

Réalisation d'un plan de développement du tourisme fluvial de la Meuse liégeoise



RAPPORT DE MISSION DIAGNOSTIC, STRATÉGIE ET PLAN D' ACTIONS

Projet financé par l'Union Européenne et par la Région Wallonne – La Région Wallonne et le FEDER investissent dans votre avenir



Wallonie



SOMMAIRE

01 / Les grandes conclusions du diagnostic	Page 3
01 / 01 Le cadre général : le tourisme en Province de Liège	Page 4
01 / 02 Le cadre physique de la Meuse en province de Liège	Page 7
01 / 03 La navigation sur la Meuse	Page 9
01 / 04 La promotion de l'offre touristique fluviale de la Province	Page 11
01 / 05 L'intérêt du tourisme fluvial et les enjeux par segment	Page 12
01 / 06 Le tourisme fluvial s'inscrit dans un contexte plus vaste	Page 14
02 / La stratégie de développement retenue	Page 16
02 / 01 La stratégie de développement du tourisme fluvial	Page 17
02 / 02 Les liens avec la stratégie tourisme de la Province	Page 19
03 / Analyse des chantiers prévus	Page 20
03 / 01 Présentation générale des chantiers et hypothèses analysées au cours de l'étude	Page 21
03 / 02 Points de vigilance pour la mise en œuvre des chantiers	Page 35
04 / Les chantiers à mettre en œuvre	Page 37
04 / 01 Chantier 1 - Création de nouvelles haltes et relais	Page 38
04 / 02 Chantier 2 - Renforcer l'offre de bateaux naviguant et leur mise en marché	Page 77
04 / 03 Chantier 3 - Création d'un pôle de loisirs nautique sur l'île Robinson	Page 94
04 / 04 Chantier 4 - Développer les événementiels sur et aux bords du fleuve	Page 102
04 / 05 Chantier 5 - réaménager les berges et intégrer le fluvial dans les projets urbains	Page 105
05 / Synthèse des chantiers	Page 106

01

Diagnostic

Le cadre général : **le tourisme en Province de Liège**

i. Les données pour la Province de Liège

● **Les habitants :**

- La Province de Liège compte 1.027.000 habitants dont 600.000 sur le « Grand Liège »
- La zone de chalandise à 50km de Liège regroupe environ 2.000.000 d'habitants

● **Les touristes sur la Province de Liège :**

- 853.107 arrivées ont été enregistrées en 2010 (466.350 arrivées de Belges et 386.757 arrivées d'étrangers) (1 arrivée = 1 réservation dans un logement) (source DGSIE) ;
- Ces touristes ont généré 1.996.048 nuitées en hôtels, campings, parcs de vacances et logements pour groupes (1.076.119 nuitées de Belges et 919.929 nuitées d'étrangers) (source DGSIE 2010) ;
- Si on ajoute les 2 millions de nuitées en locations de terroir et en camping résidentiel, il faut compter 4 millions de nuitées/an en province de Liège ;
- En termes de nuitées (hors location de terroir et camping résidentiel), la province de Liège se situe en 2ème position en Wallonie (30,30%) après le Luxembourg (33,80%), et devant les provinces de Namur (16,00%), du Hainaut (13,10%) et du Brabant wallon (6,20%) (source : OTW 2010) ;

- Les 10 villes et communes de la Province qui accueillent le plus de nuitées sont : Liège : 352.689 - Spa : 258.754 - Stavelot : 161.174 - Malmedy : 86.715 - Jalhay : 78.565 - Waimes : 76.151 - Butgenbach : 72.937 - Saint-Vith : 67.884 - Ferrières : 64.693 - Trois-Pont : 61.504 (source : OTW – 2010) ;
- La durée moyenne du séjour est de 2,3 jours ;
- Les excursionnistes : l'institut WES estime à 1.400.000 le nombre d'excursionnistes nationaux et de pays limitrophes sur la Province de Liège (définition du cabinet IDEA en Flandre : déplacements sans hébergement de plus de 20 km du domicile ou tout déplacement de plus de 4h hors visite chez les amis ou les parents) ;
- Le profil du visiteur en Province de Liège (source : enquête de l'OTL 2005 – Plan stratégique 2008-2012 FTPL. P 38.) :
 - 20% sont issus de la région liégeoise
 - 23% sont issus du reste de la Wallonie
 - 20% sont issus de Flandre
 - 19% sont issus des Pays-Bas
- Ce sont donc 82% des touristes en Province de Liège qui viennent de la proximité immédiate de la Province.

ii. Les données touristiques des villes et communes situées le long de la Meuse liégeoise (source OTW 2010)

● Ville de Liège :

- population : 190.000 habitants
- arrivées touristiques : 211.307 (77.658 arrivées de Belges et 133.649 arrivées d'étrangers)
- nuitées touristiques : 352.689 (120.115 nuitées de Belges et 232.574 nuitées d'étrangers)
- durée moyenne du séjour : 1,6 jours
- offre en hébergement : 17 hôtels (dont 1 hôtel 5*, 2 hôtels 4*, 7 hôtels 3*) pour une capacité de 1.102 chambres. L'offre devrait augmenter dans les prochaines années avec d'après une étude de la Ville, une opportunité pour 200 chambres supplémentaires dans la catégorie 4* ;
- fréquentation annuelle des principales attractions touristiques : 400.000 visites dans les musées (source : OTW 2010)
- fréquentation principaux événements annuels : 800.000 visiteurs
- fréquentation annuelle du marché dominical de la Batte : 100.000 visiteurs
- classement en commune hautement touristique par OTW (2002)
- offre de tourisme fluvial :
 - 1 port de plaisance (le port des yachts), 1 capitainerie
 - 3 ports touristiques (Marcatchous, Croisiers, Coronmeuse)
 - des quais d'embarquement (Palais des Congrès, Standard, Hélicopter)
 - 2 bateaux à passagers « Pays de Liège » et « Sarcelle IV »
 - une péniche-hôtel « L'Embrun »
 - 3 clubs nautiques d'aviron et/ou de voiles à vocation sportive.

○ Tourisme d'affaire :

- Liège est la capitale économique de la Wallonie grâce à ses nombreuses entreprises de haute technologie (Parc scientifique du Sart-Tilman, ULg, leviers financiers) ;
- les deux pôles de tourisme MICE de la province sont Liège et Spa ;
- infrastructures en tourisme d'affaire : 5 hôtels et 1 auberge de jeunesse proposent des salles de > 50 personnes pour un accueil total de 2.300 places en salles de séminaire, Halles des Foires de Liège en Coronmeuse (16.350 m² d'exposition), Palais des Congrès (6.700 places) et nombreuses offres en salles de séminaires sur les sites culturels. (On notera que les Halles des Foires et le Palais des Congrès disposent d'une halte fluviale) ;
- d'après une étude Mac Kinsey 2010, la Province compte 1.211.500 nuitées hôtelières par an réparties entre les voyageurs professionnels (30%) et les touristes de loisir (70%);
- gare internationale des Guillemins : elle accueille aujourd'hui 35.000 voyageurs/jour avec des prévisions de 50.000 voyageurs/jour dans le futur (source : belrail.be) et propose 7 destinations internationales ;
- aéroport de Bierset : l'aéroport a accueilli 293.000 passagers en 2010 mais est davantage émetteur de touristes que récepteur ; il est focalisé sur les tours opérateurs et les vols charters ;
- nombre d'établissements au 4ème trimestre 2009 (source: Statistiques décentralisées de l'ONSS. Calculs: IWEPS)

Taille de l'établissement	Wallonie	Province de Liège
De 1 à 4 personnes	49786	15915
de 5 à 9 personnes	12793	4211
De 10 à 19 personnes	7548	2479
De 20 à 49 personnes	5907	1838
De 50 à 99 personnes	1947	635
De 100 à 199 personnes	1034	300
de 200 à 499 personnes	418	138
de 500 à 999 personnes	90	27
1000 personnes et plus	43	14

● Ville de Huy :

- 9.687 arrivées et 18.176 nuitées
- offre en hébergement : 2 hôtels, 19 unités de tourisme de terroir, 1 camping, 1 village de vacances
- fréquentation annuelle des principales attractions touristiques : 65.000 visiteurs (téléphérique, Fort de Huy, Mont Mosan)
- fréquentation principaux événements annuels : 135.000 visiteurs
- classement en commune hautement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : 2 ports de plaisance mais distants du centre-ville (Corphalie et Statte), 1 quai d'embarquement, 1 bateau à passagers « Val Mosan », 1 halte nautique

● Commune d'Amay :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergement : 1 unité de tourisme de terroir
- fréquentation attractions touristiques : pas de chiffres (mais 2.000 visiteurs/an pour les Maitres du feu)
- classement en commune moyennement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : 1 halte nautique

● Ville de Seraing :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergements : 1 hôtel
- fréquentation principale attraction touristique : 18.000 visiteurs (VSL)
- Projet : Cristal Park (2 millions de visiteurs/an attendus)
- classement en commune moyennement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : port du Val Saint Lambert

● Commune de Flémalle :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergements : aucune
- fréquentation attractions touristiques : 48.000 visiteurs (Préhistosite, CWAC) et projet d'hébergement touristique en cours de développement
- classement en commune moyennement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : 1 halte nautique au village de Chokier, 1 yacht club nautique

● Ville d'Herstal :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergements : 2 hôtels, 1 unité tourisme de terroir
- fréquentation attractions touristiques : 14.000 visiteurs (Sarolécia, musée communal)
- classement en commune faiblement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : néant

● Commune d'Engis :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergements : /
- fréquentation attractions touristiques: pas de chiffres
- classement en commune faiblement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : réaménagement actuel du port face à l'usine Knauf, qui permettra notamment d'accueillir les passagers du Val Mosan

● Ville de Visé :

- pas de chiffres disponibles sur les nuitées et arrivées
- offre en hébergements : 1 hôtel et 15 unités tourisme de terroir
- fréquentation attractions touristiques : 30.000 visiteurs (Fort Eben-Emael, musée silex)
- fréquentation événementielle : 15.000 visiteurs (Festivisé, manifestation d'avirons, joutes nautiques)
- classement en commune faiblement touristique par l'OTW (2002)
- offre en tourisme fluvial : 1 port de plaisance, 1 capitainerie, 2 haltes nautiques (Wandre et Cheratte), 1 centre nautique, le Club des Tchéroix à Lanaye, un bac entre Lanaye et Eijsden, activités fluvestres sur l'île Robinson.

Le cadre physique de la Meuse en province de Liège

- Le diagnostic a mis en relief plusieurs trames paysagères, présentant ou non un potentiel touristique :

- **en partant de Namur** : il s'agit d'un des plus beaux profils de la Meuse avec des berges équipées, bordées d'habitations en fond de vallée et de bois. La première ville marquant l'arrivée en province de Liège est Huy ;
- **vallée de la Meuse entre Huy et Liège** : Huy propose une ambiance de ville touristique ; elle est considérée comme la porte des Ardennes pour beaucoup de Hollandais et de Flamands. Atouts paysagers : Huy présente des falaises rocheuses, des bois et des habitations en bord de Meuse. Atouts culturels : le Mont Mosan, la Citadelle, la Collégiale, le Fort, le centre ville et shopping. Ce territoire est intéressant d'un point de vue touristique.
- Deux ports sont à disposition des plaisanciers et le RAVeL longe la voie d'eau dans un cadre intéressant et attrayant jusqu'au village de Flône. Toutefois, l'accostage de bateaux de plaisance est quasi inexistant, les murs des berges sont très hauts (2 m), les entrées de la ville par le fleuve présentent Biowanze et la centrale de Tihange, la nationale 90 longe le fleuve.
- Au sortir de Huy, la Meuse s'élargit et devient moins confinée. Les versants boisés laissent place à une urbanisation et une industrialisation croissantes, à mesure que l'on se rapproche de Liège. Ce type de paysage, à l'exception du tronçon Flône (Amay)/Flémalle (avec le Préhistorite, Chokier, Aigremont) ne convient pas très bien à une mise en scène touristique et est peu attrayant. Des exemples de cette trame grise sont Tihange, Engis, Seraing, Flémalle, Ramioul ;
- **Liège ville** : en arrivant de Seraing, la première rencontre qui apaise l'agitation du parcours précédent est le site du Val-Saint-Lambert, même s'il n'est pas visible directement à partir du fleuve. Ensuite, à Liège, la pointe du parc de la Boverie, véritable lieu de loisirs liégeois, ouvre la Meuse en deux de façon agréable. Cet espace est appelé à accueillir le futur CIAC, une passerelle piétonne partant de la rive droite du quartier des Guillemins. En continuant le long de la Meuse, le paysage urbain offre des perspectives intéressantes et Liège propose une offre directement exploitable à partir du fleuve : Maison de la Métallurgie/Médiacité, Palais des Congrès, le port des yachts et sa capitainerie, la passerelle Saucy et l'accès au quartier Outremeuse, le marché de la Batte, le centre historique, des musées (Aquarium, Archéoforum, MVW, Curtius, le BAL, le musée d'Asembourg), le RAVeL longeant la Meuse vers Tilff et vers Visé, le quartier Coronmeuse. L'attrait et le potentiel de valorisation sont importants ;
- **vallée industrielle de la Basse Meuse** : en aval de Liège, la vallée de la Basse Meuse s'élargit et est principalement marquée à nouveau par des industries. La Meuse est longée par une autoroute en direction de Visé et de Maastricht. Le paysage ne redevient intéressant et verdoyant qu'à l'entrée de Visé ;

- **Visé** : l'atmosphère fluviale est bien présente et la Ville de Visé vit avec son fleuve : capitainerie, port des yachts, Ile Robinson... Plus on se dirige vers les Pays-Bas et mieux le fleuve est aménagé. Il y apparait une signalétique touristique de type « knoopunt », le RAVeL à proximité du village de Lanaye est fortement fréquenté, la quatrième écluse de Lanaye est appelée à devenir une attraction en soi, un bac à Lanaye permet de traverser le fleuve vers Eijsden, le club des Tchéroux permet quelques activités nautiques sur le plan d'eau et la Montagne Saint-Pierre est un lieu de visite incontournable.

Les statistiques de fréquentation touristiques des villes et les aspects physiques des bords de Meuse font émerger plusieurs pôles d'attractivité et d'intérêt pour le tourisme fluvial :

- Huy avec son offre culturelle et ludique essentiellement ;
- Liège ville principale avec une attractivité patrimoniale, culturelle et commerciale et un positionnement sur le tourisme d'affaire, qui peut stimuler le développement d'une offre fluviale adaptée;
- Visé avec une offre à la fois urbaine et commerciale mais aussi naturelle ;
- Entre ces pôles, quelques points d'intérêt avec notamment le VSL.

La navigation sur la Meuse

i. Le charroi marchand

- Son intensité est très importante, voire l'une des premières d'Europe.
- **A titre de comparaison :**
 - la Meuse namuroise ne génère que 4 millions de tonnes de chargement (Liège 6,5 millions) dont 30% à destination de la Wallonie, 30% des Pays-Bas et 30% de la Flandre
 - la Meuse namuroise ne génère que 245.000 tonnes de déchargement (Liège 14 millions) à destination de la Flandre pour 60% et des Pays-Bas pour 30%
 - la Meuse en France : 400.000 tonnes déchargées et chargées soit 2% de l'activité de la Meuse liégeoise.

La stratégie de développement du tourisme fluvial doit prendre en compte la combinaison des usages économiques et de plaisance de la Meuse, sachant que l'essentiel de l'économie du cours d'eau est générée aujourd'hui, et le sera encore demain, par le trafic marchand.

ii. Le tourisme fluvial

- La Meuse liégeoise accueille plusieurs types de flux :
 - des bateaux promenades (total d'environ 70.000 pax/an) mêlant :
 - des bateaux à passagers depuis la Meuse liégeoise pour des excursions d'1h, d'une journée ou d'une soirée : le Pays de Liège (26.000 pax/an), le Sarcelle (16.000 pax/an), le Val Mosan à Huy (6.500 pax/an) ;
 - des bateaux à passagers néerlandais : ces bateaux venant de Maastricht (société Redenij Stiphout) effectuent régulièrement des croisières jusque Liège (100 croisières et 18.000 pax/an) et jusque Visé (25 croisières/an) les jours de marché ;
 - une péniche hôtel « L'Embrun » : 450 pax/an sur la Meuse liégeoise ou au-delà selon les demandes des clients ;
 - des paquebots fluviaux c'est-à-dire des bateaux de grande taille (80 – 100 m) proposant de l'hébergement à bord : essentiellement de Hollande en transit sur la Meuse liégeoise et qui font escale à Huy et Liège au port des yachts. En 2011, 4 paquebots fluviaux (3 des Pays-Bas et 1 d'Allemagne) ont stationnés au port des yachts pour une nuitée, quelque soit le mois de l'année. Total : 13 arrêts pour 1.315 passagers (données PAL). Ces bateaux génèrent des flux importants par bateau, mais leur fréquence est bien moindre que celle des bateaux promenades ;

- des flux de plaisance de transit (données SPW de passages aux écluses):
 - elle concerne des flux entre les Pays-Bas et la France (1.299 bateaux en 2009) et la France et les Pays-Bas (749 bateaux en 2009) pour un total de 2.048 bateaux en 2009 ;
 - le Port des yachts a accueilli 1.541 bateaux de plaisance pour 4.481 plaisanciers représentant 12.000 nuitées en 2009, 58% de ces plaisanciers provenant des Pays-Bas, 12% de Belgique, 9% d'Allemagne, 8% de France et 3% de Grande Bretagne ;

- des flux de plaisance locale (données SPW de passages aux écluses):
 - elle est le fait de résidents de la province possédant un bateau (301 bateaux en 2009) ;
 - ce phénomène est plus important dans les provinces de Namur (820 bateaux) et du Hainaut (799 bateaux) ;
 - le port des yachts accueille 95 bateaux résidents, à l'année.

