

CONTRAT DE CANAL DU RHÔNE AU RHIN

Vallée du Doubs

2026-2030



Les Signataires :

Jérôme DURAIN, Président de la Région Bourgogne Franche-Comté

Damien MESLOT, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Belfort

Charles DEMOUGE, Président de la Communauté d'Agglomération Pays de Montbéliard Agglomération

Bruno BEAUDREY, Président de la Communauté de Communes des 2 Vallées Vertes

Jean-Claude MAURICE, Président de la Communauté de Communes Pays Baumois

Anne VIGNOT, Présidente de la Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole

Gérôme FASSET, Président de la Communauté de Communes Jura Nord

Jean-Pascal FICHERE, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole

Sébastien DELACOUR, Président de la Communauté de Communes Rives de Saône

Christophe WENDLING, Directeur territoriale Rhône –Saône, Voies Navigables de France

Préambule

Maillon nécessaire pour connecter les ports maritimes du nord de l'Europe avec ceux de la Méditerranée, le canal du Rhône au Rhin et plus précisément le linéaire concerné de 179 km, qui fait l'objet du présent Contrat, relie le Territoire de Belfort, depuis Allenjoie, à la vallée de la Saône et la halte nautique de St Symphorien sur Saône. A l'Est, le canal du Rhône au Rhin se poursuit jusqu'en Alsace au niveau de Niffer où il relie le Rhin.

Il traverse des paysages d'une grande variété, alternant à la fois des falaises et collines coiffées de bois sauvages et de barres rocheuses, des points de vue spectaculaires et des vallées bucoliques, il offre une navigation atypique entre portions en rivière et canalisées. L'EuroVelo 6 qui longe le canal évolue au fil de l'eau dans une ambiance résolument batelière.

La voie d'eau représente un enjeu important pour les acteurs privés et professionnels qui souhaitent la promouvoir comme vectrice de développement économique et destination écotouristique fluviale structurée et dynamique. L'offre doit être adaptée et basée sur des activités touristiques diversifiées sur (fluviales) et autour de l'eau (fluvestres) et répondre aux attentes des clientèles en France et à l'étranger.

Le Contrat de canal, véritable outil partenarial proposé par la Région Bourgogne Franche-Comté aux territoires, fixe les orientations stratégiques et donne les priorités d'action à l'échelle de 5 ans pour une valorisation touristique concertée. Il permet de décliner les objectifs stratégiques régionaux à l'échelle de leur voie d'eau, par une réflexion commune et la réalisation de projets concrets, coordonnés et partagés.

Les partenaires signataires du Contrat de canal du Rhône au Rhin ont exprimé leur volonté de travailler ensemble, en s'affranchissant des limites administratives, pour développer le tourisme, autour du canal du Rhône au Rhin/Vallée du Doubs et de l'EuroVelo 6 qui le longe.

La mobilisation forte des partenaires privés et publics, autour d'un projet commun, renforce la coopération entre les différents territoires et acteurs le long de ce linéaire, pour gagner en cohérence et proposer une nouvelle destination touristique.

Bienvenue sur le canal du Rhône au Rhin



Localisation du canal du Rhône au Rhin, Doubs navigable



Source : French Waterways

1. DE LA DEMARCHE PARTENARIALE POUR LA VALORISATION DES VOIES D'EAU

CONTEXTE ET ENJEUX

Le Contrat de canal

Initié par la Région Bourgogne Franche-Comté (RBFC), le « Contrat de canal », outil de contractualisation pluriannuel de 5 ans, est un document stratégique d'identification, de planification et de gestion de projets de développement fluviaux et fluvestres à destination des collectivités souhaitant accroître leur économie touristique par la mise en valeur de leurs voies d'eau.

Cadre institutionnel et partenarial

En janvier 2020, les partenaires ont confirmé leur volonté de s'engager dans la démarche « Contrat de canal » via la rédaction d'un protocole de partenariat définissant les grandes ambitions de développement pour l'itinéraire, l'organisation informelle de gouvernance de la démarche, son fonctionnement et le plan de financement du poste de chargé de mission.

Sont concernés par la démarche :

-les EPCI traversés par le canal du Rhône au Rhin dont il est fait mention ci-dessous :

- La Communauté d'Agglomération Grand Belfort Agglomération
- La Communauté d'Agglomération Pays de Montbéliard Agglomération ;
- La Communauté de Communes Deux Vallées Vertes ;
- La Communauté de Communes Doubs Baumoises ;
- La Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole ;
- La Communauté de Communes Jura Nord ;
- La Communauté d'Agglomération Grand Dole ;
- La Communauté de Communes Rives de Saône.
- Les Départements du Territoire de Belfort, du Doubs, du Jura et de Côte d'Or ;

-La Direction Territoriale Rhône Saône des Voies Navigables de France (DTRS VNF) ;

-la Région Bourgogne Franche-Comté.

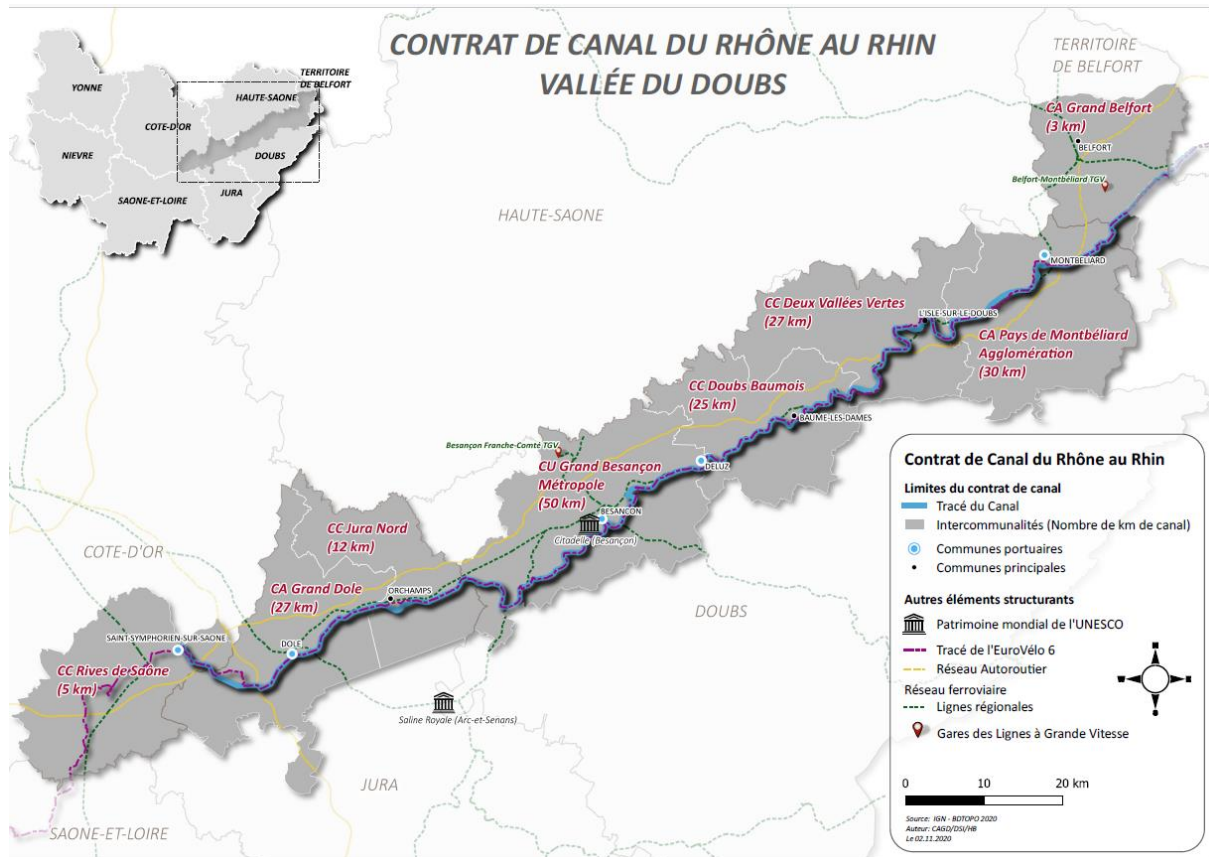
Organisation informelle de gouvernance

En signant le protocole de partenariat, l'organisation informelle de gouvernance de la démarche Contrat de canal du Rhône au Rhin, a été définie de manière partagée comme suit :

- La Communauté d'Agglomération du Grand Dole, désignée comme cheffe de file de la démarche de lancement du Contrat de Canal. Elle a porté l'animation et le suivi de la démarche de lancement auprès des partenaires signataires du protocole via le recrutement d'un chargé de mission. Elle a organisé les réunions d'arbitrages politiques et les réunions techniques. Grand Besançon Métropole a repris ce rôle à compter de 2025 dans le cadre d'une nouvelle convention de partenariat entre les 8 intercommunalités.
- VNF, partenaire technique auprès des collectivités pour l'ensemble de la durée du Contrat de canal a par ailleurs assuré la maîtrise d'ouvrage et le financement de l'étude de diagnostic.
- La Région BFC assure la cohérence de la démarche avec celles des autres Contrats de canaux régionaux et participe à la validation des différentes étapes durant toute la durée d'action du Contrat de canal (phase étude d'opportunités, phase d'exécution et d'évaluation des projets). Elle garantit que les orientations suivies par le Contrat de canal soient en cohérence avec le Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL) de Bourgogne Franche-Comté et le Schéma Régional de l'Itinérance Touristique (SRIT) de Bourgogne Franche-Comté. Elle est également conseil technique auprès des collectivités et institutions.
- Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage potentiels de projets touristiques apportent leurs connaissances historiques, réglementaires et techniques sur leurs périmètres. Elles sont consultées sur toutes les décisions concernant la stratégie de développement touristique à mettre en place sur le CRR.
- Le Comité régional du Tourisme, les Agences de Développement Touristique et les

Départements apportent leur expertise sur l'aménagement et la promotion du territoire.

Le canal dans son environnement géographique



Source : Grand Dole

Caractéristiques de la voie d'eau

Le canal du Rhône au Rhin (CRR) comporte de nombreux ouvrages d'art dont :

- 74 écluses, de l'écluse n°8 des Fontenelles à l'écluse n°75 de Saint-Symphorien majoritairement automatisées à l'aide d'une télécommande ;
- Le pont canal d'Etupes ;
- 2 tunnels : Tarragnoz et Thoraise.

Il comporte également des équipements liés à la plaisance, dont :

- 5 ports pour une capacité totale sur le linéaire de 160 anneaux : Saint-Symphorien, Dole, Deluz, Besançon, Montbéliard ;
- 18 haltes nautiques pour une capacité totale de 125 anneaux ;
- 3 pontons pour une capacité totale de 9 anneaux ;
- 2 quais pour une capacité totale de 6 anneaux ;

- 1 base de location, Nicols à Dole.

