



Associations Porte du Ried Nature – Wittisheim Vies et Nature- Nature Ried Krautergersheim

Le Chaudron des alternatives

Synthèse de notre analyse

des

Retombées économiques

de la remise en navigation du canal du Rhône au Rhin

Tronçon Friesenheim (67) / Artzenheim (68)

Projet porté par la Région Grand Est (RGE)



Copil 2022

L'intégrale de cette analyse est consultable sur le site du Chaudron des alternatives.

Chiffrée avec des preuves sourcées elle est destinée à saisir la Cour des Comptes

La RGE prévoit des retombées économiques oscillant entre 4 et 8 M€/an permettant un délai de récupération des 46,6M€ budgétés en 2021 entre 6 et 11 ans.



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.

Copil 2021

Nos chiffres de retombées économiques, probables et fondées, se révèlent 8 à 16 fois inférieures à celles prévues par la Région Grand Est (RGE), porteuse du projet.

Notre étude prospective prévoit des retombées économiques de 0,5M€/an, soit en déduisant les frais de fonctionnement prévus de 2,5M€/an, le délai de récupération sera de 1,8 siècle.

Cette énorme différence interroge sur l'efficacité de l'investissement et plus encore ...

Genèse sommaire du projet

La mission des 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 (RoR) abandonné à la navigation depuis 60 ans, entre Friesenheim et Artzenheim, fait partie des tronçons "visés" à remettre en navigation.

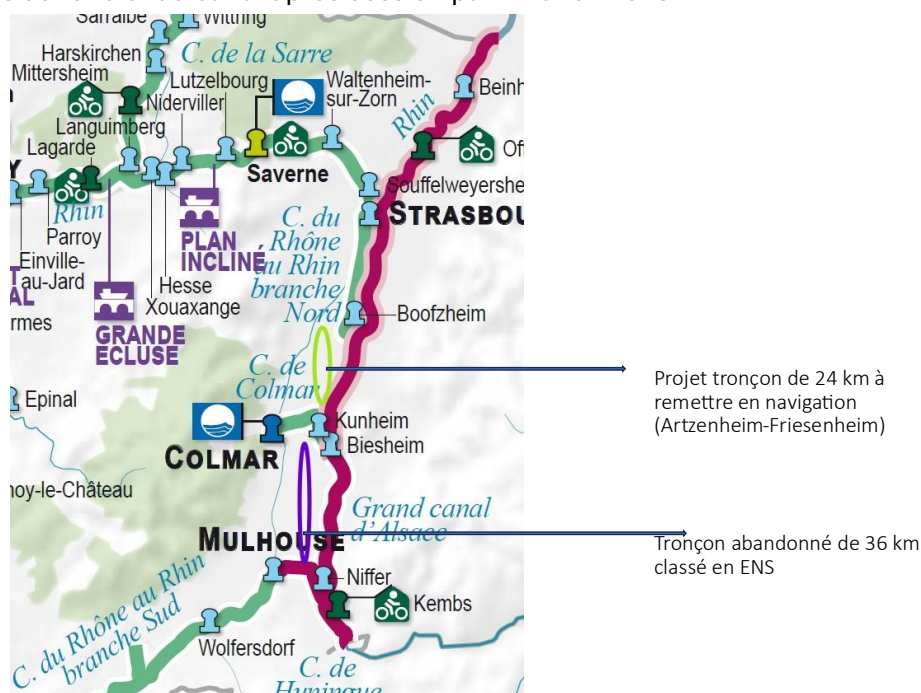
Un 1^{er} plan du projet a été mis en œuvre par les VNF en 2005 avec la restauration de 8 écluses sur 11, puis il a été arrêté faute de financements. Un échec qui a coûté 7,6 M€.

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 ont motivé la validation politique du projet, la mise en œuvre par la RGE et son financement par la RGE (42%), l'Europe (35%), la CEA (10%), l'Etat (5%), les EPCI (9%)

Et avec constance la RGE, l'Etat, les VNF, la CEA remettent en route ce chantier en 2021

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 en 2023.

