

La remise en navigation de plaisance d'un tronçon de 24 km du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim(68) et Friesenheim(67)

Un canal abandonné depuis 60 ans gagné par la nature

Un projet contesté par un collectif d'opposants

Résumé du projet, par le collectif des opposants

Le projet de 46 M€ HT est mené par la Région Grand Est (RGE) au profit d'une minorité de plaisanciers.

Des « retombées économiques » spéculatives de 8,6 Mio €/an sont annoncées. Nos calculs fondés sur les données des Voies Navigables de France (VNF) démontrent qu'elles sont peu crédibles et s'approchent au mieux de 0,5 Mio €/an !

Des impacts de dégradation de l'environnement sont attendus : des espèces protégées dont certaines en voie d'extinction qui y ont trouvé un ultime refuge, des alignements d'arbres remarquables qui vont dépérir, des élagages, un dragage des fonds.

Une inutile et complexe artificialisation de l'utilisation de l'eau du canal est prévue pour recharger la nappe phréatique.

Après l'annonce de l'enquête publique en avril 2024, une action d'opposition a été menée par un collectif composé par les associations « Porte du Ried Nature », « Wittisheim Vies & Nature » et le « collectif du Chaudron des alternatives ».

Le collectif dénonce l'atteinte environnementale, l'effet néfaste au changement climatique et demande le maintien en l'état de ce corridor remarquable de la Trame Verte et Bleue et sa classification en Espace naturel sensible (ENS). Il a fait appel au cabinet d'avocats Huglo Lepage de Paris pour introduire 2 recours.

En octobre la suspension en référé du chantier est prononcée par ordonnance du juge du Tribunal Administratif de Strasbourg. Un recours en appel par la RGE est en attente de jugement par le Conseil d'Etat.

Le Tribunal administratif ne s'est pas encore prononcé sur le recours sur le fond.

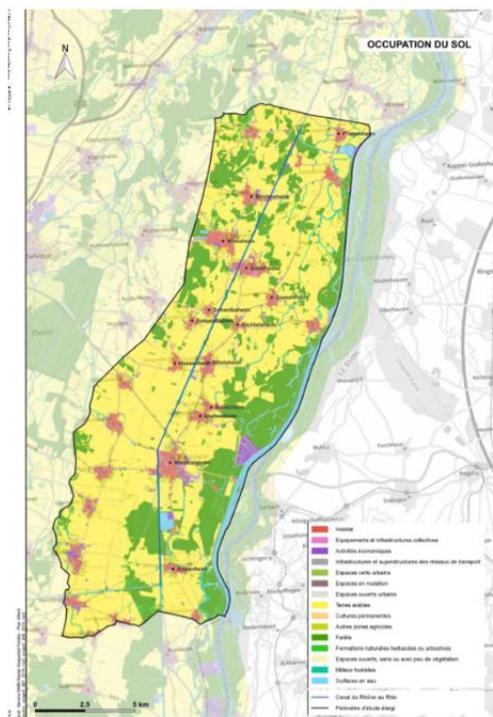
Entre Artzenheim(68) et
Friesenheim(67)

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)



Pour en savoir plus, allez sur le site
du Chaudron des alternatives,

[ouvrez le diaporama](#),

et [signez la pétition](#)

Un ancien projet qui n'arrive pas à voir le jour qu'il faut définitivement abandonner.

En 1964, concurrencée par le Grand Canal d'Alsace, la navigation marchande a été abandonnée sur le canal du Rhône au Rhin puis il a été déclassé et « abandonné ».

Les plaisanciers de Biesheim soutenus les Voies navigables de France et des politiques locaux se sont mis à l'œuvre depuis 1993 pour tenter de remettre ce tronçon de 25 km entre Friesenheim (67) et Artzenheim (68) en navigation.

En 2005 7M€ furent dépensés pour restaurer 8 des 11 écluses. Faute de financement et en raison d'un surcoût imprévu le chantier s'arrêta.

