



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE DIRECTION TERRITORIALE DE STRASBOURG



Étude de définition d'un projet touristique et de sa gouvernance - CRR Branche Sud

Rapport de phase 3.2 : Charte partenariale
Version provisoire

Jun 2021

SIÈGE SOCIAL - 367, avenue du Grand Ariétaz
73024 CHAMBÉRY CEDEX
INDDIGO SAS au capital de 1 500 000 €
RCS CHAMBÉRY - APE 7112B
SIRET 402 250 427 00026

Inddigo
40, rue de l'Échiquier
75010 PARIS

Tél. : 01 42 46 29 00
Fax : 01 45 23 49 01
E-mail : paris@inddigo.com

CATRAM
CONSULTANTS



www.inddigo.com





RÉDACTEURS



Edmée Russac
Valérie Quenard

Halte de plaisance de Wolfersdorf, Photo : E. Russac

SOMMAIRE

1	PROPOSITION DE CHARTE PARTENARIALE.....	4
1.1	Préambule : Rappel du contexte.....	4
1.1.1	La démarche initiée par VNF.....	4
1.1.2	Le contexte national et international.....	4
1.1.3	La zone d'étude.....	5
1.1.4	L'organisation du développement touristique.....	5
1.1.5	L'implication des partenaires.....	5
1.2	Du diagnostic à la stratégie : Le territoire.....	6
1.2.1	Caractéristiques techniques du canal.....	6
1.2.2	Histoire du canal.....	6
1.2.3	Transport et accessibilité.....	7
1.2.4	L'accueil fluvial.....	7
1.2.5	Les lieux de visite et activités de loisirs.....	8
1.2.6	La fréquentation touristique.....	9
1.2.7	Mutations et tendances : le slow tourisme et les nouveaux comportements des visiteurs.....	9
1.2.8	Impacts et opportunités potentielles pour le territoire : objectifs des acteurs.....	10
1.3	Des orientations stratégiques à la charte partenariale.....	10
1.3.1	Une stratégie partagée.....	10
1.3.2	Des actions pour répondre aux objectifs en fonction de la stratégie.....	11
1.4	Signature de la charte partenariale.....	12

Version	Date	Auteurs	Modifications apportées
1	25/08/2020	Edmée Russac (Catram/INDDIGO)	Première version
2	31/08/2020	Valérie Quenard (MDP)	Complément MDP
3	02/09/2020	Edmée Russac (Catram/INDDIGO) et Valérie Quenard (MDP)	Rapport de phase 3 scindé en 2 entre les actions moyen terme (3.1) et la proposition de charte partenariale (3.2)
4	31/05/2021	Edmée Russac (Catram/INDDIGO) et Valérie Quenard (MDP)	Compléments
5	02/06/2021	Edmée Russac (Catram/INDDIGO) et Valérie Quenard (MDP)	Ajustement suite point d'étape VNF

1 PROPOSITION DE CHARTE PARTENARIALE

1.1 PRÉAMBULE : RAPPEL DU CONTEXTE

1.1.1 LA DÉMARCHE INITIÉE PAR VNF

En tant qu'établissement public administratif (EPA), Voies navigables de France (VNF) est le gestionnaire pour le compte de l'État d'un réseau de voies navigables constitué de 6 200 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau. L'EPA se doit de les exploiter, les maintenir en état, les moderniser et les développer.

VNF, parfaitement conscient du potentiel du tourisme fluvial en France, a inscrit dans son projet stratégique le développement touristique comme enjeu majeur, générateur de retombées économiques. De plus, on assiste, dans la lignée du mouvement slow food, au développement du slow travel ou slow tourisme, c'est-à-dire une autre manière de voyager basée sur l'idée de prendre le temps de la découverte. Cette tendance de fond a été identifiée par l'État qui lui a consacré un des 5 pôles d'excellence du tourisme annoncés en juin 2014, à la suite des assises nationales du tourisme. Elle est définie comme une « *filière touristique fortement liée à l'écotourisme et toutes les formes de tourisme prônant une expérience authentique et proche de la nature. Elle regroupe plusieurs formes de tourisme centrés sur l'itinérance, les mobilités douces comme le cyclotourisme, le tourisme fluvial, les chemins de fer touristiques ou encore la randonnée* ».