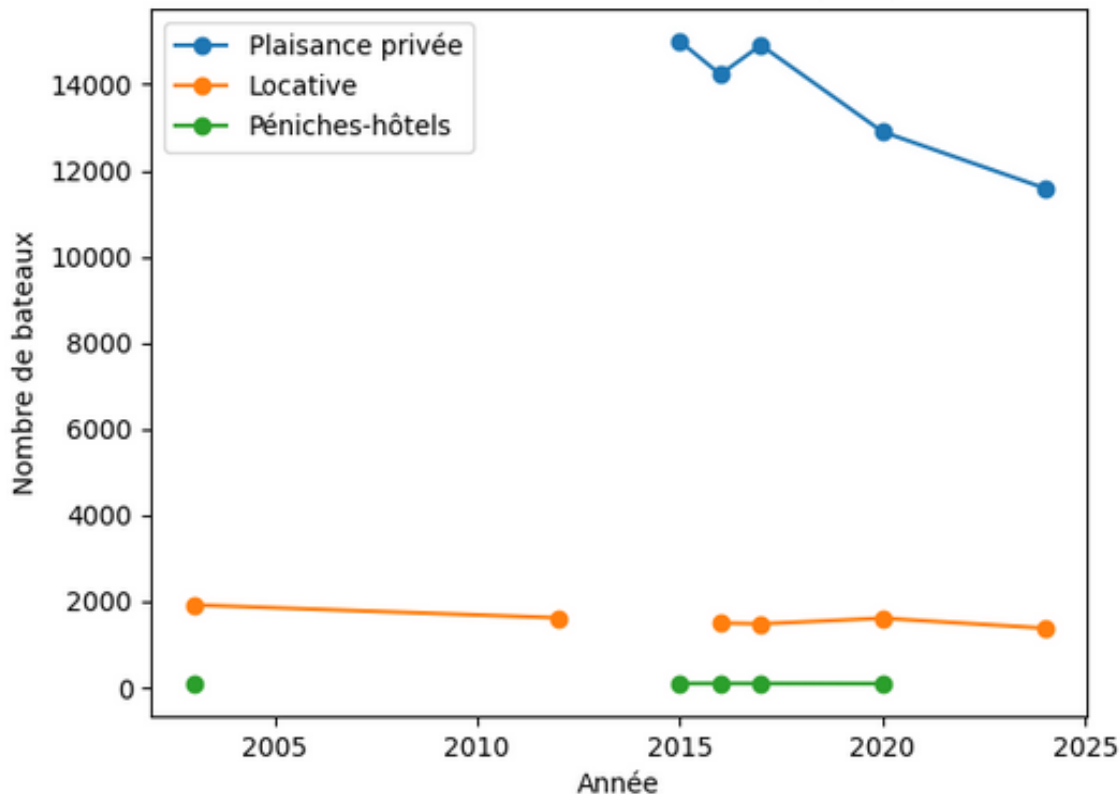


Décroissance du tourisme fluvial (filère privée et locative) ou 'fluestre', données nationales

VNF a introduit le terme de « **tourisme fluestre** » pour ce type de tourisme.

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%

Déclin du nombre de bateaux (VNF)



Cette décroissance sur le long terme à 2 chiffres est méconnue ou occultée par la RGE
Selon quelques chiffrages le bassin de la RGE ne fait pas exception à cette décroissance.

Une 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 par suite du chantier d'imperméabilisation va de plus défigurer le paysage par la perte de leurs alignements.

L'élagage des arbres restants aura réduit cette rare oasis de quiétude verte, appréciée par les promeneurs (confirmée lors de l'enquête publique) et par les milliers de cyclotouristes sur la piste cyclable EV 15 de la digue Ouest.

Certains apprécieront l'absence d'arbres semi-immergés, des berges bien rectilignes et bien élaguées, limitées par une bordure de palplanches sur la berge Est, une rehausse du niveau d'eau de +80cm.

Et après le passage de 24 écluses, au bout, c'est l'impasse dans le port de Colmar. Pour passer ces 24 écluses comptez 6 heures.