L'alternative de produire de l'hydroélectricité fut étudié en 2017 et jugée rentable. Mais l'idée de la remise en navigation n'était pas abandonnée. Une étude faisabilité faite en 2013 a chiffré les investissements entre 15 et 18 M€.

En 2018 le Haut -Rhin de son côté prit la décision de sanctuariser le tronçon de 36 km entre Biesheim et Mulhouse en le classant en Espace naturel sensible (ENS), interdisant toute navigation motorisée.

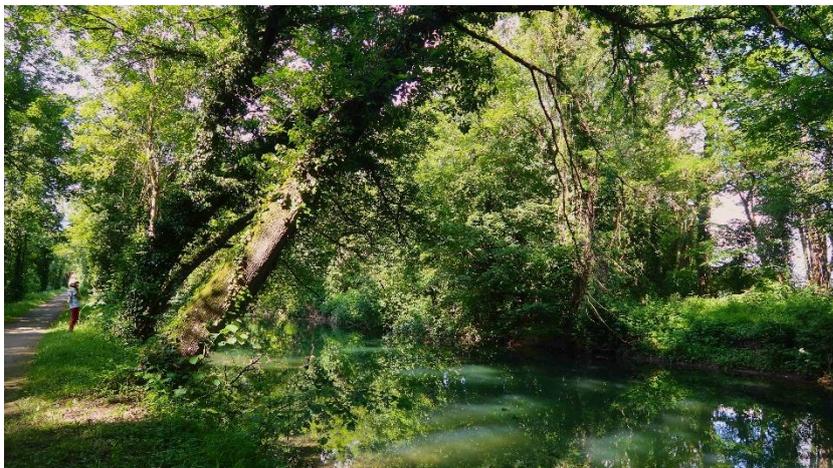
En 2021 la RGE relance le projet. Le budget prévu est rehaussé à 46 M€ HT .

Ce montant sera dépassé en raison des retards et de la perte probable d'un financement européen :le FEADER : fonds européen , le 2^e pilier de la PAC qui doit soutenir des projets agricoles ou des zones rurales.

Les fonds européens mis à contribution se montent 16 M€ (5M€ du FEADER, 11M€ du FEDER). En France ce sont les régions qui allouent désormais les fonds européens, sous contrôle de l'Europe.

La CEA, Collectivité européenne d'Alsace participe à hauteur de 10% du budget et sera, de plus, chargée de construire un pont.

Ce canal est devenu un espace de haute valeur environnementale à protéger impérativement !



3

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'enquête du projet 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.

Dès la phase 1 du projet des espèces protégées auront leurs habitats détruits ou dégradés :
Martin pêcheur, Castor, Musaraigne aquatique, Harle bièvre, Bouvière (poissons) Mulette épaisse (mollusque) Frayères de brochets, chauve-souris.

Ce tronçon est un corridor (le C194) de la trame verte et bleue (TVB). Ouvrir une voie fluviale est une **incohérence de la part de la RGE** qui a justement pour mission de développer et rendre fonctionnelle la TVB.

La RGE a scindé le projet en 2 phases : une première peu impactante sur l'environnement, donc plus difficilement contestable, mais engageant le projet par 11M€. La 2^e phase sera plus impactante. Ce procédé de sectionnement, dit aussi « saucissonnage », pervertit la procédure de l'enquête.

Néanmoins c'est parce que la RGE a omis de demander une dérogation en raison de la présence d'espèces protégées qui auraient été menacés par le chantier que le juge des référés a ordonné la suspension du chantier.

