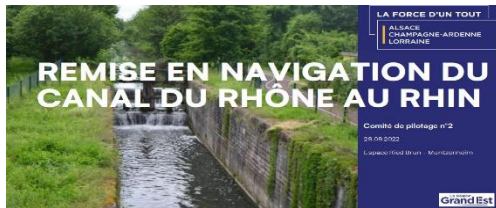


Synthèse brève de notre analyse économique

Les retombées économiques de la remise en navigation à l'échelle de la Région Grand Est seront négligeables face à l'ampleur de la décroissance du tourisme « fluvestre ».

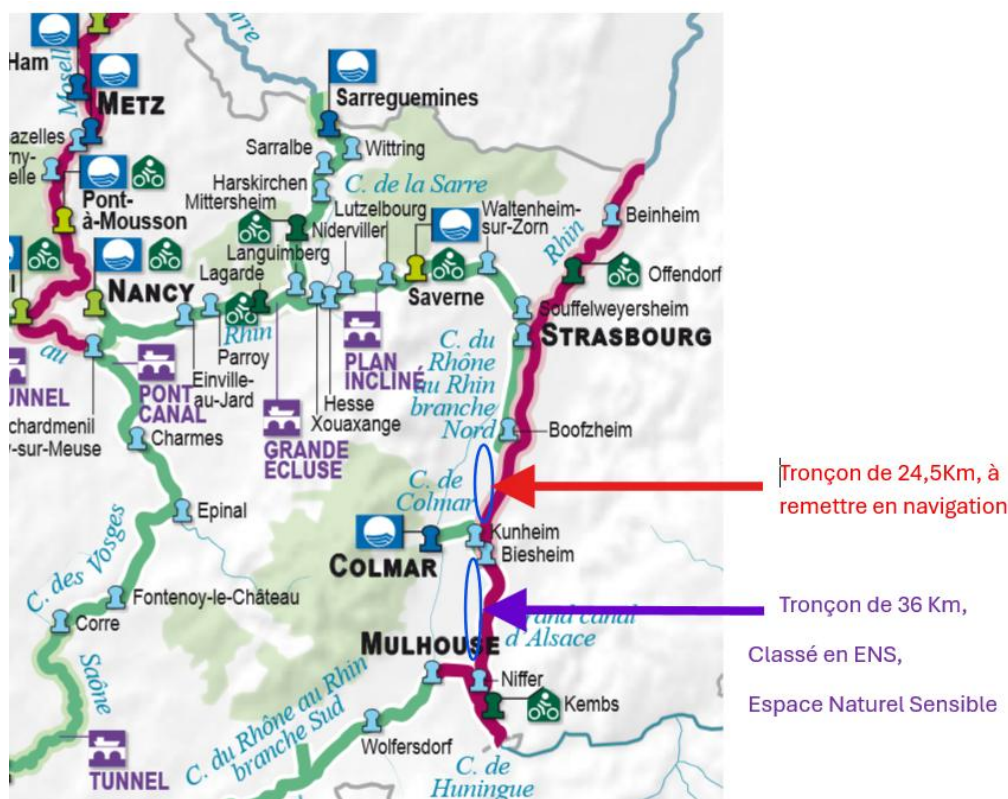
Un réel gâchis d'argent public



Projet porté par la Région Grand Est (RGE)

Relancé en 2021

Budgété à 46,6M€ HT



1047 km de voies navigables dans la Région Grand Est.

Cette remise en navigation allongera de 2,5% le réseau disponible avec 12 écluses à franchir.

Joindre Colmar de Strasbourg est déjà possible par le Rhin et le Grand Canal d'Alsace (entre Boofzheim et Biesheim) avec 2 écluses à franchir.

Tronçon de 24,5Km, à remettre en navigation

Tronçon de 36 Km,
Classé en ENS,
Espace Naturel Sensible

Les perspectives utopiques de la RGE en 2021 : 8,6 M€ de retombées économiques !

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.