- des activités sportives : elles sont peu touristiques et avant tout à destination des résidents de la province.

Mode de fonctionnement de la plaisance privée (locale ou de transit) : les plaisanciers privés réalisent des escalent sur des sites touristiques et de découverte après 3-4 heures de navigation environ. Ils recherchent avant tout des sites de visite naturels, patrimoniaux ou des centres urbains animés et commerciaux. Ces sites doivent être équipés de ports, haltes, relais nautiques et l'accès au centre ville depuis le fleuve, doit être indiqué et facile. Ce marché est donc attiré avant tout par des points d'intérêt à terre et demande des équipements d'accueil adaptés.

Les flux de bateaux naviguant tous types confondus, réalisent différentes escales délimitant une carte de points d'intérêt sur le parcours du fleuve. Il s'agit de Huy, VSL, Liège, Visé et la Montagne Saint-Pierre.

Pour les bateaux naviguant dans leur ensemble, les enjeux résident davantage sur les bords du fleuve que sur l'eau. Les flux sont générés par l'attrait des offres et des sites sur les bords du fleuve. Pour développer ces flux, il est important de faciliter l'accès à ces sites, à partir des haltes et relais nautiques, en incluant une signalisation claire.

La promotion de l'offre touristique fluviale de la Province

• L'analyse s'est concentrée sur le web :

- les mots clés « promenade - fluvial - Liège » dans le moteur de recherche google en français, renvoient prioritairement vers les deux sites www.opt.be ou www.liege.port-autonome.be. Ce dernier donne des indications sur les haltes liégeoises et le port des yachts de Liège, les horaires des bateaux à passagers liégeois et permet de télécharger en PDF le programme des croisières du « Pays de Liège » ;
- le site de la Ville de Liège présente le produit « Sarcelle », à partir d'une information sur la visite de l'Aquarium (rubrique « musées ») mais non en tant que produit fluvial en soi qui serait promu via une rubrique spécifique « tourisme fluvial ». Par ailleurs, il ne comporte pas d'informations directes sur le bateau « Pays de Liège » mais présente un simple lien vers le site web de Blegny-Mine ;
- le site de la FTPL propose une sous-rubrique « tourisme fluvial » dans la rubrique « loisirs et détente » du moteur de recherche ; le site permet également, en introduisant le mot clé « bateau » dans l'onglet « recherche », d'accéder de façon exhaustive à l'offre fluviale de la province. Toutefois l'offre des bateaux promenade reste peu mise en évidence, son accès, via le moteur de recherche du site, étant conditionné à l'introduction des informations « dates de séjour » et « destination ». L'offre fluviale n'est par ailleurs décrite qu'en français ;
- le site web de Blegny-Mine est multilingue et très complet en informations mais un relifting permettrait de moderniser sa mise en page et la mise en valeur des informations, notamment celles relatives au bateau « Pays de Liège » (à envisager en lien avec la candidature UNESCO) ;

- d'autre part, les quais de Meuse ne proposent pas, à ce jour, de signalétique ou d'infrastructures qui rendent visibles les points d'embarquement et les horaires des croisières, phénomène dommageable en termes de marketing direct de l'offre à l'égard des touristes, résidents, étudiants circulant en centre-ville.

Globalement, l'offre en produits touristiques fluviaux en province de Liège souffre d'un manque de globalisation dans sa promotion, elle manque de lisibilité/de mise en valeur sur le web tant à l'égard du résident que du touriste étranger, et enfin, elle est disponible principalement en français.

L'intérêt du tourisme fluvial et les enjeux par segment

- In fine, porter une politique de développement du tourisme fluvial sur la Meuse liégeoise permet de répondre à deux objectifs complémentaires :
 - Un objectif économique : générer des flux touristiques sur et à partir du fleuve, pour développer des retombées économiques pour les entreprises touristiques et commerciales du territoire et stimuler le court séjour. Il convient cependant de noter que :
 - le développement des flux, et donc des retombées économiques, sur des produits de tourisme fluvial restera limité en termes de création de flux nouveaux venant sur la Province pour cette motivation,
 - en revanche, les offres de tourisme fluvial permettent d'élargir les offres d'activités pour les touristes en court séjour sur la Province.
 - Un objectif d'image qui permet de replacer le fleuve comme partie intégrante de l'espace urbain pour renforcer l'image de modernité urbaine de Liège en lien avec ses développements architecturaux, son positionnement sur l'atout « design » et la création artistique. On est là dans un enjeu de développement urbain et de stratégie territoriale globale plus que dans un enjeu purement touristique.

- Mais les enjeux et les potentiels de développement sont différents selon els segments de marché visés donc selon les produits de tourisme fluvial que la Province peut proposer sur son territoire :
 - Sur la plaisance privée : les flux sont avant tout Néerlandais, les Wallons étant moins tournés vers la possession de petits bateaux habitations ou de promenade. La Meuse est avant tout une zone de passage entre les canaux hollandais et les canaux français. Sa longueur nécessite des arrêts qui se font sur des points d'intérêt touristique là où des équipements fluviaux existent (port ou halte ou relais nautique). Sur ce segment, l'enjeu est bien de proposer des points d'arrêt adéquat, avec un équipement de bonne qualité et des liaisons qualifiées vers les sites touristiques attractifs à terre. Mais les flux sont et resteront limités et donc les retombées économiques globales aussi.
 - Sur les paquebots fluviaux et péniches hôtels, la Meuse liégeoise est un point secondaire souvent vendu en extension de croisières sur les canaux hollandais sur des croisières longues (plus de 10 jours). Le plus souvent, la destination est la haute Meuse avec Namur ou Dinant. Liège est alors un arrêt sur le passage. L'enjeu est similaire à celui de la plaisance privée, à savoir développer des points d'accueil en lien avec les sites touristiques les plus attractifs. Un développement est envisageable à long terme avec l'ouverture du canal Seine – Nord qui reliera le bassin de la Seine aux canaux belges via l'Escaut. La Meuse liégeoise pourrait alors être un lieu de passage vers la Seine. Là aussi les flux sont limités et ne devraient pas connaître un très fort développement.

- Sur les bateaux à passagers, l'offre s'est développée sous l'impulsion publique, le plus souvent comme produit complémentaire à un autre produit touristique (visite de ville + bateau à Huy / Visite de l'Aquarium, de la ville et bateau à Liège / visite de Blegny Mine et bateau pour le Pays de Liège). Afin de se rentabiliser, ces bateaux ont développé des offres complémentaires de croisières très diverses. Cette offre fonctionne aujourd'hui et représente un premier pas pour amener les habitants et touristes sur l'eau. Le potentiel de développement existe eut égard à la population résidente importante. L'enjeu est sur une modernisation et un renforcement de l'offre de bateaux à passagers afin de remettre le fleuve au cœur du territoire de la Province.

Le tourisme fluvial s'inscrit dans un contexte plus vaste

- Si le tourisme fluvial présente un double intérêt économique et d'image, il faut néanmoins inscrire son développement dans un triple contexte contraignant devant orienter la stratégie à développer :

- D'abord le contexte touristique global de la Province :

- le tourisme fluvial peut certes être considéré comme un produit en soi, mais il doit être également considéré comme un outil de déplacement et d'accès à certains sites touristiques. En ce sens, l'accès par le fleuve représente un enjeu certain si ces sites sont suffisamment attractifs et situés à proximité du fleuve.
- en tant que produit de la filière « détente et loisir » du tourisme, le tourisme fluvial reste conditionné à la santé du tourisme de loisir/culturel et à la qualité de sa promotion.
- L'analyse SWOT du tourisme en Province de Liège met en perspectives les éléments contextuels suivants :

- Forces :

- offres de la province thématiques sur 5 filières touristiques clairement établies
- destinations réparties sur 5 points de chute de notoriété touristique
- volonté de développement des courts séjours via un partenariat avec un TO ('Wal' incoming')
- forte promotion touristique

- événementiel important avec un art de vivre et une atmosphère qui suscitent l'intérêt
- nombreux atouts culturels (gare Calatrava et soutien aux design, nombreux musées et théâtres, Opéra Royal, Orchestre philharmonique) et nombreuses balades

- Faiblesses :

- forte quantité de brochures à destination du public donc lisibilité de l'offre difficile pour le visiteur
- « l'incontournable » de Liège et sa province est insuffisamment établi, avec une image de marque encore un peu floue, malgré l'affirmation progressive d'un positionnement sur le « design et la culture » pour Liège
- beaucoup de petites activités ou sites qui ne valent pas forcément le détour, qui présentent des horaires inadaptés voire difficiles d'accès
- mobilité durable et intermodalité quasi impossibles : sans voiture, la province est difficile à visiter
- manque d'observation de la demande et de ses attentes
- l'offre actuelle en tourisme fluvial de la province n'est ni globalisée, ni facilement lisible sur le web ; elle est peu valorisée dans les actions de promotion
- l'offre en tourisme fluvial est peu, voire pas du tout, repérable à partir des quais de Meuse ou via une signalétique adaptée.

- Opportunités :
 - proximité forte avec deux marchés émetteurs importants : Allemagne et Pays-Bas
 - dynamisme urbain et nombreux grands projets en développement
 - gare Calatrava et arrivée du TGV
 - intérêt des touristes pour des mini-trips de villes secondaires comme Lille ou Lyon par rapport à Paris, ou encore comme Liège et Bruges par rapport à Bruxelles.
 - Menaces :
 - crise économique
 - manque de professionnalisation du secteur (langue, accueil, adéquation entre offre et demande)
 - dégradation des infrastructures si pas de réinvestissements réguliers.
- D'autre part, le tourisme fluvial en Province de Liège s'inscrit dans le contexte du tourisme fluvial de la Belgique et du nord de la France.
- La Meuse apparaît comme une partie du réseau fréquentée avant tout en passage ou sur des offres de découverte de toute proximité. Ainsi, les données de passage aux écluses peuvent paraître importantes mais, de fait, le territoire n'est pas la destination ou le point de départ et ne bénéficie que de retombées économiques limitées liées à des escales « obligatoires » au regard de la longueur de la voie d'eau.
 - En revanche, le tourisme fluvial belge se concentre plutôt sur les canaux flamands et pour la Wallonie, sur Dinant : la Meuse liégeoise n'apparaît pas dans le catalogue de Croisieupe, premier opérateur du secteur.
- Enfin, le tourisme fluvial sur la Province s'inscrit dans le contexte des développements urbains des communes traversées par la voie d'eau.
 - Le tourisme fluvial doit ainsi prendre en compte les grands projets urbains en développement dont les principaux peuvent être notés :
 - à Liège le CIAC, le projet de rénovation urbaine du quartier des Guillemins, le centre « design », le plan vélo 2010-2015 dans le cadre de l'appels à projets « Wallonie Cyclable », le projet d'exposition internationale « Liège 2017 », le projet de tram, la patinoire olympique près de la Médiacité (pour fin 2012), le développement hôtelier (Grand Poste), l'Emulation, la reconversion du Val Benoît, l'ORW, l'aménagement du site de Bavière, la requalification du quartier de Droixhe, le projet « Liège Trilogiport » ;
 - à Flémalle l'amélioration des infrastructures du Préhistosite ;
 - à Seraing, le Cristal Park.

La stratégie de développement de cette sous-filière touristique qu'est le tourisme fluvial, est intimement liée au développement du tourisme de loisirs, du tourisme culturel et du tourisme d'affaires, à leur marketing, au positionnement de marque de la destination et au développement des grands projets urbains et des équipements de la destination.

Aussi, au regard de son potentiel, le tourisme fluvial est une offre de complément aux offres touristiques existantes venant densifier les propositions d'activités touristiques, mais ne sera pas demain une motivation de déplacement générant des flux importants dans la Province.

02

La stratégie de développement retenue

La stratégie de développement du tourisme fluvial

- Après plusieurs années de travail sur le tourisme fluvial, marquées par la mise en place de plusieurs offres touristiques de bateaux à passager et par le développement de capacités d'accueil de bateaux de toute nature et taille, la Province de Liège et ses partenaires, régionaux et communaux, touristiques, économiques ou techniques, souhaitent mettre en œuvre une stratégie nouvelle sur le tourisme fluvial visant à cristalliser les efforts entrepris et à les relayer dans une optique plus globale pour faire du tourisme fluvial un marqueur touristique de la Province à part entière.
- Cette stratégie s'appuie à la fois sur l'existant pour le consolider et faire passer l'offre à un niveau supérieur et pose les bases d'un développement nouveau.
- Elle s'appuie à la fois sur des actions d'investissement dans des équipements et infrastructures pour développer l'offre mais aussi sur des actions de promotion et de mise en marché pour faire mieux connaître l'offre existante et à venir.
- Elle se décline en deux objectifs stratégiques déclinés eux-mêmes en objectifs opérationnels et donnant lieu à des chantiers à mettre en place :
 - Premier objectif : développer les retombées économiques du tourisme fluvial sur la Province :
 - En renforçant l'offre de produits fluviaux proposés en complément de l'offre touristique existante pour faire rester les clientèles plus longtemps sur la Province
 - En incitant les clientèles fluviales de passage de tout type à réaliser des haltes sur le territoire de la Province sur les points d'attractivité touristique
 - Second objectif : améliorer l'image du fleuve à la fois pour développer les pratiques fluviales, notamment des habitants, et aussi pour venir nourrir l'image globale de la Province et des communes, en particulier Liège.
 - En mettant en place les outils pour faire redécouvrir le fleuve aux habitants de la Province
 - En améliorant les liens physiques entre le territoire et le fleuve

Axe 1
Développer les retombées économiques

Développer les haltes des clients de passage

Création de nouvelles haltes sur le parcours de la Meuse et aménagement des liens avec les sites à terre

Priorité 1

Renforcer la promotion et l'offre de produits fluviaux

Renforcer l'offre de bateaux naviguant et leur mise en marché

Priorité 2

Axe 2
Qualifier l'image du fleuve et l'image du territoire par le fleuve

Ramener les habitants sur l'eau

Développer des pôles de loisirs nautiques

Priorité 3

Développer les événementiels sur et au bord du fleuve

Priorité 4

Améliorer la liaison territoire - fleuve

Engager des aménagements urbains des berges sur d'autres sites

Long terme

Les liens avec la stratégie 2008 - 2012 de la Province

- Cette stratégie est en lien direct avec la stratégie de développement du tourisme fluvial telle que décrite dans le plan stratégique 2008 – 2012 de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège. Elle approfondie cette vision générale, hiérarchise les projets, tire les enseignements de 2 ans de mise en œuvre et propose une sélection d'actions concrètes.
- La présente stratégie est donc clairement un approfondissement des grandes directions données par le plan stratégique 2008 – 2012 de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège :

Partie « fluviale » du plan stratégique 2008 – 2012 de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège	Présent plan de développement
Croisières en bateaux hôtels : actions de sensibilisation auprès des opérateurs privés susceptibles d'intégrer Liège dans leur programme	Action en cours à continuer
Croisières courtes : développement de nouveaux programmes thématiques (sidérurgie, montagne Saint Pierre ...) et réflexion sur la pertinence de l'acquisition d'un bateau supplémentaire pour assurer, entre autres, des programmes au départ de la gare Calatrava	Ces programmes thématiques sont mis en œuvre par les bateaux existants et seront renforcés par des offres touristiques ad hoc proposées. La gare Calatrava sera desservie par une nouvelle halte fluviale. La promotion de l'offre existante est renforcée.
Plaisance : amélioration de la signalisation depuis le Port des Yachts vers le centre ville et réalisation d'un document d'information à destination des plaisanciers	Cette action est intégrée dans le chantier 1 qui prévoit de créer de nouvelles haltes et de qualifier leurs liens avec les centres d'intérêt à terre, également pour certains ports existants dont le port des Yachts et le quai au droit du Val Saint Lambert.
Location de bateaux sans permis : prospection d'opérateurs privés	L'action peut se poursuivre mais n'a pas été retenue comme prioritaire dans le présent plan de développement
Soutien à l'initiative privée dans le cadre de croisières thématiques en bateau-hôtel	L'action se poursuit, notamment par des actions de promotion globale de la filière fluviale.
Développement de produits transrégionaux ou transfrontaliers	La partie sidérurgique de la Meuse en amont de Liège rend complexe de par le temps qu'il faut pour la traverser le développement de produits ad hoc avec la Province de Namur.

03

Analyse des chantiers prévus

Présentation générale des chantiers et hypothèses analysées au cours de l'étude

Le chantier n°1 prévoit la création de nouvelles haltes sur l'itinéraire de la Meuse avec aménagement des liens vers les sites à terre.

