

Restauration de la navigation du canal Rhône au Rhin déclassé

COMITE DE PILOTAGE



ORDRE DU JOUR :

- 1) Introduction Monsieur J. ROTTNER, Madame J. CHEVALIER
- 2) Résultats de l'étude d'actualisation technique et économique
- 3) Tour de table des acteurs du canal
- 4) Prochaines étapes et planning prévisionnel

1) Introduction par Monsieur Jean ROTTNER, Président de la Région Grand Est, et par Madame Josiane CHEVALIER, Préfète de Région Grand Est

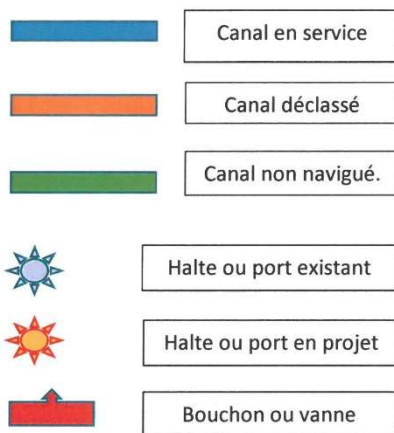


Restauration de la navigation du canal Rhône au Rhin déclassé – Etude d’actualisation

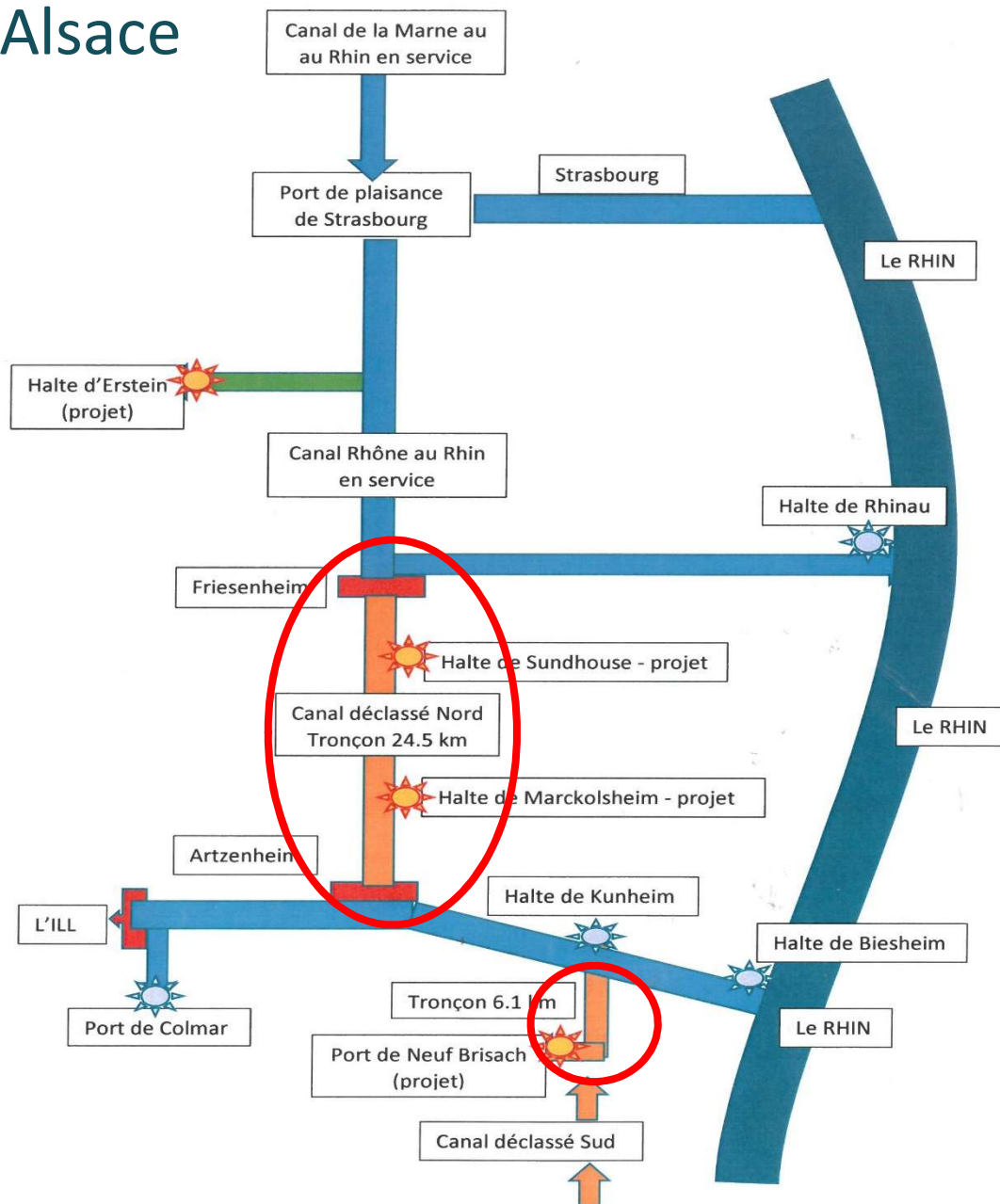
« Objectif : actualiser l’étude de 2013 pour la faisabilité administrative, technique, environnementale et économique de la restauration du canal déclassé afin de fournir au maître d’ouvrage et aux partenaires, des éléments chiffrés lui permettant d’apprécier l’intérêt de rétablir la navigation dans ce tronçon. »



