



**L'association Rhône au Rhin plaisance
de Biesheim,
a été créée en 1993 pour militer pour la réouverture du
canal Kunheim-Neuf-Brisach,

elle gère sa propre Halte Nautique à Biesheim
inaugurée en 2015
et regroupe 160 membres**

Halte Nautique Rhône au Rhin Plaisance à Biesheim



Le bouchon d'Artzenheim



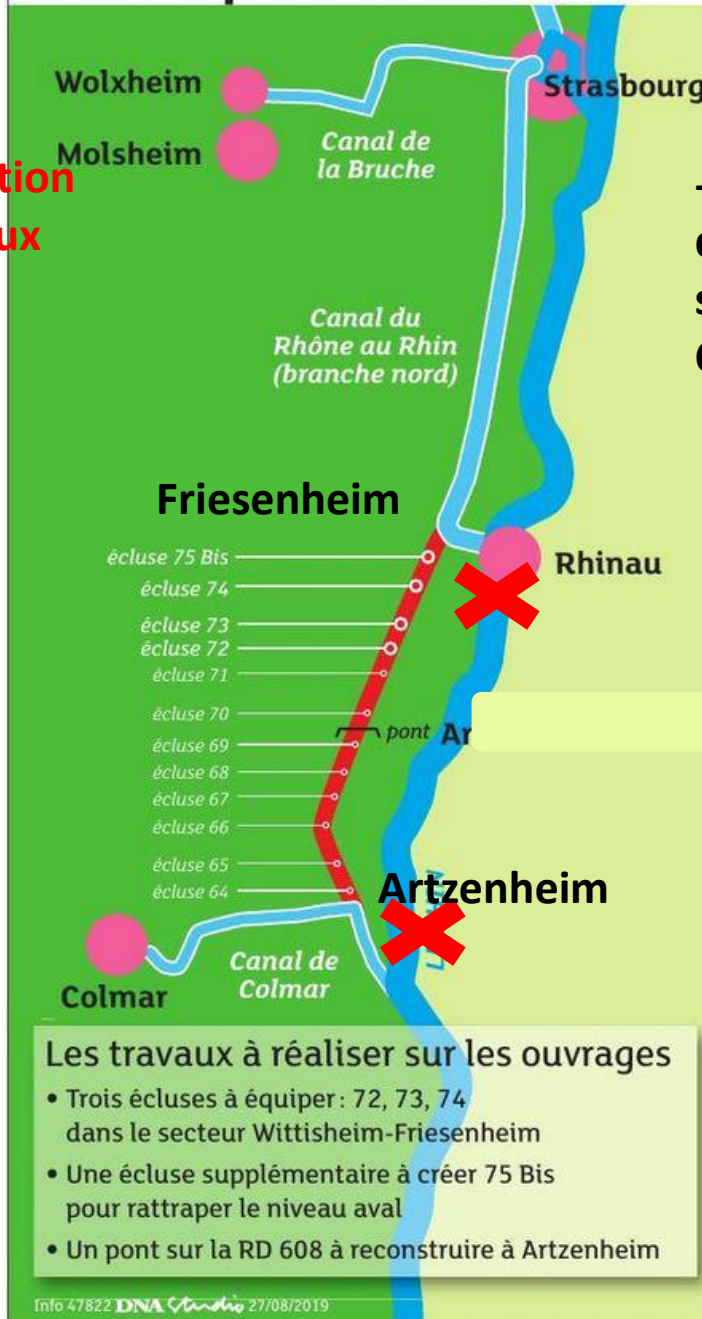
Quand on voit la carte on peut se dire, il n'y a qu'à passer par le RHIN !

Mais le Rhin a un règlement très contraignant et la navigation est interdite pour de nombreux bateaux

- Les bateaux de location sont interdits sur le Rhin
- Les bateaux de la base Le Boat de BOOFSHEIM ne peuvent y naviguer
- Les bateaux doivent avoir du matériel de sécurité supplémentaire
- Certains bateaux n'ont de moteurs assez puissants pour naviguer sur le Rhin

Pour certains bateaux c'est dangereux de naviguer sur le RHIN, bateaux de commerce, très grandes écluses...

Le canal du Rhône au Rhin avec sa partie déclassée



- Pour conduire un bateau de 15 m et plus il faut un permis de conduire spécifique au Rhin : la Patente du Rhin

- Les bateaux de 20 m et plus doivent avoir une carte grise spécifique au Rhin : le Certificat de Visite du Rhin

- Les bateaux de 20 m et plus doivent avoir l'AIS à bord (Automatic Identification System)

Pour beaucoup de bateaux la navigation Nord Sud s'arrête à Rhinau

La péniche Adélaïde GRANDEST qui est venue à notre Halte Nautique du 22 au 25 août 2019, n'a pas eu le droit de naviguer en autonomie sur le RHIN

Elle est venue remorquée, à couple avec la péniche Vogel Gryff pour pouvoir venir de Strasbourg à Vogelgrün par le RHIN, Idem pour le retour à Strasbourg



Vogel Gryff

Adélaïde

Pourquoi ?

elle n'a pas obtenue la « carte grise du Rhin » : le Certificat de visite du RHIN. (normes techniques contraignantes pour le bateau)

Elle n'a pas le dispositif AIS à bord.

