

Association Nature Ried Krautergersheim

Rapport sur les

RETOMBÉES ECONOMIQUES DU PROJET

DE REMISE EN NAVIGATION DE PLAISANCE DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN

Tronçon Friesenheim (67) / Artzenheim (68)

Par le collectif des opposants au projet

La Région Grand Est (RGE) et Voies Navigables de France (VNF) ont validé leurs décisions et engagé le projet sur des chiffres biaisés

La remise en navigation de ce tronçon n'empêchera pas le déclin des retombées économiques à l'échelle du bassin de la Région Grand Est

Résumé

Le Projet de remise en navigation d'un tronçon de 24,5 km du canal du Rhône au Rhin en Alsace, budgété à 46M€ en 2021, porté par la Région Grand Est (RGE) en partenariat avec les Voies Navigables de France (VNF) annonce des retombées économiques étonnamment élevées. Lors du lancement du projet en 2021, elles étaient estimées à 8,6 M€/an puis revues à la baisse en 2023 à 4M€/an.

Le rapport reprend les estimations à partir de tableaux prévisionnels présentés à un public restreint et s'appuie sur les sources fournies par les publications des VNF.

Deux paramètres essentiels ont été méconnus voire occultés par la RGE :

- 1) **La décroissance importante du tourisme fluvial**, régulière sur le long terme à l'échelle nationale, dans ses 2 filières de plaisance privée (depuis 2015) et locative (depuis 2003).
- 2) **L'attractivité** du maillon permettant de relier Colmar à Strasbourg sans passer par le Rhin n'est pas fondée par des enquêtes auprès des plaisanciers. Nous l'estimons faible, à contre-courant de celle de la RGE qui est excessivement surestimée.

Nous avons repris des estimations sur un terme à 10 ans et sur des hypothèses de croissance plausibles.

Nos conclusions sont sévères et contredisent celles de la RGE : **les retombées économiques vont décroître à l'échelle de la RGE, quel que soit le scénario : avec ou sans remise en navigation.**

Les erreurs, omissions ou surestimations sont nombreuses dans les estimations de la RGE faisant suspecter un manque de sincérité dans le seul but de faire accréditer ce projet.

Nos estimations reposent sur 2 hypothèses bien fondées.

- 1) La poursuite de la décroissance sur la même pente que celle observée depuis 10 ans
- 2) Une croissance liée et propre au tronçon du canal réouvert qui est proportionnelle à la longueur du réseau navigable du bassin de la RGE et à la flotte de la RGE

Nos estimations de retombées économiques, en termes de poids économiques, sont d'environ 500 000€ HT/an soit 8 à 16 fois moins que celles de la RGE. Ce ratio est stupéfiant.

L'investissement ne sera amorti qu'après un siècle 1/2.

Nous concluons à un prix excessif d'argent public, au service d'une extrême minorité de la population de la RGE (0,04% de plaisanciers en RGE)

L'autre versant négatif est la dégradation de l'habitat de nombreuses espèces protégées qui ont trouvé refuge dans cet espace abandonné.

Nous demandons que des autorités indépendantes et qualifiées évaluent les estimations publiées par la RGE (et confirment nos estimations).

Sommaire

- Genèse sommaire du projet
- Des retombées économiques annoncées à 8,6M€/an ! Probables ou improbables ?
- Les analyses économiques du tourisme fluvial sont complexes.
- Les 2 raisons principales permettant de prédire des retombées économiques en déclin pour le territoire de la RGE:
 - 1-Décroissance à 2 chiffres du tourisme fluvial sur le long terme
 - 2- Une attractivité alléguée mais non fondée de ce maillon de canal
- La flotte privée
- La Filière locative
- Une faible attractivité touristique de ce maillon de 70 km entre Strasbourg et Colmar
- Déclin de la flotte et de l'activité = déclin des retombées économiques
- Etude prospective : Quelles seront les retombées économiques dans un futur de 10 ans à l'échelle du Bassin du Grand Est ?
- Quelles seront les retombées économiques consécutives à la remise en service du tronçon ?
 - Modifieront-elles le déclin à l'échelle du bassin de la RGE ?
- Conclusions : Les retombées économiques de 8,6M€/an n'auront pas lieu et sont très loin de notre analyse prospective qui révèle qu'elles seront proches de 500 000€HT/an
- Les péniches hôtels permettront-elles un bilan positif de retombées économiques ? Un pari risqué.
- Schéma de synthèse
- Il est encore temps d'arrêter ce projet qui est un gâchis d'argent public
- Un lien d'intérêt supplémentaire entre VNF/RGE via L'Afitf ?
- Nos conclusions : pour un autre projet

Sources

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.

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 la RGE (42%), l'Europe (35%), la CEA(10%), l'Etat(5%), les 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 en 2023.

VNF a son propre observatoire qui évalue les chiffres économiques de chaque filière souvent estimés en raison de leur complexité : plaisance, location, péniches-hôtels. VNF a aussi fait appel à la SARL Grelet Conseil & Associés pour des études socio-économiques détaillées qui sont publiées sur le site des VNF.

Toutes les données chiffrées citées sont extraites des dossiers sur le site de VNF ou des Copils/Cotech consacrés par la RGE au projet.

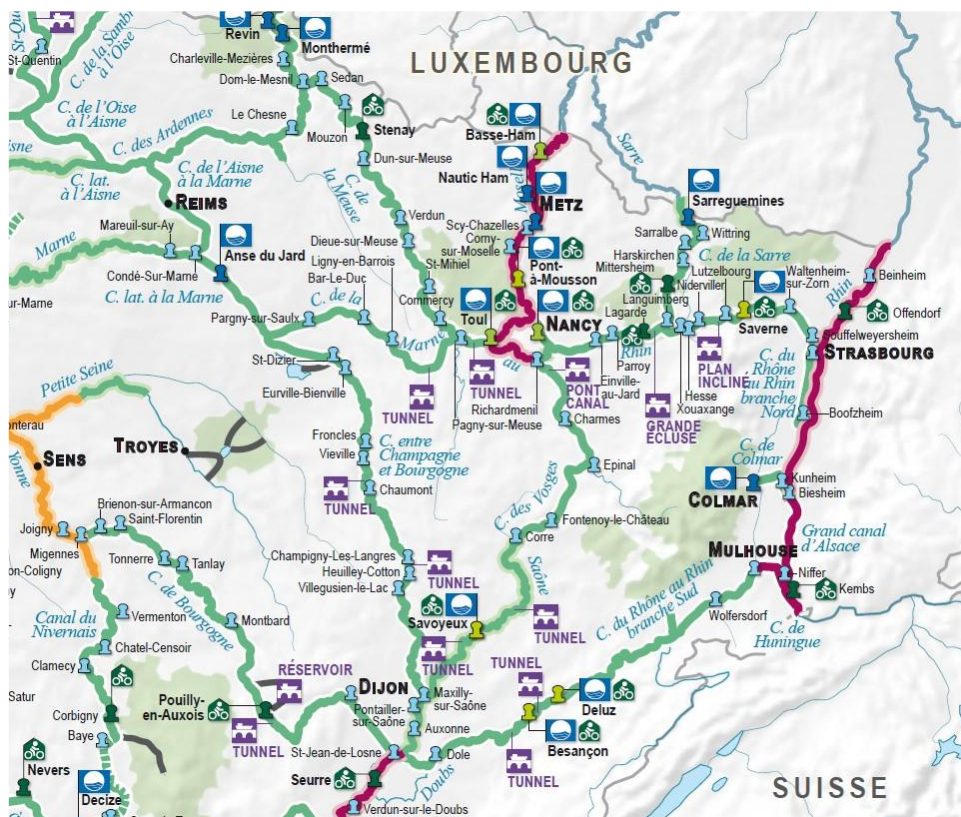
Une **dépense publique de plus de 46,6 M€ HT** est programmée en 2020, au service d'une minorité de plaisanciers (**0,04% des habitants de la RGE**).