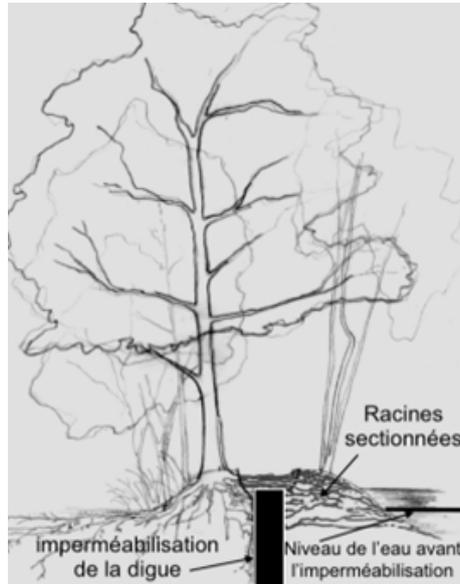
L'atteinte du paysage, notre patrimoine culturel

Végétation luxuriante, paysage « sauvage », voûte arborée au-dessus de l'onde du canal, perspective d'alignements d'arbres le long de la piste, seront tous dégradés.

Des centaines d'arbres remarquables, parfois alignés seront menacés par une tranchée de 5 m de profond à travers tout le linéaire de la digue ouest.

Cette tranchée est destinée à imperméabiliser le canal dont l'eau fuit à certains points.

La digue Est sera imperméabilisée par un rideau de palplanches en acier. La surface totale de ce rideau sera de 13 ha et 15000 tonnes d'acier devront être forgées.



L'imperméabilisation des digues est justifiée pour remonter le niveau d'eau à 1m80 afin de permettre la navigation des bateaux de plaisance et quelques rares (1 à 2) péniches-promenades ou hôtels.

Actuellement la profondeur est d'environ 1m.

La **section des racines** va fragiliser ces arbres bordant la piste et les déstabilisera.

La RGE a, enfin, en septembre, comptabilisé **500 arbres** bordants la piste, qui risquent de dépérir.

Depuis 2023 une loi protège les alignements d'arbres longeant une voie publique.

L'arrêté inter préfectoral 67/68 autorisant le chantier a demandé que cette imperméabilisation soit limitée à 50% du linéaire du 1^{er} bief mis en chantier, ce à titre expérimental. Cette prudence est une preuve de l'impact prévisible sur la viabilité des arbres.

Dans le dossier de l'enquête publique aucune étude technique concernant les alternatives et options à ce grand ,très coûteux et impactant chantier d'imperméabilisation n'est produite. A-t-elle été faite ?

Depuis 2010, une piste cyclable, l'Euro Vélo route 15 court sur la digue ouest, reliant les sources du Rhin à la Mer du Nord.

13 hectares de ripisylve furent ainsi sacrifiés sans aucune compensation. Une dette non réglée.

Annuellement **100.000 cyclistes/an** sont comptabilisés sur cette piste dont **60% d'étrangers**.

Des « retombées économiques » spéculatives affichées de 8,6 Mio € ».

Elles paraissent peu crédibles,

Sont-elles destinées à être miroitées devant les décideurs ?

Ce montant rentabiliserait l'investissement des 46 Mio € en une dizaine d'années.

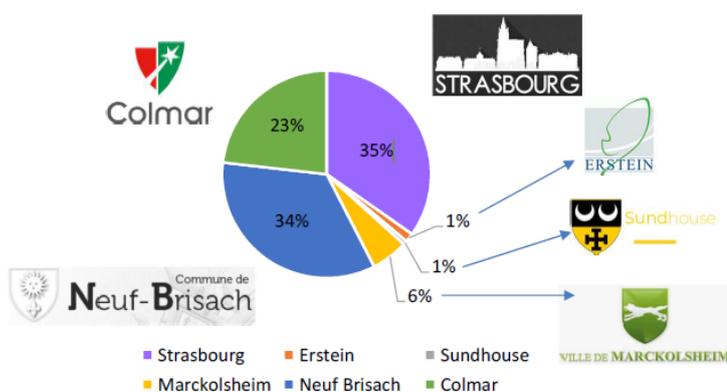
Voici le tableau publié dans le Copil de 2021 par la RGE : il est sommaire et incompréhensible



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.



