

2023
2033

CONTRAT DE CANAL DES VOSGES

SIGNATAIRES

Préfecture des Vosges, Préfecture de Meurthe-et-Moselle, Voies Navigables de France, Région Grand Est, Communauté d'Agglomération d'Épinal, Département des Vosges, Département de Meurthe et Moselle, Communauté de Communes Meurthe Mortagne Moselle, Communauté de Communes Moselle et Madon, Communauté de Communes du Pays du Saintois, Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois



SOMMAIRE

I Contexte

- A/ Contexte historique et touristique
- B/ Origine de la démarche

II Contrat

- A/ Objet du contrat et périmètre
- B/ Projet stratégique et opérationnel du contrat de canal
 1. Vision partagée
 2. Volet infrastructure
 3. Volet développement économique et touristique
 4. Stratégie marketing
- C/ Gouvernance, suivi & évaluation
 1. Gouvernance
 2. Suivi et évaluation
- D/ Modalités financières et d'exécution
 1. 1/Volet infrastructure
 - a/ Investissement
 - b/ Fonctionnement
 2. Volet développement économique et touristique

III Annexes

Annexe 1 : Stratégie de développement économique et touristique

- Annexe 1.1 : Axes stratégiques détaillés
- Annexe 1.2 : Calendrier prévisionnel des actions
- Annexe 1.3 : Plan d'action et chiffrage indicatifs

Annexe 2 : 10 Fiches actions développées sur la Communauté d'Agglomération d'Épinal (issues d'une étude initiale de la SCET avant élargissement aux 30 km meurthe et mosellan)

1

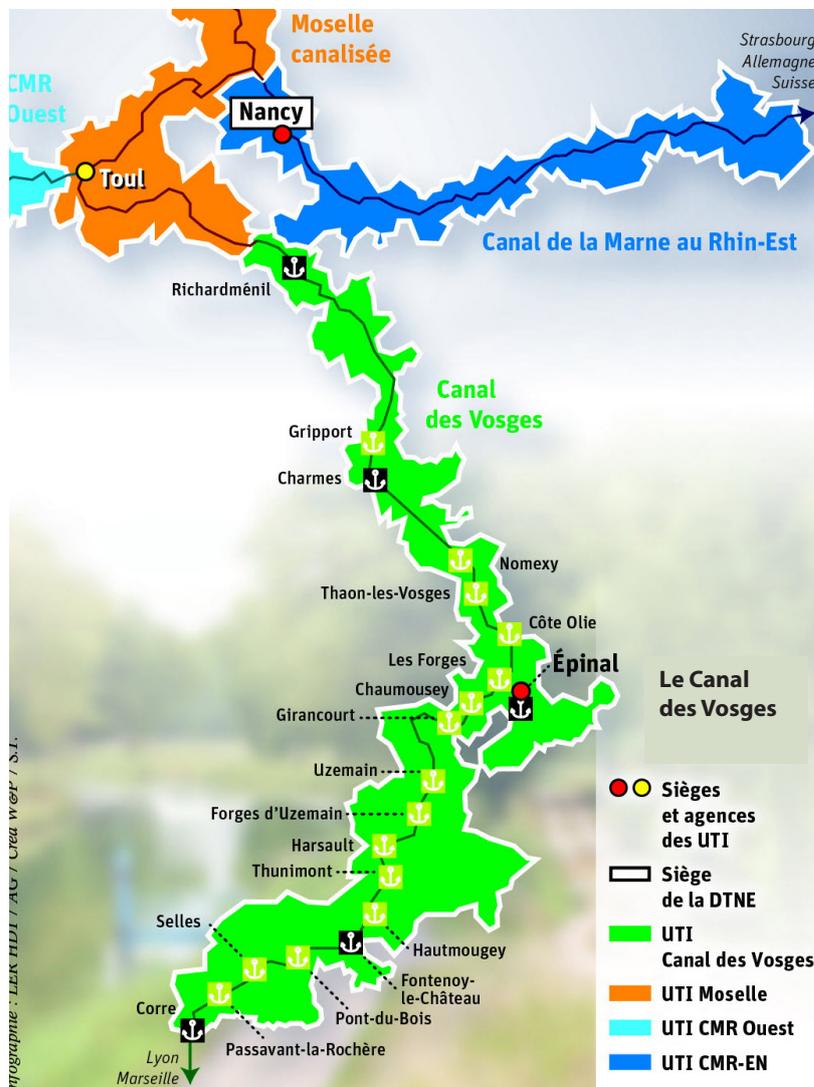
Contexte

A/ CONTEXTE HISTORIQUE

Le canal des Vosges est une des branches du Canal de l'Est construit entre 1874 et 1882 dans un contexte singulier. La défaite française de 1870, l'annexion par la Prusse de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine déclenchent la décision de construire un canal dans une logique de désenclavement des territoires, pour permettre la navigation fluviale (transport de marchandises) vers le Nord (Belgique), le Sud et l'Ouest via la Saône.

Construit au gabarit Freycinet, le Canal des Vosges est un axe identitaire structurant long de 122 km, traversant 7 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et 3 départements, les Vosges (sur tout le territoire de la Communauté d'Agglomération d'Épinal) sur 75 km et la Meurthe-et-Moselle, sur 30 km de linéaire jusqu'à Neuves Maisons, et la Haute-Saône sur 19 km.

Convaincus de son potentiel touristique et économique, ainsi que des ressources patrimoniales et historiques du territoire, les collectivités locales concernées par le canal des Vosges ainsi que Voies navigables de France (VNF) se mobilisent depuis plus de 20 ans pour le développement de l'attractivité de la voie d'eau et de son territoire. Ils ont engagé dès le début des années 2000 d'importants investissements afin de valoriser cette infrastructure vecteur de liens territoriaux.



CARTE D'IDENTITÉ DU CANAL DES VOSGES

- **Date de construction** : entre 1874 et 1884
- **Kilomètres de linéaire navigable** : 122 km dont 105 km dans le périmètre du présent contrat, répartis en 75 km dans les Vosges et 30 km en Meurthe et Moselle (et 19 km en Haute-Saône hors de ce contrat).
- **Nombre de communes traversées** : 40
- **Nombre d'EPCI et de départements traversés** : 7 EPCI et 3 départements (département Haute-Saône et Région Bourgogne-Franche-Comté hors de ce contrat).
- **Nombre d'écluses qui corrigent 150 m de dénivelé** : 93 écluses dont 82 dans le présent Contrat Canal (départements 88 et 54)
- **Gabarit de la voie d'eau**
 - ▶ Gabarit Freycinet tout du long
 - ▶ Niveau de service plaisance
 - ▶ Tirant d'air : 3,45 m
- **Dimensions des écluses** : 38,5 m x 5,1 m
- **Vitesse autorisée maximum** : 6 km/h

CONTEXTE TOURISTIQUE

La Ville d'Épinal engage dès 1999 les travaux d'aménagement de son port, ses 32 points d'amarrage, de sa capitainerie et du parc de loisirs attenant. Près de 5 millions d'euros ont alors été engagés sur ce projet par l'ensemble des partenaires.

La Communauté de Communes Epinal-Golbey réalise le cheminement piéton et cyclable reliant le port d'Épinal à Bouzey en 2002. La Communauté de Communes Olima-Val-d'Avière (aujourd'hui dans la CAE) investit dans l'aménagement du réservoir de Bouzey entre 2010 et 2013. Cette politique se poursuit via le financement de la Maison du Vélo d'Épinal, après celle de Bouzey en 2016, renforçant le rôle stratégique du port et du canal dans l'accueil des visiteurs sur le territoire.

En parallèle, afin de favoriser le tourisme fluvial, VNF investit 28 millions d'euros dans des travaux de rénovation et d'automatisation de la chaîne de 68 écluses versant Moselle et versant Saône.

Le Département des Vosges finance et réalise, en 2007, la Véloroute V50 « La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo », pour plus de 7,5 millions d'euros, cofinancée par l'Europe, l'État, la Région Lorraine et les intercommunalités traversées. Il s'agit du seul itinéraire nord-sud aménagé de cette envergure dans le Grand Est, qui relie le Luxembourg à Lyon sur 750 km.

Depuis 2017, l'agglomération d'Épinal a repris la compétence de gestion, d'aménagement et d'animation de la véloroute et s'investit pleinement, ainsi que le département des Vosges, pour sa valorisation nationale et européenne au travers du comité d'itinéraire (réunissant 3 Régions, 7 Départements, une métropole, 17 intercommunalités et VNF). La Communauté d'Agglomération d'Épinal se mobilise activement en adhérant au comité d'itinéraire, participant à la gouvernance, finançant l'infrastructure de la voie d'eau (les berges), de façon innovante et tripartite avec VNF et le Département des Vosges.

Elle améliore les usages via une signalétique directionnelle et de jalonnement, en entretenant et réalisant la voirie (réfection d'une berge de la véloroute côté Moselle à Igney en 2018, entretien annuel du revêtement, réalisation d'une piste en enrobé à Socourt sur 1,5 km pour résoudre les conflits d'usages avec les pêcheurs et pallier l'inondabilité), en gérant le patrimoine arboré (abattage, réalisation d'études pour des replantations).

Les Collectivités meurthe-et-mosellannes se mobilisent également autour de la voie d'eau. Le Département de Meurthe et Moselle a réalisé les travaux de la véloroute Voie Bleue, pour assurer la continuité du tracé des Vosges, sur 30 km en 2020, pour 4 millions d'euros.



Le Département et les quatre EPCI concernés adhèrent également au comité d'itinéraire de la Voie Bleue.

La Communauté de Communes du Pays du Saintois a engagé une étude sur un parcours cyclable entre la véloroute Voie Bleue et la cité des paysages (colline de Sion). Une réflexion est également en cours pour la création d'outils d'interprétation des richesses paysagères, patrimoniales et environnementales dans le secteur de Bainville-aux-Miroirs.

La Communauté de Communes Moselle et Madon est engagée dans le développement du port de Neuves Maisons, idéalement situé à la jonction du Canal des Vosges (gabarit Freycinet) et de la Moselle canalisée (grand gabarit). Par ailleurs la Communauté de Communes Moselle et Madon a aménagé, pour la partie située sur son territoire, la véloroute V52 de la boucle de la Moselle, qui croise la V50 à Messin / Méréville.

La Région Grand Est a inscrit l'itinérance comme l'un des axes structurants de son Schéma Régional de Développement du Tourisme 2018-23, considérant le tourisme fluvial comme une véritable opportunité de développement pour les territoires traversés. La Région se distingue par son réseau navigable, le plus dense de France (2000 km), lien essentiel pour l'accès des clientèles cibles en itinérance (notamment étrangères du fait de son positionnement transfrontalier). La Région développe les démarches partenariales pour accompagner la mise en tourisme fluvial. Elle a avec VNF conduit et financé une étude en 2019 et 2020 sur les 5 canaux les plus fragilisés du Grand Est, pour identifier leurs éléments de potentiel touristique.

Il est à souligner la signature d'une charte d'engagement entre VNF et la Région Grand-Est le 24 février 2022, en présence du Ministre des Transports. Cet engagement porte sur les investissements nécessaires pour permettre un niveau de service compatible avec la navigation de plaisance.



B/ ORIGINE DE LA DÉMARCHÉ

Ces actions menées par les acteurs publics du territoire illustrent le fort volontarisme politique pour revaloriser et redynamiser le canal des Vosges. Malgré une navigation limitée, due notamment aux épisodes de sécheresse, le trafic touristique s'est très fortement développé ces dernières années. En 2019, il représente 800 bateaux de plaisance et près de 1 500 dans la partie sud du canal, sur 7 mois de l'année, avec un pic de fréquentation en juin-septembre. Le transport de marchandises se développe également, porté par l'initiative privée et il pourrait susciter, à l'heure de la transition écologique et énergétique, un regain d'intérêt auprès d'autres acteurs économiques.

Le Canal des Vosges a été initialement intégré parmi les canaux les moins fréquentés des voies confiées à Voies navigables de France lors de l'élaboration du contrat d'objectifs et de performance de l'établissement, donc susceptible à terme de ne se limiter qu'à ses seules fonctions de gestion hydraulique. Par la mobilisation des acteurs publics qui réaffirment leur volonté commune de pérenniser la navigabilité du canal - notamment au regard des importants investissements publics réalisés depuis 20 ans - et de valorisation économique, touristique et paysagère de l'infrastructure, qui constitue le trait d'union entre leur territoire, une réflexion a été menée pour susciter et fédérer des projets permettant le maintien de la navigation.

L'agglomération d'Épinal engage ainsi, fin 2019, une étude consacrée au développement économique et touristique du Canal des Vosges, réalisée à l'échelle de l'agglomération, en partenariat financier avec la Banque des Territoires, La Région Grand Est et le Département de Meurthe et Moselle.

L'étude fondée à la fois sur un diagnostic et une phase de stratégie opérationnelle vise à :

- 1. Révéler le potentiel touristique et économique du canal afin de pérenniser sa navigabilité,**
- 2. Formaliser une stratégie intégrée et partagée entre les acteurs du territoire et mettre en cohérence les projets de valorisation en cours et à venir,**
- 3. Structurer l'offre fluviale et fluviestre et identifier des actions opérationnelles pour la valorisation économique, touristique et paysagère du canal et de ses abords.**

Réalisé dans un premier temps à l'échelle de l'agglomération d'Épinal, le périmètre de l'étude est étendu en 2021 à tout le linéaire Nord du Canal des Vosges, auprès de 4 Communautés de Communes supplémentaires : le Pays du Saintois, Moselle et Madon, la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois et Meurthe Mortagne Moselle. Le périmètre inclut désormais les 30 km en Meurthe-et-Moselle jusqu'à Neuves Maisons, l'agglomération d'Épinal endossant le rôle de cheffe de file pour son pilotage.

La vision partagée du devenir du canal des Vosges est le fruit d'une démarche volontariste de concertation, menée à grande échelle, via un travail en ateliers, qui ont permis aux acteurs de coconstruire et de se fédérer autour d'un projet stratégique et opérationnel du canal des Vosges.



2 Contrat

A/ OBJET DU CONTRAT ET PÉRIMÈTRE

Le contrat de canal est un outil de contractualisation pluriannuel d'investissement et de fonctionnement, d'une durée de 10 ans (2023 – 2033), permettant la mobilisation des acteurs publics et privés qui souhaitent contribuer à la réussite de la valorisation économique et touristique du canal des Vosges.

La mise en œuvre des objectifs de ce contrat de canal vise à développer l'attractivité touristique et économique du canal des Vosges et son offre fluviale et fluvestre à destination des clientèles en itinérance et de loisirs.

Les signataires du présent contrat s'engagent à développer des actions inscrites dans une politique et une ambition commune de valorisation de promotion et de gestion de l'itinéraire et de ses équipements et offres structurants et d'entretien et de maintenance de l'infrastructure.

Le présent contrat a donc pour objet de :

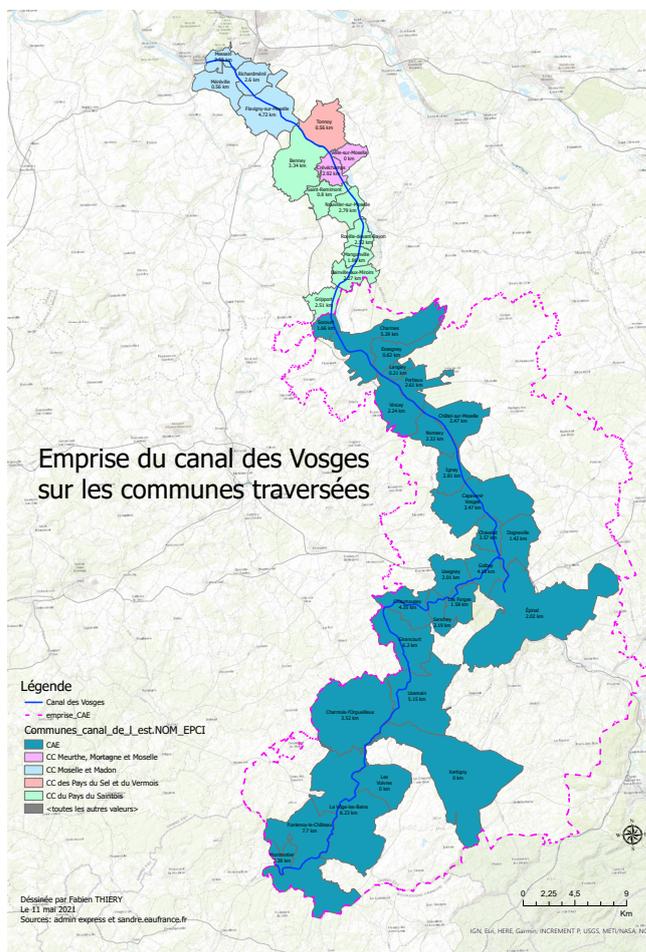
- **Formaliser les relations entre la Région Grand Est, le département des Vosges et de Meurthe-et-Moselle, la Communauté d'Agglomération d'Épinal, les Communautés de Communes du Pays du Saintois, Moselle et Madon, Pays du Sel et du Vermois, Meurthe Mortagne Moselle et VNF**
- **Définir les ambitions et la stratégie de développement du Canal des Vosges et ses actions pour la durée du contrat**
- **Préciser les rôles et les engagements des parties prenantes pour le pilotage, la mise en œuvre et le suivi de la stratégie de développement et ses actions.**

Le contrat s'inscrit dans les enjeux et objectifs des politiques territoriales en cours.

Ainsi, il sera un complément du Projet de Territoire de la Communauté d'Agglomération d'Épinal et certaines de ses actions inscrites dans d'autres documents de planification (Contrat de Territoire "Eau Climat" avec l'agence de l'eau Rhin Meuse).

Le Contrat de Canal des Vosges est déjà inscrit au Contrat de Plan Etat – Région 2022-2027 et pourra être décliné annuellement dans le PTRTE (Pacte territorial de relance et de transition écologique).

À noter que l'étude pour l'élaboration de ce Contrat de Canal, confiée à la SCET, a été cofinancée par l'agglomération d'Épinal, la Banque des Territoires, la Région Grand Est et le Département de Meurthe et Moselle.



Périmètre géographique

Le contrat de canal s'étend de l'écluse 47 à Messein à l'écluse 34 de Fontenoy-le-Château.

