MARCHE D'ETUDES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (CCTP)

Pouvoir Adjudicateur
VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Représentant du Pouvoir Adjudicateur (RPA)
Monsieur le Directeur Territorial de V.N.F. – D.T. du Nord-Est

Objet de la consultation
Etude de définition d'une stratégie de développement touristique et logistique portuaire sur le secteur de Nancy

SOMMAIRE

ARTICLE 1 : Objectifs et objet de la mission p.3

ARTICLE 2 : Déroulement de la mission et planning p.18

ARTICLE 3 : Organisation de la maîtrise d'ouvrage p.19

ARTICLE 4 : Données et prescriptions particulières p.19

ARTICLE 5 : Forme des prestations p.19

Annexe 1 : Périmètre de la Direction Territoriale Nord-Est p.21

Annexe 2 : Vue d'ensemble du périmètre d'étude p 22

Annexe 3 : Eléments de contexte p.23

ARTICLE 1 : OBJECTIFS ET OBJET DE LA MISSION :

1-1 : Contexte de l'étude :

Le développement du tourisme fluvial et fluvestre, de la mobilité douce (intermodalité en lien avec le fluvial) ainsi qu'une logistique urbaine tournée vers la voie d'eau, conçu en concertation et en collaboration avec les territoires et les professionnels, constitue des enjeux prioritaires pour Voies navigables de France (VNF).

L'établissement a établi un contrat de concession d'équipements légers de plaisance avec la Ville de Nancy concernant la gestion et l'exploitation du port Saint George qui arrive à échéance le 31 octobre 2021. Cette contractualisation avait été diligentée intégralement par VNF en tant que concédant et gestionnaire du domaine public fluvial sur les principes du régime concessif. Les évolutions réglementaires facilitant les démarches partenariales et les groupements d'autorités concédantes, VNF a axé sa nouvelle politique de développement portuaire avec les enjeux liés à l'aménagement et au développement économique des territoires, en concertation avec les collectivités.

Par ailleurs, le port de Nancy fait partie des sites de plaisance d'importance majeure du CMRE et a été identifié comme l'un des sept ports d'intérêt stratégique national sur le réseau de la Direction Territoriale Nord-Est (DTNE). Il constitue un élément incontournable dans le projet de développement initié par VNF. L'établissement est donc particulièrement attentif à ce que les conditions soient réunies pour un bon fonctionnement des différentes infrastructures de plaisance présentes sur le ban communal et veille à ce que celles-ci contribuent au développement touristique et économique du canal et plus largement du territoire.

La présence de deux voies d'eau, le canal de la Marne au Rhin section Est et la Meurthe naturelle et des deux véloroutes, la V50 (Moselle-Saône à vélo) ainsi que la V52 (Paris-Strasbourg), constituent un atout majeur pour la Ville qui souhaite s'en saisir à des fins d'amélioration du cadre de vie pour les habitants de Nancy et de la Métropole, de rayonnement et d'attractivité de la ville, de développement économique. La Ville présente par ailleurs un intérêt majeur pour le développement de la plaisance et plus largement de la voie d'eau et des territoires qu'elle traverse. Ce projet contribuera à la politique globale de développement et de valorisation touristique menée par la ville.

En outre, la Ville de Nancy a manifesté sa volonté de s'impliquer aux côtés de VNF dans la gestion et le développement de ce site à travers la mise en place d'un partenariat public-public. La Ville souhaite plus largement mettre davantage en valeur l'eau sur son ban communal, ressource impactant fortement son territoire de par la présence du canal de la Marne au Rhin Est (CMRE) mais également de la Meurthe naturelle.

D'autre part, l'intégration du transport fluvial dans la logistique urbaine représente une réelle opportunité pour la ville de Nancy, en vue d'améliorer la qualité de l'air et de réduire la congestion routière au centre-ville (avec le retrait de nombreux camions de livraison), tout en offrant de nouveaux services à ses commerces et habitants (retrait de déchets recyclables, dépôt de colis). D'une manière générale, la logistique urbaine est un champ d'actions relativement neuf qui offre un terrain favorable à l'expérimentation, au déploiement de nouvelles prestations « durables » et aux innovations organisationnelles et technologiques.

Enfin, une réflexion sur l'opportunité stratégique de la mise en place d'une navette fluviale permettrait d'envisager le canal en tant que vecteur des mobilités douces à la fois sur le plan fluvestre (véloroute) et fluvial.

Il s'agirait donc de porter une réflexion sur la mise en place d'une navette fluviale au regard du contexte de marché, à l'estimation des retombées attendues en proportion des investissements à engager. Cette réflexion devra permettre de juger le bien-fondé du projet et à en identifier les principaux risques éventuels. Elle doit constituer une phase préliminaire à une potentielle étude de faisabilité détaillée.

Cette analyse de préfaisabilité viserait à énoncer un ensemble de questions clés, dont les réponses permettront de porter un premier jugement sur le projet, d'en analyser de façon non détaillée la faisabilité sous divers angles (marché, technique, financier, etc.), d'en cerner les aspects nécessitant une étude approfondie, de déterminer si on doit poursuivre le projet ou de décider de l'abandonner à ce stade.

Globalement, l'étude vise à bâtir un projet de développement cohérent et commun, proposant une nouvelle offre de services touristiques, de déplacements quotidiens et de logistique urbaine tournés vers la voie d'eau, afin notamment de définir, structurer et pérenniser les différents équipements et bassins fluviaux présents sur le territoire nancéien et contribuer à son rayonnement.

Afin de définir des objectifs communs, un périmètre optimal, des actions concrètes et des moyens pour leur mise en œuvre, les parties prenantes souhaitent se faire accompagner par un ou plusieurs bureaux d'études mais également impliquer les opérateurs économiques touristiques, culturels et sociaux du territoire et de la voie d'eau, ainsi que les entreprises susceptibles de mettre en place à court/moyen des services de logistique urbaine incluant le transport fluvial.