Notre analyse chiffrée et notre perspective à 10 ans :

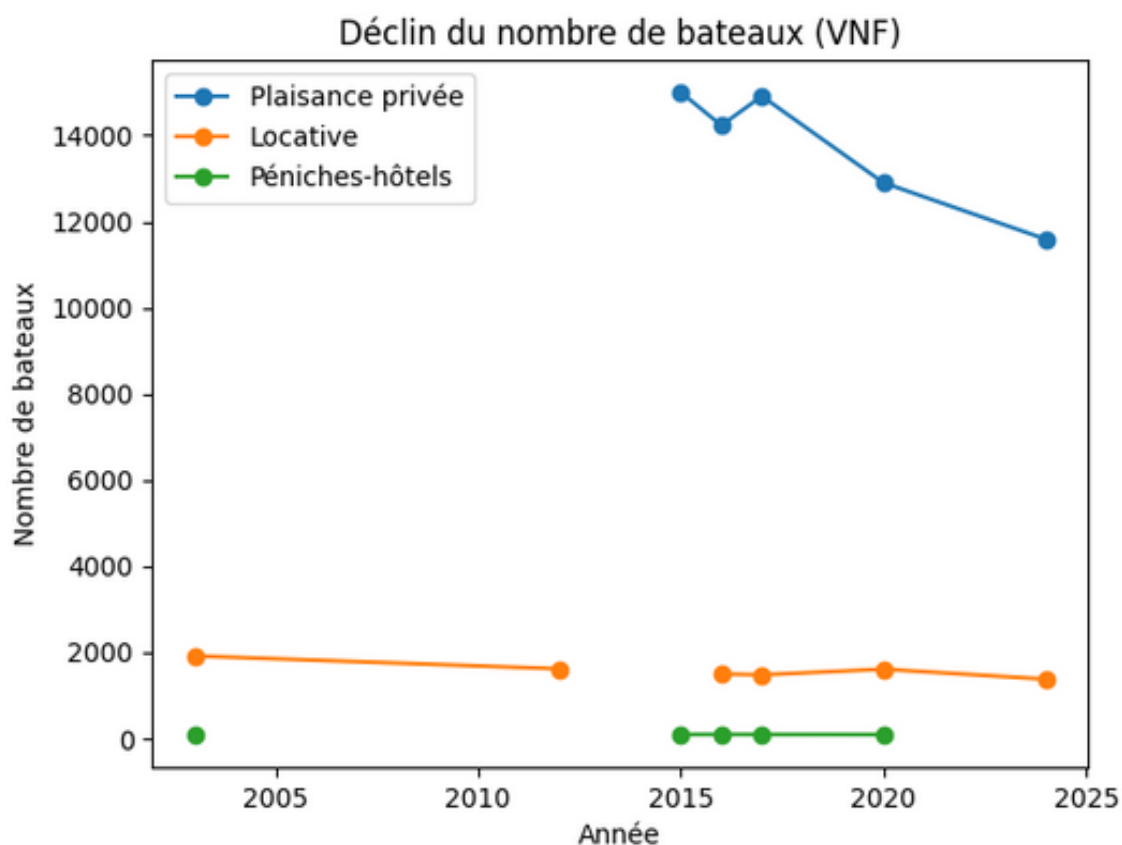
L'apport de retombées économiques par la remise en navigation sera inférieur à 1M€/an.

Le tourisme fluvial de plaisance privé ou locatif, appelé « fluestre » par les VNF (Voies Navigables de France), est décroissant et supérieur à 20% depuis plus de 10 ans.

Aucun argument documenté prévoit que cette tendance s'inverse ou diminue.

Tableaux de la flotte au niveau national, selon les données des Voies navigables de France (VNF)

Tourisme fluvial ,chiffres VNF,	Nombres de bateaux		
Année	Plaisance privée	Locative	Péniches -hôtels
2003		1911	89
2012		1612	
2015	15000		88
2016	14230	1491	91
2017	14910	1472	89
2020	12900	1603	85
2024	11590	1372	
Décroissance en unités	3410	539	
Décroissance en %	23%	28%	0%



Retombées économiques « en poids économique », au niveau du bassin de la RGE

Selon données VNF 2018 (les plus récentes publiées) :

Caractéristiques de la flotte fluviale de plaisance :

- > Filière privée : 15M€/an,
- > Filière locative : 9 M€/an,

Soit 24 M€/an au total.

