



14473 RM



Agence de l'eau
Rhône-Meuse

Département

du **Haut**
Rhin *Conseil Général*

CANAL DU RHONE AU RHIN

de
l'île Napoléon
à
Artzenheim



Valorisation d'un patrimoine naturel

LE CANAL DU RHONE AU RHIN

Le Canal du Rhône au Rhin fait partie de ces grandes réalisations du XIX^{ème} siècle qui ont donné à notre pays les structures de communication indispensable à une époque.

L'évolution des techniques et des besoins en transports lui ont peu à peu fait perdre de son importance.

La mise en service du Grand Canal d'Alsace a achevé son histoire en tant que voie navigable.

Une initiative du Conseil Général alors présidé par le Docteur GÆTSCHY, a sauvé le Canal de l'abandon : il a été acheté par le Département et a repris vie, redevenant un biotope exceptionnel, bien avant que l'on ne se mit à conjuguer l'environnement sur tous les tons.

M. Gilbert MEYER, Vice-Président du Conseil Général, a pris l'initiative, à ma demande, de fédérer de nouvelles actions valorisant encore un peu plus, avec l'aide des communes du parcours, ce domaine exceptionnel dont chacun ainsi comprendra encore un peu mieux l'importance.

Cet opuscule évoque cette évolution et ce devenir...

Bonne chance au Canal du Rhône au Rhin.

Le Président du Conseil Général
Jean-Jacques WEBER



LE CANAL DU RHONE AU RHIN ET LA PLACE DE NEUF-BRISACH

Alphonse HALTER

A la veille de la Révolution, la France était pourvue de 1 000 kilomètres de canaux, dont la plupart avaient été construits au XVIIIème siècle par des ingénieurs militaires et des entrepreneurs de travaux de fortification (1). Durant la Révolution, les travaux de construction et d'entretien des voies navigables furent presque interrompus faute de moyens financiers.

Dès la prise du pouvoir par Bonaparte, le 1er Consul, ayant eu conscience de l'intérêt économique et stratégique des voies navigables, ordonna la construction de plusieurs canaux, dont le Canal du Rhône au Rhin. L'application de ce programme se heurta bien entendu au problème financier, ce qui n'est pas surprenant, les ressources du pays étant, sous le Consulat et sous l'Empire, en grande partie absorbées par le budget militaire.

Pour financer les travaux, Napoléon eut recours à la vente des canaux déjà construits et appartenant à l'Etat. Le décret du 21 mars 1808 stipule, celle des canaux d'Orléans et du Loing qui appartenaient jusqu'en 1792 au duc d'Orléans et qui furent saisis comme biens d'émigrés et celle du Canal du Midi, du Centre et de Saint-Quentin. Aux difficultés financières s'ajoutait le manque de main-d'œuvre, une grande partie des hommes étant sous les drapeaux. Pour y pallier, on eut recours, pour le Canal du Rhône au Rhin, à des prisonniers espagnols.

Il nous faut préciser qu'un projet de liaison entre le Rhône et le Rhin avait été élaboré par l'ingénieur La Cliche (2) qui fit en 1746 une série de plans, dessins et devis pour la construction d'un canal reliant le Doubs et l'Ille au Rhin. Quelques années plus tard, le marquis de Pezay (3) proposa, quant à lui, un canal reliant le Rhône au Rhin aux frais des protestants "que la Révocation de l'Edit de Nantes avait bannis de leur Patrie" et qui, d'après lui, avaient fait des offres

réelles de plusieurs millions pour rentrer en France. "*Chargeons ces religieux de la construction gratuite du canal ; offrons-leur en dédommagement de leurs frais, leur retour dans cette Patrie si désirée*". Si le Marquis voyait là un moyen de retour des protestants en France, il y trouvait aussi des avantages de construire ce canal pour la ville de Neuf-Brisach. Il s'en explique : "*La ville de Neuf-Brisach, aujourd'hui déserte, leur offre - il s'agit des protestants - des demeures toutes préparées, l'herbe et les ronces n'y déshonoreront plus les rues alignées au cordon, et toutes les maisons neuves auxquelles il ne manque que des habitants, abriteront de nouveaux citoyens. Ils seront dans le voisinage même du canal creusé par eux, qui sera incessamment couvert de leurs bateaux qui permettront des échanges de marchandises entre Marseille et Amsterdam*".

