

Rapport sur les RETOMBÉES ECONOMIQUES DU PROJET DE REMISE EN NAVIGATION DE PLAISANCE DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN

Tronçon Friesenheim (67) / Artzenheim (68)

Partie 1

Analyse critique des arguments économiques et touristiques avancées par Voies Navigables de France (VNF) et validés par la Région Gand-Est (RGE) pour cautionner et valider le projet ainsi que son financement

Par le collectif des opposants au projet

ON NOUS TROMPE !

VNF et la RGE ont validé leurs décisions et engagé le projet sur des chiffres biaisés

Genèse sommaire du projet

La mission des Voies Navigables de France, VNF, opérateur national de l'ambition fluviale, s'affiche dans son titre : « *promouvoir la logistique fluviale, maintenir la navigabilité de son réseau* ».

Le développement du tourisme fluvial est un de ses axes prioritaires d'action. Le tronçon de 24km du canal du Rhône au Rhin abandonné à la navigation depuis 60 ans, entre Friesenheim et Artzenheim, fait partie des tronçons "visés" à remettre en navigation.

Un 1^{er} plan du projet a été mis en œuvre par les VNF en 2005 avec la restauration de 8 écluses sur 11, puis il a été arrêté faute de financements. Un échec.

En 2021, à la demande de VNF et à « *la demande des territoires traversés, la Région Grand Est (RGE) a relancé le projet de remise en navigation de cet axe de 24 km environ, barreau fluvial manquant permettant la navigation entre Strasbourg et Colmar* ». Les retombées économiques et touristiques avancées par VNF ont motivé la validation politique du projet, la mise en œuvre par la RGE et son financement par les RGE(42%), Europe (35%), CEA(10%), Etat(5%), EPCI (9%).

La RGE a les compétences pour mobiliser et gérer les fonds européens (FEADER et FEDER)

La RGE est devenue propriétaire du foncier du canal après cession par l' Etat.

VNF a son propre observatoire qui établit les statistiques puis elle évalue les chiffres économiques de chaque filière : plaisance, location, péniches -hôtels.

Toutes les données chiffrées citées sont extraites des dossiers sur le site de VNF ou des Copils/Cotech consacrés par la RGE au projet. <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/recherche/>

Une **dépense publique de plus de 46 M€ HT** est programmée en 2020, au service d'une minorité de plaisanciers (**0,04% des habitants de la RGE**). Ce qui reviendrait à donner un chèque d'environ 20 000€ à chacun des 2400 propriétaire de bateaux de la RGE pour allonger de 2,5% (24 km) le réseau des 1047 km de voies navigables de la RGE.

Tourisme fluvial

La décroissance de la flotte de bateaux de plaisance est continue depuis 2005.

Ces chiffres, nationaux, sont publiés sur le site de VNF dans les dossiers consacrés aux filières du tourisme fluvial.

Les 3 filières de plaisance privée, locative et péniches-hôtels sont toutes en berne.

Entre 2003 et 2020, la flotte locative décroît de 15% passant de 1911 à 1603 bateaux

Entre 2015 et 2020 la flotte privée décroît 4% passant de 13500 à 12900 bateaux

Entre 2005 et 2020 le nombre de péniches hôtels est identique (89)

Quelques aperçus sociologiques confirment le manque de dynamisme et de croissance.

« La plaisance privée se meurt doucement... »

... les plaisanciers sont de plus en plus âgés, les jeunes ne veulent pas naviguer, les bateaux vieillissent et se vendent mal. En 2019. L'âge moyen des propriétaires de bateaux s'établit à 61 ans. Il y a beaucoup de bateaux à vendre et les prix baissent, ce qui signifie un tourisme fluvial en baisse ».

« Entre 2014 et 2023 le nombre annuel de jours de navigation serait donc en recul de 12 %, malgré l'augmentation du nombre moyen de navigations par bateau. » (VNF Plaisance privée pages 31 et suivantes).

La plaisance locative :

« Entre pessimisme, fatalisme momentané et espoir, le moral des loueurs oscille quant aux perspectives de développement de leur filière. »

« Le secteur est déprimé et appelle à l'aide : Le maintien et le développement de la filière location nécessitent un accompagnement permettant le renouvellement de la flotte support de l'activité » « Entre 2014 et 2019 le chiffre d'affaires annuel des loueurs a connu un recul de 6 % » (VNF les bateaux de locations habitables 2018/2019).

Les péniches -hôtels et promenades

« Le marché des péniches hôtels a connu des hauts et des bas directement liés à la conjoncture économique et politique. »
« La grande dépendance du produit péniche hôtel au marché anglo-saxon, et particulièrement américain, fait sa fragilité. » (VNF 2023 les péniches hôtels)

A retenir que la Breisacher Fahrgast-Schiffahrt GmbH, la compagnie du seul bateau-promenade qui circulait sur le canal de Colmar, a arrêté son exploitation sur ce trajet.

La faible attractivité touristique de ce maillon de 70 km entre Strasbourg et Colmar

Aucun village n'est traversé, aucun monument historique n'est en vue, la morne plaine de céréales est le seul horizon et au loin la ligne bleue des Vosges avec la silhouette du château du Haut Koenigsbourg.

Le dépérissement prévisible des arbres bordants sur la digue Ouest suite au chantier d'imperméabilisation va de plus défigurer le paysage par la perte de leurs alignements.

L'élagages des arbres restants aura réduit ce rare oasis de quiétude verte, apprécié par les promeneurs et les milliers de cyclotouristes sur la piste cyclable de la digue Ouest.

Et après le passage de 24 écluses, au bout, c'est l'impasse dans le port de Colmar.

On peut remarquer et suggérer à VNF de publier les cartes des voies navigables et de leurs écluses et d'interroger les plaisanciers sur leurs préférences : avec ou sans écluses ?

L'incertaine évaluation par la RGE/VNF des retombées économiques

Le pari hasardeux de la RGE

L'hypothèse la plus probable est celle de retombées nulles ou dérisoires

Pour mieux comprendre les retombées économiques selon VNF :

Les évaluations des retombées économiques publiées par VNF/RGE distinguent le poids économique et l'impact économique à partir des dépenses globales. Les résultats sont présentés par VNF/RGE tantôt en poids, tantôt en impact économique ne clarifiant pas la compréhension pour le public.

- **Le poids économique** correspond ainsi au **montant total des dépenses faites sur le territoire en lien avec la plaisance fluviale**,
- **L'impact économique** correspond aux **ressources nouvelles injectées sur le territoire du fait de la présence de l'activité** (VNF Plaisance privée, page 28 et suivantes).



DU POIDS ÉCONOMIQUE À L'IMPACT ÉCONOMIQUE

> Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers*

1 570 M€^{TTC}

> Poids économique national TTC

1 362 M€^{TTC}

208

Dépenses hors France
des opérateurs

> Poids économique au niveau des bassins HT

844 M€^{HT}

518

208

Dépenses hors bassin des opérateurs
(dont TVA et charges sociales)
Dépenses des pré et post séjour hors bassin
Certaines dépenses clients non affectées à un bassin

> Impact économique par bassins HT

542 M€^{HT}

302

518

208

* Dépenses attribuées par le
client à la pratique fluviale

Dépense des clients habitant le territoire.
Dépenses pré et post séjour des clients qui seraient
venus sur le territoire sans la pratique fluviale.
Dépenses des opérateurs réalisées à partir du CA
général par les habitants du territoire

VNF / Direction du développement

10

Le poids économique est supérieur à l'impact économique.

L'impact économique ne compose que 20% des dépenses globales.

Le poids économique au niveau des bassins compose 56 % des dépenses globales.

Les données statistiques n'ont été accessibles qu'à un public restreint, lors des Copils et Cotech de la RGE (cf. tableaux ci-dessous).

Ces données produites par VNF/RGE fluctuent avec une grande confusion de choix du taux de croissance. Ce qui ne permet pas une réelle comparaison entre d'une part nos propres évaluations, et entre retombées économiques, impacts économiques, et poids économiques tels que présentés par la Région.

