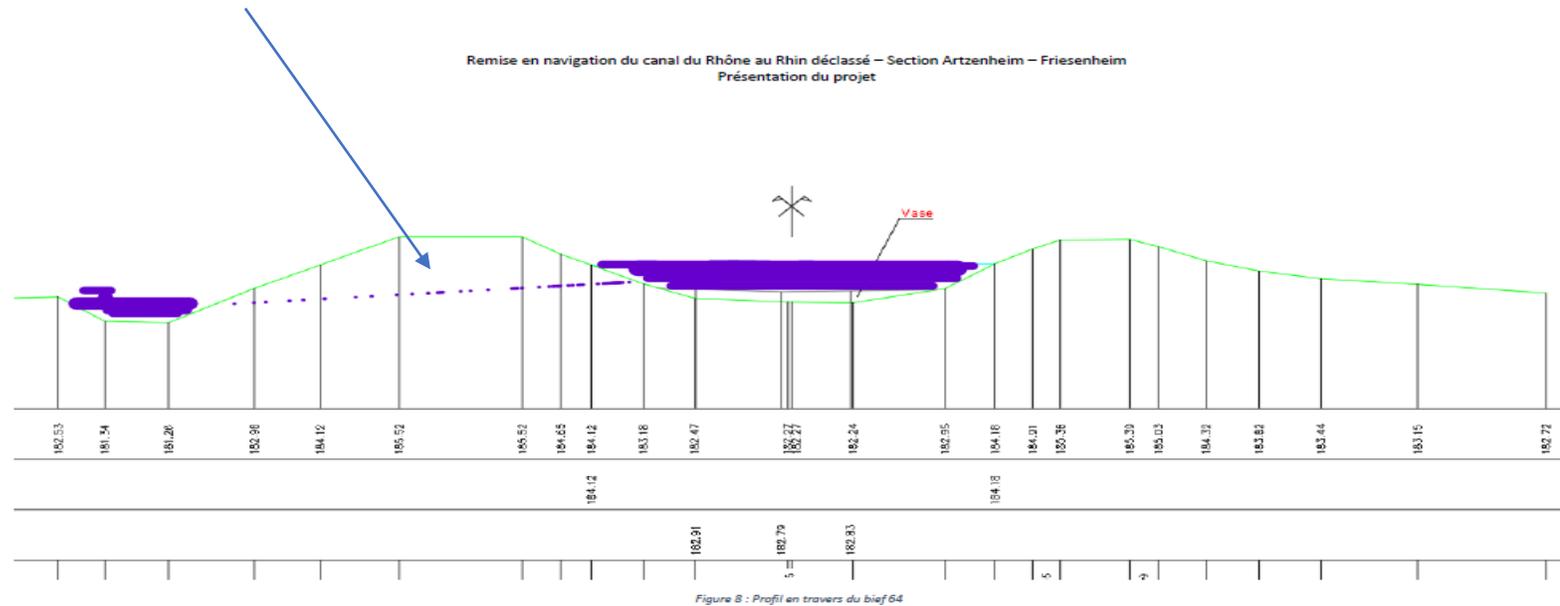
Actuellement à l'entrée du canal, en amont, le débit d'eau est de 1,4m³/sec (un ruisseau a un débit inférieur à 2m cube /sec) et à la sortie, en aval le débit est de 0,4m cube /sec. **Le canal fuit donc de 1m cube /sec.**

Imperméabilisation sur la digue Ouest par une tranchée de 5 m de profond remplie d'argile

Imperméabilisation sur la digue Est par des palplanches

(PS : l'arrêté préfectoral a réduit, à titre expérimental, l'imperméabilisation à 50% du linéaire de la digue ouest du bief 64

Le lit du canal , les zones humides dans les fossés latéraux , les fuites à travers la digue



Concernant le bief 64, les principales caractéristiques sont :

1. Rive Ouest (gauche) :

- Cote de crête : 186,35 mNGF à 185,35 mNGF ;
- Niveau d'eau actuel (lors du levé) : 183,99 mNGF ;
- Largeur en crête : 3,50 m à 4,50 m ;
- Revêtement en crête : enrobé (piste cyclable).

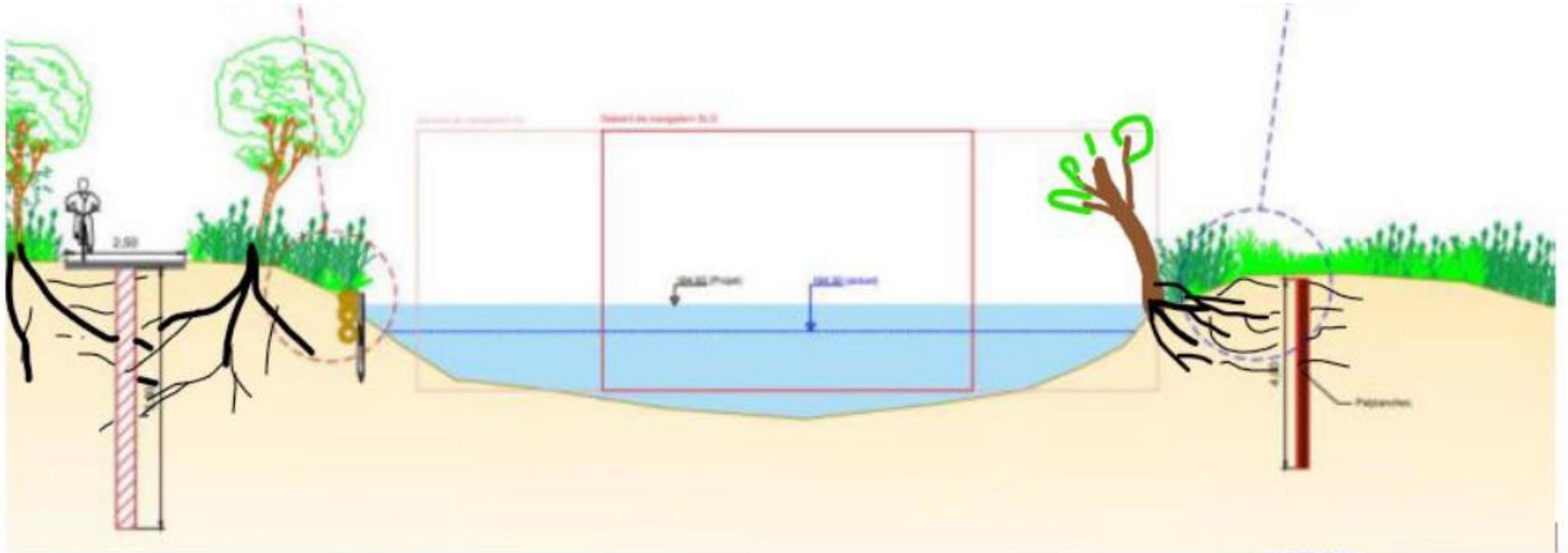
2. Rive Est (droite) :

- Cote de crête : 185,65 mNGF à 185,35 mNGF ;
- Niveau d'eau actuel (lors du levé) : 183,99 mNGF ;
- Largeur en crête : 4,50 m à 2 m ;
- Revêtement en crête : enherbé et végétalisé.