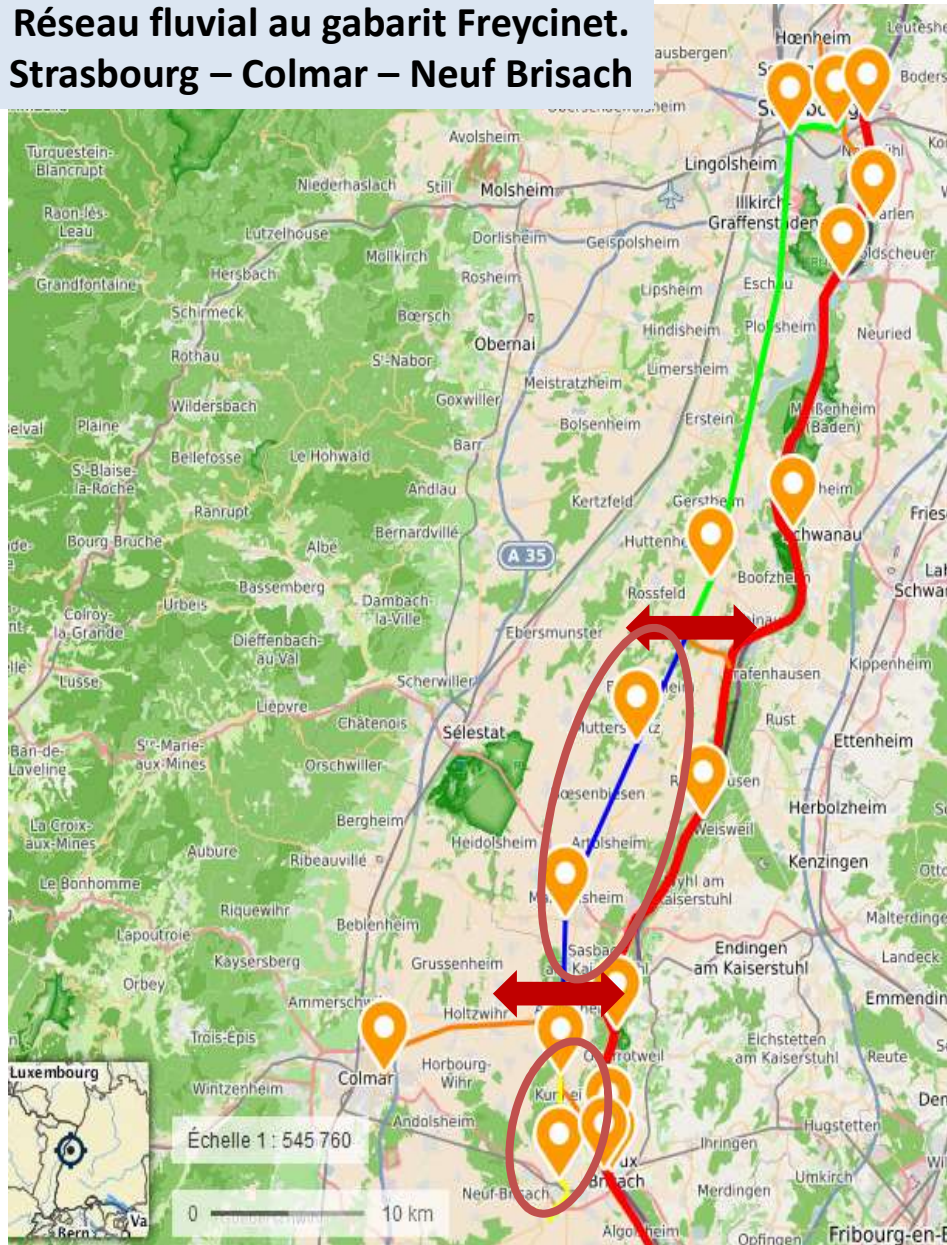
Réseau fluvial en centre Alsace



Réseau fluvial au gabarit Freycinet en Alsace



Réseau fluvial au gabarit Freycinet. Strasbourg – Colmar – Neuf Brisach



- **Objectif: Un réseau fluvial continu de 78km entre Strasbourg et Colmar, ou un réseau continu de 84km entre Strasbourg et Neuf Brisach**
- **2 pôles urbains tête de réseau : Strasbourg et Colmar**
- **3 pôles touristiques majeurs :**
 - ✓ La ville de Strasbourg avec la quartier de la Petit France
 - ✓ La ville de Colmar avec la vielle ville traversée par la Lauch
- Par extension :
 - ✓ Cité Vauban de Neuf Brisach, classée UNESCO
- **Un trafic fluvial développé par 16 ports existants sur l'axe Strasbourg – Neuf Brisach (8 ports en France et 8 ports en Allemagne)**
- **3 zones de passages entre le Rhin et le canal du Rhône au Rhin (Strasbourg, Rhinau, Biesheim) pour les 8 ports de plaisances allemands**
- **Depuis 1963 : arrêt de la navigation sur le canal entre Rhinau et Biesheim → Passage par le Rhin**
- **Le Rhin est inadapté à la circulation des bateaux de plaisance :**
 - Interdiction de navigation sur le Rhin pour les bateaux de location sans permis
 - Les bateaux ayant un moteur de 5CV ne sont pas assez puissant pour naviguer sur le Rhin
 - La peur de naviguer sur le Rhin pour les plaisanciers

1963: Fin de la navigation

2000-2006: CPER Etat Région - 8/11 écluses rénovées pour 7,62 M€

2013: Arrêt du service de la navigation => **Canal confié à la DDT67**

2012 – 2014 : Étude Région-Etat de faisabilité de la réouverture à la navigation :

- Estimation : investissement (20 M€) Fonctionnement (500 k€ / an)

=> **Décision Mai 2015: Gestion à minima** pour assurer la pérennité des fonctions hydrauliques et environnementales du canal. Valoriser l'itinéraire cyclable.