Au Copil de 2021, l'impact économique possible annoncé est de 8,6M€

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

Evaluation des retombées économiques

Total : 8,6 millions €/an de retombées économiques indirectes pour le territoire

Evaluation sur base de ratios VNF 2020, sur l'impact économique direct d'un bateau pour chaque filière. Evaluation des ressources financières nouvelles générées sur le territoire directement attribuable au tourisme fluvial de manière globale.

Au Cotech de Septembre 2023, 3 estimations de l'impact économique sont présentées.

Nous avons encadré « l'hypothèse moyenne » ou à « moyen terme » pour calculer et comparer.

Croissance de +105 bateaux privés, +20 locatifs, 2 péniches-hôtels ,1 bateau promenade

Retombées supplémentaires par rapport à l'existant (impact économique) à partir d'hypothèses								
Filière / produit	Données actuelles		Estimation basse		Estimation moyenne		Estimation haute	
	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant
Plaisance locative	12	444 000 €	5	185 000 €	20	740 000 €	35	1 295 000 €
Partie 1 PP - dépenses portuaires	232	974 400 €	75	315 000 €	105	441 000 €	185	777 000 €
Partie 2 PP - itinérance	2153	236 830 €	4882	537 020 €	6882	757 020 €	7882	867 020 €
Plaisance privée total		1 211 230 €		852 020 €		1 198 020 €		1 644 020 €
Péniches Hôtels	0,6	154 200 €	1	257 000 €	2	514 000 €	3	770 700 €
Bateaux promenade	0	0 €	0	0 €	0	0 €	1	1 012 000 €
TOTAL		1 809 430 €		1 294 020 €		2 452 020 €		4 721 720 €

Cotech nov. 2023, poids économique national : croissance de +105 bateaux privés, +30 locatifs,2 péniches

Retombées supplémentaires par rapport à l'existant (poids économique national) à partir d'hypothèses								
Filière / produit	Données actuelles		Hypothèses à court-terme		Hypothèses à moyen-terme		Hypothèses à long-terme	
	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant
Plaisance locative	12	480 000 €	15	1 035 000 €	30	2 070 000 €	60	4 140 000 €
Partie 1 PP - dépenses portuaires	232	1 461 600 €	75	187 500 €	105	262 500 €	185	462 500 €
Partie 2 PP - itinérance	2153	236 830 €	6282	734 994 €	8682	1 015 794 €	9882	1 156 194 €
Plaisance privée total		1 698 430 €		922 494 €		1 278 294 €		1 618 694 €
Péniches Hôtels	0,6	165 000 €	1	701 000 €	2	1 402 000 €	4	2 825 030 €
Bateaux promenade	0	0 €	0	0 €	1	1 435 200 €	2	2 870 400 €
TOTAL		2 343 430 €		2 658 494 €		6 185 494 €		11 454 124 €

1ère critique : la crédibilité

Alors que le tourisme est en baisse ou stagnant depuis plus de 2 dizaines d’années, RGE/VNF ont pris le pari qu’il sera subitement croissant.

Nous étudierons les hypothèses à « moyen terme » ou « moyenne » retenues :

Croissance de 5 % de la flotte de plaisance privée (+105 bateaux / 2200 bateaux selon tableau ci-dessus) et de 14% de la flotte de location (+30 bateaux /218 bateaux selon tableau ci-dessus).

Pour mémoire la flotte de la RGE se compose de :

2400 bateaux de plaisance dont 218 de location et 10 péniches. L'allongement de 24 km du réseau de 1037 km de voies navigables dans la RGE représente 2,4 % de la longueur totale du réseau de la région. (Cotech du 09/2024)

Les hypothèses les plus probables de croissance nulle ou négative, n'ont pas été présentées.

2^e critique : la véracité.

Tantôt la croissance de la flotte locative, dans la même hypothèse intermédiaire, est de 30 bateaux, tantôt de 20 bateaux... Avec une croissance de la plaisance privée de 105 bateaux, l'itinérance sur le même parcours est comptée tantôt 8682 journées de navigation tantôt 6882 journées de navigation ... Trucage qui devait passer inaperçu ou erreur ?

Alors que le trafic du canal de la Marne au Rhin, le plus navigué dans la RGE, est d'environ 2000 bateaux /an.

Cet artifice de calcul, manipulant les chiffres permet de multiplier les retombées par 3 ou 4, en estimant 6 jours de navigation-itinérance (!) sur ce nouveau maillon de 70 km dont le parcours se fait au plus en 2 jours

PLAISANCE PRIVEE -
itinérance



Augmentation du passage aux écluses > 2 000 passages

➤ Avec 4 jours de navigation sur le CRRBN et 2 jours sur le Canal de Colmar (avec nuitée)

Les péniches hôtels :

Actuellement 2 péniches hôtels de **22 places**, naviguent sur le **canal de la Marne au Rhin** à partir de Strasbourg, en été. Croisière de 6 jours sur 85 km. 42 voyages A/R sont réalisés /an. Prix 2500€ pour un aller.

Le chiffre d'affaires maximal annuel (remplissage 100% des péniches) serait de : 2500€ x 22 places x 42 voyages A/R avec 2 bateaux = 2 310 000€.

Sur le tronçon Strasbourg-Colmar nous retenons l'**hypothèse** d'une péniche de **10 places**, croisières de 5 jours, 24 voyages A/R/an. Une péniche qu'on ne verra donc passer qu'une fois par semaine, en saison, sur le tronçon des 24 km.

Aucun croisiériste ne s'est engagé financièrement sur le projet, mené sur fonds public français et européen (pour 34%). Au contraire, selon le dossier de l'enquête publique du projet, la RGE serait prête à subventionner une péniche navigante avec un tirant d'eau limité à 1m80 (donc inférieur au gabarit Freycinet des canaux de France) ...

Nous n'avons pas retenu l'hypothèse d'un bateau promenade devant l'expérience malheureuse de la société de navigation de Vieux Brisach qui a cessé l'exploitation de son bateau le « Napoléon » sur le canal de Colmar, en raison de la faible attractivité du parcours.

Voici nos calculs des retombées dans l'hypothèse d'une péniche de 10 places

NIVEAUX DE RETOMBÉES ET IMPACT PRODUITS PAR LES DIFFÉRENTS TYPES D'ÉVALUATION

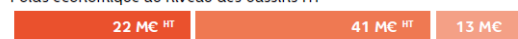
Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers*



Poids économique national TTC



Poids économique au niveau des bassins HT



Dépenses hors bassin des opérateurs (dont TVA et charges sociales)
Dépenses des pré et post séjour hors bassin. Certaines dépenses clients non affectées à un bassin

Impact économique bassins HT



Dépenses des clients habitant le territoire. Dépenses pré et post séjour des clients qui seraient venus sur le territoire sans la pratique fluviale.
Dépenses des opérateurs réalisées à partir du CA généré par les habitants du territoire

*Dépenses attribuées par le client à la pratique fluviale.

Ci-contre les niveaux de retombées économiques pour les péniches-hôtels selon VNF.

Le poids économique national TTC représente 82 % des dépenses globales.

Le poids économique HT au niveau du bassin représente 28% des dépenses globales

L'impact économique HT bassin représente 27% des dépenses globales

Dépenses globales selon nos calculs : $2500 \times 10 \times 24 = 600\,000\text{€}$

Le Poids économique bassin selon la logique VNF : $600\,000 \times 0,28 = 168\,000\text{€}$

L'impact économique sur le bassin selon la logique VNF : $600\,000 \times 0,27 = 162\,000\text{€}$

Même si nous acceptons, dans un but de comparaison, une croissance de 5% pour la flotte privée et de 14 % pour la flotte de location, nos hypothèses des retombées économiques restent encore inférieures de près de la moitié à celles de la RGE.