L'un dans l'autre, on parle désormais de « tourisme fluvestre », néologisme qui fusionne les termes fluvial et terrestre pour désigner l'activité développée sur et autour de la voie d'eau. En la matière, le tourisme fluvial (retombées économiques de l'ordre de 1,36 Mds€ par an) et le tourisme à vélo (retombées économiques estimées à 5,1 Mds€ par an) forment une combinaison d'avenir qui se développe partout où il y a des voies d'eau aménagées et qui mobilise

de plus en plus les professionnels et acteurs publics car il s'agit d'une filière encore peu structurée en France, mais où la pratique devance l'offre.

Dans ce cadre, VNF a demandé au groupement INDDIGO-Catram Consultants / MDP de l'accompagner dans l'élaboration d'un schéma directeur pour le développement du tourisme fluvestre sur le canal du Rhône au Rhin branche sud, de Mulhouse à Belfort.

À travers cette démarche, VNF propose aux territoires traversés par le canal un dispositif permettant de décliner des objectifs stratégiques à l'échelle de leur voie d'eau et de mener une réflexion commune et la réalisation de projets concrets, coordonnés et partagés.

La démarche doit se traduire in fine par la signature d'un engagement des acteurs autour d'un projet qui fixe les orientations stratégiques et donne les priorités d'action à l'échelle de 5 ans pour une valorisation touristique concertée du territoire autour de l'itinéraire navigable.

1.1.2 LE CONTEXTE NATIONAL ET INTERNATIONAL

Dans la même dynamique, VNF et les autres acteurs nationaux gestionnaires de voies navigables ont initié l'élaboration de plusieurs contrats de canaux ou de rivière.

Avec VNF, la région Bourgogne-Franche-Comté dispose déjà de deux contrats de canaux et deux contrats de développement fluvestre, respectivement pour les canaux du Nivernais et de Bourgogne et la Seille et l'Yonne navigable. D'autres contrats sont en cours d'élaboration pour le canal du Centre, pour la Loire et ses canaux latéraux ainsi que pour le canal du Rhône au Rhin branche sud à l'aval de Bourgne.

Autre secteur en pointe sur le sujet, la direction territoriale VNF de Strasbourg a mené à bien le contrat de canal de la Sarre dont l'itinéraire comprend 120 km de voie navigable, entre Sarreguemines, Lagarde et Saverne, sur canal de la Sarre et une partie du canal de la Marne au Rhin branche est. Le présent projet concerne la définition du projet touristique et de sa gouvernance pour le canal du Rhône au Rhin, branche sud sur le territoire de la DT Strasbourg.

On retrouve la même démarche dans de nombreuses autres régions de France, sur la Marne, les canaux de Bretagne, etc...

Les exemples de ce type ne se limitent pas au territoire national. D'autres pays, gérants de voies navigables de diverses importances, tels que le Danube ou le Mékong par exemple, ont également mis en place des structures de gestion et de développement touristique spécifique, de dimension parfois transnationale.

1.1.3 LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude strictement dite correspond :

- au Canal du Rhône au Rhin branche Sud,
- à l'embranchement dit de Belfort qui correspond au début inachevé du canal de Montbéliard à la Haute Saône (actuellement non navigable),
- aux ouvrages hydrauliques avec la prise d'eau du Rahin, le bassin de Champagny, la rigole de Belfort, et la prise d'eau de Friesen qui alimente la rigole de la Largue.

Le linéaire du Canal du Rhône au Rhin branche Sud représente environ 45 km de voies navigables et concerne plusieurs dizaines de collectivités locales :

- 2 régions,
- 3 départements,
- 7 communautés de communes ou d'agglomération
- 67 communes.

1.1.4 L'ORGANISATION DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

La zone d'étude s'étend sur différentes entités territoriales, qui ont chacune des politiques de développement touristique affirmée. Les équipements de tourisme et de loisirs sont ainsi déjà largement pris en charge par les collectivités (haltes plaisance, signalétique des voies et du patrimoine, véloroutes voies vertes...) et le tourisme fluvial voit une part de sa promotion relayée par les comités régionaux ou départementaux du tourisme et les offices de tourisme (la loi NOTRe a confié la compétence promotion du tourisme aux EPCI).