Depuis 2016 : Convention annuelle DDT67/REGION portant sur l'entretien du canal avec réunion du comité de gestion du canal

2017-2018 : Etude de **faisabilité hydroélectrique**

→ Courrier du Président ROTTNER à la DDT67 pour le **transfert foncier du canal**

Déc. 2019: Réunion des acteurs du canal : hydroélectricité => restauration de la navigation

2020 : **Etude d'actualisation sur la restauration de la navigation du canal Rhône au Rhin déclassé.**

→ Proposition d'extension de la navigation entre Kunheim et Neuf-Brisach



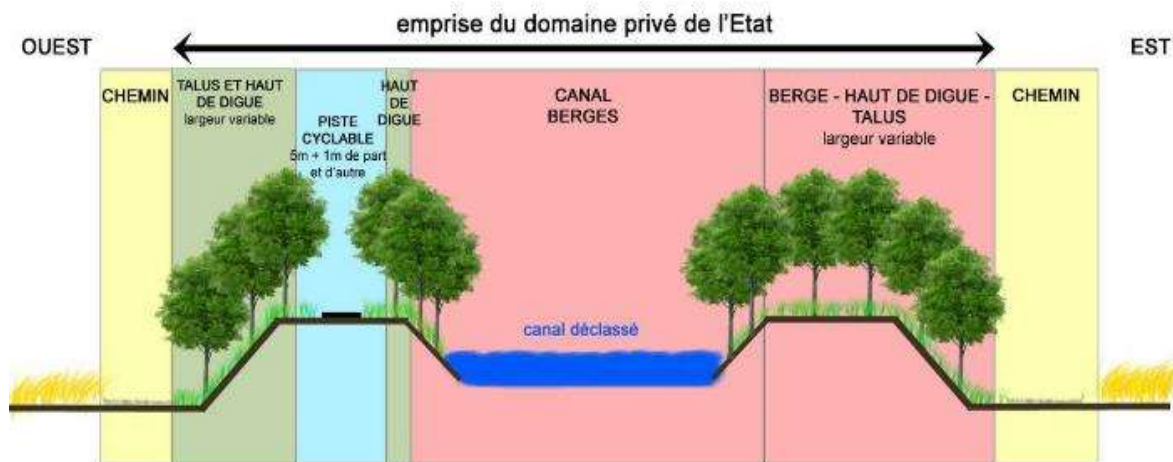
Propriétaire : Etat (sauf écluse 64 : VNF)

- **11 écluses**
- **24,5 km de canaux** à restaurer
- **1 pont** à reconstruire (C.E.A)
- **24,5 km de piste cyclable** - **Eurovelo 15** Bale => Mainz
- **1 m³/s** le débit injecté à partir du Rhin, **0,39 m³/s** restitué => **rôle de recharge de nappe**



Entretien et réparation des fuites: Région

Convention DDT 67 /Région GE (20 à 30K€/an)



CONSEIL DÉPARTEMENTAL
Entretien de l'itinéraire cyclable sur chemin de service et des abords (1m de part et d'autre)

REGION GRAND EST – Pole ill domaniale
Entretien du canal, des écluses, des ouvrages hydrauliques, des berges, des talus, du haut de digue côté Est et des chemins dans l'emprise du domaine privé de l'Etat.

COMMUNAUTÉS DE COMMUNES
Surveillance et entretien courant des arbres d'alignements de la berge Ouest

ASSOCIATIONS FONCIÈRES
Entretien des chemins hors de l'emprise du domaine privé de l'Etat.

Propriétaire : C.E.A (sauf écluse de Kunheim : VNF)

- **4 écluses** à rénover et automatiser,
- **6,1 km de canaux** à restaurer
- **1 passerelle** à déplacer
- Une piste cyclable en rive Est

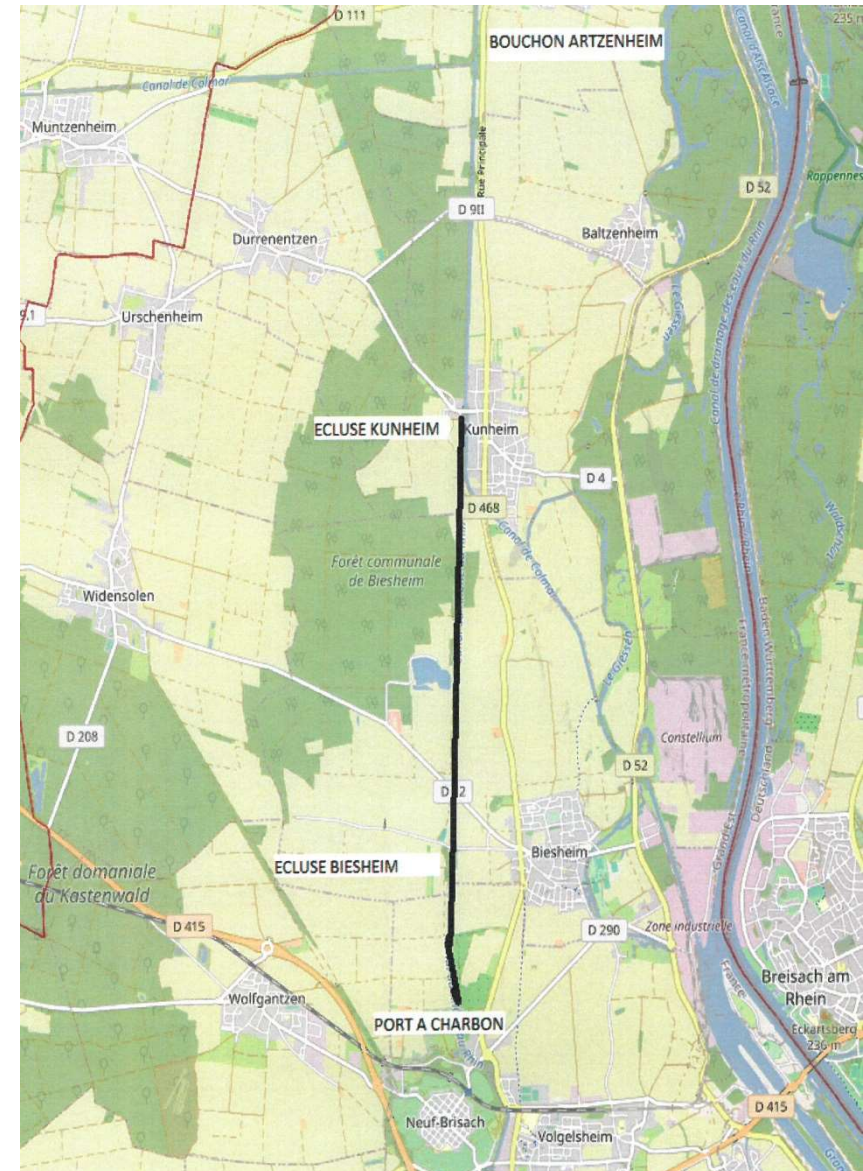
Entretien et suivi: Rivières de Haute Alsace