La tranchée de 5m de profond sectionnera les racines.
D'autres arbres seront ennoyés par la rehausse de l'eau :

500 arbres risquent de dépérir à terme sur la digue Ouest

Schéma annoté, tiré du dossier de l'enquête publique



Le chantier de la tranchée a commencé début octobre avant sa suspension ordonnée par le juge.
La largeur réelle de la tranchée est supérieure à l'annonce d'1m



Les impacts négatifs sur les arbres

La tranchée sectionnera leurs racines

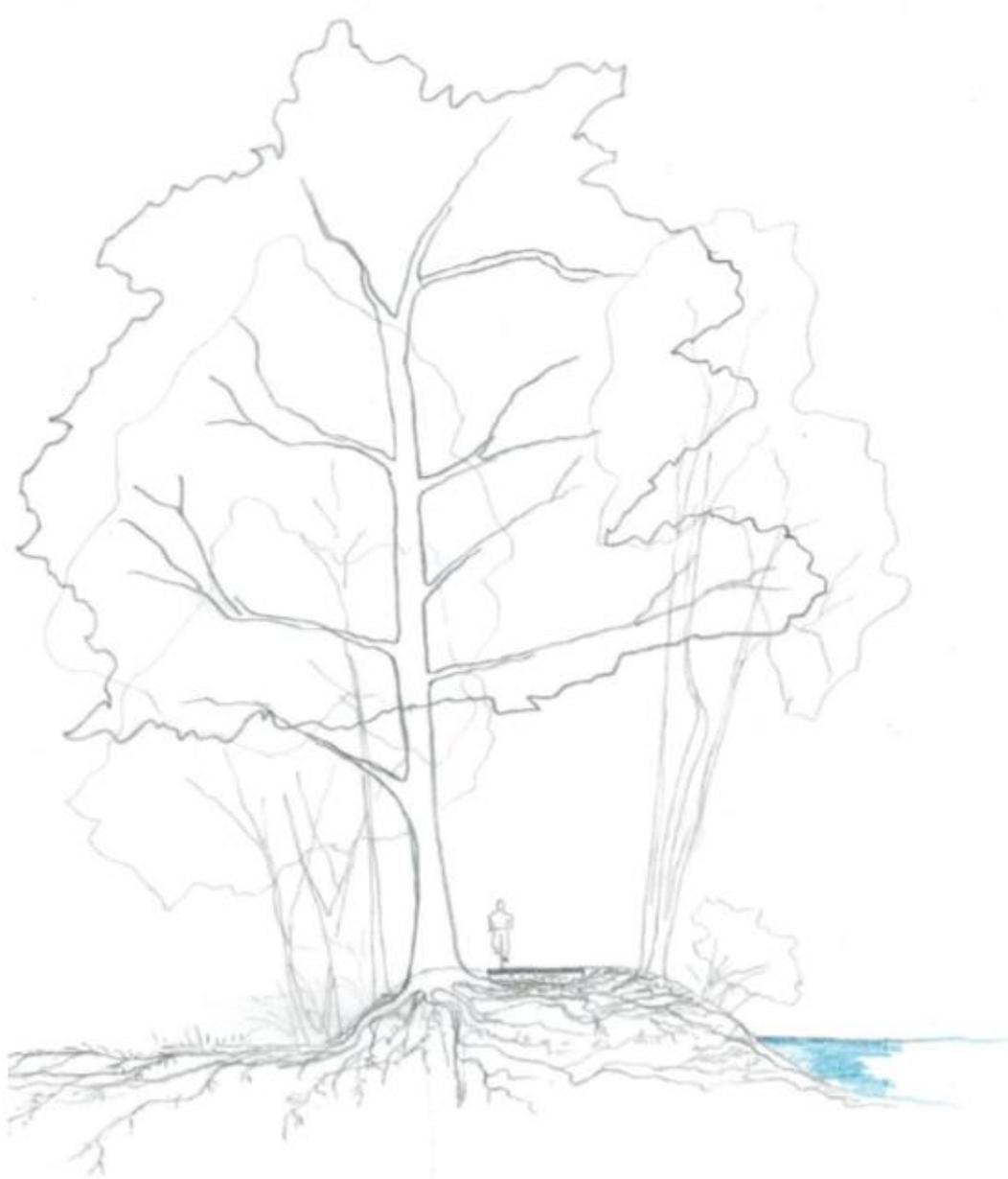
De nombreux arbres seront ennoyés par la rehausse d'eau