- Il s'agit de renforcer les équipements créés lors du précédent plan d'investissement de la Région wallonne par des infrastructures complémentaires d'accueil des passagers.
- L'approche est de créer des accès vers les sites touristiques, quel que soit le type de bateau.
- Les équipements proposés au niveau des haltes sont :
 - une couverture en cas de mauvais temps,
 - un banc,
 - des équipements pour cyclistes si on considère que la halte traversée par le RAVeL fait figure de véritable point multimodal + plan vélo 2010-2015 de Liège dans le cadre du projet Wallonie Cyclable
 - des poubelles,
 - des bollards adaptés,
 - la mise en valeur et donc la visibilité du point d'embarquement par un panneauage et des bornes d'information,
 - une signalisation touristique vers les attractions à visiter en ville.
- Les haltes existantes sont à réaménager (Ex : Croisiers, VSL à côté du port de déchargement, Lanaye) et certains points d'arrêt sont à créer ou du moins à développer (par exemple au droit de la Gare des Guillemins)
- Il s'agit ainsi de permettre la desserte par le fleuve de nouveaux équipements qui sont des aimants touristiques avec le triple objectif de :
 - Permettre le développement des flux via le fleuve pour augmenter l'attractivité et la fréquentation de ces équipements
 - Proposer plus de sites à visiter dans les offres des bateaux promenades
 - Proposer plus de sites à visiter, directement accessible par le fleuve, aux plaisanciers privés
- Domanialité : globalement, l'analyse retient que l'aménagement des murs et des quais ainsi que les sources de financement à cet effet, dépendent du SPW – Voies Navigables, qui par ailleurs encourage à chercher des financements européens. L'installation de signalétique et de panneaux d'information sur les quais au niveau de chaque halte, dépend également du SPW – Voies navigables. Toutefois, il serait cohérent de contacter la Ville qui dispose d'un catalogue de mobilier urbain et de normes relatives à la signalisation touristique. Cette démarche créerait une cohérence esthétique et permettrait d'épargner des frais de conception.
- La signalétique touristique directionnelle en ville dépend de la Ville, qui elle-même dépend d'une autorisation de police.

Le chantier n°2 prévoit le renforcement de la promotion et de l'offre de bateaux naviguant à destination du public touristique sur la Meuse.

- Ce chantier vise à développer la pratique fluviale des habitants de la province et des touristes de passage ou qui y sont en séjour.
- Le chantier prévoit de renforcer la promotion et la mise en valeur de l'offre liégeoise existante, tout en développant progressivement l'offre elle-même par l'achat, dans un premier temps, d'un bateau de 75 places environ qui permettrait simultanément de répondre à une demande touristique pour des courtes croisières sans pré-réservation en journée, et à une demande de location émanant des entreprises/de privés, pour de petits groupes, principalement les weekends et en soirée.
- L'objectif de renforcement de l'offre de bateaux naviguant s'est recoupé, au cours de la mission, avec un projet privé de création d'une offre de transport en commun sur le fleuve. Une étude de définition et de faisabilité de ce projet a été réalisée par la spin off DN&T qui a été rencontrée afin d'identifier les grandes lignes de son projet.
- On retiendra le caractère très ambitieux du projet « Navibus », à vocation première « mobilité » et secondairement touristique: investissement dans une flottille de 15 bateaux pour un montant de 15 millions d'euros, subventions publiques annuelles évaluées à 2,5 millions d'euros. On peut poser l'hypothèse selon laquelle ce projet trouvera, à court et moyen termes, difficilement sa place à côté du projet de tram qui aujourd'hui, monopolise l'effort financier des pouvoirs publics (500 Millions d'euros).

Le chantier n°3 prévoit le développement d'un pôle de loisirs nautiques

- L'objectif de ce chantier est de développer des pôles de loisirs sur l'eau à destination des habitants de la Province et aussi, secondairement, des touristes.
- Ces activités de loisirs sont de divers types mais se concentrent sur de la navigation d'embarcations de petite taille et non sportive (des sites de pratique sportive existants déjà et étant gérés par les clubs).
- Aussi, l'identification de sites potentiels pour accueillir ces loisirs sur l'eau s'est concentrée sur des sites non ouverts à la navigation commerciale ou avec une navigation (commerciale ou touristique) très limitée dans un souci de sécurité des pratiquants de loisirs (qui sont peu habitués à la navigation et ne connaissent pas, la plupart du temps, les réglementations).
- Trois sites ont ainsi été pré identifiés :
 - La dérivation dans Liège (A)
 - L'Ourthe (B)
 - Le plan d'eau de Visé, en aval et en amont de l'île Robinson (C)
- Chaque site a fait l'objet d'une analyse détaillée des possibilités d'implantation d'activités de loisirs, présentée ci-après.



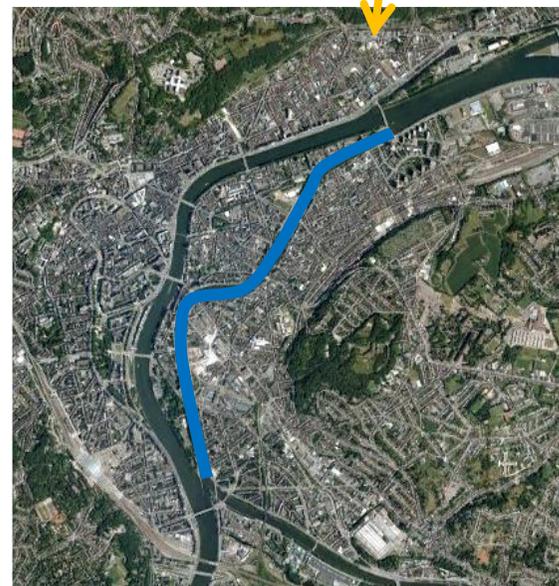
○ La dérivation :

- La dérivation s'étend sur environ 4 km entre la confluence Meuse – Ourthe en amont et le pont de l'Atlas en aval.
- La site est réglementairement une «partie de la voie navigable mise hors service. L'interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations autres que des bateaux motorisés».
- Mais un léger flou juridique existe sur la définition d'un « bateau motorisé » : cela pourrait autoriser le canotage électrique.
- Le site est fortement fréquenté par des rameurs des clubs d'aviron localisés à la pointe du parc de la Boverie et cette utilisation régulière s'accorderait mal avec des pratiques de loisirs grand public.
- Le site apparaît moyennement attractif (notamment avec les murs des quais dans la partie aval), sauf le long du Parc de la Boverie qui est justement la zone de départ des avirons et donc celle qui présente le plus fort risque de conflit d'usage aviron – loisirs grand public.

Conclusion : le site est intéressant par sa localisation en centre ville de Liège.

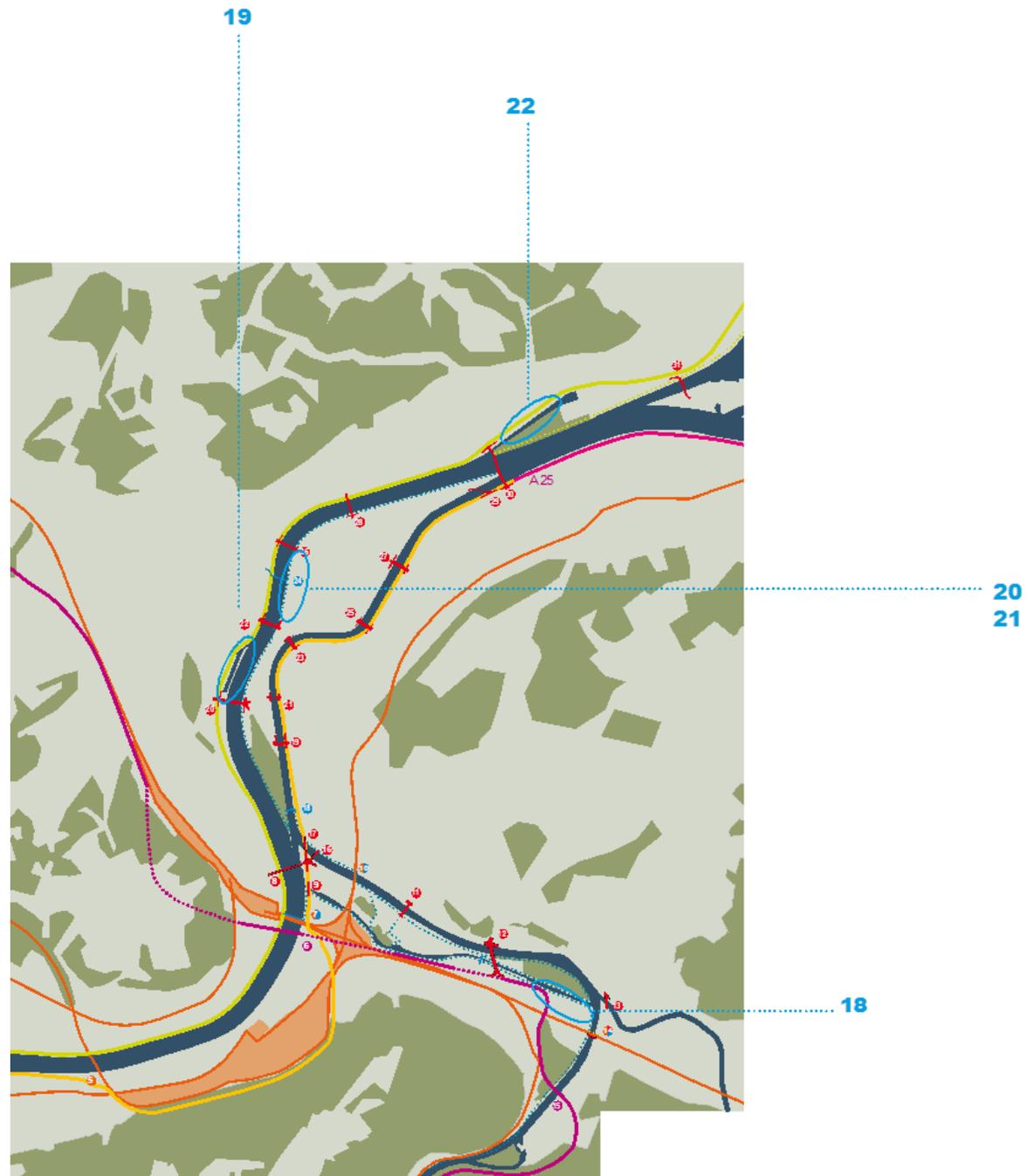
Mais les activités existantes (aviron) poussent à limiter les autres activités de loisirs, notamment motorisées, qui pourraient venir gêner les sportifs.

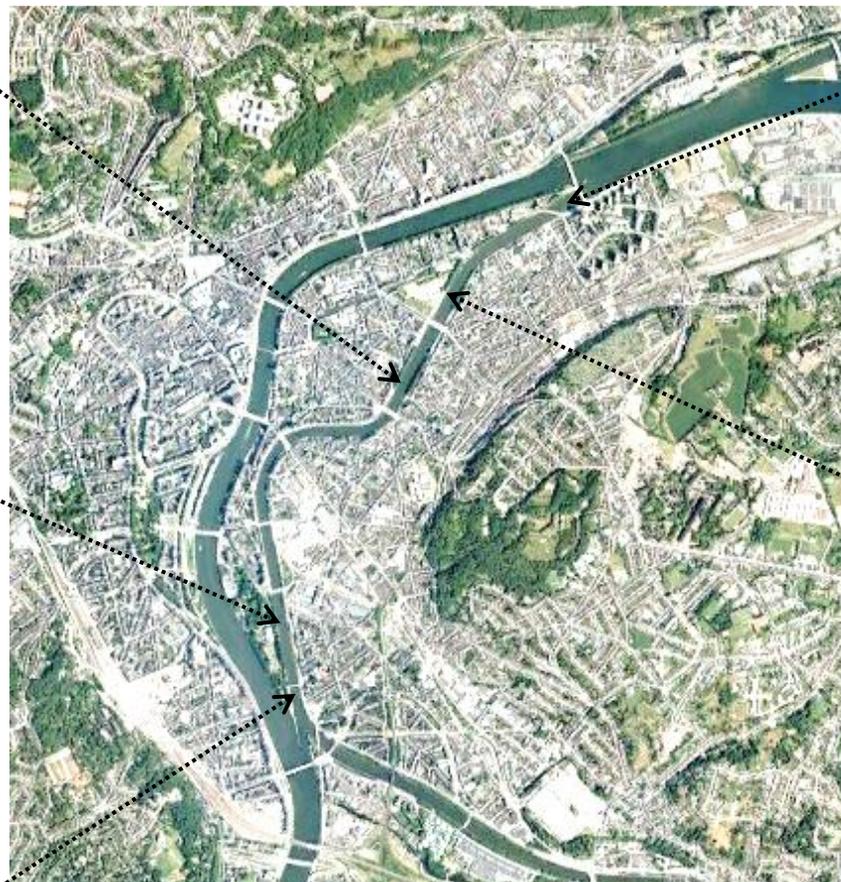
Aussi, nous préconisons de ne pas retenir ce site comme prioritaire pour le développement de nouvelles activités de loisirs sur l'eau.



La dérivation dans son contexte

- 18 - Port des Ardennes
- 19 - Port des Yachts
- 20 - Port des Marcatchous
- 21 - Port des Croisiers
- 22 - Port de Coronmeuse



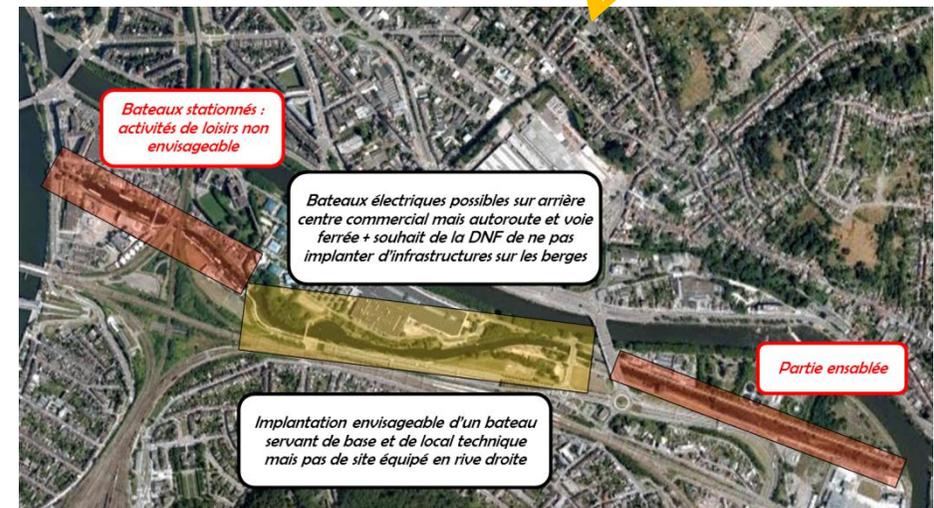
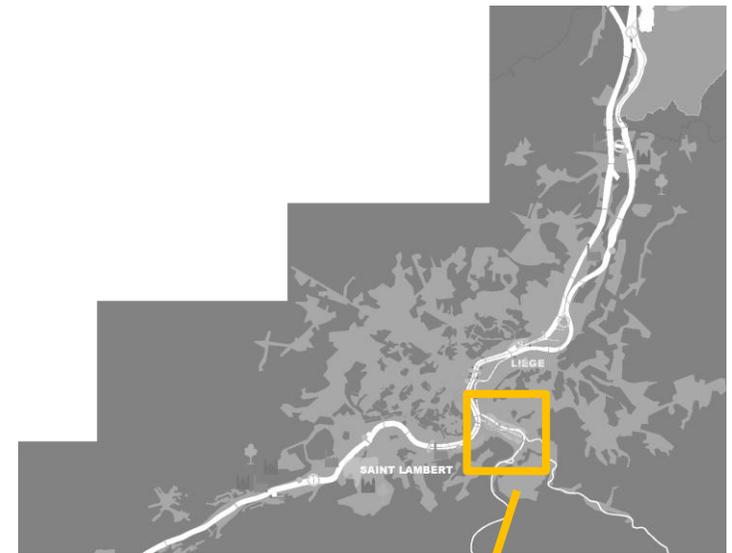