Son pilote n'a pas le permis de conduire spécifique au Rhin : la PATENTE DU RHIN

- **Historique :**
- d'importantes sommes d'argent (7,62 millions €) ont été investies entre 2005 et 2007 pour la rénovation des écluses sur ce trajet.
- Sur 11 écluses à rénover, 8 rénovations ont été réalisées
- malgré cette dépense importante, le projet avait été stoppé car il manquait 2 millions d'euros.
- 3 écluses sont encore à rénover, une écluse à créer et un pont à surélever.(étude Artélia)



RAPPORT D'ACTIVITÉ

2009

Direction interrégionale VNF de Strasbourg
Service de la navigation



La restauration du canal du Rhône au Rhin déclassé entre Artzenheim et Friesenheim

La section déclassée du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim et Friesenheim devait être restaurée dans le cadre du XII^e contrat de plan État-Région 2000-2006. Son objectif consistait à remettre le canal en état afin d'assurer une continuité de la navigation de plaisance entre Colmar et Strasbourg: enjeu majeur pour le développement du tourisme alsacien.

Les travaux interrompus en 2008, faute de financement et faute d'accord concernant l'entretien et l'exploitation du futur canal, ont fait l'objet de nouvelles négociations en 2009.

Entretien avec Monsieur Guy Rouas, directeur adjoint de VNF, direction interrégionale de Strasbourg, et Monsieur Frédéric Pfliegersdorffer, maire de Marckolsheim, qui s'exprime au nom des collectivités concernées.

VNF Guy Rouas Directeur adjoint

Comment expliquez vous cet arrêt des travaux ?

Par une conjonction de plusieurs facteurs !

Avant tout, il faut savoir que ce canal long de 23 km ne fait pas partie du domaine confié à VNF et que nous avons agi pour le compte de l'État.

L'application de la loi de décentralisation en 2003 a conduit à une impasse.

La gestion de ce secteur a été propice aux collectivités alors qu'elles ne se sentaient pas compétentes en la matière. Le changement aurait été trop abrupt et les acteurs n'étaient pas prêts à assumer seuls une telle mission.

Comment avez-vous réamorcer les discussions ?

C'est feu Adrien Zeller qui a repris le flambeau en exprimant clairement son intérêt pour ce projet. Il s'est engagé à le soutenir financièrement. Nous ne pouvions rester insensible à cette demande. La question s'est donc imposée à nous : comment accompagner l'ensemble des collectivités pour mener ce projet à terme (8 écluses sur 11 ont été restaurées et 2,7 millions d'euros ont été dépensés) ?

Il a fallu réamorcer le dialogue en testant la motivation des collectivités. Frédéric PFLIEGERSDORFFER, Maire de Markolsheim, a été l'homme de la situation pour représenter toutes les collectivités.

Nous avons donc mené une réflexion commune et repris le dossier à zéro en analysant les besoins, les compétences et les ressources nécessaires. Toutes les questions ont été abordées et nous avons chiffré les scénarii possibles d'exploitation du canal.

Pour VNF, quels sont les enjeux d'un tel projet ?

La réouverture d'un canal tenant compte de tous les acteurs (collectivités de tailles différentes, communauté de communes, association de la défense de l'environnement) est en soi une mission passionnante qui permet de faire appel à toutes les compétences de notre Service.

Développer un nouvel outil et imaginer une nouvelle offre touristique en partenariat avec les collectivités ouvre un nouvel horizon, et entre pleinement dans nos missions.



Aujourd'hui, où en sont les négociations ?

Au niveau des collectivités, nos attentes s'expriment en terme d'organisation et de financement entre les différents acteurs. Idéalement, il s'agit de créer une structure unique (syndicat mixte par exemple) de maîtrise d'ouvrage, donneur d'ordre unique.

Par ailleurs, la question du domaine n'est pas encore réglée (le canal ne rentre pas dans notre domaine); de plus nous ne sommes pas certains de disposer de ressources humaines suffisantes pour maintenir ce canal sans nuire à la gestion globale du domaine qui nous est confié.

À l'heure actuelle, nous sommes encore en phase d'étude de faisabilité. Nous souhaitons donc mener une étude ouverte permettant de lister toutes les solutions possibles en matière de maintenance et d'exploitation du canal.

Quelles sont les nouvelles dates butoires ?

Ce projet est un projet complexe où se mêlent compétences techniques, protection de l'environnement et gestion d'un nouveau canal. Dans un premier temps, une décision budgétaire est attendue avant la fin 2010.



CLIENT

Frédéric Pfliegersdorffer
Maire de Marckolsheim

Comment avez-vous vécu l'arrêt des travaux ?

Pour nous, collectivités riveraines du projet, il était intolérable de rester sur un sentiment d'échec. Notre mission et rôle en tant qu'Élus auraient été malmenés. Nous ne pouvions pas en rester là. Il était primordial de reprendre le dialogue afin de réamorcer le projet. Notre crédibilité commune était en jeu.

En quoi êtes-vous l'homme de la situation ?

Ce n'est pas du tout un terme que je revendique ! Il est vrai, que j'avais plusieurs cartes en main pour faire avancer le projet.

En premier lieu, je connaissais personnellement Adrien Zeller qui a exprimé de manière claire et volontaire son intérêt pour ce projet.

Ensuite, le canal est omniprésent dans le quotidien de Markolsheim : il est évident que nous ne pouvons laisser cet ouvrage à l'abandon.

Et enfin, et c'est peut-être de l'ordre du symbolique, mais la jonction entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin se fait après Markolsheim... je vais dire que je suis bien placé !