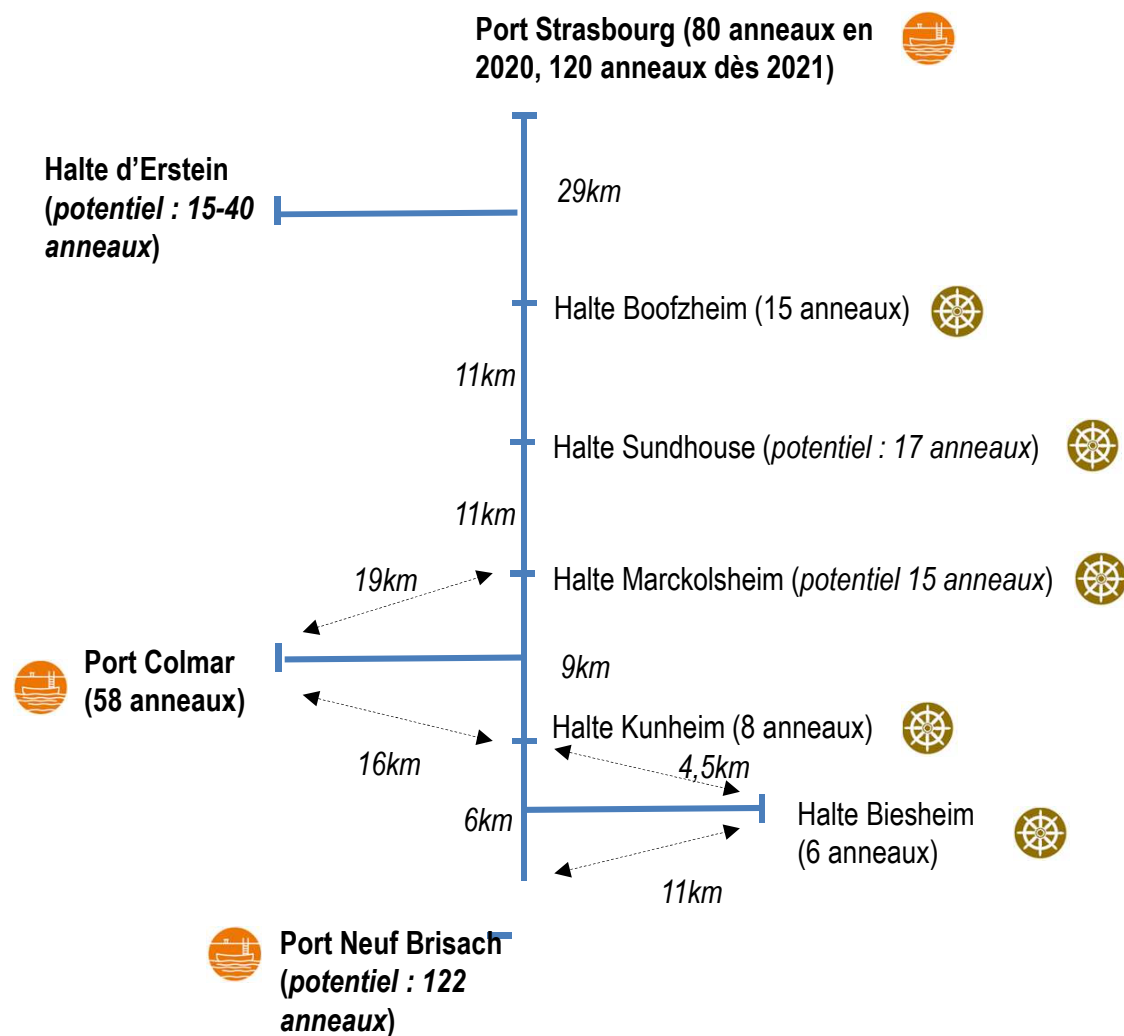
Halte de Kunheim



Canal déclassé Sud – piste cyclable rive



Distancier et nombre de mouillage



Caractéristiques :

- Un réseau continue de 84km
- Près de 360 anneaux
- 3 ports (Strasbourg, Colmar, Neuf Brisach)
- 6 haltes (Erstein, Boofzheim, Sundhouse, Marckolsheim, Kunheim, Biesheim)



Port de Colmar

Des volontés d'investissements dans les ports/ haltes fluviales

La réouverture du canal sur les 2 tronçons de 30,6km permettra :

1) Une mise en tourisme de 3 haltes et de 1 port par des investissements privés/publics :

- **Halte de Sundhouse – 605 000€** (voir la demande locale pour réhabilité et louer le bâti existant)
- **Halte de Marckolsheim/Colmar – 353 000€** - proposition de Nicols pour l'ouverture d'une base de location de 15 bateaux
- **Port de Neuf Brisach – 1,5M€** - proposition de Locaboat d'investir 1M€ et Breisacher Fahrgast-Schiffahrt GmbH (bateau promenade) d'investir 500k€, création d'un port de :
 - ✓ **105 anneaux avec base de location de bateaux**
 - ✓ **17 mouillages bateau promenade/péniche, péniche-hôtel, bateau-restaurant**
- Projet de création d'une halte ou d'un port de plaisance privée de **15 à 40 anneaux à Erstein – de 2M€ à 3,5M€**
- Projet de CroisiEurope pour développer des mini croisières avec étape au port de plaisance de Colmar pour les marchés de Noël avec une péniche de 28 m.