- 1) L'installation d'un nouveau bateau ou d'une nouvelle activité**
- ✓ Un bateau promenade : 800 400€ HT
 - ✓ Une péniche hôtel et péniche restaurant : 236 200€ HT
 - ✓ Un bateau de location habitable sans permis : 32 900€ HT
 - ✓ Un bateau de plaisance privée : 3000€ HT

- 2) La consommation touristique de plaisanciers en escale**
- ✓ Navigant privé : 3.5 personnes à bord en moyenne, dépense de 31€ par personnes par jour (plaisancier français : 27€ et plaisancier étranger : 36€)
 - ✓ Location sans permis : 4.7 personnes à bord en moyenne, croisière de 8J en moyenne, dépenses de 31€ / J et / personne

+ **Activité économique générée par 60M€ de travaux (TP, génie civil, automatismes...)**
 + **Tourisme fluvestre**

Synthèse des recettes directes pour le gestionnaire :

- La redevance hydraulique : 2906€/an
- Les amodiations des concessions de ports de plaisance et la location de terrains autour des ports : 25 000€/an
- Les AOT des bateaux promenade et péniches hôtels (possible uniquement avec un mouillage à 1,8m) : 31 700€/an

Tentons de calculer les dépenses et les « retombées », que nous limitons, pour simplifier, à la plaisance des propriétaires (donc non locative) avec l'aide de données fournies par VNF.

1600 plaisanciers du bassin de la RGE possèdent un bateau, soit 0,03% de la population de la RGE (5,5Mio d'habitants dans le GE)

On pourrait affirmer que chaque plaisancier parmi les 1600 du Grand Est perçoit un chèque cadeau de 46.000.000 €/1600 = 29000€ pour financer ces 25 km de canal.

Essayons d'estimer les retombées si mal évaluées

Données économiques du bassin de la RGE :

DONNÉES ÉCONOMIQUES	
	Bassin
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	17 109 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	11 484 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	5 272 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	353 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	15 122 K€
Impact économique (HT)	10 199 K€

VNF distingue 2 indicateurs : poids et impact économique.

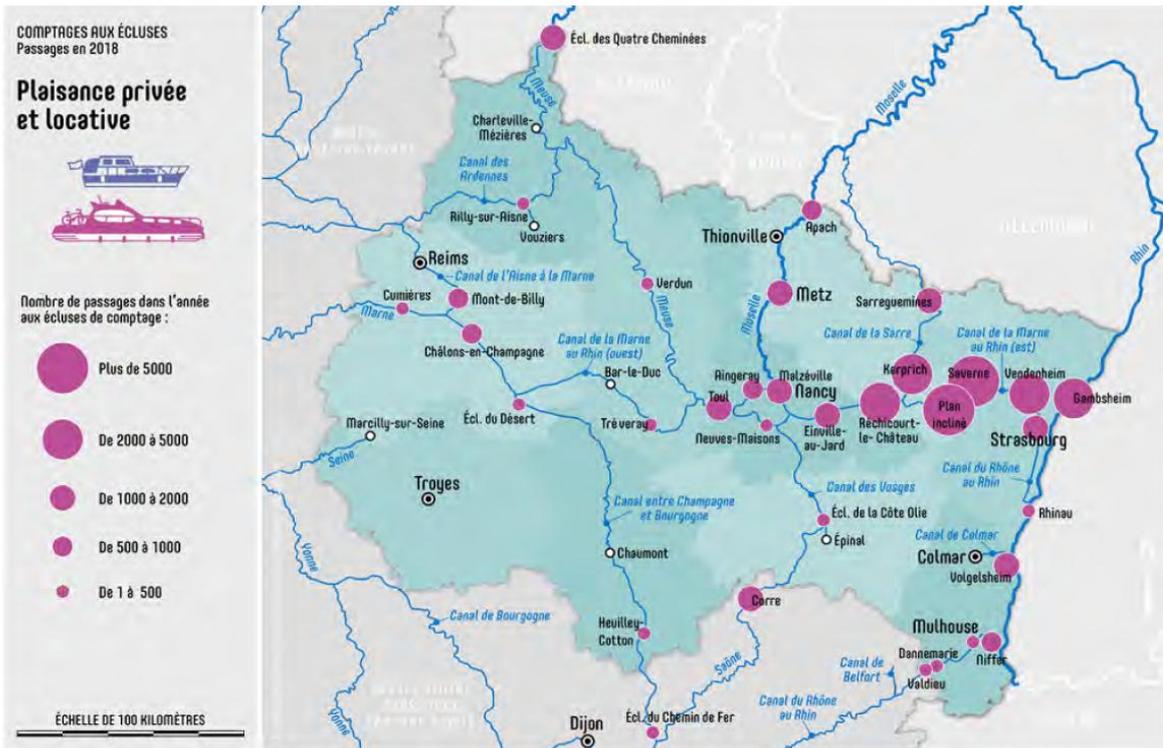
Le « poids économique » correspond au total des dépenses réalisées par les plaisanciers sur le territoire, ici le bassin de la RGE. Ce sont les « retombées économiques » sur le territoire.