Quel est le problème à dépasser aujourd'hui ?

En fait, le problème aujourd'hui est surtout d'ordre budgétaire. Le retard des travaux, l'évolution du projet, les données annexes qui se sont greffées ont dépassé le budget initial.

Le coût d'exploitation du canal est disproportionné par rapport aux communes concernées qui rassemblent en tout 40 000 habitants. Il se pose un problème d'échelle. Ce canal relie 2 grands centres urbains : Strasbourg et Colmar. Le projet prend une dimension régionale. Cela c'est traduit par les soutiens financiers obtenus de la Région pour poursuivre les travaux. En ce qui concerne l'exploitation, cela devrait prendre le même chemin. J'ai une image en tête pour illustrer mes propos : c'est un peu le Rat des Champs contre le Rat des Villes. Les enjeux ne sont plus du tout les mêmes !

Comment avez-vous perçu les actions de VNF ?

VNF est une vraie aide : un accompagnement de tous les instants et un transfert de compétences assuré par des services compétents. Nous apprécions également leur disponibilité et leur implication. Ce sont des interlocuteurs qui ont la capacité de se projeter sur le terrain et d'avoir une vision globale. En tant que nouveau maire, j'ai besoin de m'entourer d'experts : les responsables et collaborateurs VNF m'ont donné toutes les informations nécessaires pour maîtriser le sujet. Ce sont de vrais partenaires. Nous pouvons compter sur eux.

Quelle est votre mission aujourd'hui pour finaliser ce projet ?

Représentant des maires des communes riveraines, ma mission essentielle consiste à rassembler du monde pour trouver la solution financière de la gestion de l'exploitation. À ce titre, l'implication et le volontarisme du maire de Colmar sont tout à fait prépondérants.

Mais nous avons perdu du temps. Nous en sommes tous conscients. Notre objectif à tous est de clore le dossier. Ne perdons pas de vue, que cet ouvrage à pour mission d'offrir des services supplémentaires de qualité aux contribuables et par la même de contribuer au développement du trafic touristique fluvial !



- La restauration du canal du Rhône au Rhin déclassé entre Artzenheim et Friesenheim
- La section déclassée du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim et Friesenheim devait être restaurée dans le cadre du XIIe contrat de plan État-Région 2000-2006.
- Son objectif consistait à remettre le canal en état afin d'assurer une continuité de la navigation de plaisance entre Colmar et Strasbourg : enjeu majeur pour le développement du tourisme alsacien.
-
- Les travaux interrompus en 2008, faute de financement et faute d'accord concernant l'entretien et l'exploitation du futur canal, ont fait l'objet de nouvelles négociations en 2009.

- Entretien avec Monsieur Guy Rouas, directeur adjoint de VNF, direction interrégionale de Strasbourg,
- et Monsieur Frédéric Pfliegersdorffer, maire de Marckolsheim, qui s'exprime au nom des collectivités concernées.

- **Comment avez-vous réamorcé les discussions ?**
- **M Guy Rouas**
- C'est feu Adrien Zeller qui a repris le flambeau en exprimant clairement son intérêt pour ce projet. Il s'est engagé à le soutenir financièrement. Nous ne pouvions rester insensible à cette demande..
- **Frédéric PFLIEGERSDORFFER, Maire de Marckolsheim, a été l'homme de la situation pour représenter toutes les collectivités.** Nous avons donc mené une réflexion commune et repris le dossier à zéro en analysant les besoins, les compétences et les ressources nécessaires. Toutes les questions ont été abordées et nous avons chiffré les scénarii possibles d'exploitation du canal.

CLIENT : Frédéric Pfliegersdorffer Maire de Marckolsheim

- **Comment avez-vous vécu l'arrêt des travaux?**
Pour nous, collectivités riveraines du projet, il était intolérable de rester sur un sentiment d'échec.
- Notre mission et rôle en tant qu'Élus auraient été malmenés. Nous ne pouvions pas en rester là. Il était primordial de reprendre le dialogue afin de réamorcer le projet.
- **Notre crédibilité commune était en jeu.**

- **En quoi êtes-vous l'homme de la situation?**
- Ce n'est pas du tout un terme que je revendique ! Il est vrai, que j'avais plusieurs cartes en main pour faire avancer le projet. En premier lieu, je connaissais personnellement Adrien Zeller qui a exprimé de manière claire et volontaire son intérêt pour ce projet.
- **Ensuite, le canal est omniprésent dans le quotidien de Marckolsheim: il est évident que nous ne pouvons laisser cet ouvrage à l'abandon. Et enfin, et c'est peut-être de l'ordre du symbolique, mais la jonction entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin se fait après Marckolsheim... je vais dire que je suis bien placé !**

- **Quel est le problème à dépasser aujourd'hui ?**
- En fait, le problème aujourd'hui est surtout d'ordre budgétaire. Le retard des travaux, l'évolution du projet, les données annexes qui se sont greffées ont dépassé le budget initial.
- **Le coût d'exploitation du canal est disproportionné par rapport aux communes concernées qui rassemblent en tout 40 000 habitants. Il se pose un problème d'échelle.**
- Ce canal relie 2 grands centres urbains: Strasbourg et Colmar. Le projet prend une dimension régionale. Cela c'est traduit par les soutiens financiers obtenus de la Région pour poursuivre les travaux.
- En ce qui concerne l'exploitation, cela devrait prendre le même chemin. J'ai une image en tête pour illustrer mes propos: c'est un peu le Rat des Champs contre le Rat des Villes. Les enjeux ne sont plus du tout les mêmes!