D'autres devront être abattus pour la mise en place des palplanches

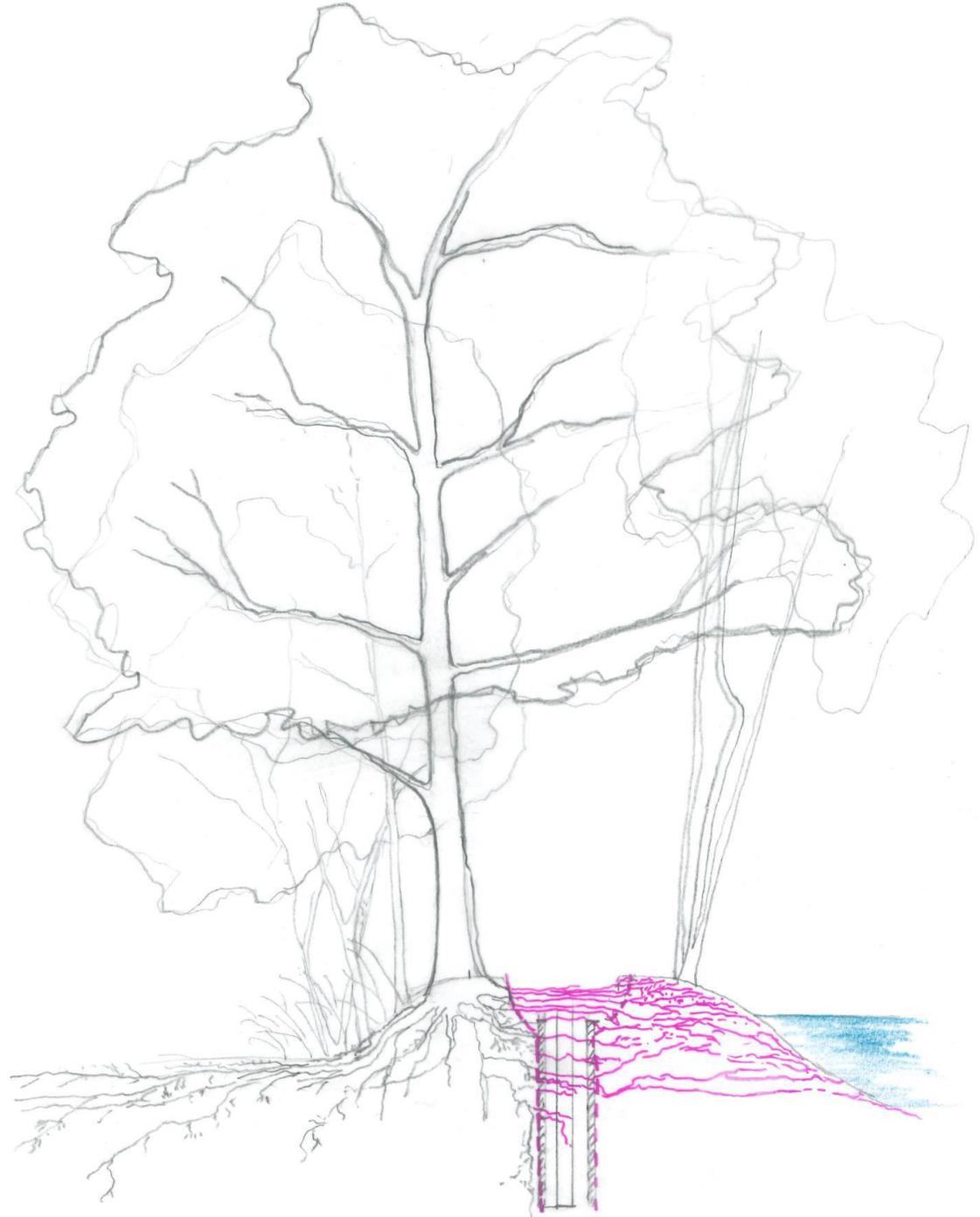
Des branches seront élaguées

Des alignements d'arbres seront dégradés

L'impact sur le système racinaire des arbres bordants la piste

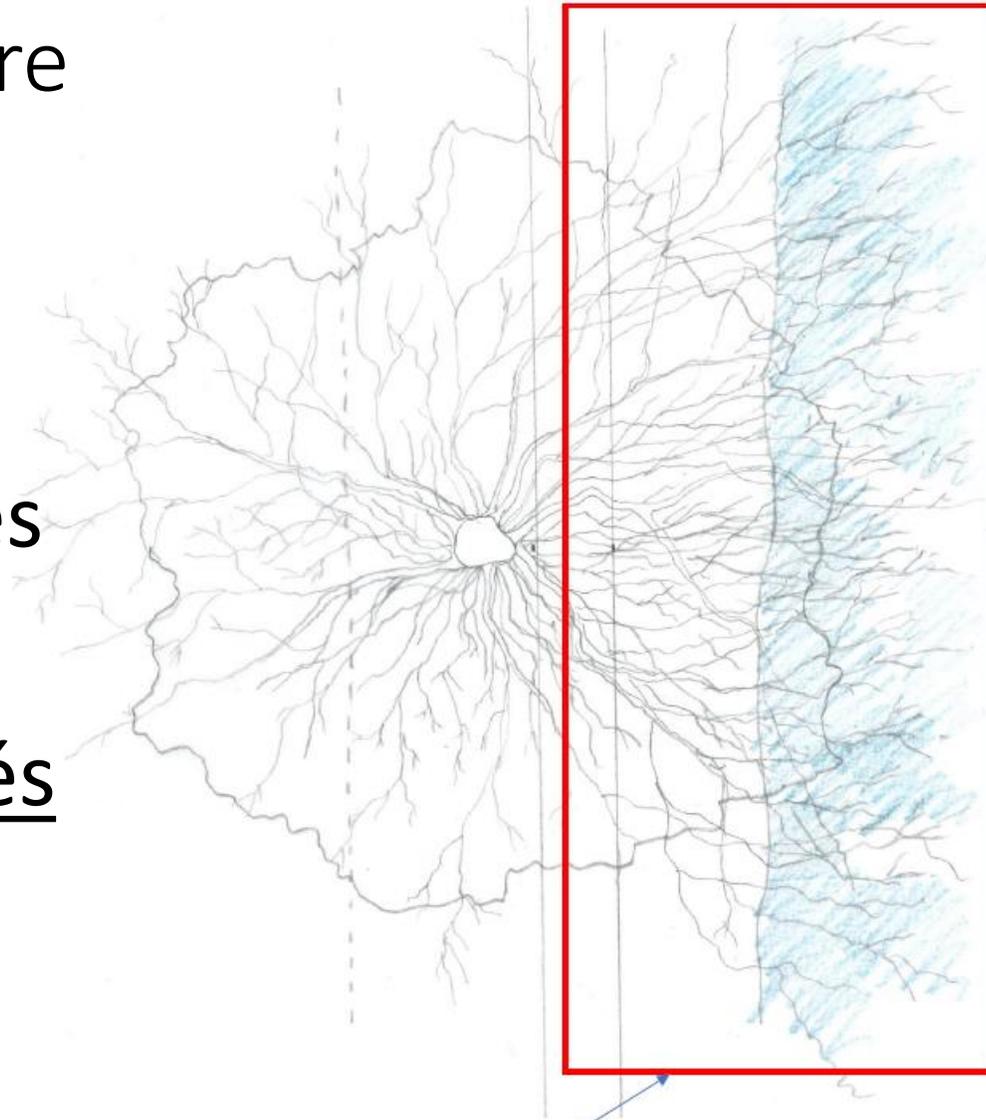


Erables, chênes, frênes, platanes disposent de systèmes racinaires similaires si l'on compare la base de données de relevés racinaires de l'Université de Wageningen. Cette coupe est donc applicable aux différentes essences présentes sur le tronçon



40% du système racinaire
sera impacté

Les arbres remarquables
risquent de dépérir
et/ou seront déstabilisés



Estimation de la surface du système racinaire
impacté : entre 40 et 50%

Contribution d'un expert paysagiste au dossier d'opposition :

3. Remarques d'après les observations de terrain et les coupes avec système racinaire

- La partie racinaire impactée est importante et pourrait représenter jusqu'à 40%, qui va se répercuter sur le houppier (dépérissement, chute de bois mort, dangerosité pour les cyclistes et indubitablement mesure de protection par abattage des arbres). Ces arbres remarquables sont à plus ou moins court terme menacés dans leur pérennité avec un houppier qui va dépérir côté opposé à la section des racines.
- La disparition de 40% de la masse racinaire impacte la stabilité de l'arbre et sa résistance au vent.
- Le rehaussement du niveau d'eau nécessaire (de 80cm) à la navigation, qui nécessite l'imperméabilisation des berges pour répondre ponctuellement aux fuites d'eau va impacter également les arbres côté canal (fragilisation de la tenue mécanique, le sol est souvent saturé d'eau dans les épisodes de chablis lors de tempêtes qui entraînent déracinements et chutes d'arbres). Leur système racinaire et leur stabilité s'est formé avec un niveau d'eau beaucoup plus bas.