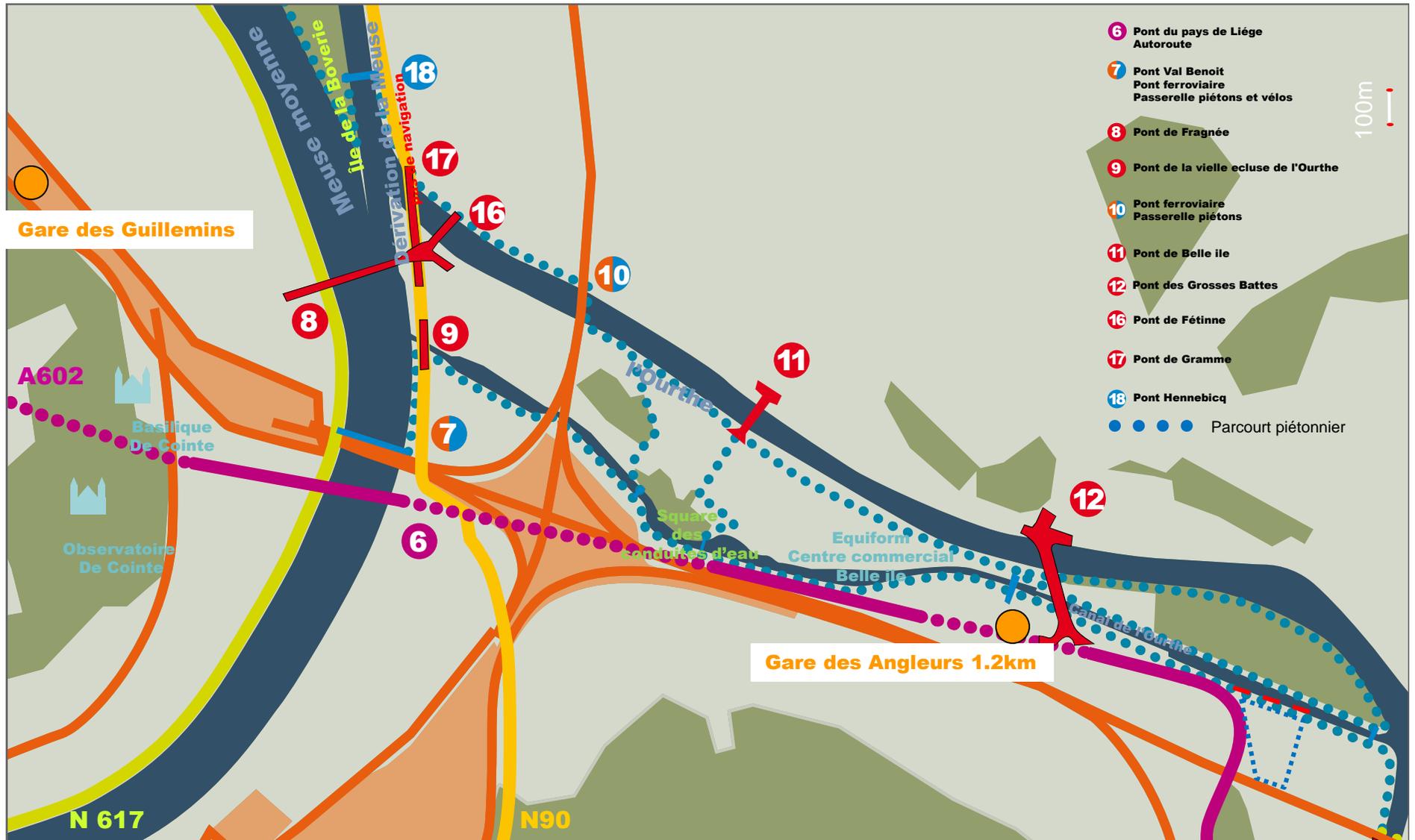
○ L'Ourthe:

- La partie non canalisée entre le pont des Grosses Battes et la confluence est non navigable. Par ailleurs, le cadre est très peu qualitatif.
- La partie canalisée est navigable juridiquement mais :
 - La partie amont est ensablée du Port des Ardennes au pont des Grosses Battes
 - La partie aval est occupée par des bateaux stationnés du pont autoroutier au pont de la vieille écluse de l'Ourthe
 - Entre les deux, sur l'arrière du centre commercial Belle Île, l'implantation d'activités de loisirs sur l'eau est possible, y compris pour des petits bateaux électriques mais :
 - La cadre est très peu qualitatif (voie ferrée, autoroute, arrière centre commercial) avec des problématiques de sécurité (ressenties si ce n'est réelles) et le linéaire disponible est faible (900 m)
 - Refus conjoints de la DNF (Département de la Nature et des Forêts au sein de la DGO3 – Direction Générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement du SPW) et de la DGO4 (Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie du SPW)
 - Motivation principale de refus de la DNF : il s'agit d'un Site de Grand Intérêt Biologique faisant l'objet d'une protection de la faune et de la flore (courrier du 28/07/2011).
 - Motivation principale de refus de la DGO4 : périmètre d'un Site à Réaménager dont l'arrêté du 22 novembre 1991 a fixé les affectations du site (courrier du 30/06/2011)

Conclusion : les contraintes de la DNF et de la DGO4 et le cadre général de ce site rendent le développement d'un pôle de loisirs nautique complexe et donc non prioritaire même si cela n'est pas impossible à terme.

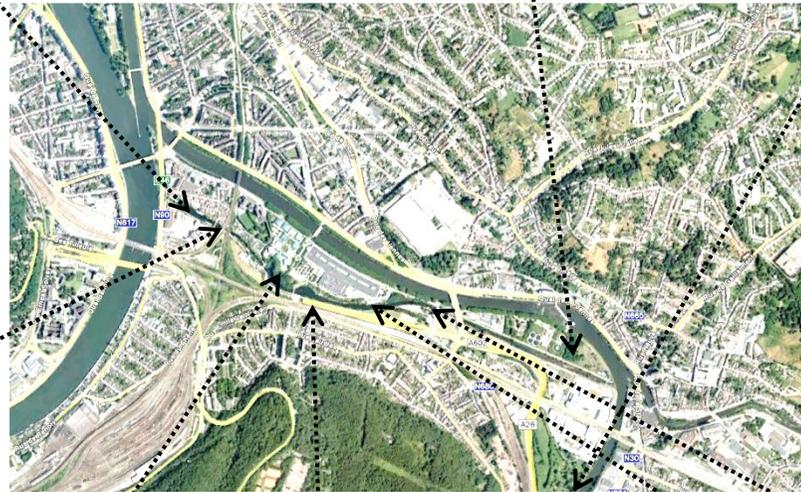
Nous recommandons donc de ne pas développer de pôle de loisirs nautique sur ce site.





Gares : distances données pour un cheminement piéton du port aux gares les plus proches.

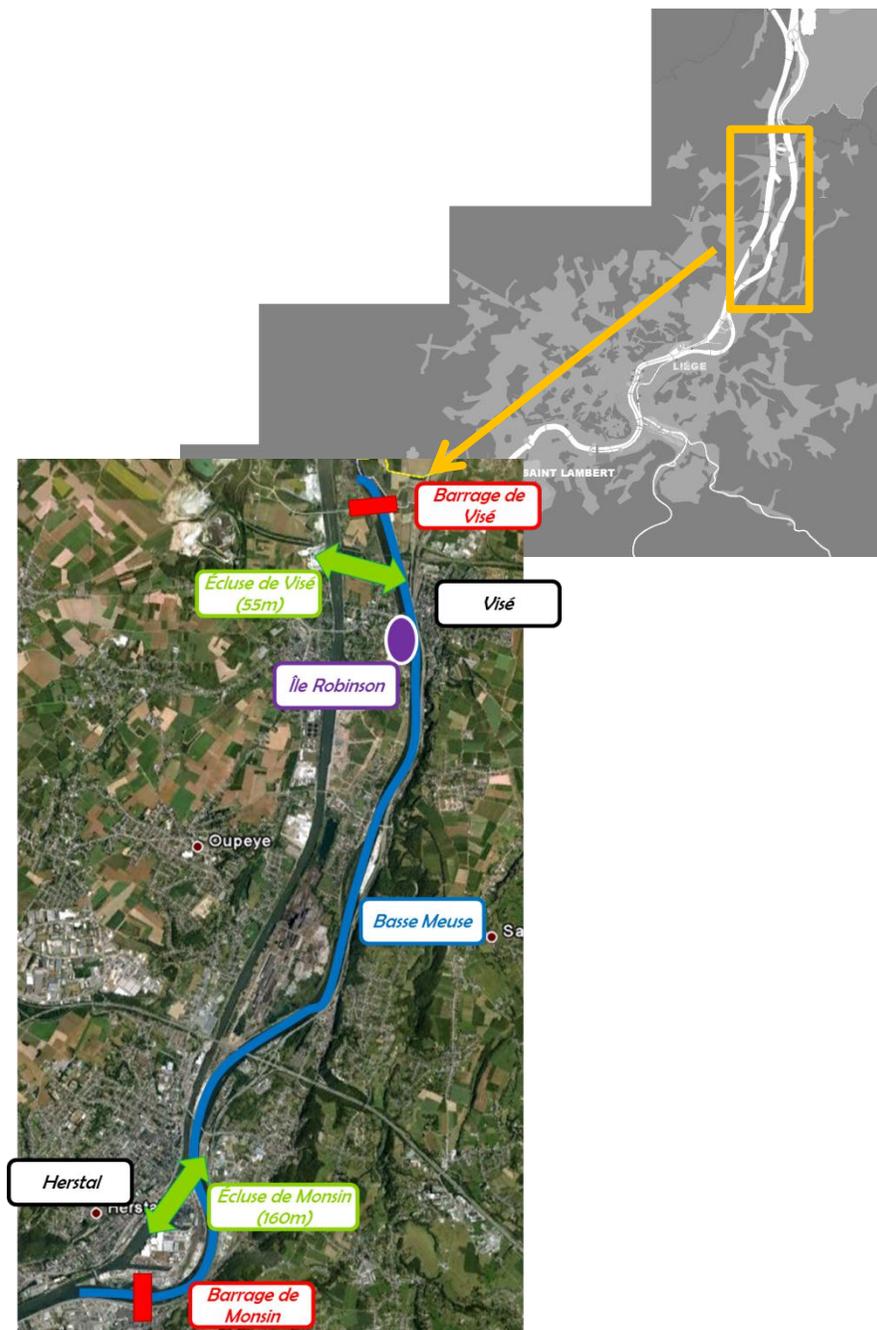
L'Ourthe et le Canal de l'Ourthe : photographies (été 2011)



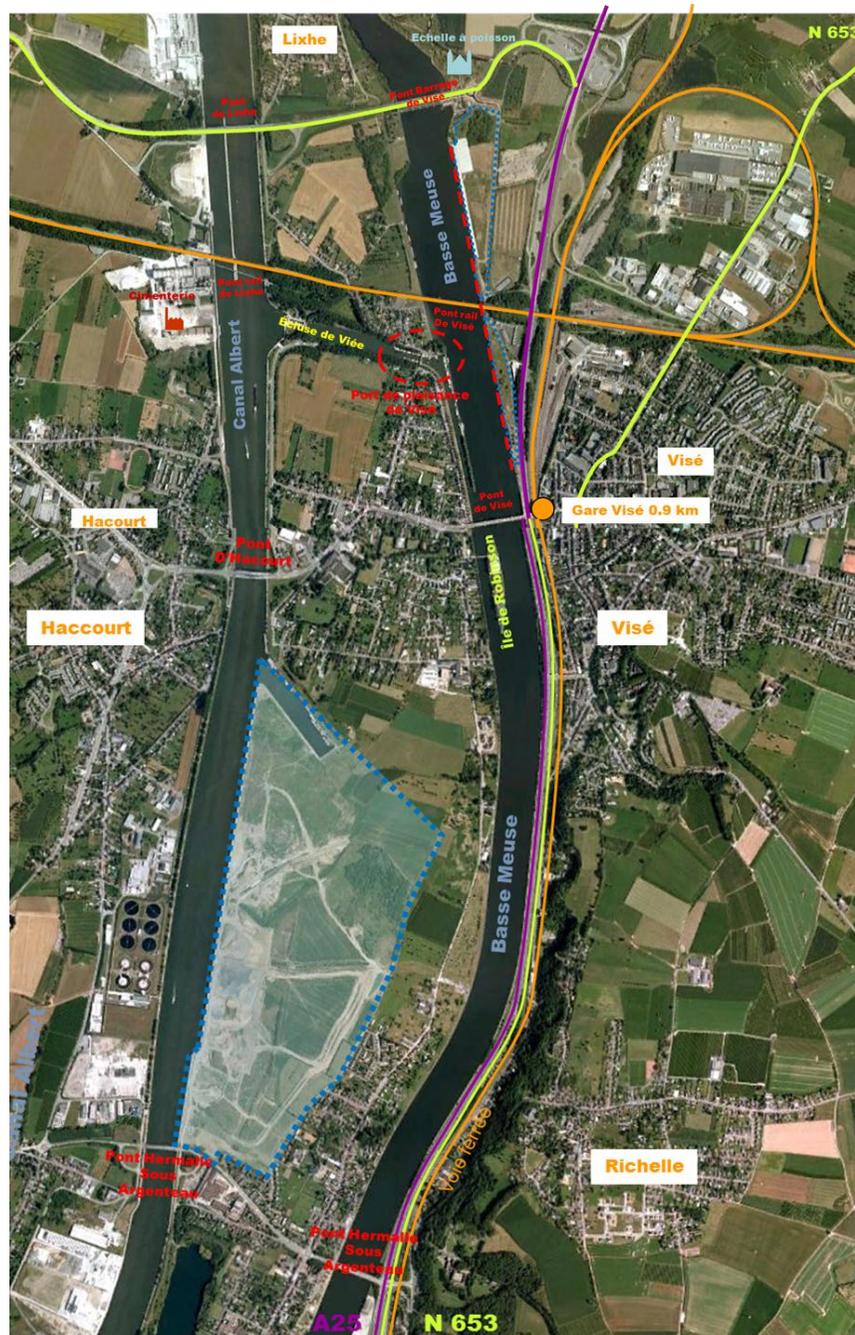
○ Le plan d'eau de Visé et l'Île Robinson:

- À partir de la pointe amont de l'île Monsin, la basse Meuse est doublée par le Canal Albert.
- L'accès direct entre les deux voies d'eau est bloqué au niveau de la pointe aval de l'île par le pont barrage de l'île Monsin et les passages se font à deux endroits :
 - L'écluse de l'île Monsin en amont (écluse de 150 m)
 - L'écluse de Visé en aval au niveau du port de plaisance de Visé. Cette écluse ne permet pas le passage de bateaux de commerce en raison de sa petite taille (55 m).
- La basse Meuse apparaît donc comme une « voie sans issue » dans laquelle les barges commerciales peuvent entrer par l'écluse de Monsin mais avec un blocage en aval au niveau du pont barrage de Visé. L'écluse de Visé, trop petite, ne permet pas la sortie des barges qui doivent alors faire demi tour pour rejoindre l'écluse de Monsin.
- Aussi, cette partie est un vaste plan d'eau très peu fréquenté par la navigation commerciale et donc propice à accueillir des activités de loisirs.
- De plus, l'île Robinson se trouve sur ce plan d'eau face au centre ville de Visé. L'île est aujourd'hui non construite en grande partie (hors installations du club nautique) et possède une longue histoire de lieu de loisirs des liégeois.

Conclusion : la très faible navigation sur le plan d'eau, l'opportunité foncière de l'île Robinson et l'historique de loisirs sur ce site en font un lieu idéal pour développer une offre de loisirs nautiques.



L'île Robinson dans son contexte





○ La Meuse

- Le SPW Voies Navigables relève qu'il n'existe pas d'interdiction formelle et légale quant à développer des activités nautiques sur la Meuse liégeoise.
- Il estime cependant ce type de projet non adapté en raison du charroi marchand présent tous les jours de la semaine, y inclus le dimanche : danger dans le sillage des barges, manque de visibilité de petites embarcation de loisirs au ras de l'eau depuis les convois marchands, ...
- Cette question de sécurité est d'autant plus importante que les pratiquant d'activités de loisirs commerciales éventuellement envisageables ne sont pas habitués à la navigation sur la Meuse et ne possèdent donc pas les réflexes nécessaires quant au positionnement de leur embarcation par rapport aux bateaux marchands, quant à l'anticipation des trajectoires de ces bateaux marchands, ...
- Le SPW conclut en recommandant de concentrer le tourisme fluvial sur les paquebots fluviaux, les bateaux à passagers et les bateaux de plaisance sur la partie de la Meuse accueillant également un important trafic marchand.

Pour des questions de sécurité, il nous paraît indispensable de réserver les pratiques de loisirs nautiques sur des espaces où le charroi marchand est interdit ou très limité.

- Synthèse de l'analyse de la capacité des sites à accueillir des pôles de loisirs nautiques

	<i>État de la navigation commerciale</i>	<i>Risque de conflit d'usage avec d'autres pratiques nautiques</i>	<i>Possibilités réglementaire de pratique des activités</i>	<i>Qualité du site et du plan d'eau</i>	<i>Espace à terre pour accueil et stockage</i>	<i>Accessibilité du site</i>	<i>Conclusion</i>
<i>Dérivation</i>	<i>Pas de navigation commerciale</i>	<i>Conflit d'usage possible avec forte fréquentation avirons</i>	<i>Oui pour non motorisé Potentiel pour petites motorisations</i>	<i>Bonne qualité sur l'amont. Murs sur l'aval</i>	<i>Complexe sauf dans parc de la Boverie</i>	<i>Très bonne</i>	<i>Trop complexe</i>
<i>Ourthe</i>	<i>Très faible navigation commerciale</i>	<i>Pas de conflit d'usage</i>	<i>Oui, y compris pour activités motorisées</i>	<i>Très faible qualité paysagères du site et plan d'eau réduit</i>	<i>Pas souhaité par la DNF</i>	<i>Complexe</i>	<i>Non pertinent</i>
<i>Basse Meuse</i>	<i>Très faible navigation commerciale</i>	<i>Faible risque de conflit d'usage avec plaisanciers</i>	<i>Oui, y compris pour activités motorisées</i>	<i>Vaste plan d'eau et qualité des berges rive gauche + Île Robinson</i>	<i>Oui, notamment sur l'île Robinson</i>	<i>Bonne</i>	<i>Développement à réaliser</i>

Le chantier n°4 prévoit le développement des événementiels sur et aux bords de la voie d'eau

- L'objectif de ce chantier est de créer des événements fluviaux récurrents permettant de valoriser l'image fluviale du territoire et d'amener habitants et touristes sur les bords du fleuve.
- Il s'agit d'un chantier qui n'identifie pas d'événement spécifique à mettre en œuvre mais donne des idées pour la création d'un ou plusieurs événements de grande ampleur.
- Sur ce thème les collectivités pourront s'appuyer sur un important dynamisme local des clubs sportifs nautiques, d'asbl intervenant dans le domaine du tourisme et des loisirs fluviaux, ... et sur une forte appétence des Liégeois pour des événements festifs comme le montre le calendrier des fêtes et événements.