Périmètre administratif

En 2022, selon le découpage des territoires administratifs des communautés de communes, les territoires impliqués par la démarche sont :

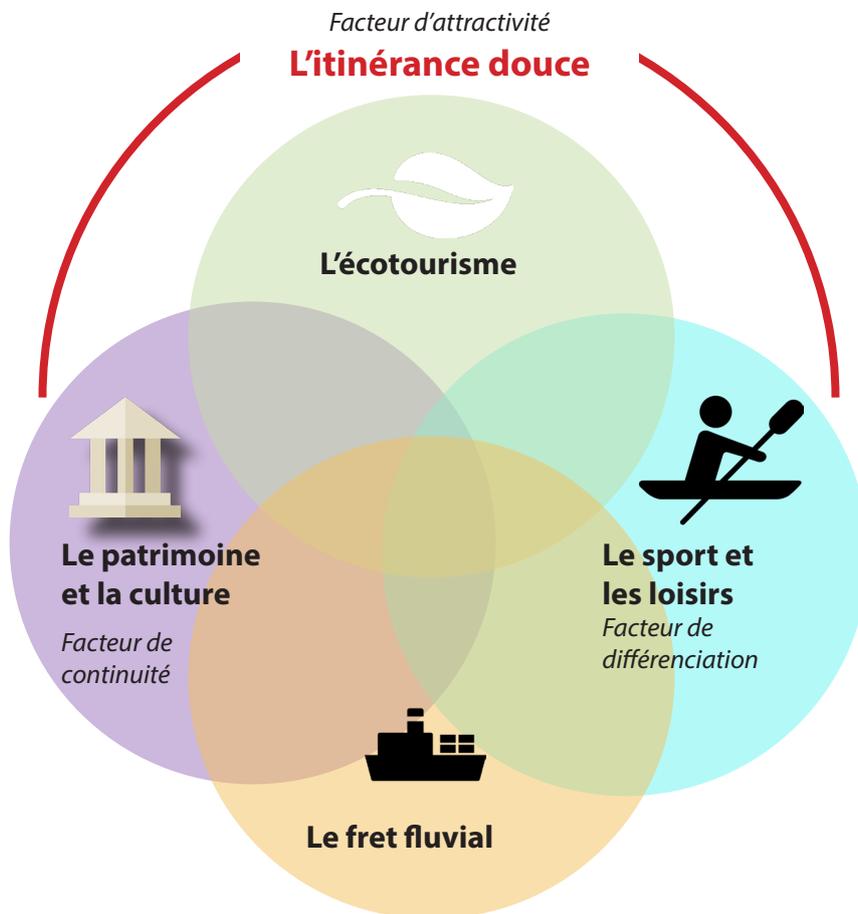
- **Pour les Vosges :** la Communauté d'Agglomération d'Épinal,
- **Pour la Meurthe-et-Moselle :**
 - ▶ La Communauté de Communes Moselle et Madon,
 - ▶ La Communauté de Communes du Pays du Saintois,
 - ▶ La Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois,
 - ▶ La Communauté de Communes Meurthe Mortagne Moselle.



1/ Vision partagée de l'identité du canal des Vosges

L'identité du canal des Vosges s'ancre dans l'itinérance douce et le fret fluvial, avec la présence tout au long du linéaire de points d'intérêts touristiques et de séquences touristiques variées.

Le canal offre en effet un contenu touristique diversifié et de qualité et son développement se structure autour de 4 grands piliers, illustrés par le schéma ci-dessous.



LE PILIER « PATRIMOINE ET CULTURE » s'inscrit en continuité de l'histoire du canal des Vosges, notamment sur la séquence de Richardménil à Nomexy mais aussi de Girancourt à Fontenoy, matérialisée par la qualité de son patrimoine historique, industriel & la présence de friches. Et s'inscrit autour du label Pays d'Art et d'Histoire du PETR Pays d'Épinal cœur des Vosges.

LE PILIER « SPORT ET LOISIRS » permet au canal de proposer une offre différenciante, autour d'activités récréatives, notamment de Thaon les Vosges à Bouzey, ainsi qu'à travers le port d'Épinal, dans des environnements alternant haltes urbaines et paysages plus bucoliques.

TROIS PÔLES D'ATTRACTIVITÉ répartis le long de la voie d'eau constituent ainsi les fondements de l'offre de découverte fluviale. De Richardménil à Nomexy : une séquence « patrimoine industriel & friches » ; de Thaon-les-Vosges à Bouzey : une séquence davantage « urbaine, sport & loisirs » ; de Girancourt à Fontenoy : une séquence « Nature, au patrimoine historique remarquable ».

LE FRET FLUVIAL fait partie intégrante de l'histoire du canal, construit initialement pour le transport de marchandises. Revivifier cette activité, la faire rayonner à nouveau sur le plan régional, national voire européen, mobiliser les entreprises de la filière bois autour de cette activité font partie des objectifs du contrat de canal.

L'ÉCOTOURISME, tendance lourde du tourisme actuel, est un pilier de l'identité du canal et l'itinérance douce, son fil conducteur.

Le projet stratégique de développement du Canal des Vosges repose sur 10 axes stratégiques (voir le détail en annexes).

AXE STRATÉGIQUE N°1

Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle : en termes de services et équipements.

Objectifs : Mettre en place des conditions d'accueil et de services favorables à l'accueil des plaisanciers.

AXE STRATÉGIQUE N°2

Aménager de nouvelles infrastructures portuaires au Nord de la destination pour développer la plaisance : création de haltes, ports, quais.

Objectifs : Atténuer les disparités Nord / Sud en créant de nouveaux équipements et aménagements au Nord, entre Richardménil et Charmes, pour générer des retombées économiques homogènes sur l'ensemble du canal.

AXE STRATÉGIQUE N°3

Mettre en réseau les haltes et ports du parcours autour des 3 polarités thématiques identifiées : patrimoine industriel, loisirs urbains et culture, patrimoine historique et naturel.

Objectifs : Structurer l'hinterland touristique et créer une destination « Canal des Vosges » autour d'un positionnement cohérent.

AXE STRATÉGIQUE N°4

Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

Objectifs : Mettre en place les conditions pour développer la filière croisière avec et sans hébergement et attirer de nouveaux opérateurs (booster l'activité de bateau promenade, engager des investissements en termes de moyens humains, de structuration et commercialisation pour développer répondre aux besoins des clientèles de péniche hôtel).



AXE STRATÉGIQUE N°5

Identifier les conditions nécessaires pour le développement du fret fluvial : mutualisation des infrastructures, opportunités de la filière bois...

Objectifs : S'appuyer sur les infrastructures existantes tout en créant de nouveaux aménagements pour susciter l'adhésion des entreprises de la filière bois et porter une nouvelle activité de fret de rayonnement régional, national voir européen.

AXE STRATÉGIQUE N°6

Mettre en réseau et développer les pôles de sports et loisirs nautiques remarquables du territoire : offres packagées, complémentarité des sites et nouvelle gouvernance

Objectifs : Assurer une itinérance en plusieurs étapes autour des pôles structurants et favoriser l'intermodalité et la complémentarité entre voies vertes et voies d'eau.

AXE STRATÉGIQUE N°7

Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes : aires de repos multi-services, hébergements insolites etc.

Objectifs : Assurer la sécurité sur la véloroute pour remédier aux conflits d'usages pédestres et cyclables ; permettre sa connexion aux boucles secondaires pour améliorer son rayonnement ; déployer les services et équipements adaptés aux besoins, avec une offre d'hébergement adaptée (label Accueil Vélo, hébergement insolite...).

AXE STRATÉGIQUE N°8

Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclésières identifiées du territoire : urbanisme transitoire dans les friches et commercialisation des maisons.

Objectifs : Requalifier et valoriser les friches et maisons éclésières au service de l'attractivité du territoire (impact visuel et paysager, affirmation de l'identité industrielle du territoire) mais aussi dans une optique de reconquête foncière.

AXE STRATÉGIQUE N°9

Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur.

Objectifs : Augmenter la visibilité et la lisibilité de la destination auprès des touristes / excursionnistes mais aussi des opérateurs via une stratégie marketing de promotion, de communication (événementielle notamment) unifiée, cohérente et coordonnée entre l'office de tourisme, l'agglomération d'Épinal, les autres EPCI, le Département et la Région.

AXE STRATÉGIQUE N°10

Installer une gouvernance, claire, fédératrice et représentative en vue de l'élaboration d'un contrat de canal.

Objectifs : Poser les bases de la future gouvernance du canal et engager une réflexion sur un portage communautaire des ports et haltes du canal des Vosges. C'est précisément l'objet du présent contrat.

Le projet stratégique et opérationnel du contrat de canal est établi en deux volets :

- Le volet infrastructure,
- Le volet développement économique et touristique, porté par les collectivités locales autour de 43 actions

Le déploiement de ces axes stratégiques repose sur un pré-requis indispensable : la mise à niveau des infrastructures hydrauliques et ce d'autant que le canal est confronté à des problèmes de sécheresse et des avaries ou incidents sur les canaux d'alimentation, ayant occasionné des fermetures à la navigation plusieurs étés. Cette mise à niveau progressive a déjà été amorcée en 2021 dans le cadre du plan de relance.

2/ Le Volet infrastructure du présent contrat

Voies navigables de France s'engage à assurer toutes les dépenses liées à la gestion hydraulique (GH), niveau de service « de base » retenu par le contrat d'objectifs et de performance.

Mais pour répondre aux ambitions économiques et touristiques du Canal des Vosges (plaisance), il est nécessaire que ce niveau de service soit relevé en niveau « plaisance » (pour garantir un fonctionnement optimum de la gestion hydraulique sans perte d'eau et sans perte de temps aux écluses, soit garantir 1m60 d'eau, et une ouverture des écluses avec une amplitude minimum de 8 heures).

Une charte d'engagement entre VNF et la Région Grand Est a été signée en février 2022 en présence du Ministre des Transports. L'investissement nécessaire au maintien de la navigation est réalisé sur la base du partenariat Région-VNF-collectivités locales. Et pour le fonctionnement, il se fonde sur un engagement de VNF conditionné à un appui financier des collectivités locales.

Ce volet regroupe les éléments structurels indiqués ci-dessous :

- ▶ **Ouvrages gestion hydraulique** : barrages de prises d'eau, prises d'eau, passes à poissons, siphons, passages sous fluvial, rigoles d'alimentation, vannages, déversoirs, dégrilleurs
- ▶ **Ouvrages de navigation** : écluses, ponts mobiles, portes de garde, ponts canal, barrages réservoir
- ▶ **Section courante** : berges, digues, chemins de service
- ▶ **Moyens** : hygiène et sécurité, matériel, immobilier



3/ Le volet développement économique et touristique

Un plan d'action composé de 43 actions rattachées aux 10 axes stratégiques a été défini, afin de donner un sens et une cohérence au projet de développement du Canal des Vosges (voir en annexes le calendrier et les fiches actions).

Les signataires du contrat considèrent ce plan d'actions comme un outil souple, qui pourra être enrichi au fil du temps par et avec les partenaires et notamment les communautés de communes.

LES 43 ACTIONS SE RÉPARTISSENT COMME SUIT :

AXE 1

Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle

1. Mettre en place le même niveau de services standards dans tous les ports et haltes du parcours.
2. Mettre en place les conditions pour l'obtention du label «Accueil Vélo» dans les 3 principaux ports de la destination : Charmes, Épinal et Fontenoy-le-Château.
3. Mettre en place les conditions pour l'obtention du label « pavillon bleu » dans les 3 principaux ports de la destination : Charmes, Épinal et Fontenoy-le-Château.
4. Créer deux ports de petite capacité à Girancourt et Thaon-les-Vosges
5. Développer la halte fluviale de Gripport en termes de services et d'équipements
6. Développer la halte fluviale de Richarménil en termes de services et d'équipements

AXE 2

Aménager de nouvelles infrastructures portuaires au Nord de la destination pour développer la plaisance et étudier l'activité de fret de marchandises

7. Réaliser une étude de faisabilité pour identifier 1 à 2 sites adaptés au développement d'une halte de plaisance ou d'un quai d'armement (fret)
8. Poursuivre le développement en équipements et services de la halte de Socourt.
9. Réinvestir le quai maçonné à Roville devant Bayon

AXE 3

Mettre en réseau les haltes et ports du parcours autour des 3 polarités thématiques identifiées : patrimoine industriel, naturel, loisirs et culture

10. Créer un outil de gestion centralisée des disponibilités, commun à tous les produits fluviaux (plaisance privée et professionnelle).
11. Finaliser la cartographie les principaux points d'intérêt touristique sur le parcours, dans un rayon de 10 km
12. Installer des panneaux explicatifs et patrimoniaux selon la charte graphique du comité d'itinéraire de la Voie Bleue
13. Affirmer la thématique tourisme industriel en intégrant le canal dans les parcours et offres de visites et activités (ex : carreau et mine du Val de Fer, aciérie SAM etc.)



AXE 4

Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel

14. Attirer un opérateur de boat and bike pour structurer et commercialiser la destination fluviale de demain.
15. Intégrer une escale adaptée à l'amarrage des péniches hôtel au sein de la halte de Gripport
16. Acquisition d'un bateau-promenade par la CAE et mise en place d'une délégation de service public.
17. Proposer un édacteur aux exploitants de péniches hôtels basés en Alsace et en Bourgogne (Croisieurope et Croisière Touristiques Françaises).
18. Construire des offres packagées (thermalisme, cyclotourisme, randonnées) adaptées aux différentes cibles.

AXE 5

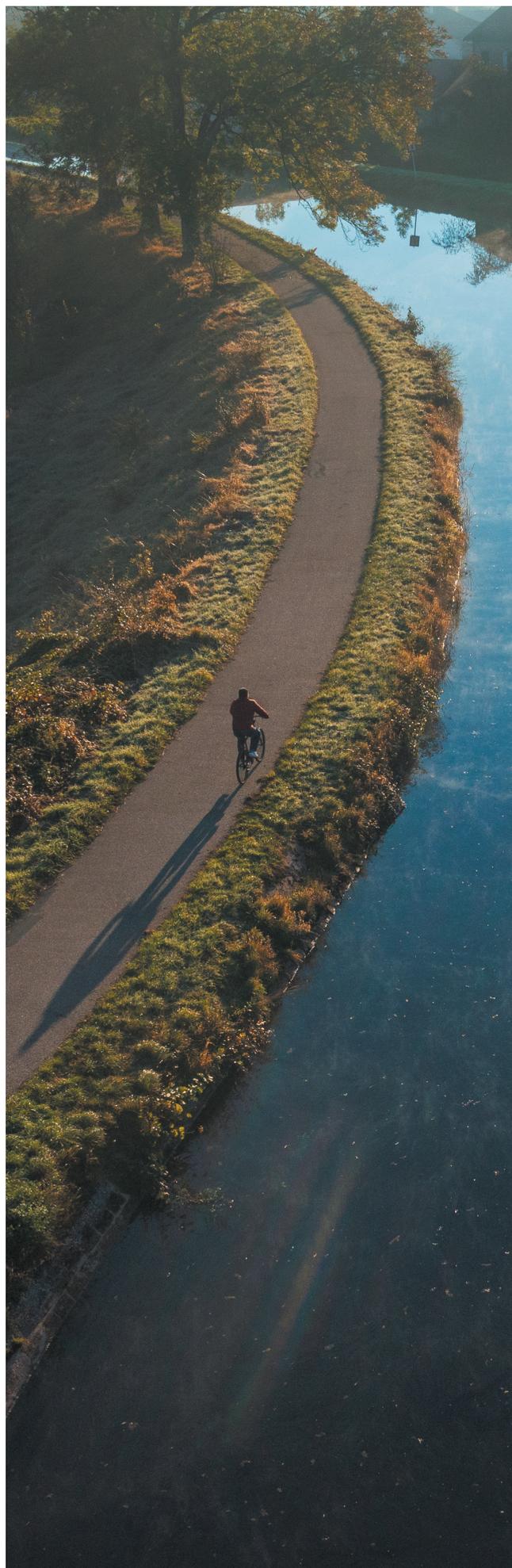
Identifier les conditions nécessaires pour le développement du fret fluvial : mutualisation des infrastructures, et opportunités de la filière bois

19. Initier un dialogue avec les industriels de la filière bois pour mieux connaître leurs besoins, les sensibiliser à la question du fret et co-construire avec eux un projet à moyen/long terme.
20. Réaliser une étude de faisabilité pour la mutualisation et l'optimisation des infrastructures existantes.
21. Engager une dynamique de concertation et une réflexion commune avec le Sillon Lorrain pour inscrire le fret fluvial dans une stratégie plus large et plus ambitieuse
22. Créer une nouvelle plateforme de déchargement à Golbey pour assurer le développement de la filière de fret fluvial.
23. Renforcer la capacité du port de fret de Neuves-Maisons. Utiliser le potentiel du quai d'armement fret à Neuves Maisons.

AXE 6

Mettre en réseau et développer les activités de pleine nature et les pôles de sports et loisirs nautiques remarquables du territoire.

24. Poursuivre et finaliser le développement d'une Maison de la pleine nature au Port d'Epinal
25. Poursuivre le développement de parcours de pêche qualitatifs et pédagogiques (carpe, ombre commun...).
26. Intégrer les espaces naturels sensibles en bord de canal dans l'offre touristique : sensibilisation à l'environnement, activités légères innovantes, etc.
27. Créer un parcours de kayak au départ de Gripport.
28. Aménager une petite base fluviale à Tonnoy pour l'accueil d'activités légères (location de barques, paddle...). Développer et valoriser le pôle d'activités de Messein (loisirs nautiques, cyclotourisme)



AXE 7

Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes : aires de repos multi-services, hébergements insolites etc.