4. Remarques sur les dégâts qui pourraient s'ajouter aux précédents

- Un élagage des branches gênant la navigation pourrait également contribuer à affaiblir des arbres en réduisant leur capacité de photosynthèse selon les tailles des branches élaguées (entrée de pathogènes de type champignons), surtout sur des arbres laissés en libre évolution sans taille régulière.
- Blessures sur les écorces des fûts (troncs) ou les premières charpentières avec la pelle durant les travaux, surtout quand il y a des arbres des 2 côtés (entrée de pathogènes de type champignons)
- Les radicelles qui ne manqueront pas de se reconstituer en cherchant l'accès à l'eau peuvent à terme menacer l'étanchéité de l'écran d'argile (40cm), occasionnant de nouvelles fuites.

B. FOCUS SUR LES ÉTUDES PRÉPARATOIRES

Etude des arbres d'alignement

Etude sur les arbres d'alignement :

- Recensement et diagnostic sanitaire des arbres d'alignement en 2011
- Plus de 500 arbres par berge, rive Est et Ouest, **soit plus de 1000 arbres au total**
- **MAJ de cette étude**

Étiquettes de lignes	Nombre de Diam 1,30
Ailanthé	1
Aulne	2
Chêne	246
Erable champêtre	1
Erable negundo	1
Erable plane	47
Erable sycomore	75
Frêne	174
Fruitier	11
Hêtre	1
Marronnier	126
Merisier	16
Noyer	59
Peuplier	38
Platane	74
Robinier	97
Saule blanc	1
Saule blanc	17
Sophora	1
Tilleul	92
Total général	1080



Financé par
l'Union européenne

La Région
Grand Est

Cotech 2024
Septembre
qui évalue la
1^{ère} fois

500 arbres seront
impactés sur la
berge Ouest !

Non évalués sur la
berge Est .

Sur le bief 64
concerné par la
phase 1:

60 arbres alignés et
remarquables sont
menacés

La recharge de la nappe phréatique

L'autre objectif du projet au service de l'agriculture productiviste

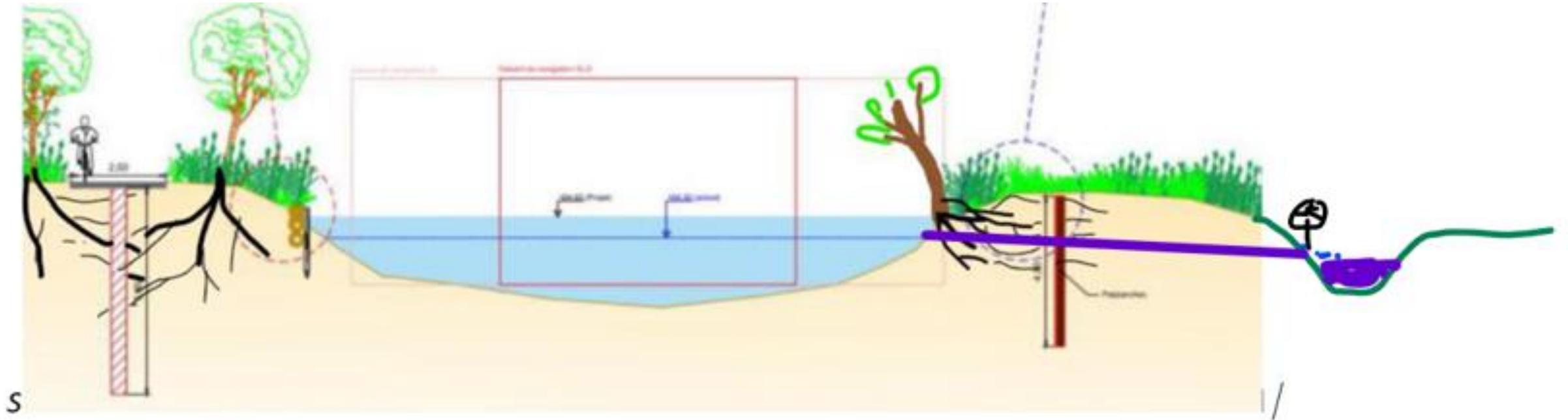
11 biefs = 11 (mégas) bassines

Contrairement à l'affirmation du dossier de la Région Grand Est : la recharge de la nappe phréatique ne peut pas être augmentée par le projet car l'apport d'eau du Rhin est règlementée et limitée .

L'imperméabilisation des digues assèchera les zones humides.

On y remédiera par des tuyaux à travers la digue munis de vannes !

Une dizaine de ZH, une par bief, ont été identifiées comme devant être protégées : autant de tuyaux. On artificialise ainsi un système qui fonctionne gratuitement et naturellement.



Laisser en l'état à peu de frais
avec une maintenance écologique intelligente

OU

Artificialisation avec « maîtrise des fuites » à grand frais ?

Actuellement la fuite de 1m³/sec assure une recharge de la nappe par

$364 \times 24 \times 3600 = 31$ millions de M³/an.

Elle est suffisante pour irriguer par aspersion 3100 à 6200 ha de maïs

(1ha de maïs a besoin de 5000 à 10.000 m³ d'eau par saison)

Un espace de haute valeur environnementale à protéger impérativement

L'étude d'impact a recensé pas moins de :

78 espèces d'oiseaux nicheurs, migrateurs ou hivernants dont **46 sont protégées**

8 espèces d'amphibiens,

5 espèces de reptiles,

18 espèces de mammifères,

8 espèces de chauve-souris ,

22 espèces de papillons,

26 espèces de libellules,

18 espèces de poissons,

6 espèces de mollusques d'eau douce,

7 espèces de flore patrimoniale.

De nombreuses espèces sont protégées par la loi

Source étude d'impact du dossier d'enquête publique

Des espèces protégées dont les habitats seront détruits ou dégradés dès la phase 1

Castor



Musaraigne aquatique



Harle bièvre

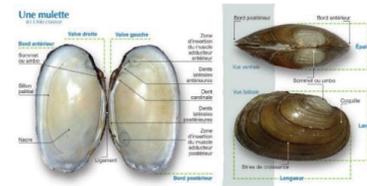


Martin pêcheur



Bouvière (poissons)

Mulette épaisse (mollusque)



Frayères de brochets



Action délétère du projet sur le climat

Un exemple :

10 à 12 ha de palplanches en acier devront être forgées, transportées, pour créer un rideau de 25 km de long (24,5km + 0,5km pour le bief 74bis) pour imperméabiliser la digue Est.

Profondeur d'enfoncement : sur 5 m.

Quelles retombées économiques sur le territoire ?

Des chiffres hypothétiques pour vendre le projet

Un trafic de bateaux de plaisance projeté de 5800 passages de bateaux/an ; alors que celui sur le canal de la Marne au Rhin, le plus fréquenté de de la Région GE a un trafic de 2500 /an !