La plaisance privée est l'activité la plus développée sur le CRR, les marchés de la location (de bateaux habitables ou non), des bateaux-promenade et de la péniche-hôtel sont existants mais peu développés.

Le canal du Rhône au Rhin est pleinement intégré au réseau de navigation de la Région Bourgogne Franche-Comté, il fait la jonction avec la Saône, tout en étant à proximité directe du canal de Bourgogne, du canal Centre Champagne et Bourgogne...et présente l'itinéraire le plus rapide pour rejoindre la Méditerranée depuis les canaux de l'Est de la France.

Il est facilement accessible en particulier grâce à un important réseau de gares TER dans les communes mouillées.

Mise en tourisme : destination d'itinérance écotouristique exemplaire

Alternant les portions en canaux et en rivière, le canal du Rhône au Rhin possède des atouts qualitatifs indéniables en termes de paysages et d'expérience de « nature ». Sa localisation au cœur d'un contexte rural en fait un support propice au développement du **slow tourisme**.

- L'itinérance par bateau ou à vélo, permise grâce au Canal du Rhône au Rhin et à l'EuroVelo 6, aussi appelée « Véloroutes des Fleuves » qui le borde sur tout le linéaire, crée une continuité avec les pays voisins au-delà des limites formées par les frontières.
- L'EuroVelo 6 qui relie Nantes à Constanta en Roumanie, en traversant 10 pays (France, Suisse, Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Roumanie), est un autre élément structurant de cet espace qui doit permettre l'orientation de la clientèle vers l'intérieur des territoires.

Cet itinéraire cyclable jouit d'une fréquentation en constante augmentation avec des clientèles portées sur « l'expérientiel de nature, la détente, l'originalité et le consommer local ».

Clientèles cibles

La région offre de nombreuses perspectives de découvertes patrimoniales, urbaines et rurales par voie fluviale ou de façon combinée via les nombreux itinéraires cyclables qui sont en connexion avec le canal et la rivière permettant de créer un lien essentiel pour l'accès des **clientèles étrangères, cibles, au fort potentiel de consommation, au territoire régional**.



Néanmoins, la crise sanitaire ayant profondément modifié les comportements touristiques vers un recentrement plus « local » des destinations et des produits de consommation en circuits-courts, l'itinéraire est également vecteur d'attractivité pour **la clientèle locale**.

Atout : la proximité avec les pays voisins

La richesse et qualité des paysages (alternance de falaises, collines, points de vue spectaculaires et vallées) ainsi que la présence de plusieurs points d'intérêt touristique à proximité, en particulier la Citadelle de Besançon et la Saline Royale d'Arc et Senans, classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO, permet d'envisager la **création d'une nouvelle destination européenne pour le tourisme fluviale, facteur d'attractivité et de retombées économiques pour les territoires**.

Aujourd'hui, le canal du Rhône au Rhin s'inscrit dans le bassin de plaisance locative de France et comprend plusieurs équipements pour l'accueil des plaisanciers privés. Pour ces derniers, la connexion avec la Saône et la branche Sud du Rhône au Rhin, offre l'opportunité de longs séjours pour découvrir les territoires voisins.

L'itinéraire le plus rapide pour rejoindre Lyon depuis Strasbourg par exemple, ou plus généralement pour rejoindre la Méditerranée depuis l'Est de l'Alsace, emprunte le canal du Rhône au Rhin. Ce dernier est donc relié aux principales voies d'eau traversant la France.

Il a également l'avantage de se trouver dans la région possédant le réseau navigable le plus important de France, la Bourgogne Franche-Comté, est en effet irriguée par 1 200 km de canaux et rivières.

Chaque année, des touristes allemands, suisses et français empruntent cet itinéraire.



2. VERS LES OBJECTIFS DU CONTRAT DE CANAL

CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET PROJET STRATEGIQUE

La Région Bourgogne Franche-Comté

Le 1^{er} janvier 2016, les Régions Franche-Comté et Bourgogne ont fusionné en une seule entité : la Région Bourgogne Franche-Comté.

En outre, la loi NOTRÉ du 7 août 2015, a attribué à l'échelon régional, la responsabilité unilatérale de la compétence « développement économique ». La compétence tourisme, quant à elle, reste partagée entre la région, le Département, les communes et les EPCI.

Les Régions deviennent cheffes de file pour la définition des objectifs stratégiques d'aménagement, de développement et de promotion touristiques.

Dans cette optique, la Région Bourgogne Franche-Comté s'appuie sur 2 outils, notamment une **convention cadre avec VNF** pour le développement touristique, l'entretien et la modernisation des infrastructures de la voie d'eau et le **Contrat de canal**, qui est la déclinaison de la stratégie de la Région à l'échelle de la voie d'eau et qui tient compte de son histoire et ses spécificités.

Dans ce cadre, le programme de travaux sur les infrastructures conduit par VNF sur le canal du Rhône au Rhin est joint en annexe à ce présent Contrat.

Les SRDTL successifs pour les périodes 2017-2022 et 2023-2027, incarne l'ambition touristique de la Région et pointe en particulier les grands itinéraires de découverte comme autant de leviers puissants pour capter les flux touristiques et induire des retombées économiques.

Le Schéma Régional de l'itinérance touristique (SRIT), qui en découle vise à développer les grandes filières touristiques de la Région, dont le tourisme fluvial et l'itinérance touristique comme filière d'excellence. D'ici 2030, la Région Bourgogne Franche-Comté ambitionne de faire de son territoire, une terre d'excellence en œuvrant pour « une itinérance touristique de sens, de diversité et écoresponsable ».

A cet effet, 5 leviers sont mobilisés en faveur de l'itinérance touristique :

- la priorisation des itinéraires d'intérêt régional autour d'un premier niveau d'excellence ;
- la mobilisation de l'intelligence collective au service de l'itinérance touristique ;
- la structuration d'un réseau d'itinéraires de niveaux : « d'excellence ou d'intérêt régional » ;

- l'innovation autour de l'offre ;
- l'excellence de l'accueil.

L'EuroVélo 6 en lien direct avec le canal du Rhône au Rhin, le canal du Centre et Loire itinérances, fait partie de ces itinéraires d'excellence.

Le dispositif d'aides

Le règlement d'intervention vise à soutenir les projets participant à la mise en œuvre de la stratégie régionale, répondant à un maillage cohérent et à l'échelle des itinéraires, pour notamment :

- créer, moderniser et aménager les itinéraires (pédestres, véloroutes et voies vertes, VTT, nordiques, voies navigables, équestres ;
- soutenir le développement de nouveaux services et activités en réponse aux besoins d'une clientèle itinérante ;
- favoriser la mise en tourisme des itinéraires d'excellence ;
- développer l'observation touristique dans le domaine de l'itinérance.

Voies Navigables de France

Depuis une vingtaine d'années, VNF assiste à l'affirmation d'un second secteur économique porteur pour le fluvial, consécutif au déclin de la navigation marchande sur les canaux dit de « petit gabarit », le tourisme fluvial fait donc aujourd'hui l'objet d'un intérêt particulier de l'Etablissement quant aux enjeux qu'il représente pour le maintien du trafic sur la voie d'eau mais aussi pour les collectivités dans le maintien et le développement de leur économie locale.

C'est dans ce contexte que la Direction Territoriale Rhône Saône de VNF a engagé une étude d'opportunités sur le renforcement et le développement de l'offre touristique fluviale et fluestre du canal du Rhône au Rhin/Doubs navigable en juin 2021, qui s'inscrit parfaitement dans la stratégie de la Région Bourgogne Franche-Comté. Une étude de valorisation touristique sur la section de voie d'eau de la branche sud Alsace étant engagée en amont,

VNF entend renforcer sa logique d'axe dans le développement de l'offre de services ainsi que dans la future démarche marketing en tant que destination touristique globale si cela est pertinent.

Les EPCI partenaires

Conscientes du potentiel développement économique du canal du Rhône au Rhin, les collectivités signataires du protocole de partenariat ont exprimé leur volonté de travailler ensemble, en s'affranchissant des limites administratives, pour développer le tourisme fluvestre autour du canal du Rhône au Rhin/Vallée du Doubs et de l'EuroVelo 6, qui le longe.

Elles partagent la stratégie de valorisation touristique des canaux et voies navigables de la Région Bourgogne Franche-Comté et décident de constituer ensemble un Conseil de canal du Rhône au Rhin, organisation informelle de portage et de pilotage politique du Contrat.

Le Conseil de Canal a présidé 5 réunions durant l'étude, le Comité Technique, s'est quant à lui réuni pour partager les éléments du diagnostic, identifier les ambitions et déterminer les défis à relever pour atteindre les objectifs prioritaires pour la stratégie de

développement. Des ateliers participatifs avec les socioprofessionnels du tourisme ont été organisés à Clerval, Baume-les-Dames et Dole.

Les actions communes des partenaires visent à

Promouvoir le potentiel et les atouts du linéaire

-Décliner la stratégie régionale visant la valorisation touristique des voies navigables ;

-Favoriser l'attractivité de la destination en renforçant et valorisant ensemble le tourisme d'itinérance et fluvestre tout le long du canal du Rhône Rhin et de l'EuroVelo 6 du Territoire de Belfort à la Côte d'Or ;

-Renforcer les équipements et services le long du canal, en travaillant notamment sur les quatre thématiques suivantes : aménagement et équipements, signalétique, communication, animation et évènementiel



3. LE CANAL DU RHONE AU RHIN

LE CANAL HIER ...

Du canal Napoléon au Grand Canal

A l'époque de Louis XIV s'était déjà posée la question de la navigation sur le Doubs mais ce n'est qu'au XVIII^e siècle qu'un projet concret vit le jour. Les premiers coups de pioche ont été donnés dans les départements de Côte d'Or et du Doubs en 1784. Vers 1804, il est d'usage de l'appeler canal Napoléon, les travaux se poursuivent dans la région de Montbéliard entre 1811 et 1828. Mais ce n'est qu'en 1833 que le canal fut mis en service sur toute sa longueur.

A partir de 1882, suite au plan mis en place par Charles de Freycinet, ministre des Travaux Publics de 1877 à 1879, le gabarit du canal est augmenté pour permettre la circulation des péniches de 300 tonnes au lieu de 150 tonnes auparavant. La longueur des écluses est passée de 30,5 m à 38,5 m et le mouillage (la profondeur minimale) porté de 1,6 m à 2,20 m (pour mémoire, aujourd'hui, le mouillage est dimensionné à 1,6 m).