2) De renforcer l'offre touristique déjà implantée sur les communes traversées par le canal :

- Sur les 13 **maisons éclusières** vendues, 3 accueillent une offre touristique : Ecluse n°64 à Artzenheim : Restaurant la Coccinelle ; Ecluse n°67 à Marckolsheim : Restaurant Côté Ecluse ; Ecluse n°69 à Artolsheim : gîte de l'écluse



Bateau-promenade entre Colmar et Biesheim



BFS GmbH : Circuit Breisach-Colmar



Ecluse – restaurant Artzenheim

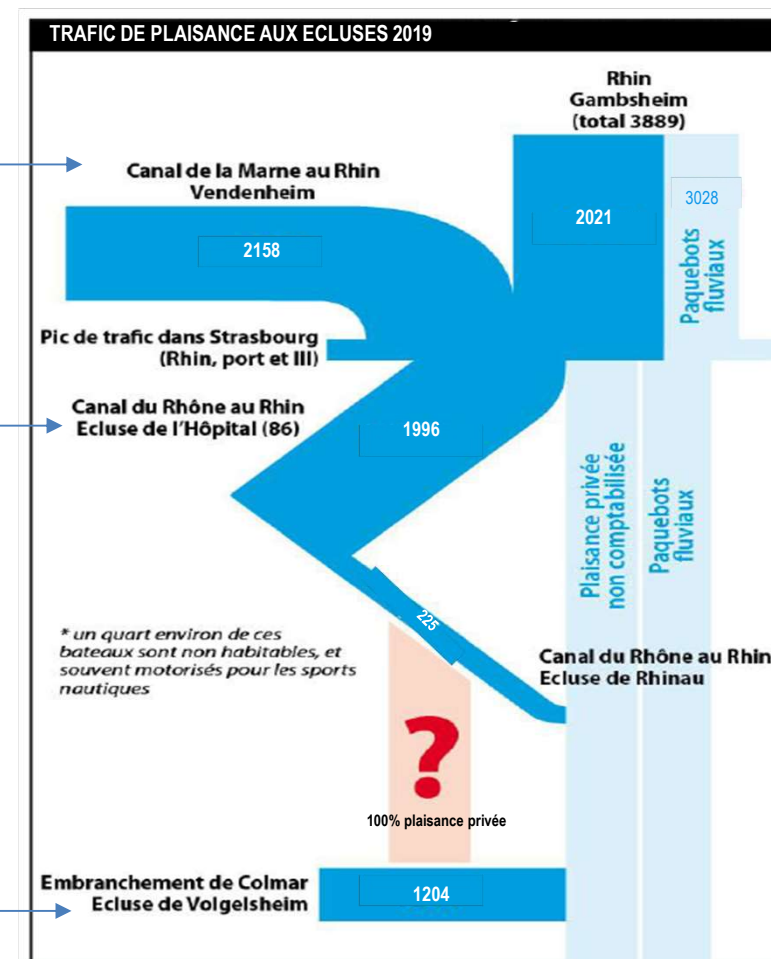
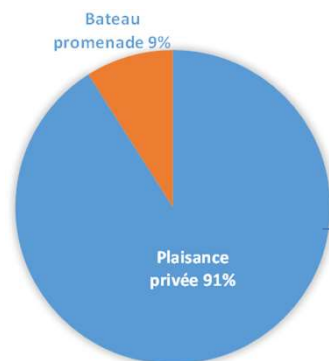
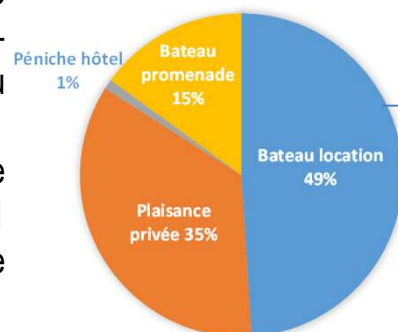
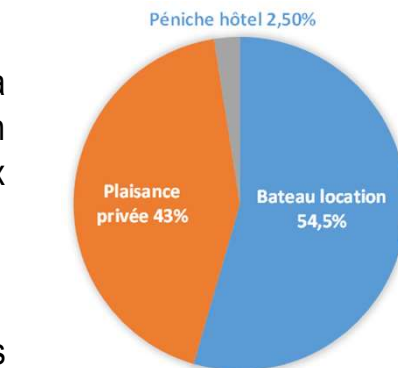
Hausse de la fréquentation fluviale potentielle

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)

