

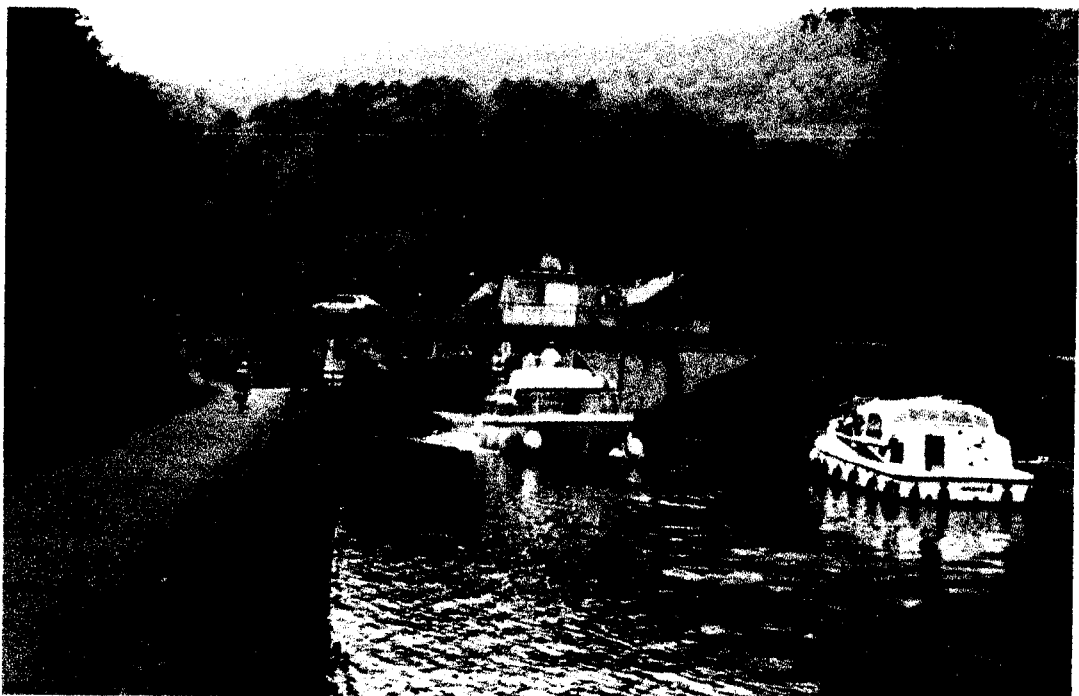


24142

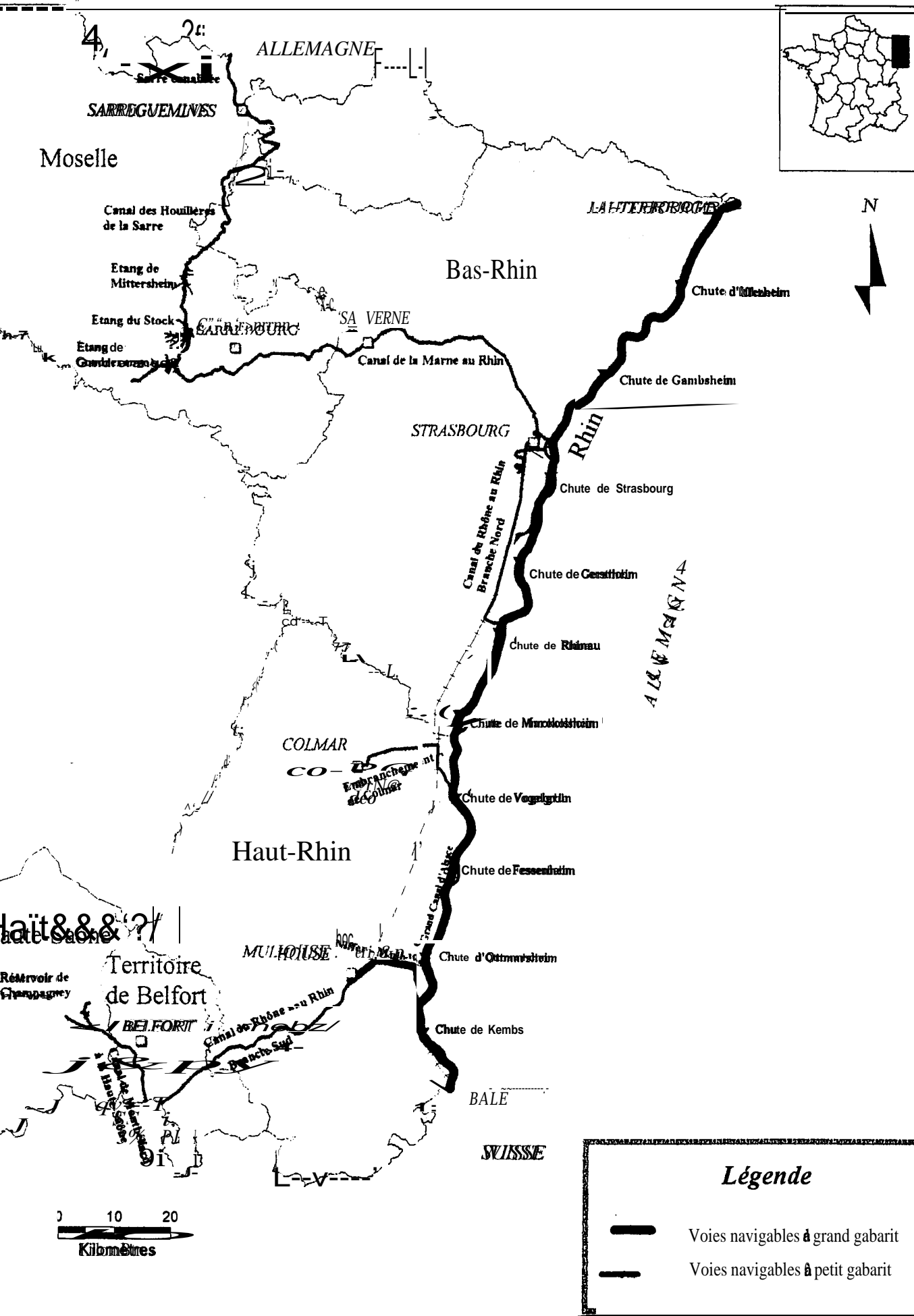


d'eau à petit gabarit de la Direction Régionale de Strasbourg



Les enjeux de la restauration



DE LA NAVIGATION DE STRASBOURG



Légende

-  Voies navigables à grand gabarit
-  Voies navigables à petit gabarit

**Voies d'eau à petit gabarit de la
Direction Régionale de Strasbourg**

Les enjeux de la restauration

✱

La Direction Régionale de Strasbourg (Service de la Navigation mis à la disposition de VNF, établissement public de l'Etat auquel a été confiée la gestion et le développement des voies navigables) gère un réseau de 500 km de voies navigables, auquel s'ajoute le réseau d'alimentation correspondant (barrages et étangs-réservoirs, rigoles...). Ce réseau s'étend sur tout ou partie de 5 départements : Bas-Rhin, Haut-Rhin, Territoire de Belfort, Moselle (partie), Haute-Saône (partie).

Il est composé :

- d'une partie à grand gabarit, avec le Rhin sur sa section franco-allemande (une partie étant concédée à EDF) et la section Niffer-Mulhouse
- de canaux à petit gabarit, dit "Freycinet" (péniches de 250 t de capacité). Ce sont :
 - . le canal de la Marne au Rhin, de Strasbourg (67) à Réchicourt (57)
 - . le canal des Houillères de la Sarre (dit aussi Canal de la Sarre)
 - . le canal du Rhône au Rhin branche nord (de Strasbourg à **Rhinau** - 67) ainsi que l'embranchement de Colmar (68)
 - . le canal du Rhône au Rhin branche sud, de Mulhouse (68) à Bourogne (90), ainsi que l'embranchement de Belfort (90).

La présente note concerne les voies à petit gabarit.

1 – Un constat préoccupant sur l'état du réseau

L'état général de ces voies à petit gabarit est préoccupant et nécessite qu'un effort important de restauration soit entrepris.

La situation actuelle est insatisfaisante en terme de :

- niveau de service pour les usagers (fiabilité des ouvrages, risques de ruptures de digues nécessitant des interventions d'urgence – plusieurs ruptures de digues sont même intervenues)

- consommation excessive en eau (la quasi-totalité de la consommation en eau est liée aux fuites des digues et ouvrages, ce qui est source de conflits d'usage sur les rivières utilisées pour l'alimentation, notamment la Lague, la Sarre et la Zom et sur les étangs-réservoirs en Lorraine).