Ce qui reviendrait à donner un chèque d'environ 20 000€ à chacun des 2400 propriétaires de bateaux de la RGE pour allonger de 2,5% (24,5 km) le réseau des 1047 km de voies navigables de la RGE.

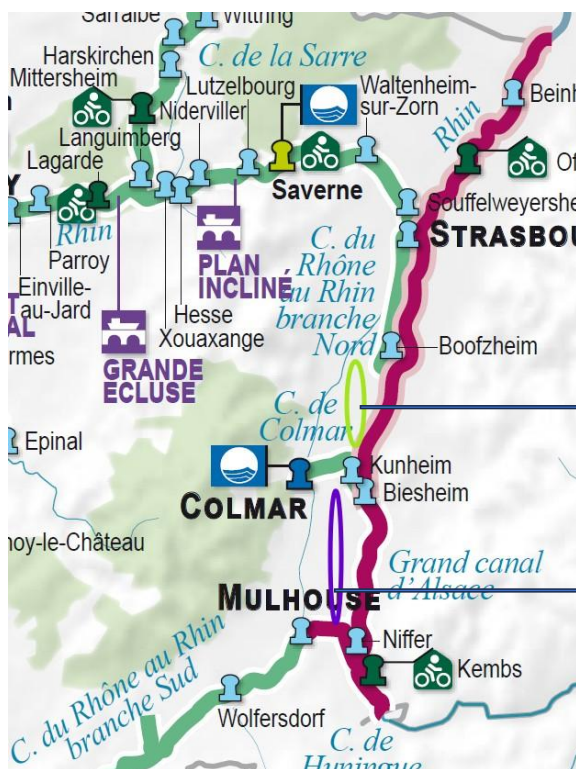
Le réseau des canaux dans le Grand-Est

1047 km de voies navigables

les 25 km rallongent le réseau de 2,5%



Joindre Colmar de Strasbourg par le Rhin et le Grand Canal D'alsace, entre Boofzheim et Kunheim : il n'y a que 2 écluses à franchir contre 11 sur le tronçon du canal RoR (3 heures à passer entre les portes des écluses).



Projet tronçon de 24 km à remettre en navigation (Artzenheim-Friesenheim)

Tronçon abandonné de 36 km classé en ENS

Des retombées économiques annoncées

à 8,6M€/an !

Probables ou improbables ?

Lors du Copil de 2021, l'impact économique évalué est annoncé à 8,6M€/an :



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.

Il n'est pas précisé sur quel territoire (bassin RGE ?), si elles sont exprimées en « poids économique » ou en « Impact économique » (voir plus loin ces définitions)

Au Copil de 2023 les retombées sont revues à la baisse : à moyen terme elles ne sont plus qu'à 4M€/an « d'impact économique » ou à 6,1 M€ en « poids économique »

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

Tableau présenté à un public restreint, au Copil de 2023 /11. La SCET est à l'origine des données.

Les analyses économiques du tourisme fluvial sont complexes et sont des estimations.

VNF dans ses analyses publiées, segmentent les retombées économiques en 4 entités selon les territoires où se font les retombées : dépenses globales nationales, poids économique à l'échelle nationale et à celle des bassins, et impact économique à l'échelle du bassin ou territoire.

- **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

*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 généré par les habitants du territoire*

* Dépenses attribuées par le client à la pratique fluviale

Le poids économique est supérieur à l'impact économique.

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

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

L'impact économique compose 64% du poids économique au niveau des bassins

Source VNF La plaisance privée 2018 /2019, les retombées économiques Page 88

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

Source VNF 2020 Tourisme fluvial, Synthèse Page 12

Les retombées économiques pour être cohérentes, doivent concerner le territoire ou le bassin de la Région Grand Est et non pas « le territoire X ». Cette méconnaissance ou ce manque de précision va entraîner la confusion et les erreurs.

Tourisme fluvial

Les 2 raisons principales permettant de prédire des retombées économiques en baisse pour le territoire de la RGE:

1- Une décroissance à 2 chiffres du tourisme fluvial observée sur le long terme par VNF.

2- Une attractivité alléguée mais non fondée de ce maillon de canal

La décroissance du tourisme fluvial (filères privée et locative)

VNF introduit le terme de « tourisme fluvestre » pour ce type de tourisme.

La décroissance de la flotte de bateaux de plaisance est continue sur le long terme.

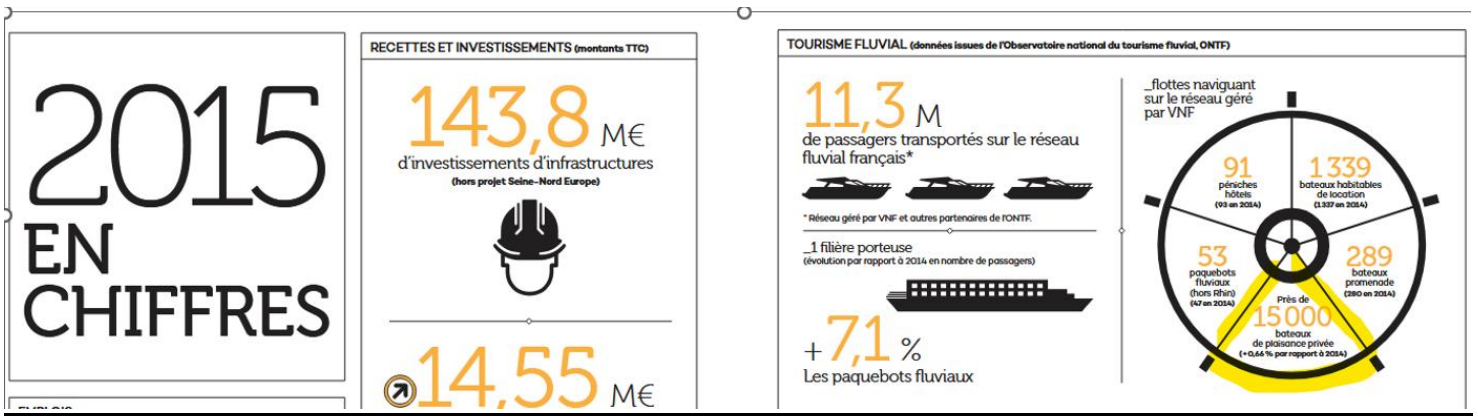
Le tourisme « fluvestre » est en décroissance : une « crise » masquée par VNF. Le nombre de bateaux ou l'activité sont des données de base pour l'évaluation économique. Dans les publications de VNF elles ne sont pas toujours agrégées ni comparées sur le long terme, ni présentées sous forme de graphiques. La réalité est que ces chiffres font apparaître un tourisme fluvial en déclin. Déclin et décroissance paraissent des termes tabous. Devant ce déni, les raisons de ce déclin ne sont évidemment pas analysées dans les rapports socio-économiques publiés par VNF.

