



DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET LOGISTIQUE PORTUAIRE SUR LE SECTEUR DE NANCY

Comité de pilotage



10 mars 2022



SOMMAIRE

- I. Étude de marché tourisme fluvial et fluvestre**
- II. Analyse préliminaire – Logistique urbaine**
- III. Analyse préliminaire – Navette fluviale à passagers**
- IV. Diagnostic des sites et perspectives**
- V. Prochaines étapes**

I. ÉTUDE DE MARCHÉ

LOCALISATION DES ENJEUX



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MARKETING

Synthèse diagnostic marketing 1/4	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
Location de bateaux habitables sans permis	Destination fluviale reconnue à l'international	Manque de places de passage au port de Nancy	Demande forte du tourisme itinérant et de pleine nature	Avenir de Navig France qui est une société de location très dynamique et pourvoyeuse de beaucoup de plaisanciers sur Nancy	2/5
	Positionnement slow tourisme	Grandes difficultés pour l'amarrage au port de Nancy (espace trop court entre les pontons)	Location de bateaux en devenir	Des loueurs déjà implantés depuis longtemps dans des bases principales bien identifiées (Lagarde, Hesse, Lutzelbourg, Houillon, Saverne)	
	Attractivité de Nancy Un port en centre ville à Nancy	Difficultés de navigation Boucles de La Moselle	Développement de l'économie de partage , favorisant la location		
	Dépense moyenne TTC par jour et par personne est de 50 €, 5,3 passagers en moyenne à bord	Faiblesse de la demande d'allers simples			
	Itinéraire fluvial avec des commerces				
Location de bateaux non habitables sans permis	Un linéaire de canal en centre-ville	Parcours avec écluses et pont-levis assez fréquents	Pas d'offre actuellement	Une activité sensible à la météo.	5/5
	Une activité qui se développe en milieu urbain		Un opérateur intéressé pour développer cette activité à Nancy		
	Une activité s'adressant aux habitants, excursionnistes, touristes		Une activité permettant de faire découvrir la navigation à des tarifs attractifs		

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MARKETING

Synthèse diagnostic marketing 2/4	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
Plaisance privée	Hormis crise sanitaire depuis 2 saisons, bonne fréquentation de la plaisance privée à Nancy Dépense moyenne de 30,50 € par jour et par personne, moyenne de 3 personnes à bord en croisière	Peu de bateaux aux normes Faible renouvellement de la flotte	Bassin Grand-Est attire beaucoup de plaisanciers privés étrangers Économie de partage des bateaux Marketplace de location entre particuliers Nombre de permis de navigation en augmentation	Vieillesse des plaisanciers , de la flotte de bateaux Perte de dynamique de la plaisance privée. Problèmes de navigation boucles de La Moselle	5/5
Focus port Saint-Georges	Port Saint-Georges idéalement situé et escale incontournable du réseau fluvial Grand Est	Port caché , peu mis en valeur Manque de places de passages L' image actuelle du port auprès des plaisanciers n'est pas bonne et se détériore.	1 000 bateaux de passages par an avant crise sanitaire Port très fréquenté par plaisanciers étrangers Possibilité d' animer encore plus le port avec l'ajout de nouvelles activités Potentiel de développement important si réorganisation totale de l'espace portuaire Développement dans les ports de plaisance de l'hébergement insolite	Fréquentation tributaire de l'état de la navigation en amont et en aval du port Vieillesse des bateaux résidents présents dans le port A voir aussi problématique du relevage des eaux usées des bateaux de plaisance	5/5

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MARKETING

Synthèse diagnostic marketing 3/4	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
Croisières avec hébergement Péniches hôtels, Boat and Bike	Nancy est une destination touristique mondialement reconnue Les opérateurs soulignent tous que Nancy a des atouts touristiques	Marché tributaire de l'international mais la crise sanitaire a permis de faire un peu plus découvrir le produit aux français (CroisiEurope a une clientèle française) Le produit Boat and Bike attire aussi un peu de français	Marché en croissance avant la crise sanitaire	Marché tributaire de l'international Problème croissant d'insécurité quai Sainte-Catherine	5/5
	Nancy est une escale reconnue par les opérateurs		Développement des croisières Boat and Bike Le marché semble repartir très fort en 2022	Un opérateur menace d'arrêter l'escale à Nancy	
	Clientèle mondiale				
Croisières sans hébergement (Bateau promenade, navette touristique, ...)	Une activité connue des locaux Présence d'un bateau promenade pendant + de 20 ans Impact économique annuel moyen d'un bateau promenade en province: 800 000 € HT	Parcours avec écluses et pont-levis assez fréquents Investissement important (Coût d'un bateau neuf)	Plus d'offre actuellement Attractivité touristique de Nancy Un opérateur potentiellement intéressé	Nécessité d'avoir un bateau aux normes, donc coût d'investissement du bateau à mettre en relation avec les recettes potentielles et les coûts de fonctionnement	4/5
Bateaux logements Bateaux activités Hébergements insolites	2 porteurs de projets intéressés	Manque d'emplacements Qualité esthétique de certains bateaux activités	Une extension du linéaire étudiée et chiffrée (250 000 €)	Sécurité des quais Incivilités	5/5

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MARKETING

Synthèse diagnostic marketing 4/4	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
Activités nautiques (aviron, canoë-kayak...)	Dynamisme des 2 clubs Sport Nautique Nancy et Canoë-Kayak Club Nancy-Tomblaine	Manque linéaire de navigation pour canoë-kayak	Clubs qui participent aux animations Rôle éducatif de ces clubs	Envasement, plantes invasives	4/5
	Présence Pôle France				
Pêche	AAPPMA Gaule Dombasloise et FD Pêche 54 dynamiques Beaucoup d'initiatives au port Saint Georges		Rôle éducatif, sensibilisation au milieu naturel	Stagnation, voire légère baisse adhérents dans le 54	4/5
Vélo, marche, animations	Voie verte le long du canal Pratiques en développement	Manque d'hébergements cyclotouristes Stations vélos à créer	Développer encore plus les animations		4/5
			Associer VNF ?		

II. **ANALYSE PRÉLIMINAIRE LOGISTIQUE URBAINE**

LA LOGISTIQUE URBAINE EN LIEN AVEC LA VOIE D'EAU

Schéma logistique global

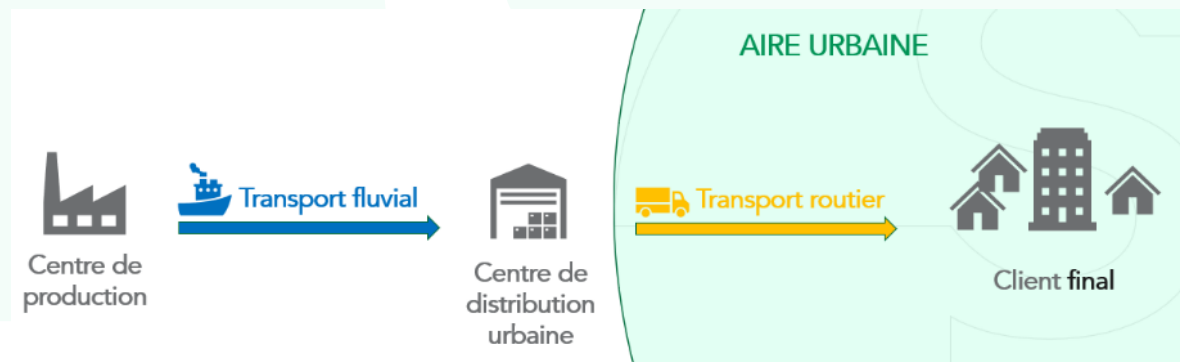
- Le schéma logistique global peut être décomposé en deux grand maillons :
 - La **logistique interurbaine**, entre le site de production et le milieu urbain
 - La **logistique urbaine** (ou logistique du dernier km), pour la distribution en milieu urbain
- L'interface entre ces deux maillons est le centre de distribution urbaine (CDU)