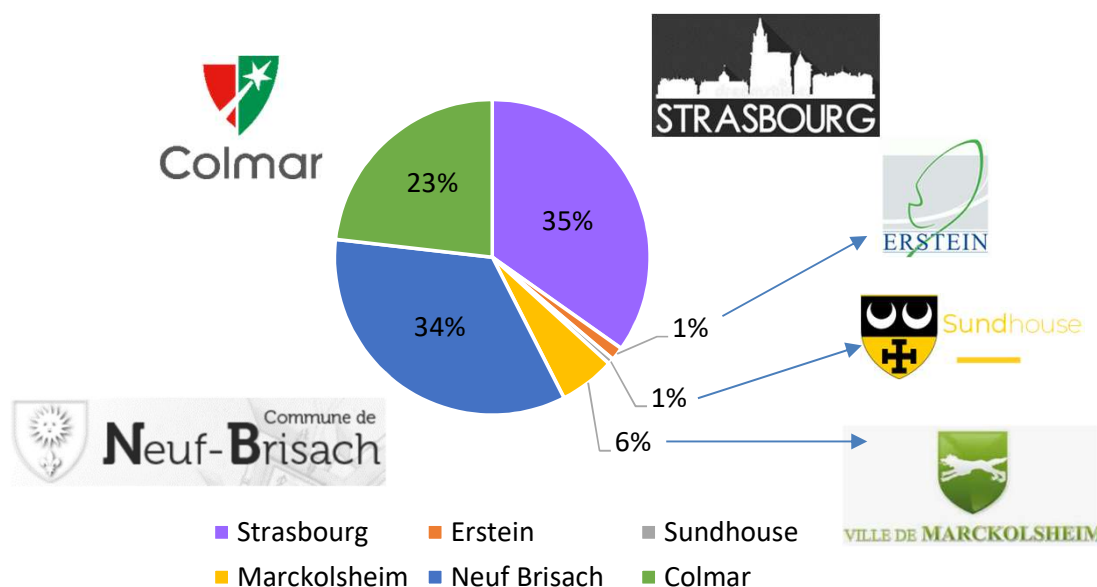
Crise sanitaire => engouement de l'écotourisme / tourisme fluvial



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

Clé de répartition sous réserve de la réalisation des projets privés sur les sites indiqués en entretiens

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**

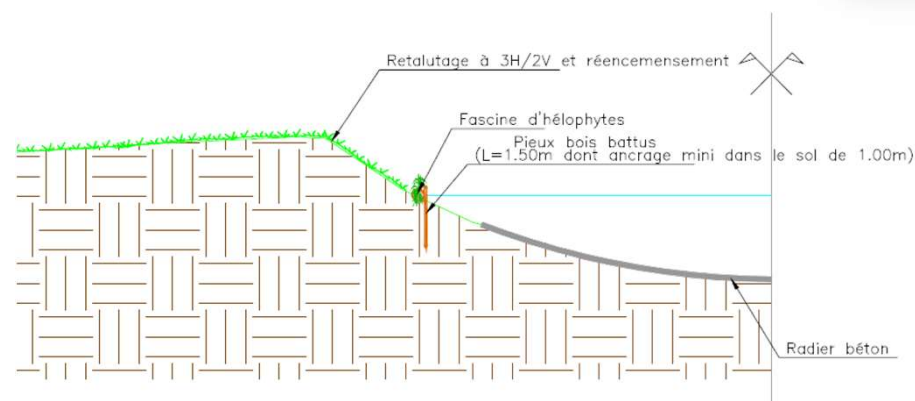
Actualisation des travaux: technique et coûts

Synthèse du diagnostic de 2020:

- **Génie-civil des écluses dans un état stationnaire**, gestion de la végétation à prévoir
- **Digues dans un état dégradé** (absence de protections de berge, végétation trop importante, fuites,...)



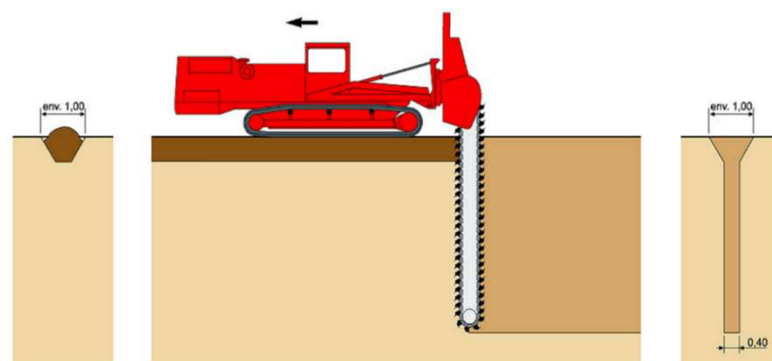
SCENARIO 1



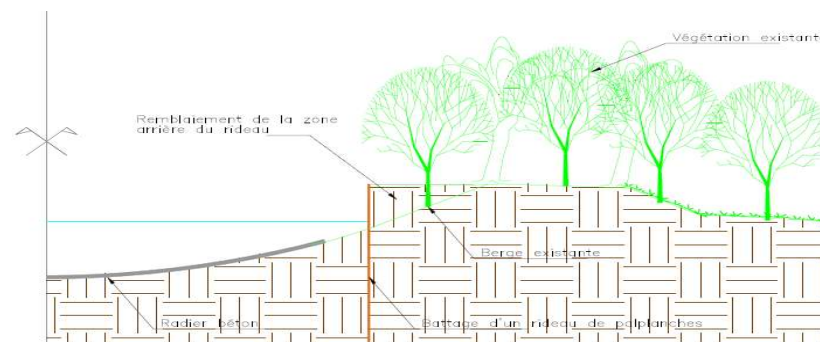
- **Solution technique de réparation minimum**, avec des reprises ponctuelles des digues (plaquage d'argile compacté) pour la réouverture du canal. **Un investissement réduit entre 27,6.2M€ et 28.9M€ (dont 1,3M€ pont RD 608), mais un coût de fonctionnement élevé de l'ordre de 943 000€ par an**, lié à l'entretien (colmatage des fuites) et l'exploitation.
- Cette solution nécessite **un déboisement de la rive Est** pour enlever les racines et permettra le plaquage de l'argile. **Risque de dégradation de la trame verte.**
- **La tenue des berges ne peut être assurée pour un mouillage supérieur au mouillage actuel (> 1.4 m).**
- Proche des estimation des coûts de 2013 - Branche Nord : investissement (20 M€) Fonctionnement 500 K€