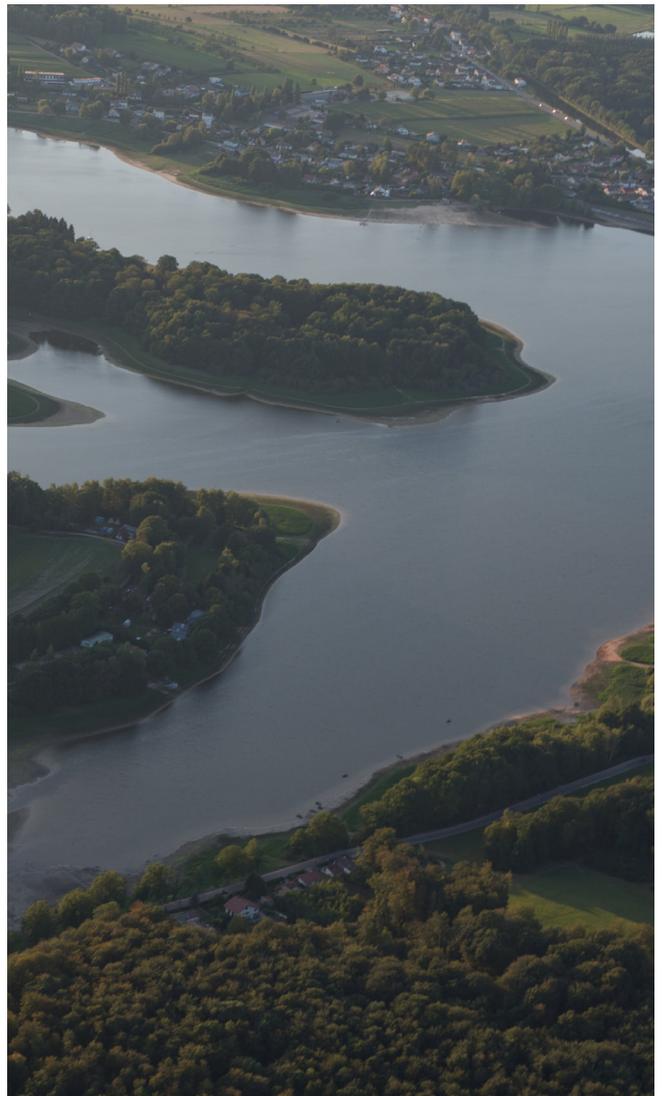
29. Développer des aires de repos pour itinérants dans 3 sites phares incluant plusieurs services.
30. Mettre en place 2 hébergements insolites au sein de la destination : Agglomération d'Épinal et Communauté de Communes Moselle et Madon
31. Rédiger et diffuser une charte d'accueil et un guide de bonnes pratiques pour un référentiel commun de l'offre de services.
32. Réaliser un sentier de 40 km en rive droite de la Moselle à destination des piétons pour désengorger la véloroute et prévenir les conflits d'usage.
33. Généraliser le label Accueil Vélo et le déploiement de nouveaux labels pour les hébergements touristiques (Clef Verte, Hébergement pêche)
34. Créer une ou des offres de bistrot / guinguette en bord de canal
35. Développer l'agritourisme en accompagnant la professionnalisation des exploitants fermiers et la valorisation de leurs produits (ex : réseau Bienvenue à la ferme)



AXE 8

Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées du territoire

36. Initier un partenariat avec l'EPFGE pour une intervention graduée sur les friches, des études techniques à la réhabilitation.
37. Lancer un AMI ou un AAP pour la valorisation touristique et/ou culturelle des 3 maisons éclusières identifiées (territoire de l'agglomération d'Épinal).
38. Lancer une procédure d'urbanisme transitoire et mener des expérimentations sur quelques friches pour tester et préfigurer de nouveaux usages.
39. Réhabiliter la maison Éclusière n°43, à Flavigny sur Moselle et approfondir l'opportunité de réhabilitation de la Maison Éclusière n°40 à Neuville-sur-Moselle et la Maison Éclusière n°47 à Messein.
40. Aménager un centre d'interprétation du patrimoine à Bainville-aux-Miroirs.



AXE 9

Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur

41. Créer un événement fédérateur du type « La fête du canal » autour des thématiques fluviales et impliquant toutes les communes mouillées.
42. Mener une action de communication d'envergure pour la promotion de la destination Canal des Vosges.

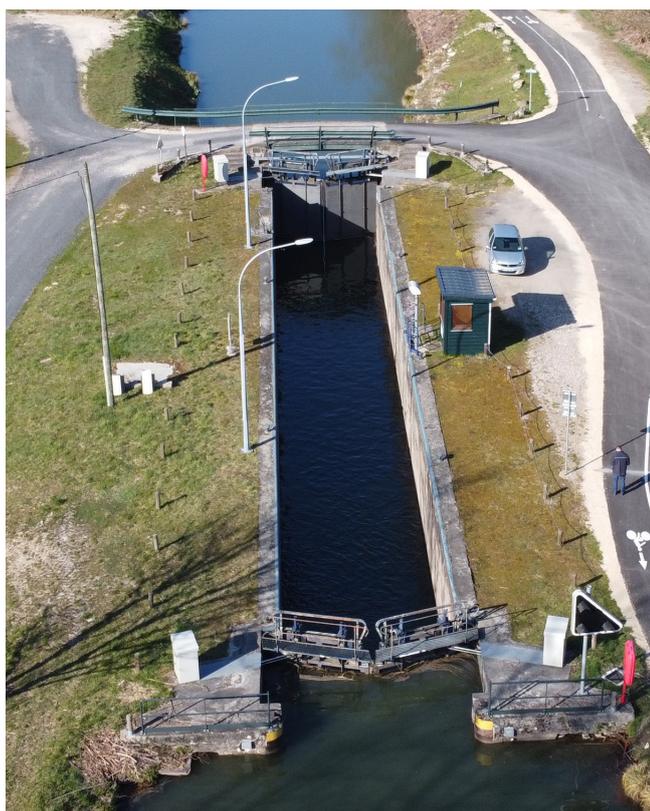
AXE 10

Installer une gouvernance, claire, fédératrice et représentative en vue d'un contrat de canal.

43. Créer une association « les amis du canal » pour contribuer à l'organisation d'événements et à l'animation du canal des Vosges.

Depuis plusieurs années, l'agglomération d'Épinal a déjà mis en œuvre plusieurs actions de valorisation du canal des Vosges dans son périmètre

- La réalisation d'une signalétique de service et touristique sur les 75 km de la véloroute Voie Bleue, avec 2 points d'eau et de réparations vélos (mise en place en 2022) – actions 11 et 12 du contrat de canal.
- La prise de compétence du Port d'Épinal dès 2021, avec construction du stade d'eaux vives, et organisation de l'ex Maison du vélo en un office de tourisme 1ère catégorie. Le site est baptisé « Base Natur'O » et est ouvert depuis avril 2022, il est unique en France.
- Avec des moyens annuels conséquents injectés par l'agglomération en fonctionnement dédiés à un accueil touristique de qualité, et des prestations de services diverses (Eaux Calmes, Eaux vives et Vélo). Action 24 du Contrat de Canal. + en partie action 2 du Contrat de Canal car la Base Natur'O sera labellisée Accueil Vélo.
- La prise de compétence par l'agglomération de la gestion du Port de Fontenoy-le-Château, depuis l'été 2022.
- L'engagement en 2022 sur l'acquisition de 2 bateaux promenade dès 2023, dont le Fontenoy pour le port de Fontenoy-le-Château, (avec étude de recrutement de mariners saisonniers, de guides et logisticiens d'accueil de groupe et repas sur le bateau, et étude de changement de motorisation des bateaux). Action 16 du Contrat de Canal.
- Des projets communaux intéressants pour l'hébergement insolite : Socourt avec l'acquisition d'une péniche, l'aménagement du quai et la rénovation de la péniche pour en faire un hébergement insolite de qualité (rester à quai). Et Fontenoy Le Château, avec l'acquisition de constructions légères en bois réalisées par les Ingénieurs étudiants de l'ENSTIB lors des défis du bois 2022. Ces hébergements insolites seront implantés en forêt à proximité du Canal. Action 30 du Contrat de Canal.



4/ Stratégie marketing de la destination Canal des Vosges

L'agglomération d'Épinal contribue fortement au marketing de la destination.

A cet effet, elle dote son Office de Tourisme de moyens conséquents.

Celui-ci est classé en catégorie 1, garantissant la meilleure qualité d'accueil et de promotion touristique. L'agglomération d'Épinal lui verse une subvention annuelle de 456 000 €, à laquelle s'ajoute le versement annuel d'environ 275 000 € de collecte de taxe de séjour. <https://www.tourisme-epinal.com/>. Dès avril 2022, l'agglomération d'Épinal a créé la Base Natur'O au port d'Épinal, et a confié l'accueil touristique du site à l'office du tourisme pour plus de 200 000 € par an.

Un ETP va être recruté au service Communication de l'agglomération, pour renforcer l'attractivité de cette destination. <https://www.tourisme-epinal.com/decouvrir/activites-d-eau/base-natur-o>

Plusieurs outils de communication sont déjà disponibles ou déployés (événementiel) :

- Le guide touristique annuel édité par l'office du tourisme est construit autour de la carte centrale du Canal en 3 secteurs. Il évoluera forcément en suivant l'avancée des investissements touristiques du Contrat de Canal dans les années à venir.
- De plus, l'office du tourisme a lancé une démarche d'élaboration d'une carte touristique sur les 105 km concernés par le contrat de canal des Vosges y compris la Meurthe et Moselle (action 11 du Contrat de Canal)



- L'office du tourisme participe à plusieurs salons en France et en Belgique pour promouvoir la destination Canal des Vosges.
- De plus l'agglomération contribue à hauteur de 5000 € annuels au comité d'itinéraire de la Voie Bleue qui œuvre à la visibilité et promeut fortement cet itinéraire via des films promotionnels, réseaux sociaux, et un site internet dédié : <https://www.lavoiebleue.com/>

De plus, le territoire du PETR du Pays d'Épinal Cœur des Vosges a été retenu en 2022 pour l'élaboration d'un Guide du Routard dédié. Il est en cours de construction, en lien avec les équipes du PETR (et de son label et équipe du Pays d'Art et d'Histoire, un des atouts du PETR), de l'office de Tourisme et de l'agglomération d'Épinal. Le Canal des Vosges y sera valorisé.

Une étude d'opportunité relative à la création d'un événement sur le canal va être réalisée courant 2023.

Concernant la promotion de l'offre touristique ou fluviale : une réflexion est en cours avec l'Office de Tourisme pour la future organisation autour des bateaux-promenades.

La promotion du fret fluvial sera à conduire dès l'avancée des projets du Contrat de Canal, au sein des politiques d'écologie industrielle, et de mobilité de la CAE.



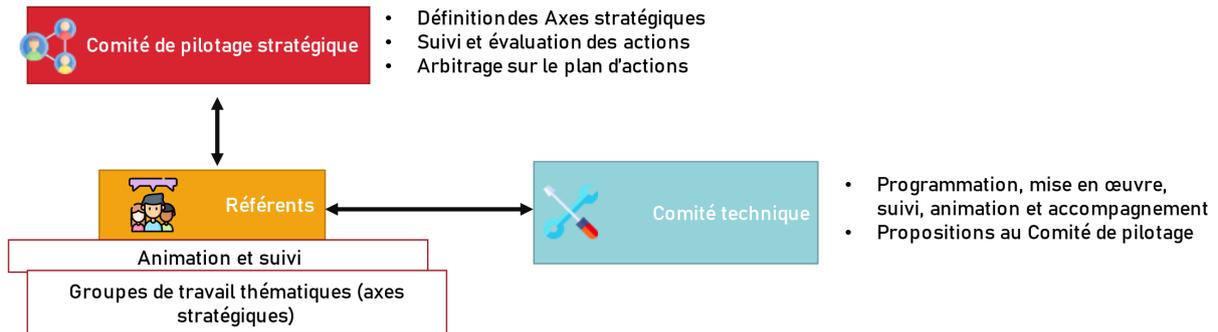
1/ Gouvernance

La mise en œuvre du contrat de canal des Vosges se fera sur la base d'une gouvernance partagée avec l'ensemble des signataires du contrat, dont les principes sont exposés ci-après.



GOUVERNANCE ET ORGANISATION

Synthèse des propositions



Le Comité de Pilotage stratégique (COFIL)

Il s'agit du principal organe de gouvernance du Contrat.

Son rôle consiste à

- **Définir les axes stratégiques, orienter**
- **Assurer le suivi des actions et leur bon avancement, en cohérence avec les objectifs fixés et les axes stratégiques prédéfinis,**
- **Et, au regard des résultats, arbitrer le plan d'action bisannuel à réaliser.**
- **Valider les résultats d'études et les différentes opérations réalisées dans le cadre du contrat, en lien avec les indicateurs prédéfinis pour chaque action.**

Il est consulté pour validation, pour toute modification du Contrat et tout projet d'avenant.

Composition du COFIL

La CAE, en tant que chef de file du projet de contrat de canal, est chargée de réunir le COFIL.

Tous les partenaires financeurs (Région, VNF, CAE, départements, les CC) ont une voix délibérative et sont systématiquement conviés.

Fréquence

Le COFIL se réunit deux à trois fois par an pour orienter et arbitrer le déroulement des opérations (inclus dans les fiches actions). D'autres partenaires seront associés en fonction de l'ordre du jour : État, office de tourisme, autres collectivités, centre des congrès, autres acteurs privés, association club-kayak. ..

Le Comité Technique (COTECH) et les référents

Le comité technique a deux rôles :

- Préparer les réunions du Comité de pilotage,
- Y associer les services compétents et les partenaires signataires pour atteindre les objectifs précisés dans le contrat de canal et dans un premier temps ceux identifiés pour le plan d'action.

Ses missions consistent à :

- Programmer le contrat et son plan d'action,
- Animer, mettre en œuvre et gérer les actions actées ou des opérations fléchées dans le contrat,
- Appuyer et accompagner les porteurs de projet (public ou privé) et financeurs, y compris dans leurs instances opérationnelles,
- Formuler des propositions au comité de pilotage stratégique, de la programmation annuelle et les modalités de mise en œuvre des actions du contrat de canal,
- Préparer les indicateurs utilisés pour le réexamen et le suivi de l'efficacité des actions ; identifier les responsabilités dans ce cadre
- Assurer la dynamique et l'équilibre entre les deux volets du contrat de canal.

Le COTECH est composé de référents techniques désignés par la Région, la Communauté d'agglomération d'Epinal, les autres collectivités parties prenantes du projet, et VNF.

La CAE, en tant que chef de file du projet contrat de canal, est chargée de réunir le COTECH qui définira des groupes de travail thématiques, par exemple, en fonction des axes stratégiques ; ces groupes thématiques pourront travailler notamment sur des actions transversales communes à plusieurs actions.

Si des groupes de travail thématiques sont constitués, le comité technique synthétisera et mettra en cohérence leurs propositions.

Les objectifs partagés des organes de gouvernance

Les différents organes de gouvernance du Contrat de canal permettront à leurs différents membres de :

- assurer le suivi du Contrat,
- valider les principales étapes et les résultats des actions,
- ajuster le contrat de canal au regard des évolutions des projets des acteurs, des communautés de communes notamment, et de la mise en œuvre des actions.

Ils favoriseront une forte concertation tout au long de la démarche et de la durée du Contrat.

D'autres instances pourront être mobilisées, notamment des COPIL spécifiques à certaines opérations (projets de travaux associant divers maîtres d'ouvrages par exemple), les organes de gouvernance de l'office du tourisme de l'agglomération.

La population et les usagers seront associés au besoin, à travers des réunions publiques et des réunions d'échanges spécifiques.

2/ Suivi et évaluation

Le suivi du contrat de canal se fera selon une logique d'évaluation des politiques publiques avec :

- un suivi d'exécution des projets / actions (par exemple : taux d'exécution budgétaire, et niveau de finalisation du projet / action, suivi des indicateurs car le plan d'action comprend des indicateurs par projet)
- un suivi des résultats observés sur et par les projets réalisés : indicateurs de fréquentation, de retombées économiques, de taux d'utilisation des infrastructures, de rayonnement de l'attractivité du canal sur les sites d'intérêt touristique de proximité, etc.

Le contrat fera l'objet d'une révision dans un délai maximum de cinq ans sur décision du comité de pilotage (2028).

Il fera l'objet d'un réexamen en 2025, c'est-à-dire que sur la base des évaluations des actions entreprises et des résultats obtenus, le COPIL décidera des ajustements éventuels à apporter au présent contrat, deux ans après sa signature.

Chaque signataire du présent contrat devra, préalablement au réexamen du contrat, présenter un bilan annuel des actions réalisées et des moyens tant financiers qu'humains qui y auront été consacrés.

Un bilan pourra être envisagé tous les 2 ans.



D/ MODALITÉS FINANCIÈRES ET D'EXÉCUTION

Le présent contrat fixe à ce stade les contributions financières des signataires. Elles sont précisées en fonction de chaque volet.

1/ Volet infrastructure

Le volet infrastructure comprend une partie dédiée à l'investissement et une partie dédiée au fonctionnement.

Ce volet regroupe les éléments structurels indiqués ci-dessous :

- ▶ **Ouvrages gestion hydraulique** : barrages de prises d'eau, prises d'eau, passe à poissons, siphons, passage sous fluvial, rigole d'alimentation, vannages, déversoirs, dégrilleurs
- ▶ **Ouvrages de navigation** : écluses, pont mobile, porte de garde, pont canal, barrage réservoir
- ▶ **Section courante** : berges, digues, chemin de service
- ▶ **Moyens** : Hygiène et sécurité, Matériel, Immobilier

a/ Volet infrastructure : investissement

Pour porter l'ambition de fret et de navigation, VNF a chiffré les dépenses suivantes en investissement sur 10 ans :

Scénario	Thème	Coût (M€)
Gestion Hydraulique (VNF seul)	Gros entretien de réparation	4 900 000 €
	Modernisation	8 300 000 €
	Régénération	11 300 000 €
	Moyens (mobilier, matériel)	1 300 000 €
	Total	25 800 000 €
Plaisance	Gros entretien de réparation	6 400 000 €
	Modernisation	8 300 000 €
	Régénération	14 300 000 €
	Moyens (mobilier, matériel)	2 000 000 €
	Total	31 000 000 €
Différence Plaisance GH		5 200 000 €

Le montant des totaux restera celui indiqué. Néanmoins, les sommes affectées à chaque catégorie sont fongibles entre elles.

Le delta de 5,2 M€ pour permettre la plaisance, porte sur les opérations d'investissements suivantes :

1. Travaux de génie civil sur les écluses 4,5,8,10,11,14,16,18,19, 23 versant Saône et 23,24,41 versant Moselle pour un montant global de 1,5 M€
2. Changements de portes d'écluses sur les écluses 36,37,38,39,40,41,42,43 et 44 versant Moselle pour un montant global de 3,3M€
3. Travaux de berges le long de la véloroute pour un montant global de 0,4 M€

Selon la charte d'engagement signée en février 2022, ce surcoût en investissement sera financé à 50 % par la Région, 20 % par VNF et 30 % par les Collectivités (EPCI/ Départements).

En investissement, ce surcoût de 5,2 M € sur 10 ans, à raison de 30 % pour les collectivités (EPCI / Départements), représente 1,56 M €, soit 156 000 € par an pour les collectivités.

Une répartition au linéaire est envisagée (105 km) soit 1486 € du km / an.

Pour la Communauté d'Agglomération d'Épinal et Département des Vosges sur 75 km soit une participation annuelle de 111 450 € : financée entièrement par le département des Vosges.

Les EPCI de Meurthe et Moselle et le Département de Meurthe et Moselle sur 30 km soit une participation annuelle de 44 580 € : financée entièrement par le département de Meurthe et Moselle.

À savoir qu'un financement innovant tripartite existait depuis 2017 entre la CAE, VNF et le Département des Vosges. Chacun finançait 150 000 € chaque année depuis 2017 pour renforcer les berges du Canal côté véloroute (soit 450 000 € déjà financés chaque année entre 2017 et 2022 sur l'infrastructure).