Intégration potentielle de la voie d'eau

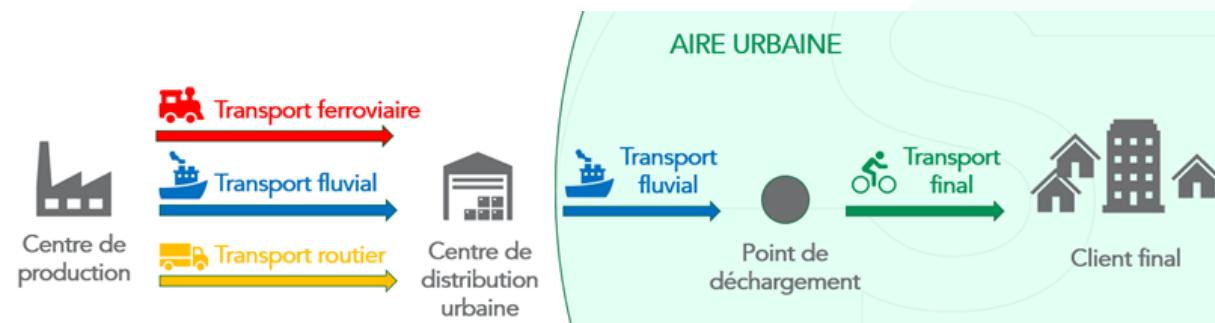
- Le transport fluvial peut être intégré au niveau des deux maillons de la chaîne logistique
- Le mode fluvial apporte des solutions aux problématiques suivantes liées au milieu urbain:
 - Environnement et pollution (atmosphérique et sonore)
 - Circulation
 - Congestion (occupation de l'espace public)

Schémas logistiques en lien avec la voie d'eau

- Transport fluvial en amont du CDU



- Transport fluvial en aval du CDU



- ❖ Besoin d'un transport final après le maillon fluvial
- ❖ Possibilité d'approvisionner le CDU par voie fluviale ou ferroviaire

POTENTIEL DE NANCY POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE TELLE OFFRE

Etude sur la logistique urbaine sur la DT Est de VNF

- Caractéristiques de l'étude
 - Etude réalisée en 2016
 - Recensement des sites potentiels au sein de l'agglomération de Nancy
 - Analyse multicritère des sites ayant permis d'identifier les deux sites de Maxéville
- Limites
 - Etude uniquement centrée sur les disponibilités foncières, pas d'analyse des aménagements associés
 - Réflexion basée uniquement sur une logique de transport fluvial en amont du CDU

Retour des acteurs rencontrés

- Entretiens avec ULS et Urby, acteurs de la logistique urbaine
- Le schéma retenu est celui d'un approvisionnement fluvial entre le CDU et le centre-ville
- Caractéristiques de l'agglomération adaptée à une telle offre
 - Traversée par une voie d'eau navigable
 - Taille importante
 - Hypercentre dynamique
- Sites déjà identifiés pour la mise en place de l'offre
 - CDU : site av. de Metz à Maxéville ou cimenterie Eqiom
 - Quai de déchargement urbain : Darse S^{te}-Catherine

Conclusions sur le potentiel de Nancy pour le développement d'une offre de logistique urbaine en lien avec la voie d'eau

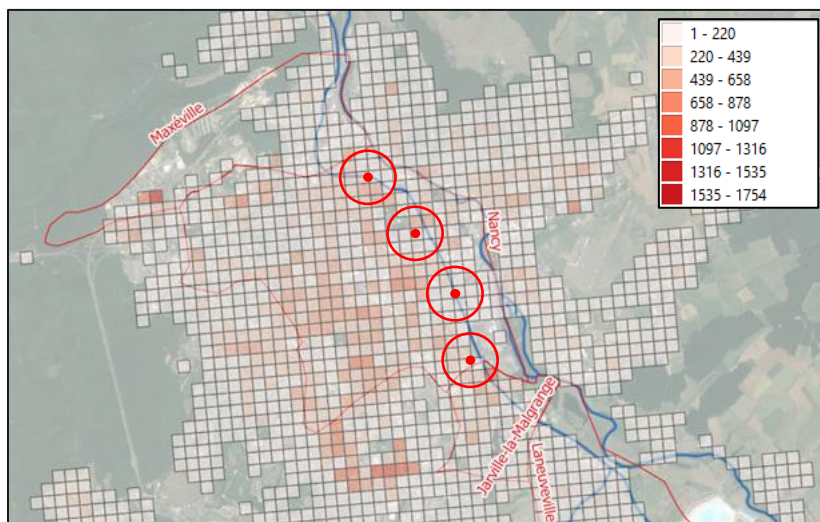
- L'agglomération de Nancy est susceptible de présenter un potentiel pour le développement d'une offre de logistique urbaine, confirmé par certains acteurs interrogés.
- Les premières analyses (étude VNF, analyse des acteurs) ont également permis d'identifier des sites à partir desquels développer l'offre.
- L'étude de 2016 reposait sur un schéma logistique d'approvisionnement du CDU par voie d'eau alors que le schéma privilégié est plutôt celui d'une livraison fluviale depuis le CDU vers le centre-ville.
- L'approfondissement envisagé permettrait d'intégrer la thématique de la logistique urbaine à la poursuite de l'étude : identification des besoins d'aménagement, spatialisation, chiffrage, identification des impacts environnementaux et procédures réglementaires associées.