Ce réseau ne pourra continuer à assurer ses fonctions de manière durable que si un programme de restauration important est entrepris. Si tel n'était pas le cas, la dégradation progressive **s'accélérait**.

2 – Des fonctions diversifiées

Les différentes fonctions assurées justifient le lancement d'un tel programme. En effet, ce réseau, réalisé au 19^e siècle, a vu sa vocation progressivement évoluer. A l'origine conçu exclusivement comme infrastructure de transport, il remplit aujourd'hui des fonctions diversifiées :

2.1 - Au titre **d'infrastructure de transport**, les trafics de commerce sont aujourd'hui les suivants :

Canal de la Marne au Rhin, qui assure la liaison interbassins avec la Moselle :
200 000 t/an

Canal des Houillères de la Sarre : 50 000 t/an

Canal du Rhône au Rhin branche nord : 70 000 t/an

Canal du Rhône au Rhin branche sud, qui assure la liaison interbassins avec le Rhône : 50 000 t/an.

Ces trafics ont malheureusement connu une tendance très forte à la baisse, compte tenu de l'évolution de l'organisation des transports de marchandises : ils ont d'une manière générale été divisés par 10 depuis la fin des années 60.

Un objectif réaliste mais déjà volontariste (à détailler voie par voie) en cas de remise en état du réseau serait d'augmenter ces trafics dans une proportion de 2 à 3.

2.2 - Parallèlement, une forte croissance du **tourisme fluvial** est intervenue dans les quinze dernières années, introduisant une nouvelle dynamique de développement. De quelques centaines de bateaux dans les années 70, la fréquentation s'est rapidement développée pour atteindre en 1997 plus de 38 000 passages recensés aux différents points de comptage sur le Rhin et les canaux (dont plus de 7 500 au Plan Incliné de St-Louis/Arzviller, soit un chiffre comparable à ceux enregistrés sur le canal du Midi qui fait référence en la matière). L'évolution sur une longue période peut être appréhendée par le graphique relatif au point de comptage de St-Louis/Arzviller, le tassement actuel étant imputable à la saturation constatée ; les indicateurs globaux disponibles sur une plus courte période poursuivent leur progression (niveau record de 1993 dépassé en 1997).

Si au début de cette période, la fréquentation était à mettre exclusivement à l'actif des plaisanciers privés, la situation a progressivement évolué au profit des bateaux de

location, plusieurs sociétés importantes s'étant implantées depuis le milieu des années **quatre-vingts** sur les canaux de la Marne au Rhin, des Houillères de la Sarre, de la branche nord du Canal du Rhône au Rhin.

On dénombre actuellement 200 bateaux de location pour 10 bases de location.

La montée en puissance du tourisme fluvial a nécessité la réalisation d'aménagements destinés à l'accostage, à la mise à l'eau des bateaux et à l'accueil des plaisanciers. Plusieurs ports privés se sont aussi développés le long du Rhin.

Plus de 20 structures d'accueil sont actuellement disponibles sur le réseau de la Direction Régionale.

Ce développement a été fortement soutenu par les collectivités (Régions, départements, communes).

D'importantes potentialités existent encore au sein de la Direction Régionale (potentialités détaillées dans les dossiers de présentation réalisés par canal) :

- sur le canal de la Marne au Rhin en direction de Strasbourg, qui manque de capacités d'accueil
- la situation en impasse du canal des Houillères de la Sarre nuit aujourd'hui à sa fréquentation. Cet obstacle sera bientôt levé, avec la liaison possible vers la Sarre allemande qui comporte également des secteurs très touristiques (achèvement de la chute de Sarrebrück par l'Allemagne en 2000-2001)
- il en est de même pour le canal du Rhône au Rhin au Sud de Mulhouse, où aucun développement n'était intervenu dans l'attente de la liaison à grand gabarit. L'abandon de ce projet conduit à préparer la mise en valeur du canal existant.
- la réouverture à la navigation de la partie déclassée du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim (68) et Friesenheim (67) permettrait de restaurer un axe de navigation **Nord/Sud** de 75 km de Strasbourg à Colmar et même Neuf-Brisach, qui constituerait une liaison majeure par son intérêt.