Si on avait donné suite à la proposition du Marquis De Pezay, les protestants non seulement auraient occupé les maisons vides de Neuf-Brisach, mais ils en auraient construit de nouvelles sur les emplacements à bâtir, nombreux à cette époque (4). La ville eût connu, sans aucun doute, une impulsion économique, dont les effets se feraient encore sentir de nos jours.

Revenons au canal Napoléon : telle était l'appellation du canal "Rhône au Rhin" sous le 1er Empire. Sa construction fut entravée par des problèmes d'indemnités, d'expropriation et, comme partout ailleurs, par le manque de main-d'œuvre. Pour y remédier, Molé, directeur des Ponts et Chaussées, mit à la disposition des entrepreneurs, 1 452 prisonniers de guerre espagnols, 1 000 en transit à Auxerre le 4 juillet 1809 et les 452 autres, le 14 avril 1810. Ils furent logés dans les casernes vidées de leurs garnisons (5). A la fin de 1813, l'ensemble des terrassements était réalisé, ainsi que la majorité des écluses et ponts, sauf en aval et en amont de

Neuf-Brisach, pour cause de difficultés, quant au choix du tracé du canal dans le rayon kilométrique de la place.

Lorsqu'en 1814, l'Empire s'effondre, les travaux de construction et de terrassement du canal s'arrêtèrent pour n'être repris qu'au printemps 1821. Avant de recommencer les travaux, il fallut enfin se mettre d'accord quant au choix du tracé dans le secteur de Neuf-Brisach. Le canal prit, à partir de la Restauration, le nom de "*canal Monsieur*" (6). Pour se mettre d'accord, il fallut plusieurs réunions entre les responsables civils et militaires. Ils avaient le choix entre trois projets élaborés en 1806.

Le 1er consistait à faire passer le canal à l'Est de la ville, le second à l'Ouest et le troisième à travers la ville. Le 29 décembre 1821 fut finalement choisi le projet de faire passer le canal à l'Est de la ville afin de pouvoir le relier à l'embranchement qu'on avait envisagé de faire avec le Rhin face à Vieux-Brisach. Ce projet fut abandonné en raison des difficultés d'exécution, de son coût élevé et du faible avantage stratégique. Autre raison de faire passer le canal à l'Est de la ville : ce tracé ne nuisait pas au système des conduites d'eau des fontaines (place de la mairie et les six fontaines des casernes), ni aux manœuvres des chasses d'eau de la cunette (7). Autre avantage, il laissait intact le canal Vauban et la rigole de Widensolein, ainsi que le moulin à côté du cimetière. Cependant, on reprocha à ce tracé de ne se prêter d'imparfaitement aux enfilades de la place, de faire des coudes gênants pour la navigation et d'être à l'opposé des communications qui amenaient de Colmar la plupart des produits agricoles et industriels.

Le second projet faisant passer le canal à l'Ouest de la ville fut unanimement rejeté. Son seul avantage était de rapprocher le canal de la route de Colmar et de faciliter éventuellement la construction du canal de Neuf-Brisach à Colmar. Inconvénient majeur : il aurait fallu, pour l'exécuter, mélanger les eaux avec celles du canal Vauban et le faire passer par un aqueduc au-dessus de la rigole de Widensolein.

Troisième projet : faire passer le canal à travers la ville. S'il avait été adopté, la physionomie intérieure de Neuf-Brisach eût été changée. Elaboré en juin 1806 par le colonel Moulut (8), il n'avait nullement attiré à l'époque l'attention du service des Ponts et Chaussées qui songeait surtout, au temps de l'Empire, à faire passer le canal à l'Est de la ville pour y faire un embranchement avec le Rhin, comme déjà dit. Ce n'est qu'en 1821 que le colonel Goll (9), commandant du génie de la place, relança le projet. D'après Mou-

lut, le Canal devait entrer en ville par la demi-lune n° 24 et en sortir par la demi-lune n° 21, dans l'alignement de la rue de l'arsenal et de la rue Saint-Jean, et joindre le canal creusé depuis 1812 en amont de l'écluse n° 59. Le plus difficile et, de ce fait, le plus onéreux était de faire entrer et sortir le canal par les courtines, de creuser son lit et son bassin en les rendant étanches pour ne pas inonder les caves des particuliers.