Aucune enquête d'attractivité de ce tronçon n'a été réalisé auprès des plaisanciers de toute la Région Grand Est.

Quel est l'intérêt de franchir ces échelles d'écluse ?

La réouverture à la navigation est d'autant moins justifiée qu'une voie parallèle existe via le Grand Canal d'Alsace et le Rhin qui ne nécessite le franchissement que de 2 écluses au lieu des 11 sur le tronçon réhabilité.

Et pourtant la RGE prévoit un fort potentiel de trafic

Un trafic espéré surévalué : entre 4000 et 7900 passages/an avec une médiane de 5800 !

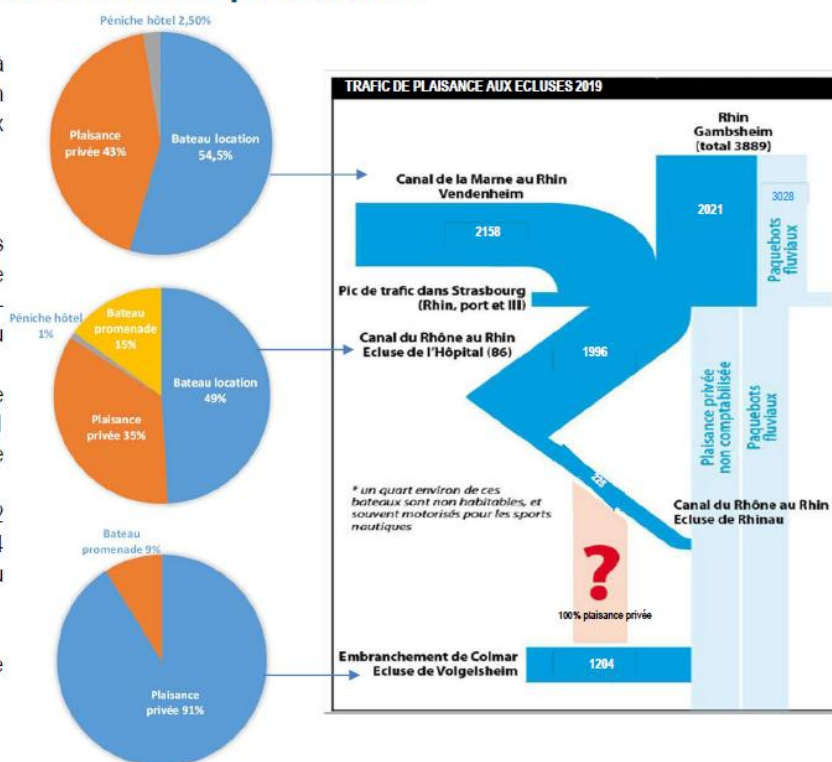
Hausse de la fréquentation fluviale potentielle

Etude de 2012 : Fréquentation évaluée à **2000 passages par an**, sans prise en compte de l'ouverture des nouveaux ports/haltes, ni des plaisanciers allemands

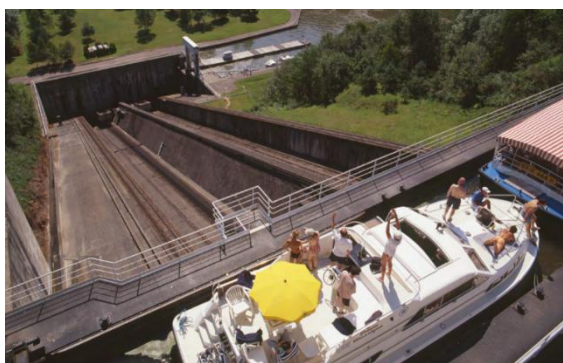
3 hypothèses de fréquentation fluviale :

- **Pessimiste** : 4000 passages/an (pas de création de nouvelles base de location de bateau, pas de péniche-hôtel/restaurant, ni de bateau promenade)
- **Médiane** : 5800 passages/an (une nouvelle base de location de bateau, 1 bateau promenade, mais pas de péniche hôtel)
- **Optimiste** : 7900 passages/an (2 nouvelles base de location de bateau, 4 péniches-hôtels/restaurants et 1 bateau promenade)