Le canal a été mis à grand gabarit dans sa partie orientale, entre Niffer et Mulhouse, ainsi qu'entre Montbéliard et Étupes, sur une longueur de 4 km. L'idée d'augmenter une nouvelle fois le gabarit du canal a donc émergé dans les années 1960 (projet de Grand Canal) et a suscité de nombreux débats jusqu'à son abandon en 1997 sous l'impulsion de Dominique Voynet, Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement.

Un canal témoin de l'industrialisation

Quelques années plus tard, la zone concernée a pu bénéficier d'un programme de valorisation lancé par l'État pour compenser les pertes liées à l'abandon du projet de Grand Canal. Dès lors, le canal s'est orienté vers la navigation de plaisance et le développement touristique des régions traversées avec de nombreux aménagements dans les années 2000-2010. Si la partie alsacienne transformée au-delà de Mulhouse, qui a toujours été la plus active et a été transformée dans les années 1990, conserve un certain trafic marchandise, la liaison avec la Saône n'a plus qu'un faible tonnage (12 000 tonnes en 2008) et c'est vers la navigation de plaisance que s'oriente l'activité du canal de la Saône au Rhin en passant par la vallée du Doubs.

L'importance du canal dans le développement des villes desservies a été considérable, c'est ainsi que des localités comme Montbéliard sont devenues de grands centres industriels, le canal jouant un véritable rôle économique.



Écluse de la prise d'eau à Dole, 1877

Un canal connecté au Réseau Eurovelo

Les aménagements portuaires destinés au tourisme fluvial se sont multipliés et le trafic s'est développé (le port de Besançon annonce le passage de 550 bateaux en 2009). Des travaux d'aménagement et de sécurisation des écluses sont en cours.

Les berges du canal se sont par ailleurs progressivement aménagées en voie cyclable pour constituer, de la Saône à Bâle, une partie de l'EuroVelo 6. Plus au nord dans sa branche parallèle au grand canal d'Alsace et au Rhin, plus exactement entre Marckolsheim et Strasbourg, son chemin de halage a été revêtu sur toute sa longueur pour accueillir les EuroVelo 5 - Via Francigena (Londres - Rome / Brindisi) et EuroVelo 15 - Véloroute Rhin (Rotterdam - Andermatt).



Bras St Paul à Besançon



Ecluse de Montreux-Vieux Château (début XX^e)

LE CANAL AUJOURD'HUI

Un canal typique

Le canal du Rhône au Rhin bénéficie d'un approvisionnement en eau stable, assuré par le Doubs et ses affluents. Cette ressource garantit un niveau d'eau suffisant pour soutenir une activité touristique, y compris en cas d'extension de la fréquentation. Contrairement à d'autres voies navigables (comme le canal du Centre ou le canal de Bourgogne), ce canal n'a jamais connu de fermeture pour cause de pénurie d'eau, ce qui en fait un axe privilégié pour les opérateurs fluviaux.

Les plantes aquatiques envahissantes sont encore maîtrisées sur ce linéaire et ne sont pas perçues comme un facteur de risque pour la navigation à l'heure actuelle. Quelques spots sont néanmoins observés dans le secteur de Montbéliard qui est le moins navigué.

Quelques problématiques d'envasement dans les écluses sont constatées ainsi que des atterrissements et problématiques d'embâcles au printemps.

Le tirant d'eau pour les péniches hôtels est actuellement garanti, sous réserve d'un bon entretien de l'infrastructure et des ouvrages et des atterrissements.

De manière générale, les navigants s'accordent pour dire que les conditions de navigation sont plus compliquées sur la section nord de la voie d'eau, avec des tirants d'eau moins élevés (bief de Baume-les-Dames), autour de Clerval, ou encore au niveau de Voujaucourt en entrée d'écluse.

Enfin, il est à noter que la proximité du pôle fluvial de Saint-Jean-de-Losne rassure les navigants en cas de problème technique sur les bateaux.

L'accessibilité ouverte sur l'Europe

Le canal du Rhône au Rhin se trouve à proximité de grands axes routiers : il est longé sur 140 km par l'autoroute A36, surnommée la Comtoise, qui relie Belfort et Dole en 1h25 et permet de rejoindre Paris, Lyon et Dijon (respectivement 4 heures, 2h30 et 1h15 de Besançon). L'autoroute A39 traverse le canal à Dole et permet de rejoindre Dijon en 45 minutes, au Nord et Bourg-en-Bresse au Sud en 1h20.

Les routes départementales D673, D683 et D663 longent le canal et permettent respectivement de relier Dole à Besançon, Besançon à L'Isle-sur-le-Doubs et L'Isle-sur-le-Doubs à Montbéliard.

Le canal est également accessible par le train, notamment grâce aux gares TGV de Besançon Franche-Comté et de

Belfort-Montbéliard, qui proposent des trajets directs de 2h15 vers Paris et Lyon. Les correspondances avec les gares TGV sont assurées par le réseau ferroviaire régional, qui permet aussi de se déplacer tout le long du canal via les lignes TER allant de Dole à Belfort.

La Région a aussi l'avantage de disposer d'un aéroport régional situé à Dole-Tavaux et de 3 aérodromes à proximité du canal.

- L'accessibilité permet de construire une offre ouverte sur l'Europe, favorable à l'intermodalité.



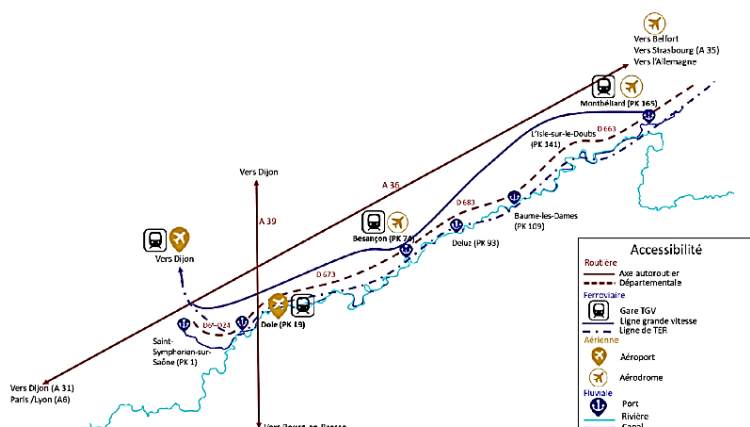
Temps de navigation

VNF estime le temps de navigation à 3 jours et 21 heures (sans arrêt) pour l'itinéraire allant de Saint-Symphorien à Montbéliard (halte la plus proche d'Allenjoie dans le périmètre de l'étude) et à 5 jours et 9 heures pour l'itinéraire total.

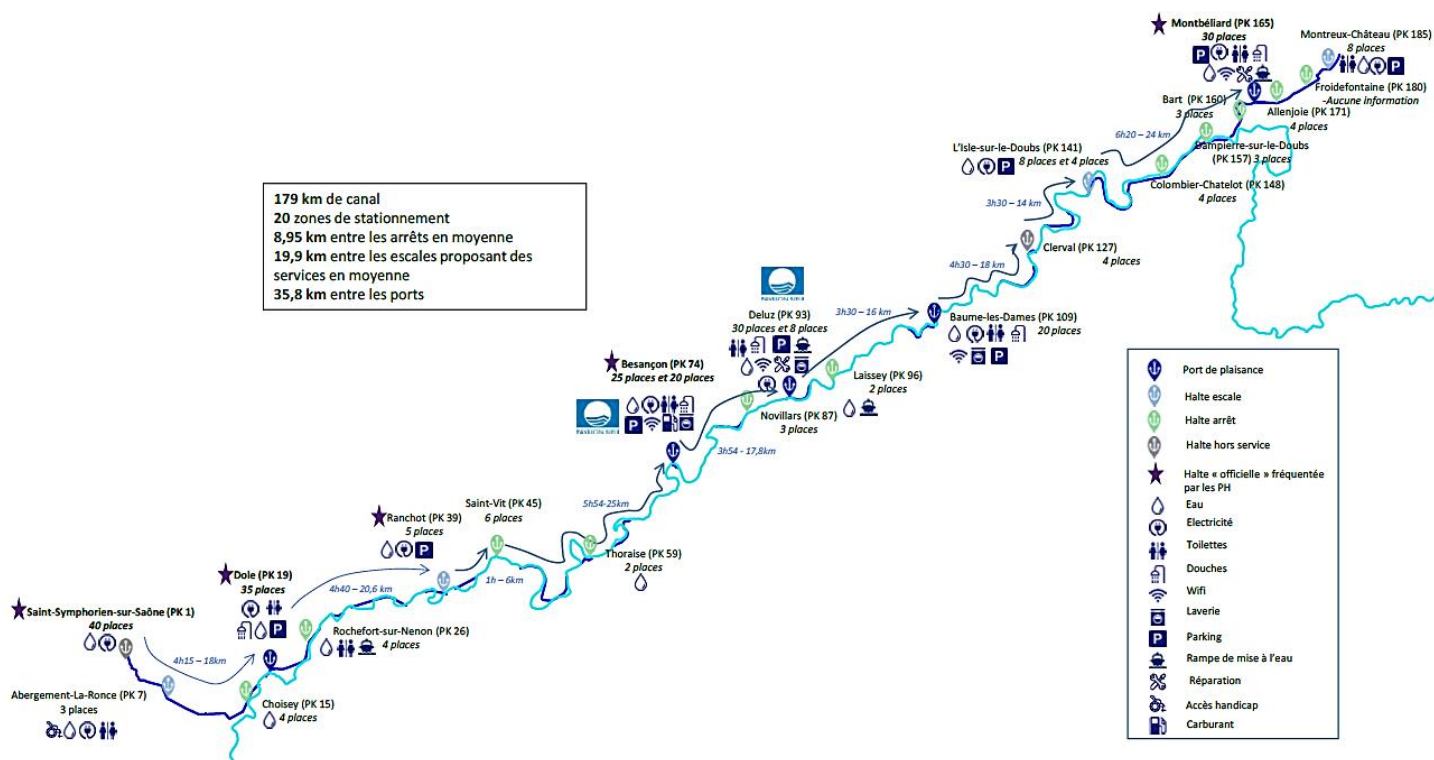
Pour un bateau de plaisance, la vitesse de marche est limitée à 6 km/h en canal.

Les écluses sont fermées à la navigation 5 jours par an : le 1er janvier, le 1er mai, le 1er novembre, le 11 novembre et le 25 décembre.

Figure 1 : Accessibilité routière, ferroviaire, aérienne et fluviale le long du CRR



Réseaux de haltes et ports et équipements le long du CRR



Malgré un réseau de ports et de haltes relativement important sur le plan quantitatif, l'offre est plus hétérogène sur le plan qualitatif, avec un nombre significatif de haltes arrêt ne disposant d'aucun service pour les navigants.