- **Quelle est votre mission aujourd'hui pour finaliser ce projet ?**
- **Représentant des maires des communes riveraines, ma mission essentielle consiste à rassembler du monde pour trouver la solution financière de la gestion de l'exploitation.**
- **À ce titre, l'implication et le volontarisme du maire de Colmar sont tout à fait prépondérants. Mais nous avons perdu du temps. Nous en sommes tous conscients. Notre objectif à tous est de clore le dossier.**
- **Ne perdons pas de vue, que cet ouvrage à pour mission d'offrir des services supplémentaires de qualité aux contribuables et par la même de contribuer au développement du trafic touristique fluvial!**

- **Article journal LA CROIX : 25 juin 2007**
- **Le Conseiller Général Gérard SIMLER**
- Dans le cadre du contrat de plan État- région 2000-2006, il fut décidé de remettre en navigation le tronçon Artzenheim-Friesenheim de 23 km, déclassé (interdit à la navigation) en 1964.
- « Il s'agissait de réhabiliter le chaînon manquant pour assurer une navigation continue entre Strasbourg et Colmar», explique le conseiller général Gérard Simler. Huit des onze écluses ont de fait été restaurées, avant la suspension des travaux en février dernier. Objet du litige ? Une dérive des prix.
- **« Les travaux ont été sous-estimés de deux à trois millions d'euros, poursuit Gérard Simler, et VNF ne poursuivra pas le chantier tant que la région n'aura pas signé une convention l'engageant à financer le coût de fonctionnement annuel évalué entre 1 et 1,2 million d'euros.»**
- L'arrêt des travaux a été confirmé par une lettre de VNF aux élus du Bas-Rhin en date du 7 juin dernier. (2007)

Friesenheim

écluse 75 Bis

1 écluse à créer

écluse 74

écluse 73

écluse 72

3 écluses à rénover

écluse 71

écluse 70

écluse 69

écluse 68

écluse 67

écluse 66

écluse 65

écluse 64

8 écluses déjà réalisées

À Marckolsheim, surélever un pont sur la D 608 Route d'Ohnenheim

Artzenheim

- Etude 2012 :
- lancée par la Région Alsace en 2012 nous avons rencontré le 3 juillet 2013 Monsieur Loquet (Directeur Adjoint des Transports à la Région Alsace) afin de présenter notre association, de préciser son objet et les différentes actions que nous menons.
- L'étude avait été confiée à Artelia Schiltigheim
- **M Loquet nous a précisé que seuls les coûts concernant l'investissement étaient pris en compte.**
- **A aucun moment les retombées économiques, les créations d'emploi n'étaient prises en compte.**
- Le 5 juillet 2013 nous avons envoyé un courrier à M Antoine Herth (Vice-président de la Région alsace) qui présidait le Comité de pilotage pour la réouverture du tronçon Arzenheim-Friesenheim.

Les retombées économiques

- **La réouverture à la navigation du canal déclassé entre Artzenheim et Friesenheim permettrait le développement du tourisme fluvial, engendrerait des retombées économiques sur l'Alsace et créerait des emplois.**
- **Des loueurs de bateaux habitables sans permis ont déjà manifesté leur intérêt pour étudier une installation de base de location si la navigation entre Colmar et Strasbourg était possible : création d'emplois pour la location, le nettoyage et l'entretien des bateaux...**
- **Les personnes qui louent ce type de bateau effectuent souvent une semaine de pré-séjour ou post-séjour (étude : 5^{èmes} Rencontres du tourisme fluvial VNF : 20 mars 2013 à Strasbourg)**

- **Exemple : base de Location LE BOAT à Boofzheim (article DNA Jean – François Clerc)**
- **En Alsace, la base de location de bateau sans permis Le Boat à Boofzheim** profiterait pleinement de la réouverture de la partie déclassée du canal du Rhône au Rhin, **confirme Simon Aplin directeur régional du Boat** pour le nord et le sud-ouest de la France.
- Cette société internationale possède également une base à Hesse permettant de faire des allers et retours entre Boofzheim et Sarrebourg.
- Simon Aplin précise :
- **« Sur l'Alsace nous disposons de 55 bateaux. En raison de la proximité des frontières, nous avons une nombreuse clientèle allemande et suisse qui représente près de 40 % de nos clients ».** En haute saison, selon la taille des bateaux avec cabine, pouvant accueillir jusqu'à 12 personnes, les prix de location à la semaine vont de moins de 1 000 euros à plus de 4 000 euros.
- Avec les contrats saisonniers, en haute saison, **nous employons près de 25 personnes sur nos deux bases,**
- **Les touristes font aussi des achats dans les épiceries, sortent le soir, vont dans les bars, amarrent leur bateau près des restaurants, en ville, ou en pleine nature pour profiter de la tranquillité du tourisme fluvial ».**

- **Exemple : le Port de Saverne**
- **Archives France Bleu : 20 juillet 2017**
- En 2013, la ville de Saverne a repris la gestion *et l'animation du port.*
- L'objectif était de booster la fréquentation du port. **Le pari est donc réussi. 3.000 bateaux se sont amarrés au port l'an dernier. La clientèle est en majorité étrangère avec surtout des Allemands et des Suisses.**
- L'activité du port a un impact sur le commerce local à Saverne. **Un plaisancier dépense en moyenne 32 euros par jour (hors frais d'amarrage) pour la nourriture et les loisirs. »**