Plus largement, la Bourgogne-Franche-Comté a adopté son schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) en octobre 2017. La stratégie régionale du Grand Est s'appuie sur un schéma régional de développement touristique portant sur la période 2018-2023 et qui met l'accent sur 5 destinations touristiques : L'Alsace, L'Ardenne, La Champagne, La Lorraine et les Vosges. Les départements du Haut-Rhin (actuellement Collectivité européenne d'Alsace - CEA) et du Territoire de Belfort, mènent eux aussi leur propre politique touristique à travers des organismes tels que Alsace Destination Tourisme (ADT) ou Belfort Tourisme.

Mulhouse et Belfort, les deux principales villes qui concentrent à elles seules près de 88% de la population de la zone d'étude, mais aussi les principaux sites touristiques, élaborent des stratégies de développement à l'échelle plus locale.

Enfin, les communautés de communes et communes développent également des projets touristiques sur leurs territoires.

1.1.5 L'IMPLICATION DES PARTENAIRES

La démarche de contrat de canal (ou de rivière) démontre la nécessaire mobilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés autour d'un projet commun.

L'engagement des partenaires via la signature de ce document implique qu'ils ont décidé de se mobiliser ensemble et de mutualiser leurs ressources afin de structurer, renforcer et promouvoir l'axe navigable qui irrigue leur territoire, et ainsi répondre aux attentes des clientèles dans le respect de l'environnement.

1.2 DU DIAGNOSTIC À LA STRATÉGIE : LE TERRITOIRE

1.2.1 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU CANAL

L'ensemble du canal du Rhône au Rhin branche sud (CRRBS) représente un linéaire de 237 km de voies navigables, auxquelles il faut ajouter la boucle de Besançon de 4 km. Il y a 108 écluses et deux écluses doubles.

Le linéaire du CRRBS compris dans notre zone d'étude représente 45 km de voies navigables et compte 44 écluses, dont une échelle de douze écluses successives, entre Valdieu-Lutran et Wolfersdorf qui permet aux bateaux de franchir un dénivelé de 30 mètres sur une distance de 3 km.

Le gabarit du canal, entre Mulhouse et sa jonction avec la Saône, est le Freycinet (bateau de 38,50 m x 5,10 m). Vers le Rhin, à partir de Mulhouse, entre l'écluse 41 nord et l'écluse de Niffer permettant l'accès au Rhin, le gabarit est nettement plus important. Il permet le passage de bateaux de 190 m x

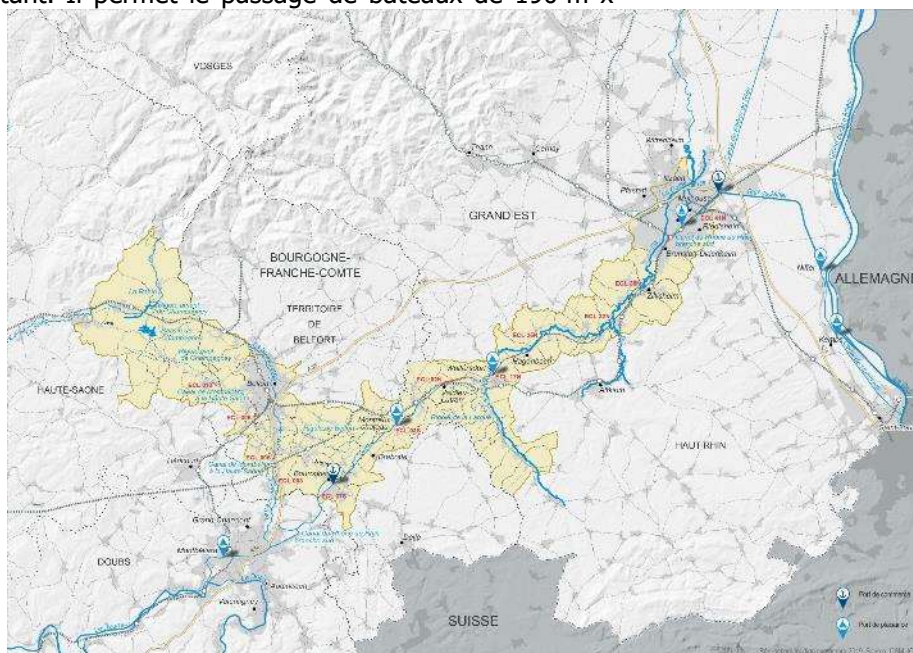
12 m. Le tirant d'eau dans le canal au gabarit Freycinet est à 1,80 m et à 3 m pour le grand gabarit. Le tirant d'air est à 3,50 m (5,25 m de Mulhouse à Niffer).