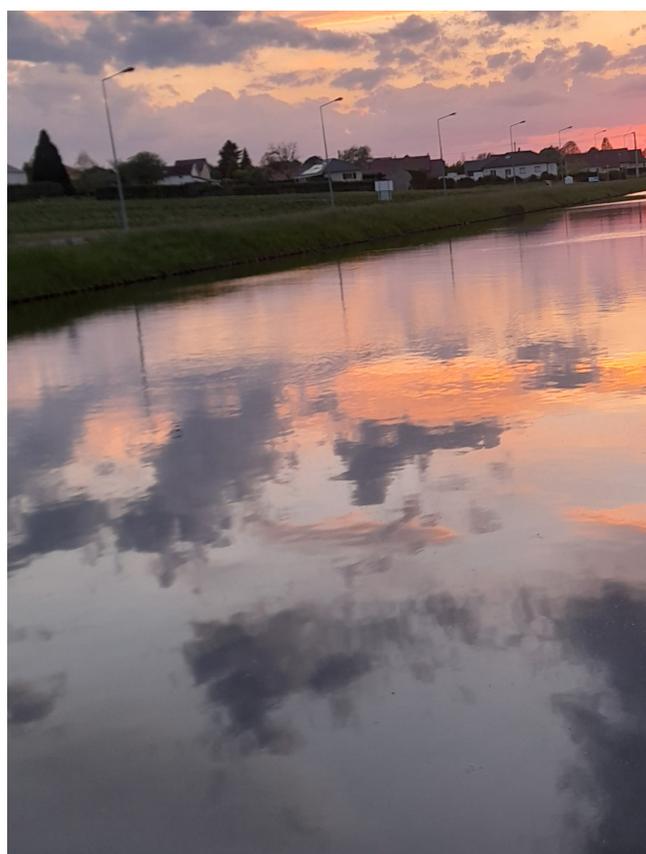
Modalités d'exécution :

Une programmation des opérations pluriannuelles et un bilan financier annuel des travaux seront établis par l'opérateur VNF.

Les modalités de versement feront l'objet d'une convention financière annuelle proposée par l'opérateur VNF et la Région Grand Est qui préciseront la nécessité ou non de solliciter une avance.

Ces conventions feront l'objet d'une validation auprès de chaque assemblée délibérante des signataires financeurs.

Si les coûts des opérations venaient à diverger significativement des prévisions, les termes du présent contrat pourront être réexaminés, lors du réexamen notamment.



b/ Volet Infrastructure : fonctionnement

Pour porter l'ambition de navigation, VNF a chiffré les dépenses suivantes en fonctionnement.

Scénario	Thème	Coût (M€)
Gestion Hydraulique (VNF seul)	Fonctionnement	8 000 000 €
Plaisance	Fonctionnement	9 700 000 €
Différence Plaisance GH		1 700 000 €

Le delta de 1.7 M€ sur 10 ans sera à la charge des collectivités, soit 170 000€ par an pour les collectivités, pendant 10 ans.

La Région n'a pas vocation à financer de l'ingénierie pour la mise en tourisme des canaux, ni à participer financièrement aux charges de fonctionnement d'une structure dédiée en vue d'assurer leur gouvernance.

Par ailleurs les deux Départements s'engagent sur la part investissement du volet infrastructure, mais pas sur la part fonctionnement.

Il revient alors aux EPCI de cofinancer ce delta de fonctionnement. Une répartition au linéaire est envisagée (105km), soit 1619€ du km/an.

L'accord suivant a été acté :

- **La CAE sur 75km soit une participation annuelle de 121 428 €**
- Les EPCI de Meurthe et Moselle sur 30 km soit une participation annuelle de 48 572 €
Les EPCI de Meurthe et Moselle ont instauré une propre clé de répartition pour ces 48 572€ (mixant linéaire et nombre d'habitants) détaillée ci-dessous :
- **CC Meurthe Mortagne Moselle : 4 857 € de participation annuelle**
- **CC Sel et Vermois : 810 €**
- **CC Moselle et Madon : 25 085 €**
- **CC Pays du Saintois : 17 820 €**

En outre, pour répondre aux ambitions économiques et touristiques du Canal des Vosges, et garantir le fonctionnement optimum des écluses, VNF demande un renfort annuel de saisonniers, non compris dans le delta de fonctionnement évoqué ci-dessus.

Renfort de saisonniers selon cette répartition géographique et cet accord :

- secteur CAE : le pont de Thunimont + secteur Golbey + secteur Fontenoy amont.
3 secteurs *2agents *7 mois = 42 mois **Soit maximum 100 800€ brut charges comprises financés annuellement par la CAE**
- secteur CC Moselle et Madon : secteur Messein.
1 secteur *2agents *7 mois = 14 mois **Soit maximum 33 600€ brut charges comprises financés annuellement par la CC Moselle et Madon.**
Avec une clause de réexamen après les 2 premières années pour la CC Moselle et Madon.

VNF soumettra chaque début d'année un projet de convention pour les conditions de recrutement de ces saisonniers, sur la base d'un prévisionnel des montants maximum évoqués ci-dessus.

Un bilan de VNF interviendra en fin de chaque année vis à vis du réel du temps passé par les saisonniers.

Modalités d'exécution :

Les modalités de versement feront l'objet d'une convention financière annuelle proposée par l'opérateur VNF qui précisera la nécessité ou non de solliciter une avance.

Ces conventions feront l'objet d'une validation auprès de chaque assemblée délibérante des signataires financeurs.

Si les coûts des opérations venaient à diverger significativement des prévisions, les termes du présent contrat pourront être réexaminés.

2/ Volet développement économique et touristique

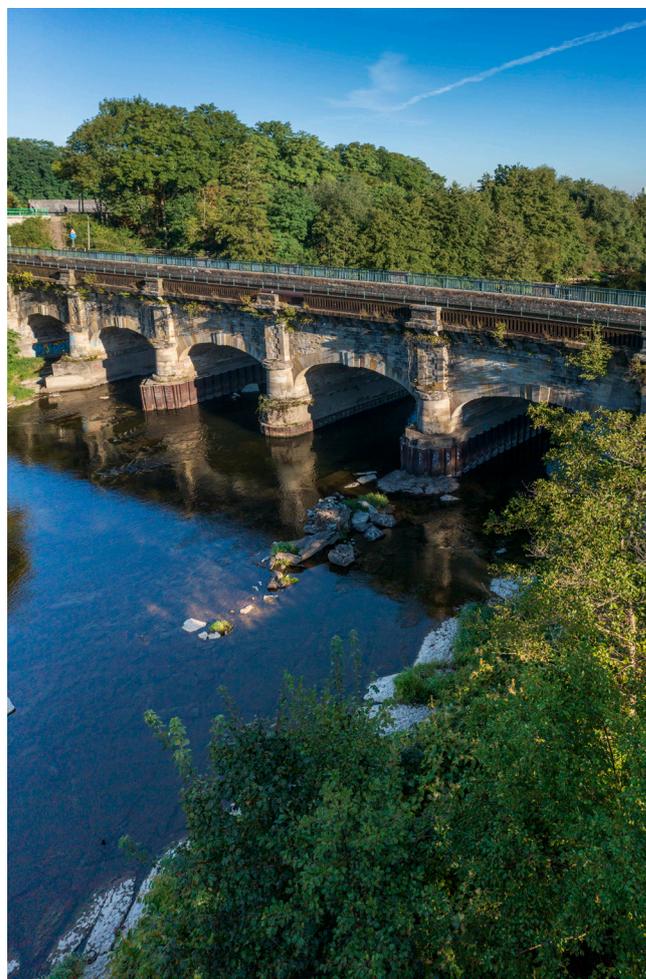
Afin de mettre en œuvre la stratégie de développement et les 43 actions sus nommées, un investissement d'environ à 8 millions € est à réaliser (voir en annexe une indication de répartition en fonction des axes), avec une part importante consacrée aux travaux (près de 7 millions €) en sus des études.

Ce montant reste estimatif et devra faire l'objet de chiffrages plus fins, projet par projet, dans le cadre d'études préalables nécessaires à la définition et l'approche financières des actions.

La programmation des projets économiques et touristiques évoluera au fil des arbitrages COPIL.

La Région s'engage à financer jusqu'à 5,5 millions € sur ce volet.

Chaque projet se verra élarger à d'autres demandes de financement (Etat, fonds européens LEADER, département).



ANNEXE 1 : STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE

1.1 Axes stratégiques

AXE STRATÉGIQUE N°1

Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle : en termes de services et équipements.

Enjeux : des infrastructures d'accueil pas toujours qualitatives et opérationnelles, une offre de services limitée, principalement au nord et de nombreuses haltes en perte de vitesse.

Objectifs : assurer sur l'ensemble du linéaire les services techniques clés à savoir : dispositifs d'amarrage, bornes à eau, bornes électriques. Des points de vente de gasoil et des services annexes dédiés à l'accueil, la sécurité et au confort des plaisanciers sur les ports et haltes clés de l'itinéraire sont à prévoir pour améliorer l'expérience touristique du plaisancier tout au long de son parcours.

AXE STRATÉGIQUE N°2

Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes : aires de repos multi-services, hébergements insolites etc.

Enjeux : un manque de connaissance de la véloroute auprès des clientèles touristiques, un rayonnement à renforcer, de même que l'offre de services. Des conflits d'usages importants sur la véloroute.

Objectifs : repenser l'aménagement des itinéraires pédestres et cyclables pour remédier aux conflits d'usage et assurer un déploiement pertinent des services et équipement pour les clientèles itinérantes : signalétique directionnelle et touristique unifiée, aires de repos avec services divers, espace de réparation, accueil touristique... développer une offre d'hébergement adaptée (label Accueil Vélo, hébergement insolite...).

AXE STRATÉGIQUE N°3

Mettre en réseau les haltes et ports du parcours autour des 3 polarités thématiques identifiées : patrimoine industriel (N), loisirs urbains et culture ©, patrimoine historique et naturel (S).

Enjeux : 3 pôles d'attractivité bien répartis le long de la voie d'eau, piliers possibles d'un itinéraire de découverte fluviale, à mettre en valeur, en réseau et en musique pour structurer la destination « Canal des Vosges ».

Objectifs : Structurer et mettre en réseau ces haltes en identifiant les sites touristiques majeurs à proximité et en développant des services annexes répondant aux attentes des plaisanciers/itinérants.

AXE STRATÉGIQUE N°4

Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

Enjeux : un manque de professionnalisation, une perte de vitesse de l'activité de bateau promenade et, des infrastructures portuaires en inadéquation avec les exigences techniques et d'accueil des opérateurs de la filière péniche-hôtel.

Objectifs : investir en moyens humain, de structuration et commercialisation pour booster l'activité de bateau promenade. Pour l'activité de péniche hôtel, des prérequis indispensables pour séduire les opérateurs : mise à niveau des infrastructures d'accueil et des services (fiabilité technique, équipements, connexion internet...) et adapter l'offre touristique aux clientèles de croisiéristes (visites guidées en anglais, signalétique/panneautique en anglais, restauration haut de gamme...).

AXE STRATÉGIQUE N°5

Identifier les conditions nécessaires pour le développement du fret fluvial : mutualisation des infrastructures, et opportunités de la filière bois.

Enjeux : faiblesse de l'offre de trafic fluvial sur le canal, hormis

l'activité de la Sagram – régulière mais très localisée – et faible appétence des entreprises locales malgré des opportunités avec la filière bois.

Objectifs : engager une réflexion sur une potentielle mutualisation des infrastructures existantes en fleuve et sur le terre-plein et sur la création de nouveaux aménagements, en concertation avec les parties prenantes.

AXE STRATÉGIQUE N°6

Mettre en réseau et développer les pôles de sports et loisirs nautiques remarquables du territoire : offres packagées, complémentarité des sites et nouvelle gouvernance.

Enjeu : de nombreux atouts insuffisamment valorisés (faune et flore diversifiées, pôle nautisme et pêche relativement bien développés).

Objectifs : pour créer une offre différenciante, proposer une approche intégrée et multidimensionnelle, basée sur la mise en réseau des pôles de loisirs fluviaux et lacustres (GESN, Bouzey, Wam park, etc...). En termes de gouvernance, cette mise en réseau peut se matérialiser notamment par le passage d'une logique « maisons du vélo » à une logique « maison des activités de plein air » qui serait positionnée au croisement des voies terrestres et des voies d'eau.

AXE STRATÉGIQUE N°7

Aménager de nouvelles infrastructures portuaires au Nord de la destination pour développer la plaisance : création de haltes, ports, quais. **Enjeu :** de fortes disparités entre le Nord et le Sud en matière d'infrastructures d'accueil touristiques (sous-équipement du nord, moins de plaisanciers).

Objectifs : proposer une offre continue » en rééquilibrant au Nord via de nouveaux équipements et aménagements.

AXE STRATÉGIQUE N°8

Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées du territoire : urbanisme transitoire dans les friches, et commercialisation des maisons.

Enjeu : présence de maisons éclusières et de friches offrant un potentiel de valorisation pour accueillir de nouvelles activités – de manière pérenne ou transitoire.

Objectifs : Requalifier et valoriser les friches et maisons éclusières au service de l'attractivité du territoire (impact visuel et paysager, affirmation de l'identité industrielle du territoire) mais aussi dans une optique de reconquête foncière.

AXE STRATÉGIQUE N°9

Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur.

Enjeu : une destination qui reste encore aujourd'hui à construire (présence à l'esprit et connaissance des opérateurs touristiques et clientèles). Le fonctionnement en « silo » des acteurs ne favorise pas la définition d'objectifs communs, d'outils de communication homogènes et d'actions de promotion coordonnées.

Objectifs : Communiquer et faire connaître le canal des Vosges et ses richesses auprès des deux cibles. Cela peut passer par l'organisation d'un événement fédérateur sur et autour du canal, à l'échelle de tout le linéaire, et par la définition d'un plan de promotion et de communication unifié, cohérent et coordonné entre l'OT, la CAE, les autres EPCI, le Département et la Région.

AXE STRATÉGIQUE N°10

Installer une gouvernance, claire, fédératrice et représentative en vue d'un contrat de canal.

Enjeu : une gestion des ports et haltes « en silo », peu propice aux investissements et à un réel développement pérenne et cohérent.

Objectifs : Poser les bases de la future gouvernance du canal et engager une réflexion sur un portage communautaire des ports

1.2 Calendrier indicatif des actions devant être réactualisé / complété et amendé en COPIL et COTECH



2025

2026

2027

de demain.

re CAE)

iller-

s friches pour tester et préfigurer de nouveaux

ers et la valorisation de leurs produits (réseau

d'intérêt touristique sur le parcours, dans un rayon de 10 km.

E et mise en place d'une DSP.

vélo et le déploiement de nouveaux labels

turels en bord de canal dans l'offre touristique

struire des offres packagées adaptées aux différentes cibles.

s sur la base de la panneautique patrimoniale développée par le PETR

striel en intégrant le canal dans les parcours et offres de visites et activités

e aux péniches hôtel à Gripport

Eductour aux exploitants de péniches hôtels

Engager une dynamique de concertation et une réflexion commune avec le Sillon Lorrain

Créer une ou des offres de bistrot / guinguette en bord de canal

Créer un outil de gestion centralisé des disponibilités, commun à tous les produits fluviaux.

Créer une association « les amis du canal » pour contribuer à l'organisation d'événements et à l'animation du canal des Vosges.