- **Exemple : le LOT : 4 millions de retombées économiques !**
- **(enquête de 2010 de la Chambre de commerce et d'industrie.)**
- les travaux effectués sur **le Lot**, entre 1990 et 2014, pour rendre la rivière à nouveau navigable, ce qui n'était plus possible depuis 1927, sont un exemple à suivre.
- **Les travaux ont permis de remettre en état 120 km de rivière et 27 écluses. « Elles fonctionnent manuellement et nécessitent un moindre investissement. L'automatisation n'est pas indispensable**
- la navigation est devenue « une vitrine » pour le département du Lot, **les retombées économiques ont été évaluées à quatre millions d'euros par an, dont un million de retombées indirectes, selon une enquête de 2010 de la Chambre de commerce et d'industrie.**

- **CONSEIL DÉPARTEMENTAL du LOT**
- **Direction de la communication Mardi 16 octobre 2018**
- **FICHE PRESSE ECLUSE DE SAINT-VITE**

- **Présentation du projet de remise en navigation**
- **Le Lot retire une micro-turbine d'une écluse pour la rendre à la navigation**

- L'étude de diagnostic conduite par le Département sur le site l'a conduit à opter pour la solution de **la remise en état de l'écluse existante qui permettra à la navigation fluviale de franchir de nouveau cette écluse.**

- **Exemple de financement : le LOT**
- Après avoir approuvé le plan de financement du projet le 30 mars 2018, les élus du Conseil départemental, réunis en commission permanente le 28 septembre dernier, ont délibéré en faveur du protocole transactionnel entre la collectivité et les usiniers **relatif à la remise en navigation de l'écluse de Saint-Vite**. Le projet représente dans son ensemble
- **un investissement de 3,4 millions d'euros HT**
- **financés à 50 %**
 - par la Région (550 000 €),
 - l'Etat (500 000 €),
 - **l'Europe (500 000 €)**
 - Fumel Vallée du Lot (150 000 €).
- Les 50 % restant étant pris en charge par le Département.

ÉCLUSE DE VALENTRE

Le Département
protège son patrimoine
et soutient la navigation

LOT

LE DÉPARTEMENT



Panneau dans chaque écluse du LOT

ÉCLUSE DE VALENTRÉ

Le Département
protège son patrimoine
et soutient la navigation

LOT

LE DÉPARTEMENT



Direction de l'Équipement, de l'Énergie et de l'Environnement
Département du Lot - 46000 Cahors - 05 63 25 25 25



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Exemple : la Bretagne

**Retombées économiques : 7,3 millions d'euros par an
(Comité Régional du Tourisme Bretagne**

(article Ouest France (24/04/2019))

- **Neuf jours sur quinze**
- Si la durée moyenne du séjour des plaisanciers est de quinze jours, ces derniers n'en passent que neuf à naviguer.
- Les vacanciers des canaux, qui sont, en moyenne, 3,8 par bateau, aiment visiter les sites qu'ils traversent et profiter des opportunités qui se présentent. Location de bateau, restauration, alimentation, hébergement, visites, activités de loisirs, souvenirs, carburant : **le tourisme fluvial « génère 7,3 millions d'euros de retombées économiques »**, par an, calcule le CRT.

- **Un tiers** des équipages viennent de pays étrangers, plus particulièrement du Royaume-Uni et d'Allemagne, alors que **les ressortissants étrangers ne représentent que 17 % de l'ensemble des touristes en Bretagne**. Toutefois, la population qui sillonne les voies navigables est, avant tout, locale : parmi les Français, deux plaisanciers sur trois habitent la Bretagne ou les Pays de la Loire.

- **La Bretagne rétablit la navigation sur ses canaux : bief par Bief.**

Article de Patrick le Nen

- **Centre-Bretagne. 15 kms de canal rendus à la navigation**
- 24 juillet 2017, Patrick le Nen,
- La préfecture des Côtes-d'Armor vient de donner son feu **vert pour la remise en navigation d'une partie du canal de Nantes à Brest. C'est le début d'un chantier qui prévoit une rénovation du cours d'eau sur une section de 15 kms**, qui va de l'écluse des Forges, au niveau de l'abbaye de Bon-Repos, à l'écluse de Coat Natous, sur la commune de Mellionec. Depuis 1957, faute d'entretien, on n'avait plus vu de bateaux sur le secteur.

- **Première étape de cette réouverture, une portion de 2 kilomètres entre le lac de Guerlédan et la fameuse abbaye de Bon Repos, propriété du département depuis 2014.**
-
- **600.000 euros budgetés : 600.000 euros**
- **Jean Yves de Chaisemartin, vice président du conseil départemental met en avant cette volonté de faire du canal « un incontournable » des Côtes d'Armor.**

- **CroisiEurope** pourrait faire circuler ses péniches hôtels : de Strasbourg à Colmar
- Elles emportent 22 passagers à la fois
- La péniche MS "Raymonde" navigue sur le canal de la Marne...