Carte 1 : La zone d'étude

Réalisation : Catram /
INDDIGO

Plusieurs ouvrages hydrauliques contribuent au bon fonctionnement du canal :

- Les barrages du Rhin et de



Champagney : il s'agit d'une succession de deux barrages construits pour garantir et sécuriser l'alimentation en eau du canal. La réserve d'eau du barrage de Champagney (mis en service en 1927) est d'environ 13 millions de mètres cubes, retenus par une digue de 800 m de long et 35 m de haut (plus grande hauteur).

- Les rigoles : permettent d'acheminer l'eau du barrage vers le canal. La rigole d'amenée du bassin de Champagney mesure environ 3 km entre le barrage et le canal au niveau de Frahier-sur-Lizaine et peut fournir un débit de 7 000 litres/seconde. La rigole de Belfort a été construite entre 1937 et 1949. Elle relie le canal de Montbéliard à la Haute-Saône au niveau de Bavilliers au bief de partage du CRRBS au niveau de la halte de Montreux. Elle a une longueur d'environ 16 km. La rigole de la Largue a été jugée nécessaire dès 1804 pour soutenir le niveau d'étiage du canal. Mise en service en 1834, elle débute à Friesen et transporte l'eau jusqu'au canal à Valdieu, juste à l'amont de l'écluse n°2N (dans le bief de partage), sur un tracé de 14,3 km (débit de 1 200 l/s).

1.2.2 HISTOIRE DU CANAL

D'abord nommé canal Napoléon en 1804, puis canal Monsieur en 1815 et enfin canal du Rhône au Rhin en 1830, la mise en service sur tout son linéaire a lieu en 1833. En 1882, il est mis au gabarit Freycinet et permet alors le passage de péniches chargées à 300 tonnes au lieu de 150 tonnes initialement. Deux sections sont au grand gabarit, entre Montbéliard et Étupes (sur 4 km) et entre Mulhouse et Niffer. Cette mise au grand gabarit a été abandonnée en 1997.

Initialement, ce canal est destiné au transport de marchandises entre le bassin du Rhône jusqu'à Mulhouse, la ville aux cent cheminées de ses manufactures (fonderies, usines de construction mécanique, de textile, etc.) et bien sûr le Rhin. Il servait à approvisionner les usines en charbon, extrait dans les bassins houillers de la Loire entre autres et à l'expédition des produits finis. Un

peu plus tard le trafic a été complété par l'approvisionnement en fuel et les expéditions des produits de l'industrie de la tuile et de la brique, dans le secteur de Zillisheim, Illfurth, Worlfersdorf et Retzwiller (entreprises Schmerber, Gessier, Gilardoni).

Les industries ayant progressivement disparu, il est actuellement principalement tourné vers la plaisance.

L'embranchement de Belfort, ou canal de Montbéliard à la Haute-Saône est un projet annexe, initialement lancé à la suite de la perte de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine en 1870 et donc la partie orientale du canal de la Marne au Rhin et le canal du Rhône au Rhin branche nord. Il était nécessaire de créer une nouvelle liaison entre la région industrielle de Montbéliard et les régions industrielles de la Lorraine française, si possible en réduisant le temps de parcours par rapport à l'itinéraire par Dole et Saint-Symphorien. Les travaux débutèrent en 1882, puis furent suspendus entre 1894 et 1897, puis à nouveau pendant la première Guerre mondiale, avant d'être définitivement abandonnés.

Figure 1 : Tracé du canal de Montbéliard à la Haute-Saône

Source : M. Lanoir

Il a été fermé à la navigation par décision préfectorale depuis fin 2013 puis définitivement fermé à toute activité en 2018.

