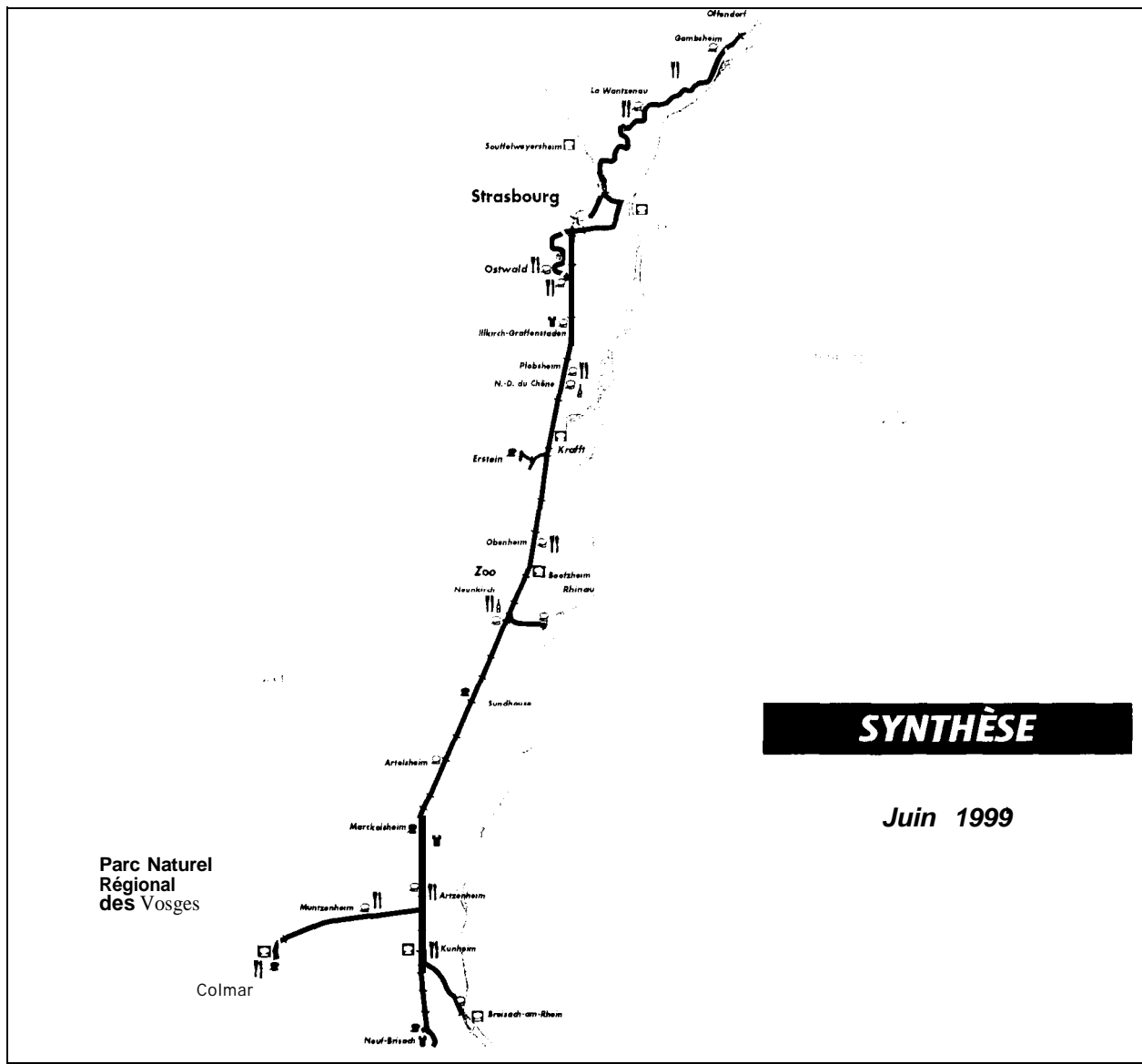




n° 23782

# Le Canal du Rhône au Rhin et l'III

## Impact économique de la remise en état pour la navigation de plaisance du canal du Rhône au Rhin et de l'III canalisé



Juin 1999

Voies Navigables de France

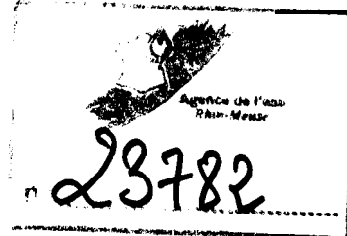
Communauté de Communes du Grand Ried

Communauté de Communes de Marckolsheim et environs



EURO-WATERWAYS LTD  
SCET  
BÉTURE-CEREC

# Préambule



C E DOCUMENT présente sous forme synthétique les conclusions de l'étude conduite par un groupement de bureaux d'étude pour le Conseil Régional d'Alsace et Voies Navigables de France (Direction Régionale de Strasbourg) entre fin septembre 1998 et fin juin 1999.

Il s'agissait d'examiner les conditions techniques et économiques de réalisation d'un programme de réhabilitation de plusieurs sections du réseau historique des voies navigables de la région Alsace, situées dans la plaine entre Colmar et Neuf-Brisach dans le Haut-Rhin et Gamsheim /Offendorf dans le Bas-Rhin.

Euromapping, chef de file, a réalisé la mission avec la collaboration de **euro-waterways ltd**, spécialistes du développement des voies navigables, de la SCET, mission stratégies et développement local, et de Béture-Cerec, pour l'expertise sur les fonctions hydrauliques. L'équipe d'étude a été conduite par David Edwards-May, expert des voies navigables et du tourisme fluvial, auteur du rapport.

Les principales étapes de l'étude pluridisciplinaire sont résumées ci-après :

- fin septembre 1998 : lancement de l'étude; première reconnaissance du parcours,
