

TOURISME FLUVIAL Canal du Rhône au Rhin

Blocages persistants en aval de Colmar

L'association Rhône au Rhin Plaisance veut toujours croire en la réouverture de la navigation sur la partie déclassée du canal du Rhône au Rhin, entre Artzenheim et Friesenheim. Mais un projet hydroélectrique pourrait bien ruiner son espoir.

Des millions d'euros ont été investis ces dernières années en travaux et en études. En vain. Il n'est toujours pas possible de naviguer de Colmar à Strasbourg en empruntant le canal du Rhône au Rhin. La seule solution pour rallier les deux villes en bateau de plaisance est d'emprunter le Rhin, ce qui n'est pas à la portée de tout le monde.

« Les moteurs ne sont parfois pas assez puissants et pour les bateaux de 15 mètres et plus, un permis spécifique est obligatoire », ainsi que « la patente du Rhin, qui est difficile à obtenir », témoigne André Simon, formateur en permis bateau au sein de l'association Rhône au Rhin Plaisance.

La partie déclassée du canal du Rhône au Rhin, un tronçon de 23 km entre Artzenheim et Friesenheim, est en effet fermée depuis 1964. Les efforts déployés pour la rendre à nouveau navigable n'ont jamais abouti.

Huit écluses sur onze ont été rénovées

Pourtant, plaide Gérard Lieby, secrétaire de Rhône au Rhin Plaisance, « la réouverture du canal déclassé permettrait de développer le tourisme fluvial, engendrerait des retombées économiques, créerait des emplois pour la location et l'entretien des



À l'intersection avec le canal de Colmar, un terre-plein barre la navigation. Photo DNA/Franck DELHOMME

bateaux ». L'association, créée en 1993 pour relancer le projet de réouverture, continue en tout cas de se battre. Elle avait repris espoir lorsque, dans le cadre du XII^e contrat de plan État/région (2000-2006), un budget de 7,62 millions d'euros avait été alloué « pour assurer une continuité de la navigation de plaisance entre Colmar et Strasbourg ». Huit des onze écluses avaient été restaurées entre 2005 et 2007, avant que les travaux ne soient arrêtés. Il manquait 2 millions d'euros.

Un surcoût que Voies navigables de France (VNF), gestionnaire et maître d'œuvre, ne pouvait pas prendre en charge, d'autant plus que les règles avaient été précédemment modifiées. La loi de décentralisation de 2003 a eu pour effet de plonger ce projet de réouverture du canal dans une im-

passé, en confiant aux collectivités territoriales l'entretien quotidien des canaux destinés au tourisme fluvial.

L'association y a cru à nouveau en 2008, quand Adrien Zeller, alors président de la Région Alsace, s'est engagé à financer l'achèvement des travaux à hauteur de 75 %. Quatre ans plus tard, la région confiait une nouvelle étude au groupe de conseil Artelia. L'investissement nécessaire à la réouverture de la partie déclassée était évalué entre 15 et 18 millions d'euros (lire ci-contre). Mais le principal blocage à ce projet est venu des frais d'exploitation à la charge des communes, compris entre 510 000 et 725 000 euros annuels.

Le grain de sable des coûts de fonctionnement

Des communautés de communes étaient pourtant prêtes à participer à ces coûts de fonctionnement : celles du Grand Ried, de Marckolsheim et environ, du Ried Brun et du pays de Brisach. À Colmar, le maire Gilbert Meyer avait proposé d'instaurer une taxe d'un euro par an et par habitant pour la réouverture de ce tronçon. Mais d'autres communes ne voyaient pas d'intérêt économique à mettre un seul centime dans ce projet.

Surtout, l'ancienne Communauté urbaine de Strasbourg n'avait « aucun désir de participer au financement », se souvient Frédéric Pfliegersdorffer, maire de Marckolsheim, qui s'est longtemps battu en faveur de la réouverture du canal. De son côté, l'actuelle Euromé-

trôle rappelle que ce projet n'entrait pas dans le domaine de compétence de la CUS.