C'est notamment le cas sur la portion nord du canal, entre Baume-les-Dames et avant Montbéliard. On note également l'absence de ports structurés disposant d'une présence de personnel à l'année.

Ainsi, il est possible pour les navigants de s'amarrer en moyenne tous les 9 km sur le linéaire, mais ces derniers ne peuvent atteindre un port de plaisance avec tous les équipements et services associés que tous les 35,8 km en moyenne.

L'enquête de fréquentation réalisée auprès des visiteurs de la vallée du Doubs et du canal du Rhône au Rhin à l'été 2021, a permis de mettre en évidence un manque de services le long du linéaire.

Les visiteurs soulignent en particulier le manque ou l'absence de :

- pompes à essence et à gasoil selon les tronçons ;
- récupérateurs de toilette ;
- dépôts de pain dans les capitaineries ;
- homogénéité des prix des ports ;

- signalisation sur le canal.

Ouvrage d'art

-74 écluses, en bon état mais vieillissantes, les systèmes d'automatisation sont à changer.

-de nombreux ponts et passerelles jalonnent le linéaire, comme le pont-canal à Etupes et les ponts-levis de Courcelles-lès-Montbéliard et Voujeaucourt.

-les maisons éclésières, qui servaient autrefois à loger l'éclusier et sa famille, ponctuent le canal du Rhône au Rhin. Grâce à leur fort potentiel touristique, ces habitations font régulièrement l'objet de campagnes de valorisation, 8 d'entre elles bordent le canal du Rhône au Rhin. Mais actuellement, aucune maison éclésièr le long du canal du Rhône au Rhin n'est utilisée pour des activités économiques. Certaines sont louées à des tiers. De manière générale, toutes les maisons éclésières inoccupées sont dans un état dégradé.

-des tunnels fluviaux sont présents sur la portion Sud du canal (tunnel de Thoraise et tunnel de la Citadelle à Tarragnoz). Le premier, aussi appelé Percée de Thoraise, a été construit en même temps que le canal et mesure 185 mètres de long.



4. DIAGNOSTIC ET AXES D'AMÉLIORATION

BESOINS ET ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

La garantie d'un niveau de service de qualité

L'harmonisation et la garantie d'un niveau de services à la fois sur l'eau (équipements d'amarrage, services eau et électricité, information sur la navigation, points de mise à l'eau, etc...) et autour de l'eau (signalisation touristique et de services, services de base eau et toilettes, bornes de recharges électriques, consignes, casiers, etc...) seront fondamentales pour promouvoir l'itinérance.

Les flux et la fréquentation sur la voie d'eau doivent être rééquilibrés.

Le développement de l'offre

- des péniches hôtels doit être encouragé, mais également l'amélioration de l'offre d'équipements et d'activités de bateau promenade sur le nord du linéaire pour favoriser une découverte plus « nature ». Des services complémentaires à l'existant doivent se multiplier, en particulier de Besançon à Montbéliard, pour couvrir des besoins localisés. Les hébergements et la restauration à proximité de l'EuroVélo 6 et de la voie d'eau (accroissement et diversification) seront favorisés par la valorisation du domaine public fluvial.

La création

- de nouveaux produits de navigation complémentaires à l'existant (événementiel sur l'eau, bateaux promenade avec offre nature, aller simples en bateaux de location habitables, etc...) et d'offres touristiques packagées, avec le vélo et le bateau sera encouragée grâce à une meilleure interface tourisme fluvial/tourisme à terre avec le raisonnement de « portes d'entrée » et des sites équipés sur l'eau et à terre, permettant de rayonner sur l'ensemble du territoire.



L'amélioration de la signalisation

et du guidage des visiteurs sur le territoire apparaît essentielle. Le travail de visibilité et de reconnaissance du territoire par les visiteurs, doit venir appuyer la démarche. Les haltes fluviales doivent monter en qualité du service.

L'incitation à la découverte d'un territoire

Les activités doivent fixer les gens sur le territoire en renforçant la fonction de destination de la vallée. La voie d'eau doit permettre de transformer en un outil de découverte les grandes villes et les villages clés. Des ouvertures et fenêtres vers la voie d'eau doivent se développer. Pour cela, les politiques publiques (culturelles, sportives, ...) conduites localement doivent converger pour participer à la réappropriation et à l'animation de la voie d'eau et de ses berges. Les habitants jouant ensuite le rôle d'ambassadeurs de la destination.

Une mise en réseau des acteurs

La professionnalisation des opérateurs touristiques vis-à-vis de l'itinérance et du fluvestre doit être favorisée pour avoir le sentiment d'appartenance à un « réseau ». Un maillage fin d'activités, des découvertes et d'expériences sur et autour de l'eau doit être construit.



AFOM : OFFRE ET ORGANISATION TOURISTIQUE

ATOUTS

- Une voie d'eau propice au tourisme d'itinérance, notamment grâce à la proximité de l'EuroVélo6 sur presque tout le linéaire : la « colonne vertébrale » du tourisme d'itinérance sur le linéaire (moyenne de 593 cyclistes par jour à Montbéliard)
- Un bon maillage de gare TER et gares TGV le long de la voie d'eau et de l'EV6
- Des opérateurs privés actifs sur et autour du canal du Rhône au Rhin - Doubs navigable principalement dans les grandes villes (loueur de bateaux habitables à Dole, bateaux promenades à Besançon et Dole, restaurateurs, etc.) et dans certains villages
- Accueil touristique proche de la voie d'eau au sein des OT, des BIT et des ports le long du linéaire
- Une diversité de thématiques touristiques le long du linéaire grâce à un territoire qui allie villes moyennes et zones rurales avec des espaces naturels et paysagers remarquables (tourisme de nature, patrimoine industriel, tourisme culturel, gastronomie, loisirs nautiques etc.)
- Le canal traverse des villes à forte identité qui bénéficient indépendamment de la voie d'eau d'une forte attractivité touristique (Besançon et Dole notamment) et qui attirent ainsi de nombreux visiteurs sur le territoire et à proximité de la voie d'eau
- La voie d'eau apporte un attrait aux paysages, à la fois dans les grandes villes et dans les petits villages
- Potentiel touristique à proximité du Rhin (Strasbourg au nord et la Suisse au sud)

FAIBLESSES

OPPORTUNITÉS

- Forte concentration de l'offre touristique dans les grands pôles urbains (Dole, Besançon, Montbéliard) avec une dynamique touristique moins importante dans les zones plus rurales
- Peu d'hébergements et d'offres de restauration le long du linéaire voire pas sur certaines portions (absence d'hôtels entre Dole et Besançon, offre de restauration limitée entre Besançon et Montbéliard)
- Une absence de dynamique touristique fluvestre à l'échelle du linéaire (pas d'effet « réseau »), surtout pour la mise en marché et la promotion
- Un manque de services pour les cyclotouristes qui empruntent l'Eurovélo6 (manque de services de base, peu d'équipements et d'infrastructures labellisés Accueil Vélo)
- Un manque de visibilité et de mise en réseau des sites d'intérêt le long du canal, et un accès difficile à la voie d'eau
- Une absence de signalétique touristique et de services pour faire lien entre le canal/Eurovélo6 et les centre-bourgs des communes mouillées
- Peu d'événements organisés en lien avec la voie d'eau
- Manque de valorisation des espaces autour des écluses (dont maisons éclésières) et d'intégration dans un schéma de valorisation du patrimoine fluvial et bâti/foncier environnant
- Une faiblesse d'offre touristique packagée pour les séjours en itinérance
- Un linéaire principalement perçu comme un axe de passage pour rallier les grandes villes (voitures, vélos, campings cars)
- Offre touristique plutôt « standard » (absence d'offre différenciante) et un positionnement d'itinérance qui n'est pas affirmé et encore moins lisible

- Proximité de villes dynamiques et fréquentées touristiquement qui peuvent rayonner sur les villes plus rurales (« portes d'entrées » vers le canal)
- Eurovélo6 ciblé comme itinéraire d'excellence par la Région Bourgogne-Franche-Comté
- Adaptation et intégration au sein de nouveaux marchés (recherche d'authenticité, de sens, slow-tourisme, ressourcement, cyclotourisme) → Le tourisme fluvestre est en phase avec les attentes du tourisme moderne
- Projet (AMI) porté par VNF sur le développement d'une offre touristique multi-étapes pour les usagers de l'EuroVélo6 avec la mise en place de sites étapes le long du CRR (bâtiments, terrains, plans d'eau)
- Des labels à mobiliser pour accroître la visibilité et la qualité de l'offre touristique
- Des clientèles en attente de développement de nouvelles offres
- Une prise de conscience des acteurs locaux de la nécessité d'une mise en réseau des acteurs et de l'offre touristique
- Fort développement des courts séjours, notamment liés à des activités de tourisme (randonnée vélo, location de bateaux habitables avec augmentation des pré et post séjours)

- Un niveau de concurrence de plus en plus élevé entre les destinations touristiques et fluvestres et les marques territoriales
- Part accrue des techniques de marketing de conquête dans la mise en marché, l'animation des canaux (image, identification, de l'offre)
- Prise en compte des spécificités du tourisme fluvestre : une remise à niveau (offre) et une mise en marché et en tourisme (demande) qui doivent être menés de manière concomitante pour valoriser les investissements
- Une certaine instabilité des implantations des professionnels à la recherche de potentiels ou de dynamisme touristique
- Des professionnels et des navigants sensibilisés aux problèmes de navigation (étiages et crues, fermeture de certains axes en saison, plantes aquatiques envahissantes, etc.) qui peuvent les détourner de certaines voies d'eau lors du choix des axes de navigation
- La barrière de la langue est un frein pour l'accueil des clientèles en itinérance
- Des clientèles en attente d'un bon niveau de service
- La performance économique d'un programme de mise en réseau des moyens humains et financiers repose sur la pérennité et la durée du projet