1.3 Plan d'actions et chiffrage indicatifs

ANNEXES

	Indicateurs d'évaluation	Pilotage		Budget (€HT)		
		Pilote(s)	Partenaire(s)	Travaux	Etudes	Moyens humains
Axe 1 - Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle						
Action 1	Mettre en place le même niveau de services standards dans tous les ports et haltes du parcours. Lancement et conclusion des marchés d'études et de travaux Opération de réception des travaux des équipements et services portuaires déployés	CAE	VNF, EPCI	600 000,00 €		
Action 2	Mettre en place les conditions pour l'obtention du label "Accueil Vélo" dans les 3 principaux ports de la destination : Charmes, Épinal et Fontenoy-le-Château. Mise en place d'un plan d'actions et d'un tableau de bord pour le suivi des actions/études Initiation de la démarche de labellisation	CAE	VNF, EPCI	100 000,00 €		10 000,00 €
Action 3	Mettre en place les conditions pour l'obtention du label « pavillon bleu » dans les 3 principaux ports de la destination : Charmes, Épinal et Fontenoy-le-Château. Mise en place d'un plan d'actions et d'un tableau de bord pour le suivi des actions/études Initiation de la démarche de labellisation	CAE	VNF, EPCI	150 000,00 €	15 000,00 €	10 000,00 €
Action 4	Créer deux ports de petite capacité à Girancourt et Thon-les-Vosges Lancement et réalisation des marchés d'études et de conception et réalisation Opération de réception des nouveaux équipements et services portuaires	CAE	VNF, EPCI, Région	3 000 000,00 €		
Action 5	Développer la halte fluviale de Grippont en termes de services et d'équipements Nombre d'équipements neufs créés Niveau de satisfaction des publics	CAE	VNF, EPCI	50 000,00 €		
Action 6	Développer la halte fluviale de Richardménil en termes de services et d'équipements Lancement et réalisation des marchés d'études et de conception et réalisation Opération de réception des travaux					
Sous-total axe 1				3 900 000,00 €	15 000,00 €	20 000,00 €
Axe 2 - Aménager de nouvelles infrastructures portuaires au Nord de la destination pour développer la plaisance et l'activité de fret de marchandises						
Action 7	Réaliser une étude de faisabilité pour identifier 1 à 2 sites adaptés au développement d'une halte de plaisance ou d'un quai d'armement (fret) Lancement et réalisation des marchés d'études de faisabilité	CAE	VNF, Lorport		50 000,00 €	
Action 8	Poursuivre le développement en équipements et services de la halte de Socourt. Nombre d'équipements neufs créés Niveau de satisfaction des publics	CAE-OT	EPCI	150 000,00 €		
Action 9	Réinvestir le quai maçonné à Roville devant Bayon Lancement et conclusion des marchés d'études et de travaux Opération de réception des aménagements du quai		EPCI-CAE-VNF		15 000,00 €	5 000,00 €
Sous-total axe 2				150 000,00 €	65 000,00 €	5 000,00 €
Axe 3 - Mettre en réseau les haltes et ports de parcours autour des 3 polarités thématiques identifiées : patrimoine industriel (N), loisirs et culture (C), patrimoine et naturel (S).						
Action 10	Créer un outil de gestion centralisé des disponibilités, commun à tous les produits fluviaux (plaisance privée et professionnelle). Lancement du marché de création de l'outil Niveau de satisfaction de ses usagers		CAE, VNF, Département		50 000,00 €	5 000,00 €
Action 11	Finaliser la cartographie des principaux points d'intérêt touristique sur le parcours, dans un rayon de 10 km Réalisation de la cartographie	OT				15 000,00 €
Action 12	Installer une signalétique Véloroute Voie Bleue de jalonement, de rabattement et de services/sites touristiques/patrimoniaux sur les 30km du linéaire de Meurthe et Moselle. et installer des panneaux explicatifs et patrimoniaux selon la charte graphique du comité d'itinéraire de la Voie Bleue, sur les 75km de linéaire des Vosges (le jalonement étant déjà réalisé depuis 2018) Nombre de panneaux installés Harmonie de la charte graphique	CAE	OT, département	350 000,00 €		20 000,00 €
Action 13	Affirmer la thématique tourisme industriel en intégrant le canal dans les parcours et offres de visites et activités (ex : carreau et mine du Val de Fer, aciérie SAM etc.) Réponses positives du projet et de l'ancienne aciérie Nombre de parcours touristiques ayant intégré le Canal Référencement du canal Nombre de partenariats avec des porteurs de projets de tourisme industriel, nombre de création d'offres et dates de mise en promotion	OT	EPCI			15 000,00 €
Sous-total axe 3				350 000,00 €	50 000,00 €	55 000,00 €
Axe 4 - Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel						
Action 14	Attirer un opérateur de boat and bike pour structurer et commercialiser la destination fluvest de demain. Appétence des opérateurs et AP fructueux. Contractualisation Montée en puissance de l'activité (CA)	OT	CAE, Départements		40 000,00 €	20 000,00 €
Action 15	Intégrer une escale adaptée à l'amarrage des péniches hôtel au sein de la halte de Grippont Nombre de bittes d'amarrage créées Nombre de mètres linéaires d'amarrage dédiés Niveau de satisfaction des opérateurs	CAE	VNF	80 000,00 €		5 000,00 €
Action 16	Acquisition d'un bateau-promenade par la CAE et mise en place d'une DSP. Date d'acquisition puis date de mise en service (Conception de la DSP si ce montage est retenu) Facture du bateau-promenade	CAE	VNF	1 000 000,00 €	50 000,00 €	5 000,00 €
Action 17	Proposer un educteur aux exploitants de péniches hôtels basés en Alsace et en Bourgogne (CroisiEurope et Croisière Touristiques Françaises). Réalisation de l'educteur Contractualisation avec un opérateur et Commercialisation d'une croisière avec hébergement sur le canal	OT	CAE, VNF		15 000,00 €	5 000,00 €
Action 18	Construire des offres packagées (thermalisme, cyclotourisme, randonnées) adaptées aux différentes cibles. Nombre d'offres créées Nombre de touristes concernés par ces offres Taux de remplissage de chaque offre	OT	CAE			5 000,00 €
Sous-total axe 4				1 080 000,00 €	105 000,00 €	40 000,00 €
Axe 5 - Mettre en place les conditions nécessaires pour le développement du fret fluvial : mutualisation des infrastructures, et opportunités de la filière bois						
Action 19	Initier un dialogue avec les industriels de la filière bois pour mieux connaître leurs besoins, les sensibiliser à la question du fret et co-construire avec eux un projet à moyen/long terme. Nombre d'acteurs rencontrés Nombre de besoins recensés Création d'au moins un projet de fret bois Tonnage annuel de fret transporté sur le canal	CAE	Département		15 000,00 €	10 000,00 €
Action 20	Réaliser une étude de faisabilité pour la mutualisation et l'optimisation des infrastructures existantes. Lancement et réalisation des marchés d'études de faisabilité Nombre d'infrastructures concernées	Loport	VNF		60 000,00 €	
Action 21	Engager une dynamique de concertation et une réflexion commune avec le Sillon Lorrain pour inscrire le fret fluvial dans une stratégie plus large et plus ambitieuse Nombre de réunions réalisées Supports de concertation Réalisation d'un plan d'action fret Formalisation d'un projet de partenariat	CAE	Département			15 000,00 €
Action 22	Créer une nouvelle plateforme de déchargement à Gobey pour assurer le développement de la filière de fret fluvial. Lancer une éventuelle étude de faisabilité Achat d'une péniche Achat d'une grue Investissement dans la plateforme	Loport	VNF	400 000,00 €		
Action 23	Renforcer la capacité du port de fret de Neuves-Maisons, et utiliser le potentiel du quai d'armement fret à Neuves Maisons Lancement étude de faisabilité Lancement travaux Evaluation de l'amélioration des services liés au fret					
Sous-total axe 5				400 000,00 €	75 000,00 €	25 000,00 €
Axe 6 - Mettre en réseau et développer les activités de pleine nature et les pôles de sports et loisirs nautiques remarquables du territoire.						
Action 24	Poursuivre et finaliser le développement d'une Maison de la pleine nature au Port d'Épinal Nombre de visiteurs recensés Nombre d'activités accueillies	CAE-OT				150 000,00 €
Action 25	Poursuivre le développement de parcours de pêche qualitatifs et pédagogiques (carpe, ombre commun...) Nombre de spots de pêche intégrés Nombre de parcours créés Nombre de pratiquants recensés	CAE-OT	Fédération			10 000,00 €
Action 26	Intégrer les espaces naturels sensibles en bord de canal dans l'offre touristique : sensibilisation à l'environnement, activités légères innovantes etc. Nombre d'activités réalisées dans les ENS en bord de canal Qualité et nombre des supports créés	CAE-OT	EPCI			10 000,00 €
Action 27	Créer un parcours de kayak au départ de Grippont Cartographie du parcours Fréquentation de l'activité	OT	EPCI-CAE, Club Kayak, GESN		20 000,00 €	5 000,00 €
Action 28	Aménager une petite base fluviale à Tonnoy pour l'accueil d'activités légères (location de barques, paddle...). Développer et valoriser le pôle d'activités de Messein (loisirs nautiques, et cyclotourisme). Lancement et réalisation du marché de conception de la base Nombre d'activités accueillies Nombre de participants recensés		EPCI - VNF	80 000,00 €		
Sous-total axe 6				80 000,00 €	20 000,00 €	175 000,00 €

		Indicateurs		Pilotage		Budget (€HT)		
		Indicateurs d'évaluation		Pilote(s)	Partenaire(s)	Travaux	Etudes	Moyens humains
Axe 7 - Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes : aires de repos multi-services, hébergements insolites etc.								
Action 29	Développer des aires de repos pour itinérants dans 3 sites phares incluant plusieurs services.	Nombre d'aires de repos réalisées Nombre de visiteurs accueillis Evaluation de la satisfaction de la clientèle		CAE	EPCI, Département	500 000,00 €		
Action 30	Mettre en place 2 hébergements insolites au sein de la destination : CAE et CC Moselle et Madon	Création d'un hébergement Augmentation de la fréquentation (nombre de nuitées, taux d'occupation, taux de fidélisation) Notation en ligne de l'hébergement (Booking, Tripadvisor, etc.)		CAE	EPCI, OT, Département		30 000,00 €	40 000,00 €
Action 31	Rédiger et diffuser une charte d'accueil et un guide de bonnes pratiques pour un référentiel commun de l'offre de services.	Création d'une charte d'accueil Nombre de bonnes pratiques recensées dans le guide Nombre de socioprofessionnels adhérents à la charte		OT				5 000,00 €
Action 32	Réaliser un sentier de 40km en rive droite de la Moselle à destination des piétons pour désengorger la véloroute et prévenir les conflits d'usage.	Etude de faisabilité Concertation des partenaires Linéaire effectif concerné Lancement des travaux Evolution de l'accidentologie Niveau de satisfaction des usagers		CAE	EPCI, Dep, VNF	250 000,00 €		
Action 33	Généraliser le label Accueil Vélo et le déploiement de nouveaux labels pour les hébergements touristiques (Cleef Verte, Hébergement pêche)	Initiation de la démarche de labellisation Nombre de nouveaux labels		OT	CAE, Département		30 000,00 €	5 000,00 €
Action 34	Créer une ou des offres de bistro / guinguette en bord de canal	Nombre de porteurs de projets mobilisés Nombre d'espaces créés CA des établissements			EPCI -VNF		15 000,00 €	5 000,00 €
Action 35	Développer l'agritourisme en accompagnant la professionnalisation des exploitants fermiers et la valorisation de leurs produits (ex : réseau Bienvenue à la ferme)	Nombre d'exploitants contactés Structuration des partenaires CA des exploitants Nombre d'exploitants inscrits dans une démarche réseau		OT	EPCI		25 000,00 €	10 000,00 €
Sous-total axe 7						750 000,00 €	100 000,00 €	65 000,00 €
Axe 8 - Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées du territoire								
Action 36	Initier un partenariat avec l'EPFL pour une intervention graduée sur les friches, des études techniques à la réhabilitation	Nombre de friches recyclées / réhabilitées		CAE	EPFL		50 000,00 €	15 000,00 €
Action 37	Lancer un AMI ou un AAP pour la valorisation touristique et/ou culturelle des 3 maisons éclusières identifiées (territoire CAE)	Nombre d'AMI reçus Nombre d'appels à projets lancés et fructueux Nombre de maisons éclusières réhabilitées Nombre de maisons éclusières commercialisées			CAE-VNF	180 000,00 €		45 000,00 €
Action 38	Lancer une procédure d'urbanisme transitoire et mener des expérimentations sur quelques friches pour tester et préfigurer de nouveaux usages.	Lancement et conclusion des marchés d'études et d'aménagement transitoire Opération de réception des travaux Nombre d'expérimentations réalisées		CAE	VNF	30 000,00 €	20 000,00 €	15 000,00 €
Action 39	Réhabiliter La ME n°43, à Flavigny sur Moselle et approfondir l'opportunité de réhabilitation de la ME n°40 à Neuviller-sur-Moselle et la ME n°47 à Messein	Nombre de maisons éclusières réhabilitées Nombre de maisons éclusières commercialisées			CAE-VNF	40 000,00 €	20 000,00 €	15 000,00 €
Action 40	aménager un centre d'interprétation du patrimoine à Bainville-aux-Miroirs	Etude de faisabilité, nombre d'acteurs associés, lancement du projet, fréquentation		CC Moselle et Madon, CAE	VNF	non chiffré		
Sous-total axe 8						250 000,00 €	90 000,00 €	90 000,00 €
Axe 9 - Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur								
Action 41	Créer un événement fédérateur du type « La fête du canal » autour des thématiques fluviales et impliquant toutes les communes mouillées.	Nombre de partenaires et socioprofessionnels impliqués, nombre de visiteurs accueillis CA des activités annexes lors de l'événement (CHR) Nombre d'articles publiés sur l'événement		CAE	EPCI		40 000,00 €	5 000,00 €
Action 42	Mener une action de communication d'envergure pour la promotion de la destination Canal des Vosges	Nombre de personnes touchées par l'action de communication Nombre de visiteurs accueillis Nombre d'articles publiés		CAE	OT			15 000,00 €
Sous-total axe 9						0,00 €	40 000,00 €	20 000,00 €
Axe 10 - Installer une gouvernance, claire, fédératrice et représentative en vue d'un contrat de canal								
Action 43	Créer une association « les amis du canal » pour contribuer à l'organisation d'événements et à l'animation du canal des Vosges.	Nombre de réunions réalisées Nombre et qualité des membres de l'association Nombre d'événements majeurs réalisés en lien avec tout le canal		CAE	EPCI			10 000,00 €
Sous-total axe 10						0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
TOTAL						6 960 000 €	560 000 €	505 000 €

2. exemple de 10 fiches actions concernant le territoire de l'agglomération d'Épinal

(issues d'une étude initiale de la SCET avant élargissement aux 30 km meurthe et mosellan)

ANNEXES

Étude pour la définition d'une stratégie de redynamisation du Canal des Vosges dans ses fonctions économiques et touristiques

Phase 2 : Stratégie opérationnelle

Plan d'actions



Axe 1

Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle: en termes de services et équipements

FICHE-ACTION N°1 : Mettre en place le même niveau de services standards dans tous les ports et haltes du parcours.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

CONTEXTE :

3 ports sont aujourd'hui bien équipés au sein de la destination : Charmes, Épinal et Fontenoy-le-Château. Les services techniques clés (dispositifs d'amarrage, bornes à eau ...) ne sont pas assurés dans de nombreuses haltes (Nomexy, Capavenir, Chaumousey, Girancourt,...). Depuis Nancy, il n'y a aucune station pour le gasoil le long du canal jusqu'à Fontenoy-le-Château; Le port d'Épinal est en perte de vitesse et connaît une chute drastique de son activité plaisance depuis 10 ans. Les services d'accueil font également défaut.

Par ailleurs, les plaisanciers de passage par Fontenoy-le-Château sont plus enclins à aller vers le Sud, ce qui représente un manque à gagner pour le territoire de la CAE. Tout l'enjeu est d'assurer un effet de ruissellement vers le nord de la destination en captant les plaisanciers et en les incitant à aller sur le versant Moselle du canal. Pour se faire, il est nécessaire de mettre en place des conditions d'accueil et de services dédiés à l'accueil et au confort des plaisanciers.

Dans ce cadre, la mise en place des services indispensables, d'un même niveau selon les typologies d'équipements portuaires, doit être menée à bien afin de structurer la destination, pour les clientèles itinérantes fluviales mais aussi pour les cyclotouristes et les randonneurs.

3 typologies portuaires identifiées pour mailler le territoire de la CAE du point de vue des équipements dédiés à la plaisance privée et professionnelle :

- **Ports principaux** : Charmes, Épinal, Fontenoy-le-Château
- **Ports secondaires** : Capavenir, Girancourt
- **Haltes** : Chaumousey, Hautmougey, Charmois l'Orgueilleux etc.

OBJECTIFS :

- **Assurer** des escales de qualité et sécurisées.
- **Optimiser** les équipements et les services fluviaux.
- **Développer** la fréquentation touristique au centre et au Nord de la destination.

CIBLES :

- Opérateurs touristiques
- Plaisanciers
- Cyclotouristes

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE
Partenaires : Communes, VNF, Quai Alpha, DDT

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Sur la base d'un état des lieux exhaustif des services et équipements au niveau de chaque port et halte du parcours, il s'agira de déployer les services et équipements nécessaires, selon la typologie déjà évoquée ci-dessus.

Le tableau ci-dessous apporte un premier éclairage quant au cahier des charges attendu pour chaque typologie en même temps qu'il recense les services et équipements présents aujourd'hui.

Sur la base d'un diagnostic complet, un marché global de travaux pour le déploiement de ces services par le prestataire le mieux-disant permettra de réaliser des économies d'échelle.

Légende :	SERVICES											
	Bollards /amarrage	Eau	Élec	Sanitaires	Capitainerie/ accueil touristique	Réparation	Location	Aménités vélo	Aire pique-nique / aire de jeux	Wifi	Services annexes (restaurant, hôtellerie)	Autres services proximité (supérette, poste pharmacie etc.)
X Service présent												
Service manquant												
Ports principaux	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Charmes	X	X	X	X	X			X		X	X	X
Epinal	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Fontenoy-le-Château	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Ports secondaires	X	X	X	X				X	X	X	X	X
Capavenir	X							X				X
Girancourt	X											X
Haltes	X	X		X					X	X		
Nomexy	X								X			
Chaumousey	X											
Hautmougey	X								X			
Charmois-l'Orgueilleux	X											

FICHE-ACTION N°1 : Mettre en place le même niveau de services standards dans tous les ports et haltes du parcours.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

A noter que les coûts indiqués sont à considérer avec beaucoup de prudence puisque :

- Excluant les travaux lourds de génie civil dus à d'éventuelles défaillances structurelles internes des ouvrages existants, ainsi que l'installation.
- Excluant les coûts de maîtrise d'œuvre,
- Ne tenant pas compte du dimensionnement spécifique aux conditions physiques de chaque site (influant directement les coûts).

En plus de la fourniture, du transport et de la mise en œuvre des matériaux, les coûts d'ordre doivent aussi prendre en compte les études d'exécution, des frais d'aménage-repli du matériel et des installations de chantier. Une provision pour divers et non-métrés devra être incluse également dans l'estimation globale des travaux.

A noter aussi que les honoraires divers de maîtrise d'œuvre ainsi que de coordonnateur SPS devront être comptés à part. A ce stade une provision d'un montant de 30% des coûts de travaux paraît réaliste.

Port et Haltes	Services	Total €HT
Ports principaux		
Charmes	Réparation	Mutualisation Epinal / Fontenoy
Epinal	Réparation / Pompe carburant	NA (non applicable) / 30 000,00 €
Fontenoy-le-Château	Hôtellerie insolite	NA
Ports secondaires		
Capavenir	Borne Eau (7)	56 000,00 €
	Borne Elec (7)	56 000,00 €
	Sanitaires	15 000,00 €
	Aire pique-nique	6 000,00 €
	Total capavenir	133 000,00 €
Girancourt	Borne Eau (7)	56 000,00 €
	Borne Elec (7)	56 000,00 €
	Sanitaires	15 000,00 €
	Aire pique-nique	6 000,00 €
	Aménités vélo	5 000,00 €
Total Girancourt	138 000,00 €	
Haltes		
Nomexy	Borne à eau (2)	16 000,00 €
	Sanitaires	10 000,00 €
	Total Nomexy	26 000,00 €
Chaumousey	Borne à eau (2)	16 000,00 €
	Sanitaires	10 000,00 €
	Aire pique-nique	4 000,00 €
Total Chaumousey	30 000,00 €	
Hautmougey	Borne à eau (2)	16 000,00 €
	Sanitaires	10 000,00 €
	Total Hautmougey	26 000,00 €
Charmois-l'Orgueilleux	Borne à eau (2)	16 000,00 €
	Sanitaires	10 000,00 €
	Aire pique-nique	4 000,00 €
Total Charmois-l'Orgueilleux	30 000,00 €	
TOTAL HT		413 000,00 €
TOTAL TTC		536 900,00 €

En plus de ces chiffrages, les coûts d'ordre proposés pour les autres travaux potentiels, non serviciels, sont les suivants :

- **Bollard d'amarrage sur quai** : 9 à 12 k€ HT/U (selon la capacité, y compris massif béton),
- **Duc-d'albe** : 15 à 20 k€ HT/U selon la profondeur d'eau, le contexte géotechnique et la taille des bateaux,
- **Réfection complète quai** : 10 à 15 k€ HT/ml environ, selon le contexte géotechnique, la profondeur d'eau, le marnage,
- **Réfection partielle quai ou perré** : 2 à 3 k€ HT/ml,
- **Ponton flottant** : 900 € HT/ml (hors système guidage),
- **Catway**: 2 k€ HT/U,
- **Échelle de quai**: 5 k€ HT/U,
- **Kit bouée & extincteur**: 1,5 k€ HT/U,
- **Bâtiment**: 8 à 10 k€ HT/m² selon finitions choisies,
- **Point collecte déchets**: 15 k€ HT/U.

Il est à noter que :

- Pour les aménités vélo, le chiffrage correspond station complète légère incluant une station de gonflage et un point dédié à la réparation
- Le service Wifi n'est pas indiqué puisque l'installation de la fibre wifi est prévue dans le cadre de travaux de déploiement portés par VNF.

FICHE-ACTION N°1 : Mettre en place le même niveau de services standards dans tous les ports et haltes du parcours.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

EXEMPLES / ILLUSTRATIONS :



Bornes eau & électricité



Totem de contrôle : paiement, distribution, suivi. Gestion à distance.

Aménités vélos



Aire pique-nique



Toilettes modulaires raccordées



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

- Diagnostic technique d'ici fin 2021
 - Travaux en 2022
- Action prioritaire

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Lancement et conclusion des marchés d'études et de travaux
- Opération de réception des travaux des équipements et services portuaires déployés

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Meilleur accueil des produits fluviaux (qualité et sécurité)
- Meilleure attractivité du port
- Impacts économiques touristiques indirects

FICHE-ACTION N°2 : Mettre en place les conditions pour l'obtention du label « Pavillon Bleu » dans 3 principaux ports: Charmes, Epinal et Fontenoy-le-Château.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

CONTEXTE :

3 polarités majeures ont été identifiées au sein de la destination, structurées autour de grands points d'intérêts touristiques : Charmes au Nord (patrimoine industriel), Epinal au centre (patrimoine, sports et loisirs) et Fontenoy-le-Château (patrimoine rural et nature/bien-être).