1-2 : Périmètre géographique de l'étude

Une majeure partie de ces parcelles terrestres bordant les voies d'eau appartiennent au DPF, d'autres à la Ville, à la Métropole ou encore à des tiers privés. Un état des lieux du foncier autour de ces sites devra être mené afin de définir clairement les espaces pouvant être intégrés à la réflexion d'aménagement.

En outre, le bureau d'études ou le groupement devra tenir compte de la présence des chemins de services longeant le canal de la Marne au Rhin, faisant partie intégrante du DPF et dont la continuité est à préserver tant par nécessité de service que pour permettre la circulation des flux piétons et cyclistes autorisée sur le chemin de halage au bord du canal, dans le cadre de conventions de superposition d'affectations établies entre VNF et la Métropole du Grand Nancy pour l'entretien ainsi que les communes concernées pour le pouvoir de police. La circulation cycliste devra également faire partie intégrante des réflexions liées au projet d'aménagement. En effet, le périmètre d'étude est traversé par la V50 (Moselle-Saône à vélo) ainsi que la V52 (Paris-Strasbourg).

a. La darse de Malzéville

La darse de Malzéville se situe en centre-ville de Nancy, dans le quartier des Trois Maisons, au croisement de la rue Charles de Foucauld et de la rue de Malzéville, au niveau du pont levant de Malzéville. Elle bénéficie de la proximité du faubourg des Trois Maisons et de la vieille ville ainsi que de leurs nombreux commerces et services mais aussi de l'attrait touristique du cœur de ville. Elle est par ailleurs bien desservie.

C'est un quartier en pleine mutation et faisant l'objet de grands projets urbains. La friche industrielle ALSTOM, située face à la darse, va faire l'objet notamment d'une rénovation et accueillera la nouvelle cité judiciaire ainsi que des logements et des activités tertiaires.

Cette darse d'environ 2700 m² est actuellement gérée par VNF et n'a fait l'objet d'aucun aménagement. Seule une partie de cette darse, à proximité des bâtiments de l'unité territoriale d'itinéraires (UTI) CMRE de VNF, a été aménagée afin de répondre aux besoins du service. En outre le terre-plein bordant cette darse est intégrée au DPF et a été aménagée en grande partie en parking public payant dont la gestion a été confiée à la Ville par VNF dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire (COT). Un arrêté préfectoral au règlement particulier de police réserve un emplacement pour d'embarquement et le débarquement de passagers. Cette zone constitue également un « refuge » en période de glace

L'autre partie est gérée par VNF et sert à la fois de chemin de service et de parking pour les agents de l'UTI. Son accès n'est pas autorisé pour les véhicules motorisés autre que ceux de VNF ou des services de secours. En revanche, une convention de superposition d'affectations a été établie entre VNF, la Métropole du Grand Nancy et la Ville de Nancy afin d'autoriser la circulation vélo et piétonne sur le chemin de halage longeant le canal.

b. La zone Lecreulx

La zone Lecreulx est une zone de bateaux logement aménagée sur le chenal, entre le viaduc Louis Marin et le pont levant Henri Bazin, en centre-ville, dans le quartier Rives de Meurthe avec ses nombreux commerces et services. C'est un quartier qui connait une transformation profonde depuis plusieurs années.

Actuellement gérée par VNF via des COT établies avec les propriétaires de bateaux, elle accueille aujourd'hui une dizaine de bateaux logements et dispose de bornes d'eau et électricité ainsi que des composteurs. Elle est par ailleurs bordée par le chemin de service, très fréquenté par les piétons et cyclistes, ainsi que par des espaces enherbés appartenant au DPF.

c. La darse Sainte-Catherine

La darse Sainte-Catherine est également située dans le quartier Rives de Meurthe, entre le pont levant Henri Bazin et le pont du XXe corps, en centre-ville, à proximité de nombreux commerces et services et est par ailleurs très bien desservie.

Elle est gérée à ce jour par VNF et accueille principalement des bateaux d'activités par le biais de conventions d'occupations temporaires établies entre VNF et les propriétaires de ces bateaux. On dénombre à ce jour un bateau restaurant, une péniche bar-ambiance et un bateau à passagers. Une péniche hôtel (le Princess qui propose des croisières entre Saverne et Nancy) s'amarre également régulièrement sur cet espace. Enfin, un arrêté préfectoral au règlement particulier de police réserve un emplacement pour d'embarquement et le débarquement de passagers. Cette zone constitue également un « refuge » en période de glace.

Une partie du terre-plein bordant cette darse, appartenant au DPF et gérée par VNF, a été aménagée en gradin permettant la circulation piétonne. A l'arrière de cet aménagement, en contrebas, une parcelle de terre-plein appartenant au DPF a été aménagée en parking payant public pour les voitures ainsi qu'en parking pour les autocars de tourisme et de longue distance. Celle-ci est actuellement gérée par la Ville de Nancy dans le cadre d'une COT établie avec VNF.