Canal de la Marne au Rhin – De Strasbourg à Lagarde

Une croisière authentique et traditionnelle sur le Canal de la Marne au Rhin



- **Le financement possible pour le canal : FEDER ou FEADER**
-
- FEDER (Fonds Européens de Développement Régional) ou FEADER (Fonds Européens Agricole pour le Développement Rural) : « cette politique européenne vise à préserver la vitalité des campagnes, **en soutenant des programmes d'investissement, de modernisation et de soutien aux activités agricoles et non agricoles dans les zones rurales.** »
- **Les mesures de développement rural ne soutiennent pas seulement les agriculteurs, **mais aussi les acteurs de l'économie rurale (propriétaires forestiers, ouvriers agricoles, PME, associations locales, collectivités territoriales etc.)** »**
- **Ne serait-il pas envisageable de faire appel à des fonds Européens car l'ouverture à la navigation de ce parcours profiterait à d'autres nationalités : Allemandes, Suisse**
-

Il reste des Fonds Européens à utiliser

- **Article DNA 4 novembre 2019**
- **La France parviendra-t-elle à consommer, avant la date limite, la manne européenne en faveur des régions ? Sur la table, près de 28 milliards d'euros pour la période 2014-2020.**
- **. Mais, à un an de la date butoir, les régions peinent à utiliser les « fonds structurels » de Bruxelles pour cofinancer les initiatives locales soutenues par l'Union.**
- **Un peu plus de 50 % seulement de l'aide au développement rural (Feader) ont été investis.**
- **Un comble quand on sait que la crise des gilets jaunes est née, en particulier, du sentiment de déclassement et de sous-équipement ressenti dans certaines zones rurales et périphériques face aux métropoles**

- Le financement possible :
- **GEMAPI :**
- La **G**estion des **M**ilieus **A**quatiques et la **P**révention des **I**nondations (GEMAPI) est une compétence confiée aux intercommunalités (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes)

Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI)

Volet « prévention des inondations »

Février 2018

Quels effets pour les collectivités locales au 1^{er} janvier 2018
en matière d'ouvrages de protection ?



Que recouvre la GEMAPI ?

Les missions relevant de la compétence GEMAPI sont définies au 1°, 2°, 5°, 8° du I de l'article L. 211-7 du code de l'environnement.



Aménager un bassin hydrographique ou une fraction de bassin hydrographique, notamment les dispositifs de stockage dans les lacs réservoirs.

Entretien et aménagement
un cours d'eau, canal lac ou plan d'eau, y compris ses accès, pour des motifs d'intérêt général ou d'urgence, notamment en cas de carence généralisée des propriétaires riverains quant à leurs obligations d'entretien courant.





**Assurer la défense contre
les inondations**
et contre la mer notamment
par la construction
et la gestion des digues.

**Protéger et restaurer des sites,
des écosystèmes aquatiques
et des zones humides** ainsi que
des formations boisées riveraines,
comprenant le rétablissement des
continuités écologiques aquatiques.



- **Ministère transition écologique : GEMAPI**

- La gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI) est une compétence confiée aux intercommunalités (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes) par les lois de décentralisation n° 2014-58 du 27 janvier 2014 et n° 2015-991 du 7 août 2015, depuis le 1er janvier 2018.
- Cette compétence obligatoire, qui sera exclusive à la date du 1er janvier 2020, se substitue aux actions préexistantes des collectivités territoriales et de leurs groupements, actions qui étaient jusqu'alors facultatives et non uniformément présentes sur les territoires exposés au risque d'inondation ou de submersion marine.
- Les actions entreprises par les intercommunalités dans le cadre de la GEMAPI sont définies ainsi par l'article L.211-7 du code de l'environnement :
 - L'aménagement des bassins versants
 - L'entretien et l'aménagement des cours d'eau, **canaux**, lacs et plans d'eau
 - La défense contre les inondations et contre la mer
 - La protection et la restauration des zones humides

- Le volet « prévention des inondations » de la GEMAPI est plus particulièrement constitué par les actions de type "aménagement de bassins versants" et bien sûr "défense contre les inondations et contre la mer", **sans qu'il soit interdit de recourir aux autres actions**. Ainsi, le bon entretien des cours d'eau contribue à ce que les conséquences d'une crue ne soient pas aggravées par la présence d'embâcles.
- Cependant, et très concrètement, les actions les plus structurantes en matière de prévention des inondations pour les territoires consisteront en :
- la surveillance, l'entretien et la réhabilitation des digues qui sont des ouvrages passifs faisant rempart entre le cours d'eau en crue ou la mer et le territoire devant être protégé; la réglementation (le décret n° 2015-526 du 12 mai 2015, dit "décret digues") impose que ces ouvrages soient désormais réorganisés en "système d'endiguement";
- la création et la gestion des aménagements hydrauliques plus divers fonctionnant sur le principe général du prélèvement d'une partie du cours d'eau en crue aux fins de stockage provisoire dans un « réservoir » prévu à cet effet (cas des barrages réservoirs gérés par l'établissement public Seine-Grands-Lacs qui protègent la région parisienne contre les crues de la Seine et de la Marne).
- La loi n° 2017-1838 du 30 décembre 2017 relative à l'exercice des compétences des collectivités territoriales dans le domaine de la GEMAPI a introduit plusieurs éléments de souplesse permettant une mise en œuvre plus rapide et plus efficace, avec la possibilité pour les départements et les régions de continuer à exercer certaines missions en accord avec les EPCI bénéficiaires et la possibilité pour ces EPCI d'ajuster plus finement la gouvernance de cette compétence.
- **Voir loi n° 2017-1838 du 30 décembre 2017**