- début novembre **1998** : présentation de la vision de l'équipe d'étude, en démontrant l'importance d'une forte cohésion décisionnelle au niveau régional (afin de surmonter les handicaps de l'abandon des tronçons objet de l'étude et du "morcellement" juridique et administratif qui en a résulté),
- décembre 1998 : lancement de l'étude spécifique des fonctions hydrauliques du Canal du Rhône au Rhin, en vue de

caractériser la valeur de ces fonctions,

- janvier **1999** : présentation du rapport de première phase (sous forme de synthèse), détaillant les coûts et caractérisant les impacts économiques attendus, en faisant référence à d'autres exemples de réhabilitation de canaux en France et ailleurs,
- **début murs** 1999 : expertise spécifique sur les travaux à réaliser (mission d'euro-waterways ltd), afin de vérifier l'estimation des coûts établie en 1995 par VNF,
- **mi-avril** 1999 : présentation du projet de rapport final recouvrant l'ensemble de la prestation, y compris les propositions de phasage du développement, et une analyse des conditions de réalisation (montages financiers et institutionnels)
- fin juin **1999** : remise du présent rapport de synthèse (en même temps que les pages modifiées du rapport final).

Ce rappel des étapes de la démarche souligne les nombreuses itérations entre les différents éléments d'analyse. Ainsi, même si l'étude ne prétend pas à l'exhaustivité (notamment en matière d'offre touristique du corridor du canal), les conclusions favorables à un projet de développement global autour de la réhabilitation des maillons manquants du réseau fluvial peuvent être considérées fiables.

On ne saurait trop souligner l'importance des investissements privés attirés le long du canal (et de l'111 canalisée), à partir du rétablissement de la navigabilité, selon des mécanismes qui ont pu être observés en France et ailleurs.