SCENARIO 2

- **Restauration et automatisation des écluses**, construction de l'écluse 74 bis
- **Réimperméabilisation** de l'ensemble des digues en remblais par deux techniques et protections de berges pour les digues en déblais :
 - **Digues en déblais** → Imperméabilisation du haut de la berge par argile compactée + protection de la berge en techniques végétales
 - **Digues en remblais**



Rive Ouest: Imperméabilisation par tranchée d'argile



Rive Est: maintien de la Trame verte
Mise en place de palplanche depuis le lit

- Conservation de la ripisylve et **maintien de la trame verte**.
- Réimperméabilisation complète permettant un **mouillage de 1,8m** nécessaire à l'accueil de péniche hotel/restaurant Un

Coûts d'investissement - tronçon Nord (24,5km) et Sud (6,1) jusqu'à Neuf Brisach

COÛT GLOBAL RD 608) (dont le pont	Mouillage	1.8 m
	Scénario 2 - Nord	46 603 000 € HT
	Scénario 2 - Sud	14 392 000 € HT
	Total 30,6 km	60 995 000€ HT

Coûts du fonctionnement

COÛT GLOBAL RD 608) (dont le pont		Fonctionnement
	Scénario 2 - Nord	195 750
	Scénario 2 - Sud	56 350
	Total 30,6 km	252 100 € /an

=> Un **investissement important** de 60 M€, mais un **coût de fonctionnement réduit**, de l'ordre de 250 000€ par an pour l'entretien et l'exploitation

Rappel des estimation des coûts en 2013 - Branche Nord : investissement (20 M€)
Fonctionnement 500 K€

Projections financières

- Possibilité de scinder les interventions sur les tronçons NORD et SUD
- Rénovation des écluses, automatisation, déplacements des ouvrages : indispensables pour une ouverture en n+1.
- Investissements d'étanchéification sur les berges pourront être étalés sur trois à cinq années.

TRONCON FRIESENHEIM - ARTZENHEIM : 24,5 Km	Année n-1	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	MONTANT TOTAL HT
Gouvernance - études préalables	500 000						500 000
Enlèvement du bouchon à Artzenheim		17 000					17 000
Réfection totale des Ecluses 72-73-74, avec automatisation		1 346 000					1 346 000
construction de l'écluse 74 bis		2 010 000					2 010 000
Reconstruction du pont RD 608 (C.E.A.)		1 330 000					1 330 000
Remise en service des appareils de manœuvre et mise en place de l'automatisation sur les 8 écluses		956 000					956 000
Poste de contrôle et de commande d'urgence, pour les 12 écluses		604 000					604 000
Travaux de reprise des digues (5 km/an)		8 130 612	8 130 612	8 130 612	8 130 612	7 317 551	39 840 000
Total travaux	500 000	14 393 612	8 130 612	8 130 612	8 130 612	7 317 551	46 603 000
Hauteur de mouillage		1,4	1,4	1,4	1,4	1,8	
TOTAL INTERVENTION HT							46 603 000

TRONCON KUNHEIM - NEUF-BRISACH : 6,1 Km	Année N-1	Année N	Année N+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	MONTANT TOTAL HT
Gouvernance - études préalables	300 000						300 000
Remplacement passerelle mode doux à Kunheim		100 000					100 000
Réfection totale de l'écluse 62, avec automatisation		515 000					515 000
Réfection totale de l'écluse 61, avec automatisation		515 000					515 000
Réfection totale de l'écluse 60, avec automatisation		515 000					515 000
Réfection totale de l'écluse 59, avec automatisation		515 000					515 000
Poste de contrôle et de commande d'urgence, pour les 4 écluses		601 000					601 000
Travaux de reprise des digues (2,6 km année n- 3,5 km en n+1)		4 829 607	6 501 393				11 331 000
Total travaux	300 000	7 590 607	6 501 393				14 392 000
Hauteur de mouillage		1,4	1,8				
TOTAL INTERVENTION HT							14 392 000

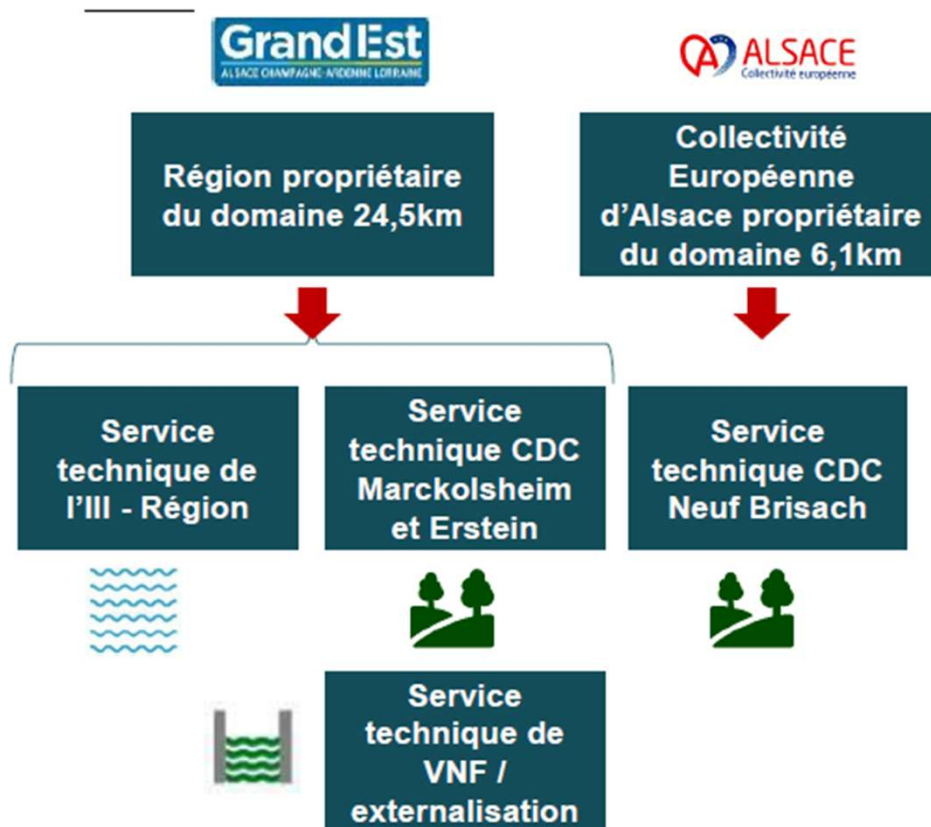
Total Annuel - 2 tronçons	800 000	21 984 219	14 632 006	8 130 612	8 130 612	7 317 551	
TOTAL 2 Tronçons HT							60 995 000