Le chantier n°5 prévoit de réaménager, sur le très long terme, les berges de la Meuse et d'intégrer la question de l'accès au fleuve dans les projets urbains

- Au-delà des projets de réaménagements urbains engagés, l'objectif de ce chantier est d'apporter une vision et un discours sur le tourisme fluvial dans les groupes de travail traitant des projets urbains.
- Concrètement, la FTPL doit être représentée dans les groupes de travail avec les autorités des Villes et les services de la Région wallonne.
- L'important travail de terrain et de rencontre mené par le consultant et la responsable du dossier à la FTPL a permis de poser la première pierre d'une telle démarche.

Points de vigilance pour la mise en œuvre des chantiers

- Les interventions prévues dans le présent plan de développement tiennent compte des différents projets urbains tels que définis à ce jour (Exemples : Musée Simenon près de l'Héliport, Liège 2017 en Coronmeuse, parcours du tram à Liège, CIAC)
 - Hors, sur plusieurs lieux, des projets urbains sont en cours de définition, avec des options d'aménagement qui ne sont pas encore fixées et peuvent influencer sur la localisation précise des points d'arrêt fluviaux et des équipements liés.
 - Au moment de leur mise en œuvre opérationnelle, les projets présentés ci-après devront être éventuellement adaptés en fonction de l'évolution des projets urbains mis en place sur le même site.
- D'autre part, un porteur de projet privé a fait étudier la mise en place d'un système de type batobus sur la Meuse.
 - L'ensemble des haltes et relais qui font l'objet d'interventions dans le présent plan de développement fluvial, sont également prévus pour accueillir des haltes de ce système de transport. Nous prévoyons donc, pour chaque projet, de réserver un espace non aménagé à ce jour pouvant accueillir une halte pour ces transports en commun fluviaux si le projet venait à se réaliser.
 - Nous ne prévoyons pas, dans ce document, les équipements précis nécessaires à ce projet.

- Enfin, dans un souci de cohérence de l'image globale de la destination touristique provinciale et d'augmentation de la visibilité de la destination, nous proposons que les aménagements fluviaux prévus fassent l'objet d'un travail amont avec des designers locaux.

- L'enjeu est de définir précisément, avec ces designers, des aménagements ou équipements fluviaux (quais, bollards, zones couvertes, bateaux, bâtiments d'accueil ...) dont l'architecture même marque dans le paysage la place centrale du design dans la province.
- Cette intervention de designers peut représenter un surcoût léger en phase de conception, mais aussi, et surtout, dans la réalisation des aménagements et équipements. Les chiffrages présentés ci-après sont des chiffrages pour des interventions et équipements « classiques » ne tenant pas compte d'un éventuel surcoût lié à un design particulier.
- Cependant, l'effet d'image nous semble mériter cet éventuel surcoût, comme le prouve, dans le domaine de l'architecture, la forte visibilité et attractivité de la Gare des Guillemins réalisée par l'architecte Santiago Calatrava.
- On pourrait, par exemple, imaginer des systèmes de couverture des haltes fluviales par des systèmes de toile tendue reproduisant un design proche de celui de la Gare des Guillemins pour le relais nautique prévu sur ce site, ou utilisant des designers du Cristal Park pour la halte du Val Saint Lambert.

04

Les chantiers à mettre en œuvre

Chantier 1 - Création de nouvelles haltes et relais avec aménagement des liens vers les sites à terre

Concept et description

• Concept

- Il s'agit d'aménager ou de réaménager, des points d'accès via le fleuve aux principaux équipements touristiques qui se sont développés depuis le dernier plan d'investissement ou qui vont se créer.
- Ces points d'intérêt touristique sont :
 - La Gare des Guillemins en tant que porte d'entrée de la destination, mais aussi objet architectural de premier ordre
 - Le parc de la Boverie avec le futur CIAC
 - Le centre ville avec les développements à venir Place Cockerill
 - Le Grand Curtius
 - Le Val Saint Lambert qui va développer son projet de Cristal Park
 - La nouvelle écluse de Lanaye en tant que site de tourisme industriel et technique
 - La Montagne Saint Pierre en tant que site de promenade et de randonnée

• Description

- À partir de ces points d'intérêt touristique, 5 points d'entrée fluviaux ont été identifiés pour des interventions nouvelles (de l'amont à l'aval) :
 - La Gare des Guillemins / parc de la Boverie / CIAC
 - La Place Cockerill
 - Le Grand Curtius
 - Le Val Saint Lambert / Cristal Park
 - L'écluse de Lanaye / Montagne Saint Pierre
- Un sixième site présente un intérêt à plus long terme : la darse de Coronmeuse dans l'optique de l'Exposition Internationale Liège 2017 et surtout du développement urbain qui aura lieu sur ce site après l'exposition si la candidature de Liège est retenue.
- Ces sites étant également identifiés par DN&T dans son projet de ligne de type batobus, ils devront réserver des espaces pour l'accostage de ces bateaux si le projet voit le jour.

○ Les points d'intérêt touristiques à proximité des points d'accès fluviaux prévus

Les grands sites touristiques existants ou en projet :

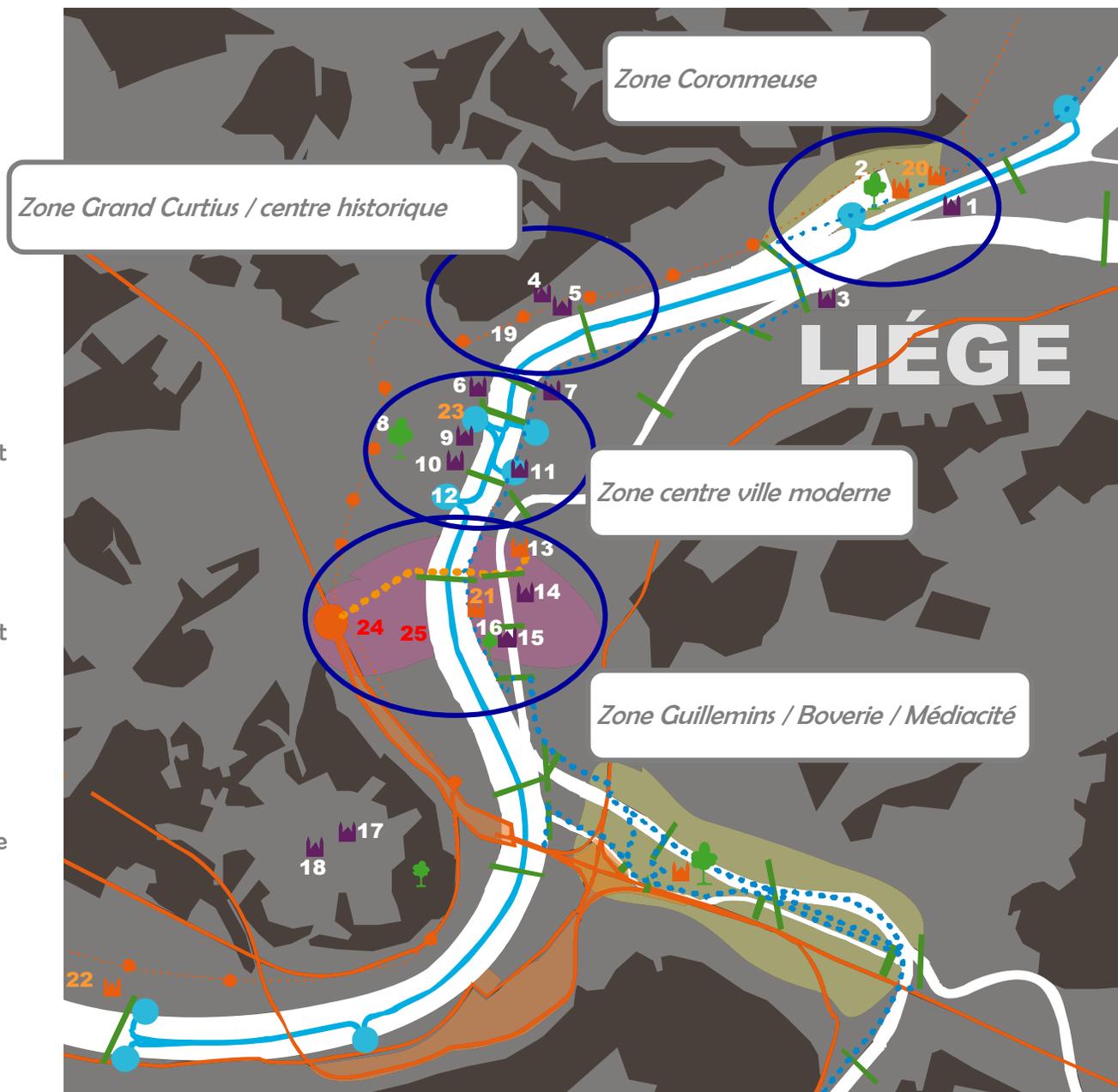
1. Canal Albert 1er
2. Parc Astrid
3. Droixhe
4. Saint Barthelemy
5. Le grand Curtius
6. La veille Poste
7. Saint Pholien
8. Parc Avroy
11. Aquarium
12. Port des Yachts
13. Mediacité
14. Musée de la métallurgie
15. Parc de la Boverie
16. Musée d'art moderne et d'art contemporain (futur CIAC)
17. Basilique de Cointe
18. Observatoire
19. Centre historique / le Carré

Les grands équipements de tourisme d'affaires et d'événementiel

20. Hall des foires
21. Palais des congrès
22. Grand stade Standard
23. Marché de la Batte

Les grands équipements d'accès : les portes d'entrée de la destination

24. Gare des Guillemin
25. Héliport



- Les interventions sur ces points visent à proposer différents types de services à différents types de navigants :

- Certains points ont vocation à être des haltes nautiques (cf. définition ci-contre) permettant juste l'accostage et le débarquement mais pas le stationnement plusieurs jours. Ces haltes serviront avant tout pour l'accès des bateaux à passagers aux grands sites touristiques. L'ensemble des sites identifiés permettront ces arrêts.

Certaines haltes devront pouvoir accueillir des paquebots fluviaux et péniches hôtels : celles permettant d'accéder aux sites les plus emblématiques susceptibles d'intéresser les clientèles de ces bateaux.

Certaines pourront également accueillir des bateaux de plaisance privé.

- Certains points ont vocation à être des relais nautiques permettant un stationnement quelques jours. Les équipements de service y sont plus importants que pour les haltes. Ces points desserviront des centres d'intérêt touristiques de premier ordre. Un lieu a été identifié comme suffisamment attractif pour justifier d'un relais nautique : le site de la Gare des Guillemins / Boverie / CIAC.

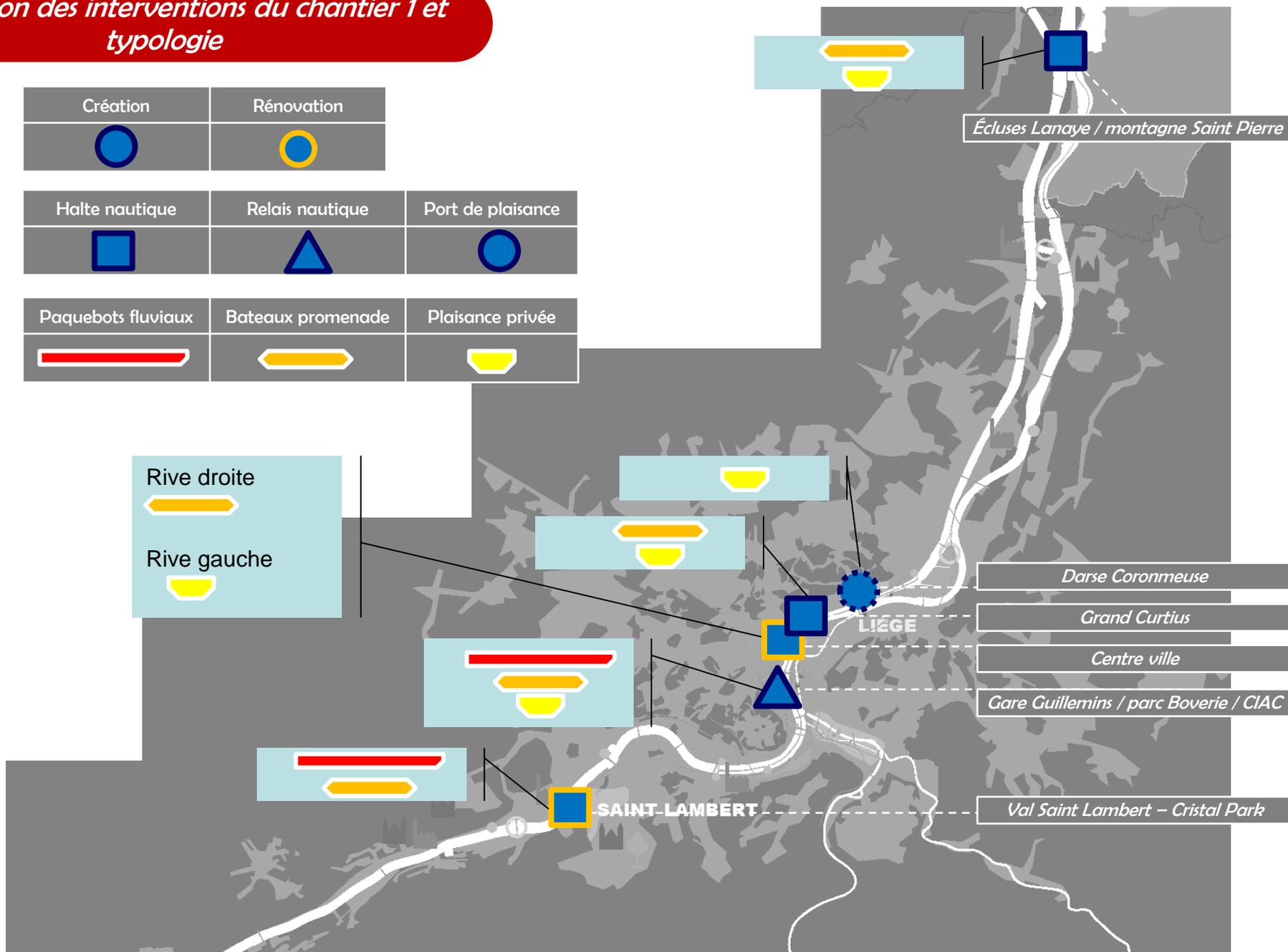
- Enfin, la darse de Coronmeuse pourra, à terme, accueillir un port de plaisance si les développements prévus dans le cadre de la candidature Liège 2017 viennent à être réalisés. Le besoin n'apparaît cependant pas prioritaire, le Port des Yachts n'étant saturé que très ponctuellement.

Dispositions et réglementation pour les infrastructures de tourisme fluvial :

- La Halte nautique :
 - Stationnement autorisé (quelques heures)
 - Infrastructure d'accostage et de débarquement.
 - Information des visiteurs et respect de l'environnement.
- Le Relais nautique :
 - Stationnement autorisé (quelques jours)
 - Infrastructure d'accostage et de débarquement.
 - Information des visiteurs et respect de l'environnement.
 - Eau, électricité;
 - Local sanitaire (WC, lavabos et douches)
- Le Port de plaisance :
 - Stationnement autorisé (plusieurs jours) et amarrage permanent.
 - Infrastructure d'accostage et de débarquement.
 - Information des visiteurs et respect de l'environnement.
 - Eau, électricité;
 - Local sanitaire (WC, lavabos et douches)
 - Lavoir.
 - Locaux et services – Accueil des Bateaux.