Nous avons colligé ces données ci-dessous.

Année	Nombres de bateaux		
	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%

La décroissance de la flotte privée

Au niveau national : Entre 2015 et 2024 la flotte privée décroît de 22% en 9 ans passant de 15000 à 11590 bateaux



Source Observatoire national du tourisme fluvial 2015 : **+ de 15000 bateaux**

Déclin de 14% entre 2018 et 2023



VNF 2023 Les chiffres du tourisme fluvial, page 10

En 2024 :

La flotte

En 2024, le nombre de bateaux s'élève à 11 590. On constate une baisse par rapport à 2023 (12 685), qui peut s'expliquer par un renouvellement plus faible de la flotte de bateaux en fin de vie.



Répartition de la Nationalité des plaisanciers

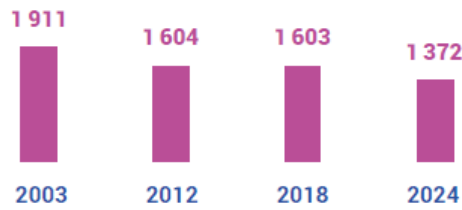
Source Observatoire national du tourisme fluvial en 2024

La décroissance de la flotte et de l'activité locative

Le nombre de bateaux à louer décroît de 28% entre 2003 et 2024

Et de 15% entre 2012 et 2024

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE ENTRE 2003 ET 2024



4 LES BATEAUX DE LOCATION HABITABLES SANS PERMIS

Source : VNF LES BATEAUX DE LOCATION HABITABLES SANS PERMIS, DONNÉES 2023-2024
Étude sur le fonctionnement et les retombées économique Page 4

Idem pour l'activité qui décroît de 21% entre 2017 et 2023 (données temporelles plus courtes)

Source : VNF Panorama tourisme fluvial 2023, tableaux ci-dessous, Page 5/13 :

L'activité de location de bateaux habitables



ÉVOLUTION 2012-2024 DE L'ACTIVITÉ

	2012	2018	2024
NOMBRE DE CONTRATS	34 150	27 800	21 500
NOMBRE DE PERSONNES À BORD	4,7	4,7	4,6
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES À BORD	160 500	130 000	99 000
DURÉE MOYENNE DE LA LOCATION	8	6,7	6,5
NOMBRE DE JOURNÉES DE LOCATION	273 000	186 500	140 000

Entre 2012 et 2024 le nombre de journées de location a chuté de 48%

Entre 2018 et 2024 : déclin de 25%

Source VNF 2023/2024 Bateaux de Location

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, apprécié par les promeneurs 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 compter 6 heures.

Aucune enquête d'attractivité de ce tronçon n'a été produite 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 trafic espéré surévalué : entre 4000 et 7900 passages/an avec une médiane de 5800 !

Tableau présenté au Copil 2021, d'une étude de 2012

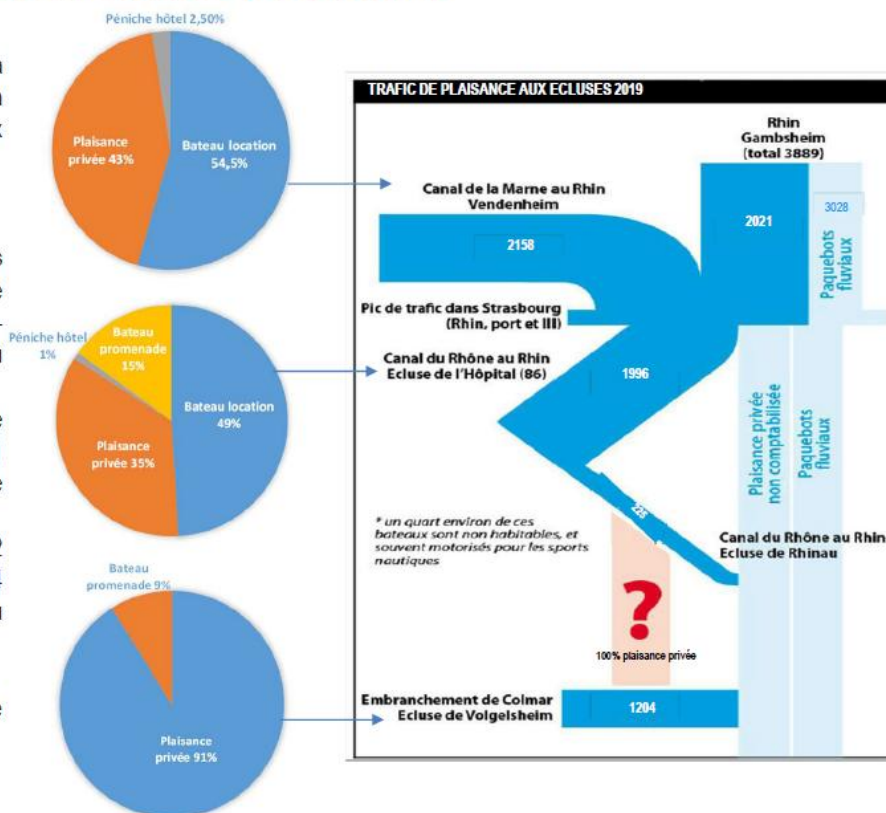
Hausse de la fréquentation fluviale potentielle