- > Nombre de bateaux privés en RGE : **2200**
- > Nombre de bateaux de location : **220**
- > Réseau navigable dans le bassin de la RGE : **1047 km**

Prévision à 10 ans si la décroissance se poursuit sur la pente de 20%

- > Les retombées ne seront plus que de **19M€** (24 - 5M€)
- > La flotte aura diminué de 440 bateaux privés et de 44 locatifs

Quel serait l'apport par la remise en navigation de ce tronçon de 24,5 km qui rallonge le réseau en Région Grand Est de 2,5% ?

Emettons l'hypothèse que la remise en navigation inciterait à l'achat de nouveaux bateaux et qu'elle induirait une croissance de la flotte proportionnelle à l'allongement du réseau de 2,5 %. (Fourchette moyenne entre 0 et 5%) ; soit **+ 45 bateaux privés et + 4 bateaux locatifs.**

En utilisant les données de VNF pour le bassin de la RGE, avec des retombées économiques annoncées de 6300€ HT /an par bateau pour le privé, et 41900€ HT/an pour la location :

le bilan total serait de **550 000€HT/an soit 0,55M€/an.**

L'absence d'attractivité touristique de ce tronçon

La perspective encore erronée de la RGE qui imagine que ce tronçon aura les mêmes attraits que le tronçon le plus parcouru du bassin de la RGE, entre Saverne et l'ascenseur d'Arzwiller avec un trafic de plus de 5000 bateaux/an, alors que sur la boucle sud du canal entre Mulhouse et Belfort le trafic n'est que de 350 bateaux/an. De plus ce tronçon se termine par une impasse dans le port de Colmar.

L'hypothèse d'une péniche hôtel

Une péniche hôtel emportant 10 passagers, avec des « croisières » de 5 jours entre Strasbourg et Colmar, au tarif de 2500€.

Elle impose la rehausse à 1,80 m du niveau d'eau du canal, qui entraîne des conséquences écologiques considérables.

Notre calcul, en utilisant les ratios de VNF, établit un poids économique de **170.000€/an.**

Dans une perspective à 10 ans : Le bilan du tourisme fluvial en RGE restera décroissant !

L'apport par la remise en navigation pèsera peu sur la pente d'évolution de la navigation.

Nous démontrons le poids négligeable de cet apport nouveau de remise en navigation du tronçon, relativement à la tendance décroissante massive du tourisme fluvestre à l'échelle du bassin de la RGE.



Point A : départ en 2018/2024 : 24 M€ de retombées en « poids économiques »/an en RGE (plaisance privée et de location, hors péniches-hôtels et bateaux de promenade)

Axe AB : années 0 à 10

Axe AC axe des retombées économiques (en déclin) en M€ : -5M€ en 10ans

AD déclin du poids économique sans remise en navigation

AEF déclin du poids économique avec remise en navigation

AEGH déclin du poids économique avec remise en navigation + 1 péniche hôtel

Nous révélons **la méconnaissance ou l'occultation par la RGE de la décroissance du tourisme fluvial**, l'absence de l'intégration des retombées à l'échelle du territoire de la RGE, des tableaux prévisionnels non fondés tablant sur la croissance du tourisme fluvestre. Cette **méconnaissance ou l'occultation** nous présentent un avenir utopique pour ce tronçon de canal.

Quel sera le délai de récupération de ce projet budgété en 2021 à 46,6M€ ?

Nous avons estimé à 515 000€ HT/an les retombées en « poids économique » propre à la remise en service de ce tronçon (avec une fourchette moyenne entre 0 et 1M€/an).

Les **frais de fonctionnement** sont estimés à **240.000€/an** (selon VNF/RGE).

Soit des **retombées nettes** (515000 – 240000) à **275 000 € HT/an**.

L'investissement / flux net annuel : 46,6M€ / 0,275M€ = **169 ans**

Il faudra 169 ans pour récupérer l'investissement initial grâce aux retombées économiques nettes !

Ce qui interroge sur sa sincérité économique et son efficience.

Nous demandons une autre analyse par des autorités qualifiées et indépendantes.

Retrouvez l'intégrale ainsi qu'une synthèse de notre analyse sur le site du Chaudron des alternatives

Sources principales : Site VNF Plaisance privée données 2018/2019, et Plaisance locative 2018/2019