Afin de ne pas alourdir nos démonstrations, nous renvoyons pour le détail de ces évaluations à un document complémentaire (qui sera publié sur le site du Chaudron des alternatives)

	Nos calculs			VNF/RGE		
	Dépenses globales	Poids économique	Impact économique	DG	Poids Eco	Impact Eco
Plaisance privée +105, +5%	786000	440000	307400		1278294	1198020
Locative +30,+14%	1890000	1058400	873000		2070000	1110000
1 Péniche	600000	168000	162000	600000	168000	162000
Total	3276000	1666400	1342400		3516294	2470020

Notre estimation de l'impact économique est de **1 342 400 €/HT an**

Elle est près de la moitié inférieure à celle de la **RGE qui est de 2 470 000 € HT /an...**

Quelque soient les retombées réelles on devra encore retrancher les **frais de fonctionnement estimés à 240 000€.**

Or : en 2021 le projet a été "vendu" aux instances de décisions des financements à 8,6 millions de retombées économiques !!! Les élu.e.s qui ont validés par leurs votes les différentes lignes de financement (RGE – CeA – Instances européennes, Etat) ont été trompé.e.s. La communication institutionnelle, médiatique et publique par la RGE s'est aussi déroulée parallèlement avec un affichage de ces 8,6 M€ de fonds publics.

Le biais de désirabilité entache ces estimations RGE/VNF

VNF et RGE poursuivent tous deux le même objectif de remise en navigation de ce maillon du canal.

Les estimations fournies par VNF sont reprises par la RGE.

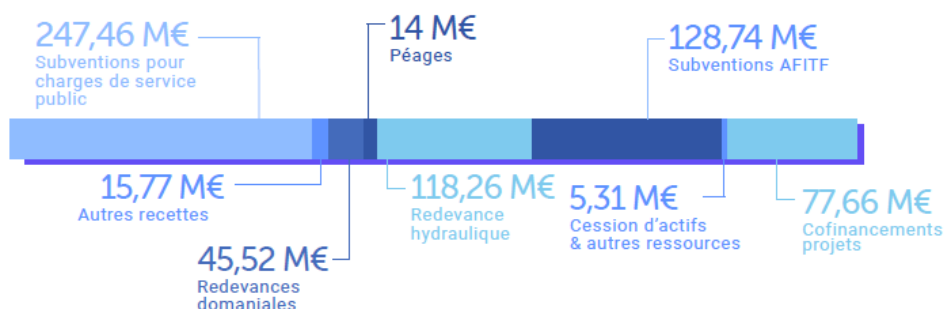
Le choix du taux de croissance positif en dépit de la crise que traverse le tourisme fluvial, la manipulation des chiffres de l'itinérance, la confusion entretenue dans les tableaux, entament la crédibilité des hypothèses des retombées économiques. Au regard de l'importance de l'investissement des fonds publics acté, ne serait-il pas souhaitable qu'un audit par un organisme indépendant, impartial soit réalisé ?

Un lien d'intérêt supplémentaire entre VNF/RGE via L'Afitf ?

Le 2^e plan de relance du projet a été initié sous la présidence de Mr Rottner.

L'actuel président de la RGE, Mr Leroy a été nommé président de l'AFITF. L'Afitf, *Agence de financement des infrastructures de transport de France* subventionne les VNF à hauteur de 19%. La Cour des comptes recommande de supprimer l'AFITF

France : « L'AFITF : une agence de financement aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile »



Nos conclusions

Un projet de 46 M€ HT au service d'une minorité de plaisanciers : 0,04% des 5,5M habitants de la RGE.

Pour la RGE les retombées économiques hypothétiques seront probablement NULLES ou DÉRISOIRES, compte tenu de l'absence de croissance du tourisme fluvial et ce, depuis 2005.

Ni la faible attractivité de ce tronçon, ni les efforts de VNF/RGE pour promouvoir un tourisme fluvestre relèveront le défi de redynamiser cette filière.

Le tourisme fluvial est un tourisme de niche soutenu par les VNF dans le but de garder le réseau de canaux navigables. Ces canaux ont rendu dans le passé un grand service économique pour le transport marchand. Il faut s'interroger sur l'avenir de ce tourisme fluvial sur canal qui périclète. Faut-il continuer de le subventionner ?

D'autres gisements de retombées économiques pour le territoire existent. Par exemple le cyclotourisme s'envole et manque de pistes. 100.000 cyclistes/an sont comptés le long de ce tronçon dont 60% d'étrangers. Un cyclotouriste dépense le double d'un plaisancier-touriste (70€ vs 30€). Etc..

Ce projet se fait au détriment de la biodiversité, du paysage et de ses aménités, du climat (voir nos propres contributions qui le démontrent, en ligne sur le site internet du [Chaudron des alternatives](#)).

C'est de plus une énorme incohérence de la part de la RGE d'ouvrir une voie fluviale sur un corridor actuel de la Trame Verte et Bleue (le C194).

La RGE ne devrait-elle pas mettre à profit la suspension du chantier pour prendre un grand virage vers une gestion écologique de ce tronçon, le faire classer en *Espace Naturel Sensible* par la CEA ?

La fonction de recharge de la nappe phréatique serait maintenue en utilisant les droits d'eau du Rhin, ainsi que les zones humides créées dans les fossés controlatéraux.

Un corridor Nord/Sud réellement fonctionnel de la Trame Verte et Bleue de plus de 60 Km serait ainsi créé en reliant tronçon Nord avec le tronçon Sud du même canal entre Neuf Brisach et Mulhouse qui a déjà été classé en *Espace Naturel Sensible(ENS)* en 2018.

Sources VNF(site : <https://www.vnf.fr/vnf/>)

2015 Étude sur les retombées économiques « La plaisance privée en France »

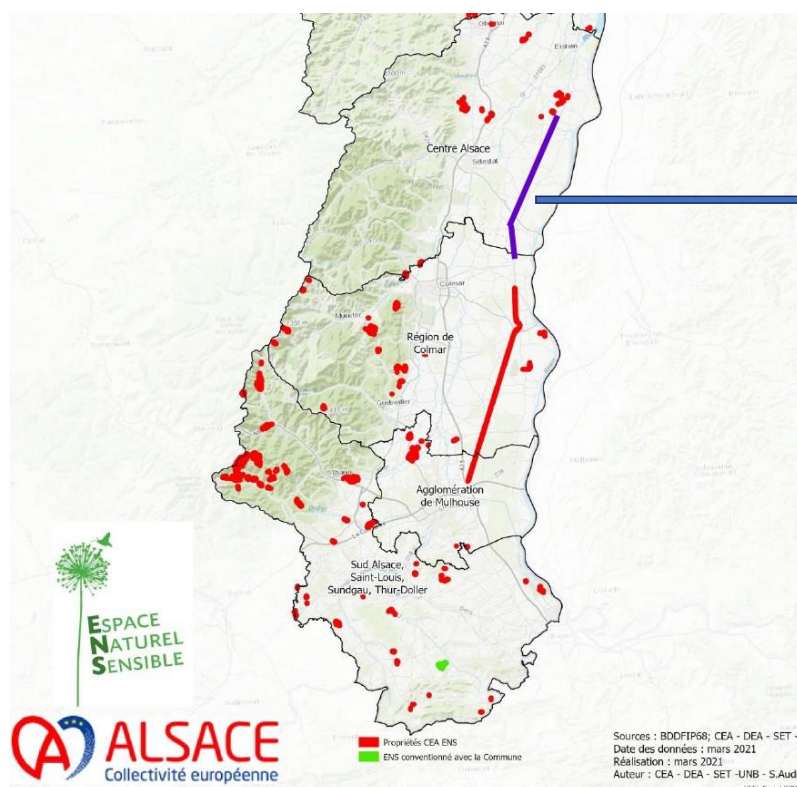
2018 – 2019 LA PLAISANCE PRIVÉE Étude sur le fonctionnement et les retombées économiques

2018 -2019 LES BATEAUX DE LOCATION HABITABLES SANS PERMIS

2018 2019 LES PÉNICHES HOTELS, Étude sur le fonctionnement et les retombées économiques

2020 TOURISME FLUVIAL Portraits de filières

2023 Les chiffres du tourisme fluvial



Rapport sur les RETOMBÉES ECONOMIQUES DU PROJET DE REMISE EN NAVIGATION DE PLAISANCE DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN Tronçon Friesenheim (67) / Artzenheim (68)

2^e Partie

Chiffrage des retombées

Réalisé selon sources Voies Navigables de France (VNF) et Région Grand-Est (RGE)

L'hypothèse la plus probable est celle de retombées nulles ou dérisoires

Le tourisme fluvial est en décroissance : la crise qu'on nous cache.