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



COMPTAGES AUX ÉCLUSES
Passages en 2018

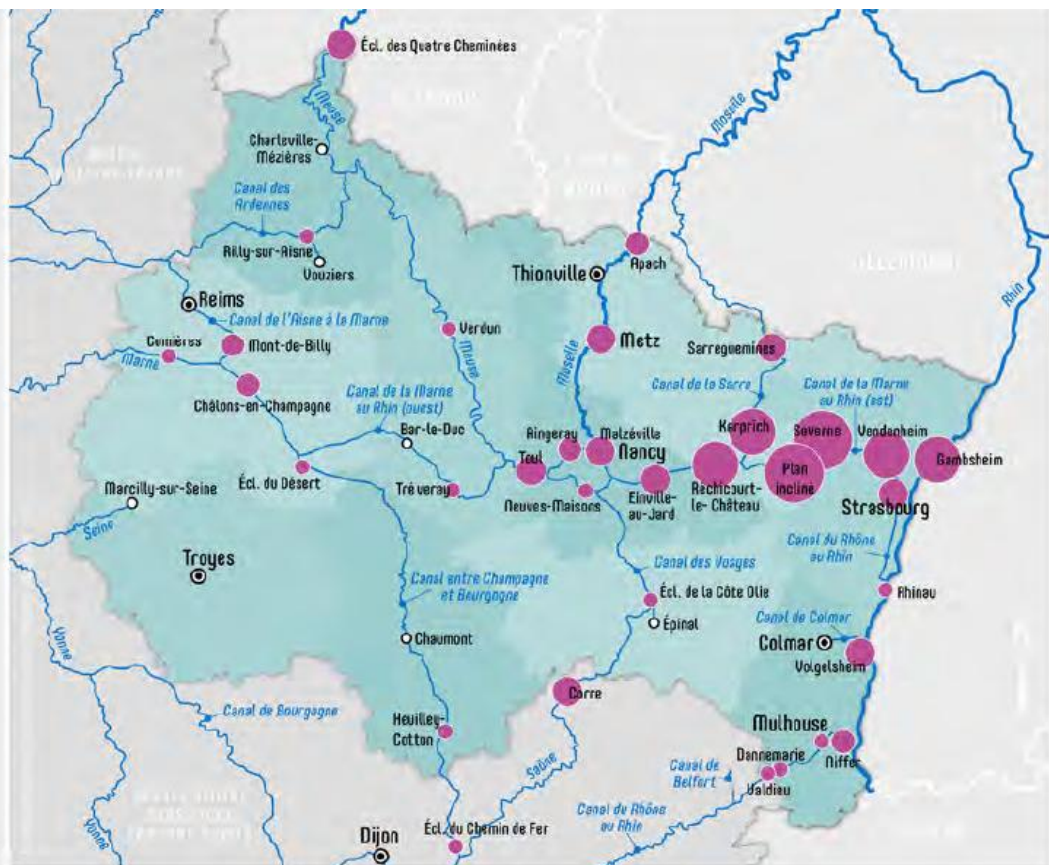
Plaisance privée et locative



Nombre de passages dans l'année
aux écluses de comptage :



ÉCHELLE DE 100 KILOMÈTRES



VNF 2018

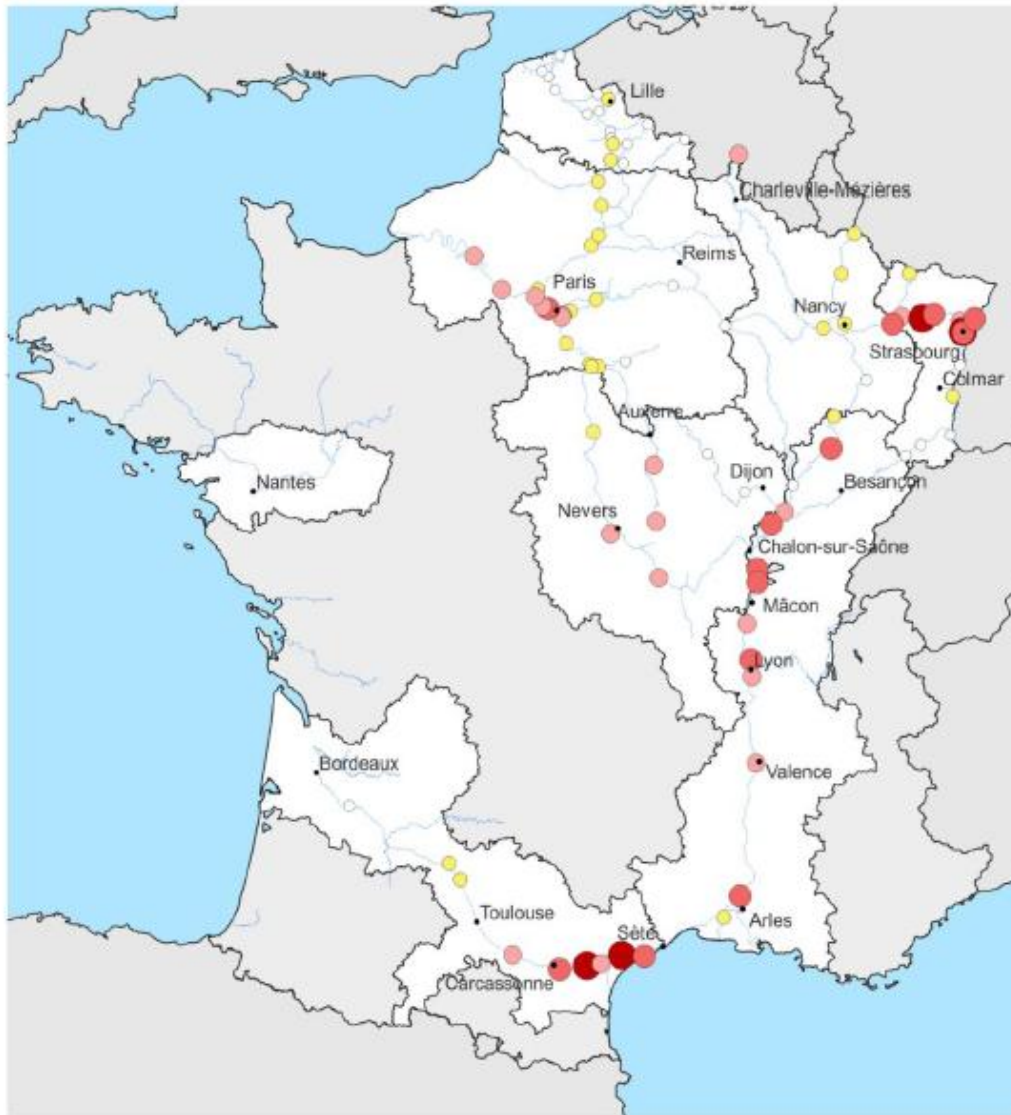
Seul le tronçon très touristique entre Saverne et le plan incliné d'Arzwiller connaît un trafic supérieur à 5000 passages/an, grâce à la location de plaisance. A noter que l'étude date de 2012.

Ne rêvons pas ce tronçon n'aura jamais l'attractivité du tronçon entre Saverne et l'ascenseur d'Arzwiller .

La boucle Sud 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.

Le réseau Est/Ouest comporte peu d'écluses (faible déclivité) tandis que la direction Nord/Sud à plus forte déclivité est garnie d'écluses en série, rédhibitoire pour la navigation de plaisance.

Dans une perspective optimiste et néanmoins plus réaliste car fondée sur les cartes de VNF le meilleur trafic qu'on peut espérer serait entre 1000 et 2000 passages/an soit 4 à 5 x moins que le pronostic de la RGE.



Nombre de passages à l'écluse de comptage:

- Moins de 500 passages
- De 500 à 1 000 passages
- De 1 000 à 2 000 passages
- De 2 000 à 5 000 passages
- Plus de 5 000 passages

Source VNF 2023 Panorama du tourisme fluvial

Au niveau national, les territoires n'ont pas la même attractivité

Déclin de la flotte = déclin des retombées économiques !

Etude prospective : 1) Quelles seront les retombées économiques dans un futur de 10 ans à l'échelle du Bassin du Grand Est ?

Nous allons évaluer ces retombées, en termes de poids économique, avec l'hypothèse 1, la plus probable de la poursuite de décroissance sur une pente identique à celle suivie depuis 10 ans.

Cette hypothèse est inverse de la RGE qui parie sur une croissance forte (voir les 2 tableaux présentés lors des Copils et Cotech)

Nous calculerons de combien sera le montant du déclin lors de la 10^e année de prospective par rapport à l'année zéro.

Nous nous appuyons sur les données chiffrées par les études socio-économiques des VNF qui sont très différentes de celles surévaluées de la RGE.

Les données VNF 2018 sont les plus récentes qui aient été déclinées en Région.

Aucune analyse n'est faite par VNF sur les raisons de la décroissance ou des possibles reprise ou stabilisation du tourisme fluvial dans le futur.