Evaluation des retombées économiques

Total : 8,6 millions €/an de retombées économiques indirectes pour le territoire

Evaluation sur base de ratios VNF 2020, sur l'impact économique direct d'un bateau pour chaque filière. Evaluation des ressources financières nouvelles générées sur le territoire directement attribuable au tourisme fluvial de manière globale.

Chaque passage de bateau sur les 24 km est donc sensé générer 1400 € !

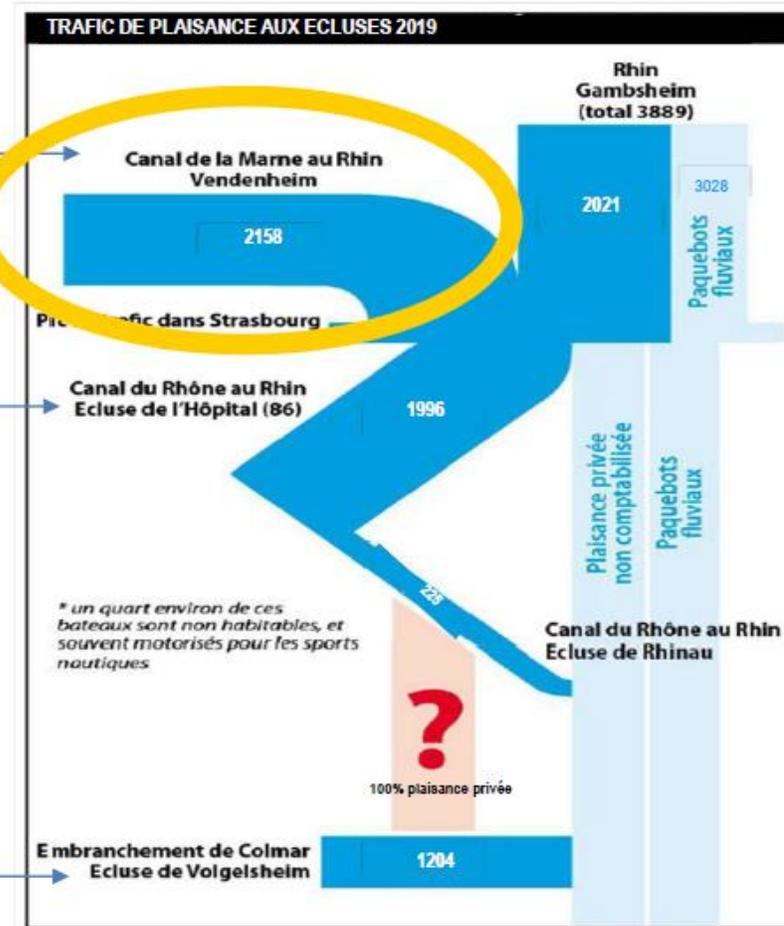
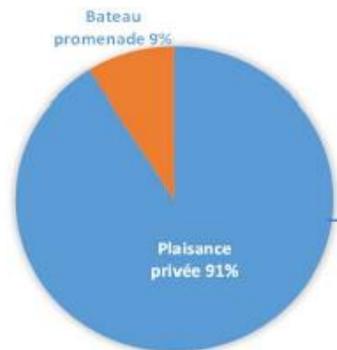
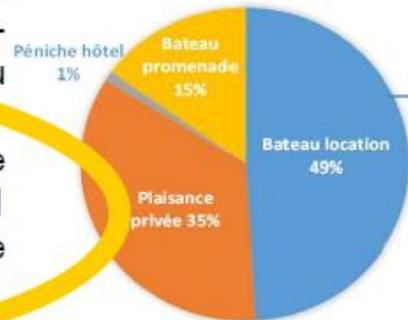
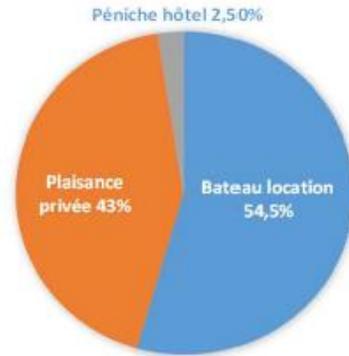
Hausse de la fréquentation fluviale potentielle

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/restaurants, mais 1 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



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

1 à 3 péniches-hôtels seront construites (6 à 8 touristes à bord) . Elles seules nécessitent la rehausse du tirant d'eau à 1m80m. Or 1m40 serait déjà suffisant pour les bateaux de plaisance.

Une aide est prévue par la RGE pour la construction de ces péniches !
Pas de retombées économiques flamboyantes à attendre.



14 heures de navigation entre Strasbourg et Colmar nécessaires pour passer 25 écluses

Colmar est une « impasse fluviale » au Sud...

Quelle sera l'attractivité touristique ?

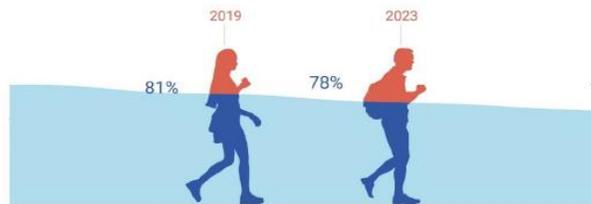
Après la dégradation du paysage ?

Suite à l'élagage des rives et au dépérissement prévisible des arbres alignés sur la digue ouest ?

L'activité de la plaisance est en baisse générale

Source VNF Panorama 2023 : tendances et chiffres clés du tourisme fluvial

L'activité des péniches-hôtels



👤 22 550 👤 17 310

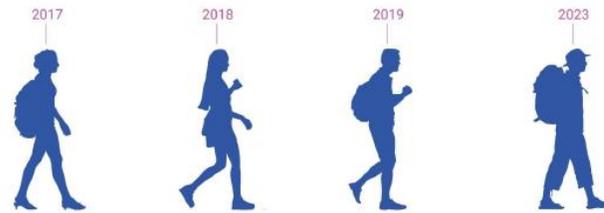
👤 Nombre de passagers ● Part de la clientèle étrangère



🏠 Nombre de nuitées vendues

Page 7/13

L'activité de location de bateaux habitables



👤 118 870 👤 120 971 👤 118 536 👤 93 524

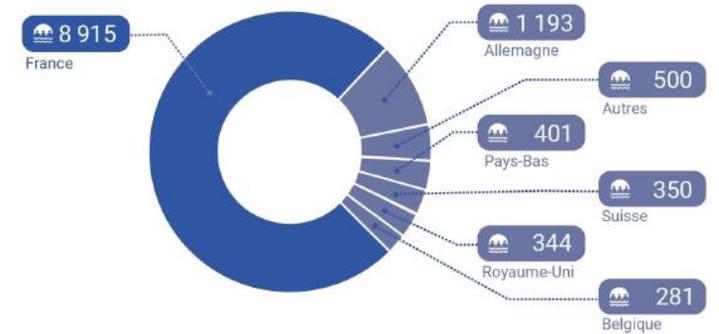
👤 Nombre de passagers



🏠 Nombre de nuitées vendues

PART DE LA CLIENTÈLE ÉTRANGÈRE

L'activité de la plaisance privée



🏠 Provenance des plaisanciers sur le réseau VNF en 2023



🏠 Nombre de bateaux

Les projections économiques sont faites par VNF (lien d'intérêt)