Les 3 filières de plaisance privée, locative et péniches-hôtels sont frappées par la décroissance depuis 2005, selon la publication des chiffres nationaux de VNF dans ses dossiers (absence de données régionales). Les 2 critères qui permettent d'estimer les dépenses sont le nombre de bateaux et l'activité.

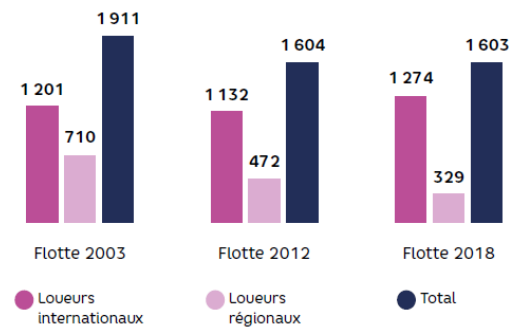
La flotte privée

Elle décroît de 4% entre 2015 et 2020 passant de 13 500 à 12 900 bateaux.

Elle décroît de 13% entre 2018 et 2023. Ci-dessous un des rares tableaux évolutifs de la flotte présenté dans les dossiers VNF.



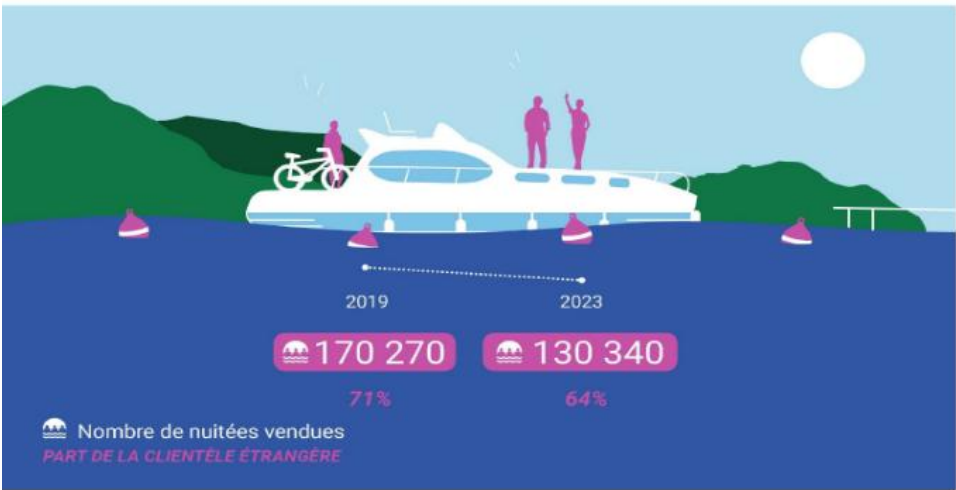
La Filière locative décroît de 15% entre 2003 et 2020, passant de 1 911 à 1 603 bateaux.



Décroissance de 21% de l’activité entre 2017et 2023.

VNF Panorama tourisme fluvial 2023, tableaux ci-dessous :

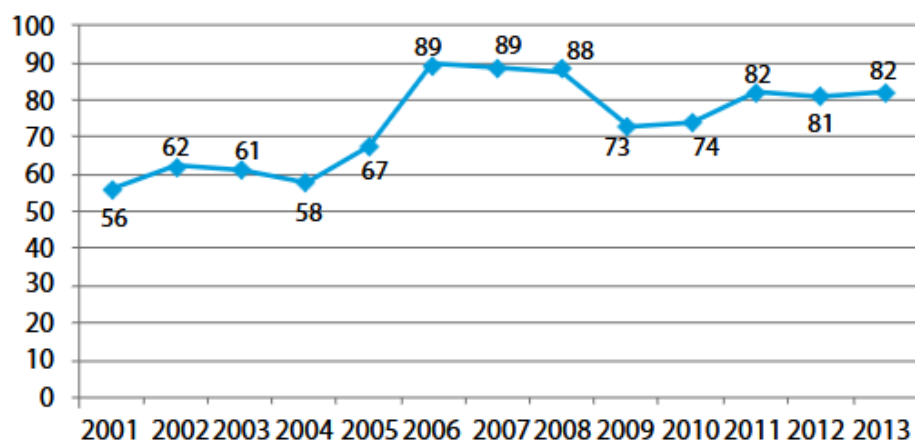
L'activité de location de bateaux habitables



La filière péniches-hôtels

En 2020 VNF en dénombre 89 péniches-hôtels. Stagnation entre 2005 et 2020.

Évolution du nombre de péniches hôtels en France de 2001 à 2013



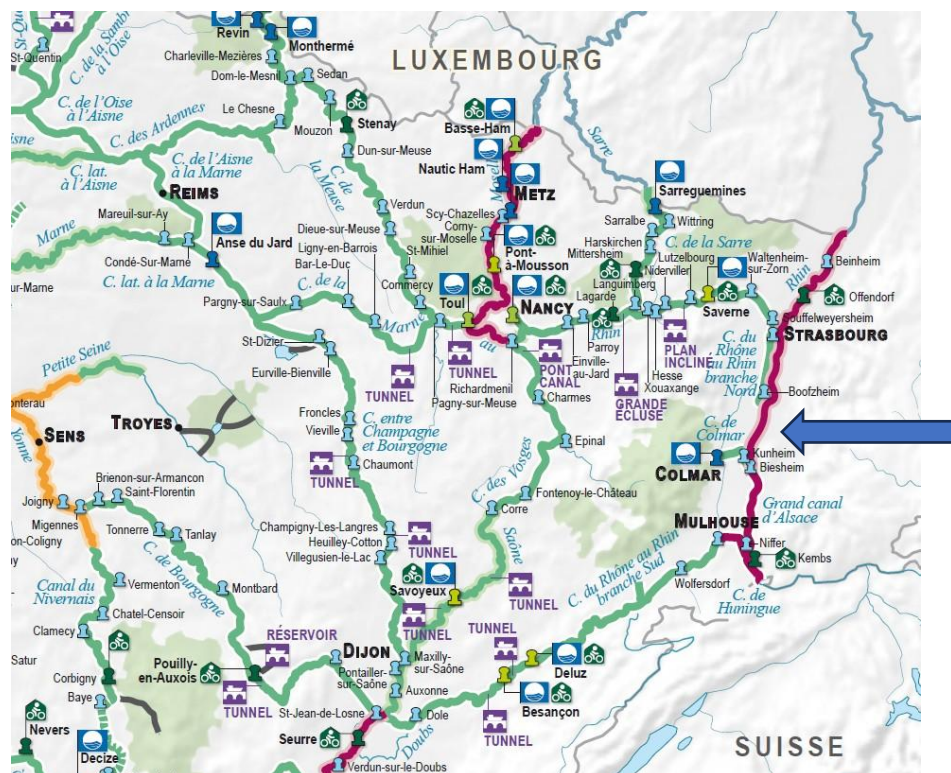
La décroissance est de 23% entre 2019 et 2023 pour l'activité de cette filière

L'activité des péniches-hôtels



RGE/VNF dans leurs hypothèses spéculatives de retombées parient sur une croissance positive jusqu'à 2 chiffres afin de rendre leur projet acceptable. Ce projet remet en navigation 24,5 km supplémentaires d'un réseau de 1047km

les 25 km rallongent
le réseau de 2,5%



12

La rhétorique dont se pare VNF pour soutenir le tourisme fluvial

- **Actions en faveur de la trame verte : entretien et régénération des espaces boisés, renaturation de berges, aménagement de zones humide. Le plan d'actions devra aussi tenir compte de l'impact vertueux que peuvent avoir les écosystèmes pour l'adaptation au changement climatique, par exemple via la création de zones d'ombre le long des cours d'eau (plantation d'arbres) ou via la restauration de ripisylves pour abaisser la température des rivières »...**

La réalité écologique du projet est toute autre : rouvrir une voie fluviale sur un corridor de la trame verte et bleue est incohérent, faire dépérir des centaines d'arbres alignés par une tranchée d'imperméabilisation pour protéger une berge , réaliser un rideau de fer en palplanches sur l'autre qui interdiront les martins-pêcheurs d'y

nicher, draguer le fond du canal emportant des mollusques en voie d'extinction, élaguer entraînant un réchauffement de l'eau, enlever les embâcles frayères de poissons etc...