- **Plaisance privée dans la RGE 2018**

Tableaux tirés de VNF la Plaisance privée 2018-2019, page 95

LE BASSIN GRAND EST

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	51	237	21,5 %	1,65
Nombre total d'emplacements	2 910	15 840	18,4 %	1,35
> Nombre moyen d'emplacements par port	57	67	-	0,82
Flotte (nombre de bateaux)	2 410	12 900	18,7 %	1,38
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	2,6	2,9	-	0,90
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	3 700	17 600	21,2 %	1,61
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	29 %	133 %	-	1,61
Nombre de passagers transportés	147 000	720 000	20,4 %	1,54
> Nombre moyen de passagers par bateau	39,3	40,7	-	0,96
> Nombre moyen de passagers à bord	3	3,6	-	0,82
> Nombre moyen de navigations par bateau	15,9	15,5	-	1,03
Nombre de journées de navigation	116 000	567 000	20 %	1,54
> Durée moyenne des navigations (en jours)	2,7	2,8	-	0,80

LE POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN



Bassins	En euros HT
Hauts-de-France	3 954 000 €
Seine	13 308 000 €
Grand Est	15 122 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	19 222 000 €
Rhône	15 031 000 €
Aquitaine Occitanie	11 062 000 €
Ouest	3 164 000 €
TOTAL	80 864 000 €

Tableaux tirés de VNF la Plaisance privée 2018-2019, page 95

L'IMPACT ÉCONOMIQUE PAR BASSINS



Bassins	En euros HT
Hauts-de-France	2 648 000 €
Seine	2 539 000 €
Grand Est	10 199 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	13 961 000 €
Rhône	5 291 000 €
Aquitaine Occitanie	5 516 000 €
Ouest	1 092 000 €
TOTAL	41 246 000 €

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	17 109 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	11 484 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	5 272 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	353 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	15 122 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	10 199 K€	41 246 K€

L'impact économique compose 67% du poids économique

• Plaisance locale 2024 dans la RGE

Rapport VNF Synthèse location 2024, page 19 :

POIDS ÉCONOMIQUE HT À L'ÉCHELLE DES BASSINS

	OPÉRATEURS	CLIENTÈLES	TOTAL	PART DU TOTAL
GRAND-EST	3 036 800 €	6 105 800 €	9 142 500 €	16 %

POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

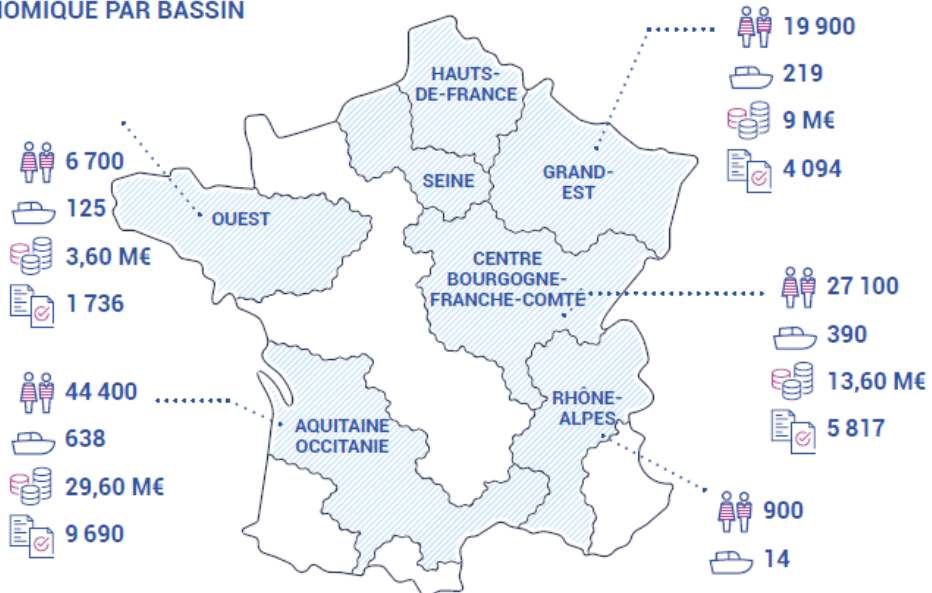
Passagers

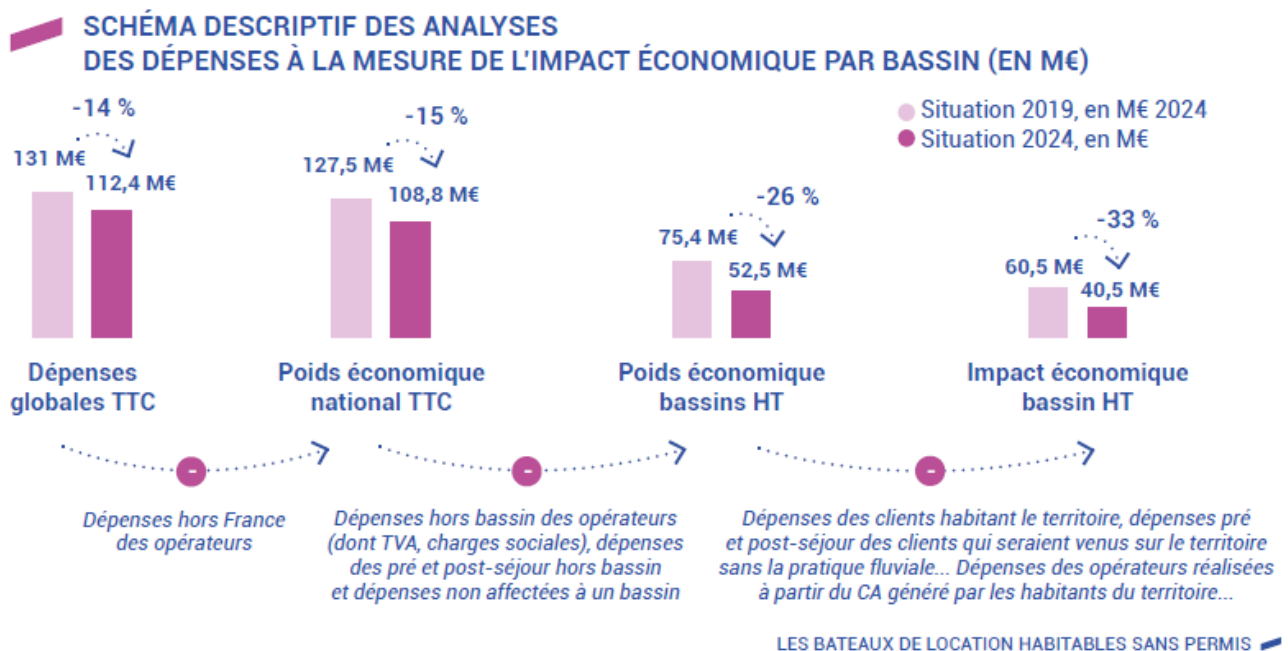
Flotte

Poids économique HT

Contrats

NATIONAL
Poids éco
TTC : 108,80 M€
VA : 24 M€
Emplois (ETP) :
441





Source VNF synthèse location 2024, page 21

On relèvera le déclin du poids économique des bassins HT décroît de -26% entre 2019 et 2024

Estimation des retombées économiques du bassin RGE lors des 10 prochaines années

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

Nous calculons le montant de la diminution des retombées économiques/an d'ici 10 ans par rapport aux chiffres les plus récents (2018 et 2024)

Nous arrondissons les chiffres en dessous de 10 000€

Selon les données 2018 de la plaisance privée et 2024 de la plaisance locative

Au départ les retombées sont de 15,1M€+9,1M€= 24,2M€/an (page 14)

En termes de Poids économique HT : calcul de la perte économique la 10^e année

a) Plaisanciers privés : 15 120 000 € x 20% = 3 020 000 € HT

b) Location : 9 140 000 € x 20% = 1 828 000 € HT

Total (a+b) : Déclin du montant des retombées lors de la 10^e année : - 4 840 000 HT/an

Autrement dit : les retombées totales déclineront de 24,2 M€ à 19,4M€ à la 10^e année

2) Prévisionnel à 10 ans des retombées économiques liées à la remise en service du tronçon ?