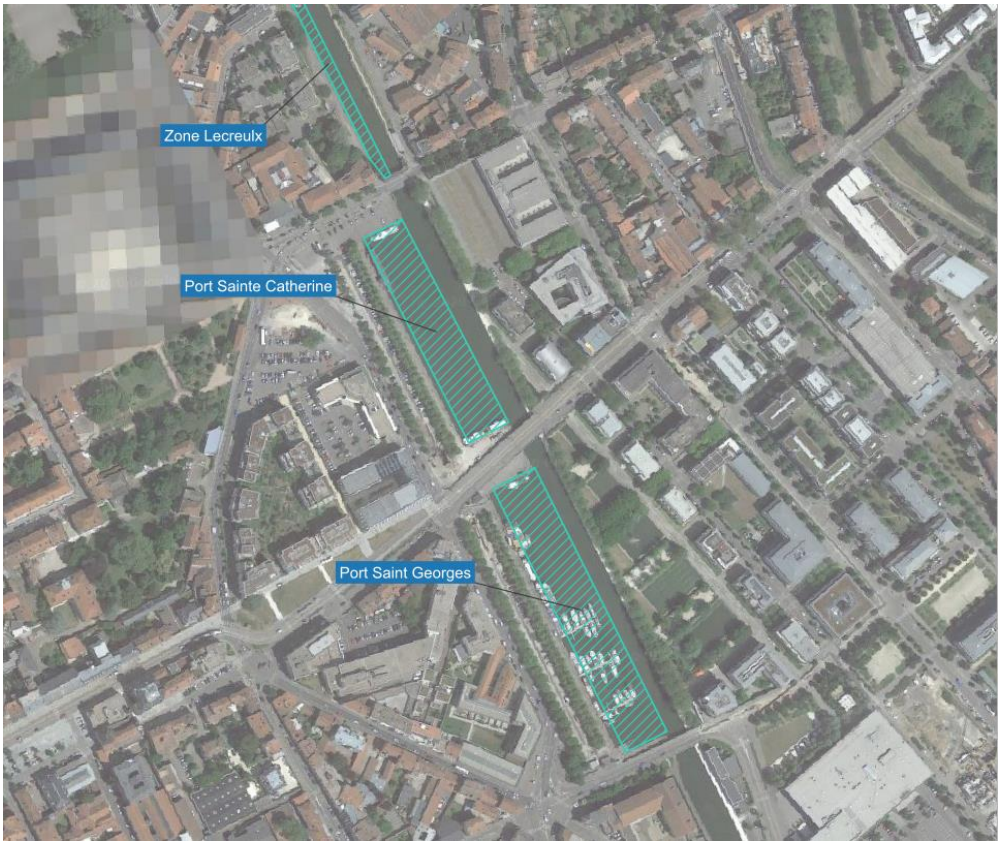
d. La darse Saint-Georges

La darse Saint-Georges est également le port de Nancy, actuellement géré et exploité par la Ville de Nancy dans le cadre d'un contrat de concession établit entre VNF et la Ville. Celui-ci offre tous les services nécessaires aux plaisanciers mais également aux camping-caristes.

La darse a été aménagée avec une rampe de mise à l'eau ainsi que des pontons sécurisés et des bornes mixtes (eau et électricité) et peut accueillir une quarantaine de bateaux. Une station de dépotage est mise à disposition gratuitement sur le port. L'hivernage y est par ailleurs proposé, tant pour les particuliers que les professionnels, et le gardiennage est assuré en période estivale. De plus l'avitaillement en carburant est possible sur commande. Le port dispose également d'une capitainerie et de sanitaires.

Le terre-plein bordant cette darse appartient au DPF et est aménagé en gradin accessible aux piétons et cyclistes. A l'arrière de cet aménagement, en contrebas, se trouvent un parking public payant, un parking dédié aux agents de la DTNE de VNF et une aire de camping-cars de 15 emplacements avec des bornes d'eau et électricité, installés sur une parcelle de DPF. La gestion du parking public a été confiée à la Ville dans le cadre d'une COT. L'aire de camping-car est également gérée par la Ville de par son intégration au contrat de concession du port Saint-Georges. Le parking VNF est quant à lui géré par l'établissement.

Située en cœur de ville, dans le quartier Rives de Meurthe, elle bénéficie par ailleurs de l'attrait touristique du quartier Stanislas et de la vieille ville, situés à proximité ainsi que des nombreux commerces et services qu'offrent ces quartiers et est par ailleurs bien desservi.



e. La darse de Bonsecours

Située en entrée de ville, dans le quartier Saint-Pierre - René 2 - Bonsecours, à l'arrière du magasin Auchan situé boulevard Lobau et face à la société EQIOM, cette darse servait autrefois de zone de chargement et déchargement pour les bateaux de fret.

Aujourd'hui, libre d'occupation et ce depuis plusieurs années, la darse n'accueille plus de bateau. Aucun aménagement n'y a par ailleurs été réalisé. Elle bénéficie cependant de la proximité de nombreux commerces et services et est bien desservie.

Ce secteur fait partie d'une orientation d'aménagement programmée (OAP) prévue sur le quartier Saint-Pierre – René 2 – Bonsecours dans le cadre de l'élaboration du PLUiHD de la Métropole du Grand Nancy. Les réflexions menées sur cette darse devront tenir compte de la mise en place de cette OAP.

f. La Meurthe : la Méchelle et l'ancien port aux planches

Sur l'espace de la Méchelle, le règlement particulier de police de la navigation (RPP) est relativement contraignant puisqu'il n'autorise que les activités liées à la fédération des canoë-kayak.

Bien que les conditions réglementaires actuelles ne permettent pas d'envisager une diversification des activités, le prestataire devra tout de même porter une réflexion concernant l'implantation d'activités nouvelles compatibles avec la pratique du canoë-kayak.

g. Le site de la cimenterie EQIOM

Située sur la rive droite du CMRE face à la darse de Bonsecourt, la centrale à béton Eqiom occupe une parcelle de DPF de 2800 m². Une convention d'occupation temporaire a été établie jusqu'en 2028.

L'occupant avait manifesté à plusieurs reprises la volonté de délocaliser son activité vers un autre site. Bien que ses investigations soient restées vaines, le site d'EQIOM doit être pris en compte dans les réflexions.

h. La darse dite de la cartonnerie de Laneuveville-devant-Nancy

Cette darse servait de quai de chargement (notamment le sel) –déchargement (houilles, matériaux de construction) pour le fret. L'évolution de l'urbanisation et la proximité actuelle de zones résidentielles et le projet d'écoquartier ne permettent d'envisager des activités de transport « lourds » pour ce secteur stratégique localisé à la jonction de deux canaux (CMRE et embranchement de Nancy), aisément desservi pourvu de nombreux équipements (commerces et services, clubs sportifs).