Toutefois, les infrastructures portuaires accusent une insuffisance en termes d'offre de services et la dimension environnementale n'est que très peu prise en compte. Le label Pavillon Bleu apporterait un gage de qualité de services et une visibilité pour ces 3 ports.

OBJECTIFS :

- Véhiculer une image positive dynamique auprès des résidents et des touristes et permettre aux ports de se démarquer et de bénéficier d'une reconnaissance au niveau national et international
- Rassurer les plaisanciers et opérateurs touristiques sur la qualité des services et des équipements
- Evaluer et valoriser les actions des ports en matière de gestion environnementale et initier une démarche d'amélioration continue

PILOTAGE ET PARTENAIRES:

Pilotage : CAE

Partenaires : VNF, communes concernées, exploitants

CIBLES :

Plaisanciers

Résidents

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Créé en 1985 en France, le label international Pavillon Bleu promeut une démarche de développement durable sur des zones côtières, des lacs et des rivières. Il est piloté en France par une association de loi 1901, Teragir, et à l'international par une organisation non-gouvernementale, la FEE (Foundation for Environmental Education). Le label Pavillon Bleu engage les autorités compétentes et gestionnaires à atteindre des niveaux d'excellence en matière de qualité de l'eau, de management environnemental, d'éducation à l'environnement et de sécurité (Cf. critères pages suivantes). Le label Pavillon Bleu s'inscrit dans le cadre d'un processus annuel précis permettant l'étude des dossiers de candidature, l'accompagnement, la valorisation et le suivi des lauréats. Toutes les labellisations sont établies sur la base d'un dossier présenté par les candidats aux jurys. La labellisation peut alors être accordée ou refusée, cette seconde option étant alors justifiée par le jury, permettant ainsi au candidat d'évoluer dans sa démarche.

L'ensemble des sites lauréats reçoit pendant la saison estivale une visite des auditeurs et auditrices-conseil, qui contrôlent le respect des critères et assurent l'accompagnement des lauréats.

La candidature à la labellisation Pavillon Bleu doit être effectuée par l'autorité gestionnaire du port de plaisance et sous sa responsabilité. Le port de plaisance doit nommer un référent en charge de la gestion du dossier de labellisation Pavillon Bleu et du respect des critères. Pour la première candidature, les candidats peuvent bénéficier d'un accompagnement personnalisé ainsi que d'une pré-visite de site. De nombreux prérequis sont nécessaires pour que la CAE engage une procédure de labellisation, conformément aux critères:

Typologie	Prérequis
Etudes / audits	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un audit de sécurité incendie et mise en place des conditions de sécurité • Réalisation d'un Atlas de la biodiversité et d'un plan d'actions pour la protection des milieux et des espèces • Établissement d'un programme de management environnemental intégrant les enjeux liés à l'eau, aux déchets, à l'énergie, aux questions de propreté, à la santé et à la sécurité.
Organisation / pilotage / communication	<ul style="list-style-type: none"> • Désignation d'un référent Pavillon Bleu et mise en place d'un comité de gestion • Mise en place d'un plan de gestion, de réception et de traitement des déchets du ports • Mise en place d'une politique RSO dans la gestion des ports
Equipements	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à niveau des installations portuaires (matériaux écologiques, accès PMR, éclairage et signalétique, énergies renouvelables, équipements sanitaires, déchetterie portuaire, gestion des pollutions et récupération des eaux grises/noires...) • Achat d'équipements de secours (bouées de sauvetage, échelles, extincteurs, zodiac...)

Dans le cas d'un port de plaisance de petite taille (moins de 150 anneaux), la mutualisation de certains équipements pourrait être envisageable.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

Ces estimations concernent uniquement les étapes préalables et ne prennent pas en compte les équipements dont le chiffrage dépendra en partie des résultats des études et audits à engager.

- **Mise en place d'un système de gestion environnementale:** 10 000 €
- **Audit de sécurité incendie:** 5000 €

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Mise en place d'un plan d'actions et d'un tableau de bord pour le suivi des actions/études
- Initiation de la démarche de labellisation

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

Le plan de gestion environnemental: 3 mois

L'audit de sécurité incendie: 1 mois

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Plus grande attractivité et visibilité des ports
- Impacts environnementaux directs (empreinte carbone, protection des milieux naturels, contribution aux objectifs du développement durable...)

Etude pour la définition d'une stratégie de redynamisation du Canal des Vosges dans ses fonctions économiques et touristiques

FICHE-ACTION N°2 : Mettre en place les conditions pour l'obtention du label « Pavillon Bleu » dans 3 principaux ports: Charmes, Epinal et Fontenoy-le-Château.

RAPPEL DES CRITERES DE LABELLISATION

Les critères du Pavillon Bleu sont regroupés en **4 grandes familles** :

GESTION DU SITE

- Affichage d'un plan du port, indiquant l'ensemble des infrastructures et aménagements du port de manière claire et lisible.
- Niveau d'équipement du port satisfaisant: eau et électricité pour les bateaux, affichage des consignes de sécurité, éclairage, signalétique et balisages lisibles, eau potable
- Bonne gestion des bâtiments
- Recours aux énergies renouvelables



- Entretien responsable des espaces verts du port (interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires)
- Utilisation de matériaux écologiques dans les installations portuaires
- Mise en place d'une stratégie visant la neutralité carbone
- Accès et infrastructures pour les personnes à mobilité réduite
- Mise en place d'un comité de gestion Pavillon Bleu: il pourra être composé de tous les acteurs concernés au niveau local. Le comité de gestion Pavillon Bleu coopère avec le référent Pavillon Bleu du port de plaisance pour mettre en place une gestion environnementale et effectuer des contrôles sur la conformité vis-à-vis des critères du label. Il se réunira au moins 2 fois par an, avant saison et après la saison.
- Accueil et information satisfaisante (consignes d'hygiène et de sécurité, précisions sur le stockage des déchets spéciaux, localisation des bouées et gilets de sauvetage, numéros d'urgence...).
- Réglementation de la circulation sur le port
- Consignes de sécurité et diffusion interne du/des plan(s) d'urgence (coordonnées des personnes à contacter en cas d'accident, procédures de protection et d'évacuation...).
- Equipements de secours et de sécurité adaptés à la taille du port



GESTION DU MILIEU

- Gestion des eaux usées et pluviales: équipements sanitaires en bon état, optimisation de la consommation d'eau et d'énergie, absence de rejets directs d'eaux usées dans le port, récupération et traitement des eaux usées des bateaux, mise en œuvre d'une politique de récupération et de traitement des eaux usées des aires techniques avant rejet dans le milieu
- Prévention des pollutions: propreté du plan d'eau garantie en permanence, politique de résorption à la source des pollutions, analyse régulière des eaux, gestion des boues de dragage et analyse des sédiments, récupération et traitement des liquides polluants des cales
- Connaissance du milieu et préservation de la biodiversité: atlas de la biodiversité communal, mise en place d'actons de préservation de la biodiversité
- Mise en place d'une politique éco-responsable: politique de réduction des consommations en eau et en énergie, utilisation de produits et techniques respectueuses de l'environnement

FICHE-ACTION N°2 : Mettre en place les conditions pour l'obtention du label « Pavillon Bleu » dans 3 principaux ports: Charmes, Epinal et Fontenoy-le-Château.

RAPPEL DES CRITERES DE LABELLISATION

GESTION DES DECHETS

- Planification de la gestion des déchets: établissement d'un plan de réception et de traitement des déchets selon la directive européenne 2000- 59. Ce document quantifie les déchets produits sur le port, présente en détail les modalités de gestion, de stockage, de traitement de ces derniers et leur devenir. Il sert notamment d'outil pour évaluer les besoins du port de plaisance en matière de gestion des déchets et son évolution dans le temps.
- Collecte des déchets: niveau d'équipement pour la collecte et le traitement des déchets adéquat et suffisant, existence d'une déchetterie portuaire, collecte sélective d'au moins 3 types de déchets ménagers et d' au moins 3 types de déchets spéciaux
- Information et sensibilisation des usagers: sensibilisation des plaisanciers à l'utilisation des installations portuaires

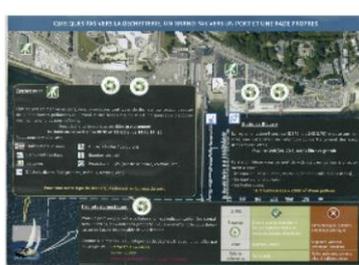
CAMPAGNE ECO ETE 2017

La ville d'Hyères les Palmiers, Service des ports sous patronage des jeunes, d'animations et d'animations sur la collecte sélective et le devenir des déchets.



DIMANCHE 30 JUILLET ET DIMANCHE 13 AOÛT 2016
GRATUIT CAPITAINERIE DU PORT D'HYÈRES SAINT-PIERRE
ENVIRONNEMENT Au service des SENSIBILISATIONS COLLECTIVE SÉLECTIVE
10H-19H Avec la Société Marseillaise de Traitement et de Traitement des Ordures Ménagères de Côte d'Azur - S.I.T.T.O.M.A.T.

Renseignements : 04 94 25 54 41 - 48 Quai Gilles Béraud - Hyères les Palmiers



EDUCATION A L'ENVIRONNEMENT

- Affichage des critères, des coordonnées de Teragir et du code environnemental de bonne conduite
- Diffusion et relai de la charte des plaisanciers pavillon bleu
- Existence d'informations relatives aux sites naturels à respecter, aux espèces animales et végétales protégées
- Mise en place de 3 activités d'éducation à l'environnement (dont au moins 2 en saison)
- Incitation des usagers à utiliser les moyens de locomotion doux
- Mise en œuvre d'un programme de management environnemental: ce critère encourage les ports de plaisance à étudier les impacts environnementaux liés aux activités portuaires, à planifier et réaliser des améliorations de la situation environnementale, et, enfin, à documenter ces améliorations (identification des nuisances, gaspillages, économies possibles, etc.). La production d'un plan de gestion environnementale par l'autorité gestionnaire du port doit comprendre au moins 3 objectifs formalisant une démarche d'amélioration continue du site lauréat.
- Mise en œuvre d'une politique RSO dans la gestion du port: l'autorité gestionnaire du port de plaisance promeut et met en œuvre une politique de responsabilité sociale des organisations. Cette politique devra définir les objectifs de développement durable et de responsabilité sociale du port de plaisance. Elle devra être affichée en évidence sur l'un des lieux de vie et d'activités du port. La politique RSO du port de plaisance doit proposer un programme d'actions et de développement pour les trois prochaines années.
- Mise en place d'au moins 2 actions de développement local et d'implications sociaux communautaires, par exemple: organisation d'événements, création d'emploi, implication dans des associations de protection de l'environnement ou de bienfaisance, mécénat financier...



FICHE-ACTION N°3 : Intégrer et développer le projet d'aménagement d'un port à Capavenir et Girancourt.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

CONTEXTE :

Le diagnostic a montré l'intérêt que constituait le développement de deux ports sur le canal, dans la polarité centrale de la destination : Girancourt et Capavenir. Aujourd'hui simples haltes pour la plaisance privée, les 2 sites ont vocation à devenir de véritables ports « secondaires », en complément des 3 polarités portuaires que constituent Charmes, Épinal et Fontenoy-le-château.

Aujourd'hui, les deux haltes font état d'un manque de services (techniques, touristiques, aménités vélos), d'animation et de commerces, en lien avec l'offre fluviale du canal. Les deux ports font état d'une localisation qui milite pour un positionnement différent :

- Capavenir : port tourné vers les loisirs/activités nautiques, en lien avec le Wam Park
- Girancourt : port de charme, en lien avec une partie plus rurale et intimiste du canal.

Il est noté que pour Girancourt, le projet de la CCPOVA (2008), particulièrement ambitieux, n'a pas pu voir le jour et a été abandonné, car la priorisation budgétaire a été portée sur le développement du réservoir de Bouzey. Aujourd'hui, la commune et l'intercommunalité souhaitent se ressaisir du dossier et le retravailler.

Les 2 communes, très dynamiques et volontaristes, affichent aujourd'hui leur volonté de développer ces espaces portuaires dans une logique de complémentarité avec les autres ports et haltes du linéaire.

OBJECTIFS :

- Augmenter l'attractivité de l'escale en développant les services et en améliorant le cadre de vie
- Générer des retombées économiques sur le canal

CIBLES :

- Plaisanciers
- Clientèles touristiques itinérantes : cyclotouristes, randonneurs
- Résidents

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE, Communes de Girancourt et Capavenir

Partenaires : VNF, OT, Département, Région et Etat

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Afin de transformer ces haltes en ports dit « secondaires » et compléter ainsi le maillage portuaire du Canal des Vosges en vue de sa structuration, il conviendra de :

1 – Lancer une étude de faisabilité et de programmation des 2 sites portuaires

- Analyse des possibilités d'extension du périmètre de l'opération : terrain communal et VNF (sans possibilité d'extension et sur le terrain du SDIS et sur le début de la halte fluviale en aval pour Girancourt. Terrain communal généreux, en bord de canal pour Capavenir à expertiser.
- Réalisation d'une étude de faisabilité et de programmation du projet : infrastructures, services et mise en valeur de l'environnement portuaire (traitement paysager et végétalisation, cheminement piéton sur berge, mobiliser urbain, éclairage)

Deux points de vigilance majeurs :

- S'assurer de la faisabilité du projet (foncier, technique, financier).
- Identifier la pertinence du projet (analyse coût – avantage), notamment en vue du montage juridico-financier.

2 – Étude du montage opérationnel juridico-financier du projet

- Prospection et recherche de partenaires en région Lorraine ;
- Portage communautaire à définir dans un cadre tripartite avec les communes et VNF
- Définition du montage de l'opération avec les partenaires pressentis

3 – Lancer un marché de maîtrise d'œuvre de conception-réalisation

Marché intégrant toutes les phases de construction, en lots séparés pour garantir les meilleurs prix et la meilleure qualité de finition. Confirmation des sites identifiés (faisabilité) puis phasage classique des projets de maîtrise d'œuvre de l'esquisse à l'assistance aux opérations de réception, incluant les autorisations réglementaires (permis de construire etc.)

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- Étude de faisabilité et de programmation des 2 sites portuaires : autour de 80/100k€ pour les 2 sites
- Étude du montage opérationnel : 20 à 30k€
- Marché de travaux de conception-réalisation : à définir selon l'envergure du projet (estimation : 1 à 3M€HT)

Un portage assuré par la CAE, avec comme partenaire et co-financeurs les communes, VNF, le Département et la Région.

Projets éligibles au Fond national d'aménagement et développement et du territoire (FNADT)

FICHE-ACTION N°3 : Intégrer et développer le projet d'aménagement d'un port à Capavenir et Girancourt.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

- Étude de programmation et montage : courant 2022
- Étude de conception : 1 semestre 2023
- Réalisation : 2 semestre 2023 et 1 semestre 2024

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Lancement et réalisation des marchés d'études et de conception et réalisation
- Opération de réception des nouveaux équipements et services portuaires

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Augmentation de l'attraction de la halte fluviale
- Augmentation et diversification de la capacité d'accueil
- Augmentation de l'impact économique de la fréquentation du port

ILLUSTRATIONS :

	SERVICES											
	Bollards /amarrage	Eau	Élec	Sanitaires	Capitaine rie	Réparatio n	Location	Aménités vélo	Aire pique-nique / aire de jeux	Accueil touristique	Services annexes (restaurant, hôtellerie)	Autres services proximité (supérette, pharmacie etc.)
Ports secondaires	X	X	X	X					X		X	X
Capavenir												
Girancourt												

Port de Girancourt



Port de Capavenir



2 principaux leviers de valorisation:

- Valorisation de la maison éclusière : usage sanitaire, touristique, café/restaurant, espace culturel ou exposition.
- L'aménagement d'un terrain de 1400m² en bord de canal et appartenant à la commune. Un projet d'aménagement a déjà été esquissé il y a une dizaine d'années.

3 principaux leviers de valorisation:

- Un plan d'eau généreux type gare d'eau pour le développement d'anneaux ou d'emplacements pour établissements flottants
- Un terre-plein très vaste pour le développement des services à terre technique, de l'accueil, des services touristiques et annexes (restauration notamment)
- La directe proximité du Wam Park : développer synergies entre les deux équipements

FICHE-ACTION N°3 : Intégrer et développer le projet d'aménagement d'un port à Capavenir et Girancourt.

Axe 1: Mettre à niveau les infrastructures portuaires de toute la destination pour la plaisance privée et professionnelle.

EXEMPLES INSPIRANTS :

Port et base de loisirs Nautic' Ham – (Positionnement Capavenir)



Port de Scey sur Saône – (Positionnement Girancourt)



Traits communs :

- Plus que des ports de plaisance, une destination de pleine nature avec un cocktail d'activités : plaisance, activités nautiques, aménités vélos, espace pique-nique / jeux ou sportif, un espace de convivialité
- Port lieux de vie à destination de clientèles très variées : plaisanciers, touristes itinérants, riverains,
- Ports-destination exemplaires : du point de vue des services et développement durables

Axe 4

Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

FICHE-ACTION N°4 : Attirer un opérateur de *boat and bike* pour structurer et commercialiser la destination fluvestre de demain.

Axe 4 : Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

CONTEXTE :

Le *boat and bike* est une filière qui s'est développée depuis de nombreuses années aux Pays-Bas, avec succès, alliant ballade à vélo et en bateau. Cette activité touristique connaît également un franc succès en France depuis une dizaine d'années, avec l'arrivée de nouveaux opérateurs touristiques proposant des offres packagées de plus en plus diversifiées, personnalisées et innovantes.

La filière peut notamment s'appuyer sur le développement conjoint des voies d'eau et voies cyclables dans l'hexagone ces dernières années. En effet, la politique d'aménagement et de structuration de produits touristiques portée par VNF et les collectivités, résolument fluvestre, va dans le sens de l'intermodalité bateau-vélo, posant les bases pour un développement harmonieux de l'activité.

Dans le territoire de l'agglomération d'Épinal, le canal des Vosges et la véloroute constituent de parfaits « supports » pour déployer l'activité. S'inscrivant dans le paradigme du *slow tourism* et s'adressant à des typologies de clientèles touristiques très variées (de tous âges et de toute provenance), l'implantation d'un exploitant spécialisé – en parallèle de la réalisation d'aménagements et d'équipements encourageant l'intermodalité le long de l'itinéraire – apparaît comme prioritaire.