Modifient-elles le déclin à l'échelle du bassin de la RGE ?

Nous ne nous appuyons pas sur les 2 tableaux prospectifs établis par la SCET, présentés en Copil et Cotech en 2023 car ils sont truffés d'erreurs, tendant à gonfler les retombées économiques.

Nous utiliserons donc les données fournies par les 2 publications VNF de 2018 (plaisance privée) et 2024 (plaisance locative) qui sont plus fiables.

Voici ces 2 tableaux présentés en Copil et Cotech à un public de co-constructeurs du projet.

Plus les erreurs sont grossières, plus elles paraissent crédibles ?

Les 2 tableaux de la RGE aux chiffres biaisés

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 » :

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

A contrario notre prospective est estimée 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), la RGE augmente largement les retombées.

	Les nomades	Les experts	Les réguliers	Les occasionnels	Les promeneurs
Part des plaisanciers privés	5 %	9 %	21 %	37 %	28 %
Nombre annuel de jours de navigation	183	107	49	14	36

La moyenne pondérée trouve 44 jours de navigation/bateau

Les chiffres des flottes sont croissants, sans que la raison en soit donnée. Attractivité croissante du lieu ? Croissance du tourisme fluvial en général ? Ces hypothèses sont peu probables.

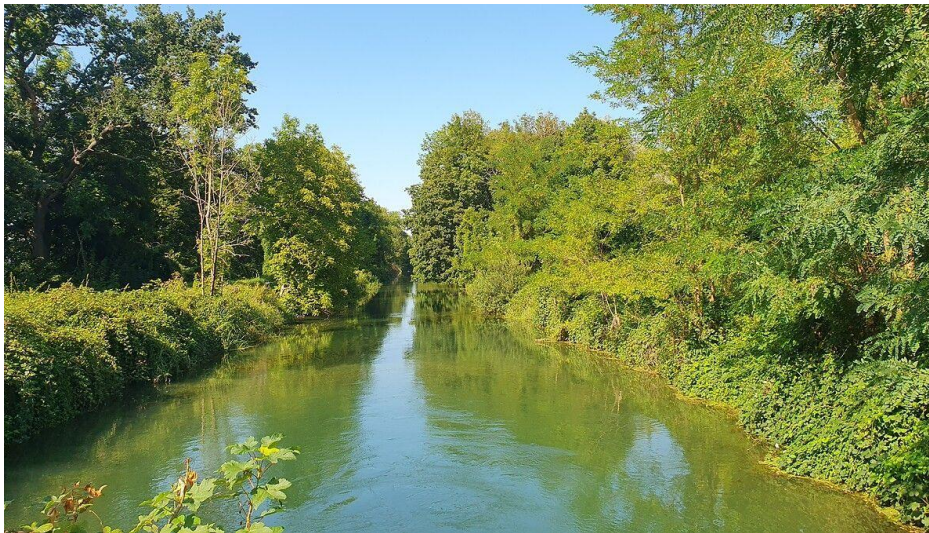
Par exemple : la croissance en UC et % ratio de la flotte RGE :

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)

Les bases de données dites « actuelles » donnent lieu à interprétation : en Alsace ?

UC = unité comptable.

Notre prospective comparative :

Combien de bateaux après la remise en navigation du maillon ?

Elle se fonde sur une **2e hypothèse** simple : **la croissance de la flotte sera proportionnelle à l'augmentation du réseau navigable de la RGE et au nombre de la flotte : +2,5%**

Elle est critiquable mais elle a le mérite d'exister face à l'absence de celle de la RGE.

Il est raisonnable d'imaginer que ce maillon permettant de relier Strasbourg à Colmar incitera de nouveaux plaisanciers ou des loueurs à acquérir des bateaux.

Rappelons : dans la Région Grand Est : 2200 bateaux privés, 218 bateaux de location

Et le réseau navigable sera prolongé de 2,5%

La croissance sera de : $2200 \times 2,5\% = +55$ **bateaux privés**

$218 \times 2,5\% = + 4$ **bateaux de location**

Par contre, à l'échelle de la RGE, la décroissance si elle se poursuit comme depuis plus de 10ans, aura entraîné la réduction au terme de 10ans la flotte de : $2200 \times 20\% = - 440$ **bateaux privés**

et de $218 \times 20\% = -44$ **bateaux de location**

Nous soulignons que l'apport ne se fera qu'une fois et sera étalé sur quelques années et ne comblera pas la perte bien plus importante au niveau de la RGE. Pour les besoins des calculs et de simplification pédagogique on ramène cette croissance ponctuelle sur la 1^{ère} année.

Nous sommes en 2026, ces chiffres datent de 2018, le canal ne sera pas remis en navigation avant 2029-2030 si la RGE s'obstine. D'ici ce terme le nombre de bateaux aura encore chuté ainsi que les retombées économiques. A défaut de chiffres statistiques plus récents, cela obère peu notre analyse .

Notre estimation est proche en restant inférieure aux estimations de la RGE « à court terme » ou « basse » qui prévoit : +75 UC pour le privé (+3,5%) et +15 (+6%) ou +5 pour la locative.

Nous relevons que la **prédiction par la RGE d'une croissance continue par suite de l'ouverture du tronçon de canal** est encore proche d'une **allégation fausse**. La probabilité la plus forte est qu'il n'y aura aucune croissance, sauf retournement de la tendance observée depuis plus de 20ans du tourisme fluvial qui est en déclin régulier au niveau national, sauf sur certains secteurs très attractifs (traversée de Vosges à Artzwiller, canal du midi, région de Bourgogne). L'absence de fondement de l'attractivité de ce tronçon élargi de Strasbourg à Colmar plaide également pour l'absence de croissance.

Comparons les retombées en termes de « poids économiques » à l'échelle du bassin RGE

Le poids économique par UC est calculé selon les chiffres publiés en 2018 par VNF (voir encadrés ci-dessus, page 13).

1 UC **bateau privée** : $15\,120\,000 / 2400 = 6300\text{€ HT/an}$

1UC **bateau de location** : $9\,142\,000 / 218 = 41\,900\text{€ HT /an}$

Nous avons choisi de ne pas utiliser les chiffres du tableau publiés au Copil car ils sont trompeurs et exagérément « gonflés ». Cette critique porte sur l'itinérance bien supérieure à la moyenne nationale et sur les retombées par bateau de location à 69000€/an.

c) Plaisance locative, selon nos prévisions pour 4 UC $41\,900 \times 4 = 168\,000\text{€HT/an}$

d) Plaisance privée selon nos prévisions pour 55 UC : $6300 \times 55 = 347\,000\text{€HT/an}$

Total c+d = + **515 000 €** On pose l'hypothèse que ce nouvel apport de retombées se produira dès la 1^{ère} année.