Localisation des interventions du chantier 1 et typologie

Création	Rénovation	
Halte nautique	Relais nautique	Port de plaisance
Paquebots fluviaux	Bateaux promenade	Plaisance privée



1.1 - Requalification de la halte nautique du Val Saint Lambert

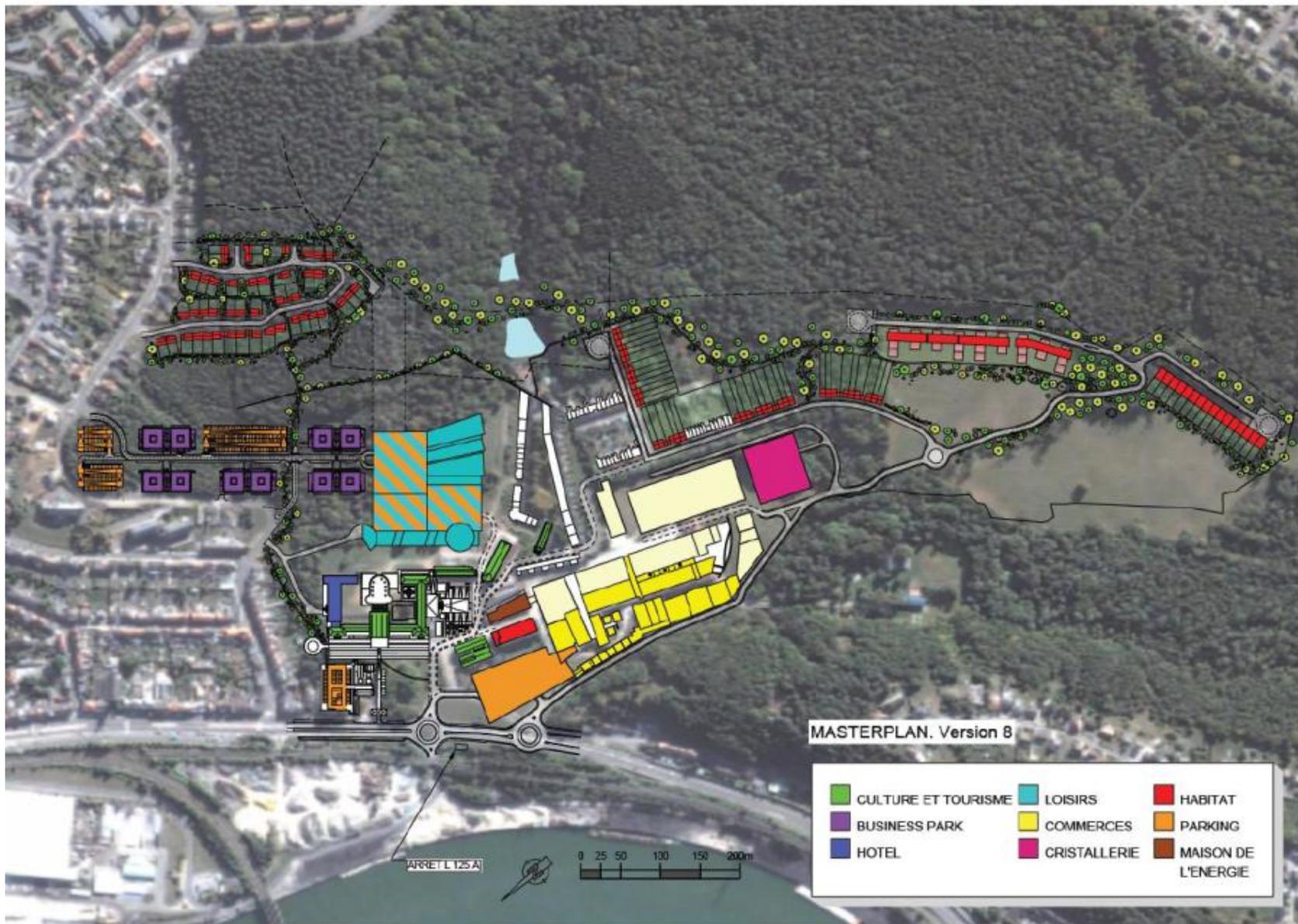
(i) Enjeux

- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée
 - Bateaux promenade
 - Ponctuellement paquebots fluviaux
- Localisation :
 - Halte existante au niveau du Val Saint Lambert
- Sites à desservir :
 - Val Saint Lambert / Cristal Park : 2 millions de visiteurs prévus à terme. Démarrage des travaux en 2013 et plein régime dès 2015

(ii) Projets en cours sur le secteur :

- **Projet de « Cristal Park »** vaste projet économique et touristique mêlant 6 axes :
 - Un village commercial thématique autour de l'équipement de la maison, de la décoration et des loisirs
 - Un centre de loisirs comprenant une piste de ski indoor, un aquaparc, de la restauration et des activités « outdoor » (VTT, jogging, ...)
 - Musée, parcours spectacle 4 lotissements résidentiels (42, 25, 68 et 32 lots)
 - Un business park de 11 immeubles de 2.200 m²
 - Un hôtel 120 chambres ***
 - La cristallerie
- Ce projet vise 2 millions de visiteurs par an sur l'ensemble du site. La très forte attractivité de l'offre prévue fera du site un point fort du tourisme le long de la Meuse et un point de desserte important pour les bateaux promenade et les paquebots fluviaux.
- Une augmentation de la fréquentation par les bateaux promenade et les paquebots fluviaux nécessite une requalification des infrastructures d'accueil des bateaux et de la liaison piétonne entre les quais et le site.

Cristal Park : potentiel de 2 millions de visiteurs / an

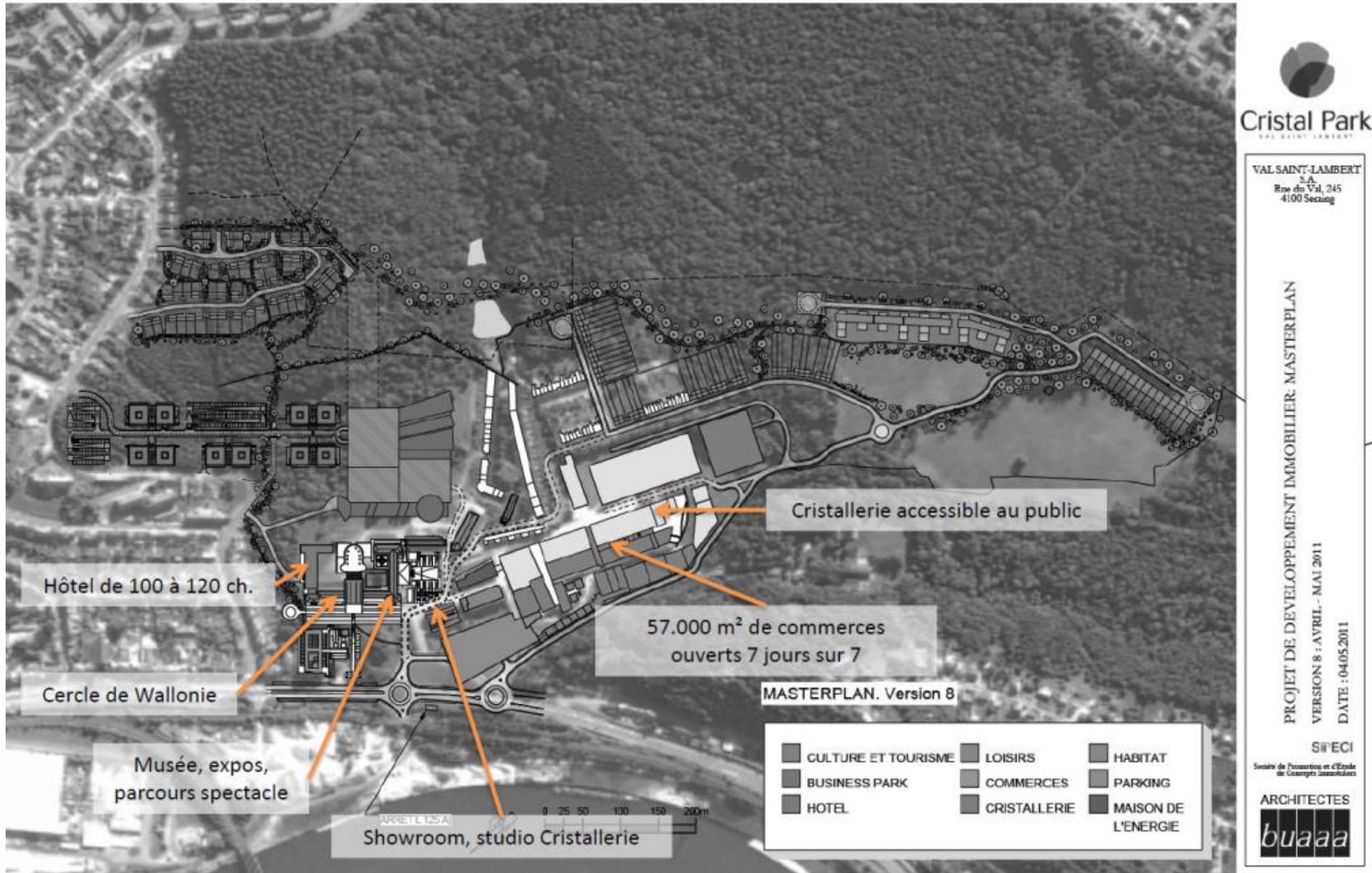


VAL SAINT-LAMBERT
S.A.
Rue du Val, 245
4100 Sotzang

PROJET DE DEVELOPPEMENT IMMOBILIER: MASTERPLAN
VERSION 8 : AVRIL - MAI 2011
DATE : 04.05.2011

SII ECI
Société de Promotion et d'Etude
de Concepts Immobiliers
ARCHITECTES
buaaa

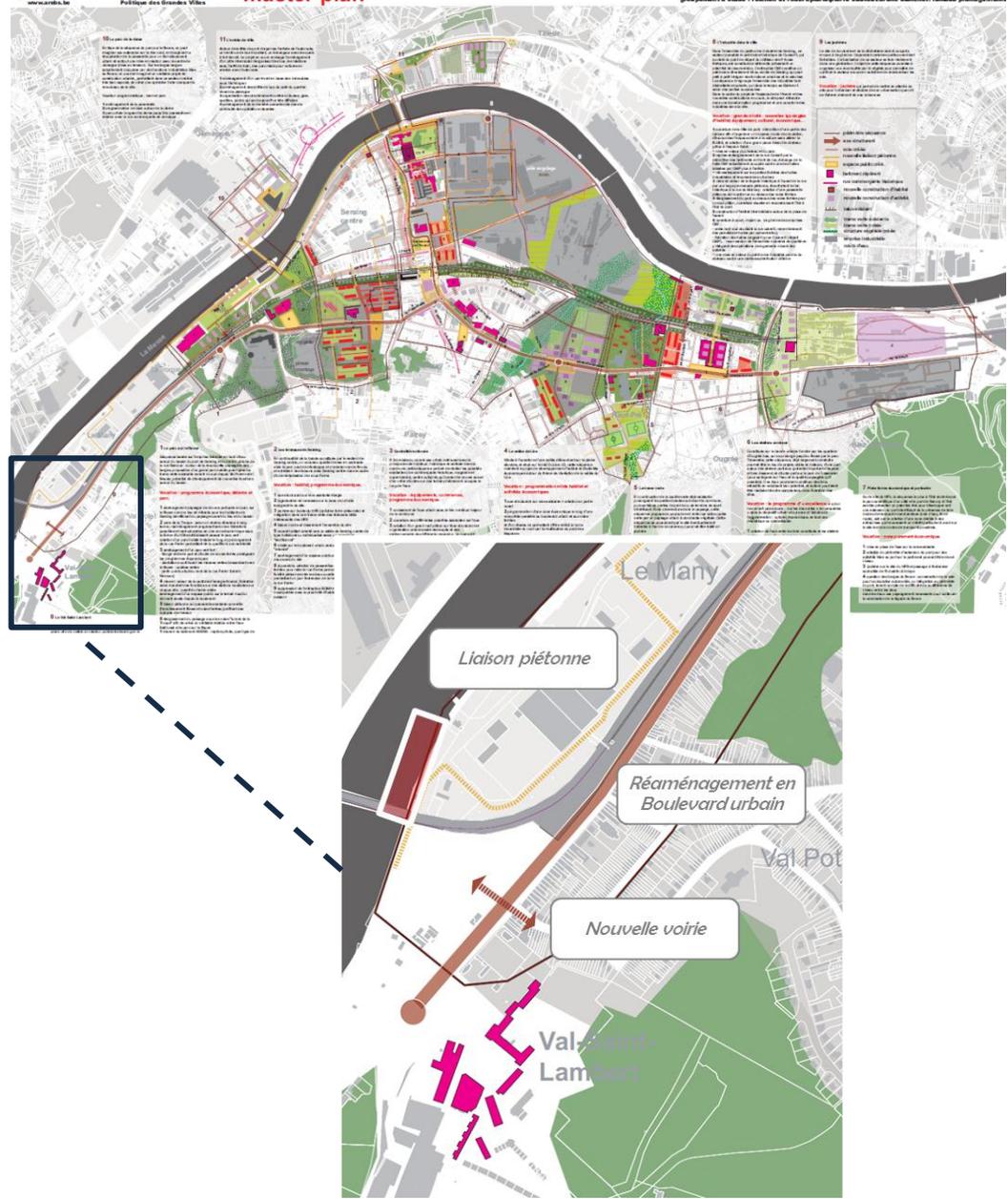
Potentiel attractif pour une « clientèle » utilisant la voie d'eau



○ Projets urbains de la Ville de Seraing

- Aménagement de la Rue du Val Saint Lambert en Boulevard urbain
- Création d'une liaison piétonne
- Création d'une nouvelle voie routière Rue du Pont du Val

- Ces éléments permettent d'envisager une amélioration de la liaison piétonne entre la halte nautique et l'entrée du Val Saint Lambert, notamment à travers la création d'une nouvelle voirie passant sous la voie ferrée.



(iii) Liens avec les réseaux existants

- Le RAVEL passe sur le site même.



(iv) Description de la halte nautique existante

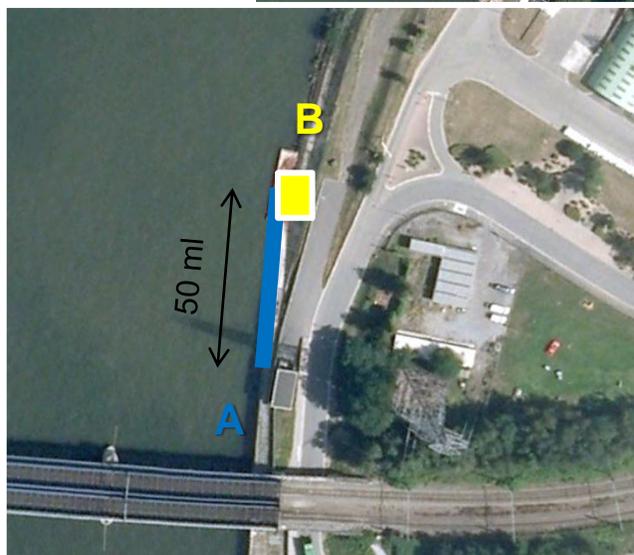
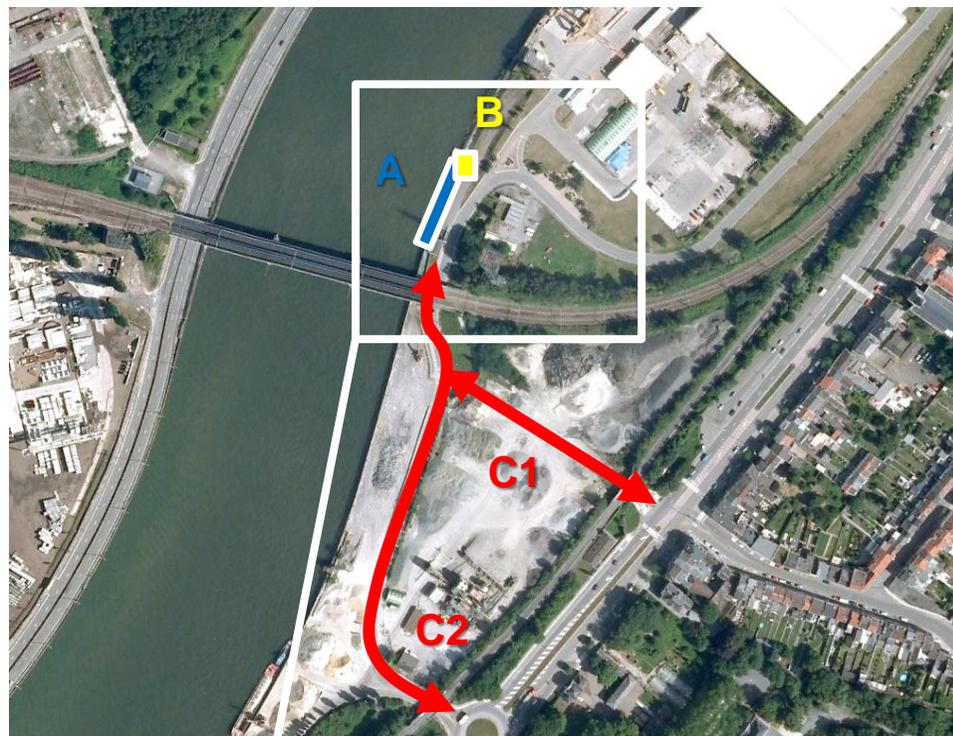
- La halte est aujourd'hui utilisée par le Pays de Liège sur une partie du Port industriel d'Ivoz-Ramet en aval du pont rails du Val Saint Lambert
- Propriété foncière :
 - Halte et quais : SPW (voies navigables)
 - Route au-delà du quai : PAL
- Niveaux :
 - Plan d'eau : +/- 60m
 - Quais : +/- 65 à 62,5m (quai en pente) sur 154 m
 - Accostage possible mais quai trop haut imposant accostage dans la pente : peu aisé

Val Saint Lambert : photographies des abords de la halte actuelle (été 2011)



(v) Le projet prévu

- Abaissement du quai au niveau 61 m sur 50 mètres linéaires sur l'emplacement actuel et équipement en bollards pour permettre l'accostage de bateaux promenades et de paquebots fluviaux (A).
- Implantation d'un espace d'attente couvert pour protéger les flux de débarquement / embarquement de la pluie : structure légère ouverte de 20 m² (B).
- Requalification de la liaison piétonne par création d'une rue nouvelle telle que prévue dans le plan d'urbanisme de Seraing (C1) ou via la voirie existante (C2) selon l'avancement du projet urbain.
- Implantation de mobilier urbain et de signalétique :
 - signalétique directionnelle
 - bornes de présentation didactique du site
 - panneau d'information sur les horaires des excursions
 - équipements pour garer les vélos des cyclistes qui souhaiteraient embarquer
 - banc
 - poubelles



(vi) Budget

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Abaissement du quai (A)	Sur 50 ml	1 000 € / ml	Schéma tourisme fluvial wallon actualisées	50 000 €
Abris (B)	20 m ²	500 € / m ²	expertise	10 000 €
Aménagement liaison piétonne (C)	Sur 260 ml	200 € / ml	expertise	42 000 €
Signalétique et panneau d'information	1 panneau d'information touristique + deux bornes signalétiques	6 000 € par panneau 2 00 € par borne signalétique	expertise	10 000 €
Autres aménagements	Bornes vélo, poubelles, ...		forfait	3 000 €
TOTAL				120 000 €

(vii) Illustrations de référence

- Profil du quai après surbaissement (exemple halte nautique de Visé)



- Systèmes de couverture de zones d'embarquement, classique ou designs



- Signalétique à Dinant



1.2 – Création d'un relais nautique au droit de la gare des Guillemins en rive gauche de la Meuse

(i) Enjeux

- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée
 - Bateaux à passagers
 - Paquebots fluviaux
- Sites à desservir :
 - Gare des Guillemins (700 m – 10 min avec visibilité)
 - Parc de la Boverie et ses équipements touristiques dont le CIAC (400 m – 6 min avec visibilité)
 - Médiacité (1 000 m – 15 min sans visibilité)

(ii) Projets en cours sur le secteur :

- **Projet de remembrement urbain** du quartier des Guillemins. Vaste projet urbain d'aménagement du quartier de la gare comprenant notamment :
 - La création d'une passerelle sur la Meuse entre le boulevard Frères Orban et le Parc de la Boverie
 - Le réaménagement des berges et des circulations routières sur les berges avec une première phase en cours de mise en œuvre de création d'un boulevard urbain entre le pont de Fragnée et le giratoire du Boulevard Piercot (échéance deuxième semestre 2014).
 - Ce projet prévoit la réduction des voies de circulation et la transformation du parking existant (parking de l'Héliport) en vaste espace vert dans lequel les services de la Ville ne souhaitent pas voir se développer de stationnement ou de construction.