Crise sanitaire => engouement de l'écotourisme / tourisme fluvial



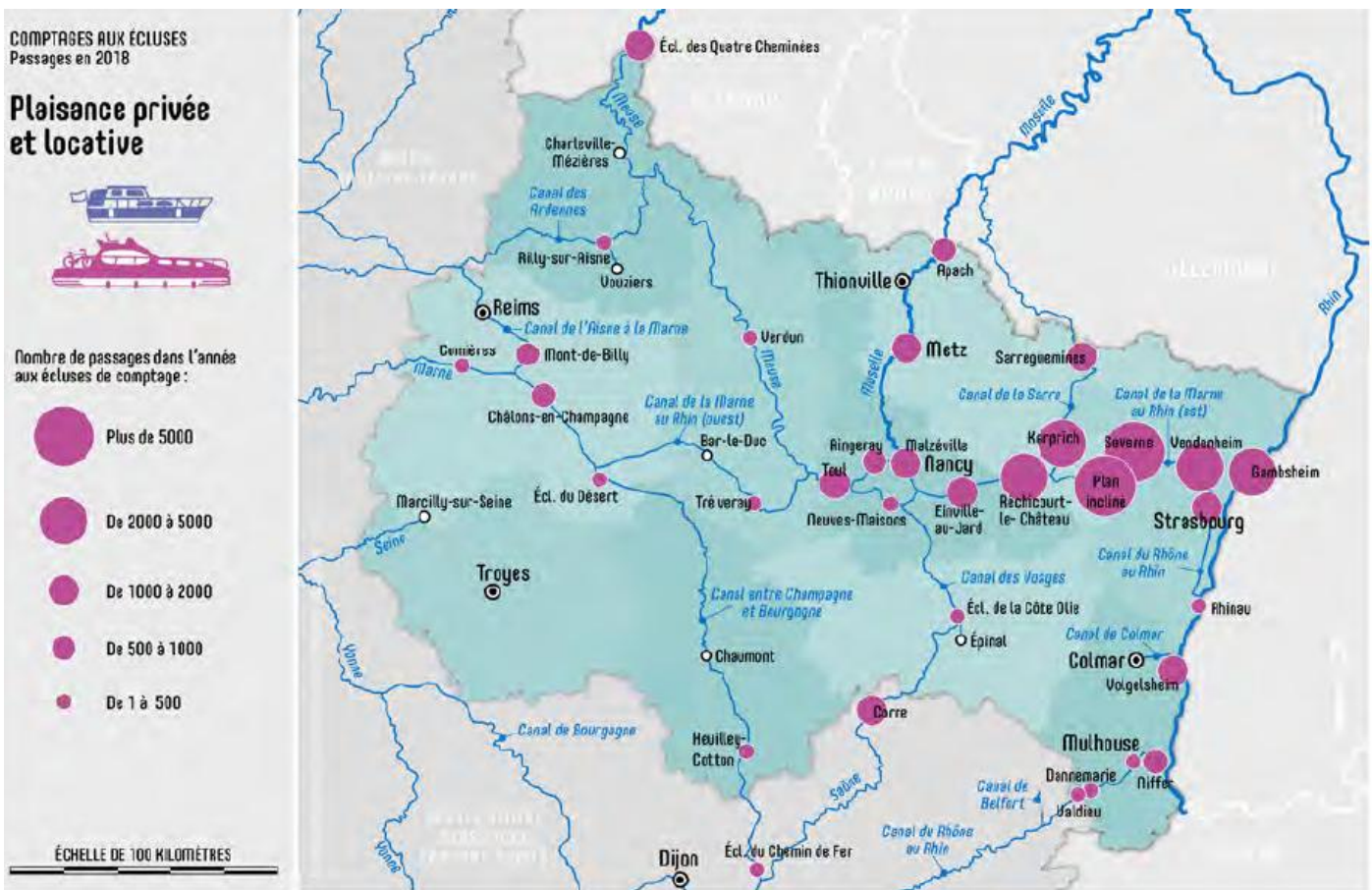
Seul le tronçon très touristique entre Saverne et le plan incliné d'Arzwiller connaît un trafic supérieur à 5000 passages/an, grâce à la location de plaisance. A noter que l'étude date de 2012.