OBJECTIFS :

- **Encourager l'intermodalité** bateau-vélo à l'échelle de toute la destination
- **Participer à la structuration** touristique fluvestre du canal des Vosges
- **Attirer de nouvelles** clientèles sur la voie bleue et verte

CIBLES :

- Touristes itinérants : cyclotouristes, touristes fluviaux
- Excursionnistes
- Résident (activité de loisirs)

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE
Partenaires : OT, VNF, opérateurs privés

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Afin d'amener un nouvel exploitant spécialisé dans l'activité *boat and bike*, nous recommander un processus de mise en concurrence graduel :

1 – Sourcing auprès d'opérateurs spécialisés : cette consultation permet de mieux définir les besoins de la collectivité en fonction des pratiques du marché. Elle permet d'éviter les risques de procédures infructueuses en cadrant au mieux la procédure de mise en concurrence à venir tout en vérifiant l'appétence des opérateurs potentiels. Sur internet, par téléphone, ou via des rencontres directes avec les opérateurs, les textes octroient une grande liberté dans la détermination des modalités de consultation. Les informations collectées ne doivent pas fausser la concurrence et le *sourcing* ne doit pas constituer une présélection mais seulement une étape de collecte d'information.

2 – Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) puis un Appel à Projet (AP) : cette consultation invite les candidats à manifester leur intérêt pour le marché identifié dans un avis de pré-information valant avis de publicité. Elle permet d'identifier les opérateurs intéressés, vérifier la robustesse économique, organisationnelle, et conceptuelle du projet (positionnement, design de projets, parcours éventuels) en vue de la procédure d'appel à projet pour laquelle les orientations et attentes générales pourront être affinées. Suite à l'analyse des projets et un éventuel échange avec les opérateurs, un candidat sera sélectionné en vue d'une contractualisation.

NB : selon les retours du *sourcing*, un accompagnement en design de projet ainsi qu'un accompagnement financier (Département/Région) pour aider un exploitant à s'implanter et développer son activité pourraient être nécessaires.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- **Evaluation sommaire des coûts :** 0,1 ETP ADT (*sourcing*) + procédure d'AMI et AP : 20k€
- **Solutions d'exploitation et montages financiers envisageables :** contractualisation (AOT ou autre) entre la collectivité et l'exploitant privé. Contrat sur un nombre d'années à définir (selon investissement), octroyant à l'opérateur la maîtrise de son activité (investissement et exploitation) contre le versement d'une redevance annuelle.

EXEMPLES / ILLUSTRATIONS :



Les « canotiers » exploitant de *boat and bike* responsable sur le Rhône



Exemple de péniche-vélo, avec petite grue élévatrice intégrée

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

- Sourcing : 2eme semestre 2022
- AMI-AP : 2023-2024
- Mise en service : 2025

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Appétence des opérateurs et AP fructueux. Contractualisation
- Montée en puissance de l'activité (CA)

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Retombées directes (CA) et indirectes (commerces et services associés : restauration, etc.)
- Nouvelles clientèles touristiques observées

FICHE-ACTION N°5 : Proposer un éductour aux exploitants de péniches hôtels basés en Alsace et en Bourgogne

Axe 4 : Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

CONTEXTE :

Le diagnostic a pu révéler que le potentiel du produit péniche hôtel peut-être considéré comme « moyen » aujourd'hui. Toutefois, des marges de manœuvre existent pour améliorer la qualité, fiabilité et la lisibilité de la destination afin de séduire les opérateurs :

- Régler les problèmes de fuite (Bouzey) pour permettre une grande amplitude de période d'activité
- Mettre à niveau les infrastructures et services dans les ports et haltes clés de l'itinéraire
- Structurer et valoriser le contenu touristique et l'adapter aux clientèles de croisiéristes
- Autre critères qui devient de plus en plus important (retour opérateur): la gestion durable du cours d'eau et de la destination

Les ingrédients existent, il faut désormais tendre vers une stratégie volontariste et globale pour développer le produit péniche hôtel.

L'enjeu est aujourd'hui de susciter l'intérêt des opérateurs de péniches hôtel pour commercialiser des croisières sur le canal des Vosges.. Les éductours représentent un véritable atout pour faire connaître et commercialiser des destinations ou des produits auprès d'opérateurs. C'est un véritable levier économique et social pour un territoire : il permet de booster les ventes, d'affirmer son identité et de redynamiser une destination. L'éductour permet aux opérateurs de vivre une expérience en directe, sur le terrain afin de les influencer. Ce moyen de communication dédié aux professionnels est très efficace mais nécessite une organisation pointue car il implique la mobilisation de nombreux prestataires et peut constituer un budget non négligeable. La qualité et rigueur de son organisation, ainsi que le choix du moment opportun (destination assez « mature ») constituent des conditions clés de succès de l'opération.

OBJECTIFS :

- Faire connaître, révéler le potentiel du Canal des Vosges et séduire les opérateurs de péniches-hôtel
- Déclencher l'appétence des opérateur pour le déploiement d'une période test d'essai sur le Canal

CIBLES :

Opérateurs privés de péniches-hôtel (Crosieurope, Croisières Touristiques Françaises, European Waterways)

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : OT,
Partenaires : CAE, VNF

DESCRIPTION DE L'ACTION :

1 – Identification et choix des opérateurs de péniches hôtel

Il est recommandé d'inviter les trois principaux opérateurs de péniches-hôtels (Croisieurope, European Waterways, Croisières Touristiques Françaises), ainsi que 2 à 3 particuliers qui commercialisent des croisières avec hébergement dans la région Grand Est.

Pour chaque opérateur, la direction générale, la direction commerciale et d'exploitation doivent être conviées.

Croisières Touristiques Françaises, à la recherche d'un nouveau linéaire dans le bassin Grand Est, s'était montré intéressé par le Canal des Vosges lors du sourcing réalisé par la SCET (mars 2020).

2 – Mise en place du cadre général de l'éductour

- Prévoir les objectifs et la durée de l'éductour : parcours global à organiser sur 1 à 3 jours, sur et en bord de canal : découverte des sites phares, visites des principaux ports adaptés à recevoir les péniches-hôtel, rencontre avec prestataires de services et professionnels du tourisme (restauration gastronomique, boutiques de produits du terroir) etc.
- Négocier la gratuité ou remise sur la visite des sites et prestations auprès des acteurs locaux
- Prévoir les modalités d'accueil des participants : repas, dégustations, buffets, gîtes etc.
- Prévoir les moyens de transport adéquat : réservation d'une péniche, autobus, vélos etc.
- Organiser un temps « séminaire » ou « atelier » pour présenter la destination canal des Vosges comme le nouvel itinéraire incontournable pour la péniche

3 – Organisation opérationnelle de l'éductour

- Choix de la date et du programme, validé par l'OT et CAE
- Communication sur l'éductour : mail d'information concernant la date de l'évènement auprès des prestataires locaux, presse locale, revues spécialisées
- Invitations destinées aux participants : elles présentent le programme, la liste des invites et la date limite de l'inscription.
- Gestion des invitations : état des lieux des participants et préparation des badges
- Réunion avec les différents intervenants avec le rappel des activités, des objectifs de l'éductour et la fonction des participants
- Accueil des participants et réalisation du programme de visite sur 1 à 3 jours.
- Satisfaction de l'éductour : questionnaire à retourner en vue de collecter les futures améliorations à prendre en compte.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

Le budget peut varier considérablement selon le nombre d'invités et les offres/remises proposées par les prestataires de services locaux lors des réservations : péniche, autobus, repas, chambres d'hôtes etc. La négociation avec les partenaires est donc clé. L'éductour implique au niveau budgétaire 2 principaux postes :

- Des moyen humains, au niveau de l'OT, pour l'organisation et le suivi de projet de l'éductour : autour de 5k€ (0,1 ETP)
- Un poste d'investissement « communication / promotion » très variable selon les critères déjà mentionnés. : moyenne de 5k€/jour tout compris.

→ Soit un budget total pour 2 jours d'éductour évalué autour de 15k€

FICHE-ACTION N°5 : Proposer un éductour aux exploitants de péniches hôtels basés en Alsace et en Bourgogne

Axe 4 : Structurer et professionnaliser l'activité de bateau promenade et créer et développer l'activité de péniche-hôtel.

ILLUSTRATIONS :



CROISIÈRES TOURISTIQUES FRANÇAISES



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

Compter 6 mois au total pour l'organisation de l'éductour :

- 3 mois pour la mise en place générale du concept de l'éductour
- 3 mois pour l'organisation opérationnelle du l'éductour.

Afin de garantir le succès de l'opération, il est recommandé d'attendre la fin d'une partie des chantiers portuaires et touristiques, ainsi que le bon développement des produits et services touristiques en lien avec le canal.

Année pressentie : 2024

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Réponses positives aux sourcing + invitation à l'éductour
- Réalisation de l'éductour
- Contractualisation avec un opérateur et Commercialisation d'une croisière avec hébergement sur le canal

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Retombées économiques directes et indirectes (territoires, redevances VNF etc.)
- Augmentation de la fréquentation touristique sur et en bord de canal
- Nouvelles clientèles, plus internationales, observées sur le territoire

Axe 7

Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes : aires de repos multi-services, hébergements insolites etc.

FICHE-ACTION N°6 : Mettre en place un logement insolite au sein de la destination.

Axe 7 : Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes.

CONTEXTE :

Le déficit du territoire en matière d'hébergement insolite constitue un frein au potentiel de développement des cibles itinérantes. Pour accompagner la mise en tourisme de la véloroute, il apparaît prioritaire de développer 1 à 2 offres d'hébergement insolite au sein de la destination. Particulièrement plébiscitées par les clientèles itinérantes, ces catégories d'hébergements participent directement à la structuration d'une destination fluvestre pour les clientèles en court ou long séjour. Il est à noter que ces hébergements devront viser à minima le label « Accueil Vélo ». Il conviendra également d'assurer le développement d'hébergements à forte vocation environnementale en encourageant notamment l'éco-labellisation (ex: Clef Verte), l'utilisation d'énergies renouvelables et matériaux biosourcés.

OBJECTIFS :

- Comblent un déficit en hébergement insolite le long du canal des Vosges et attirer et fidéliser les clientèles itinérantes.
- Donner à voir le canal depuis une localisation proche du linéaire.
- Promouvoir un projet phare et respectueux du développement durable.

CIBLES :

- Cyclotouriste français et étranger
- Touristes itinérants plus largement : randonneurs à pied, touristes fluviaux

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE

Partenaires : commune concernée, OT, Département

DESCRIPTION DE L'ACTION :

1 – Confirmer et valider l'opportunité de création d'un hébergement insolite et identifier les sites potentiels :

Une étude d'opportunité pourra être réalisée afin de valider plusieurs prérequis avant de se lancer dans la recherche d'un opérateur : confirmer l'opportunité de création d'un hébergement touristique marchand, s'assurer qu'il pourrait non seulement trouver son marché mais également s'insérer dans le parc d'hébergement sans trop le déstabiliser; déterminer la capacité (en nombre de structures et en lits), la nature du projet et quel projet privilégier (quel type de projet d'hébergement insolite : tipis, tonneaux, roulottes, bulles, cabanes dans les arbres, un projet hybride mêlant plusieurs formes d'hébergement, quels types de services liés au bien-être, etc.); Déterminer l'emplacement du projet (quelle localisation stratégique pour maximiser les nuitées générées par cette structure sur le territoire et en fonction des réserves foncières disponibles et des conditions réglementaires); et enfin déterminer les conditions de réussite du projet (dimensionnement, positionnement, portage de l'opération, modèle économique, subventionnements mobilisables).

2 – Une fois l'opportunité validée, lancer un appel à projet afin de vérifier l'appétence d'investisseurs et opérateurs pour le projet :

Un appel à projet est un mécanisme consultatif et précontractuel en vue d'un transfert de propriété ou de l'octroi de droits réels sur un foncier public sur la base de la sélection d'un projet. Cette démarche est intéressante car elle permet de proposer aux opérateurs privés de lui soumettre des projets. Forts des éléments analysés en amont, la commune devra rédiger un document afin de présenter les orientations générales de cadrage (l'opportunité du site, positionnement et dimensionnement du produit préconisé) tout en laissant suffisamment de marges de manœuvre aux futurs porteurs de projets pour une meilleure appropriation du dossier. Des rencontres directes avec les opérateurs pourront être mises en place. Enfin, un comité de sélection devra être créé afin d'auditionner les candidats et émettre un avis d'opportunité et une note de sélection en fonction des critères de sélection (par exemple, l'effet levier et la viabilité économique du projet, l'impact territorial, etc.). Une fois les projets étudiés, la commune pourra décider de soit céder son bien à l'opérateur ou de consentir au porteur de projet une autorisation d'occupation domaniale. Rappel des étapes : rédaction d'un document cadre, support de publicité (avis), envoi – délais de réponses, analyse des projets proposés, échanges avec les opérateurs, choix de l'opérateur.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

• Evaluation sommaire des coûts :

→ Réalisation de l'étude d'opportunité :

→ Si internationalisation : 0,2 ETP l'OT

→ Si externalisation : lancement d'une étude de marché relative au potentiel et au modèle économique d'un hébergement touristique : environ 15-20 k€.

→ Réalisation de l'appel à projet :

→ Si internationalisation : environ 10 k€.

→ Si externalisation : environ 15k€ (10 jours consultant tourisme + 3 jours consultant juridique)

→ **Solutions d'exploitation et montages financiers envisageables :** cf. page suivante avec quelques exemples de coûts d'investissement.

FICHE-ACTION N°6 : Mettre en place un logement insolite au sein de la destination.

Axe 7 : Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes.

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Création d'un hébergement
- Augmentation de la fréquentation (nombre de nuitées, taux d'occupation, taux de fidélisation)
- Notation en ligne de l'hébergement (Booking, Tripadvisor, etc.)

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

Etude à lancer à partir du 1^{er} trimestre 2021. Compter environ 1,5 ans (étude + appel à projet).

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

Retombées directes (CA) et indirectes (commerces et services associés : restauration, etc.)

EXEMPLES / ILLUSTRATIONS :



Huttopia propose une offre d'hébergement de plein air écologique, au plus proche de la nature, tant en milieu rural qu'à proximité immédiate de grandes villes, notamment à Versailles.



Cabanes sur pilotis, investissement très variable et dépendant de la taille, des matériaux utilisés, raccords / réseaux, équipements & confort proposé.



*Cabane et écolodge, investissement non communiqué.
Exemple Ferme Fortia, Drôme*



*Bulles, à partir de 5 000 € d'investissement.
Exemple Attrap'rêves, Bouches-du-Rhône*



*Pyramide en verre, investissement non communiqué.
Exemple Pyramide en verre, Lozère.*



*Hébergement insolite dans un pigeonnier, investissement non communiqué
Exemple Le Pigeonnier du Mas d'Aspech, Lot*

FICHE-ACTION N°7 : Réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place d'un sentier en rive droite de la Moselle

Axe 7 : Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes.

CONTEXTE :

Des conflits d'usages existent sur la véloroute entre cyclistes, promeneurs et véhicules de service VNF et CAE. L'afflux de cyclistes est amené à fortement augmenter avec l'aménagement de la portion Meurthe et Moselle de la Voie Bleue et sous l'effet des actions de promotion des différents partenaires, ce qui peut s'accompagner d'une augmentation des risques d'accidents.

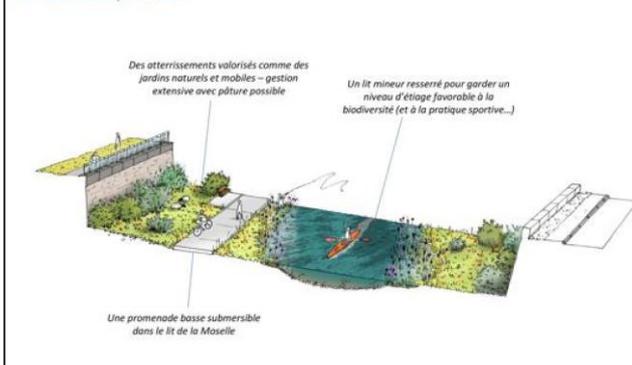
Dans le cadre de l'Atelier des Territoires « Faire de l'eau une ressource pour l'aménagement », parmi les 23 projets proposés figure un projet de réalisation d'un sentier de 40km en rive droite de la Moselle. Ce sentier, qui sera doté d'une signalétique pédagogique, privilégiera un cheminement doux, avec des matériaux naturels. A terme, il est prévu de le valoriser par la création d'un Guide de Grande Randonnée sa labellisation par la Fédération Française de Randonnée. Ce projet se veut fédérateur et fera le lien entre l'ensemble des communes situées au bord de la Moselle.

La réalisation de ce sentier devra prendre en compte 2 projets stratégiques majeurs :

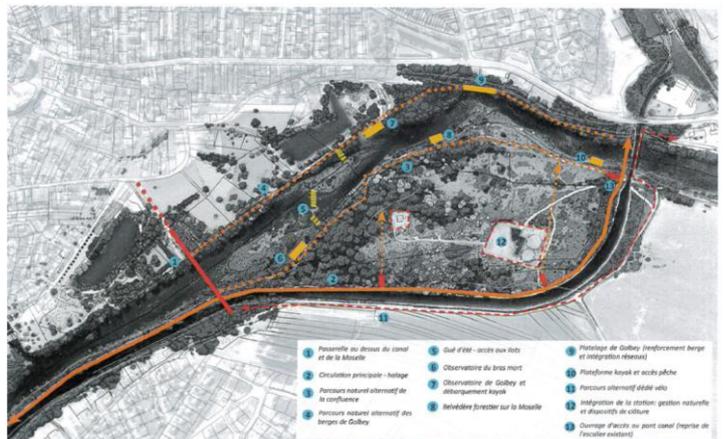
- La renaturation de la Moselle dans la traversée d'Epinal avec la création d'une promenade basse submersible, et la renaturation du parcours kayak existant pour en faire le premier parcours écologique de France.
- Le projet de parc naturel inondable du Pont Canal, à la confluence entre Moselle et Canal.

2- La traversée d'Epinal

La Moselle renaturée comme fil conducteur entre Bitola et le pont-canal



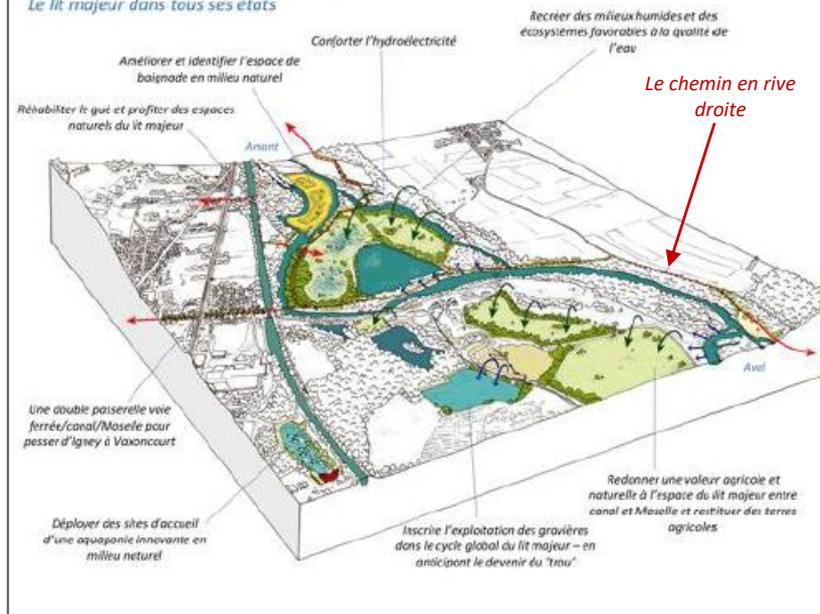
Le projet de renaturation de la traversée d'Epinal



Le projet de parc écologique

5- La boucle d'Igney-Vaxoncourt

Le lit majeur dans tous ses états



Etude pour la définition d'une stratégie de redynamisation du Canal des Vosges dans ses fonctions économiques et touristiques

FICHE-ACTION N°7 : Réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place d'un sentier en rive droite de la Moselle

Axe 7 : Déployer de nouveaux services et équipements dédiés aux clientèles itinérantes.