MENACES

AFOM : NAVIGATION

ATOUTS

- Caractère naturel et « sauvage » de la rivière Doubs, et diversité des paysages (vallée encaissée, plaines, zones urbaines...) très appréciés des navigants (notamment des péniches hôtels) mais aussi des riverains et des visiteurs
- L'alternance entre partie canalisée et partie naturelle qui est un atout majeur pour la navigation et une réponse aux attentes des nouvelles clientèles à la recherche d'authenticité et d'espaces naturels, sans occulter la présence du canal au cœur des villes
- Existence de 6 ports et de haltes nautiques sur le linéaire bien que répartis de manière hétérogène
- Une offre spécifique existe pour cette rivière (bateaux en location, bateaux électriques, bateaux promenades), mais concentrée dans le tissu urbain et sur la partie aval
- La proximité d'un produit touristique d'itinérance majeur capable de générer une bonne attractivité à cette voie d'eau : l'EV6
- Un canal alimenté directement par la rivière Doubs, présentant donc une gestion hydraulique fiabilisée a contrario d'autres canaux bourguignons
- Représente une liaison privilégiée pour faire la connexion entre le Rhin, la Saône et le Rhône
- Un axe au cœur d'un réseau dense au niveau national mais aussi international avec la possibilité de rejoindre les Pays Bas, la Suisse, l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg
- Un bon état technique des écluses et un accompagnement des navigants (éclusiers itinérants)
- Une gestion hydraulique fiabilisée avec peu de risques de fermeture en période d'étiage : facteur différenciant par rapport à d'autres canaux
- La problématique des plantes aquatiques envahissantes dans les milieux naturels est moins prégnante que sur un canal artificiel

FAIBLESSES

OPPORTUNITÉS

- Une offre de services et d'équipements très inégale avec quelques ports bien équipés (Besançon, Deluz, Dole, Montbéliard et potentiellement St Symphorien remis en exploitation) et de nombreuses petites haltes qui ne disposent pas de tous les services (eau, électricité, wifi, sanitaires...)
- Une très faible fréquentation fluviale côté Montbéliard (environ 500 passages à l'écluse de comptage) qui génère des interrogations de la part des professionnels
- Une concentration des opérateurs touristiques fluviaux à Dole et Besançon (bateaux promenades avec parcours urbains, loueurs de bateaux)
- Les clientèles des bateaux de location qui privilégient la destination Saône depuis Dole au détriment du réseau est
- Très peu d'activités autorisées sur la voie d'eau en dehors de la navigation (RPG et RPP contraignants qui n'ont pas toujours su s'adapter aux évolutions du tourisme)
- Des difficultés de navigation pour les non-initiés avec certains débits de la rivière pour les passages rivière ↔ canal
- Un problème de tirant d'eau sur certains tronçons liés aux atterrissements
- Une absence de zones d'hivernage, de maintenance et de mise à sec des bateaux sur le linéaire, surtout sur le côté Rhin, trop éloigné de Saint-Jean-de-Lozne
- Une dynamique touristique et économique aujourd'hui très peu portée par la navigation (majorité de plaisance privée qui génère peu de retombées)
- Un manque de concertation et de gestion d'un réseau d'amarage pour les péniches hôtels à la recherche d'une sécurité d'amarage pour fiabiliser leur prestation
- Une offre fluviale sous développée (notamment pour circuit simple en location et PH) -
- Une offre de loisirs nautiques restreinte

20

- Des surfaces en eau disponibles sur le canal et à proximité du canal pour développer des produits supplémentaires et favoriser l'implantation d'autres activités / opérateurs
- Des espaces en bordure de la voie d'eau disponibles à valoriser et/ou équiper ou à mettre en exploitation (port de Saint-Symphorien, halte de Saint-Vit)
- Des projets en lien direct avec la voie d'eau en cours : augmentation des places stationnement au port de Dole, étude en cours sur la réhabilitation de la halte de Clerval, création d'une marque de positionnement à SJDL, réhabilitation du site de la maison éclésièr à Orchamps, etc.
- Une augmentation significative de la clientèle française pour la location de bateaux habitables (essai à transformer les prochaines années)
- Assouplissement des RPP pour varier les activités sur l'eau dans une optique de développement touristique (canotage) tout en préservant la sécurité des biens et des personnes
- La proximité avec le pôle fluvial de Saint-Jean-de-Lozne, véritable nœud de navigation et centre technique reconnu internationalement
- La possibilité d'intégrer un réseau transfrontalier par la proximité et l'accessibilité du Rhin
- La mise en place d'une dynamique et d'un niveau de service amélioré permettra une réponse positive de nouveaux opérateurs (péniche hôtels)
- Un développement de l'offre d'un opérateur de niveau international (CroisEurope) est une opportunité pour les prochaines années et le support de la mise en place de politiques partenariales et de projets publics-privés
- Le caractère naturel de cette voie d'eau est un atout pour le développement d'activités « nature » (pêche) avec les retombées induites

- Forte concurrence et attractivité des canaux et rivières de part et d'autre du CRR
- Une relative mauvaise image du CRR chez une part des navigants en comparaison de voies d'eau étrangères (sentiment de manque de vie et de modernité, manque de places et de services, infrastructures vieillissantes, crues en haute saison)
- Vieillesse de la population navigante et baisse de la mobilité des bateaux de plaisance privée
- Effets des changements climatiques de plus en plus fréquents et intenses à anticiper (épisodes de crues et étiage)
- Proximité de deux canaux en souffrance liés à l'envasement (Canal de Bourgogne et canal du Centre par exemple) pénalisant pour la fréquentation du bassin de navigation élargi
- Problématique de plantes aquatiques envahissantes principalement concentrées au niveau de Montbéliard mais des canaux voisins fortement concernés
- Manque de communication (soutien de la destination) et d'information (soutien à l'initiative privée) pour les professionnels qui souhaitent développer ou créer de nouvelles activités

MENACES

5. POSITIONNEMENT MARKETING

LA PROMESSE

Ce projet a été débattu et nourri dans le cadre d'une réflexion collective du conseil de canal durant l'étude menée par VNF et animée par le cabinet BRL Ingénierie. Les partenaires s'accordent à dire que

Les clientèles existantes à vélo sont à conforter et de nouvelles clientèles fluviales sont à conquérir

Les nouveaux découvreurs de cette voie d'eau sont curieux, autonomes, ne rechignent pas devant l'effort pour la découvrir, ils sont sensibles aux questions environnementales, veulent consommer local, et se laissent surprendre.

Parcourir la voie d'eau et la vallée permet de sortir des sentiers battus, la voie d'eau se conseille « de bouche à oreille », la tranquillité doit être préservée.



« L'historique de Dole, les villages fleurs, le port, la nature, ici tout est harmonieux. »

« La qualité de l'environnement, rien de disgracieux, ne vient gâcher la cohérence, ni au bord de l'eau, ni dans les villes. »

« Les relations sont faciles avec tout le monde, les gens ne sont pas stressés, ils disent bonjour, on discute. »

« Sur le canal de Bourgogne, c'est un concentré d'écluses. Ici, c'est juste ce qu'il faut pour pimenter le parcours et ne pas être toujours en train d'attendre aux écluses. »

« Le canal du Midi est artificiel, construit. Ici le canal se confond avec la rivière. Cela fait plus rivière que canal. Le canal est naturel, inscrit dans la vallée. »

Les caractéristiques de la promesse

Le positionnement marketing revendique la promesse d'une destination assumée, où l'on pratique une itinérance dynamique entre voie d'eau et territoires, avec :

- la perception d'un itinéraire donnant une ouverture vers l'Europe ;
- une singularité dans sa découverte quelle que soit la durée de la halte ;
- une voie qui assume un caractère rythmé entre sections apprivoisées et sauvages, calmes et effervescentes ;
- l'expérience du slow tourisme ayant fait de la mixité des modes doux sa marque de fabrique ;
- une liaison étroite entre la voie d'eau, les villages et les villes qui la bordent ;
- une destination résiliente et sobre.

Enquête terrain

« C'est très très très vert, plus vert qu'en Bretagne, c'est un terrain de golf, plus vert, on ne peut pas. »

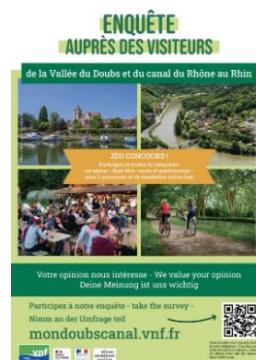
« La Saône est verdoyante, mais ce n'est pas pareil. Ici, c'est plus nature, plus varié. Ce n'est pas plat. Et il y a des petits villages. »

« La nature est encore authentique, sauvage. Malgré l'installation de l'homme, on a préservé la nature. »

« Très nature, verdoyant, entretenu, tout en ayant des herbes folles au bord de l'eau, ce n'est pas sophistiqué, même en pleine ville. »

« A vélo, comme en Dordogne, ce n'est ni trop plat, ni trop escarpé. Un peu de dénivelé, mais pas trop non plus. »

« Pas d'immenses bateaux, mais des pêcheurs, des gens qui habitent à côté. La Véloroute est aérée, on perçoit un respect de l'environnement : la rivière est propre, la campagne travaillée, propre, bien cultivée, elle n'est pas à l'abandon. »



LE POSTULAT D'UNE DESTINATION

Le positionnement s'articule autour d'un **cœur**, d'une **distinction**, d'une **assise**

Au cœur : le voyage sous forme d'aventure

Le **voyage**, le déplacement lui-même devient la destination.

L'important ici, pour le visiteur est de rentrer chez lui en se disant qu'il a « voyagé », découvert, expérimenté. Le territoire qu'il a rencontré est inattendu, surprenant, l'a amené ailleurs, même s'il n'est pas très loin de chez lui et de son quotidien.

Le territoire est tout entier axé autour de la voie d'eau, alors que celle-ci n'apparaît pas forcément clairement à tous les visiteurs. On peut se promener au fil de l'eau, ou choisir de s'arrêter pour découvrir des activités de découverte sur l'eau. Depuis la voie d'eau, on accède aux randonnées toutes proches, ainsi qu'à l'Eurovelo 6 ou aux autres boucles cyclables.

En support, les villes traversées par le Doubs

Elles servent d'appui, de porte d'entrées privilégiées pour les visiteurs, qui peuvent ensuite découvrir, au fil de l'eau ou à vélo la région. Un parcours linéaire, du Nord-Est (Belfort) vers le Sud-Ouest (Dole) et inversement, qui allie patrimoine, activités de nature et gastronomie peut être créé.

- Pour installer cette offre, les collectivités doivent travailler ensemble à la création d'offres harmonisées communes, pour des **séjours itinérants**.
- Les villages sur le parcours deviennent acteurs de ce changement, en offrant des **équipements** et services complémentaires de ceux des villes, plus axés sur la nature et les activités de plein air, notamment nautiques. Ils sont **sites relais**.
- Les activités proposées pourraient être du canoë-kayak, de la plaisance, des aires familiales de jeux nautiques, mais aussi des bornes de location de vélo réparties régulièrement sur le territoire, le long de l'EuroVelo 6, en fonction des haltes fluviales, pour la connexion.
- Ces **activités** sont doublées d'une offre en hôtellerie et restauration qui invite les visiteurs à rester et à revenir. Elles sont variées et permettent à tous les visiteurs, qu'ils soient plaisanciers, cyclistes, amoureux de la nature, à trouver l'activité qui leur convient.