Ne rêvons pas, ce tronçon n'aura jamais l'attractivité du tronçon entre Saverne et l'ascenseur d'Arzwiller. De plus il se termine par un cul de sac au port de Colmar



La boucle Sud du canal entre Mulhouse et Belfort, axe important pour rejoindre la Méditerranée ne comptabilise qu'un trafic de 350 bateaux/an alors qu'il en passait plus de 1500 en 1995.



VNF 2018

Déclin de la flotte = déclin des retombées économiques !

Nous avons estimé les retombées économiques du bassin RGE sur un terme de 10 années.

Nous choisissons 2 hypothèses :

Hypothèse 1: la décroissance se poursuit sur la pente de 20% (location) et 20% (privée)

Ce choix « rond » est retenu pour simplifier les estimations.

Ce qui est certain : la décroissance est > à 20% dans les 2 filières depuis >10 ans

En 2018 le poids économique (selon VNF) dans le bassin de la RGE :

de la filière privée était de 15M€/an

celle de la filière locative était de 9 M€/an, soit 24 M€/an au total

La flotte était composée de 2200 bateaux privés et 218 locatifs

Avec une pente décroissante de 20% ,10ans plus tard :

Le poids économique ne sera plus que de 19M€/an (24- 5 M€)

Et la flotte aura diminuée de 440 bateaux privés et de 44 bateaux de location.

La RGE a ignoré ce fait fondamental de la décroissance du tourisme fluvestre. A l'horizon aucune sortie de crise ne se dessine. Les enquêtes sociales menées auprès des plaisanciers par VNF révèlent l'ampleur de la crise : leur moyenne d'âge est de 61ans naviguant des bateaux vieillissants avec eux (moyenne d'âge 30ans), les jeunes ne veulent pas naviguer.

2e hypothèse : la croissance de la flotte sera proportionnelle à l'augmentation du réseau navigable de la RGE et au nombre de la flotte : +2,5%

Le réseau navigable dans le bassin de la RGE est 1047 km . Le tronçon remis en service est de 24,5 km soit 2,5 % du réseau total.

La flotte des 2200 bateaux privés s'accroîtra de **+ 55 bateaux**.

Celle des 218 de location s'accroîtra de **+ 4 bateaux**.

Le poids économique par bateau est calculé selon les chiffres publiés en 2018 par VNF

1 bateau privé : **6300€ HT/an** et 1 bateau de location : **41 900€ HT /an**

En multipliant ces retombées unitaires par le nombre de nouveaux bateaux on obtient des retombées économiques, exprimées en **poids économiques de 515 000€/an =0,55 M€ HT /an**

Nous sommes bien loin des 8M€/an prévus par la RGE !

Voici Les 2 tableaux de la RGE aux chiffres biaisés

Présentés à un public restreint lors des Copils en 2023, mais pas à l'enquête publique de 2024

03 | ESTIMATIONS DES FLUX ET RETOMBÉES POTENTIELLES

Des retombées économiques de l'activité fluviale conséquentes : +6M€ à moyen terme

Un poids économique (montant global de dépenses réalisées par les opérateurs et les clientèles sur le territoire) **estimé à 6,1M€ annuels à moyen-terme**

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 €

Pour un impact économique (supplément de ressources pour les acteurs locaux généré par la présence de l'activité – ne comprend pas les habitants et clientèles du territoire) **estimé à 4M€ annuels à moyen-terme**

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

Remarques à propos de ce tableau du « poids économique national » :

UC : unité comptable

Les hypothèses présentées sont sur une échelle du temps : à court, moyen, long-terme sans autre précision.

Long terme : lorsque tous les glaciers des Alpes auront fondu ?

A contrario notre prévisionnel est estimé sur 10 ans.

L'hypothèse à court terme de **l'itinérance** est de $6282/75 = 83 \text{ j/ bateau}$, alors que la moyenne est en France de **44 j**.