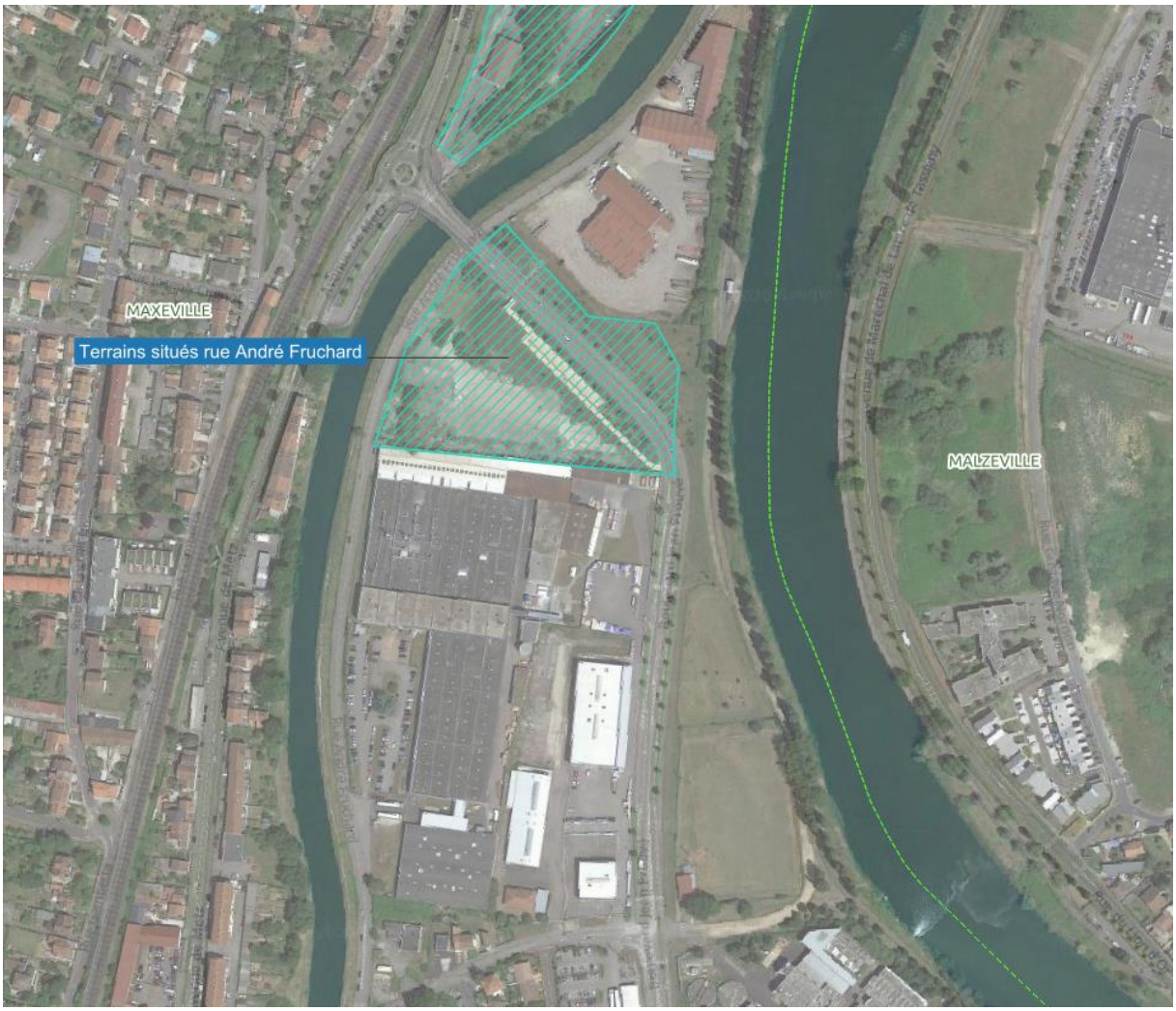
i. L’ancien port des hauts fourneaux de Jarville-la-Malgrange

Cet ancien port ainsi que les hauts-fourneaux des deux usines sidérurgiques de Jarville ont animé la ville durant une cinquantaine d’années. Ils ont été éteints entre 1911 et 1921. Les ruines des usines ont disparu dans les années soixante. La darse qui a subsisté est dépourvu de toute activité.

j. Les terrains situés rue André Fruchard à Maxéville

Ces terrains constituant une friche industrielle sont situés au centre de la zone d'activité Jean Prouvé. La forme et taille du terrain laisseraient envisager la possibilité de créer un quai d'une longueur maximale de 140 mètres.

Le terrain réparti sur trois parcelles cadastrales différentes (AD 0009, AD 0008 et AD 138) est actuellement dépourvu de toutes constructions anciennes ce qui faciliterait son réaménagement. En revanche, il est à noter que la voie d'eau est surélevée (environ 3 mètres) par rapport au niveau du terrain, de par la présence de la digue.



k. Les terrains situés avenue de Metz à Maxéville

Cette friche industrielle se situe au nord de la zone d'activité Jean Prouvé. Le terrain mesure près de 200 mètres de long (soit un quai pouvant théoriquement accueillir jusqu'à 6 péniches de type Freycinet) pour une largeur restreinte à 50 mètres du fait de la présence d'un coteau abrupt. Sa superficie de trois hectares est répartie en deux parties. L'une, au sud, en contrebas du coteau et bord à voie d'eau, et l'autre, au sommet du coteau et proche de la voie ferrée. Cette seconde partie est occupée par quelques hangars encore en activité, à priori. Le terrain rassemble 7 parcelles cadastrales (000 AD 59, 000 AD 56, 000 AD 58, 000 AD 5, 000 AD 57, 000 AD 128, 000 AD 127).

Le périmètre présenté ci-dessus correspond à une zone de réflexion définie par VNF et la Ville de Nancy. Cette emprise ne correspondra pas nécessairement au périmètre d'aménagement retenu dans la future contractualisation. Le prestataire devra définir un périmètre optimal d'aménagement à travers une analyse multicritère argumentée.