III. ANALYSE PRÉLIMINAIRE NAVETTE FLUVIALE

INITIATIVE DE NAVETTE FLUVIALE : ÉTAT DES LIEUX

Principaux générateurs de déplacements

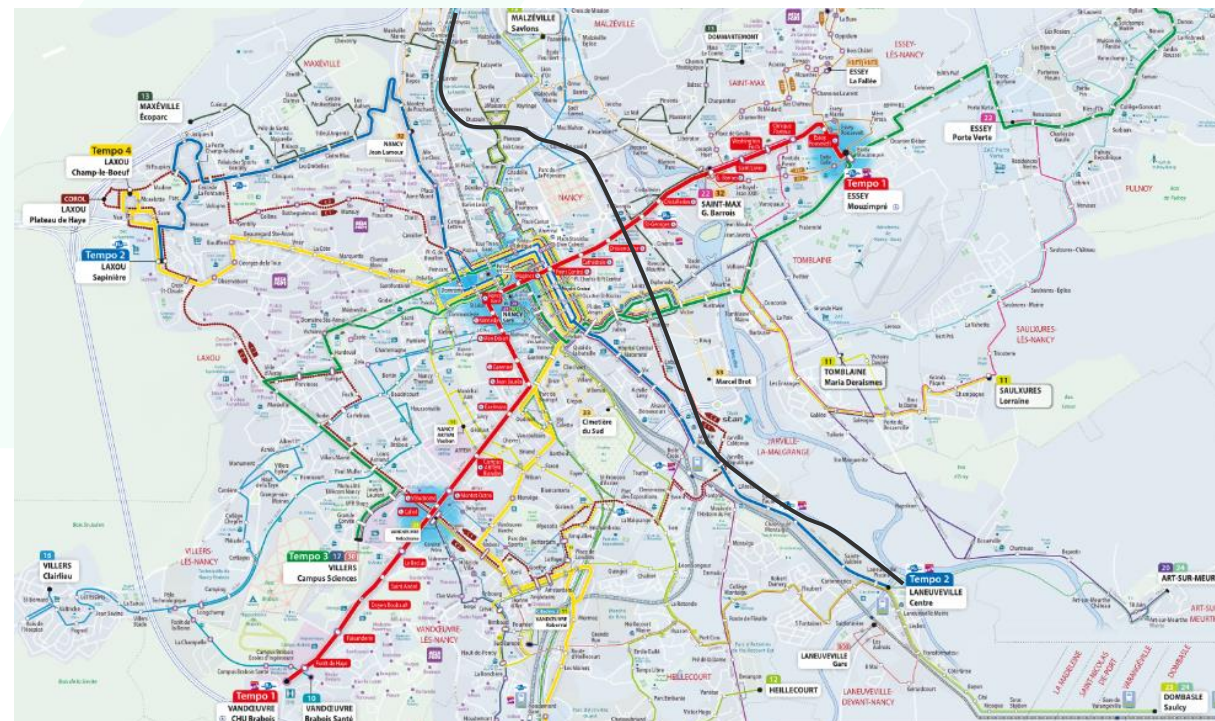
- Densité de population



• Principaux sites d'intérêts

- ❖ Quartiers Trois Maisons – Malzéville : futur pôle d'activité
- ❖ Centre ville (St^e-Catherine – St-Georges) : quartier attractif, fortement peuplé, nombreux sites touristiques
- ❖ Lobau – Bonsecours – Marcel Brot: forte concentration d'étudiants, activité économique
- ❖ Jarville-la-Malgrange (ancien port des hauts fourneaux) : projet de renouvellement urbain

Offre de mobilité actuelle



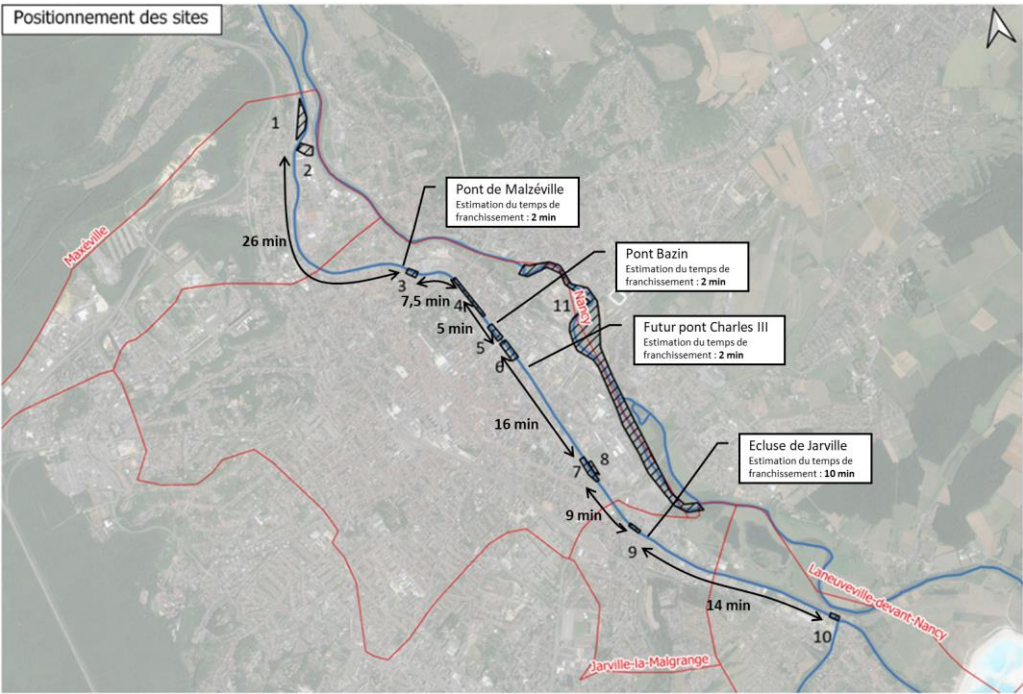
Le réseau de transport nancéen comporte quelques faiblesses :

- Faible vitesse commerciale sur certaines lignes.
- Pannes
- Zone relativement mal desservies (Maxéville par exemple)

Une navette fluviale renforcerait les dessertes de l'axe nord-sud, en complément de la ligne Tempo 2 qui ne dessert pas le nord-est de la ville.

INITIATIVE DE NAVETTE FLUVIALE : ÉTAT DES LIEUX

Obstacles et embarcadères



Contraintes de navigation

Caractéristiques	Contraintes
Hauteur libre sous ouvrage	3,60m
Dimensions utiles des écluses	38,5m x 5,10m (gabarit Freycinet)
Vitesses de navigation	6 km/h (4km/h à l'approche d'obstacles)
Hauteur de mouillage	2,20m
Pont levé / levant (estimation du temps de franchissement)	Environ 2 min
Ecluses (estimation du temps de franchissement)	Environ 10 min

Conclusions sur le potentiel de Nancy pour le développement d'une navette fluviale

- Pas de contraintes majeures identifiées, cependant un itinéraire potentiel aurait intérêt à limiter les franchissements d'obstacles (particulièrement celui de l'écluse).
- Une telle initiative permettrait de compléter l'offre de transport actuelle, et aiderait à limiter la congestion du réseau routier.
- Cette analyse préliminaire laisse apparaître que les conditions permettraient d'envisager la mise en place d'un système de navette fluviale.
- Dessertes envisagées en phase préliminaire : Darse de Malzéville – Ste-Catherine – Bonsecours (et éventuellement Jarville-la-Malgrange en amont de l'écluse)
- L'approfondissement envisagé permettrait d'amener des éléments de retours d'expérience, des scénarios d'offre et l'approche économique associée.

IV. DIAGNOSTIC DES SITES ET PERSPECTIVES

- Occupation actuelle : Friche
- Desserte routière performante depuis le nord mais accessibilité terminale complexe, médiocre depuis le sud et l'est

- Zone à vocation économique et portuaire dans le PLUiHD
- Périmètre de protection des monuments historiques

- Développement d'une activité économique

- Foncier non disponible → Aucune opportunité additionnelle identifiée



2 – MAXÉVILLE – SITE DE L'AVENUE ANDRÉ FRUCHARD

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : Friche
- 3 ha, propriété Métropole du Grand Nancy
- Desserte routière performante depuis le nord, médiocre depuis le sud et l'est
- Pas de possibilité de desserte fluviale