Selon VNF les retombées économiques de la navigation de plaisance dans tout le bassin Grand Est sont évaluées à 15 Mio € HT/an .On ignore comment l'ajout de ce maillon de 25 km fera-t-il faire bondir les retombées de 8,6 Mio € ?

<https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/etude-sur-la-plaisance-privée/> page 95

Le projet spéculer sur 5800 passage/an. Or le canal le plus fréquenté de la RGE est le canal de la Marne au Rhin avec 2100 bateaux /an. En fait les 5800 sont ceux de l'ascenseur d'Artzwiller qui est une attraction touristique locale.

Sur la boucle sud du canal entre Mulhouse et le territoire de Belfort, VNF ne compte que 350 passages /an



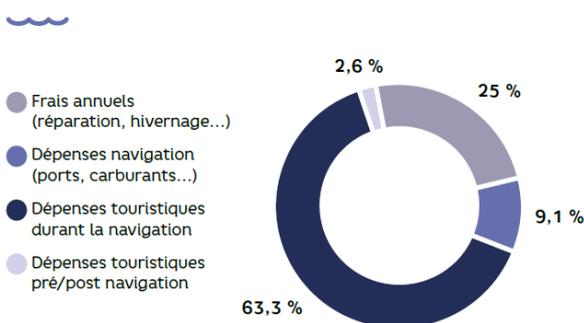
<https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/etude-sur-la-plaisance-privée/> page 68

Même avec ce chiffre tout à fait improbable de 5800, chaque passage devrait générer $8.600.000 / 5800 = 1480€$

1^{ère} Hypothèse : la création de ce maillon persuade de nouveaux plaisanciers

Un plaisancier dépense en moyenne 2500 €/an pour son activité (chiffre VNF)

RÉPARTITION DE LA DÉPENSE DES PLAISANCIERS PAR TYPE DE DÉPENSES
(EN % DE LA DÉPENSE GLOBALE EN EUROS HT)



<https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/etude-sur-la-plaisance-privée/>

page 87

Il faudrait pour trouver les financeurs de ces 8,6 Mio €/an : $8.600.000/2500 = 3400$ nouveaux plaisanciers !

Or toute la flotte active dans tout le Grand Est ne compte que de 1600 bateaux.

Notre beau canal ne pourra pas séduire tant de nouveaux candidats à la navigation de plaisance !

Sans oublier que Colmar est dans une impasse fluviale.