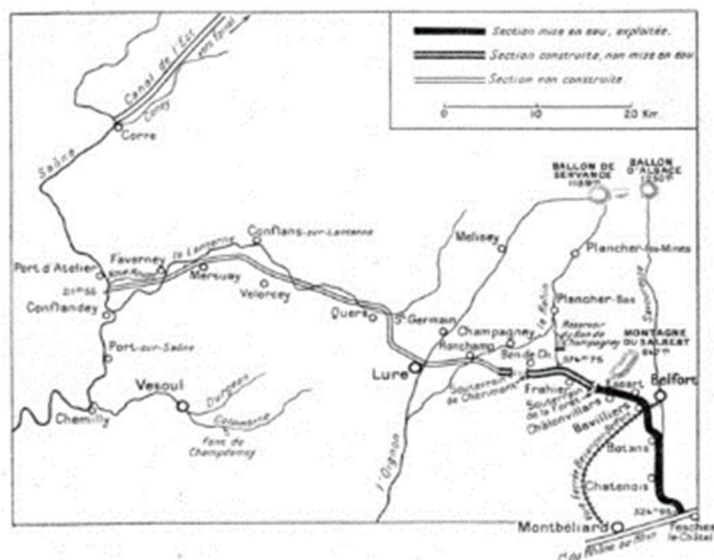


FIG. 1. — LE CANAL DE MONTBÉLIARD À LA HAUTE SAÛNE. — Échelle, 1 : 700 000.

1.2.3 TRANSPORT ET ACCESSIBILITÉ

Le CRRBS est :

- La « porte d'entrée » et desserte fluviale du territoire, qui permet la communication entre le bassin du Rhin et les bassins de navigation du sud (Rhône et jusqu'au canal des Deux mers) et de l'Île-de-France, via les canaux de Bourgogne,
- en situation frontalière, avec l'Allemagne et la Suisse, dont les clientèles sont déjà très présentes sur de nombreux sites touristiques de la région et empruntent régulièrement ce canal
- La zone d'étude est également particulièrement bien desservie par le TGV qui offre des connexions directes depuis Belfort ou Mulhouse, vers Paris, Strasbourg, Francfort-sur-le-Rhin, Lyon, Bâle, etc.
- Enfin, la proximité de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg est un atout majeur. Belfort est à 70 km (environ 1 heure en voiture) et le centre-ville de Mulhouse (le port ou la gare centrale par exemple) est à 30 km, soit 30 minutes en voiture.

1.2.4 L'ACCUEIL FLUVIAL

La zone d'étude propose 3 équipements d'accueil pour la plaisance :

- Le relais nautique de Wolfersdorf/Dannemarie : 55 places sur 588 mètres linéaires de quais, dont 15 places de passage (capitainerie, bornes de distribution d'eau et d'électricité sur les pontons, wifi, sanitaires, déchets, tables de pique-nique ...).
- La halte nautique de Mulhouse : 34 anneaux sur 252 ml de quai (capitainerie, eau potable, douche, électricité, toilettes, lave-linge, sèche-linge, collecte des déchets et des eaux grises/noires, parking, quai croisière, ...).
- La halte nautique de Montreux-Château : 80 ml de quai, 5 à 6 places, dont un restaurant « La péniche » (5 bornes automatiques, aire de pique-nique)

On peut ajouter quelques aménagements, hors zone d'étude ou annexes, tels que :

- La halte fluviale de Kembs : 53 anneaux et capitainerie, eau et électricité, sanitaires et mini déchetterie.
- La halte nautique de Niffer : 24 anneaux, et les principaux services (électricité, eau, déchets, ...)
- Le port de Montbéliard : 30 anneaux, rampe de mise à l'eau, bornes électriques et d'eau potable, douches et sanitaires.
- La zone de stationnement d'Hagenbach : 3 anneaux et 6 bornes eaux/électricité, utilisé pour le stationnement des bateaux, en particulier en hivernage.

1.2.5 LES LIEUX DE VISITE ET ACTIVITÉS DE LOISIRS

Le territoire propose de nombreux lieux de visites, s'appuyant sur le passé industriel de la région, sur son patrimoine architectural ou culturel, sa dualité villes/campagnes, ses festivals... autant d'occasions de pratiquer des activités de tourisme et de loisirs. À titre d'exemple, on peut citer :

- **L'échelle de Valdieu-Lutran**, échelle de douze écluses successives, entre Valdieu et Wolfersdorf, qui permet aux bateaux de franchir un dénivelé de 30 mètres sur une distance de 3 km seulement.
- Mulhouse, la ville aux 100 cheminées, labellisée **Ville d'art et d'histoire** depuis 2008, riche d'un patrimoine reflet de son histoire singulière, avec 18 bâtiments inscrits ou classés au titre des monuments historiques, parmi lesquels la chapelle Saint-Jean du XIII^{ème} siècle, l'hôtel de Ville du XVI^{ème}, la maison Loewenfels du XVIII^{ème}, le temple Saint-Etienne et le Réfectoire de DMC du XIX^{ème}, les Bains municipaux et le bâtiment annulaire du XX^{ème}.