- **Qui souhaite la réouverture du canal ? :**
- Depuis la mise en service de notre halte nautique en 2015 nous rencontrons régulièrement des plaisanciers de diverses nationalités (Français, Allemands, Suisses, Hollandais, Anglais, Néo-Zélandais etc..).
- De nos échanges il ressort un réel engouement des visiteurs pour la réouverture du canal afin de naviguer en toute sécurité entre Strasbourg et Colmar **ce que ne permet pas le Rhin avec son règlement contraignant**
- **L'association des plaisanciers ANPEI : 1000 membres soutient également le projet**
- **Le Port de Colmar en profiterait également,**
- **Plusieurs associations allemandes voisines de plaisanciers sollicitent avec nous la réouverture du canal, notamment : SHG Breisach : Sporthafen-Gemeinschaft Breisach.**
- **La base de location Le BOAT à Boofzheim**
- **Les commerces situés sur le parcours etc**

- **Tronçon Artzenheim –Marckolsheim :**
- La Bretagne a rénové ses nombreux canaux en procédant par étapes, bief par bief,
- il est possible d'agir de la même façon en réhabilitant un premier tronçon d'Artzenheim à Marckolsheim .
- Sur ce tronçon les 3 écluses sont déjà rénovées, il reste à supprimer « le bouchon » d'Artzenheim.
- Un élargissement déjà existant à Marckolsheim permettrait l'installation d'une petite Halte Nautique.

Friesenheim

écluse 75 Bis

1 écluse à créer

écluse 74

écluse 73

écluse 72

3 écluses à rénover

écluse 71

écluse 70

écluse 69

écluse 68

écluse 67

8 écluses déjà réalisées

À Marckolsheim, surélever un pont sur la D 608 Route d'Ohnenheim

écluse 66

écluse 65

écluse 64

1^{er} tronçon à ouvrir à la navigation ?

Artzenheim

Article ALSACE 18 septembre 2019 : Jean François Clerc

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 Marckolsheim.
- **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 Benoit Grandmougin.**

| SÉLESTAT |
Alsacollections multiplie les objectifs pour ses 30 ans



Page 21 Photo AFP/Olivier MORIN

| VOLLEY-BALL |
L'Alsacien Benjamin Toniutti fête sa 300^e en Bleu

Page 14

ALSACE CENTRALE

| www.lalsace.fr | MERCREDI 18 SEPTEMBRE 2019 | 1,10 € |

NETTOYAGE - DEGAZAGE - RECYCLAGE - ENLEVEMENT
CITERNE à FIOUL
 DEVIS GRATUIT
 Cuve Découpe PRO 06 21 74 53 89
 contact@cuve-decoupe-pro.fr
 www.cuve-decoupe-pro.fr
 STRASBOURG - COLMAR - MULHOUSE

Réchauffement climatique : prévisions alarmantes

POUR MIEUX COMPRENDRE, EN PAGE 3/L'ÉDITORIAL DE LAURENT BODIN EN PAGE 4

Canal du Rhône au Rhin : des péniches à quai

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 ruiner son espoir. //PAGE 40

Selon différentes études, le trafic fluvial sur la partie actuellement déclassée pourrait atteindre de 3000 à 5000 bateaux par an. Photo DNA/Franck Delhomme

VIOLENCES

Un nouveau féminicide en Alsace



La victime a été trouvée gisant sur son lit, au troisième étage de ce foyer de la Musau, à Strasbourg. Photo DNA/Cédric JOUBERT

Le corps sans vie d'une femme de 56 ans, présentant plusieurs plaies par arme blanche, a été trouvé par son mari, ce mardi à Strasbourg, dans le studio qu'ils occupaient depuis le début du mois de juillet. Les enquêteurs n'écartent aucune piste.

Page 37

FOOTBALL

Lyon rate son entrée en Ligue des champions

Page 11

BASKET-BALL

Coupe de France : la SIG et le MPBA qualifiés

Page 13

SANTÉ

Ferme Durr : sept cas de listériose depuis 2018

Page 36

JUSTICE

Fraudes au Racing : premier jour en appel

Page 38

MÉTÉO

Matinée	Après-midi	Demain	Prévisionniste en direct au 0 893 700 513
9°C	20°C	11°C	0 893 700 513
9°C	20°C	11°C	meteoalarme

Le Salon immobilier de Colmar

> 21 & 22 septembre 2019
 samedi 10h-19h - dimanche 10h-18h

> Entrée libre
 Parc EXPO COLMAR

Rencontrez Romain Cartier de "Recherche appartement ou maison"

CONFÉRENCES - ANIMATIONS - ESPACE ENFANTS - RESTAURATION SUR PLACE

ALSACE DNA bien'ici FBR

ARMONY CUISINES LE LUXE À L'ITALIENNE

11 rue André Kiener - COLMAR - Tél. 03 89 30 15 78

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 DINA/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 2005 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 Brisaac. 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 Pfliegerdorffer, 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'entraîne 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 permettrait 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 Pfliegerdorffer, qui est aussi président de la communauté de communes du Ried de Marckolsheim.