RETOMBÉES ÉCONOMIQUES (*) PAR ACTIVITÉ



Bateaux promenade

- 15,6 K€ par place offerte (1.872 K€ pour un BP de 120 places)

Paquebots fluviaux

- A compléter suite analyse données GESCALES

Péniches hôtels

- 701 K€ par bateau

Bateaux de location habitables

- 69 K€ par bateau (1.932 K€ base de 28 bateaux)

Plaisance privée

- 117€ par jour d'itinérance / bateau
- 2.500€ par bateau au port

() On fait le choix de prendre comme référence les retombées économiques nationales, pour prendre en compte les effets de redistribution des ressources nationales au profit des territoires sur lesquels s'exercent des activités de tourisme fluvial*

Un plaisancier dépense 30€/j en moyenne

Un cyclotouriste dépense 70€/jour

La flotte active sur toute la Région Grand Est est de 1600 bateaux !

À comparer aux 100.000 cyclistes comptés sur l'Européloroute 15

Production d'hydroélectricité ?

Une étude de faisabilité a été faite en 2018.

La rentabilité était assurée, mais ce projet a été balayé par « l'idée fixe » de permettre la remise en navigation du canal.

Avec 46 M€

On pourrait dérouler **plusieurs centaines de km** de **pistes cyclables** en milieu rural, sécurisées, ombragées, touristiques.

Ou sauver les oiseaux à protéger dans les deux Zones Natura 2000 du Ried et de la Hardt agricole, **par la mise en prairies de 1000 ha pendant 50 ans**, permettant la transition vers l'agroécologie.

A titre de comparaison

Les **deux Zones Natura 2000**, ZPS, voisines, celles du **Ried de Colmar** et de la **Hardt agricole** sont des **désastres écologiques**.

Une structure de gestion inefficace dans l'une des 2 zones ou récemment mise en place dans l'autre.

Absence de MAEC dans l'une.

Absence de volonté politique générale.

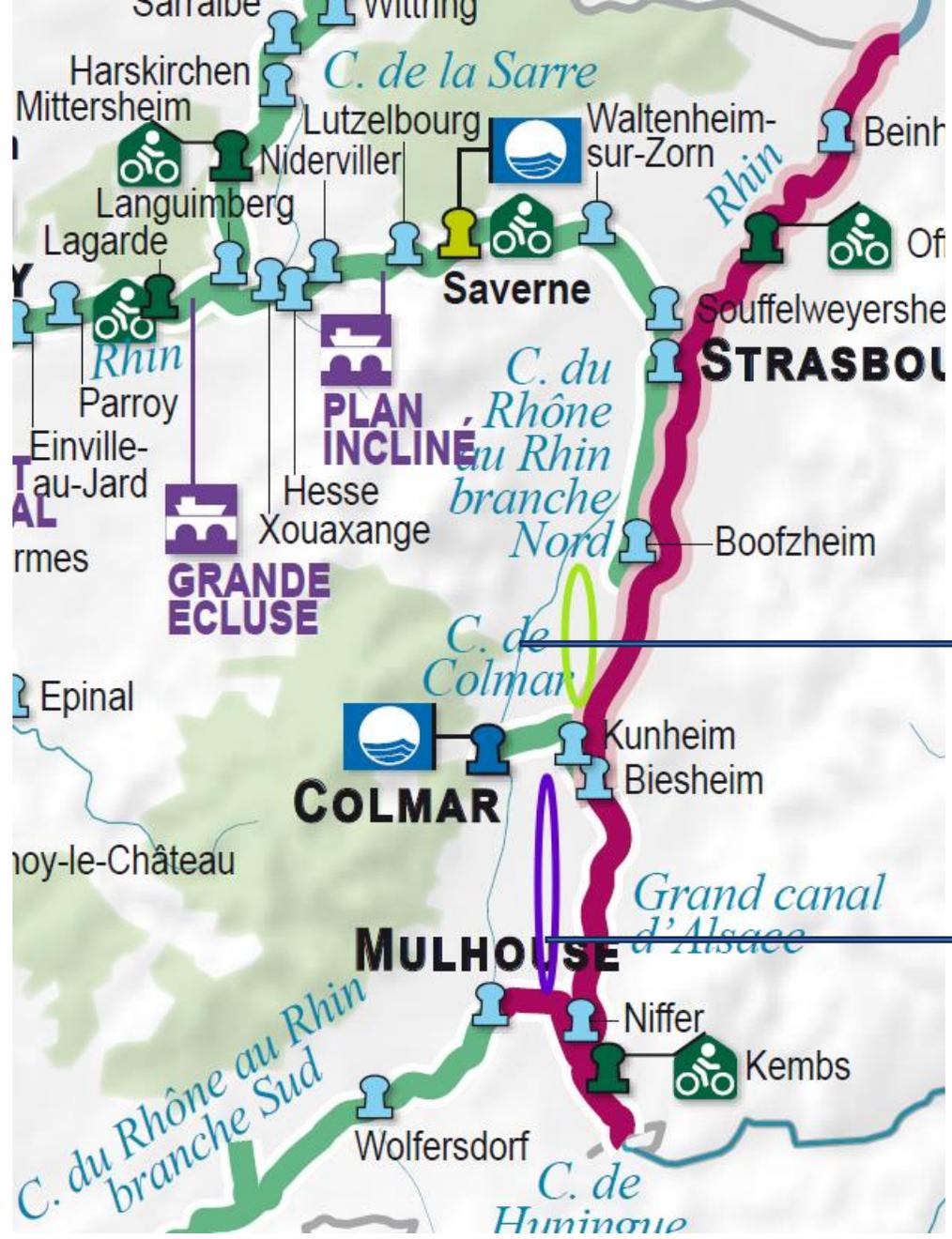
Nous demandons un statut de protection de ce tronçon de 24 km

Comme le tronçon de 36 km du même canal entre Kunheim et Mulhouse qui a été classé en **Espace Naturel Sensible (ENS)**
(interdit à la navigation motorisé)