La 10^e année cet apport sera encore de **515 000€**

Les retombées directement consécutives à la remise en navigation du tronçon seront de 515 000 €HT/an donc loin des 8M€/an ou 4M€/an annoncées par la RGE !

Ce ratio est stupéfiant. Pourtant jusqu'à présent aucune voix ne s'est élevée pour contester.

On pourrait doubler, voire tripler la croissance de la flotte induite par la remise en navigation le différentiel resterait encore large.

La 1^{ère} année les retombées économiques seront très légèrement croissantes

La 10^e année le déclin des retombées intégrant l'apport de la remise en navigation restera toujours largement négatif : $(a+b) + (c+d) = -4\,840\,000 + 515\,000 = -4\,325\,000\text{€HT/an}$

Autrement dit : lors de la 10^e année les retombées économiques totales ne seront plus que de 24,1 -4,3= +19,8M€/an

(Rappel Total a+b : sans remise en navigation les retombées déclineraient lors de la 10^e année de - 4 840 000 € HT)

Nous avons démontré que l'ouverture de ce tronçon n'infléchira que faiblement le déclin et la diminution des retombées économiques.

Les retombées économiques de 8,6M€/an n'auront pas lieu.

(Aux conditions déjà citées : poursuite de la même décroissance du tourisme fluvial ; pas d'attractivité merveilleusement nouvelle de ce tronçon.)

1ères Conclusions

Les retombées économiques propres à l'ouverture à la navigation de ce tronçon de canal seront transitoires, non croissantes et très limitées autour de + 515 000 €/an.

Après intégration à l'échelle du territoire et du bassin de la RGE elles annulent de justesse le déclin des retombées économiques, les 1ères années.

Puis intégrés au volume décroissant des retombées à l'échelle de la RGE elles n'en infléchissent presque pas la pente décroissante. Selon notre prospective sur 10 ans le déclin des retombées sera de - 4 852 000 €/an lors de la 10^e année.

Elles sont donc très loin des 8,6M€/an puis 4M€/an annoncés de retombées économiques positives.

Ceci sera vrai selon la plus grande probabilité, à moins d'un retournement de tendance du tourisme fluvial.

Malheureusement aucun signe de reprise se profile à l'horizon proche ou lointain.

Nous mettons à jour 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 non fondés présentant un avenir utopique à ce tronçon de canal.






Manque de sincérité ?

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

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

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.

ci dessous

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

12

TOURISME FLUVIAL PORTRAITS DE FILIÈRES

Source VNF 2020 *Tourisme fluvial, Synthèse*

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 (si remplissage à 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 (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

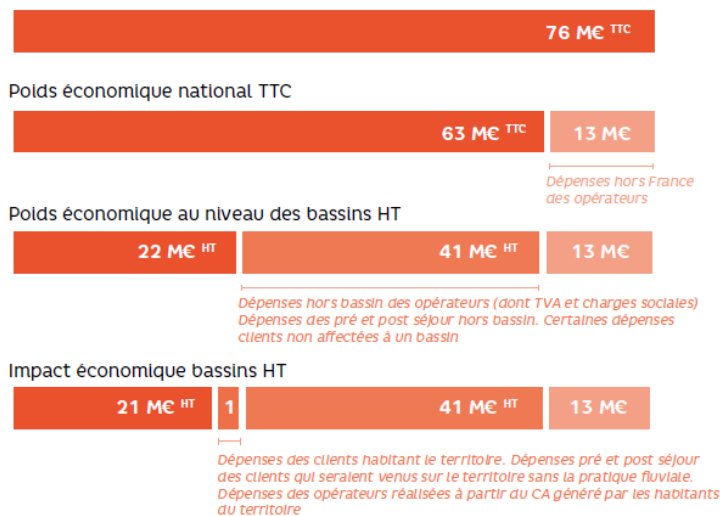
« Le marché des péniches hôtels a connu des hauts et des bas directement liés à la conjoncture économique et politique. » « La grande dépendance du produit péniche hôtel au marché anglo-saxon, et particulièrement américain, fait sa fragilité. »

(VNF 2023 *les péniches hôtels*)

Les paris sont ouverts sur l'exploitation future d'une péniche-hôtel sur ce parcours.

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

Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers*



*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

Source VNF Péniches hôtels 2018/2019 page 89

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

Le choix de 10 places est justifié car la capacité la plus usuelle en France se situe entre 6 et 12 passagers

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

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

Sur 10 ans le Poids économique sera de **168 000 € Ht /an(e)**

On notera que selon le tableau établi en 2019 par la SCET (page14 ci-dessus) le poids économique était de 275 000€/péniche-hôtel

Au final $(a+b) + (c+d) + e = -4\,840\,000 + 515\,000 + 168\,000 = -4\,157\,000\text{ € HT}$

Le poids de la décroissance du tourisme fluvial locatif et de plaisance est dominant et entraîne le déclin malgré l'apport d'un nombre trop limité de bateaux de plaisance ou d'une très hypothétique péniche-hôtel

Le bilan du tourisme fluvial en RGE restera décroissant.

Un schéma 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 de ce tronçon, relativement à la tendance décroissante 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)