Les atouts et potentiels à exploiter

Les visiteurs parlent d'une immersion dans la nature, dans une campagne entretenue avec une impression de vie vraie, un relief ni trop escarpé ni trop plat justement équilibré qui procure des sensations. Le voyage permet de rencontrer un territoire inattendu, surprenant, même en étant près de chez soi, en sortant des sentiers battus.

Les atouts et potentiels à exploiter :

- les accès multimodaux à la voie d'eau (trains, avion, autoroute, véloroute) favorisent l'interconnexion comme atout de la destination ;
- les grandes villes apparaissent comme le point d'entrée et les territoires ruraux permettent un maillage de pôles intermédiaires ouvrant à la découverte locale ;
- la présence de la rivière et des reliefs du Jura sont vecteurs de développement des activités nautiques et sportives.



Les activités au service d'une aventure dynamique et d'exploitation de la voie d'eau autrement

Des activités de plein air, nautiques, réparties régulièrement sur la voie d'eau, ponctuent le parcours et sont autant de haltes invitant à rester une journée, une nuit, prendre un peu plus de temps. Elles n'arrêtent pas le voyage, elles le rallongent.

Les logements hors des villes prennent l'aspect de l'itinérance : péniches-hôtels, bateaux réaménagés, cabanes dans les bois, logements sur l'eau, etc. L'itinérance, facilitée par l'interconnexion, prend l'aspect d'une mini-aventure.



Une distinction : la culture comme symbole de l'ouverture européenne

Le Doubs permet une connexion facile avec l'Europe : le Rhin d'un côté, la Saône et le Rhône de l'autre. Cet « axe européen », pour être visible, doit se matérialiser dans ce qui fait un « espace intellectuel commun » : la Culture.

L'importance accordée à la musique sur le territoire est bien perceptible dans les propositions culturelles sur le territoire.

Chacune des villes fait à l'heure actuelle la promotion de ses propres événements, sans qu'il y ait une volonté de transversalité territoriale. Aussi, les espaces entre ces villes (à l'exception de Fraisans) sont peu ou pas dotés en offre culturelle.

Le maillage du territoire

Le territoire dispose déjà d'un maillage culturel dans ses villes comme par exemple, les Eurockéennes de Belfort, mais également le festival du film Entrevues. Montbéliard organise chaque année les « Lumières de Noël » de renommée internationale, le Festival des Mômes, dédié aux enfants, mais également un festival de musique blues : Mon baby Blues, avec notamment des concerts sur l'eau. Besançon est dotée du Festival international de musique classique, de nombreux autres festivals dont les mardis des rives en été et d'une Cité des arts au bord du Doubs très dynamique. Le festival de musique reggae No Logo, aux Forges de Fraisans est également réputé, Dole attire des milliers de personnes pour le festival international de Cirques et Fanfares, etc...

Le parti peut être pris d'imaginer une programmation culturelle annuelle partagée, qui s'appuie sur les forces de chaque ville, donnant un rôle aux villages le long de la voie d'eau et qui fait la part belle aux échanges culturels européens.

Le passé industriel du territoire pourrait également servir d'axe de développement, afin d'impliquer les populations locales dans la création de ces nouvelles propositions culturelles.

Des ponts entre les différents arts, en créant un maillage sur l'ensemble du territoire, sont envisageables

Les atouts et potentiels à exploiter

Il s'agit d'incarner la dimension européenne de la destination en capitalisant sur la culture qui lui confère vitalité et renouveau et qui permet un trait d'union géographique et culturel, en s'appuyant sur :

- une offre culturelle dense typée musique qui n'exclut pas d'autres formes d'art ;
- un passé industriel avec des friches réaménagées (La Rodia à Besançon, les Forges de Fraisans) ;
 - des initiatives culturelles locales ;
 - des associations locales et des tiers-lieux ;
 - des cartes blanches et de l'art éphémère ;
- des partenariats avec le Fonds Régional de l'Art Contemporain, des parcours artistiques au fil de l'eau, des festivals musicaux teintés d'échanges européens ;
- des initiatives locales, dans la ruralité, entre les villes, promues afin de créer un réel parcours culturel, des lieux de respiration dans la nature des expositions à suivre sur plusieurs sites le long de la rivière, des siestes musicales dans le bois...





Une assise : être résolument éco responsable

Le collectif s'accorde à dire que cette thématique ne peut pas être envisagée en tant que telle, mais doit être transversales des actions du Contrat de canal.

Soutien à l'innovation humaine et l'économie circulaire

Sur un territoire très préservé, l'offre touristique est presque entièrement à construire, il est envisageable de prendre le parti de créer une offre entièrement axée sur la [responsabilité environnementale et sociale](#).

On peut imaginer une voie d'eau entièrement équipée de services respectueux de l'environnement, des haltes pour les cyclistes et les plaisanciers équipées de toilettes solaires, sèches, des hôtels et gîtes ayant déjà fait leur conversion vers les énergies renouvelables et la basse consommation, des [aires de découvertes de la nature](#) qui ne se contentent pas de montrer, mais également de faire participer les visiteurs à la protection de leur environnement, ou à la découverte des productions locales.

La promotion de fermes éducatives, d'initiatives locales en termes de recyclerie de vélos et de logements touristiques peut être envisagée. Le tissu social peut s'impliquer dans l'accueil des visiteurs, en effet, les associations connaissent parfaitement leur territoire et sont à même de le faire découvrir.

Les atouts du territoire comme le site classé Natura 2000 dans la basse vallée du Doubs ou la forêt de Chaux offrent un cadre très préservé, idéal pour développer une offre résolument éco-responsable, au calme, respectueuse d'un environnement partout ailleurs très menacé.

Intermodalité douce

De même, la continuité entre les villes et les campagnes, appuyée sur l'emploi de moyens de transport doux, tels que le train, le bateau et le vélo, permettra de diversifier l'offre, entre patrimoine et nature.

Des aires de location de vélo électriques, avec station de dépôt/retrait de batteries intelligemment réparties sur le parcours les villes. Ils y trouveront en toute confiance non seulement des batteries chargées et disponibles, mais également des services de restauration, d'hôtellerie et sanitaires répartis pour assurer un très bon niveau de confort, le tout dans le respect de l'environnement.

Les atouts et potentiels à exploiter

-la voie d'eau constitue un environnement naturel riche qu'il convient de préserver (présence de zone Natura 2000, de ZNIEFF, d'espèces protégées...) et de valoriser par une approche pédagogique par exemple, voir FA 2.3.2 du plan d'actions ;

-la clientèle cible est sensibilisée aux questions environnementales et de plus en plus en recherche de destination écoresponsable ;

-le tissu d'associations locales est un atout sur lequel s'appuyer et qu'il est nécessaire de mettre en réseau ;

La destination est résolument écoresponsable en faisant du zéro carbone son fer de lance tant dans les équipements que dans sa manière d'agir



5. AXES STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT ET DECLINAISON OPERATIONNELLE

La stratégie opérationnelle retenue pour le canal du Rhône au Rhin s'articule autour de 3 grands défis, étroitement liés pour conduire au projet de territoire souhaité :

Défi 1 : Affirmer notre ambition : l'itinérance sous toutes ses formes

Avec la voie d'eau (rivière canalisée), l'EuroVelo 6 et un réseau de gares TGV et TER bien réparti localement, le territoire du canal du Rhône au Rhin ambitionne de devenir une destination d'itinérance sous des formes variées, misant sur l'intermodalité douce et le développement des interconnexions.

Maillage cohérent

Ce défi propose également un maillage cohérent de sites portes d'entrée (Montbéliard, Besançon et Dole) et relais (8 sites : Montreux Château, l'Isle sur le Doubs, Clerval, Baume les Dames, Deluz, Osselle, Orchamps, St Symphorien sur Saône) pour jalonner le parcours des visiteurs en itinérance et rendre ainsi le territoire plus lisible pour tous, ce qui fait défaut aujourd'hui. Il s'agit de faciliter la découverte de tout le territoire, de donner envie au découvreur d'aller plus loin et de rayonner sur l'ensemble du linéaire et des sites connectés.

Sécurité et fiabilité des pratiques

Ce défi vise à permettre de répondre à la demande de toutes les clientèles en itinérance en matière d'accueil au sens large et de bénéficier d'une montée en gamme des labels **Accueil Vélo**, d'hébergements adaptés à la pratique ou insolites, de **services et d'équipements mutualisés**, de créer des infrastructures de plaisance, pour fiabiliser et sécuriser les pratiques.

Mixité des modes de déplacement

La randonnée équestre, l'itinérance en canoë-kayak, la pêche, des offres packagées mixant les **formes d'itinérance** doivent être développées. La destination fluviale doit monter en gamme pour accueillir les péniches hôtels, des bases de location de bateaux habitables, voire électriques.

DÉFI n°1 AFFIRMER NOTRE AMBITION : « L'ITINERANCE SOUS TOUTES SES FORMES »

- | | |
|---|---|
| 1.1 Assurer un maillage des sites étapes cohérent et lisible le long de la voie d'eau avec un accueil de qualité | <ul style="list-style-type: none"> 1 1. Mettre en valeur et équiper les sites portes d'entrée et sites relais 1 2. Mettre en place une signalétique touristique et de services homogène à l'échelle de la voie d'eau 3 3. Inciter les acteurs du tourisme à atteindre une excellence d'accueil |
| 1.2 Renforcer l'EV6 comme une colonne vertébrale de la destination | <ul style="list-style-type: none"> 1 1. Équiper l'EV6 pour une meilleure expérience de pratique 1 2. Soutenir l'installation de nouveaux hébergements à proximité de l'EV6 |
| 1.3 Faire du CRR une destination de navigation fluviale fiable et qui monte en gamme | <ul style="list-style-type: none"> 1 1. Améliorer le niveau des services apportés aux plaisanciers sur l'itinéraire 1 2. Développer et fiabiliser l'accueil des péniches hôtels sur tout ou partie du linéaire 2 3. Renforcer le marché de la location de bateaux habitables sur le CRR |
| 1.4 Favoriser la mixité des modes de déplacement et développer les autres formes d'itinérance douce | <ul style="list-style-type: none"> 1 1. Développer et soutenir d'autres formes d'itinérance pour cheminer le long de la voie d'eau |



Défi 2 : Développer l'attractivité et la compétitivité de la destination

Capitaliser les atouts

Ce défi vise à capitaliser sur les **atouts** du territoire (patrimoines naturel, culturel, historique, savoir-faire...) et à affirmer ses avantages concurrentiels. En ce sens, il s'attache à décliner le positionnement pour enrichir les offres actuelles et en faire émerger de nouvelles répondant à la promesse d'une expérience de découverte variée, singulière et immersive. Il propose d'amplifier l'attractivité du territoire tant vers les visiteurs que les habitants en renforçant **l'animation, la valorisation des savoir-faire locaux, l'interprétation des milieux naturels et patrimoniaux.**

Offre multi expérientielle

Ce défi vise à proposer une **offre culturelle et festive** à dimension **européenne** le long de la voie d'eau, grâce à des festivals itinérants, du land art, des événements type Slow Up.