Contraintes réglementaires

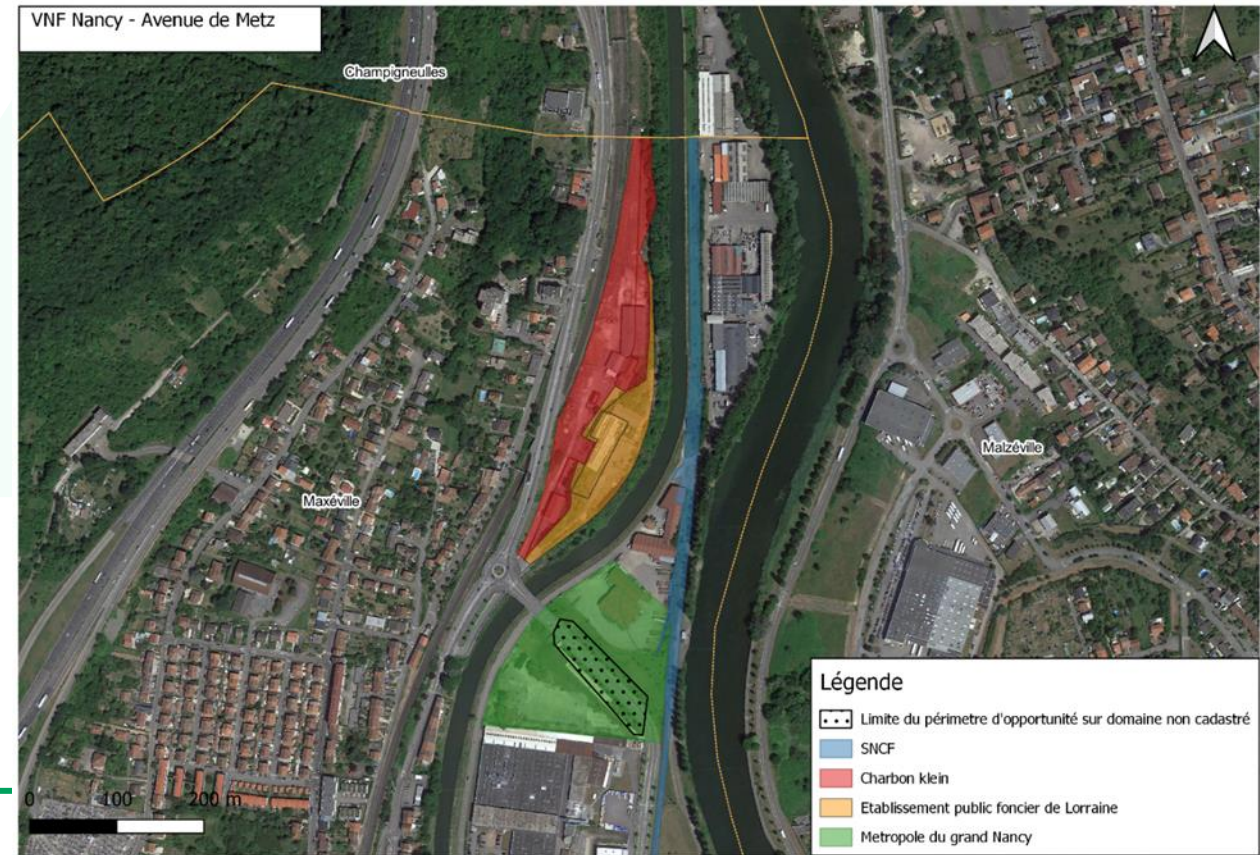
- Site BASIAS (sols pollués)

Projets connexes

- Potentiel projet de parking relais (type P+R)

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Pas d'opportunité de développement en lien avec la voie d'eau identifiée



3 – NANCY – SITE DE LA DARSE DE MALZÉVILLE

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : zone de manœuvre et stockage VNF, zone refuge en cas d'arrêt de navigation, terre-plein sous COT Ville de Nancy (stationnement)
- Lié à la centralité urbaine secondaire du quartier « 3 maisons »
- Bonne accessibilité fluviale, routière et via les modes doux

Contraintes réglementaires

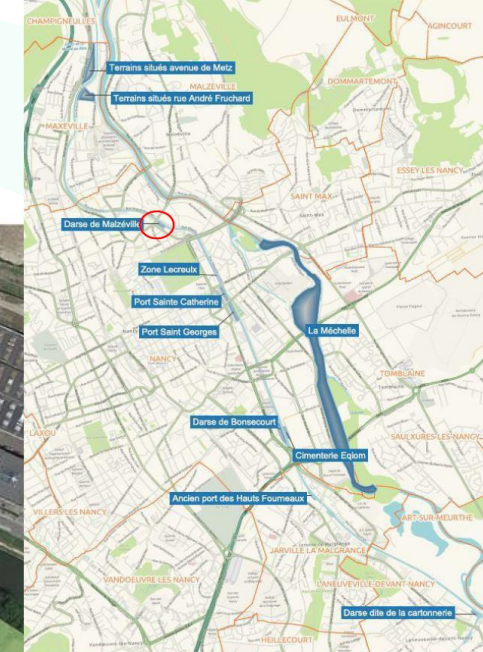
- Périmètre de protection des monuments historiques

Projets connexes

- Projets urbains en rive opposée
- Requalification du viaduc Louis Morin
- Requalification de l'ancienne voie ferrée en parc linéaire urbain

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Polarité du site croissante + déficit de desserte TC → Transport de passagers
- Localisation attractive + cadre de qualité → **Activités touristiques**, hébergement sur l'eau, plaisance (bateaux résidents) en complémentarité du complexe St-Georges – St-Catherine
- Potentielle polarité urbaine de rencontre et de rapport à l'eau → **qualification des berges** en espace public attrayant et usité + **amélioration de la continuité cyclable**



4 – NANCY – LA ZONE LECREUX

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : Stationnement de bateaux logements, fonctionnement satisfaisant
- Vie de quartier dynamique et urbanité forte
- Bonne accessibilité fluviale et via les modes doux

Contraintes réglementaires

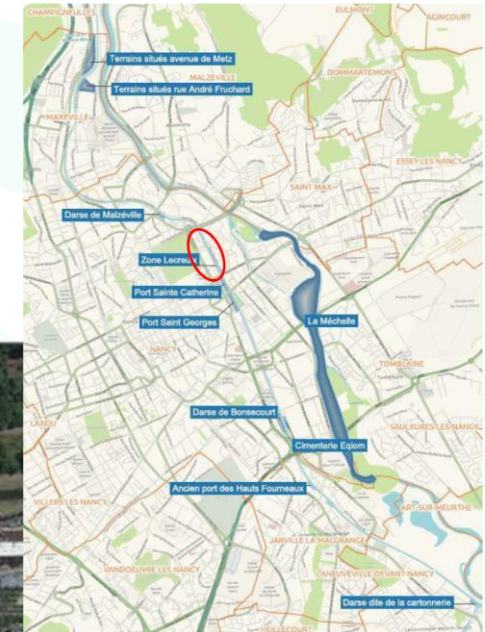
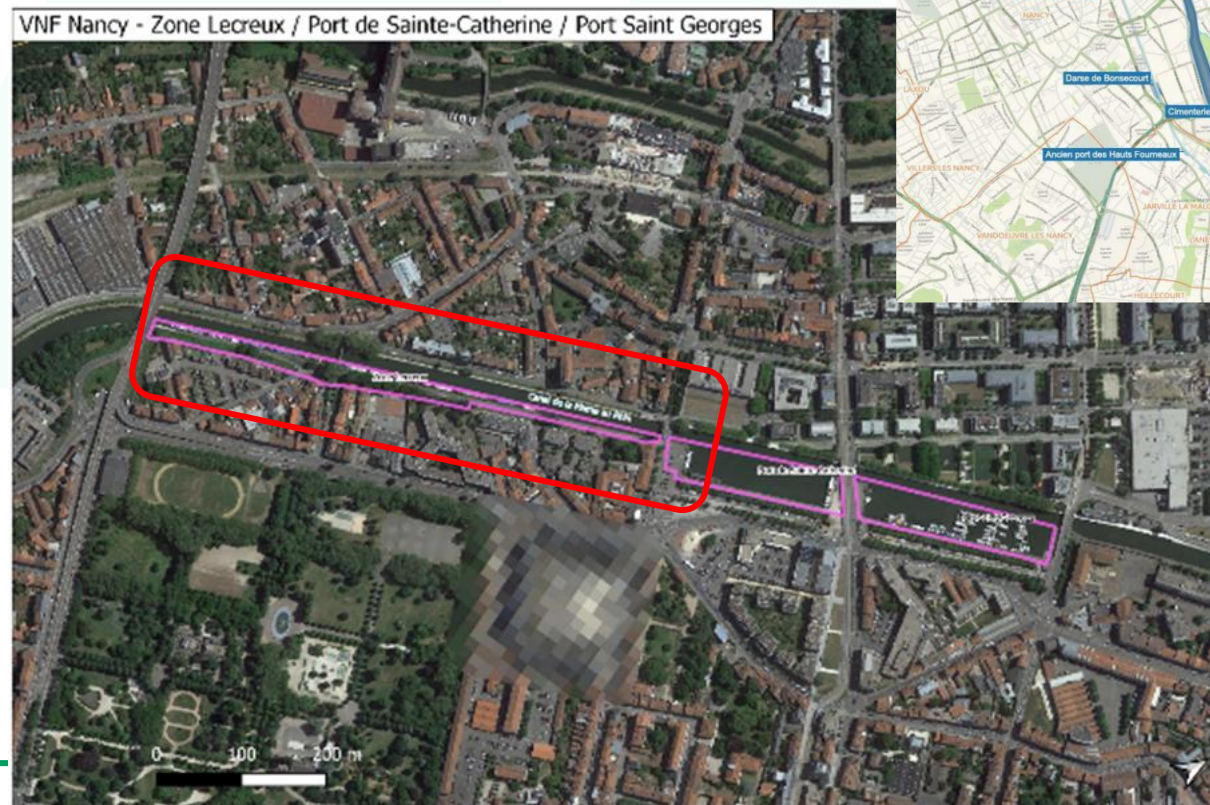
- Périmètre de protection des monuments historiques
- PPRI (inondation)