Le montant de l'itinérance est calculé à partir des dépenses / jour de navigation = **110€/j**

En doublant l'itinérance (de 44 à 83 jours), la RGE double les retombées liées à l'itinérance.

Les chiffres des flottes sont croissants, en contradiction avec la contraction du tourisme fluvestre, sans preuve de l'attractivité du tronçon, ni de la nécessité de doubler la voie par le Rhin pour atteindre Colmar.

La croissance en UC et % ratio de la flotte RGE :

Flotte privée : + 75 UC (+3,5%), + 105 UC (+4,7%), +185 UC **(+8,4%)**

Flotte locative : +15UC (+6%), +30 UC **(+13,7%), +60 UC (+27,5%)**

Le nombre total à 'long terme' est totalement utopique : 185+60= +245 bateaux. Rapporté aux 24 km du tronçon, il y aura une génération d'une dizaine de bateaux par km de canal ! Soit, comme la longueur moyenne est de 10 m, une occupation du canal de 100m par Km.

Nous nous autorisons devant **ces utopies**, une représentation imagée, générée par l' IA :



Le bief 64 du canal en 2025



et à « long terme »

04 | ESTIMATIONS DES FLUX ET RETOMBÉES POTENTIELLES

Les prévisions économiques : impact économique du projet

Une estimation de l'impact économique des activités générées par la remise en navigation du canal à **+4,7M€ en hypothèse haute.**

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	1012 000 €
TOTAL		1 809 430 €		1 294 020 €		2 452 020 €		4 721 720 €

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

21/11/2023 | 25

Remarques à propos de ce tableau en « **impact économique** » présenté la même année 2023 en Cotech.

Les hypothèses sont présentées en estimation quantifiée : basse, moyenne, haute.

Les différents scénarios croissants de la flotte ne sont pas justifiés.

L'itinérance est de $4882/75 = 65$ j/ bateau (moyenne nationale 45 j)

Pour différencier « poids économique » et « impact économique » voir notre dossier intégral :

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

Les péniches hôtels permettront-elles un bilan positif des retombées économiques ?

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)

La dépense par passager pour une croisière de 5 jours est de 2500€ (tarif d'un opérateur de croisière local)

Dépenses globales selon nos calculs : $2500 \times 10 \times 24 = 600\ 000$ € TTC

Le Poids économique bassin selon la logique VNF : $600\ 000 \times 0,28 = 168\ 000$ €/an HT

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

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)

Les paris sont ouverts sur l'exploitation future d'une péniche-hôtel sur ce parcours si peu attractif et incomparable au canal du midi ou au canal de Bourgogne.

Le bilan du tourisme fluvial en RGE restera décroissant.

Un graphique ci-dessous est plus explicite

Attention : la décroissance ne suit en réalité pas une fonction linéaire mais une progression géométrique.

Pour la simplification des calculs nous l'avons représenté comme linéaire entre l'année 0 de référence et +10

Les points de départ et d'arrivée sont justes, de même que l'écart entre les 3 scénarios.

Notre but est de démontrer le poids négligeable de cet apport nouveau de remise en navigation du tronçon, relativement à la tendance décroissante massive du tourisme fluvial à l'échelle du bassin de la RGE qui fait plonger les retombées économiques.

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)