L'incertaine évaluation par la RGE/VNF des retombées économiques en pronostiquant une croissance de l'activité et de la flotte.

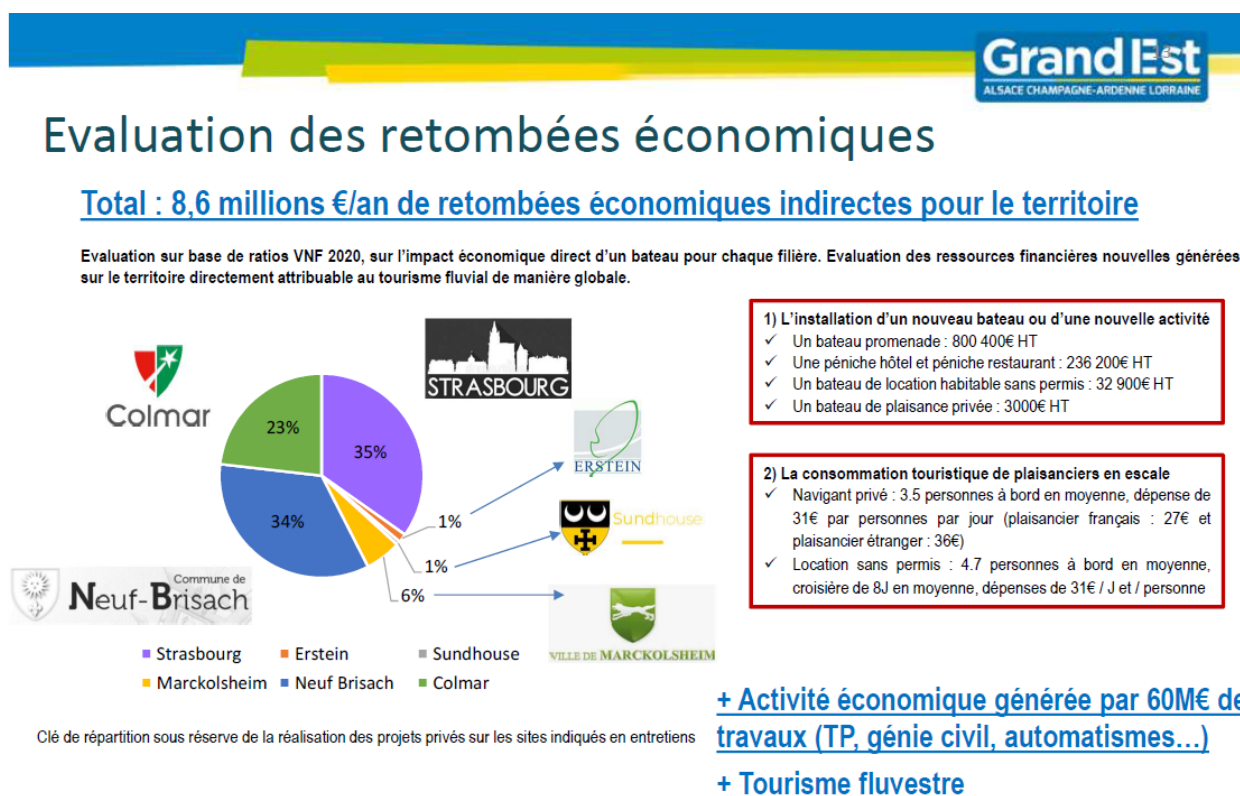
La manipulation des chiffres pour gonfler les retombées économiques.

Les calculs des retombées par VNF distinguent l'impact économique et le poids économique.

Les données et calculs complexes des retombées sont séparées en impact économique et poids économique et établis à partir des dépenses globales.

- **Le poids économique** correspond ainsi au **montant total des dépenses faites sur le territoire** en lien avec la plaisance fluviale
- **L'impact économique** correspond aux **ressources nouvelles injectées sur le territoire** du fait de la présence de l'activité (VNF, Plaisance privée page 28 et suivantes).

Dans le Copil de la RGE de 2021 l'impact économique potentiel : **8,6M €/an** :



Synthèse des recettes directes pour le gestionnaire :

- La redevance hydraulique : 2906€/an
- Les amodiations des concessions de ports de plaisance et la location de terrains autour des ports : 25 000€/an
- Les AOT des bateaux promenade et péniches hôtels (possible uniquement avec un mouillage à 1,8m) : 31 700€/an

En 2023, 2 tableaux sont communiqués à un public restreint en différenciant les filières ce qui autorise une analyse plus fine. Ces données n’ont pas été publiées lors de l’enquête publique en mars 2024.

Afin de tenter de comparer les hypothèses de retombées économiques, nous reprenons, bien qu’elles soient hautement improbables, les options estimatives de RGE/VNF à « moyen terme » ou « moyenne » telles qu’elles sont encadrées dans 2 tableaux présentés lors de 2 réunions de Cotech.

Cotech de novembre 2023 : expression des retombées en impact économique : croissance de +20 bateaux de locations (+10%), et +105 privés (5%) Les dépenses totales qui permettent le calcul des retombées ne sont pas publiées.

A retenir : le nombre total de la flotte en RGE est de 2400 bateaux dont 218 bateaux locatifs et 10 péniches.

Les propriétaires de bateaux privés représentent 0,004% de la population de la RGE (5,5 M habitants).

Il s’agit d’un service rendu à une extrême minorité de la population.

2023 nov. : L’impact économique potentiel n’est plus que de 2,4M€/an en « estimation moyenne »

Retombées supplémentaires par rapport à l'existant (impact économique) à partir d'hypothèses								
Filière / produit	Données actuelles		Estimation basse		Estimation moyenne		Estimation haute	
	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant
Plaisance locative	12	444 000 €	5	185 000 €	20	740 000 €	35	1 295 000 €
Partie 1 PP - dépenses portuaires	232	974 400 €	75	315 000 €	105	441 000 €	185	777 000 €
Partie 2 PP - itinérance	2153	236 830 €	4882	537 020 €	6882	757 020 €	7882	867 020 €
Plaisance privée total		1 211 230 €		852 020 €		1 198 020 €		1 644 020 €
Péniches Hôtels	0,6	154 200 €	1	257 000 €	2	514 000 €	3	770 700 €
Bateaux promenade	0	0 €	0	0 €	0	0 €	1	1 012 000 €
TOTAL		1 809 430 €		1 294 020 €		2 452 020 €		4 721 720 €

Copil décembre 2023 : poids économique national : 6,2M€/an ,croissance de + 30 bateaux de locations (+14%), +105 privés (+5%) : Le nombre de bateaux en location passe de 20 à 30.

Retombées supplémentaires par rapport à l'existant (poids économique national) à partir d'hypothèses								
Filière / produit	Données actuelles		Hypothèses à court-terme		Hypothèses à moyen-terme		Hypothèses à long-terme	
	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant	U.C.	Montant
Plaisance locative	12	480 000 €	15	1 035 000 €	30	2 070 000 €	60	4 140 000 €
Partie 1 PP - dépenses portuaires	232	1 461 600 €	75	187 500 €	105	262 500 €	185	462 500 €
Partie 2 PP - itinérance	2153	236 830 €	6282	734 994 €	8682	1 015 794 €	9882	1 156 194 €
Plaisance privée total		1 698 430 €		922 494 €		1 278 294 €		1 618 694 €
Péniches Hôtels	0,6	165 000 €	1	701 000 €	2	1 402 000 €	4	2 825 030 €
Bateaux promenade	0	0 €	0	0 €	1	1 435 200 €	2	2 870 400 €
TOTAL		2 343 430 €		2 658 494 €		6 185 494 €		11 454 124 €

Le montant des dépenses totales n’est pas présenté (insuffisance d’information).