- La cité **Gilardoni** ou « cité du canal » : cités ouvrières liées à la tuilerie éponyme, fondée en 1834, située le long du canal, à cheval sur les bans actuels des communes de Wolfersdorf et de Retzwiller.
- des **vestiges** de la guerre (ex. **bunkers** à Dannemarie), et la présence proche du « **kilomètre zéro** » de la ligne Maginot (à la frontière franco-suisse actuelle, le long de la rivière Largue – Pfetterhouse).
- la **Maison de la négritude et des droits de l'homme** de Champagny qui fait partie du réseau « Route des Abolitions de l'esclavage ».
- Deux sites Le Corbusier aux 2 extrémités du territoire : **La chapelle Notre-Dame du Haut à Ronchamp** et **l'écluse de Kembs-Niffer** inaugurée en avril 1961.
- Des exemples de l'architecture vernaculaire et des villages typiques, comme à **Froidfontaine** dans le Territoire de Belfort (église romane Saint-Pierre-et-Saint-Paul du XII^{ème} siècle)
- De nombreux musées, surtout en ville : Cité de l'Automobile, Cité du train, Musée Electropolis et Musée de l'impression sur étoffes, musée Sundgauvien d'Altkirsh ...
- Le parc zoologique et botanique de Mulhouse
- Le parcours d'art contemporain STUWA : en 2019, on recense 27 œuvres dans 22 communes d'accueil.
- Le patrimoine naturel et paysager, succession d'ambiances et de lieux caractéristiques du passage du canal, avec des lieux d'accueil pédagogique : La Maison de la nature du Sundgau à Altenach et des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) ou Natura 2000, ...



1.2.6 LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE

● *Activités fluviales*

La plaisance privée locale se concentre dans les 3 haltes fluviales de l'itinéraire, et représente une flotte d'environ 100 bateaux de toutes tailles. Si l'on ajoute les ports périphériques (Montbéliard, Kembs), on parvient à un total d'un peu plus de 200 bateaux inscrits dans les haltes/ports. La plaisance privée de passage est en majorité étrangère (environ 65% au port de Montbéliard, mais jusqu'à 87% des nuitées au port de Mulhouse).

On compte par ailleurs deux bases de location de bateaux habitables dans la zone d'étude et à proximité immédiate, pour un total de moins d'une douzaine de bateaux en location habitable sans permis, sur un linéaire de plus de 50 kilomètres. :

- la halte de Montreux-Château (Fluvial Rhin Rhône)
- Alsace Plaisance à l'écluse Le Corbusier.

Une activité de location de courte durée de bateaux électriques a été testée en juillet et août 2019 à Mulhouse. Cette opération a rencontré un franc succès et pourrait être renouvelée les années prochaines.

Il n'y a aucune offre de bateaux à passagers, croisière, péniches hôtels ou bateaux promenade.

La fréquentation fluviale se mesure au nombre de passages de bateaux aux écluses et aux nuitées dans les ports et haltes. En 2018, 489 passages, tous bateaux confondus, ont été comptabilisés à l'écluse de Mulhouse. Ce chiffre est relativement stable sur les dernières années. À Dannemarie, on a compté 359 passages en 2018, à 95% de plaisanciers. Et l'écluse de Valdieu-sud a vu passer 475 bateaux en 2018.

En parallèle de l'offre fluviale, les voies vélos constituent des axes de fréquentation touristique très forts. Le CRRBS est ainsi longé en continu par l'EuroVelo 6, axe européen majeur.

Quelques prestataires locaux de tourisme ont également obtenu le label « Accueil vélo » qui garantit aux cyclotouristes une offre de services adaptée à

leur activité. De la même façon, certaines collectivités sont engagées dans l'amélioration de l'accueil de cette catégorie de touriste, à travers le label « Territoire Vélo ».

La fréquentation des cyclotouristes est mesurée au compteur de Brunstatt, dans la continuité urbaine de Mulhouse, et a enregistré **151 800 passages** en 2018 (deux sens confondus). Le chiffre est en augmentation de 5% par rapport à l'année 2017 et 54% des cyclistes parcourent l'itinéraire dans le sens est > ouest. Le nombre de passages à Montreux-Jeune, territoire plus rural, est de **56 700 cyclistes** en 2018, avec une croissance de 7% par rapport à 2017.