Projets connexes

- Relocalisation du Ballet de Lorraine – Centre Chorégraphique National pour aménagement de parking silo
- Programme de 20 logements
- Extension zone bateaux logements

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Configuration du site complexe et aménagements adaptés aux usages actuels → Proposition de conserver cette affectation et d'en consolider les qualités urbaines et paysagères
- Localisation stratégique entre les darses de Malzéville et St^e-Catherine → Renforcement des continuités paysagère et modes actifs existantes



5 – NANCY – DARSE SAINTE-CATHERINE

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : deux bateaux activité : bar et restaurant, linéaire pour arrêt d'urgence de bateaux de commerce, stationnement occasionnel de bateaux de plaisance privée
- Bonne accessibilité fluviale, TC et via les modes doux
- Lié à l'hypercentre et couture urbaine avec la rive droite

Contraintes réglementaires

- Périmètre de protection des monuments historiques
- PLU : Zone d'aménagement concertée : Emplacement réservé

Projets connexes

- Réaménagement de l'îlot urbain au nord
- Cité administrative au sein de la caserne
- Réflexions sur l'extension du jardin botanique
- Réflexions sur la piétonisation du centre-ville

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Localisation centrale + espaces disponibles → **Transport de passagers** (pop. locale + touristes) + qualification des quais par la mixité d'usages et l'aménagement des espaces publics
- Localisation à proximité des principaux sites touristiques et commerciaux → **Hébergement sur l'eau**, escale de péniches hôtel, plaisance
- Localisation dans l'hypercentre + espace sur terre-plein disponible → **Logistique urbaine**



- Occupation actuelle : port de plaisance (45 anneaux) et aire de camping-cars
- Bonne accessibilité fluviale, TC et via les modes doux
- Lié à l'hypercentre et couture urbaine avec la rive droite

- Périimètre de protection des monuments historiques
- PLU : Zone d'aménagement concertée : Emplacement réservé

- Extension de l'aire de stationnement de camping-cars

- Localisation à proximité des principaux sites touristiques et commerciaux, mais peu d'espaces disponibles → **Hébergement sur l'eau, plaisance**
- Lieu de détente des habitants, localisation sur la véloroute, capitainerie → **Services aux vélos + qualification des berges-quais par la mixité d'usages et l'aménagement des espaces publics**
- Polarité touristique et loisirs → **Possibilité d'étendre la visibilité et les fonctions de la capitainerie** (« Office de tourisme annexe »)



7 – NANCY – DARSE DE BONSECOURS

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : abords mobilisés par le centre commercial et le stationnement, arrêts ponctuels de plaisanciers dans la darse, site isolé
- Proximité de la centrale à béton : nuisances éventuelles
- Accessibilité routière performante, et bonne via le canal et les modes doux, à la jonction des infrastructures routières et de l'entrée de ville

Contraintes réglementaires

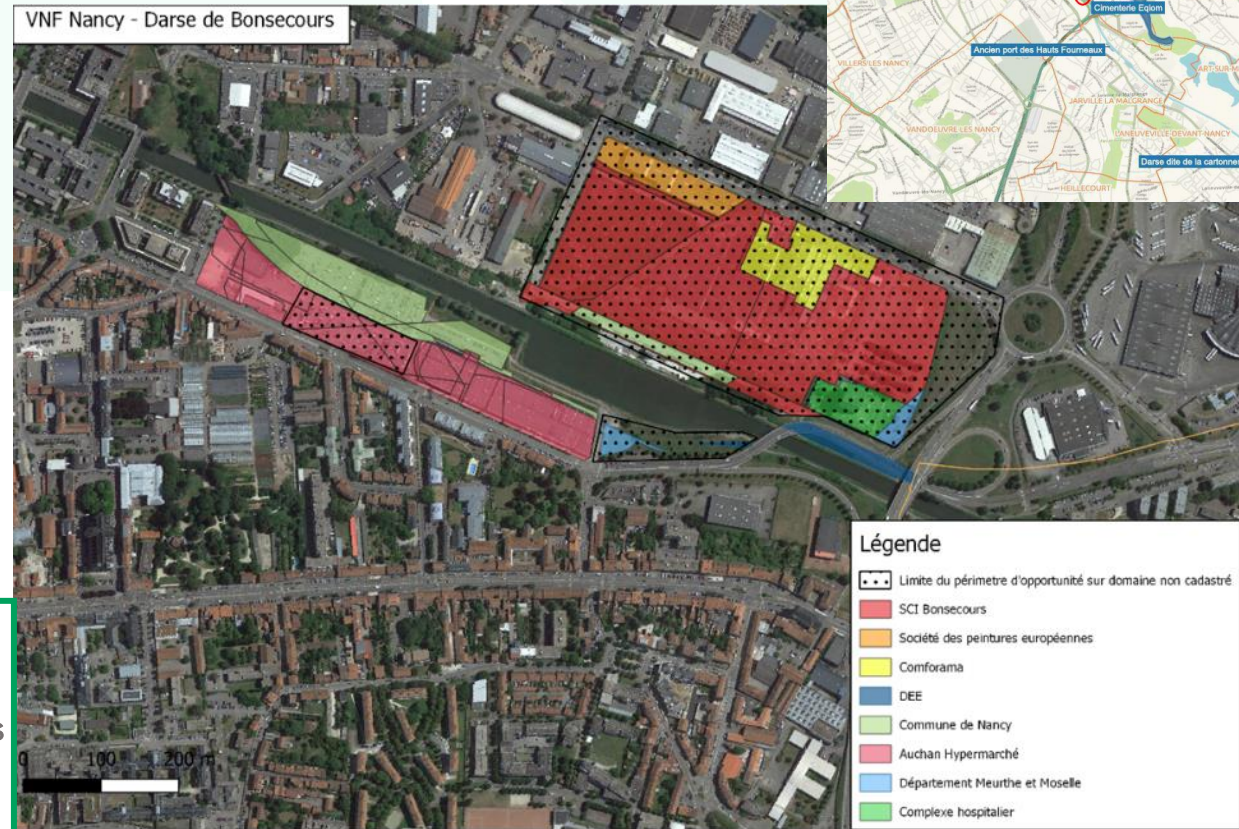
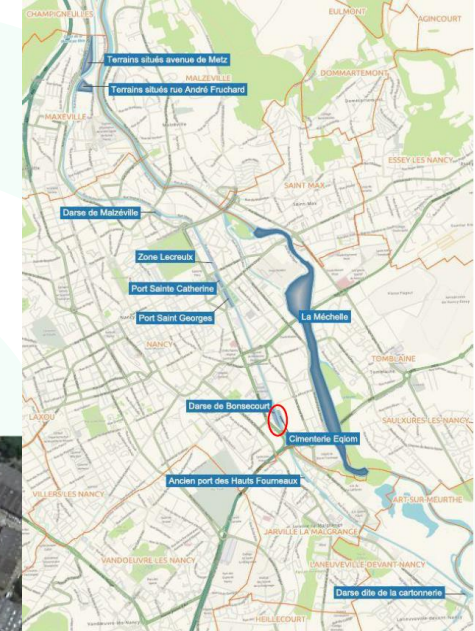
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Réseaux : ligne électrique enterrée