Dans son rapport relatif au projet du colonel Moulut, Goll fit ressortir certains avantages. En premier lieu, les branches déjà creusées se présentaient parfaitement en enfilade de la place et ne gênaient aucunement les conduites d'eau des fontaines, ni les chasses d'eau de la cunette. De plus, les bateaux entrant dans la ville "*amèneraient devant les magasins de la place, surtout devant l'arsenal, les approvisionnements de guerre ; les maisons des habitants serviraient de dépôts de marchandises et on reprendrait ainsi l'aisance dans une cité dénuée de ressources*" (10).

Autre avantage : les approvisionnements des denrées stockées tourneraient en temps de guerre à l'avantage de la défense et les caves spacieuses en partie voûtées "*offriraient au commerce des abris contre le bombardement en cas de siège et n'obligeraient pas la construction d'un bassin hors de la ville*" (11). Dernier avantage pour la ville : "*Le canal, en amenant une eau courante à l'intérieur de la place, contribuerait à l'assainissement de la ville et permettrait d'y établir des ateliers de tanneurs, de teintureries et d'autres arts utiles et faciliterait la construction d'un grand hôpital pour les bourgeois et les militaires sur les bords d'une eau courante tirée du canal*" (12).

Mais quels que fussent les avantages énumérés par le colonel Goll, on y renonça, surtout à cause d'un énorme surcroît de dépense. Le passage du canal à l'Est de la ville ne coûtait que 340 000 francs et celui à travers la ville aurait coûté 500 000 francs de plus, somme considérable pour l'époque. A remarquer que si le projet avait été exécuté, il y aurait eu problème lors du déclassement du tronçon du canal du Rhône au Rhin de l'Île Napoléon à Neuf-Brisach en 1959. Soit on aurait relié à hauteur de Kunheim avec l'embranchement du canal de Colmar lui-même branché sur le Grand Canal d'Alsace, soit on aurait comblé le lit du canal à l'intérieur de Neuf-Brisach, chose qui nous paraît le plus plausible.

LE CANAL DU RHONE AU RHIN DECLASSEMENT ET ACQUISITION PAR LE DEPARTEMENT

Le canal du Rhône au Rhin a donc été déclassé officiellement comme voie navigable, par décret du 22 juillet 1966, dans sa section comprise entre Ile Napoléon (commune d'ILLZACH) et KUNHEIM. Par acte de vente du 26 février 1969, le Département du Haut-Rhin s'en est rendu acquéreur à l'exception des parties comprises dans l'emprise des autoroutes A35 et A 36.

Cette propriété départementale a été amodiée à titre précaire et révocable, pour une durée de 9 ans, à la Fédération Départementale des Associations de Pêche et de Pisciculture du Haut-Rhin par délibération du Conseil Général du 18 décembre 1971. La Fédération a contracté à cet effet une assurance couvrant sa responsabilité civile et dégageant le Département de toute responsabilité résultant de l'utilisation des installations.

Par ailleurs, l'Union des Associations Foncières de la Plaine du Rhin a réalisé en 1975 un canal de jonction, dit canal de Munchhouse, permettant de dériver vers le canal du Rhône au Rhin, à partir du canal de la Hardt, un débit de 4 m³/sec.

La réalisation de cette jonction a permis la remise en eau d'un tronçon de 12 km environ, de Roggenhouse à Algoisheim, permettant, entre autre, aux exploitants agricoles de ce secteur, d'utiliser une partie des eaux pour les besoins de l'irrigation.

Les conditions d'utilisation ont fait l'objet d'une convention entre la Fédération des Associations de Pêche et de Pisciculture et l'Union des Associations Foncières de la Plaine du Rhin, annexée à la convention passée le 2 juillet 1981 entre le Département du Haut-Rhin et la Fédération Départementale des Associations de Pêche et de Pisciculture, concrétisant l'accord de principe donné à ce groupement en 1971 et définissant les modalités d'exploitation et d'entretien du canal du Rhône au Rhin déclassé.