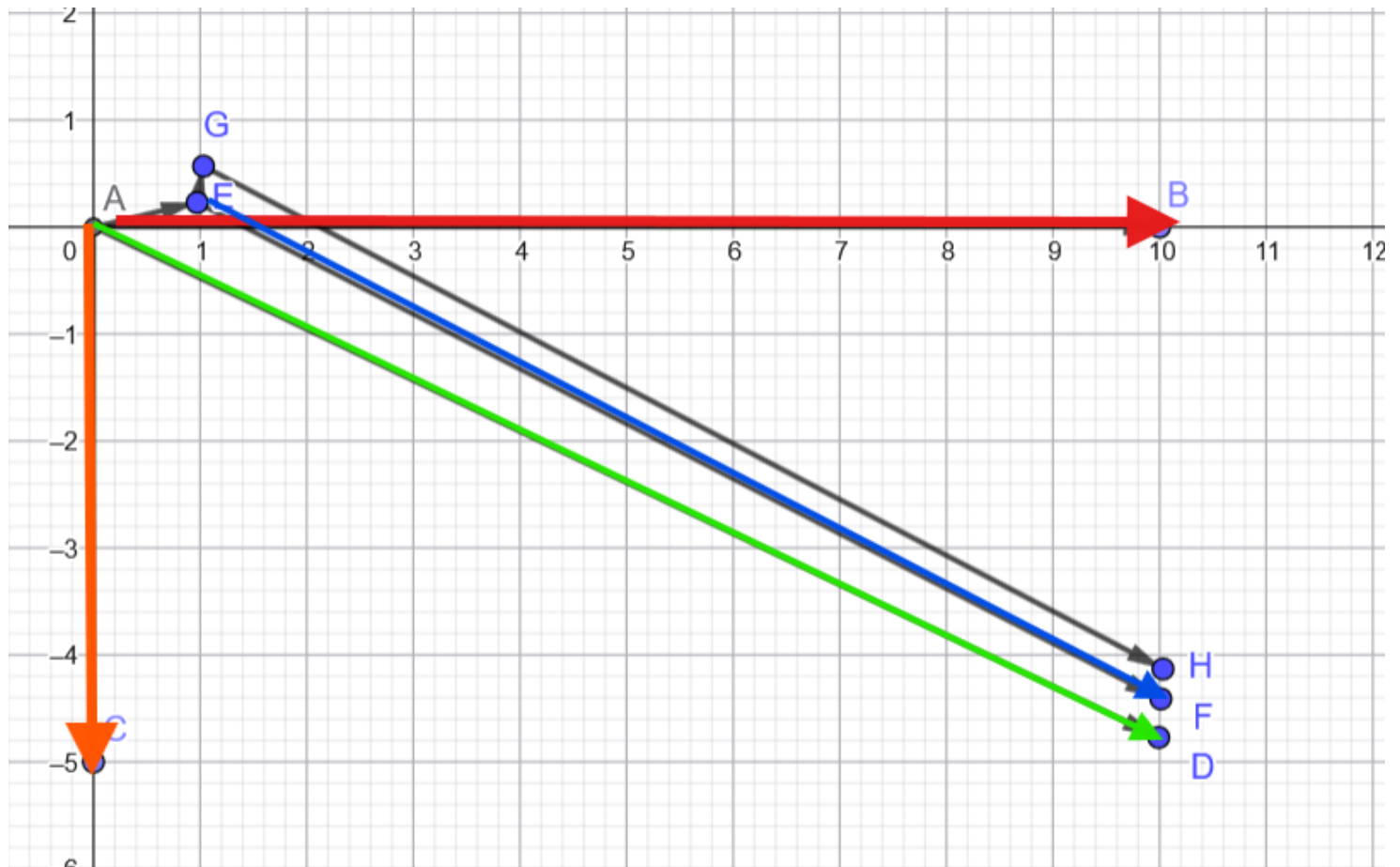
Axe AB : années 0 à 10

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

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



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

Nous avons calculé le poids économique propre à la remise en service de ce tronçon et estimé à 515 000€/an

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 : 46M€/275000€ = 167

Il faudra 167 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 **décali de récupération de l'ordre de 167 ans**,

ce qui interroge sa **sincérité économique** et son **efficience**.

Il est encore temps d'arrêter ce projet qui est un gâchis d'argent public !

En 2021 le projet a été présenté aux instances de décisions avec 8,6 millions de retombées économiques/an. Les élus.e.s qui ont validé 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.

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

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 fluvestre sur canal qui périclité.

Faut-il continuer de le subventionner ?

Quelques témoignages du ressenti par les plaisanciers 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. »

Source VNF 2018 plaisance privée page 31

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 % »

Source VNF les bateaux de locations habitables 2018/2019).

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.

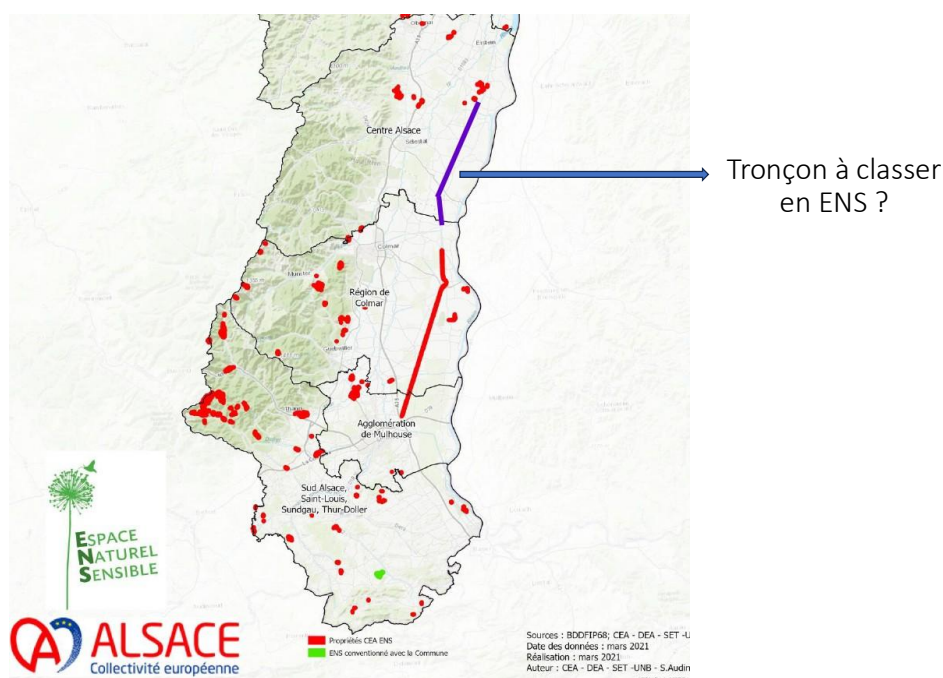
Oiseaux Martins-pêcheurs, Pics noirs, Pics mar, mulettes épaisses (bivalves aquatiques), poisson Bouvière, musaraigne aquatique, castors, 8 espèces de chauve-souris sont strictement protégés et habitent cet espace « abandonné ».

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.

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.



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

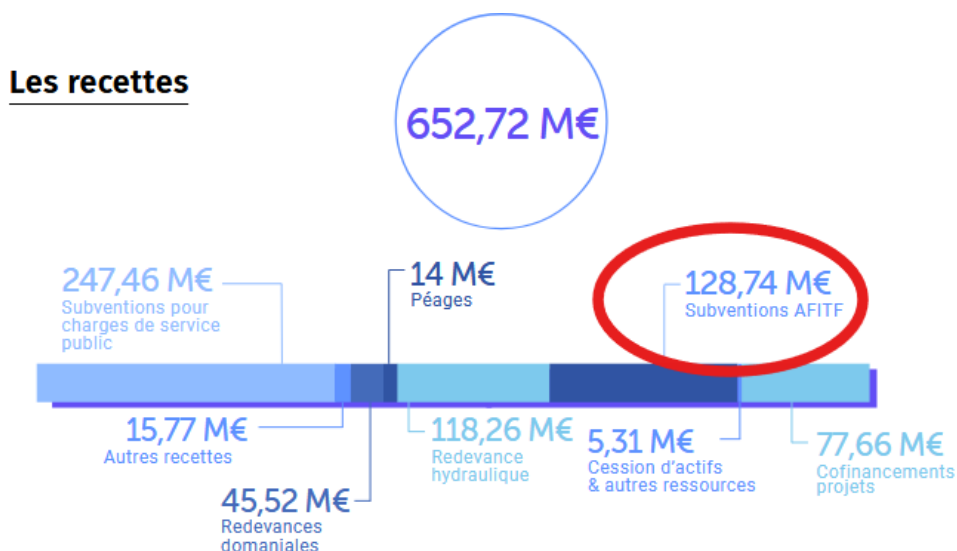
Le 2^e plan de relance du projet a été initié sous la présidence de Mr Rottner.

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 »

Budget VNF
Le fluvial, un atout, 2023 pg23
Les recettes



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