Facteurs de confusion :

Le nombre de bateaux de location varie de +20 (10%) et 30 (+14%)

Idem pour l’itinérance qui correspond au supplément d’activité : 6882 et 8682 (=jours de navigation)

Le bateau promenade disparaît dans le tableau du poids économique

Ci-dessous tableau de l’**impact économique** pour chaque filière, établi par VNF dans son doc de synthèse 2020

IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT D'UN BATEAU POUR CHAQUE FILIÈRE
Ressources financières nouvelles générées sur le territoire directement attribuable à l'installation d'un nouveau bateau ou d'une nouvelle activité.

UN PAQUEBOT FLUVIAL

2 072 300 € HT

UN BATEAU PROMENADE PARIS

1 420 900 € HT

UN BATEAU PROMENADE PROVINCE

800 600 € HT

UNE PÉNICHE HÔTEL

232 300 € HT

UN BATEAU DE LOCATION HABITABLE SANS PERMIS

32 900 € HT

UN BATEAU DE PLAISANCE PRIVÉE

3 000 € HT

Ci-dessous le tableau des retombées potentielles présenté par la RGE (Cotech nov 2023)

04 | ESTIMATIONS DES FLUX ET RETOMBÉES POTENTIELLES

Les prévisions économiques : retombées économiques par filière

	Ratio poids économique	Ratio impact économique
PLAISANCE LOCATIVE 	40 000€ par bateau en location sur le bassin	37 000€ par bateau en location sur le bassin
PLAISANCE PRIVEE - stationnement 	6 300€ par place au port	4 200€ par place au port
PLAISANCE PRIVEE - itinérance 	110€ par bateau par journée d'itinérance	
PÉNICHE-HÔTEL 	275 000€ par péniche	257 000€ par péniche
BATEAU-PROMENADE 	26 000€ par place sur le bateau-promenade	11 000€ par place sur le bateau-promenade

Source : ratios calculés par la SCET à partir des études filières VNF, 2019
 NB : les données sont issues des retombées à l'échelle du bassin Grand Est et non des retombées nationales.

16

On s'étonnera des différences de l'impact économique selon le document VNF et celui du Cotech .

25000€ pour la péniche-hôtel(10%) (257 000€-232000€=25000€)

1200€ par bateau privé (25%) (4200€-3000€=1200€)

3100 par bateau location(11%) (37000€-32900€=4100€)

Les chiffres du Cotech vont majorer les retombées du projet. **Incohérence de chiffres ou pire manipulation ?**

Notre logique de calcul des retombées économiques

Nous avons fait les calculs des retombées économiques à partir des données des dépenses globales avec l'option de la croissance moyenne dans le seul but de comparaison : + 5% de la plaisance privée et + 14% de la plaisance locative.

Nous rappelons que l'hypothèse de croissance est plus qu'improbable en raison de la décroissance observée, comme citée plus haut.

Nous comptabilisons les **entrées économiques totales** qui correspondent aux dépenses totales des plaisanciers (TTC comprises qui sont les recettes de l'Etat non comptabilisées par VNF).

Les dépenses ont été évaluées à partir des dossiers de VNF.

Pour comparer avec les indicateurs « poids économique national » et « l'impact économique » qui sont présentés dans les tableaux du Cotech , nous utilisons le coefficient calculé à partir de montants donnés par VNF selon les filières Plaisance privées et locatives (le tableau sera présenté pour chaque filière)

S'agissant de chiffres de prospectives, ils ont été arrondis afin d'en faciliter la lecture.

Il est évident que plus les retombées seront élevées plus elles seront profitables au territoire.

Plaisance privée

1) Retombées par le trafic généré (2000 bateaux/an) nos calculs : 440 000€ de dépenses totales 17

Nous reprenons l'hypothèse d'un passage de 2000 bateaux /an sur le tronçon, soit 1 000 allers et 1 000 retours puisque le port de Colmar est une impasse, les bateaux repasseront sur le même tronçon.

Nous prenons par contre l'hypothèse d'une itinérance de 2 jours de navigation sur ce maillon de 70 km entre Strasbourg et Colmar aux 24 écluses (2 jours pour aller et 2 jours pour revenir, « slow tourisme » avec 35 km/jour). La dépense journalière emportant en moyenne 3 passagers est de 110€ selon VNF.

Dépenses : $2000 \times 2 \times 110 = 440\ 000\text{€}$

Les estimations de retombées en « poids économique », majorées par VNF/RGE, s'apparentent à une manipulation du trafic pour gonfler le chiffre : 6 jours de navigation sur ce tronçon de 70km.

PLAISANCE PRIVEE - itinérance



Augmentation du passage aux écluses > 2 000 passages

➤ Avec 4 jours de navigation sur le CRRBN et 2 jours sur le Canal de Colmar (avec nuitée)

Source : hypothèses SCETxGrelet 2023 ; ratios issus des études filières VNF, 2019

Selon les 2 tableaux des Cotech, l'itinérance est soit de 8 682, soit de 6 882 sans raison explicative.

Notre interprétation : multiples de 6 ? Car $8682/6=1447$; et $6882/6= 1\ 147$.

L'hypothèse d'un trafic de + de 2000 passages /an est pris par RGE/VNF. Il est calculé à partir d'un quasi « surplace » de la croisière : 12 jours de navigation entre Strasbourg et Colmar pour un aller-retour de 2×70 km du nouveau maillon. Le comptage des passages serait de $2 \times 1447 = 2\ 894/\text{an}$ ou $1147 \times 2 = 2\ 294/\text{an}$.

Le comptage sur le canal de la Marne au Rhin, le plus fréquenté par les plaisanciers est de 2100/an : attiré de la nouveauté ou de la nature sur ce maillon ? Non : manipulation-trucage !!!

La dépense journalière est presque identique (110€ vs 117€) sauf la durée de la croisière, le résultat dans l'hypothèse à moyen terme, est en poids économique : $8682 \times 117 = 1\ 015\ 794\ \text{€}$ donc supérieure près de 3 fois notre évaluation des dépenses totales (440 000€).

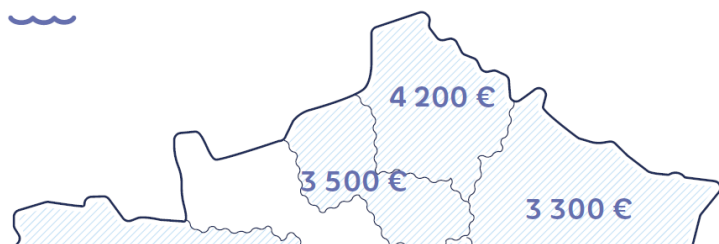
Concernant l'itinérance il s'agit bien d'une manipulation induisant une tromperie.

2) Dépenses totales générées par une croissance de 5% de la flotte privée : 346 500€.

L'ouverture de ces 25 km (2,4% du réseau), autorisant le trafic via le canal entre Strasbourg et Colmar (70 km), incite **rait** des plaisanciers à acheter un bateau. Afin de comparer nos évaluations, nous reprenons l'hypothèse de la RGE à moyen terme d'une croissance de 5% de la flotte soit 105 bateaux.

La dépense annuelle d'un plaisancier dans le GE est de 3300€.

BUDGET ANNUEL MOYEN TTC INTÉGRANT L'ENTRETIEN, LE CARBURANT, LES PÉAGES ET VIGNETTES, LES FRAIS D'AMARRAGE, D'HIVERNAGE ET D'ASSURANCE
(DÉPENSES EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER)



VNF Plaisance privée 2018

18

Les dépenses des plaisanciers par l'augmentation de la flotte seront $3300\text{€} \times 105 \text{ bateaux} = \mathbf{346\,500\text{€}}$

Les dépenses totales estimées : $346\,500\text{€} + 440\,000\text{€} = \mathbf{786\,500\text{€/an}}$; elles sont inférieures aux chiffres de l'impact ou du poids économique ($1\,278\,296\text{€/an}$) selon RGE/VNF.