Il produit de l'hydroélectricité

Il fuit et recharge la nappe à peu de frais

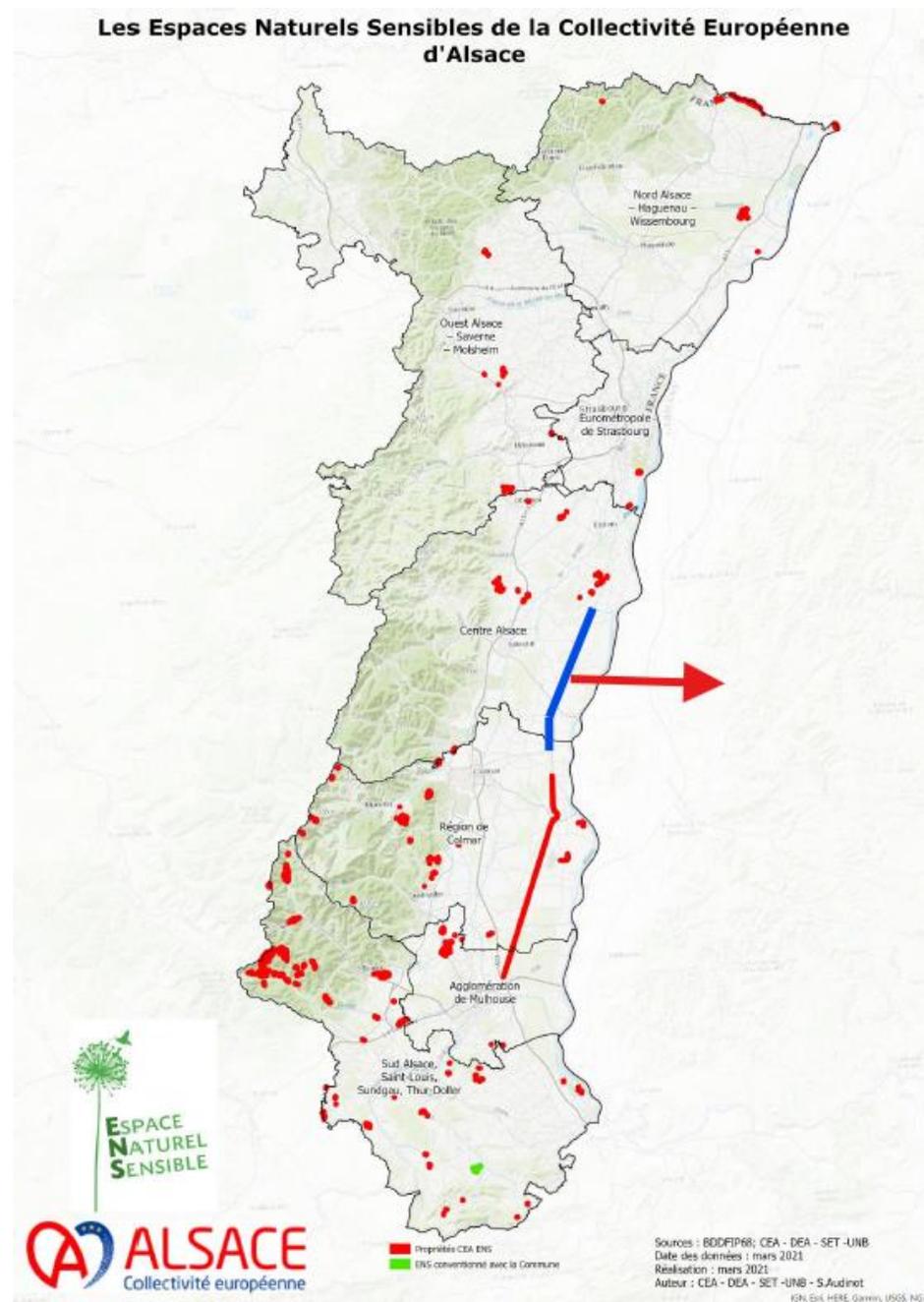
L'axe longitudinal ainsi constitué serait majeur
pour la Trame verte et bleue



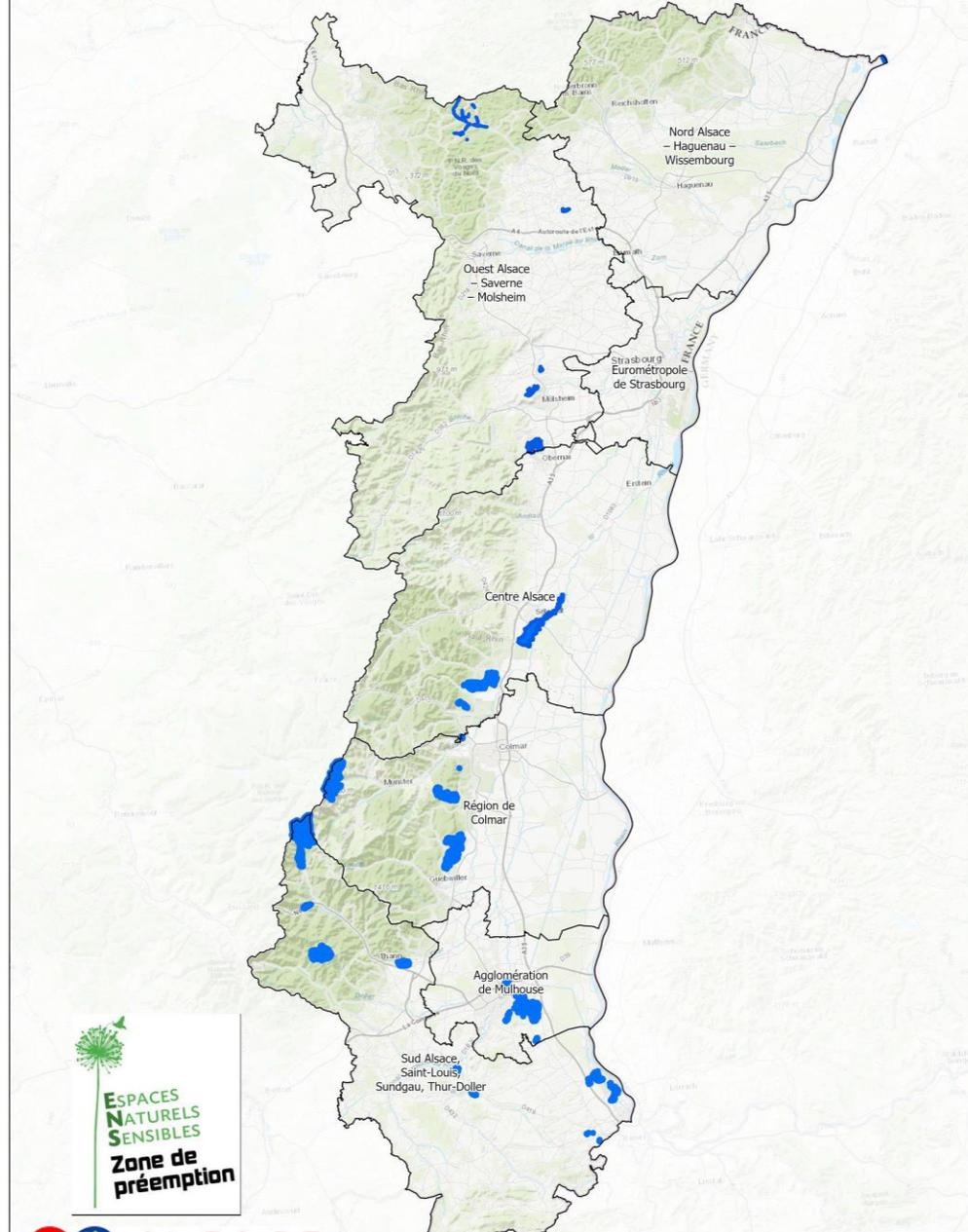
Projet tronçon de 24 km à remettre en navigation (Artzenheim-Friesenheim)

Tronçon abandonné de 36 km classé en ENS

Tronçon du canal à mettre en ENS ?