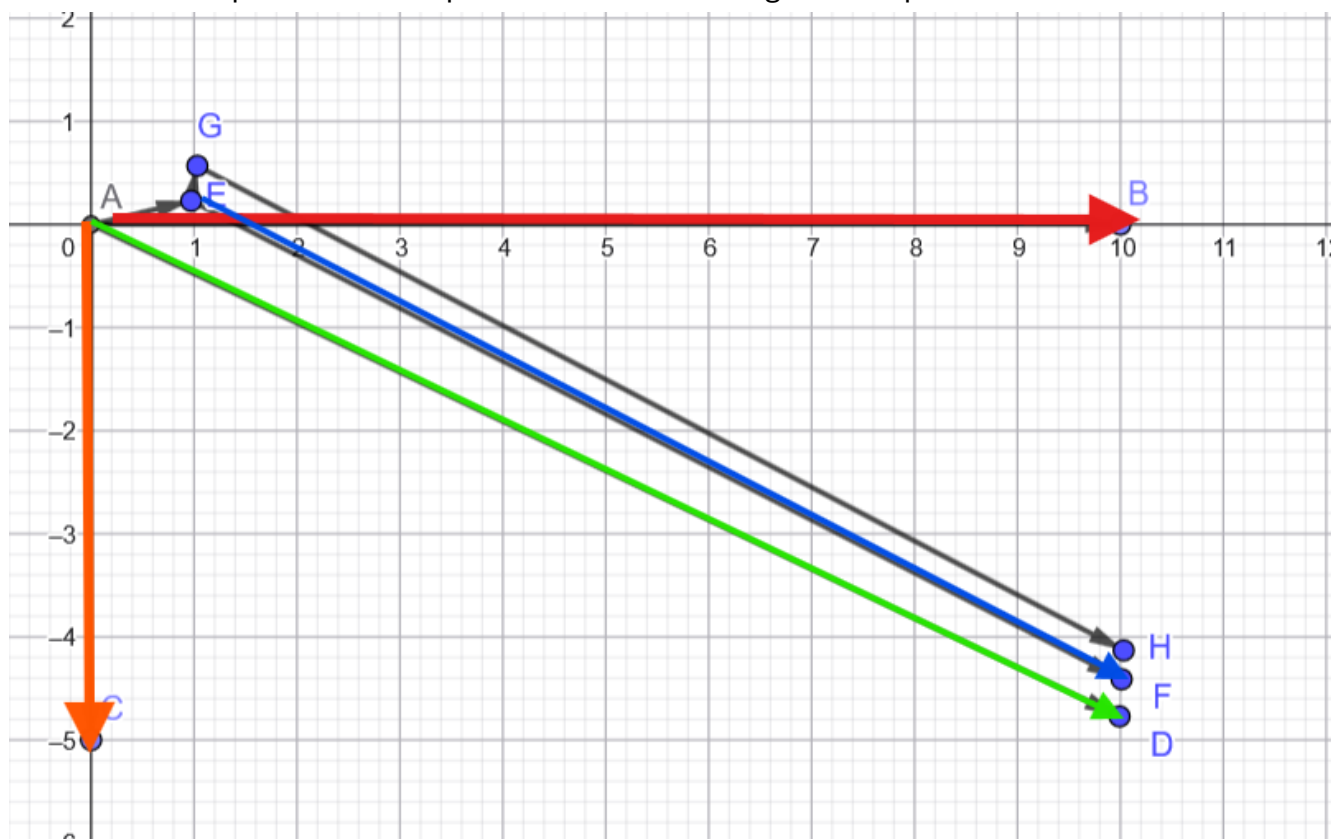
Axe AB : années 0 à 10

Axe AC axe des retombées économiques (en déclin) en M€

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, de l'absence de l'intégration des retombées à l'échelle du territoire de la RGE, de tableaux prospectifs mal fondés et présentant un avenir utopique à 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€/an le poids économique propre à la remise en service de ce tronçon
Les frais de fonctionnement sont estimés à 240.000€/an.

Soit des **retombées nettes** : 515000 -240 000 =**275 000 € HT/an**

Investissement / flux net annuel : 46,6M€/0,275 M€ =167

Il faudra 169 ans

pour récupérer l'investissement initial grâce aux retombées économiques nettes !

Le retour sur investissement (ROI annuel) (flux net annuel / investissement) × 100 sera de 0,59%

Le projet génère donc un rendement annuel théorique de 0,59 %, très inférieur :

- à l'inflation, au coût de la dette publique, à tout critère classique d'efficacité économique

On peut dire objectivement :

- Le projet présente un **taux de retour économique extrêmement faible** ($\approx 0,5$ %/an) et un **délai de récupération de l'ordre de 167 ans**, ce qui **interroge sa sincérité économique et son efficacité**.