L'offre de « **loisirs actifs** » multi-activités doit permettre au touriste une expérience immersive, en s'appuyant sur des activités nautiques (canoë, paddle, ski nautique) mais aussi des sports de nature (tyrolienne, escalade, accrobranche).

Les **savoir-faire locaux** doivent être valorisés, les patrimoines de la voie d'eau et de ses abords, notamment l'infrastructure fluviale mais aussi l'écosystème (parcours pédagogique) doivent permettre des ouvertures sur la rivière.

DÉFI n°2

DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE ET LA COMPETITIVITE DE LA DESTINATION CRR

2.1 Proposer une offre culturelle et festive à dimension européenne le long de la voie d'eau

- 3 1. Vers une programmation culturelle annuelle à rayonnement européen pour mettre en valeur la voie d'eau
- 2 2. Création d'un événement itinérant flottant le long de la voie d'eau type « scène multi-usages »
- 2 3. Animer annuellement la voie d'eau en organisant des événements et actions ponctuels visibles

2.2 Développer une offre de « loisirs actifs » multi-activités pour une expérience immersive

- 1 1. Développer et renforcer une offre complémentaire de loisirs sur l'eau
- 2 2. Développer et mettre en réseau une offre de loisirs à proximité de la voie d'eau
- 3 3. Construire des produits packagés proposant un court-séjour « sport&nature » et mixant les formes d'itinérance

2.3 Valoriser les patrimoines de la voie d'eau et de ses abords

- 2 1. Mettre en valeur les infrastructures fluviales le long du canal en lien avec la branche est
- 2 2. Construire une offre de découverte écologique de la voie d'eau et de ses abords
- 3 3. Valoriser le patrimoine industriel et historique présent aux abords de la voie d'eau

2.4 Valoriser les savoir-faire locaux

- 1 1. Créer une offre de restauration en circuit-court mettant en avant les spécialités locales
- 3 2. Développer les visites d'exploitation agricoles, d'ateliers d'artisanat d'art ou autre,... mettant en avant les savoir-faire locaux
- 3 3. Favoriser les partenariats avec les associations locales dans l'objectif de créer une économie circulaire



Défi 3 : Construire et animer la notoriété de la destination CRR

Ce défi ambitionne de révéler l'identité et de la partager avec les acteurs de la destination à travers une stratégie de communication ambitieuse. Elle vise à augmenter la présence de la destination en France et en Europe, à accroître et dynamiser la consommation touristique le long de la voie d'eau. Pour y parvenir, il propose la mise en place d'une gouvernance dynamique, inclusive et pérenne pour piloter et suivre le contrat de canal, en lien étroit avec le réseau de partenaires.

L'identité de la destination

L'identité de la destination doit se construire et être déployer à travers un plan de communication en concertation avec les acteurs de la destination. Un nom de destination doit être trouvé, le discours doit être commun.

L'animation et la gouvernance

Une animation territoriale de la destination doit s'organiser, en affirmant la volonté de porter une destination commune, en finançant le poste de chargé de mission, la mise en place de groupes de travail thématiques, en valorisant les habitants comme Ambassadeurs de la destination en s'appuyant sur les instances compétentes en ingénierie, ADTs, CRT, Conseils départementaux.

Commercialiser et observer

La commercialisation de la destination doit être commune et se faire à l'échelle de la voie d'eau, un site Web informatif et commercial peut être créé. Un observatoire de suivi doit se structurer pour évaluer et réajuster la stratégie de la destination, grâce à un suivi de la performance, en adaptant les actions, en évaluant et en faisant partager les résultats.

DÉFI n°3 CONSTRUIRE ET ANIMER LA NOTORIÉTÉ DE LA DESTINATION CRR

3.1 Construire et déployer l'identité CRR en concertation avec les acteurs de la destination

1. Définir l'identité de la destination en se basant sur le positionnement marketing en intégrant la portion jusqu'à Niffer
2. Élaborer un plan de communication de la destination incluant un plan marketing

3.2 Organiser une commercialisation commune de la destination à l'échelle de la voie d'eau

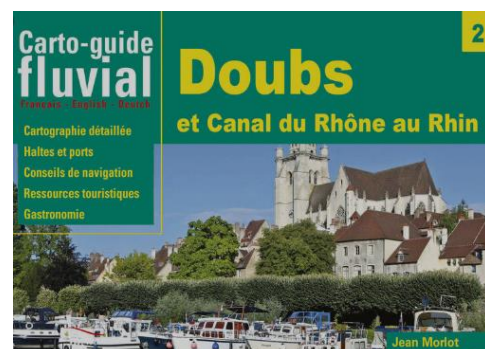
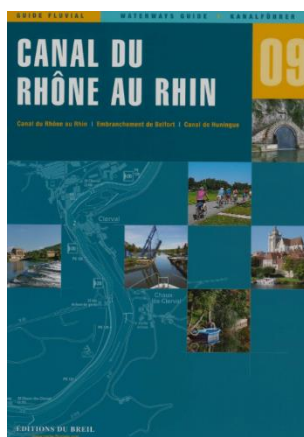
1. Organiser une commercialisation commune de la destination à l'échelle de la voie d'eau, de Saint-Symphorien sur Saône à Niffer
2. Professionnalisation des acteurs en réseau sur le fluvestre

3.3 Mettre en place un processus d'animation territoriale de la destination, affirmant la volonté de porter une destination commune

1. Mettre en place une organisation de pilotage et d'animation territoriale pour un développement commun en réseau
2. Animer et coordonner le réseau de partenaires (publics et privés) et soutenir les initiatives des porteurs de projet

3.4 Observer pour évaluer et réajuster la stratégie de destination

1. Mettre en place un système d'observation, de suivi et d'évaluation du contrat de canal et de la destination pour en mesurer la dynamique



LE PLAN D' ACTIONS

La stratégie se décline selon un plan d'actions ambitieux et multithématique, les **fiches actions** détaillées et projets des territoires sont présentées en annexes.

Une **priorisation** des actions a été réalisée, parmi laquelle se dégagent 3 priorités :

-faire vivre le contrat de canal à travers une **gouvernance pérenne** (DEFI3, orientation 3.3)

-améliorer le niveau de services et d'équipements, sur et autour de l'eau, selon le **maillage cohérent de sites étapes proposé** pour soutenir l'itinérance (DEFI 1)

-fédérer le territoire autour d'une identité à (DEFI 3, orientation 3.1)

Légende niveau de priorité du plan d'actions

- 1** 1^{er} niveau de priorité (2026-2027)
- 2** 2^{ème} niveau de priorité (2027-2028)
- 3** 3^{ème} niveau de priorité (post 2028)
- A** A conduire au fil de l'eau

La réussite du CRR

Au-delà des objectifs stratégiques, l'ensemble des partenaires s'engage à œuvrer pour la réussite du CRR, en particulier en visant à :

- élaborer un **schéma de gouvernance de territoire « fluvestre » partagé** et pérenne pour des actions coordonnées d'animation et de développement dans une **logique de réseau** ;

- **associer les territoires de proximité** pour la cohérence de la mise en marché, **le lien avec la Branche Sud en Région Grand Est**, apparaît comme incontournable ;

- organiser des **rencontres régulières** pour trouver des synergies porteuses de développement, dans une **logique de mutualisation et de commercialisation en réseau** ;

- proposer un **budget autonome**, pérenne dédié à l'animation, au développement et à la mise en œuvre du contrat et au pilotage des projets ;

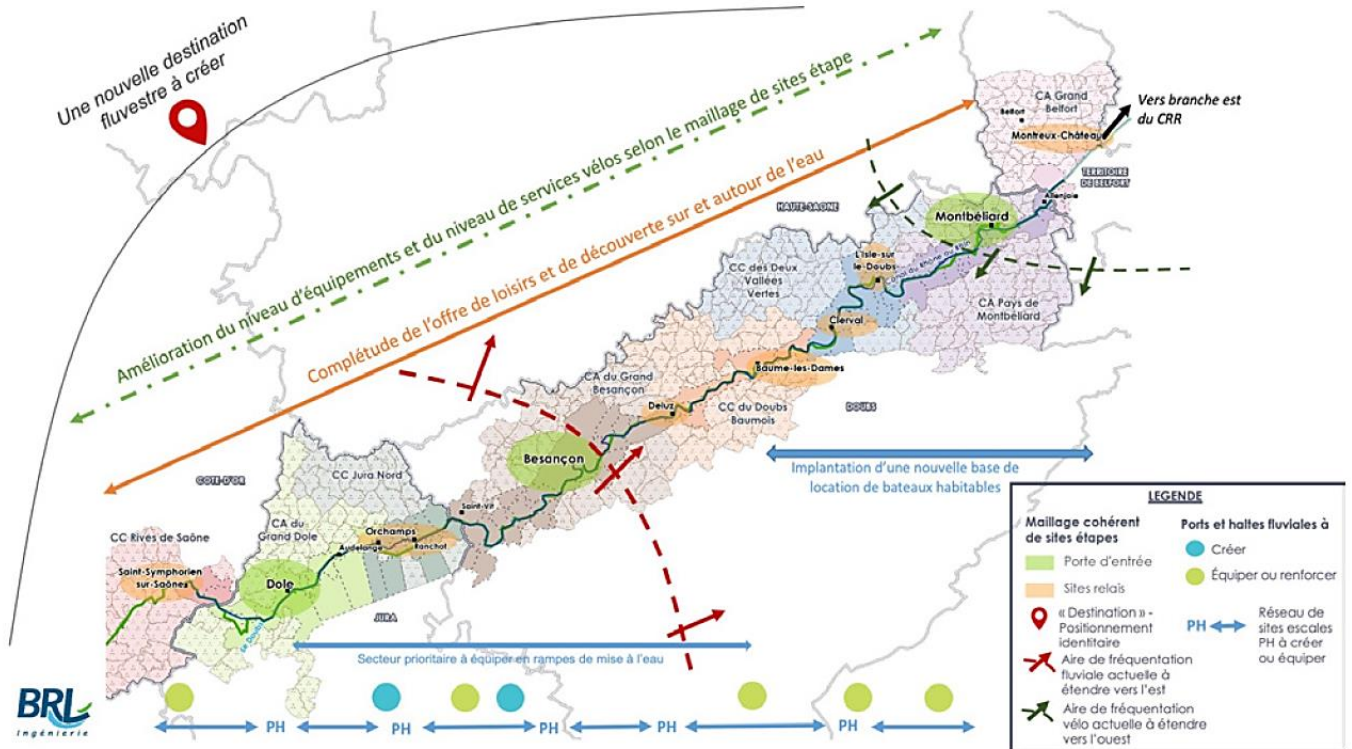
- intégrer l'ensemble des acteurs institutionnels dans la démarche sur la base d'un **financement mutualisé pluriannuel** au forfait selon l'échelon de l'instance partenaire (Région, Départements, VNF et les EPCI ou communes mouillées), comme présenté dans la clef de répartition jointe en annexe ;