<u>1-3: Résultats attendus</u>

La présente étude aura pour finalité :

- d'avoir une connaissance précise concernant les forces, les potentialités et les faiblesses des secteurs intégrés dans le périmètre d'étude

- d'établir un périmètre d'aménagement optimisant l'équilibre économique du futur contrat, la gestion et l'exploitation des différents sites

- de diversifier l'offre de services et activités en matière d'itinérance, de tourisme fluvial et fluvestre et d'activités de loisirs à l'échelle de la Ville et du CMRE

- d'étudier la faisabilité et d'identifier les besoins en matière d'aménagement pour créer les conditions favorables à l'implantation à court/moyen terme d'une offre de services en logistique urbaine intégrant le transport fluvial sur deux secteurs prédéfinis

- d'analyser l'opportunité et d'identifier les besoins en matière d'aménagement pour envisager la mise en place d'une navette fluviale favorisant la multimodalité (fluvial, cyclable, pédestre…)

- de disposer d'un plan d'actions sectorisé et d'un schéma d'aménagement facilitant les prises de décisions et le passage à la phase opérationnelle

- de définir une gouvernance intégrant toutes des parties prenantes (initiatives privées, entités publiques…) et définissant le rôle de chaque entité

- de prendre connaissance des coûts et des retombées économiques (directes et indirectes) du projet

1-4 : Objet et contenu de la mission

L'objet de l'étude est de présenter différents scénarios d'aménagement sur les sites qui seront retenus dans un périmètre d'aménagement qui sera à définir par le prestataire. Les propositions devront être argumentées et tenir compte de l'environnement, d'une étude de marché diligentée par le consultant, de la rentabilité économique, du fruit de la concertation avec des acteurs locaux et des usagers, des équipements déjà présents sur l'itinéraire, des moyens financiers et techniques de la Ville et de VNF. Chaque scénario devra définir le dimensionnement des aménagements à envisager ainsi que les services devant y être associés.

Ce projet devra également contribuer à la politique globale de développement d'une mobilité durable et de valorisation touristique de la ville. Les propositions d'aménagement de ces sites devront être formulées en tenant compte du principe de complémentarité, tant entre chaque site qu'avec les offres comparables sur le réseau navigable de la DTNE.

Les plans d'aménagement présentés découleront d'une étude de marché d'implantation d'activités touristiques fluviales, fluvestres et d'activités nautiques et de loisirs. Le business plan élaboré visera l'équilibre économique des comptes afin d'envisager les meilleures contractualisation et modalités d'exploitation. Le consultant devra ainsi bâtir un compte de résultats prévisionnel intégrant les investissements ainsi que les projections de recettes et de charges.

Les propositions et les scénarios formulés devront tenir compte du contexte réglementaire (environnement, urbanisme (à noter que le périmètre d'étude se trouve à proximité du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSVM) du centre historique de la ville de Nancy, ce document est en cours de révision au même titre que le PLUi du Grand Nancy).

Le prestataire devra réaliser des visites et des relevés de terrain afin d'illustrer et d'appuyer son argumentaire.

Les voies d'eau sont régies par un règlement particulier de police (RPP) relativement contraignant en matière d'implantation d'activités nautiques. Les VNF prévoit de lancer une réflexion sur l'évolution des dispositions de ces textes. Les scénarios de développement devront prendre en compte l'évolution envisageable du RPP (en lien avec l'UTI).

Le prestataire devra également recueillir les avis d'acteurs à associer à la réflexion afin d'enrichir son analyse (liste à affiner avec VNF et la Ville de Nancy) : la Métropole du Grand Nancy, les associations (de quartier, l'ATP, la Passerelle, le Conseil citoyen, la fédération d'aviron), les clubs sportifs pratiquants leur activité le long ou sur la voie d'eau, les acteurs économiques (Auchan Lobau, EQIOM, Kinépolis…) et les prestataires spécialisés en logistique urbaine (Urby, ULS…).

Ainsi l'étude comportera trois volets

a. Un volet foncier, urbanistique et contextuel :

- Un état des lieux du foncier bordant les onze sites décrits à l'article 1.2 afin de définir clairement les espaces intégrables au périmètre d'intervention (état des propriétés, accessibilité, servitudes, règles d'urbanisme, périmètre de protection…). Toutes les parcelles (y compris les terrains privés pertinents) sont à prendre en compte dans la réflexion afin de définir un périmètre d'aménagement constitué des parcelles « mobilisables ». Le prestataire devra détailler les modalités d'intégration et/ou « d'acquisition » des terrains ne faisant pas partie de DPF.
- Un diagnostic succinct des sites s'appuyant sur les études déjà réalisées et sur des échanges avec les différents acteurs (collectivités, associations, clubs sportifs, office de tourisme, …) pour cerner les enjeux.

Le consultant devra tenir compte du PLUiHD de la Métropole du Grand Nancy en cours d'élaboration. Il conviendra d'échanger avec le bureau d'étude en charge de la procédure d'urbanisme.

Concernant ce volet, le prestataire devra restituer son rendu sous forme de fiches ou de mini atlas. Le modèle sera à bâtir par le prestataire et à soumettre à la validation du maître d'ouvrage et de la Ville de Nancy.

b. Etude de marché

Cette étude de marché permettra de définir le positionnement du secteur du tourisme fluvial à Nancy (location de bateaux, plaisance privée, péniches-hôtels, bateaux promenades) ses marges de progression et les axes stratégiques de développement ainsi que les segments de marché à développer.
Elle devra notamment apporter les éléments nécessaires quant à l'élaboration d'un business plan à savoir quelle offre à mettre en place ? À qui la vendre ? Comment la vendre ? Quelles sont les offres concurrentes ? À quel prix ? Quelles sont les étapes clé du projet ?

Ce volet s'attachera également à évaluer la taille du potentiel marché en volume et en valeur, son évolution (stagnation, croissance…), la segmentation du marché en fonction de différentes catégories de clients, l'emprise géographique de la cible visée, la zone de chalandise potentielle, l'évolution des prix sur le marché, les critères de décision des clients, un résumé de l'offre et de la demande, les demandes des clients.