Pour conclure, nous rappelons ci-dessous les caractéristiques de l'ouvrage :

- largeur au plafond : 10 mètres
- hauteur du tirant d'eau : 2,20 mètres
- inclinaison des berges : 2/3
- revanche : variable de 0,50 à 0,70 m
- pente du canal : nulle pour chaque bief

LE CANAL DU RHONE AU RHIN VALEUR DU PATRIMOINE

SURFACE DE L'EMPRISE DU CANAL DU RHONE AU RHIN PAR COMMUNE DU SUD VERS LE NORD

COMMUNES	HA. A. CA.
ILLZACH	7 ha 16 a 23 ca
SAUSHEIM	13 ha 02 a 04 ca
BALDERSHEIM	10 ha 26 a 69 ca
BATTENHEIM	21 ha 84 a 77 ca
MUNCHHOUSE	34 ha 18 a 94 ca
ROGGENHOUSE	7 ha 41 a 60 ca
HIRTZFELDEN	24 ha 16 a 06 ca
RUSTENHART	13 ha 69 a 71 ca
DESSENHEIM	24 ha 06 a 57 ca
OBERSAASHEIM	3 ha 21 a 37 ca
WECKOLSHEIM	1 ha 78 a 45 ca
ALGOLSHEIM	9 ha 64 a 37 ca
VOLLGELSHEIM	12 ha 96 a 54 ca
BIESHEIM	20 ha 90 a 55 ca
KUNHEIM	2 ha 29 a 07 ca
BALTZENHEIM	4 ha 95 a 67 ca
ARTZENHEIM	15 ha 02 a 78 ca
	226 ha 61 a 41 ca

LE CANAL DU RHONE AU RHIN REHABILITATION PAR UNE ACTION DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Epine dorsale de la plaine de la HARDT entre ILL et RHIN, le Canal du RHONE AU RHIN déclassé est devenu depuis quelques années un ouvrage très important, voire quasi-indispensable pour l'environnement de la basse plaine HAUT-RHINOISE.

Les effets conjugués des aménagements du RHIN et les nouvelles pratiques agricoles menacent en effet très sérieusement à la fois l'équilibre écologique de cette plaine et surtout l'incalculable richesse que constitue la nappe phréatique d'Alsace, la plus importante aquifère d'Europe.

IMPACT DES AMENAGEMENTS SUR LA NAPPE PHREATIQUE :

La canalisation du RHIN, engagée dès le milieu de siècle dernier, a eu pour conséquence imprévue la baisse très importante du "toit" de la nappe phréatique dans toute la plaine de la HARDT.

Et alors que ce phénomène s'était stabilisé, le développement considérable des monocultures céréalières, tournées vers une productivité fondée sur l'irrigation et des amendements intensifs, n'ont fait qu'accroître encore la sollicitation de la nappe tout en affectant sa qualité par des pollutions diverses, dont celle due aux nitrates a pris depuis peu une tournure menaçante pour notre alimentation en eau potable.

Le maintien en eau permanente du canal du RHONE AU RHIN, correspondant à l'injection de quelques 3 m³ à la seconde répartis sur 36 kms, aura de ce point de vue des conséquences très positives pour l'avenir de la nappe phréatique.

1. Il favorisera en effet la **pratique de l'irrigation**, soit par pompage direct dans le canal (opération jusqu'ici aléatoire puisque le besoin des irrigants correspondait hélas souvent aux périodes d'assèchement du canal !), soit par pompage dans la nappe phréatique dont les niveaux seront soutenus par les infiltrations.

Ces aménagements renforcent donc l'important programme d'amélioration de la productivité des exploitations de la plaine du RHIN engagé depuis cinq ans par l'Union des Associations Foncières de la plaine du RHIN dans le cadre du contrat de plan ETAT-REGION et avec un soutien très important du Conseil Général du HAUT-RHIN.

2. La non perméabilité des berges permettra des infiltrations qui auront pour effet une **dilution non négligeable des nitrates** dans la nappe phréatique.