-associer un « **réfèrent animateur coordinateur** » dans l'**organisation de la gouvernance**, identifié par les élus et techniciens du développement touristique et économique ;

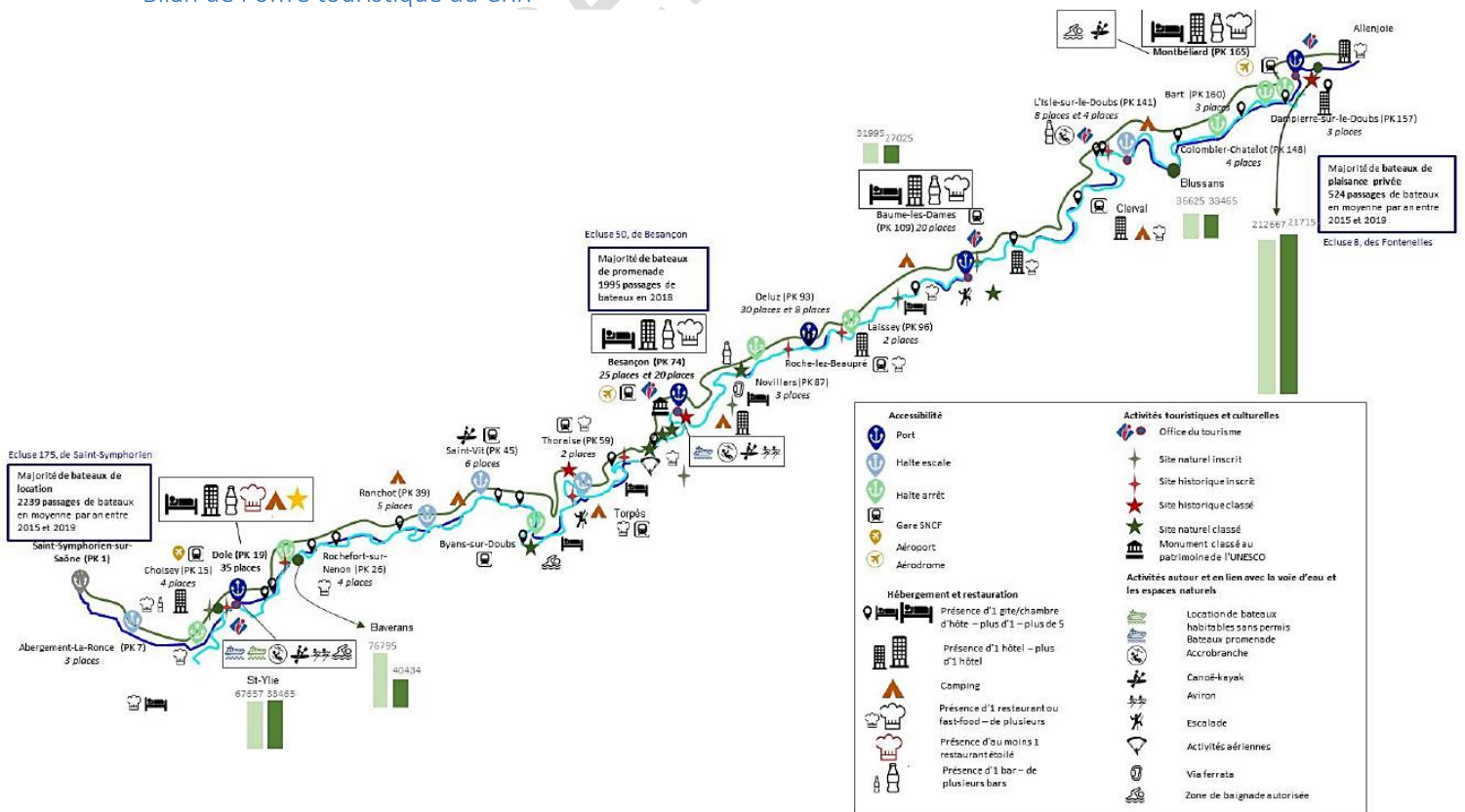
- **partager** la démarche aux **usagers** de la voie d'eau et aux **opérateurs touristiques**, elle doit permettre d'initier la création d'un cadre de dialogue et de concertation (ex : « les amis du Doubs canalisé »).



Illustration schématique de la stratégie pour le CRR à travers les grandes ambitions du projet



Bilan de l'offre touristique du CRR



7.LA GOUVERNANCE

ENJEUX

La gouvernance fondée sur le partenariat sera à même de garantir la cohésion du réseau des acteurs. A l'échelle cohérente du territoire, l'organisation nouvelle créée conduira le pilotage et la promotion du Contrat de Canal, tout en assurant en grande partie la maîtrise d'ouvrage des actions à construire en réseau. Cette gouvernance veillera à renforcer l'attractivité touristique de la destination afin que celle-ci s'inscrive dans la durée.

Schéma de gouvernance proposé

Lors du COPIL du 29 septembre 2022, il a été proposé que la gouvernance du contrat de canal se fasse sur un mode coopératif entre les différents représentants des territoires, sans qu'aucune structure spécifique ne soit créée.

Le CONSEIL de CANAL (comité de pilotage)

Un CONSEIL de CANAL stratégique regroupant

- les élus représentant des 8 EPCI (au minimum 1 élu par territoire
- le ou les représentant de la direction territoriale de VNF DTRS et DTS ;
- le ou les représentant de la Région BFC

Il a vocation à suivre l'avancée du projet, de procéder aux arbitrages, de mobiliser les partenaires financiers.

Il se réunit au minimum 1 fois/an

Il pourra intégrer de nouveaux partenaires ou financeurs comme les Départements au cours du contrat se cela est souhaité.

Le COMITE TECHNIQUE

Un COTECH opérationnel associant les techniciens des 8 EPCI, VNF et La Région BFC partenaires, a vocation à mettre en œuvre l'ensemble des actions définies dans le cadre du contrat et de s'assurer de la mobilisation permanente des partenaires autour du projet, pour validation des élus.

Il se réunit 2 fois par an a minima. Il est préparé par l'animateur en tenant compte des aspects techniques, d'aménagement, d'animation, de promotion et de coordination du projet.

Il pourra être élargi à d'autres financeurs ou partenaires durant la durée du contrat.

Groupes de travail thématiques

Des groupes de travail thématiques pouvant mobiliser notamment les offices de tourisme, les techniciens des départements ADT et CRT, les socio-professionnels : sollicités en fonction des besoins et des projets, pour

apporter leur expertise et leur contribution sur des sujets relatifs à l'équipement, à l'exploitation touristique et la mise en tourisme du territoire du CRR, seront constitués, autour de :

- la valorisation du patrimoine et de la culture ;
- le développement de la navigation fluviale ;
- le développement de la pratique cyclo-touristique sur l'EV6 ;
- la promotion et commercialisation ;
- l'observation et l'évaluation.

Les financements

Le présent contrat ne fixe pas à ce stade les participations financières des maîtres d'ouvrage pressentis ni celles des cosignataires. Celles-ci seront déterminées ultérieurement au fur et à mesure de l'avancée des projets d'investissement énumérés dans le présent contrat, après avoir été affinées à l'occasion de la programmation annuelle inscrite à l'ordre du jour du conseil de canal.

La signature de ce contrat marque l'engagement des partenaires, définira les modalités financières, de gouvernance et de fonctionnement pour la conduite d'un projet commun sur le Canal du Rhône au Rhin et l'EV6. Il s'inscrit dans le cadre d'un partenariat global visant à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réussite du projet de la démarche Contrat de Canal.

Pour autant que les projets s'inscrivent dans le cadre de la stratégie de valorisation des canaux et rivières navigables de Bourgogne Franche-Comté, les projets restent à la discrétion des collectivités locales dans leur mise en œuvre.

Règlement d'intervention

La Région participera au financement des projets d'investissements répondant aux priorités régionales dans les conditions prévues par le règlement d'intervention « Développement des itinéraires touristiques fluviaux, vélo, pédestres et équestres », notamment pour les volets « Valorisation touristique des voies navigables » et « Aménagement des véloroutes et voies vertes et des grandes itinérances », « Mise en tourisme des itinéraires d'excellence » en vigueur au moment du dépôt de la demande de subvention, dans la limite du budget alloué, sous réserve de l'engagement des autres co-financeurs.

Ce règlement prévoit une intervention de la Région, jusqu'à hauteur de 40% des dépenses éligibles, plafonné à 200 000€, porté à 1 000 000€ pour des projets d'aménagement portuaires d'envergure, (le minimum de dépenses à considérer s'élève à 20 000€ HT).

Les montants présentés dans le plan d'actions joint restent estimatifs et devront faire l'objet de chiffrages plus fins, projet par projet, dans le cadre d'études préalables à la définition et à l'approche financière des opérations.

Des projets autres que ceux mentionnés dans le plan d'actions pourront être considérés comme éligibles au titre du présent Contrat de Canal s'ils contribuent aux objectifs fixés. Ils feront l'objet d'un arbitrage lors des réunions du comité de pilotage annuel.

Document de travail

SIGNATURES

Grand Belfort Communauté d'Agglomération

Pays de Montbéliard Agglomération

Communauté de communes des 2 vallées vertes,

Communauté de communes Doubs Baumois,

Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole,

Communauté de communes Jura Nord,

Communauté d'Agglomération du Grand Dole,

Communauté de communes Rives de Saône,

Voies navigables de France,

Région Bourgogne-Franche-Comté,

Annexes

Rendus de l'étude conduite en 2021-2022

- Synthèse « étude diagnostic », *mars 2022* (36 pages)
- Synthèse « positionnement marketing / stratégie de développement », *octobre 2022* (12 pages)
- Plan d'actions cadre, *novembre 2022* (86 pages)

Programme d'actions prévisionnel 2026-2030, mis à jour octobre 2025

-Investissements VNF sur le canal du Rhône au Rhin (en attente)

Document de travail

Document de travail