2.3 - Par ailleurs, ce réseau représente des enjeux importants en terme de

- activités nautiques ou pêche

- lieux de détente, promenades : les étangs-réservoirs lorrains, dont la gestion est liée aux canaux, ont connu un développement touristique très important. Le long des canaux, près de 300 km d'itinéraires cyclables sont aujourd'hui réalisés le long des voies de la Direction Régionale

- patrimoine, avec de nombreux sites ou ouvrages spectaculaires tels que le Plan Incliné de St-Louis/Arzviller (180 000 visiteurs/an), les écluses de Gambsheim, le barrage de Champagny, l'échelle **d'écluses de Valdieu**

- **paysages**, tant en milieu rural qu'urbain (coulées vertes)
- **environnement** : les canaux jouent en Alsace un rôle important en matière d'alimentation de différents cours d'eau de la frange rhénane (réseaux des Giessen et Muhlbach), de la nappe phréatique et de l'111 (alimentation déjà effective au niveau de Colmar, envisagée maintenant également au niveau de Mulhouse) : les connexions avec le réseau hydrographique alsacien sont particulièrement nombreuses.

Parallèlement, la consommation en eau excessive des canaux du fait de l'importance de leurs fuites est une source de difficultés et de conflits d'usage dans les franchissements de seuil ou les hautes vallées (étangs-réservoirs, Largue, Zom, Sarre...).

La restauration est alors un enjeu important pour l'amélioration du fonctionnement des milieux aquatiques.

2.4 - Ces différentes fonctions représentent un enjeu important en terme de **développement local, d'équilibre entre les territoires** pour les régions concernées.

Les retombées économiques sont loin d'être négligeables : une étude récente faite sur le Canal du Midi conclut que les retombées du tourisme fluvial représentent un chiffre de 235 **Mio** F par an, contribuant de plus pour les régions traversées à une notoriété touristique importante.

3 - Les enjeux financiers de la restauration

Au niveau national, **l'Etat** s'est fixé comme objectif de parvenir à une restauration du réseau sur une dizaine d'années, à condition qu'un partenariat puisse intervenir avec les collectivités sur un programme de remise à niveau. On peut noter que plusieurs régions et départements ont déjà lancé dans les dernières années des programmes dans ce domaine, généralement en partenariat avec **l'Etat** et VNF : Bourgogne, Franche-Comté, Centre, Bretagne. . .

La Direction Régionale a établi pour chaque canal un dossier présentant un diagnostic de la situation actuelle et les enjeux d'une restauration, prévue dans l'optique d'une restauration à l'état minimum, c'est à dire en prévoyant les mesures nécessaires au maintien des fonctions affectées à l'infrastructure, sans chercher à rétablir nécessairement l'ensemble des caractéristiques initiales. Ces chiffrages ont été effectués sur la base d'études internes. Ils ne tiennent pas compte de mesures d'accompagnement telles qu'itinéraires cyclables, ports de plaisance (de montants nettement plus faibles qu'une remise à niveau de l'infrastructure).

Les coûts de restauration estimés sont les suivants (hors cas du Canal du Rhône au Rhin branche sud présenté séparément) :

(Coût en Mio F)	TOTAL	Répartition géographique par département		
		Moselle	Bas-Rhin	Haut-Rhin
Canal de la Marne au Rhin	126	59	67	-
Canal des Houillères de la Sarre	153	138	15	-
Canal du Rhône au Rhin branche Nord :				
. section Strasbourg-Rhinou	50	-	50	-
. embranchement de Colmar	20	-	-	20
. partie déclassée				
. Artzenheim-Friesenheim	50	-	50	-
. Kunheim/Neuf-Brisach	20	-	-	20
Sous-total :	419	197	182	40

Par ailleurs, la situation du Canal du Rhône au Rhin branche sud est examinée dans le cadre du débat sur l'avenir du Territoire entre Saône et Rhin.

Sous réserve de validation (étude confiée à un bureau d'études externe en cours), le chiffrage de la restauration effectué en interne conduit à une estimation de 270 Mio F pour la partie allant de Mulhouse à Bourogne. Cette estimation correspond à 232 Mio F au titre d'une restauration à l'état minimum au sens des paragraphes précédents et à 38 Mio F au titre d'améliorations de la situation actuelle (par ex : automatisation des écluses).

Par département, la répartition géographique est la suivante :

(Coût en Mio F)	TOTAL,	Répartition géographique par département		
		Haut-Rhin	Territoire de Belfort	Haute-Saône
Canal du Rhône au Rhin branche sud :				
- remise en état minimum	232	126	87	19
- améliorations	38	11	6	21
Sous-total :	270	137	93	40