○ Projet de requalification du MAMAC : le futur CIAC

- Création d'un nouveau centre d'art contemporain visant à devenir un des principaux sites touristiques de l'agglomération.
- Le CIAC comprendra un restaurant et une buvette.

○ Des réflexions en cours sur un projet de musée Georges Simenon

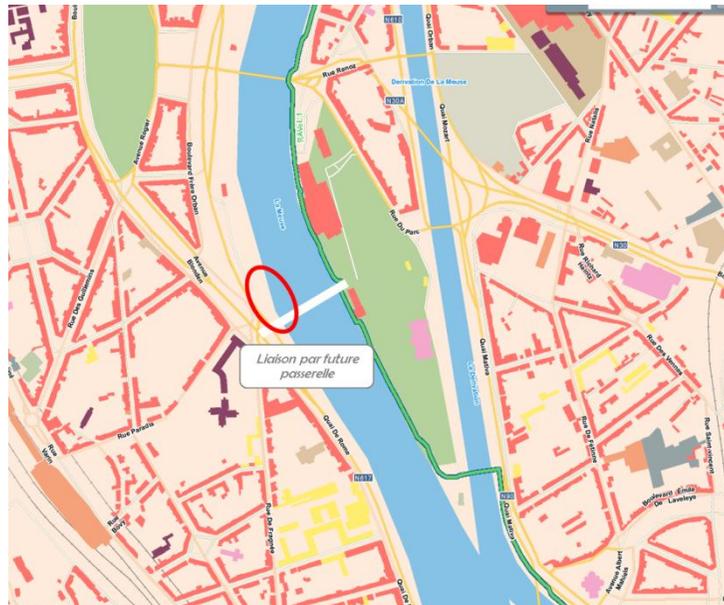
- Des réflexions sont en cours pour définir un grand équipement touristique sur le célèbre écrivain belge.
- Une des localisations présentées serait sur les quais du boulevard Frères Orban en rive gauche de la Meuse au droit de la future passerelle.
- Le projet intégrerait des services aux clientèles : toilettes, espace de restauration.

Illustrations du projet architectural du CIAC

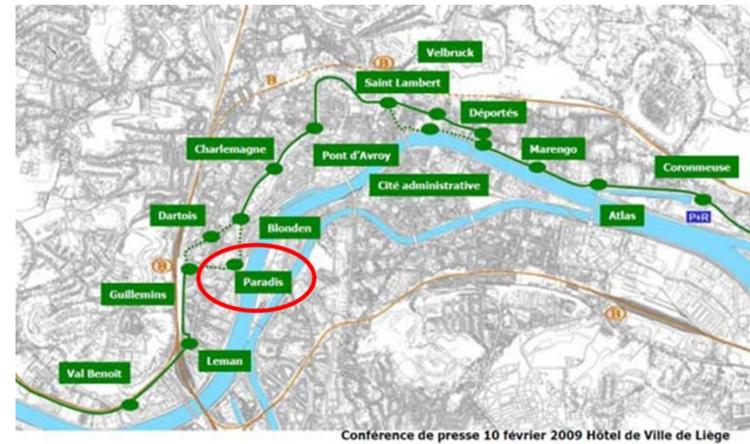


(iii) Liens avec les réseaux existants

- Le RAVEL passe le long du Parc de la Boverie sur la rive droite de la Meuse et sera donc accessible depuis la rive gauche par la future passerelle.



- Le projet de tramway prévoit deux options de localisation sur le secteur avec une possibilité d'un arrêt « Paradis » côté Avenue Blondin.



(iv) L'existant sur le site

- En rive gauche au droit de la future passerelle:
 - Un quai surbaissé existant en aval du Quai de Rome mais est de taille très limitée
 - Niveaux :
 - Plan d'eau : +/- 60 m
 - Quais : +/- 62 m
 - Les quais appartiennent au SPW
 - Le terre plein appartient à la Ville de Liège

Les quais rive gauche au droit de la Gare des Guillemins (été 2011)

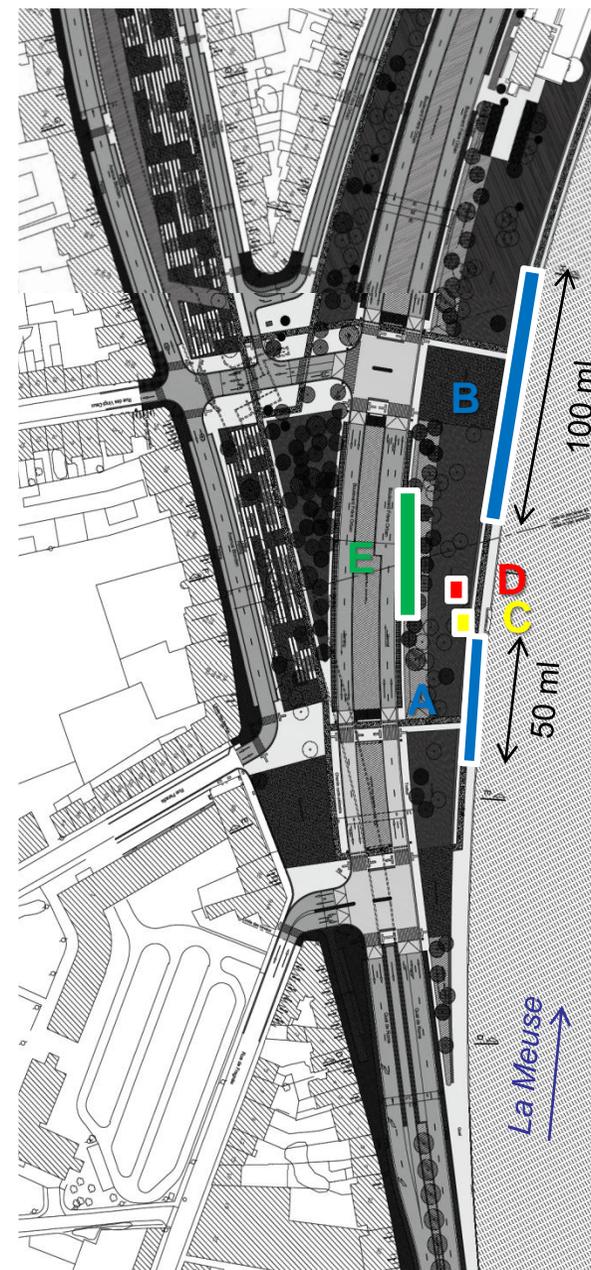


(v) Le projet prévu

- Abaissement du quai à 61 m en deux endroits et équipement en bollards pour permettre l'accostage de bateaux promenades et de paquebots fluviaux.
 - En amont, les quais sont abaissés sur 50 mètres linéaires pour l'accueil de bateaux promenades (A)
 - En aval, les quais sont abaissés sur 100 mètres linéaires pour l'accueil et le stationnement de paquebots fluviaux et de bateaux de plaisance (B)
- Implantation d'un espace d'attente couvert pour protéger les flux de débarquement / embarquement de la pluie : structure légère ouverte de 20 m² (C).
- Création d'un bâtiment de service avec toilettes d'environ 20 m² au sol (D)

NB : ces deux espace bâtis devront intégrer la possible localisation du projet de Musée Simenon sur le site lorsque cette dernière sera connue.

- Implantation le long de la voirie de 3 places dépose / reprise pour autocars de tourisme (E)
- Implantation de mobilier urbain et de signalétique :
 - signalétique directionnelle
 - panneau d'information touristique
 - panneau d'information sur les horaires des bateaux promenade
 - équipements pour garer les vélos des cyclistes qui souhaiteraient embarquer
 - bancs
 - poubelles



(vi) Budget)

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Abaissement des quais et bollards (A et B)	Sur 150 ml au total	1 000 € / ml	Données schéma tourisme fluvial wallon actualisées + expertise	150 000 €
Abris (C)	20 m ²	500 € / m ²	expertise	10 000 €
Espace toilettes (D)	20 m ²	1 000 € / ml	expertise	20 000 €
3 places dépose / reprise pour autocars (E)	3 places	À intégrer dans le projet urbain qui prévoit des places de stationnement pour voitures sur ce site		
Signalétique et panneau d'information	2 panneaux d'information touristique + 4 bornes signalétiques	6 000 € par panneau 2 00 € par borne signalétique	expertise	20 000 €
Autres aménagements	Bornes vélo, poubelles, ...		forfait	3 000 €
TOTAL				203 000 €

(vii) Illustrations de référence

- Profil du quai après surbaissement (exemple halte nautique de Visé)



- Systèmes de couverture de zones d'embarquement en accord avec le design de la Gare des Guillemins



1.3 – Requalification de la halte nautique des Croisiers

(i) Enjeux

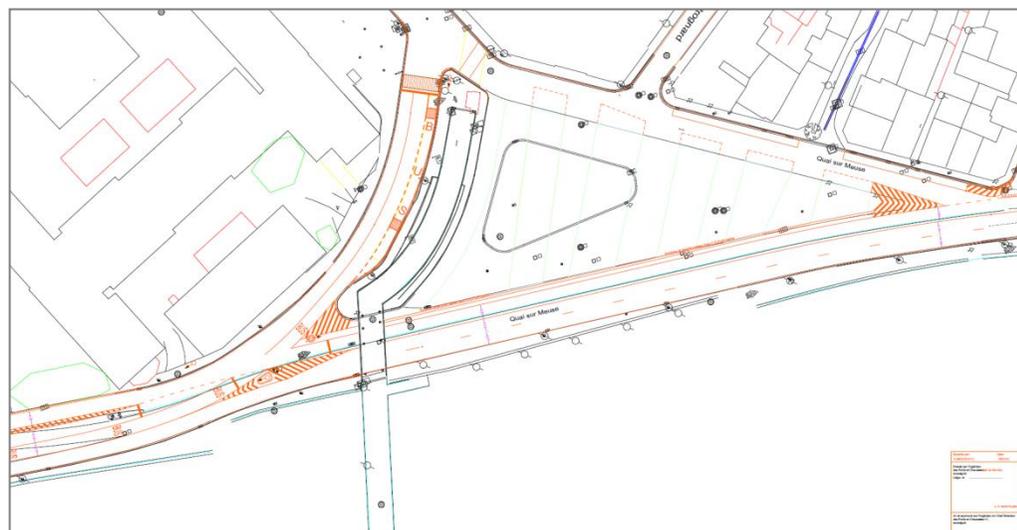
- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée
 - Bateaux à passagers

- Sites à desservir :
 - Centre ville
 - Centre historique
 - Quai de la Batte lors du marché

(ii) Projets en cours sur le secteur :

- **Projet réaménagement des voiries et de la Place Cockerill :**
 - Peu de changements par rapport à la situation actuelle pour l'accessibilité au quai
 - Amélioration de l'environnement visuel (réaménagement du parking actuel en espace vert et création d'un parking souterrain de 400 places)
- **Requalification de la Passerelle Saucy en cours**
- **Réflexion sur l'utilisation de l'ancienne poste**

Projet de requalification des voiries avec mise en double sens de circulation le long de la Meuse

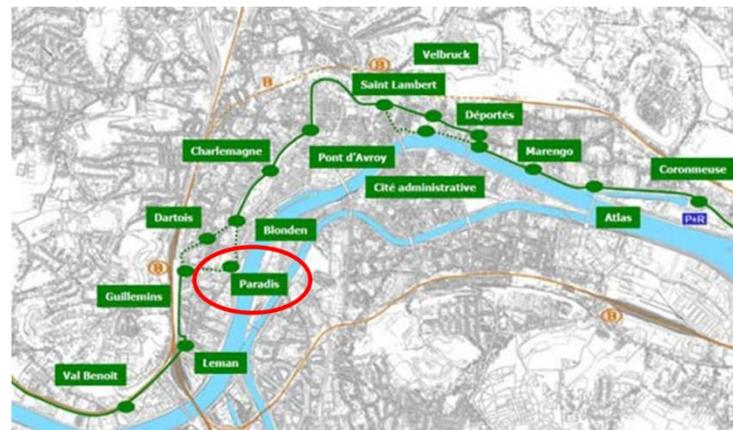


(iii) Liens avec les réseaux existants

- Le RAVEL passe sur la rive droite de la Meuse et est donc accessible depuis la rive gauche via la passerelle du Saucy.



- Le projet de tramway prévoit deux options de localisation sur le secteur avec une possibilité d'un arrêt « Pont d'Avroy » à 600 m environ.



Conférence de presse 10 février 2009 Hôtel de Ville de Liège

(iv) L'existant sur le site

- La halte est aujourd'hui adaptée avec une propriété SPW et une gestion PAL.

La halte nautique existante rive gauche (été 2011)

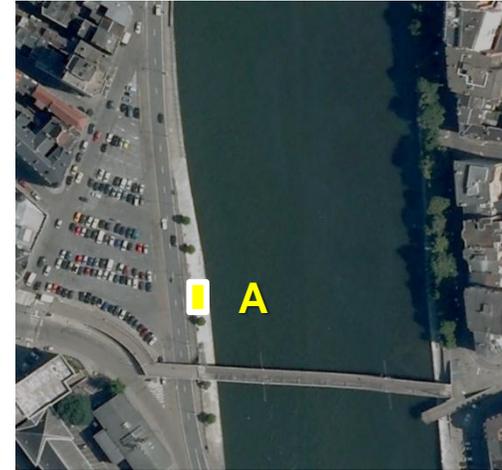


La halte nautique existante rive droite (été 2011)



(v) Le projet prévu

- Implantation d'un espace d'attente couvert pour protéger les flux de débarquement / embarquement de la pluie : structure légère ouverte de 20 m² (A).



- Implantation de mobilier urbain et de signalétique :
 - signalétique directionnelle
 - panneau d'information touristique
 - panneau d'information sur les horaires des bateaux promenade
 - équipements pour garer les vélos des cyclistes qui souhaiteraient embarquer
 - banc
 - poubelles

(vi) Budget

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Abris (A)	20 m ²	500 € / m ²	expertise	10 000 €
Signalétique et panneau d'information	1 panneau d'information touristique + deux bornes signalétiques	6 000 € par panneau 2 00 € par borne signalétique	expertise	10 000 €
Autres aménagements	Bornes vélo, poubelles, ...		forfait	3 000 €
TOTAL				23 000 €

(vii) Illustrations de référence

- Systèmes de couverture de zones d'embarquement classiques ou design



1.4 – Création d'une halte nautique à proximité du Grand Curtius

(i) Enjeux

- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée
 - Bateaux à passagers

- Sites à desservir :
 - Grand Curtius
 - Le BAL (ancien Musée Saint-Georges)
 - Musée de la Vie wallonne
 - Musée d'Asembourg
 - Place du Marché
 - Quai de la Batte lors du marché
 - Centre historique

(ii) Projets en cours sur le secteur :

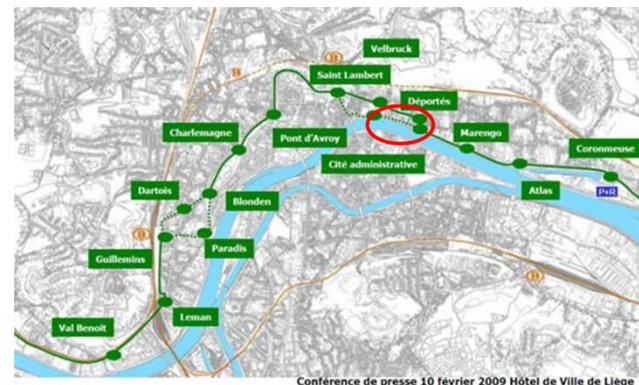
- Le quai de Maastricht face au Curtius est potentiellement réaménageable dans le cadre du dossier « tram » : le dossier prévoit que l'itinéraire du tram longera les quais de la Meuse de Sclessin à Coronmeuse, ce qui impliquera que l'espace public soit réaménagé entre les façades et les quais niveau Curtius (approbation du Gouvernement wallon - Décembre 2011).
- Le projet de tram fera l'objet d'une étude d'incidence en avril 2012.
- Notre recommandation est d'adresser dans ce contexte, une demande simultanément à la SRWT (Maître d'ouvrage), au SPW – Voies navigables (propriétaire des quais) et à la Ville de Liège, afin que soit considérée l'aménagement d'une halte nautique le long du quai de Maastricht.
- L'échéance de la première phase du tram (entre Sclessin et Coronmeuse avec une antenne à Droixhe) est programmée à 2017 si l'exposition 2017 à lieu (la désignation sera connue en novembre 2012), échéance la plus proche connue à ce jour.