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

2025

Annonces du verdissement du projet : les objectifs changent de priorité

La remise en navigation passe en arrière-plan en dépit de son gros budget et son impact sur la biodiversité

COFIL du mercredi 3 décembre 2025, SELESTAT, 14h-16h

RESTAURATION DES FONCTIONNALITÉS DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN ENTRE ARTZENHEIM ET FRIESENHEIM



Un projet de trame verte autour du canal (car le corridor C194 du canal est dégradé par l'ouverture d'une route fluviale ?) mais sans financement conséquent.

Une recharge de la nappe phréatique ‘maîtrisée’ indispensable à l’agriculture voisine (qui assèche les ruisseaux phréatiques du Ried), par un système de tuyaux à travers les digues, munis de vannes et filtres, pour alimenter les zones humides des fossés controlatéraux du canal. Les Shadocks applaudissent.

Il est encore temps d’arrêter ce projet qui est un gâchis d’argent public ! Pas d’obstination !

Les temps changent : « Pour un autre projet »

D’autres gisements de retombées économiques pour le territoire existent. Par exemple le cyclotourisme s’envole et manque de pistes. 55 000 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...

Du point de vue de la santé publique il est plus judicieux de favoriser le cyclotourisme que le tourisme fluvestre même avec vélo embarqué.

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](#)).

Plus grave que l’argent, et plus précieux, continuer ce projet c’est contribuer à l’extinction d’espèces protégées qui ont mis des millions d’années d’évolution pour nous parvenir.

Oiseaux Martins-pêcheurs, Pics noirs, Pics mar, mulettes épaisses (bivalves aquatiques), poisson Bouvière, musaraigne aquatique, castors, 8 espèces de chauve-souris sont strictement protégés et habitent cet espace « abandonné ».

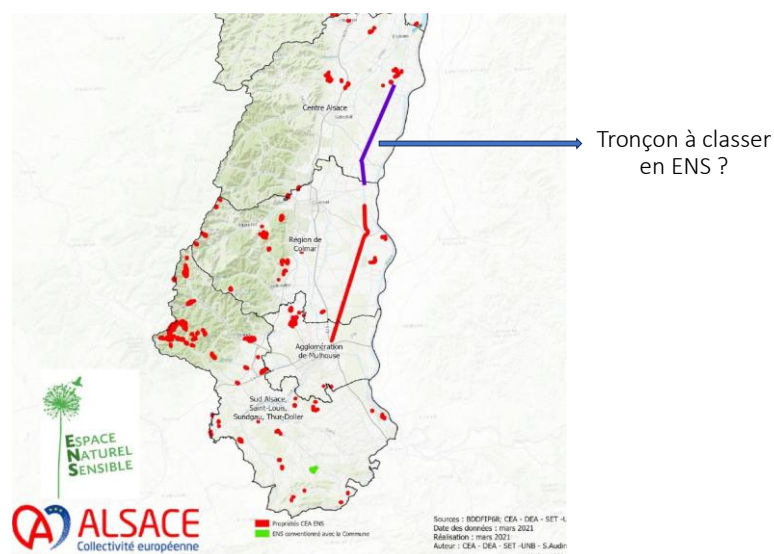
C’est de plus une énorme incohérence de la part de la RGE d’ouvrir une voie fluviale sur un corridor actuel de la Trame Verte et Bleue (le C194).

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, et le classer en Espace Naturel Sensible ?

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.

La production hydroélectrique prévue utiliserait l’intégralité des droits d’eau.

Un corridor Nord/Sud réellement fonctionnel de la Trame Verte et Bleue de plus de 60 Km serait ainsi créé en reliant le 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. Les ENS n’occupent que 1% du territoire d’Alsace !



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

2023 2024 VNF Etude économique Bateaux de location

2024 Rapport ONTF Saison2024-3-1

2024 Synthèse Location de plaisance

Rapport de la SCET : nous avons demandé communication de ce rapport à la RGE



Sur chacun des 11 biefs, des Martins-pêcheurs ont été observés, leur habitat sera détruit par la rehausse du niveau d'eau nécessaire à la navigation d'une péniche hôtel qui passera une fois par semaine en saison touristique.