OBJECTIFS :

- Désengorger la véloroute et assurer la sécurité de tous les usagers.
- Permettre aux usagers de redécouvrir la Moselle et ses abords (nature et biodiversité, patrimoine, activités de loisirs...).

CIBLES :

- Cyclotouriste français et étrangers
- Touristes itinérants

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE

Partenaires : Ville d'Epinal et communes traversées par l'itinéraire, VNF, DDT, Département, OT, associations locales, fédérations d'usagers, Conservatoire des espaces naturels

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Il s'agit d'aménager un chemin en rive droite de la Moselle longeant la Moselle de l'amont à l'aval sur tout le territoire de la communauté et permettant de découvrir la Moselle, la traversée d'Epinal, des villages et des paysages au fil de l'eau. Il viendrait compléter et renforcer les réseaux de chemins existants. Ce sentier pourra ainsi permettre de désengorger la véloroute et de remédier aux conflits d'usage rencontrés actuellement. Afin de concrétiser ce projet, une **étude de faisabilité technique, environnemental et financière** est nécessaire. Elle doit comprendre les éléments suivants :

- L'analyse du contexte, des enjeux et des objectifs du projet (public visé, fréquentation prévue, acteurs à impliquer dans la démarche, modalités de gestion et d'entretien...),
- L'ébauche d'un premier tracé du chemin,
- L'étude cadastrale et de terrain afin de définir les nature du foncier et le statut juridique des différents tronçons concernés,
- **L'animation de la concertation avec les parties prenantes** (usagers, propriétaires, communes...) et le **recensement des conventions d'autorisation de passage** à établir
- L'identification des **sites fragiles ou protégés ainsi que des périmètres de protection réglementaires** (Natura 2000, site classé, ENS, ZNIEFF, etc.) pouvant nécessiter des procédures particulières et susciter des **contraintes d'aménagement spécifiques**
- L'évaluation des **impacts du projet sur l'environnement** et sur les activités existantes : biodiversité, paysage, usages (agriculture, tourisme...).
- L'identification des aménités et services déjà présents le long de l'itinéraire (sanitaires, restauration, hébergement, sites d'intérêt...)
- L'identification des matériaux et du mobilier complémentaire nécessaire à la réalisation du sentier et de ses abords : balisage, signalétique, points d'eau, zones de repos, sanitaires...
- La proposition de scénarios d'aménagement permettant de visualiser le tracé, les passages à sécuriser, les ouvrages spécifiques à prévoir...
- La définition d'un chiffrage prévisionnel et d'un rétroplanning pour la concrétisation du projet.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

Evaluation sommaire des coûts : 100 000 € pour l'étude de faisabilité

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

Etude à lancer à partir de 2022. Durée: 18 mois

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Evolution de l'accidentologie
- Niveau de satisfaction des usagers

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

Baisse des accidents sur la véloroute, renforcement du réseau de circuits pédestres et valorisation de la Moselle

Axe 8

Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclésiastiques identifiées du territoire.

FICHE-ACTION N°8 : Initier un partenariat avec l'EPFL pour une intervention graduée sur les friches, des études techniques à la réhabilitation.

Axe 8: Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées.

CONTEXTE :

Le canal des Vosges est bordé de nombreuses friches qui présentent un potentiel de valorisation considérable. L'atlas des friches réalisé par l'EPF de Lorraine et le Scot des Vosges centrales en 2013 identifie 46 friches dont les 2/3 des friches sont sur la vallée de la Moselle. Ces friches, qui génèrent des emprises importantes en bordure d'eau, représentent un foncier à réinterroger. La valorisation du canal des Vosges et de ses abords ne peut se concevoir sans la requalification des friches à proximité. Aux yeux des visiteurs, les friches peuvent être des signes de désinvestissement et d'abandon et donner une mauvaise image du territoire voir pénaliser son attractivité. Leur impact visuel n'est donc pas négligeable.

Toutefois, au vu de la complexité foncière, de l'intérêt patrimonial et stratégique que présentent ces sites et des moyens financiers à engager, les opérations de requalification ou de reconversion peuvent se révéler très complexes, les communes n'ayant pas toujours la capacité d'intervention. Un partenariat avec l'EPF, sur la base d'une intervention graduée, peut permettre de débloquer certaines opérations et d'accélérer la requalification des friches.

OBJECTIFS :

- Etablir un plan d'intervention gradué et concerté sur les friches identifiées
- Définir les modalités et conditions d'intervention de l'EPFL

CIBLES :

- EPFL
- CAE
- Communes

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE

Partenaires : EPF, Communes concernées, DDT

DESCRIPTION DE L'ACTION :

L'EPFL, Etablissement Public Foncier de Lorraine, est un opérateur public de l'Etat au service des projets conduits par les collectivités ou plus généralement, les personnes publiques de la région. Il a pour mission de les accompagner en amont de leurs projets d'aménagement et de développement par des actions de maîtrise foncière et de reconversion de friches industrielles, militaires et urbaines.

L'intervention de l'EPFL se base sur plusieurs niveaux d'intervention:

- La réalisation d'études techniques (diagnostics, études de vocation...)
- Les acquisitions foncières avec notamment le pilotage des procédures (préemption, abandon manifeste...)
- La réalisation des travaux (dépollution, déconstruction, désamiantage, réhabilitation...)
- La cession

Il est important d'inscrire l'intervention de l'EPFL dans un cadre conventionnel pluriannuel basé sur un programme foncier global. La convention permet de définir les engagements de chaque partie, les missions confiées à l'EPFL et les conditions d'exercice de ses missions. Elle précise notamment:

- Les périmètres sur lesquels l'EPFL est missionné
- Les moyens d'intervention
- Les conditions de portage foncier (durée, conditions financières, gestion) et les modalités d'intervention

L'engagement de l'EPFL peut concerner l'accompagnement en ingénierie et le financement des dépenses liées aux actions foncières, notamment :

- le cofinancement éventuel d'études
- la prise en charge des prix d'acquisition et frais annexes,
- la prise en charge des indemnités liées aux évictions,
- des prestations de tiers liées aux diagnostics sur site, travaux et de dépollution / déconstruction, contentieux, etc.
- la prise en charge des dépenses engendrées par la gestion des biens.

Cette convention pour l'intervention sur les friches doit reposer sur une connaissance actualisée des friches et sur une stratégie territoriale claire. Il convient donc en amont:

- D'actualiser l'Atlas des friches sur le territoire de la CAE (qui date de 2013) pour connaître la situation des friches (statut foncier, occupation actuelle, caractéristiques...)
- De réaliser des entretiens auprès des communes et des porteurs de projet potentiels
- De dresser un état des lieux des projets prévus et des réflexions en cours sur les friches

Ce travail préliminaire permettra de préciser les attentes des collectivités vis-à-vis de l'EPFL et ainsi de mieux cadrer son intervention.

FICHE-ACTION N°8 : Initier un partenariat avec l'EPFL pour une intervention graduée sur les friches, des études techniques à la réhabilitation.

Axe 8: Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées.

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- Actualisation de l'Atlas des friches, entretiens complémentaires et état des lieux des projets / réflexions en cours : 50 000 €
- Moyens humains liés à la préparation de la convention avec l'EPFL: 15 000 €

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

Lancement de la consultation pour l'étude sur les friches: A partir de 2022

Durée de l'étude: 4 mois

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Nombre de friches recyclées / réhabilitées

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Impact visuel et en termes d'image et d'attractivité
- Des opportunités foncières pour la réalisation de nouveaux projets
- Étalement urbain limité et contribution à l'objectif Zéro Artificialisation Nette

ILLUSTRATIONS :



Friche Peau Douce



Friche Boussac

INSPIRATIONS :



La Ferme écologique éphémère La Prairie - Canal de l'Ourcq

FICHE-ACTION N°9 : Lancer un AMI ou un AAP pour la valorisation touristique et/ou culturelle des maisons éclusières identifiées.

Axe 8: Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées.

CONTEXTE :

Au moins 3 maisons éclusières présentent un potentiel fort pour accueillir un service ou une activité en lien avec le tourisme fluvestre. Mais ces maisons se concentrent essentiellement sur le centre/centre-sud de la destination, ne permettant pas de couvrir l'ensemble de l'itinéraire de manière homogène.

La valorisation des maisons éclusières doit permettre d'accueillir de nouvelles activités et de compléter l'offre à destination des touristes et des riverains: restauration, hébergement, services pour cyclotouristes, artisanat d'art, activités de loisirs...

OBJECTIFS :

- Valoriser, entretenir et préserver le patrimoine bâti en bord du Canal des Vosges
- Proposer de nouveaux services aux différentes clientèles sur et en bord de canal
- Participer à l'attractivité économique de la CAE

CIBLES :

- Opérateurs économiques, touristiques
- Touristes, excursionnistes (plaisanciers, cyclotouristes, randonneurs)
- Riverains

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

- Pilotage : VNF et CAE
- Partenaires : OT et collectivités

DESCRIPTION DE L'ACTION :

La mise en exploitation de maisons éclusières le long du canal des Vosges requiert plusieurs étapes :

1 – Identification des maisons éclusières prioritaires

Le diagnostic des maisons éclusières réalisé par VNF a permis d'identifier 3 maisons éclusières sur 8, rapidement exploitables - à savoir : la n°13 à Golbey, la n°18 à Chamois l'Orgueilleux et la n°27 à Hautmougey - du fait de leur localisation stratégique, en lien avec l'offre fluvestre du territoire, la qualité du bâti ainsi que leur accès direct. Cette pré-sélection constitue une étape primordiale à l'étape suivante.

2 – Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)

Il est recommandé, avant l'étape de lancement d'appel à projet, de lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt, dans un avis de pré-information valant avis de publication. Il permettra ainsi d'identifier les opérateurs intéressés, vérifier la robustesse économique, organisationnelle et la pertinence de la programmation proposée en lien avec le développement du Canal des Vosges.

3 – Identification des dominantes programmatiques

L'AMI participera à déterminer les dominantes programmatiques du projet. Les propositions des opérateurs économiques permettront de relever les contraintes et opportunités de certaines maisons éclusières et de bâtir un appel à projet conjoint des 3 maisons pré-identifiées, en veillant à assurer une complémentarité des produits et services proposés, en lien avec les besoins et potentialités du territoire.

4 – Lancement de l'Appel à Projet

Lancement de la procédure d'Appel à Projet par le gestionnaire de la voie d'eau, Voies Navigables de France. En plus du portail de VNF, il est recommandé de diffuser le plus largement possible l'avis d'APP, auprès des réseaux de communication d'institutionnels, des Fédérations, des revues spécialisées et des organismes socio-économiques en lien avec les dominantes programmatiques choisies (services itinérance, hébergement, bar/restauration etc.)

5 – Réalisation des travaux de réhabilitation

En parallèle de la procédure d'appel à projet, des travaux de réhabilitation du clos-couvert et des réseaux (eau, électricité, internet) devront être menés à bien par le gestionnaire VNF. Les travaux d'aménagements intérieurs devront être réalisés par le porteur de projet.

6 – Choix du lauréat et formalisation d'une AOT

Choix du candidat sur la base de critères économiques, techniques, marketing et organisation. Délivrance d'une AOT pour X années (selon investissement) à l'opérateur privé contre une redevance annuelle payée à VNF (selon m² d'emprise au sol ou part du CA)

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- Ingénierie et domanialité VNF : études amont + mise en concurrence : 10 à 15k€ par maison éclusière
- Travaux de réhabilitation, clos-ouvert + réseaux : 25 à 50k€ par maison éclusière
- Budget par maison éclusière : 35 à 65k€
- Budget pour la mise en exploitation des 3 maisons éclusières : 100k€ < 180€

FICHE-ACTION N°9 : Lancer un AMI ou un AAP pour la valorisation touristique et/ou culturelle des maisons éclusières identifiées.

Axe 8: Mettre en place une stratégie de valorisation des friches et maisons éclusières identifiées.

EXEMPLES / ILLUSTRATIONS :

Maison éclusière – gîte au Somail sur le Canal du Midi



Maison éclusière – restaurant haut de gamme, produits du terroir à Villeton sur Canal des 2 mers



Maison éclusière – gîte & guinguette – Canal de Bourgogne



Maison éclusière – Office du Tourisme – Canal du Nivernais



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

- Procédure d'AMI : 4 à 6 mois
 - Procédure d'APP : 6 à 9 mois
 - Réalisation des travaux : en temps masqué, parallèlement à la procédure d'APP : 6 à 12 mois
 - Soit près 1,5 à 2 ans au total.
- Mise en exploitation des 3 maisons éclusières possible à la saison 2023.

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Nombre d'AMI reçus
- Nombre d'appels à projets lancés et fructueux
- Nombre de maisons éclusières réhabilitées
- Nombre de maisons éclusières commercialisées

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Retombées économiques directes et indirectes
- Retombées médiatiques
- Augmentation de la fréquentation touristique et résidentielle en bord de canal
- Destination plus attractive et plus servicielles pour les différentes clientèles

Axe 9

Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur.

FICHE-ACTION N°9 : Créer un événement fédérateur du type « La fête du canal » autour des thématiques fluvestres et impliquant toutes les communes mouillées.

Axe 9 : Communiquer et promouvoir la destination Canal des Vosges : marketing et communication unifiée, grand événement fédérateur..

CONTEXTE :

Force est de constater qu'aujourd'hui qu'aucun événement de grande ampleur à l'échelle du canal n'est organisé. Nous pouvons seulement relever :

- L'événement « Bouzey l'été », qui propose à la fin août un spectacle de son et lumière au dessus du réservoir et réunit 10 000 personnes
- Le marché d'artisanat local, accompagné d'une exposition photo et d'un concert à la mi-juillet au lieu-dit « la folie calette » (Bouzey)

Cette absence d'événement d'envergure participe au manque de visibilité et d'appropriation du canal pour les touristes/excursionnistes mais aussi et surtout par les riverains eux-mêmes. Or, cette appropriation est clé dans le processus de mise en tourisme de la voie d'eau.

Les exemples sont nombreux (la Fête de la Rivière à Cahors, le festival Rolling Saône à Gray ou encore l'Été du canal en Ile de France), toutes ces initiatives ont montré leur efficacité en tant que véritables outils de communication, de promotion et de fédération des différents acteurs du territoire. Ces événements peuvent devenir un motif de séjour en soi et amener de grandes retombées médiatiques mais aussi économiques.

OBJECTIFS :

- **Créer un moment fédérateur** à l'échelle de la destination entre les acteurs et partenaires
- **Développer le positionnement**, la renommée et l'image du Canal des Vosges
- **Attirer les différents publics cibles** de la destination

CIBLES :

- Résidents du territoire et franciliens, clientèles touristiques en excursion ou séjour sur le territoire.
- Socioprofessionnels et partenaires institutionnels.

PILOTAGE ET PARTENAIRES :

Pilotage : CAE

Partenaires : OT, communes concernées, DDT, Région

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Créer un événement annuel phare et fédérateur autour de la destination Canal des Vosges : 2 options envisageables

→ En interne, avec la création d'un groupe de travail dédié : définition du concept de l'événement, rédaction d'un cahier des charges pour l'accompagnement à la réalisation de l'événement et choix d'un prestataire, préparation et réalisation de l'événement.

→ En sous-traitance : Rédaction d'un cahier des charges et lancement d'une consultation pour une étude d'opportunité et de faisabilité d'un événement touristique (environnement événementiel du canal des Vosges, environnement concurrentiel en lien avec le positionnement, audit des clientèles et public cibles potentiels); choix d'un prestataire et mise en place du groupe de travail; étude de marché et benchmark, positionnement de l'événement, conditions de réussite, modèle économique et premiers éléments financiers; validation du concept de l'événement : définition d'une stratégie événementielle « avant / pendant / après » et de la programmation événementielle; affinage du business plan; rédaction d'un cahier des charges pour l'accompagnement à la réalisation de l'événement et choix d'un prestataire; préparation et réalisation de l'événement

BUDGET ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- Ressources allouées à la préparation et à la réalisation de l'événement : à définir selon la nature et les modalités techniques de l'événement.
- Réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité : entre 30 000 € à 50 000 € selon le degré de concertation / co-production avec les parties-prenantes et acteurs tels que les socioprofessionnels ou encore les habitants du territoire.

EXEMPLES / ILLUSTRATIONS :

Au mois de juin, Cahors accueille la Fête de la Rivière depuis 2016. Au programme : croisières gratuites, joutes, démonstrations des pompiers, pêche, canoë, plongée... Cet événement est organisé par l'Association des exploitants de Bateaux en Vallée du Lot.



Sur le Canal de l'Ourcq, Seine-Saint-Denis Tourisme organise L'Été du Canal chaque année entre juillet et septembre. Cet événement propose des activités nautiques, des ateliers gratuits, des croisières, des concerts flottants, du street art, des balades et des visites.



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

Lancement de la consultation : A partir de 2023.

Lancement d'une consultation d'AMO pour la préparation de l'événement & choix d'un prestataire si délégation.

INDICATEUR(S) DE SUIVI :

- Nombre de partenaires et socioprofessionnels impliqués, nombre de visiteurs accueillis
- CA des activités annexes lors de l'événement (CHR)
- Nombre d'articles publiés sur l'événement

RESULTATS / IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES :

- Retombées économiques directes et indirectes
- Retombées médiatiques
- Plus forte appropriation du plan d'eau par les habitants

**SIGNATURE DU CONTRAT DE TERRITOIRE
CANAL DES VOSGES**

Mardi 25 avril 2023
Port d'Épinal (88)

La Préfète des Vosges

**Le Préfet de
Meurthe-et-Moselle**

Voies navigables de France

La Région Grand Est

**La Communauté
d'Agglomération d'Épinal**

**Le Conseil départemental
des Vosges**

**Le Conseil départemental
de Meurthe et Moselle**

**La Communauté de communes
Meurthe Mortagne Moselle**

**La Communauté de communes
Moselle et Madon**

**La Communauté de communes
du Pays du Saintois**

**La Communauté de communes
Pays Sel et Vermois**