1.2.7 MUTATIONS ET TENDANCES : LE SLOW TOURISME ET LES NOUVEAUX COMPORTEMENTS DES VISITEURS

La montée en puissance du tourisme itinérant et des voies vertes, la recherche de sens pour les visiteurs (ex. slow tourisme associé à des visites culturelles) est une tendance de fond du tourisme. Le tourisme itinérant constitue un système dont le développement repose sur la recherche de complémentarités et de synergies entre ses différentes composantes et activités. La recherche de sens doit permettre de mieux mettre en valeur un patrimoine existant et riche (Histoire militaire, histoire industrielle, culture, gastronomie, ...).

Localement, la mutation du territoire, de l'activité industrielle vers le tourisme, et le développement soutenu des courts séjours, marque l'évolution récente du tourisme et offre des marges de progression intéressantes. Celle-ci peut s'appuyer sur la situation transfrontalière (Suisse, All) du territoire et sur la proximité d'un aéroport international (Bâle-Mulhouse) qui draine déjà une clientèle de city-breakers.

De nombreux acteurs locaux, privés ou publics, sont désireux de s'investir dans le développement touristique (collectivités, associations de pêche, etc.) et peuvent compter sur la volonté affichée de VNF de dynamiser la voie d'eau et son patrimoine.

Les dernières évolutions dues à la crise sanitaire militent également en faveur d'un tourisme **plus proche de chez soi** et moins international (redécouvrir sa

région, son pays), très **sécurisé** (hygiène, temps entre clients), en groupes **moins nombreux** (recentrage sur la famille et les amis proches), **moins urbain** (contraintes et risques allégés hors des métropoles, place pour de plus petites agglomérations) et hors des sentiers battus, encore **plus flexible** (temps de réservation courts, séjours inférieurs à la semaine, camping-cars) mais présentant des **caractéristiques toujours originales et expérientielles** (originalité de la destination, micro-aventure, tourisme en itinérance).

Dans ce contexte, le tourisme fluvial doit adapter son offre mais il offre un potentiel accru que les actions préconisées doivent porter.

1.2.8 IMPACTS ET OPPORTUNITÉS POTENTIELLES POUR LE TERRITOIRE : OBJECTIFS DES ACTEURS

Le CRRBS, ce n'est pas uniquement un canal, ce sont également des territoires à découvrir de part et d'autre. L'objectif du projet touristique ne doit donc pas uniquement être centré sur le développement du linéaire du canal, mais celui-ci doit être vu comme une porte d'entrée et un axe de desserte du territoire.

Les principaux objectifs du projet touristique sont :

- faire en sorte que les personnes qui habitent à proximité du canal se l'approprient davantage (deviennent visiteurs et ambassadeurs), et que le canal devienne un lieu de loisirs et de vie ;
- donner une meilleure image du canal dans son ensemble aux visiteurs : mettre en valeur ses dimensions historique, paysagère et industrielle, autour de son usage passé et présent, mais aussi de sa conception : c'est un ouvrage technologique et un système complexe constitué du canal mais également du bassin de Champagney, des rigoles, des écluses (+ échelle), du bief de partage ... ;
- développer ses différents usages au travers d'une approche à la fois innovante et qualitative, dans l'objectif d'exprimer son potentiel fluvial (à travers les retombées économiques) et de renforcer les partenariats avec les acteurs publics, associatifs et privés.
- Développer une perception de cette nouvelle destination qui soit cohérente, différente et attractive, grâce à des éléments de services, un

maillage réfléchi et adapté et des éléments visuels qui contribuent à son identité.

1.3 DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES À LA CHARTE PARTENARIALE

1.3.1 UNE STRATÉGIE PARTAGÉE

Les constats réalisés et les enjeux mis en évidence ont permis à l'ensemble des acteurs de construire une stratégie en 4 axes permettant de répondre, dans le périmètre imparti, aux besoins des visiteurs actuels et futurs, de tenir compte des avantages compétitifs du territoire, de son ADN, de ses moyens et de renforcer son attractivité, source de retombées économiques directes et indirectes du territoire.