Artelia avait évalué le montant des recettes potentielles pour occupation du domaine fluvial entre 50 000 et 100 000 euros annuels, ce qui ne permettait pas de couvrir le coût d'exploitation. « Mais les retombées économiques liées au tourisme fluvial n'ont jamais été prises en compte dans cette étude », déplore Gérard Lieby, de Rhône au Rhin Plaisance. « Le curseur n'avait pas été placé au bon endroit. Il fallait déterminer l'intérêt général, prendre en compte la totalité des retombées économiques », regrette également Frédéric Pfliegersdorffer, qui est aussi président de la communauté de communes du Ried de Marckolsheim.

L'abandon de la réouverture du tronçon déclassé a finalement été acté en 2015. « La question de la réouverture ne se pose plus. Il n'y a plus de volonté de l'État (qui est propriétaire du canal) et la question du fonctionnement n'est pas réglée. Il faut désormais regarder comment ce canal exceptionnel peut être mis en valeur », estime Frédéric Pfliegersdorffer.

D'ores et déjà, une piste cyclable, aménagée par les départements, longe cet ouvrage classé dans la « Trame verte et bleue » du schéma de cohérence écologique d'Alsace. « Il y a aussi un intérêt hydrique pour l'irrigation et un potentiel hydroélectrique au niveau des écluses. Entre cinq et sept turbines sont à l'étude. Leur capacité d'exploitation dépend des périodes d'étiage », indique

l'élu. Une décision sur ce projet d'installation de turbines devrait être prise dans les semaines à venir. Un vote positif condamnerait presque définitivement la réouverture à la navigation. « La seule hypothèse économique viable est le maintien permanent des turbines ; le second scénario envisagé, le retrait de ces turbines sur certaines périodes de l'année, a été écarté. »

Les Allemands sont demandeurs

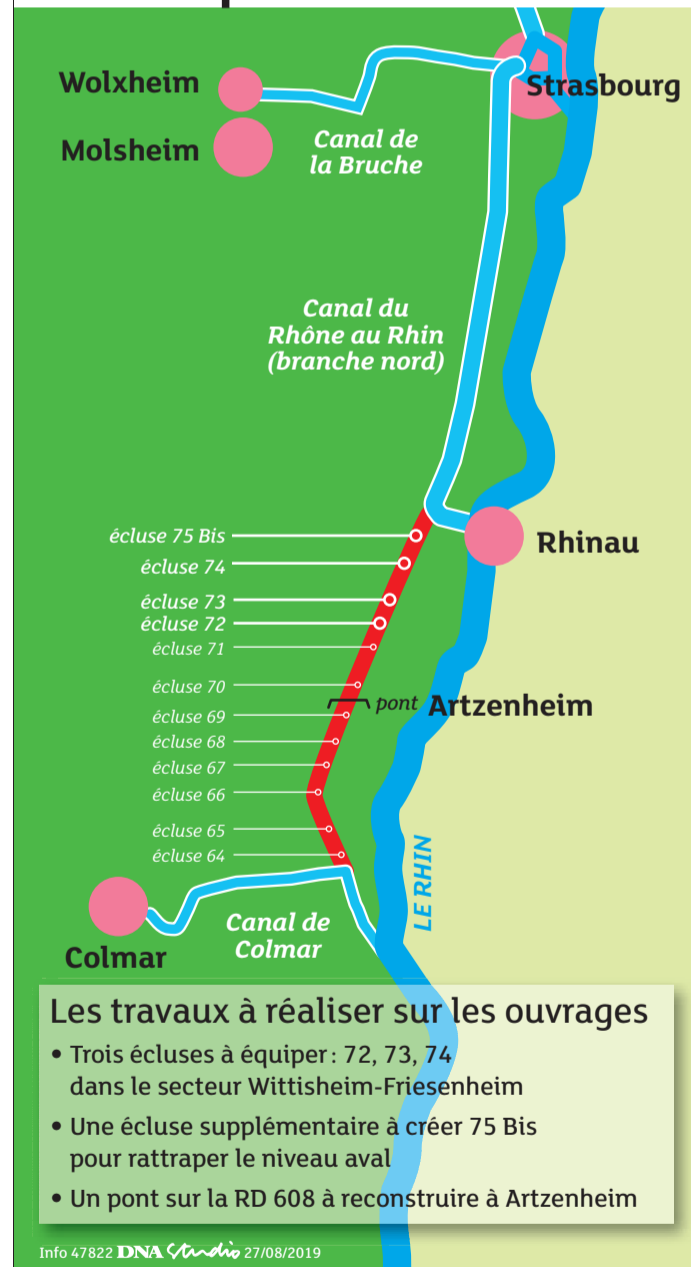
Rhône au Rhin Plaisance ne veut pas lâcher prise. Selon différentes études, le trafic fluvial sur la partie actuellement déclassée pourrait atteindre de 3000 à 5000 bateaux par an. « Les bateaux hôtels se développent », argumente aussi Yves Meyer, un membre du bureau. « Les clubs de plaisan-