Pas de chance de surcroit : la flotte de plaisance n'a plus la côte et est en baisse en France : moins 16% entre 2018 et 2023 . Certes ces chiffres disponibles ne portent que sur un court terme de 5 ans

<https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/economie-du-secteur-tourisme/panorama-tendances-et-chiffres-cles-du-tourisme-fluvial/> page 10

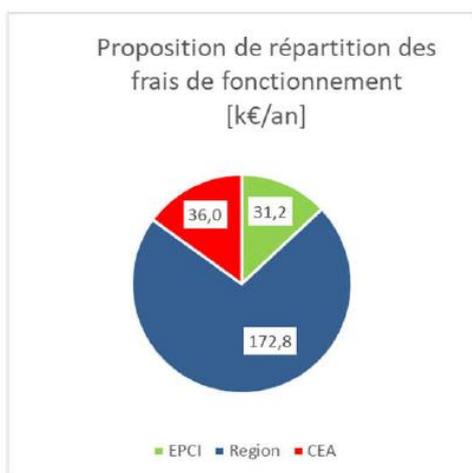
7

Restons généreux pour notre calcul : notre beau canal et la promotion faite inspireront **200 nouveaux pratiquants**. Les retombées seront de $200 \times 2500 = 500.000$ €/an

2^e hypothèse : Les dépenses touristiques générées par le trafic sur ce tronçon avec 1 jour de navigation

Un plaisancier dépense 30 €/jour (tandis qu'un cyclotouriste 70€ / jour).

<https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettres/etude-sur-la-plaisance-privee/> (page 52) Avec **3,5 passagers à bord** (c'est la moyenne du bassin RGE) dépensant 30€/jour = 105 € et **2100 passages**, ce qui est déjà nombre déjà très optimiste, et en comptant qu'il faut une journée pour le passage des 24 km, on n'obtiendra que **220.500 € de retombées**.



Cette somme ne couvre même pas les frais de fonctionnements prévus à 240.000€/an !

Ces frais sont répartis selon une proposition du Copil 2022 :

3^e Hypothèse : un mix : nouveaux pratiquants et dépenses touristiques générées par les journées de navigation sur le tronçon par les plaisanciers actuels .

Nous additionnons les 2 hypothèses : $220.000€ + 500.000€ = 720.000$ €/an

Soustrayons les frais de fonctionnement : $720.000 - 240.000 = 480.000$ €/an de retombées économiques

Selon ce scénario, optimiste, il faudra plus de 95 ans avant de rentabiliser l'investissement des 46Mio€, donc à l'aube du XXII e siècle. ($46/0,48=95$).

Signalons que les 60.000 cyclotouristes étrangers rapportent à eux seuls $60.000 \times 70 = 420.000$ €/an de retombées

Les retombées grâce aux bateaux-promenades ou -hôtels sont tout aussi incertaines et faibles:

Pour l'histoire la société de navigation de Vieux Breisach a cessé, par manque de rentabilité, la seule exploitation commerciale avec le bateau Napoléon sur le canal de Colmar.

Joindre Colmar de Strasbourg nécessite au mieux 14 h de navigation avec franchissement de 25 écluses.

Croisi Europe fait naviguer 2 péniches-hôtels avec 22 passagers qui joignent en 7 jours de croisière l'Alsace et la Lorraine sur le canal de Marne au Rhin (2 allers-retours par mois en saison).



Comme pour la plaisance, il y a une diminution de 23% des nuitées vendues entre 2019 et 2023.

<https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/economie-du-secteur-tourisme/panorama-tendances-et-chiffres-cles-du-tourisme-fluvial/> page 7

<https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettres/etude-sur-la-filiere-peniches-hotels/>

La même décroissance est relevée pour la location de bateaux

Limites d'incertitude de ces projections : Les retombées liées au trafic sont dans une hypothèse réaliste haute soit 2100 bateaux/an. Celles dues aux nouveaux plaisanciers sont plus aléatoires. Soit la tendance décroissante de la plaisance, observée sur le court terme des 5 dernières années se poursuit et les retombées seront nulles, soit elles remontent mais elles seront limitées par le nombre de places disponibles dans les ports. La projection de 200 nouveaux pratiquants est donc optimiste.

Malgré ces choix « optimistes » les retombées économiques restent encore 20 fois inférieures à celles promises par la RGE. La différence est énorme.