Le fil rouge de cette stratégie est :

« Entre ville et campagne, à la découverte de patrimoines surprenants (culture, histoire, gastronomie, ...) : un tourisme en douceur au fil de l'eau »

Les axes de la stratégie sont :

- Axe 1 : Surfer sur les mobilités et le slow tourisme
- Axe 2 : Renforcer l'attractivité et l'homogénéité des services
- Axe 3 : Révéler les patrimoines singuliers
- Axe 4 : Renforcer les complémentarités ville / campagne

Le programme d'actions, issu de la stratégie, est le fruit d'une concertation menée avec les acteurs du territoire pendant toute la durée de la mission, au cours du diagnostic et des séances de travail.

1.3.2 DES ACTIONS POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS EN FONCTION DE LA STRATÉGIE

La stratégie est déclinée en 17 actions principales, concernant le court, le moyen et le long terme, et impliquant le concours de nombreux acteurs, dans un objectif de développement collectif et de respect de l'environnement.

Ces actions sont classées par axes stratégiques. 4 actions font partie d'un tronc commun visant à encadrer l'organisation de la gouvernance.

- Tronc commun :
 - Réflexion sur la définition d'une organisation, de la gestion et des moyens à mettre en œuvre
 - Définition d'une identité pour le canal
 - Définition des actions de communication
 - Organisation des relations avec les autres « tronçons » (Bourgogne Franche-Comté notamment)
- Axe 1 : Surfer sur les mobilités et le slow tourisme
 - Création a minima de 2 aires de camping-car supplémentaires le long de la voie d'eau / vélo
 - Installation de pontons légers (type Froidefontaine), au niveau des points d'intérêt particulier
 - Création de boucles locales de mobilité (vélo, équitation, ...)
 - Soutien à la définition d'un point d'accueil des cyclotouristes à Bourgne
- Axe 2 : Renforcer l'attractivité et l'homogénéité des services
 - Renforcement de l'hébergement en capacité et diversité, tout au long de l'itinéraire
 - Harmonisation sur tout le long de la voie d'une démarche de signalétique et/ou de mobilier urbain reconnaissable et emblématique : effort de signalétique commune
- Création de modules de jeux à la fois à destination des habitants et des touristes en itinérance ou de passage
- Développement des services (pique-nique ...) et de la collecte / traitement des déchets en bord de canal
- Axe 3 : Révéler les patrimoines singuliers
 - Constitution d'un inventaire des patrimoines (culturel, vernaculaire, naturel, géologique, historique, gastronomique, ...)
 - Mise en valeur de maisons éclésiastiques
 - Mise en valeur de l'échelle d'écluses de Valdieu comme un site à part entière (services et produits touristiques, valorisation)
- Axe 4 : Renforcer les complémentarités ville / campagne
 - Création d'un événementiel récurrent sur tout le linéaire (ou partie dans un premier temps) du canal
 - Création de packages touristiques « ville/campagne », mis en avant par les offices de tourisme

1.4 SIGNATURE DE LA CHARTE PARTENARIALE

La présente charte partenariale est un support qui a vocation à partager et faire partager le diagnostic, poser des enjeux et une stratégie d'intervention et à décrire les actions prioritaires à mettre en œuvre sur chaque territoire (valorisation, formation, aménagements, ...) pour accompagner le projet commun.

C'est l'aboutissement du travail de collaboration mis en place à l'initiative de VNF depuis plusieurs mois entre les acteurs et un fil directeur de l'action à mener.

Il fixe le cadre général de la mise en œuvre et du suivi de ces orientations stratégiques et de l'état d'avancement des actions.

Elle réunira et associera librement l'ensemble des collectivités concernées, les associations, les professionnels de la voie d'eau, les fédérations d'utilisateurs qui souhaiteraient participer au projet commun. Elle peut être ouverte à de nouveaux acteurs désireux de s'engager à leur tour dans ce projet collectif.

● *Les partenaires actuels :*

Région Grand Est
Région Bourgogne-Franche-Comté
Département du Haut-Rhin / Collectivité européenne d'Alsace
Département du Territoire de Belfort
Mulhouse Alsace Agglomération
Communauté d'agglomération du Grand Belfort
Communauté de communes Sud Alsace Largue
Communauté de communes Sundgau
Communauté de communes Sud Territoire
Communauté de communes Rahin et Chérimont
Voies navigables de France

ooooo