Projets connexes

- Projet de requalification du boulevard Lobau

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Proximité CC^{ial} Auchan + polarité urbaine → **Transport de passagers**
- Volonté locale → **Halte fluviale** (mais cadre défavorable)
- Reliquats d'espaces végétalisés → **À préserver** (entrée urbaine)



Légende	
	Limite du périmètre d'opportunité sur domaine non cadastré
	SCI Bonsecours
	Société des peintures européennes
	Comforama
	DEE
	Commune de Nancy
	Auchan Hypermarché
	Département Meurthe et Moselle
	Complexe hospitalier

8 – NANCY – CENTRALE À BÉTON EQIOM

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : centrale à béton Eqiom (COT à échéance 2028)
- Accessibilité routière performante et bonne via le canal et les modes doux

Contraintes réglementaires

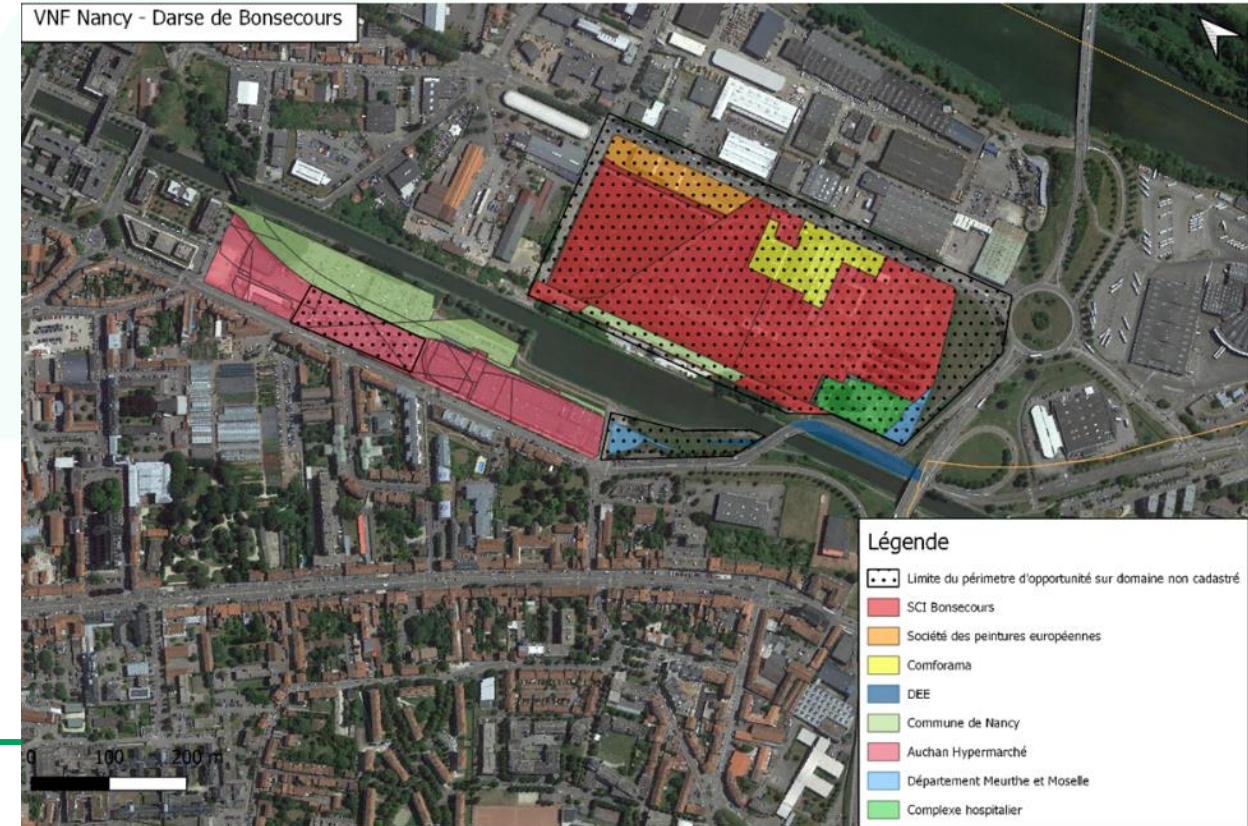
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Site BASIAS

Projets connexes

- Projet immobilier : refusé, volonté de conserver la vocation économique du site.

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Environnement activités économique et logistiques → Possibilité de développer un service de **logistique urbaine**
- Centrale à béton → Possibilité de développer un **approvisionnement fluvial en granulats**



9 – JARVILLE-LA-MALGRANGE – ANCIEN PORT DES HAUTS FOURNEAUX

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : amont : stationnement et promenade ; aval : aucune
- Bonne accessibilité fluviale et via les modes doux
- Lié à la centralité urbaine de Jarville

Contraintes réglementaires

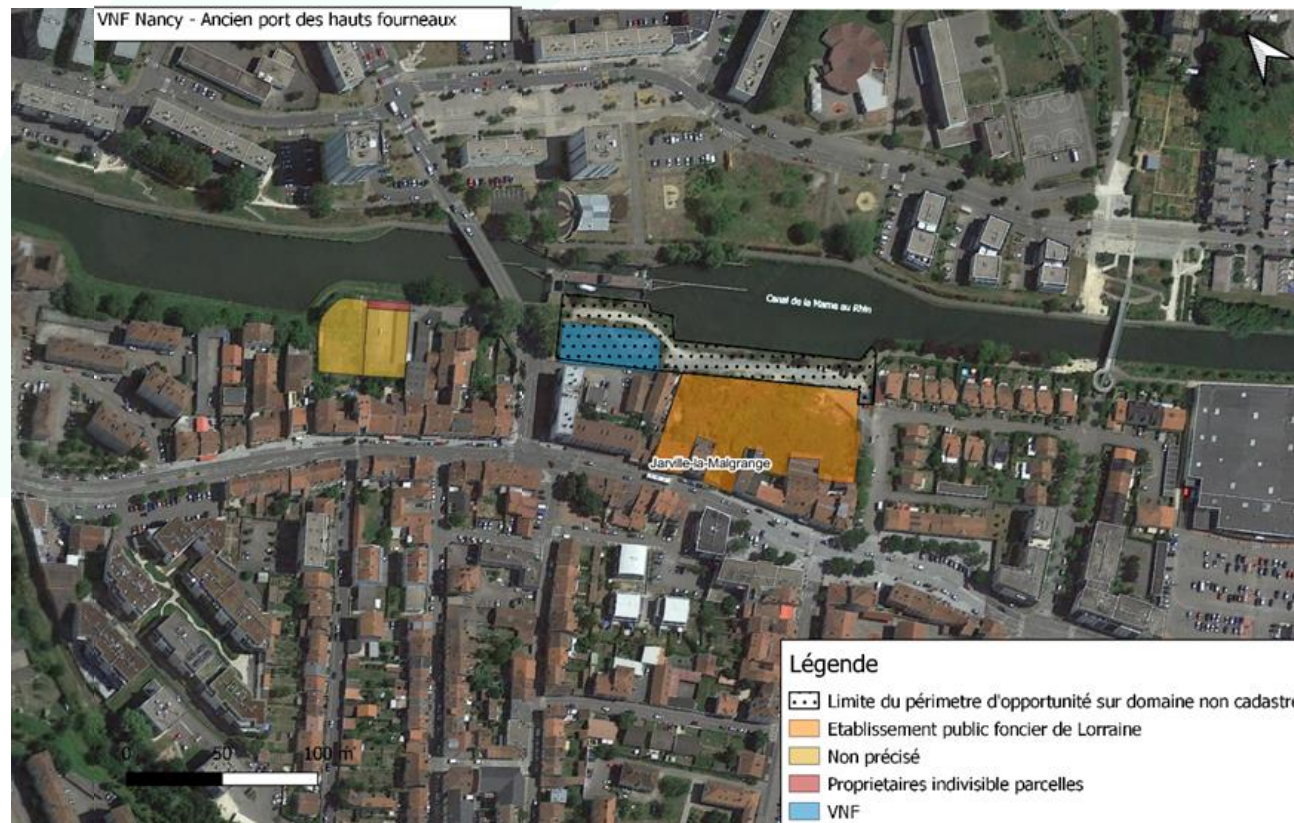
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Réseaux : ligne électrique