L'Agence de BASSIN RHIN-MEUSE s'est d'ailleurs d'ores et déjà déclarée très intéressée par le projet

et estime que la zone d'influence de l'ouvrage ainsi exploité pourrait atteindre, après 15 à 30 ans, une largeur d'équilibre de l'ordre de 2 000 m.

La qualité de la nappe phréatique serait ainsi améliorée sur une surface de plus de 7 000 ha dans un secteur tout particulièrement sensible à ce point de vue.

LA LIGNE VERTE ET BLEUE :

Si le premier tronçon du canal du RHONE AU RHIN déclassé se trouve dans la forêt de la HARDT, la partie entre MUNCHHOUSE et ARTZENHEIM traverse la plaine où remembrements anciens et nouvelles pratiques culturales ont fait un sort à tout ce qui pouvait ressembler à un arbre ou une haie.

Les berges du canal, dont l'emprise s'étend par endroit sur plusieurs dizaines de mètres dont il sera intéressant de faire respecter l'intégrité, constituent donc une coupure verte, arborescente et arbustive, dont le rôle est devenu très important pour l'équilibre écologique de cette région.

La nécessité de **couvert pour la faune** pendant les longs mois où les terres cultivées sont nues, et les possibilités de reproduction sans risque de destruction par des machines ou des traitements biocides divers, sont des fonctions remplies par le canal et ses berges.

Le canal constitue dans la steppe céréalière un **oasis pour le petit gibier** tels que perdreaux, faisans et lièvres et pour les oiseaux d'eau qui y trouvent des sites de nidification : les chasses de plaine, considérablement dégradées ces dernières années, en bénéficieront à coup sûr.

Le maintien en eau permanente permettra enfin une **gestion piscicole** à long terme, avec une perspective d'autant plus encourageante que la qualité des eaux du canal ira s'améliorant dans la prochaine décennie.

UN ROLE PEDAGOGIQUE :

L'intérêt du canal au plan de l'environnement a été exploité depuis plusieurs années déjà par l'association des **Jeunes pour la Nature (JPN)** qui occupent la maison éclusière de HIRTZFELDEN et qui ont aménagé cette bâtisse en centre d'initiation à la nature où séjournent de nombreux jeunes tout au long de l'année.

Des classes y sont accueillies et guidées tout au long du **sentier écologique du canal**, où un livret conduit et initie de façon très didactique le promeneur à travers la "ligne verte... et bleue" du canal du RHONE AU RHIN.

LE CANAL DU RHONE AU RHIN ET GESTION DU PATRIMOINE

L'emprise du Canal du Rhône au Rhin s'étend sur près de 40 km. Elle totalise une surface qui dépasse 200 hectares.

Les notes qui précèdent ont mis en relief tous les aspects qui conduisaient à un programme de réhabilitation de ce cours d'eau. En effet, dans l'objectif retenu par le Conseil Général prime la nécessité :

- de préserver l'environnement naturel,
- de protéger la faune et la flore,
- d'assurer l'équilibre sylvo-cynégétique,
- d'encourager une action d'avant-garde pour combattre la pollution de la nappe phréatique par les nitrates.

A ce projet, se sont associés différents partenaires ; ils apportent une contribution essentielle. A travers cette initiative, un dénominateur commun a été trouvé où les uns et les autres apportent leur savoir faire. A partir de là, faut-il aller plus loin pour que les erreurs du passé ne se renouvellent pas ? A partir de cette cohésion faut-il maintenant mettre en place un organe qui, localement, assume la gestion de ce patrimoine ? La réponse à cette double interrogation : l'installation d'un "comité de gestion".

MISSION DU COMITE

Cet organe aura pour mission de coordonner les options prises pour la gestion et le devenir de ce patrimoine exceptionnel. Il lui appartiendra également de trouver progressivement le même contexte et le même régime pour toutes les parcelles étalées sur les 19 communes concernées. Il lui faudra en plus arriver à des dispositions uni-

formes sur des règles conditionnant, par exemple, la chasse ; il y a également lieu de faire couvrir, par des mesures de sauvegarde à portée générale, la préservation des massifs forestiers.