MONTANTS DES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES PAR TYPE D'INDICATEUR (RETOMBÉES NATIONALES ; RETOMBÉES TERRITORIALES ; IMPACT TERRITORIAL)

Dépenses globales TTC = Poids économique national TTC



Poids économique au niveau des bassins* HT



Impact économique au niveau des bassins* HT HT



VNF 2018 Plaisance privée, page 88

**Poids économique des bassins HT :
81% des dépenses globales TTC**

**Impact économique HT : 41% des
dépenses globales**

A partir du tableau des ratios ci-dessus nous estimons le poids économique et l'impact économique au niveau du bassin

Selon NOS calculs le poids économique national serait de $786\,500\text{€/an} \times 0,81 = 636\,660\text{€/an}$

Tandis que l'estimation RGE/VNF est de $1\,278\,296\text{€ /an}$ soit 2 x supérieure à nos calculs

Selon NOS calculs l'impact économique est de $786\,500\text{€/an} \times 0,4$ soit de $307\,400\text{€/an}$

Tandis que l'estimation RGE/VNF est de $1\,198\,000\text{€/an}$ soit 4x supérieure.

Plaisance locative

La RGE a opté pour une croissance moyenne de 30 bateaux soit + **14%** ou de 20 bateaux soit +**5%**

Cette subite croissance est étonnante sinon incompréhensible, non expliquée, car pour la plaisance privée elle ne l'évalue qu'à + **5%**.

Des estimations différentes selon les tableaux du même indicateur : quel sérieux !

Le poids économique selon le tableau du Copil de déc. 2023 est de **69 000€** / bateau (2 070 000€ / 30 **bateaux**), alors que dans le tableau 04 du Copil ci-dessus il est chiffré à **40 000€** :

Le poids économique estimé par la RGE/VNF (voir tableau ci-dessous) est de **40 000 € / bateau**

(8743 000 €/218 bateaux)

La différence entre VNF et le Copil est de 29000€/ bateau, de quoi gonfler les chiffres à 29000 x30 =870 000€

Encore une incohérence entraînant la confusion ou pire, le trucage, interprétation osée car les chiffres vont toujours dans le sens de l'augmentation des retombées économiques.

L'impact économique par bateau selon les données VNF (ci-dessous) : 8 108 000€/218 **bateaux** = **37 000€**

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	5 950 K€	45 910 K€
Valeur ajoutée	2 821 K€	21 807 K€
Nombre d'emplois	104	590
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	7 684 K€	56 970 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	6 743 K€	50 453 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	941 K€	6 517 K€
Poids économique global (HT)	8 743 K€	65 501 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	1 850 K€	14 269 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	6 893 K€	51 231 K€
Impact économique (HT)	8 108 K€	52 607 K€

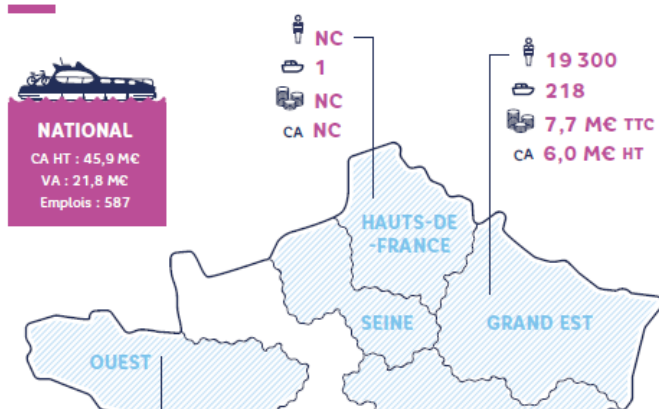
VNF 2018 Plaisance locative

page 92 pour le bassin RGE

Nos calculs :

Nous nous alignons sur cette croissance de 14 % (+ 30 bateaux) dans un but de comparaison.

La location de bateaux habitables en quelques chiffres...



VNF2018 Plaisance locale page_11



20

1) Dépenses totales / bateau selon le tableau ci-dessus de VNF :

Dépenses totales par bateau (7 700 000€ + 6 000 000€) / 218 bateaux = 63 000€/bateau

Tandis que le **poids économique** publié au tableau du Cotech est calculé à 69 000€ /bateau(2 070 000€/30). Ce chiffre est en incohérence, même avec les valeurs de VNF (40000€). Il permet une fois de plus de gonfler les retombées économiques (manipulation des chiffres).

Les dépenses totales par la croissance de la flotte et l'activité locale : 63 000€ x 30 bateaux = 1 890 000 €

2) Poids et impact économique

NIVEAUX DE RETOMBÉES ET IMPACT PRODUITS PAR LES DIFFÉRENTS TYPES D'ÉVALUATION

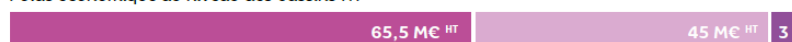
Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers*



Poids économique national TTC



Poids économique au niveau des bassins HT



Impact économique bassins HT



Dépenses hors France des opérateurs

Dépenses hors bassin des opérateurs (dont TVA et charges sociales)
Dépenses des pré et post séjour hors bassin.
Certaines dépenses clients non affectées à un bassin

*Dépenses attribuées par le client à la pratique fluviale

VNF 2018

PLAISANCE LOCATIVE

LE POIDS ECO. EST DE 56% DES DEPENSES TOTALES

L'IMPACT ECO. EST DE 46% DES DEPENSES TOTALES

LE POIDS ECONOMIQUE SELON NOS CALCULS : 1 890 000€ x 0,56 = 1 058 400€

Tandis que le **poids économique** selon le tableau du Cotech (12/2023) est de 2 070 000€

Nos dépenses totales sont donc moindres que le poids économique selon la RGE/VNF (erreur, incohérence ??)

Impact économique pour 30 bateaux selon tableau Cotech : 1 110 000€

L'impact_économique selon nos calculs : 1898 000€ x 0,46 = 873 000€

PENICHES-HOTELS

Nous ne reprenons pas les calculs de l'hypothèse de 1 péniche emportant 10 passagers qui ont été développés dans le document « RETOMBÉES ECONOMIQUES ET TOURISTIQUES DU PROJET DE REMISE EN NAVIGATION DE PLAISANCE DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN »

Nous avons fait le choix de ne faire circuler qu'une seule péniche-hôtel et pas de bateau promenade.

Tableau synthétique comparant nos calculs et ceux de RGE/VNF

	Nos calculs			VNF/RGE		
	Dépenses globales	Poids économique	Impact économique	Dep Glob	Poids Eco	Impact Eco
Plaisance privée +105, +5%	786000	440000	307400		1278294	1198020
Locative +30,+14%	1890000	1058400	873000		2070000	1110000
1 Péniche	600000	168000	162000	600000	168000	162000
Total	3276000	1666400	1342400		3516294	2470020

Les retombées économiques calculées avec un taux de croissance de 5% pour le privé et de 14% pour le locatif ne seraient que de :

1 666 000 € en poids économique (VNF/RGE :3 516 000€)

1 342 000 € en impact économique (VNF/RGE :2 470 000€)

N'oublions pas que les frais de fonctionnement ont été évalués à 240 000€/an qui seraient à la charge des collectivités encas de croissance nulle ou négative ,sans aucune retombée économique

Le trajet entre Strasbourg et Colmar n'offre aucune attractivité
Aucune croissance du tourisme fluvial n'est à attendre