Les Allemands sont demandeurs

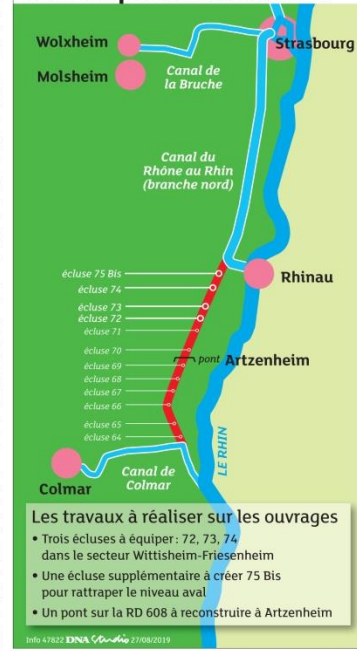
Rhône au Rhin Plaisance ne veut pas lâcher prise. Selon différentes études, le trafic fluvial sur la partie actuellement déclassée pourrait atteindre de 3000 à 5000 bateaux par an. « Les bateaux hôtels se développent », argumente aussi Yves Meyer, un membre du bureau. « Les clubs de plaisan-

ce allemands ont beaucoup de navigateurs et il n'existe pas de canaux dans le secteur de Brisaac. 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



Les travaux à réaliser sur les ouvrages

- Trois écluses à équiper : 72, 73, 74 dans le secteur Wittisheim-Friesenheim
- Une écluse supplémentaire à créer 75 Bis pour rattraper le niveau aval
- Un pont sur la RD 608 à reconstruire à Artzenheim



Huit des onze écluses du canal du Rhône au Rhin ont été restaurées de 2005 à 2007. Mais le boulot est à finir. PHOTO-ARCHIVES DNA

Les bateaux ne circulent plus depuis 1964 sur le canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim et Friesenheim, sur une portion de 24 kilomètres faisant le lien entre le canal de Colmar et l'embranchement de Rhinau. Mercredi lors du conseil de la communauté de communes du Ried de Marckolsheim (CCRM), le vice-président en charge du tourisme Justin Fahrner a rappelé que beaucoup d'argent a été dépensé afin de réhabiliter ce canal déclassé. « L'objectif est de créer une liaison fluviale entre Colmar et Strasbourg », explique l'élu en soulignant qu'un retour des péniches serait, « pour notre territoire, un atout majeur pour le développement touristique ». Dès 1998, des études ont été réalisées par le gestionnaire, les Voies navigables de France (VNF), qui a ensuite mené des travaux entre 2005 et 2007 grâce à un budget de 7,62 millions d'euros (M€) issu du contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Huit des onze écluses du tronçon ont ainsi été remises à neuf, avant que tout ne soit stoppé. A l'époque, le coût des travaux avait été sous-évalué et il

aurait fallu encore plus de 2 M€ pour arriver au bout ; un surcoût que VNF assurait ne pouvoir prendre en charge. Tout ça n'a donc pour l'instant servi à rien.

« Des sommes complètement démentielles »

Mais les enjeux touristique, économique et environnemental d'un renouveau du canal semblent avoir (re) motivé la Région Alsace, qui « a décidé de s'engager dans les investissements », indique aux conseillers le président de la CCRM Frédéric Pfliegerdoerffer, précisant qu'il faut désormais engager « une nouvelle étude pour établir les coûts d'investissement pour l'Etat et la Région ainsi que le coût de fonctionnement ». Cette étude estimée à 180 000 € hors taxes est supportée par l'Union Européenne (74 000 €), VNF (50 000 €), la Région (36 000 €) ; sont également sollicitées la communauté d'agglomération de Colmar (5 000 €), la

communauté urbaine de Strasbourg (5 000 €) et donc la CCRM (10 000 €). « Je rappelle que les deux communautés de communes (CC du Grand Ried et CC de Marckolsheim et environs, *ndlr*) à l'origine de la CCRM avaient donné il y a deux ans un accord de principe pour cette étude », note le président. Le député et vice-président du conseil régional « Antoine Herth m'a dit que très probablement, l'étude sera beaucoup plus chère mais que le surcoût serait supporté par la Région », ajoute-t-il.

Quelques dents grincent dans l'assemblée intercommunale. « C'est démesuré pour une deuxième étude, ce sont des sommes complètement démentielles », s'indigne l'élu de Mackenheim Gérard Fahrner. « Est-ce que ce projet est cohérent avec le contexte économique actuel ? C'est "provocatoire" ! » enchaîne le maire d'Elsenheim Francis Mertz. « Au rythme où ça va, ces écluses, il faudra les refaire alors qu'elles sont neuves, que les portes n'ont jamais été fermées », lance le maire de Saasenheim Norbert Lombard. « Le problème c'est l'exploitation, qui va payer et combien ? » remarque le maire de

Schwobsheim Jean-Marie Simler tandis que celui de Boesenbiesen, Jean-Blaise Loos, relève justement que quel que soit le payeur, il s'agira d'argent public.

« Le train est lancé, l'étude est en train d'être terminée », reprend le président qui propose qu'en payant sa participation de 10 000 €, « notre collectivité tienne sa parole, sans préjuger de notre engagement futur ». « N'abandonnons pas la péniche », demande encore Frédéric Pfliegerdoerffer dans un sourire. « A l'époque, tout le monde disait que c'est un beau projet, évidemment des choses ont changé mais concluons le cycle et nous prendrons la décision après. »

Les élus ont voté à l'unanimité la participation de 10 000 € à l'étude pour ce « très très beau projet » dont « les enjeux sont considérables », comme l'estime le maire d'Ohnenheim Rémy Stoecklé en fin de débat.

Et il faudra bien prochainement trouver qui sera prêt à exploiter le canal une fois rouverte la circulation fluviale, soit un coût estimé autour d'1M€ par an ! De nouveaux débats en perspective. ■

JULIEN EYNARD