L'objectif étant plutôt de cerner les motivations et les attentes des clients potentiels, la méthode qualitative sera privilégiée.

Concernant la logistique urbaine, une étude de faisabilité technique et économique sera réalisée sur deux secteurs (les deux friches industrielles de Maxéville) qui ont été identifiés dans une étude menée pour le compte de VNF.
Cette réflexion devra permettre d'envisager la mise en place d'une nouvelle offre de livraison de marchandises en ville à partir du transport fluvial. Chacun des deux sites identifiés pour l'étude de faisabilité fera l'objet d'un bon de commande du maître d'ouvrage afin d'en lancer l'exécution. Le maître d'ouvrage établira sa commande en fonction du besoin et se réserve le droit de ne pas générer les deux bons de commande. Le candidat précisera donc le prix unitaire de l'étude de chaque site dans le bordereau des prix unitaires.

La réflexion sur la navette fluviale portera sur une emprise allant de la darse dite de la cartonnerie de Laneuveville-devant-Nancy à la darse dite de Malzéville.
Le prestataire rédigera une note d'opportunité estimant le potentiel et les possibilités (ou l'absence de potentiels et de possibilités) sur le plan technico-économique et justifiant (ou infirmant) la pertinence de mise en place d'un tel service à l'échelle de l'agglomération (poursuite ou arrêt des réflexions sur le sujet).

Le document présentera les facteurs et les raisons qui confirment la poursuite des réflexions ou a contrario qui justifient l'abandon du projet à ce stade **(**contrainte réglementaire, comportements de consommation des usagers, état de la concurrence, contexte économique, politique et environnemental…). L'objectif est d'aller vers un "go ou un no-go" après avoir évalué s'il est intéressant de mener ce projet et d'apporter des éléments d'aide à la décision quant à l'approfondissement ou l'abandon des réflexions.

Dans le cas d'un scénario confirmant la pertinence de mise en place d'un service de navette fluviale, le prestataire rédigera une notice explicative comportant un descriptif d'itinéraire dotée des services associés (capacité d'accueil du véhicule flottant, localisation des arrêts, plateforme multimodale, équipements à envisager…) Le prestataire veillera à documenter l'opportunité à saisir (chiffrage, benchmark, retour d'expérience), identifier les parties prenantes (structures à impliquer dans ce projet, mobilisation de ressources …), affiner le périmètre (à partir du fuseau énoncé).

La restitution de cette potentielle note sera accompagnée de cartographies illustrant le raisonnement exposé.
Cette notice fera l'objet d'un bon de commande du maître d'ouvrage afin d'en lancer l'exécution. Le maître d'ouvrage établira sa commande en fonction du besoin et se réserve le droit de ne pas générer ce bon de commande. Le candidat précisera donc le prix unitaire de cette note d'opportunité dans le bordereau des prix unitaires.

Des entretiens et des interviews seront à mener afin de connaître les besoins et le positionnement global des acteurs du tourisme. A minima vingt-cinq échanges sont à prévoir : opérateurs

touristiques, SCALEN, collectivités territoriales (Métropole du Grand Nancy et ville de Nancy), office de tourisme, clubs sportifs, associations, VNF, prestataires en logistique urbaine.

Le prestataire devra préciser les modalités d'échanges qu'il entend mettre en place. Il devra également restituer le contenu de ces échanges au maître d'ouvrage sous forme de compte-rendu.

Les grands principes de réflexion seront à présenter et justifier au comité technique et à soumettre à la validation du comité de pilotage.

c. Projet d'aménagement

L'étude de marché permettra de bâtir un business plan prévisionnel mais également d'estimer le potentiel de fréquentations. Ainsi, deux scénarios d'aménagement (maximum) devront être élaborés en précisant les forces et les faiblesses ainsi qu'une première approche globale des coûts et des recettes. Ces scénarios permettront de fixer un périmètre d'aménagement définitif et de définir la vocation de chaque zone intégrée dans le périmètre (1 schéma par zone). A chaque fois qu'un site le permettra, il devra être privilégié la mixité des usages entre les activités touristiques, les déplacements quotidiens et de logistique urbaine. Chaque plan d'aménagement fera l'objet d'un bon de commande du maître d'ouvrage afin d'en lancer l'exécution. Le maître d'ouvrage établira sa commande en fonction du besoin et se réserve le droit de ne pas générer les deux bons de commande. Le candidat précisera donc le prix unitaire de chaque schéma dans le bordereau des prix unitaires.

Ces principes seront soumis à l'avis du COTECH et à la validation du COPIL. Le prestataire devra modifier les divers scénarios d'aménagement suite aux éventuelles remarques formulées au cours des COTECH et COPIL.

En outre, une « conférence » de présentation des schémas d'aménagement associant les partenaires du tourisme pourrait être organisée pour confronter les différents points de vue. Cette séance optionnelle fera l'objet d'un ordre de service si le maître d'ouvrage juge sa tenue opportune. Le candidat précisera donc le prix unitaire de cette réunion dans le bordereau des prix unitaires.

Les prescriptions formulées au cours de cette conférence qui engendreraient des modifications des scénarios seront soumises à la validation du COPIL. Ce dernier choisira un scénario préférentiel qui servira de base à l'établissement d'un avant-projet. Ce dernier inclura un calendrier de phasage des interventions, une répartition prévisionnelle des investissements ainsi que l'identification des potentielles subventions mobilisables et une première approche en matière de politique tarifaire

Ce volet devra permettre au maitre d'ouvrage et au COPIL de disposer d'éléments économiques et financiers et constituer une aide à la décision quant au choix concernant le dimensionnement du projet et une estimation de la durée de la contractualisation à mettre en place.

Chaque scénario d'aménagement ainsi que l'avant-projet devront faire l'objet d'une évaluation de leur impact sur l'environnement ainsi qu'une analyse sur leur faisabilité réglementaire après identification des différentes autorisations et démarches auxquelles ils seraient soumis.