## SOMMAIRE

### Les analyses

1. Le réseau fluvial d'Alsace : contraintes et opportunités ..... I
2. Intérêt et potentialités des sites de la voie d'eau ..... II
3. Les marchés - intérêt porté à la voie d'eau ..... V

### Le projet

4. Les travaux à réaliser et leur coût ..... X
5. Définition d'un schéma d'aménagement ..... XI
6. Les montages financiers et institutionnels ..... x v

*L'écluse n° 63 de Kunheim, sur l'ancienne ligne principale du Canal du Rhône au Rhin, ne sert plus qu'à accéder au port de Colmar depuis le Rhin.*

*Cette vue représente bien les qualités paysagères du canal, où les espaces bien entretenus des écluses contrastent avec le caractère sauvage des berges.*



Baïse et le Lot se veulent des sous-bassins autonomes, mais en réalité ces deux **axes** dépendent à des degrés différents du canal.

Quant au **bassin de la Maine**, les personnes responsables du réseau fluvial et de sa promotion touristique reconnaissent que leur tâche est compliquée par l'accumulation des niveaux de décision.

Les partenaires et les clients de la voie d'eau comprennent mal la démarcation entre le niveau du bassin (SIBM) et le niveau du département.

Le département de la Loire-Atlantique est dans une position particulière à cheval sur les deux bassins de navigation **Maine** et **Canaux bretons**. Lors de la décentralisation, la région Pays de Loire s'est substituée à l'État, sans modification du régime de la concession antérieure des voies d'eau (Erdre, Canal de Nantes à Brest et Sèvre Nantaise). La Région subventionne les infrastructures "lourdes" (quais, ouvrages de navigation) à 25 % et les équipements de tourisme fluvial à 30 %.

### **Conclusion**

Aucun des cas de figure examinés ci-dessus n'est vraiment représentatif de la situation qui se présente en Alsace, et qui s'apparente à un accident historique.

Malgré la concession de l'antenne de Neuf-Brisach et l'abandon du tronçon Artzenheim-Friesenheim (domaine privé de l'État), le réseau de VNF connaît un succès certain en tant que destination de tourisme fluvial. Il s'agit aujourd'hui de **conforter**

**un réseau existant** plutôt que de réaliser un programme ex nihilo (comme dans le cas du Lot et de la Baïse).

Pour ce faire, la meilleure solution semble être de conforter les structures en place pour les rendre aptes à assumer les charges supplémentaires de l'extension du réseau.

En conclusion, les partenaires en Alsace auraient intérêt à contractualiser sur un programme dont la maîtrise d'œuvre technique et la gestion seraient confiées à VNF, qui possède la structure nécessaire (à renforcer).

Les investissements sur les sites seraient confiés aux partenaires locaux correspondants (dans le cadre de partenariats publics ou publics-privés) et aux organismes déjà représentés au comité de pilotage.

L'animation du réseau sera, là encore, à concevoir dans le prolongement des initiatives déjà menées en parfaite harmonie entre les partenaires concernés. Dans ce cadre, une action de marketing d'envergure serait à mettre en œuvre sur le réseau valorisé.

*Dans tous les cas, une phase de concertation devrait être initiée à la suite de cette étude, entre VNF et le Service de l'Ill domaniale d'une part, et les collectivités territoriales d'autre part, en vue de conclure un accord sur la maîtrise d'ouvrage, première étape indispensable de la définition d'un programme global et de son financement.*

**Présentation synthétique** des masses financières à engager Le linéaire concernerait typiquement la Région, l'État et VNF Les sites feraient appel à des partenariats et à des subventions de la Région (jusqu'à 35 % actuellement) Sous la rubrique "terrestre" se trouvent les investissements qui ne concernent pas uniquement le tourisme fluvial pistes cyclables, signalétique, événementiel

### **Synthèse financière**

	Linéaire	Sites	Terrestre
Première phase	<b>92,9</b>	<b>30,6</b>	<b>13,7</b>
Deuxième phase	<b>48,5</b>	<b>17,0</b>	<b>4,3</b>
Troisième phase	<b>32,0</b>	<b>4,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>173,4</b>	<b>51,6</b>	<b>18,5</b>