Les Zones de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles de la Collectivité Européenne d'Alsace



Sources : BDDFIP68; CEA - DEA - SET - UNB
Date des données : mars 2021
Réalisation : mars 2021
Auteur : CEA - DEA - SET - UNB - S.Audinot

IGN, Esri, HERE, Garmin, USGS, NGA



DÉCISION DE JUSTICE | 18 OCTOBRE 2024

Canal du Rhône au Rhin : les travaux de remise en navigation entre Artzenheim et Friesenheim sont provisoirement suspendus

A la demande de la région Grand Est, la préfète du Bas-Rhin et le préfet du Haut-Rhin ont, par un arrêté du 5 août 2024, accordé une autorisation environnementale pour la réalisation de travaux de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim et Friesenheim.

Saisi par deux associations, le juge des référés du tribunal administratif de Strasbourg a, par une ordonnance du 18 octobre 2024, prononcé la suspension de cet arrêté.

<https://strasbourg.tribunal-administratif.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/canal-du-rhone-au-rhin-les-travaux-de-remise-en-navigation-entre-artzenheim-et-friesenheim-sont-provisoirement-suspendus>

Le juge des référés du Tribunal Administratif
de Strasbourg a fondé,
sa décision le 18 octobre, de suspendre le chantier, sur le fait que
:

Le pétitionnaire (la RGE) aurait dû obtenir une dérogation « espèces protégées »

Insuffisances de l'étude d'impact qui ont nuit à l'information du public et à la
prise de décision par l'autorité administrative

La RGE devrait fait appel au Conseil d'Etat contre cette décision

Un recours sur le fond est en cours d'instruction au TA

Maitre d'œuvre et d'ouvrage du projet : Région Grand Est,

Pilote du Projet : Frédéric Pfliegersdoerffer, élu Grand-Est, maire de marckolsheim

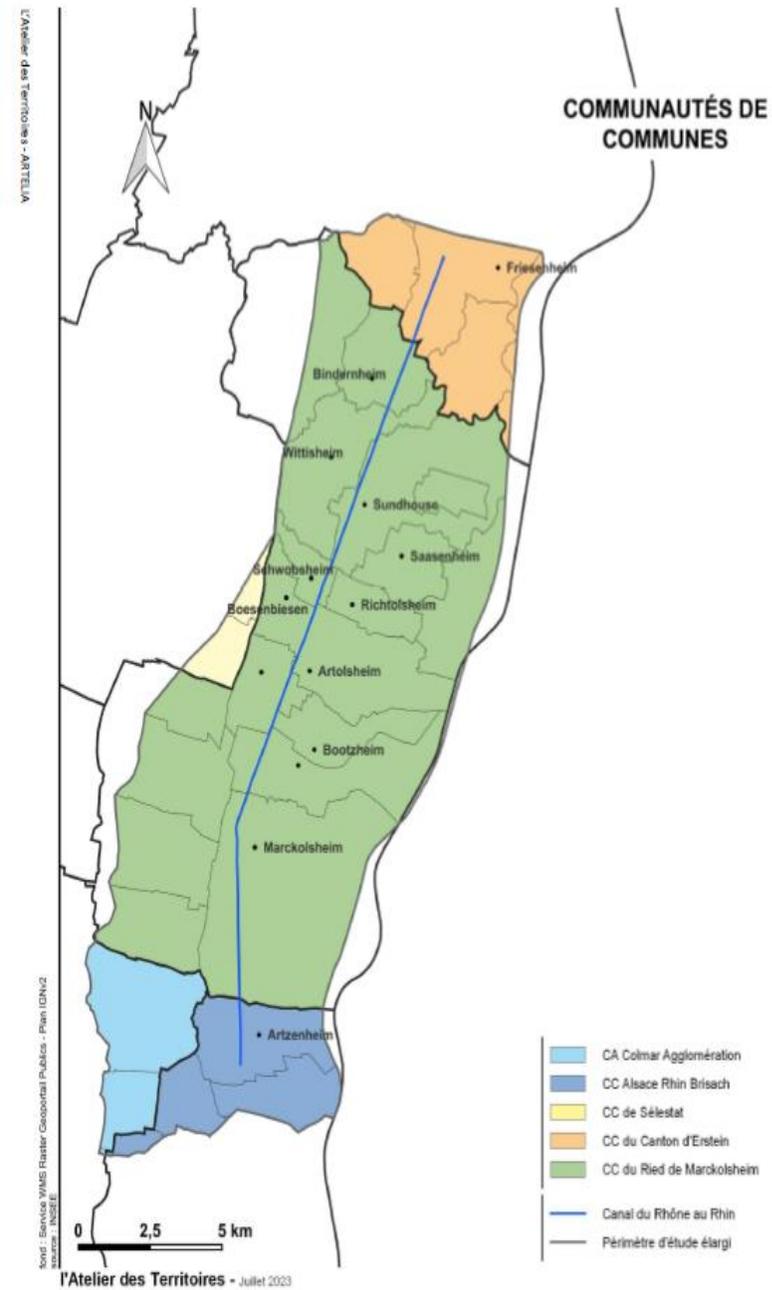
La région de Marckolsheim n'est pas une région industrielle en déclin ni en retard de développement (dévoiement du FEDER ?)

Communauté de communes du Ried de Marckolsheim

- Tereos, usine d'amidonnerie du maïs y est implanté



- Le barrage EDF de Marckolsheim sur le grand canal d'alsace



En résumé un projet ...

Incohérent : rouvrir une voie fluviale sur un corridor de la TVB

A la limite de l'absurde : artificialiser pour « maîtriser » la recharge de la nappe qui fonctionne naturellement, gratuitement et efficacement

Qui dégrade l'environnement : nombreuses espèces protégées

Qui dégrade le paysage : dépérissement des arbres alignés (plus de 500 comptabilisés)

Aux retombées économiques hypothétiques + une activité de la plaisance en baisse

L'usage inadéquat du FEADER

L'Instrumentalisation des fonds FEADER et FEDER : utilisation successive qui sectionne en 2 phases le projet et l'évaluation environnementale

Qui rend service uniquement à une minorité de plaisanciers pour un prix exorbitant

Qui est émetteur de GES

Qui n'est pas respectueux de la loi selon le juge des référés du TA de Strasbourg