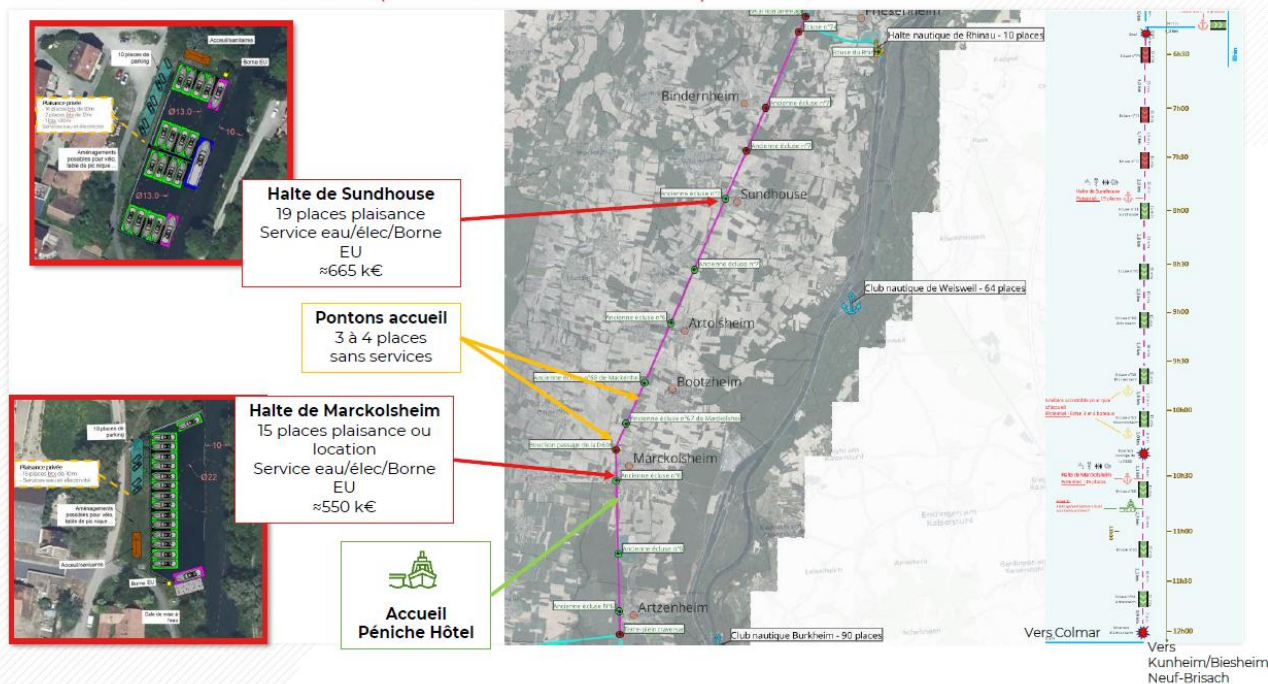
Aucune attractivité extraordinaire n'est présente sur ce tronçon : pas de monument historique, pas de village traversé, seule une morne plaine de céréales se devine derrière le mince rideau de la ripisylve. Bien plus, le chantier d'imperméabilisation aura fait dépérir les arbres bordant la digue ouest et altéré la beauté d'un paysage d'arbres remarquables alignés. Les autres arbres auront été élagués pour les besoins de la navigation. Celle-ci après 70 km et le passage de 24 écluses se termine dans une impasse, le port de Colmar. Il faudra rebrousser le trajet et redescendre la succession monotone des écluses pour retourner vers Strasbourg.

On a du mal à saisir pour quelles mystérieuses raisons le tourisme fluvial reprendrait des couleurs selon la RGE.

03 | ZOOM SUR LES AMÉNAGEMENTS FLUVIAUX ET CYCLABLES

Ancien canal déclassé

Friesenheim >> Artzenheim (24 km / 12 écluses / 6h00)



PROJET DE REMISE EN NAVIGATION - CANAL DU RHÔNE AU RHIN BRANCHE NORD

21/11/2023 | 16

CONCLUSIONS 2^e partie

Notre tableau synthétique montre un poids économique et un impact 2 fois moins élevé que celui présenté lors des Cotech de la RGE. Le calcul à titre d'exemple n'a été réalisé que pour la prospective moyenne ou intermédiaire. La différence s'explique par des incohérences lors de la reprise des chiffres, de leur manipulation. Le résultat est un gonflement des retombées économiques.

Dès 2021 lors la présentation du projet les chiffres de 8,6M€ de retombées économiques pour le territoire sont excessifs. Ces 8,6 M€ ont servi d'argument pour faire valider et financer le projet. Par la suite ces retombées ont été largement revues à la baisse par la RGE, mais comme nous l'avons démontré les nouveaux chiffreages restent largement surestimés.

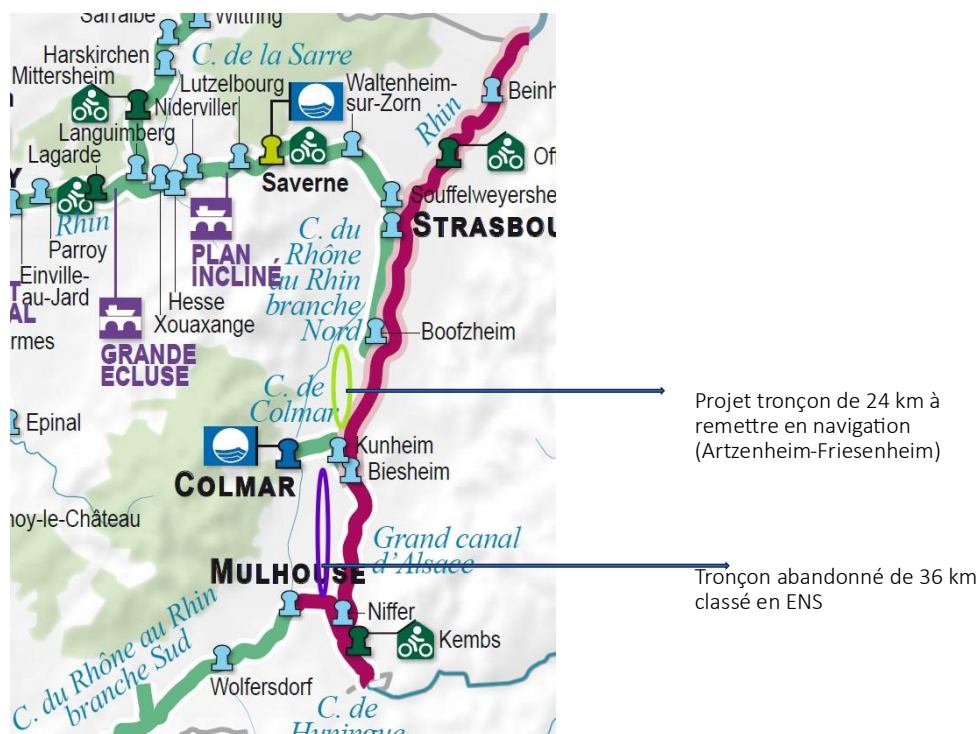
L'avenir tourisme fluvial est morose, il poursuit sa décroissance sur le long terme. VNF tentent par le « slow » tourisme, ou le tourisme fluvestre de nous faire croire en une reprise possible de son activité.

L'attractivité touristique de ce tronçon nous parait faible. L'option de présenter une option à croissance nulle devrait, dans un souci de vraisemblance être présentée par la RGE.

Nous démontrons que l'absence de retombées économiques sera la probabilité la plus forte.

Tandis que le cyclotourisme s'envole et manque de pistes. 100.000 cyclistes/an dont 60% d'étrangers sont comptés sur la piste ouverte depuis 10 ans sur la berge ouest, sans aucune infrastructure d'accueil. Un cyclotouriste dépense le double d'un plaisancier-touriste (70€/jr vs 30€/jr). Un gisement insuffisamment exploité pour dynamiser les territoires.

On devrait s'interroger sur la pertinence de continuer de subventionner le tourisme fluvial sur des canaux inadaptés à cette activité !



24

L'avenir des canaux déclassés n'est-il pas dans le cyclotourisme sur ses berges, les corridors de la Trame Verte et Bleue avec une gestion écologique priorisant la biodiversité, la recharge des nappes phréatiques, l'hydroélectricité et l'abandon du tourisme fluvial ?

Avril 2025

par

**Associations Porte du Ried Nature et Wittisheim Vies et Nature
& Le collectif du Chaudron des alternatives**

Sources

VNF(site : <https://www.vnf.fr/vnf/>)

2015 Étude sur les retombées économiques « La plaisance privée en France »

2018 – 2019 LA PLAISANCE PRIVÉE Étude sur le fonctionnement et les retombées économiques

2018 -2019 LES BATEAUX DE LOCATION HABITABLES SANS PERMIS

2018 2019 LES PÉNICHES HOTELS, Étude sur le fonctionnement et les retombées économiques

2020 TOURISME FLUVIAL Portraits de filières

2023 Les chiffres du tourisme fluvial

Copils et Cotechs présentés par la RGE entre 2021 et 2023