Pistes de financement

- **Région Grand Est : 60 à 75% dont :**
 - Fonds propres 50%
 - Fonds Européens (FEDER/FEADER): 10 à 25%
- **Etat: 5-10 % :** Fonds **Post - Fessenheim** sur le tronçon Sud, CPER sur Tronçon Nord
- **Autres collectivités:** CEA, EPCI...

Gouvernance

- **Co-maitrise d'ouvrage** Région Grand Est sur le tronçon Nord, CEA sur le tronçon Sud **ou maitrise d'ouvrage déléguée à la Région**;
- **Gestion future optimisant les moyens en place** : Service technique de l'ill pour la gestion des berges, des EPCI pour les emprises, services et espaces verts, VNF pour la navigation en continuité amont/aval
- **Gouvernance sous forme de contrat de canal** rassemblant les acteurs économiques, touristiques, environnementaux et institutionnels afin de développer au-delà de la navigation fluviale, des haltes nautiques, des points de ventes de produits locaux, les services le long de la vélovoie,



Autres exemples de gestion de canaux par une collectivité soit en régie (Région Bretagne, Lille Métropole, Département de la Somme) soit sous gestion déléguée à VNF (canaux de Bourgogne).

3) Tour de table



Comité de pilotage n°1 - 23 NOVEMBRE 2021

4) Prochaines étapes et planning prévisionnel



Comité de pilotage n°1 - 23 NOVEMBRE 2021

<p>Comité restreint</p>	<p>Coprésidence Président/Préfète de Région.</p> <p>Arbitrages techniques et financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Région - DDT67 et DDT68 - CEA - EMS - CC Marckolsheim - CA Colmar - CC Pays Rhin Brisach - CC Erstein - VNF
<p>Comité de pilotage = préfiguration du contrat de canal</p>	<p>Coprésidence Président/Préfète de Région.</p> <p>Partage de l'avancement du projet – recueil des attentes avant/pendant/après le projet - communication</p>	<p>Structures précédentes +</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toutes les communes riveraines - RHA - Association de Bateliers - Associations naturalistes + pêche - Investisseurs potentiels franco-allemand - ART
<p>Comité technique</p>	<p>Suivi des études, marchés, préparation des comités de pilotages</p>	<p>Services techniques des structures précédentes</p>

A VENIR:

- **Dec- Février : Réunions bilatérales et courrier de positionnement des collectivités et partenaires :**
 - Avis technique, financier, organisationnel
 - **Consolidation**
 - **Financière:** FEDER, CPER, Post –Fessenheim
 - **Gouvernance partenariale:** Maitrise d’ouvrage / Gestion
 - **Poursuite des rencontres avec les acteurs privés:** loueurs de bateau, bateau-promenade, bateau-hôtel
 - **Janvier :** lancement par la Région des études techniques et environnementales préalables
 - **Janvier :** Recrutement du chef de projet.
 - **Premier trimestre 2022 :** Poursuite de la procédure de transfert du canal Nord de l’Etat à la Région
 - **2022 :** recrutement et travaux de maitrise d’œuvre
 - **2023 :** Consultation d’entreprise et démarrage des travaux
 - **2023-2027 :** Travaux ouvrages et digues - Possibilité d’adapter la priorisation tronçon Nord/sud en fonction de la structuration de la maitrise d’ouvrage
- ⇒ **Prochaines étapes:**

➤ **comité restreint début 2022**

➤ **comité de pilotage dans la même configuration en juin 2022.**



CONCLUSION - PERSPECTIVES

- **Un projet de territoire :**
 - Eurovélo voie, tourisme fluvial, recharge de nappe
 - Lien fluvial Strasbourg/ Colmar/Neuf Brisach ↔ Allemagne
- **Des opportunités financières:** post Fessenheim, FEDER/FEADER
- Un projet dans les **stratégies locales et régionales :**
 - **Partenariat « Vie Fluviale »** entre l'EMS, Strasbourg et VNF.
 - préservation de la trame verte et bleue du SRADDET et de la stratégie **Biodiversité**,
 - développement du **transport fluvial** et d'accroissement de **l'offre d'écotourisme**
- **Intervention historique de la Région** sur la zone (Ill domaniale, SAGE, site Natura 2000, protection de la nappe rhénane...), cofinancement via le CPER des travaux antérieurs et le portage des études
- **Enjeu d'innovation – Canal « Laboratoire »:** Offre de services, automatisation, multifonctionnalités (recharge nappe, hydroélectricité, Trame verte et bleue...),
- **Gouvernance partenariale:** Maitrise d'ouvrage / Gestion / Contrat de canal



Merci pour votre attention



Plus d'information:
Claude.Fruh@grandest.fr
Benoit.Grandmougin@grandest.fr