Au-delà de tous ces engagements, le Comité devra entrevoir des actions qui conféreront à ce patrimoine "un mieux" et qui seront une référence pour la préservation de l'environnement naturel. Les populations pourront alors trouver le long de cette voie désaffectée, un havre de sérénité et de quiétude.

Pour ce qui est de la protection de la qualité de la nappe phréatique, l'Agence de Bassin vient de prendre les travaux de réhabilitation du Canal du Rhône au Rhin désaffecté comme un projet de haute référence. Selon elle, il s'agit d'une initiative d'avant-garde pour la région Est. Les aspects ci-dessus expliqués révèlent que l'objectif que s'était fixé le Conseil Général, valorisera ce patrimoine foncier sur bien d'autres points encore.

L'installation d'un comité de gestion local revêt donc son utilité et son importance. En même temps, ce support opérationnel responsabilisera tous les partenaires qui se sont associés à cette démarche exceptionnelle.

COMPOSITION DU COMITE

Ce comité de gestion sera composé d'élus de l'Assemblée Départementale et des Communes. Ce collège sera complété par un représentant par partenaire ayant apporté une contribution. Seront également associées à cette équipe les personnes qualifiées dont les conseils pourront apporter "un plus" à la réflexion dudit comité de gestion.

LE CANAL DU RHONE AU RHIN ET PROGRAMME DES TRAVAUX

I ALIMENTATION EN EAU

Le canal du Rhône, appartenant au Département, est alimenté par un prélèvement effectué sur le bief du canal en service Niffer Mulhouse.

Cette prise d'eau, qui peut atteindre 2,75 m³/s, est effectuée avec l'accord et sous le contrôle du Service de la Navigation, de Strasbourg (arrondissement de Mulhouse).

L'augmentation du débit à 4 m³/s, pendant la période estivale sera réalisée :

- par le transfert vers l'amont de la retenue de Kembs d'une partie du droit à prélèvement attribué pour l'alimentation du canal de la Hardt à OTT-MARSHEIM ;

- par le transit de ce débit supplémentaire via le canal de HUNINGUE jusqu'à l'Île Napoléon.

Des accord de principe ont été obtenus auprès des Administrations concernées : E.D.F., la Direction Départementale de l'Agriculture et le Service de la Navigation ; des contacts étant en cours pour préciser les modalités d'application.

II TRAVAUX EN COURS ET TERMINES

Des mesures de débit ont été effectuées au mois d'avril de cette année pour déterminer les zones les plus touchées par les fuites. A l'issue de ces investigations et d'une concertation avec la Fédération des Pêcheurs, il a été décidé de faire les travaux de colmatage des plus grosses fuites entre Munchouse et Hirtzfelden en asséchant provisoirement les biefs compris entre les écluses 47 et 50.

Ces travaux qui sont exécutés en régie avec le matériel départemental seront terminés à la fin du

mois de mai. Ils consistent à mettre en place au fond du canal une couche d'argile dans les zones les plus perméables de manière à obtenir une étanchéité partielle.

L'effet désiré ne sera obtenu qu'après un délai de mise en place naturelle, au moment de la remise en eau du canal, par l'action conjuguée du ramollissement des argiles et de la pression.

III AUTRES TRAVAUX PROGRAMMES EN 1989

a) Protection du chantier de réparation de bateau de l'Île Napoléon

La réalisation d'un batardeau et d'un système de vannage permettra de faire face à l'augmentation du débit sans risque d'inondation du chantier naval.

b) Différents curages ponctuels seront effectués, notamment près de Dessenheim, Weckolsheim et Neuf-Brisach.

c) Pose d'une vanne à l'amont de l'ouvrage de franchissement de la RN 415 à Neuf-Brisach

Cet équipement est indispensable pour permettre une bonne gestion des différents canaux qui confluent à proximité c'est-à-dire le canal Vauban, le canal de la Hardt et le canal de Widensolen.

d) Réparation d'une fuite importante dans la digue près de Kunheim.

e) Enlèvement des débris bloqués à l'écluse 60 près de Biesheim.

f) Exécution de 2 faucardages en Juin et Août pour limiter le développement des plantes aquatiques et faciliter l'écoulement de l'eau.