Les aspects techniques (en matière de navigation) seront confrontés aux préconisations des services de VNF (unité territoriale d'itinéraire CMRE).

L'intégralité des aspects de l'étude étant interdépendants, les trois volets décrits ci-dessus ne constituent pas des phases successives. Il est en effet demandé un avancement conjoint sur les trois volets.
L'approche méthodologique demandée au candidat dans son mémoire technique abordera les modalités de mise en œuvre de différents volets de l'étude.

ARTICLE 2 : DEROULEMENT DE LA MISSION ET PLANNING

1. Durée de la Mission

L'étude devra être réalisée dans un délai global de 9 mois à compter de la notification du marché public au titulaire.

2. Réunions à prévoir

Le bureau d'étude devra prévoir une réunion de lancement (présentation de la méthodologie, rétroplanning), trois comités de pilotage et trois comités techniques. Une conférence associant les partenaires touristiques du secteur (environ une trentaine de personnes) pourrait être organisée. Le maître d'œuvre se réserve la possibilité d'infirmer la tenue de cette conférence optionnelle.
A ces réunions, des échanges de suivi technique de la prestation avec le maître d'ouvrage devront également s'ajouter. Ces réunions pourront se tenir par visioconférence (Skype entreprise…) ou par téléphone.

Le consultant devra préciser dans la décomposition du prix global et forfaitaire (DPGF) et le mémoire technique la programmation et le contenu des réunions envisagées. Il identifiera conjointement avec VNF et la Ville de Nancy, les parties prenantes à associer et convier. Le Bureau d'étude devra également renseigner le Bordereau des Prix Unitaires (BPU) pour toute réunion supplémentaire éventuelle (COPIL, COTECH et conférence).

Il sera chargé de d'organiser le montage de la réunion (rédaction des invitations, suivi des présences), d'animer les séances (en apportant le matériel et les supports [papiers et/ou numériques] nécessaires) et d'assurer la gestion post réunion (rédaction des compte-rendu et relevé de décision).

Les dates de réunions seront à déterminer avec VNF et la Ville de Nancy. Tout report de séance devra être soumis à l'appréciation des deux parties qui se réservent le droit de refuser en cas de difficulté à reprogrammer une séance.

Tous les documents seront soumis à l'avis de VNF et de la Ville de Nancy avant leur projection en réunion. Les présentations diffusées au cours des réunions devront être envoyées au Maître d'ouvrage une semaine avant la séance.

ARTICLE 3 : ORGANISATION E LA MAÎTRISE D'OUVRAGE:

Le maître d'ouvrage est la Direction Territoriale Nord-Est de VNF.

Le chef de projet de VNF pour cette mission est Maëlle MEHAT, chargée de missions concession de VNF

Le comité de pilotage (COPIL) est chargé de veiller au bon déroulement de l'étude et de valider les choix

Le COPIL se réunira au lancement de la démarche
Il comprendra des représentants de VNF et de la Ville de Nancy. Les cas échéant, une représentation de la Métropole du Grand Nancy pourront intégrer cette instance

Le comité technique a pour vocation de préparer les décisions du comité de pilotage. Il constitue l'équipe projet de l'étude.

ARTICLE 4 : DONNEES ET PRESCRIPTIONS PARTICULIERES

VNF en tant que maître d'ouvrage et la Ville de Nancy en tant que partenaire disposera de la pleine et entière propriété intellectuelle des documents produits et en usera librement pour une durée indéterminée (Article 25 du CCAG-PI OPTION B)
Le titulaire et les personnes publiques s'engagent, chacun pour sa part, à ne pas divulguer toute information confidentielle en provenance de l'autre partie ou d'un tiers qui pourrait leur parvenir à l'occasion de l'exécution du marché (notamment concernant le contenu des contrats et convention d'occupation du domaine public fluvial).

VNF mettra à disposition du prestataire tout élément utile et notamment :
- la stratégie de développement touristique et de promotion du canal de la Marne au Rhin et Boucle de la Moselle
- les diverses conventions d'occupation et contractualisations établies sur le périmètre
- les études déjà réalisées sur l'itinéraire et en particulier l'étude de schéma d'aménagement du CMR ;
- les comptes de concession du port Saint-Georges de Nancy
- l'étude sur la mise en place de logistique urbaine fluviale dans la direction territoriale Nord-Est de VNF (2015)
- le schéma directeur des services aux usagers ;
- des bases de données (passage aux écluses du CMRE) ;
- l'étude sur les retombées économiques du tourisme fluvial au niveau national (péniche-hôtel, bateaux de location et plaisance privée)

ARTICLE 5 : FORME DES PRESTATIONS

Chaque volet de l'étude fera l'objet d'un rapport de synthèse qui sera remis sous format électronique (format Microsoft Office 2000 ou Open Office et format pdf) et sous format papier (4 exemplaires dont un reproductible).
L'ensemble des documents sera ensuite compilé dans un rapport final qui sera remis sur clé USB (format Microsoft Office 2000 ou Open Office et format pdf) et sous format papier (4 exemplaires dont un reproductible).

Tous les modèles de type prévision de trafic et de fréquentation ainsi que les prévisionnels et les business plans seront remis sur clé USB (sous un format exploitable et modifiable par VNF) avec une notice technique.

Les cartographies « papiers » des différentes zones des schémas d'aménagement ainsi que l'avant-projet devront être présentés en format A3 à une échelle maximale d'1/1000e.
En version numérique, les éléments pourront être lisibles jusqu'à l'échelle 1/500e
L'intégralité des cartographies devront être remises au maître d'ouvrage en version PDF et en SHP, ou KML ou DWG.
Chaque réunion fera l'objet d'un compte-rendu ou d'un relevé de décisions qui sera transmis au maître d'ouvrage.