Projets connexes

- Projet immobilier : 2 ilots en R+2 avec ouverture sur le canal (aval)
- Projet de renouvellement urbain, piétonnisation du centre-ville
- Z.A.C. métropolitaine
- Autres : une entreprise cherche du foncier pour stationnement de camping-car, projet de « péniche-drive » par Intermarché

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Darse disponible + volonté municipale → **Plaisance** sur la darse amont, en « délestage » du port St-Georges
- Articulation avec les projets urbains → Arrêt **navette fluviale à passagers** sur la darse aval + **qualification des berges** en espaces publics de proximité pour les habitants (coulée verte, parc ...)



10 – LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY – DARSE DE LA CARTONNERIE

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : aucune
- Lié à la centralité urbaine de Laneuveville
- Convergence des canaux et itinéraires de promenade
- Bonne accessibilité fluviale, routière et via les TC

Contraintes réglementaires

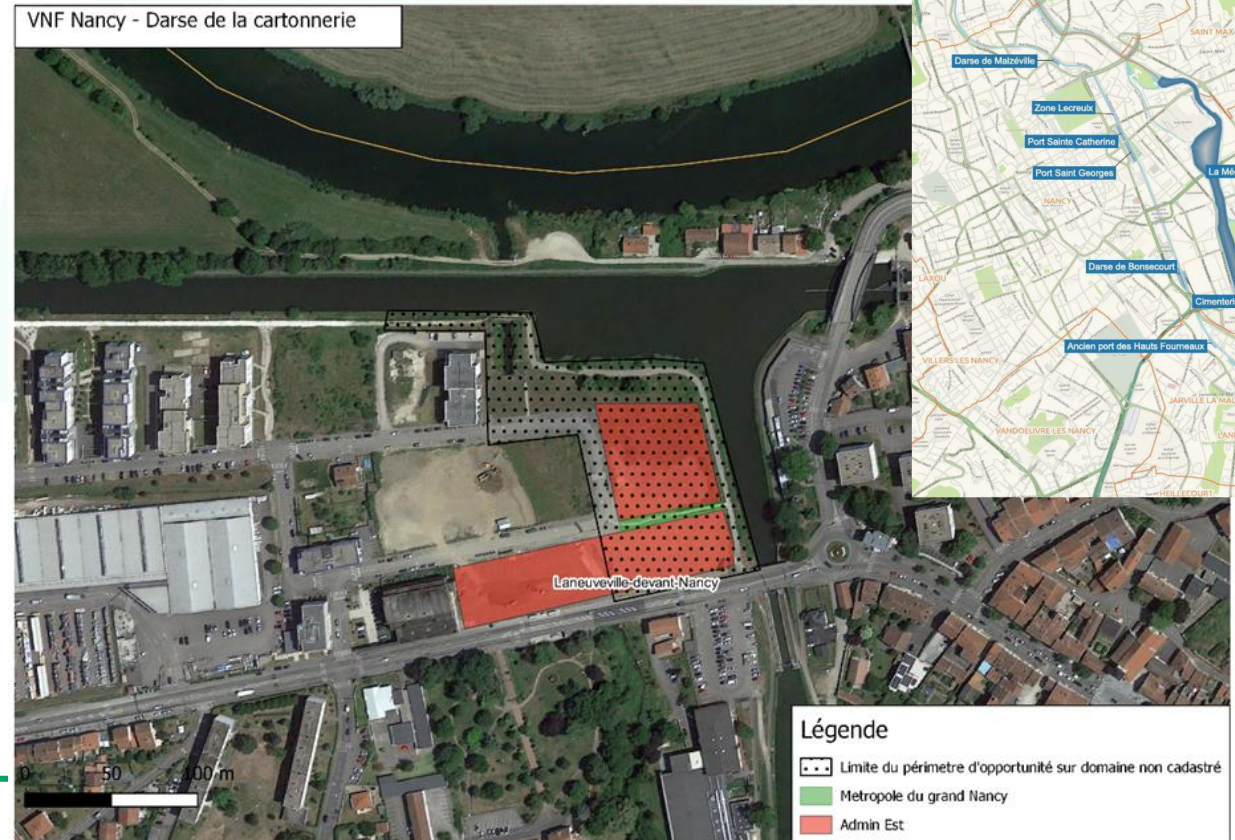
- Périmètre de protection des monuments historiques
- PPRI : inondation

Projets connexes

- Projet d'aménagement urbain (stade études)
- Cependant la commune a exprimé le souhait de limiter la densification du secteur
- Admin Est (bailleur) pourrait être ouvert à la vente

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Cadre verdoyant + volonté municipale → **Activités touristiques et de plaisance**
- Lieu de rencontre-croisement géographique (canaux, ouverture sur le grand paysage) et entre usagers (habitants ville-métropole, touristes fluviaux et cyclistes ...) → **préservation des espaces ouverts-naturels et renforcement des usages**



11 – NANCY – LA MÉCHELLE

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : activités sportives et de loisirs
- 35 ha
- Bonne accessibilité routière, mode doux et via les TC

Contraintes réglementaires

- Périmètre de protection des monuments historiques
- PPRI : inondation
- BASOL : oui, site RIMMA
- RPP contraignant hors activités nautiques

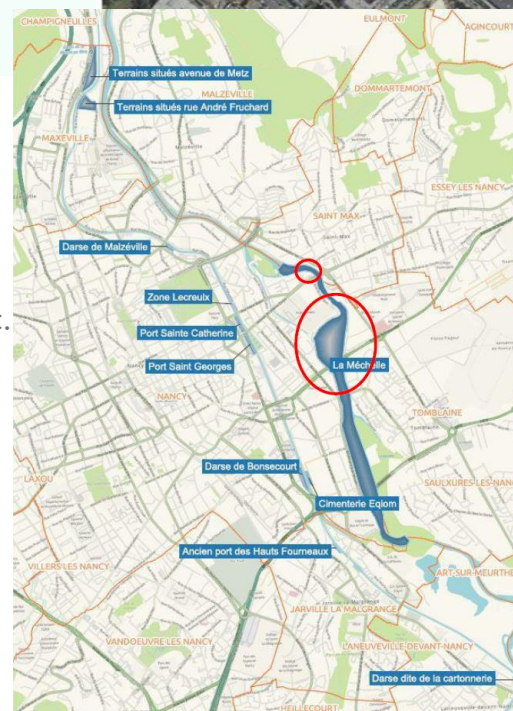
Projets connexes

- Projet de Green Park : location de bateaux électriques, SUP, etc.
- Projet aménagement base de loisirs – Plage des 2 rives