Le tourisme « fluvestre » cher aux VNF est en berne.

Les 8,6 Mio € sont un mirage.

Il est à parier que les retombées économiques sur le territoire ne seront pas au rendez-vous.

Nos calculs les estiment à 20 fois moins que ceux de la RGE.

Ce projet est donc bien un cadeau d'un coût exorbitant au service d'une minorité,

qui ne paiera presque rien en retour.

Les décideurs ont-ils été trompés par ces retombées évaluées à 8,6 Mio€/an promises par la RGE ?

Il est enfin à noter enfin que Joindre Colmar de Strasbourg par le Rhin reste possible, mais avec des contraintes réglementaires.

**Nous souhaitons que ce tronçon soit laissé en l'état
et classé en ENS, avec une gestion de génie écologique.**

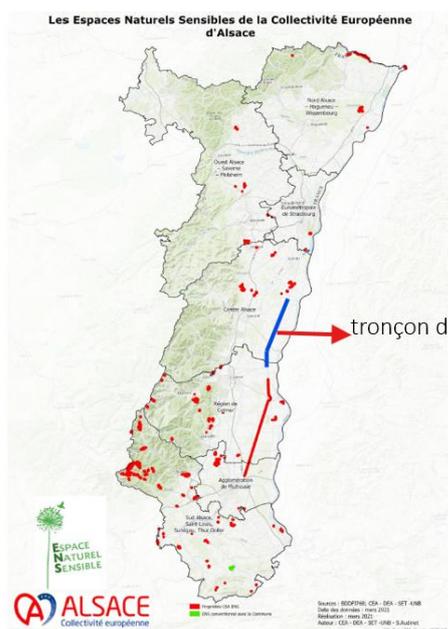
Il y a urgence : la biodiversité est en crise et s'effondre.

Le tronçon Biesheim-Mulhouse a été classé en Espace Naturel Sensible depuis 2018 et interdit à la navigation motorisée. Selon Rivières de Haute Alsace sa gestion coûte 50.000 à 80.000€/an.

Prolonger vers le nord cet axe de la trame verte et bleue est une évidence écologique.

La surface des ENS en Alsace n'est que de 1800 ha, soit 0,2% du territoire ! Infime !

Ce tronçon de canal occupe environ 130 ha dont la RGE est devenue propriétaire en 2023.



tronçon du canal à mettre en ENS ?

Les 46M€ trouveront des usages bien plus prioritaires, sociaux ou véritablement écologiques.

On pourrait par exemple dérouler plusieurs centaines de pistes cyclables en milieu rural, sécurisées, ombragées (avec des retombées économiques bien réelles)

ou entamer une transition vers l'agroécologie dans une Zone Natura 2000 comme le Ried de Colmar qui est un désastre écologique et dépolluer la nappe phréatique,

ou financer le Florirail etc...

Si ce projet était acceptable dans les années 2000, en 2025, l'époque a changé : la biodiversité s'effondre, les effets du réchauffement climatiques se font sentir, la dette s'est creusée.

C'est un projet du passé comme les fortifications de la ligne Maginot qui jalonnent le cours du canal.

L'avis de Serge Dumont, hydrogéologue maître de conférences à l'Université de Strasbourg, plongeur, photographe, vidéaste et réalisateur qui nous a apporté son soutien dès le début « **Sous prétexte de protection environnementale, il s'agit de modifier profondément un milieu riche et unique, une magnifique trame verte et bleue, abritant des espèces menacées, au profit d'un tourisme motorisé, dans un contexte d'effondrement de la biodiversité** ».

Les chiffres sont tirés des Copils (comités de pilotage) et Cotech (comités techniques) consacrés par la RGE au projet, des publications des Voies navigables de France (VNF).

Par **Le collectif des opposants à la remise en navigation du canal du Rhône au Rhin** Chaudron des alternatives, associations Porte du Ried et Wittisheim Vies & Nature, février 2025