ce allemands ont beaucoup de navigateurs et il n'existe pas de canaux dans le secteur de Brisach. Les Allemands sont demandeurs », poursuit Gérard Lieby, avant d'évoquer « le potentiel des bateaux de plaisance suisses que nous voyons passer sur le Rhin ». L'association en est convaincue : « Si les Allemands et les Français se regroupent, nous pouvons faire bouger les choses, obtenir des subventions européennes. »

Avant de passer le relais, l'ancien président de Rhône au Rhin Plaisance, Arthur Haag, avait lancé cette alerte en 2018 : « Si rien n'est entrepris, les installations vont se dégrader et les investissements réalisés seront perdus sans que personne n'ait pu en profiter. » Ce qui ressemblerait à un immense gâchis.

Jean-François CLERC

Le canal du Rhône au Rhin avec sa partie déclassée



Des investissements estimés entre 15 et 18 millions d'euros

En 2013, le groupe de conseil Artelia avait estimé dans son étude que 15 à 18 millions d'euros d'investissements étaient nécessaires à la réouverture de la partie déclassée du canal du Rhône au Rhin. Dont 4,5 millions pour la seule construction des ouvrages. En plus des trois dernières écluses à rénover dans le secteur Wittisheim-Friesenheim, une écluse supplémentaire doit être construite dans ce même secteur pour rattraper le niveau d'eau en aval. Des frais imprévus qui s'ajoutent à la reconstruction du pont sur la RD 608 à Artzenheim. Mais le plus gros investissement se situe ailleurs. Entre 7,9 et 10,6 millions d'euros doivent être engagés pour des travaux de restauration des berges, afin d'en assurer l'étanchéité. « Actuellement, le niveau du canal est maintenu bas pour limiter les fuites », rapporte Benoît Grandmougin, chef de service Eaux et biodiversité à la Région Grand Est. L'étude d'Artelia prévoyait également l'automatisation des écluses pour un coût de 2,3 millions d'euros. Entre les financements de l'État, ceux de la Région et de l'Union européenne, « nous aurions presque pu les trouver », se souvient Benoît Grandmougin.

GRAND DÉSTOCKAGE DE TONDEUSES JOHN DEERE

Offre valable jusqu'au **31 octobre 2019** !*

*Dans la limite des stocks disponibles en concession.

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE :

AGRI SUD - WALHEIM 03 89 08 34 65 • AGRI CENTRE - SÉLESTAT 03 88 57 36 10

• HAAG 67 - HOERDT 03 88 52 94 91 • HAAG SIÈGE - VOLGELSHEIM 03 89 72 02 20

• HAAG 67 - MARLENHEIM 03 88 87 01 17