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Site bien aménagé et satisfaisant → Aucune opportunité additionnelle identifiée

VNF Nancy - Plan d'eau de la Méchelle



11B – NANCY – LE PORT AUX PLANCHES

Caractéristiques physiques

- Occupation actuelle : Bâtiment actuellement inoccupé – lieu de promenade
- Accessibilité routière, mode doux et via les TC

Contraintes réglementaires

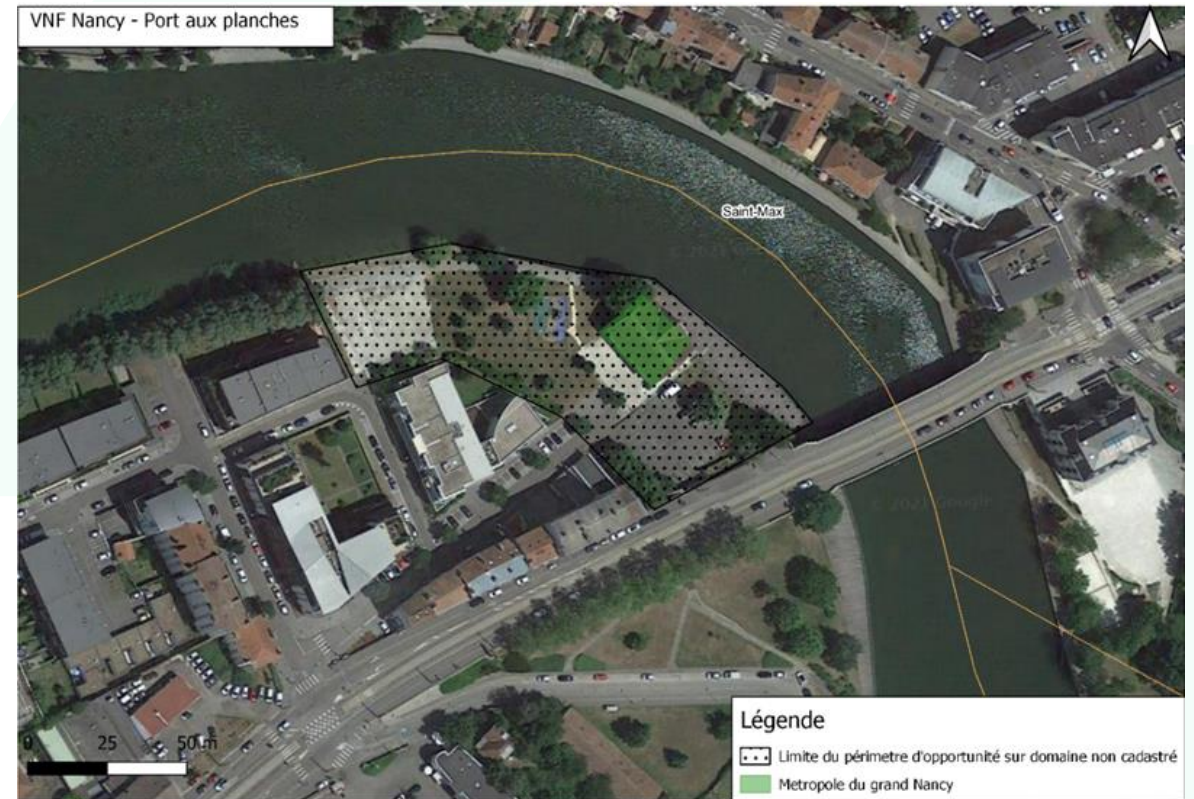
- Périmètre de protection des monuments historiques
- PPRI : inondation
- PLU : espaces verts protégés

Projets connexes

- Réhabilitation de l'ancien club nautique. Projet de bureaux et établissement de restauration

Opportunités en lien avec la voie d'eau

- Contraintes réglementaires → Pas de perspectives de développement complémentaire



V. CADRAGE DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

DÉTERMINANTS DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

Les propositions ci-dessous visent à cadrer les réflexions mais ne préjugent pas de la programmation qui fait l'objet de la potentielle phase suivante.

● Proposition d'éléments pouvant constituer des marqueurs différenciants

- Darse de Malzéville : Déplacement des usages actuels vers un site périphérique ou maintien sur site actuel
- Darse St^e-Catherine : Maintien ou non de bateaux-activité
- Port St-Georges : Déplacement ou non des bateaux résidents, devenir de l'aire de camping-cars
- Darse de Bonsecours : Développement ou non d'une halte fluviale
- Port des hauts-fourneaux (amont) : Implantation d'une halte fluviale pour plaisanciers ou bateaux résidents

● Proposition d'invariants des scénarios d'aménagement

- Sites de Maxéville : Pas de perspectives de développement à étudier dans le cadre de la présente étude
- Zone Lecreulx : Maintien des bateaux-logements
- Site de la « cimenterie » : Maintien de la centrale à béton, réflexions sur le site avec possibilité de mobiliser du foncier « Klépierre »
- Méchelle et port aux planches : Pas de besoins d'étude de développement d'activité supplémentaires

VI. PROCHAINES ÉTAPES

PROCHAINES ÉTAPES



Arbitrages COPIL

- Définition du nombre de scénarios à étudier dans le cadre de la phase 3 et identification des éléments invariants
- Affermissement étude complémentaire « approfondissement navette fluviale » : benchmark, proposition d'offre de service, éléments économiques
- Affermissement étude complémentaire « approfondissement logistique urbaine » : identification des besoins d'aménagement, chiffrage, procédures environnementales et réglementaires

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Mois	mars-22					avr-22					mai-22					juin-22					juil-22					août-22					sept-22					oct-22				
Tâche	Semaine	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43					
Volet 2 : Etude de marché																																									
Entretiens acteurs institutionnels locaux																																									
Entretiens opérateurs du tourisme fluvial et fluvestre																																									
Etude de marché tourisme fluvial, fluvestre, activités nautiques et loisir																																									
Analyse préliminaire - opportunité navette fluviale																																									
Approfondissement navette fluviale																																									
Analyse préliminaire - opportunité logistique urbaine																																									
Approfondissement logistique urbaine																																									
Réunion Comité Technique																																									
Reprises																																									
Réunion Comité de Pilotage																																									
Volet 3 : Projet d'aménagement																																									
Proposition d'un ou deux scénarios globaux																																									
Déclinaison des activités par secteur avec analyse forces et faiblesses																																									
Prédimensionnement et spatialisation sommaire des activités sur les secteur																																									
Estimation des coûts et recettes																																									
Analyse impact sur l'environnement et procédures réglementaires																																									
Réunion Comité Technique																																									
Reprises																																									
Réunion Comité de Pilotage																																									
Conférence élargie																																									
Modification des scénarios en fonction des remarques																																									
Avant-projet du scénario retenu																																									
Vocation de chaque site, définition des aménagements																																									
Estimation de l'enveloppe de travaux, calendrier de phasage des interventions																																									
Identification des potentielles subventions mobilisables																																									
Proposition d'une politique tarifaire																																									
Evaluation de l'impact du projet sur l'environnement, identification des procédures réglementaires																																									

Prestation comprises dans le prix forfaitaire



Prestation faisant l'objet d'un bon de commande



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

SETEC INTERNATIONAL

Immeuble Central Seine

42-52, quai de la Rapée
75583 Paris Cedex 12, France

Tél : +33 1 82 51 69 01

Fax : +33 1 82 51 46 35

Email : setec@setec.fr

www.setec.fr