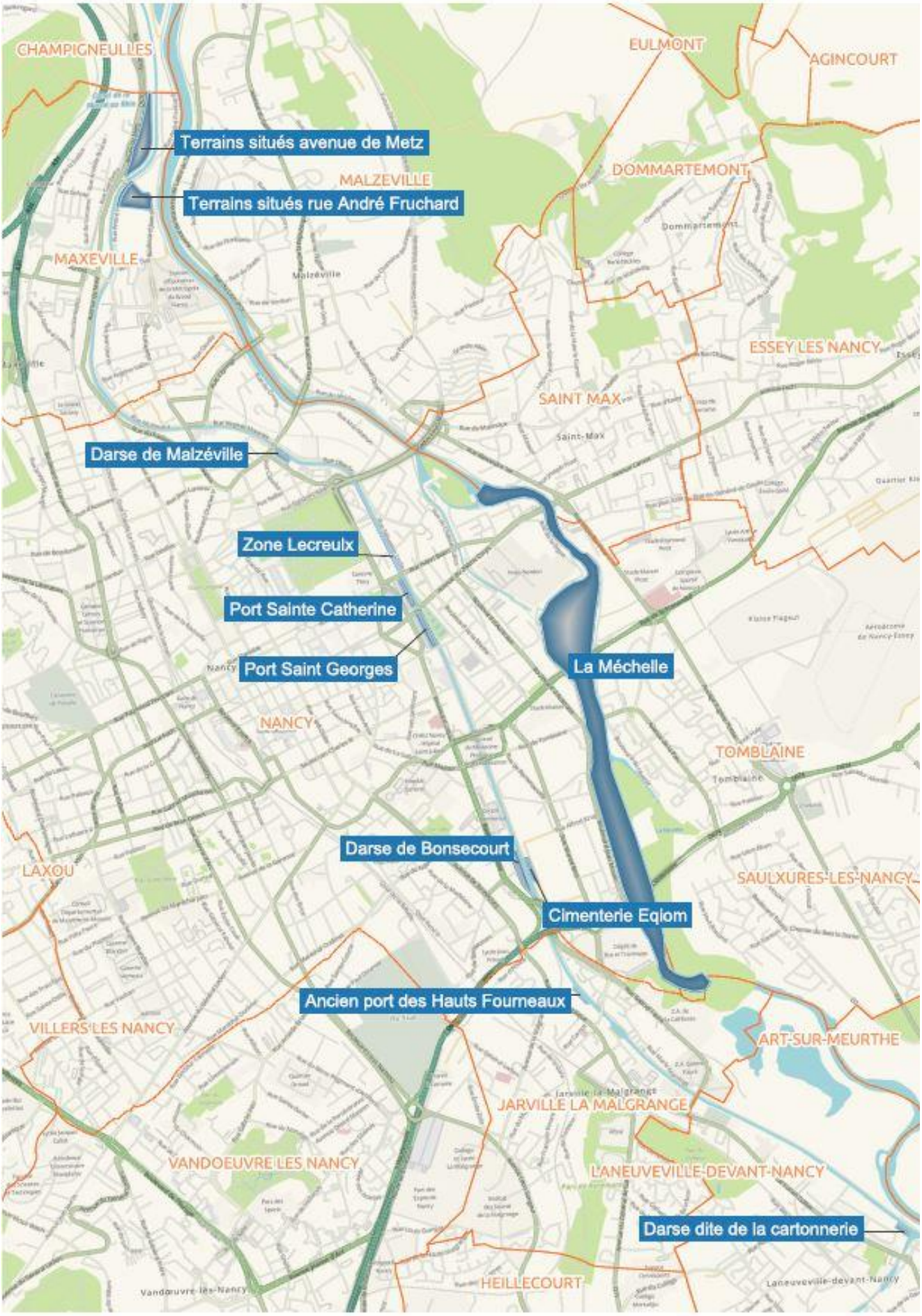
Le consultant tiendra également informé le maître d'ouvrage du contenu de tous les échanges qu'il aura avec les parties associées à l'étude et les partenaires.

De manière générale, le maître d'ouvrage sera tenu régulièrement informé de l'avancement de la mission. Le prestataire s'engage à fournir sur demande du maître d'ouvrage et dans les meilleurs délais toutes informations qui lui seraient demandées pour contrôler la bonne exécution des missions confiées.

Annexe 1

Périmètre de la Direction Territoriale Nord Est

Annexe 2 : Vue d'ensemble du périmètre d'étude



Annexe 3

Eléments de contexte

Armature portuaire

Le CMRE est équipé d'un certain nombre de sites portuaires. Au maillage des ports et haltes fluviales, exploités dans le cadre de contrats de concessions ou de conventions d'occupations temporaires s'ajoutent des points de stationnement aménagés par VNF.
Le réseau comprend 11 équipements portuaires pour une capacité d'accueil totale de 219 bateaux de plaisance.

Le port de Lagarde héberge une base de location de la société Navig'France
Le port de Xures héberge une base de location de la société Hapimag (entretien des bateaux réalisé par Navig'France)

La DTNE de VNF s'est dotée, sur les voies d'eau de Lorraine et Champagne-Ardenne, d'un schéma directeur des services aux usagers qui identifie un maillage-cible à travers l'identification de quatre catégories de sites de plaisance, et détermine les moyens de parvenir à une optimisation des services aux usagers.

Trafics

Trafic des bateaux de plaisance aux points de comptage effectué entre 2016 et 2019

Voie navigable	Point de comptage	2018	2017	2016	2015
Canal de la Marne au Rhin Est	RECHICOURT (écluse n°2)	3 893	3 696	3 519	3 718
	EINVILLE (écluse n°18)	1 734	1 685	1 593	1 875
	MALZEVILLE (pont-levis)	1 618	1 576	1 609	1 847
Canal de la Marne au Rhin Ouest	TOUL (écluse n°26)	1 037	1 159	1 271	1 545
Moselle canalisée	TOUL (écluse)	458	595	620	677
	VILLEY-LE-SEC (écluse)	427	573	668	646
	NEUVES-MAISONS (écluse)	408	633	666	625