(iii) Liens avec les réseaux existants

- Le RAVEL passe sur la rive droite de la Meuse et est donc accessible depuis la rive gauche via le via Pont Maghin.



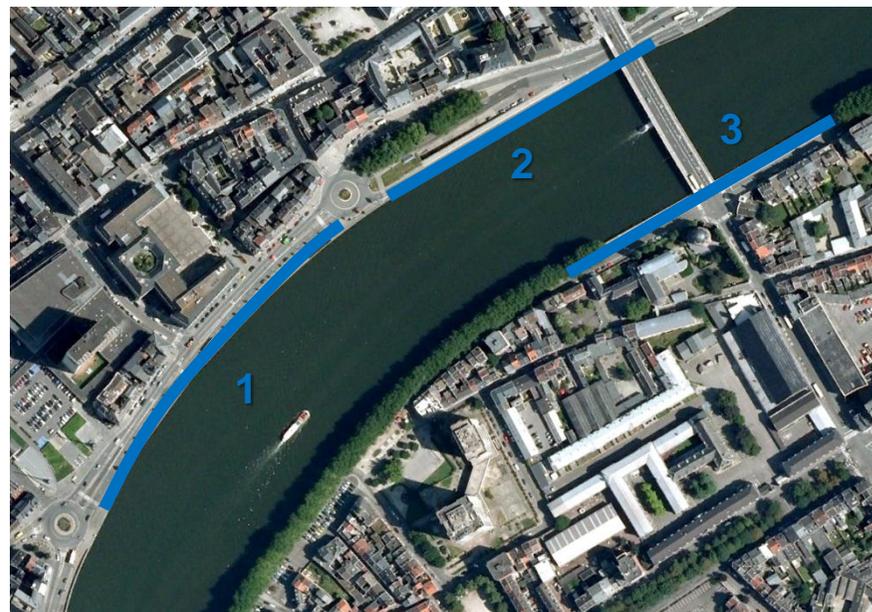
- Le projet de tramway avec :
 - Deux options de localisation sur le secteur : arrêt « Déportés » ou « Cité administrative » : très proches
 - Ou arrêt « Pont d'Avroy » si option retenue : également très proche



Conférence de presse 10 février 2009 Hôtel de Ville de Liège

(iv) L'existant sur le site et les contraintes

- Les quais en rive gauche sont hauts et la place est très limitée :
 - Quai de la Batte (rive gauche) (1) : impossibilité de stationnement pour des questions de sécurité liées aux déplacements des bateaux dans la courbe de la Meuse
 - Quai de Maastricht / Quai Saint Léonard (rive gauche) (2) : pas de quai praticable sur les berges / route directement le long du fleuve
- Quai Sainte Barbe / Quai Godefroid Kurth (rive droite) (3) à l'aplomb du Pont Maghin : quai existant avec passage du RAVEL mais éloigné du Grand Curtius.
- Choix de la localisation de la halte :
 - Possibilité d'accostage rive droite mais site plus éloigné des centres d'intérêt à desservir
 - Possibilité d'un accostage rive gauche au bout du Quai de la Batte (au niveau du rond point) mais à la limite de la zone de sécurité du virage de la Meuse
 - Mais intérêt fort à attendre les projets de réaménagements urbains prévus sur le site



(v) Le projet prévu

- À ce stade, nous recommandons que le projet prenne la forme d'un cahier des charges à intégrer dans les projet urbain sur le site :
 - Quai surbaissé d'une cinquantaine de mètres linéaires à +/- 61m sur la rive gauche en amont du Pont Maghin
 - Zone d'attente couverte de 20 m²

- Implantation de mobilier urbain et de signalétique :
 - signalétique directionnelle
 - panneau d'information touristique
 - panneau d'information sur les horaires des bateaux promenade
 - équipements pour garer les vélos des cyclistes qui souhaiteraient embarquer
 - banc
 - poubelles

(vi) Budget

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Abaissement des quais et bollards	Sur 50 ml	1 000 € / ml	Données schéma tourisme fluvial wallon actualisées + expertise	50 000 €
Abris (C)	20 m ²	500 € / m ²	expertise	10 000 €
Signalétique et panneau d'information	1 panneau d'information touristique + deux bornes signalétiques	6 000 € par panneau 2 00 € par borne signalétique	expertise	10 000 €
Autres aménagements	Bornes vélo, poubelles, ...		forfait	3 000 €
TOTAL				73 000 €

1.5 – *Projet de port de plaisance au port de Coronmeuse*

(i) Enjeux

- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée

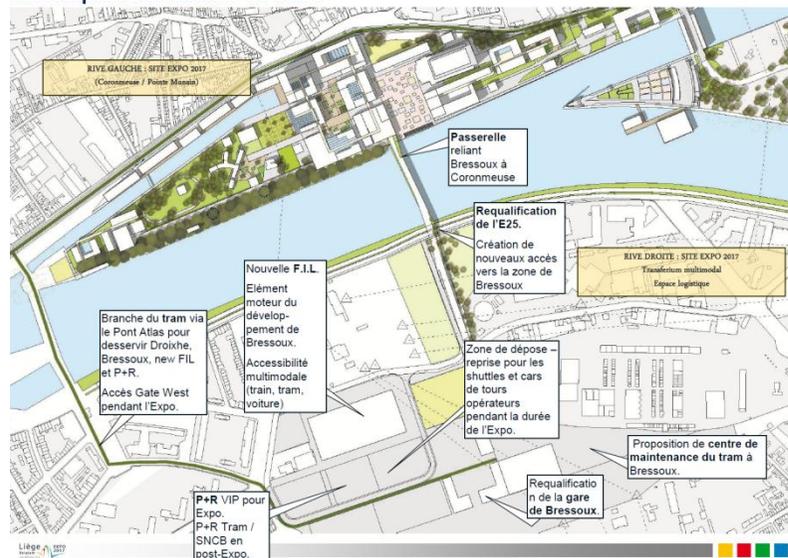
- Sites à desservir :
 - Nouveaux développements urbains de Coronmeuse
 - Ensemble de la ville via la liaison tramway

(ii) Projets en cours sur le secteur :

- Projet d'accueil de l'exposition internationale de 2017 sur le site :
 - Très vaste projet de requalification urbaine lourde de l'ensemble de la zone dans l'optique d'accueillir l'exposition internationale de 2017
 - Au terme de l'exposition, implantation dans les bâtis de logements, bureaux et commerces dans l'optique de créer un nouveau quartier de ville

Illustrations du projet Liège 2017 sur le site de Coronmeuse

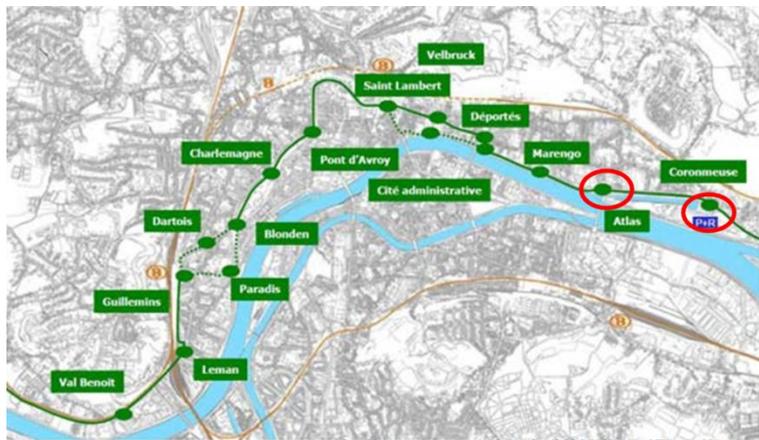
Masterplan : éléments de base



Expo

(iii) Liens avec les réseaux existants

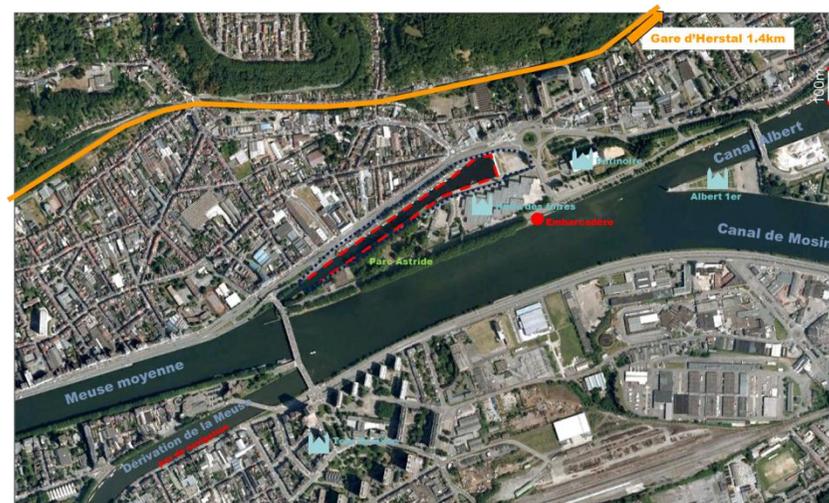
- Le projet de tramway prévoit deux arrêts à l'entrée de la darse de Coronmeuse et au fond de la darse



- Le projet pourrait évoluer si Liège est retenue pour l'accueil de l'exposition internationale 2017

(iv) L'existant sur le site

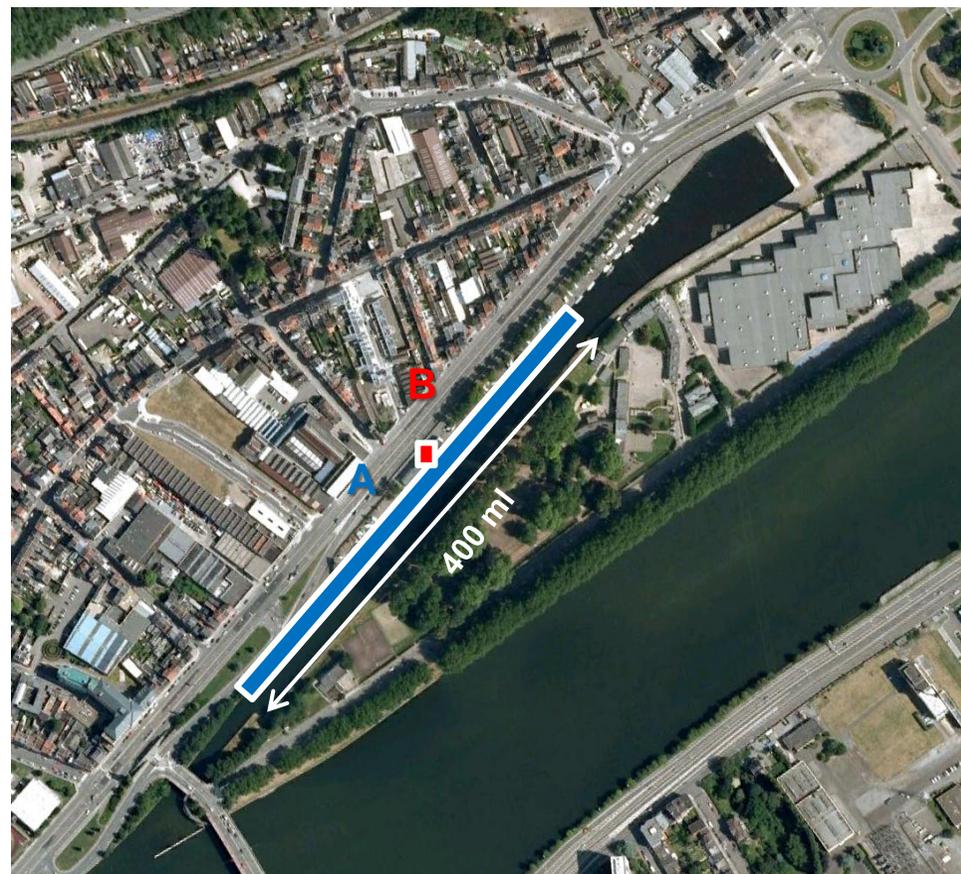
- Vaste darse avec :
 - Longueur des quais : 1 394 m
 - Enfoncement admis : 2,50 m
 - Niveau du plan d'eau : $\pm 60,00$
 - Niveau des quais : $\pm 62,10$ (62,30 rive droite)
 - Equipement:
 - 1 grue mobile de 35 t
 - eau, éclairage public, possibilité électricité, téléphone
- Un embarcadère en rive gauche de Meuse



(v) Le projet envisageable

- Il dépend très largement de la réalisation effective des développements urbains sur le site liés à l'accueil de l'exposition internationale 2017
 - Soit le site devient, à terme, un vaste quartier urbain, et le développement de capacités de plaisance sur une partie du site est envisageable, notamment dans l'optique de vente d'immobilier de logement lié à une place de port par exemple.
 - Soit le site reste industriel et tourné vers les activités économiques (dont expositions) et alors le projet de port de plaisance ne se justifie pas par les besoins du marché qui sont aujourd'hui limités (le port des yachts ne sature que ponctuellement).
- Si, dans les années à venir, le développement urbain du site et / ou le développement de la demande de place de ports de plaisance justifiaient la création d'un nouveau port de plaisance sur l'agglomération, le site pourrait accueillir facilement :
 - Une centaine de place sur ponton dont 75 pour des bateaux de moins de 15 mètres et 25 pour des bateaux de moins de 20 m.
 - Ces capacités nécessiteraient l'implantation de pontons flottants, comme sur le Port de yachts, sur un linéaire d'environ 400 m depuis l'entrée de la darse sur sa rive gauche (A)
 - Une capitainerie devrait également être créée avec les services aux plaisanciers (B)
 - Le reste de la darse pourrait être affecté soit à des activités de maintenance fluviale pour les petites unités de plaisance, soit à des activités de loisirs sur l'eau (par exemple bateaux électriques)

Il appartient à la Province de se positionner dans le budget des aménagements « Liège 2017 » pour y intégrer les aménagements ayant trait au fluvial (ex de Saragosse).

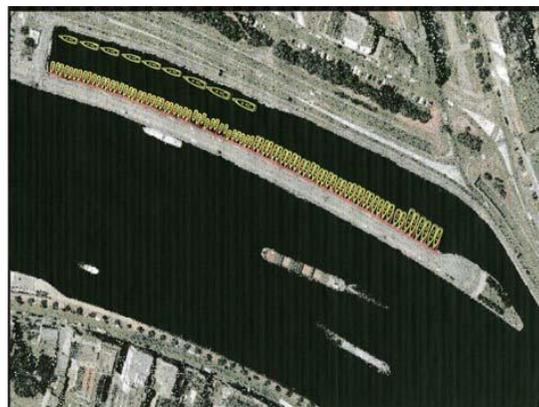


(vi) Budget

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Pontons flottants	400 ml	1 100 €	Données schéma tourisme fluvial wallon actualisées	440 000 €
Capitainerie	Forfait	400 000 €	Données schéma tourisme fluvial wallon actualisées	400 000 €
Raccordement électricité / eau	Forfait	150 000 €	Données schéma tourisme fluvial wallon actualisées	150 000 €
TOTAL				990 000 €

(vii) Illustrations de référence

- Port des yachts



1.6 – *Projet de halte nautique aux écluses de Lanaye*

(i) Enjeux

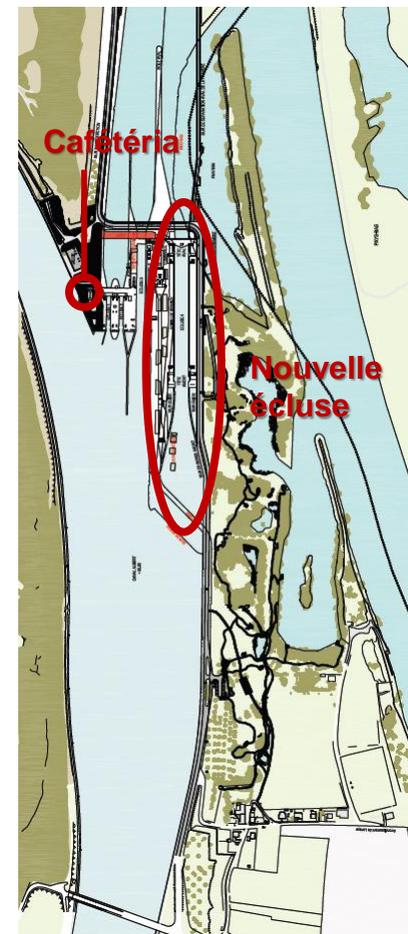
- Types de bateaux à accueillir :
 - Plaisance privée
 - Bateaux à passagers

- Sites à desservir :
 - Montagne Saint Pierre
 - Écluse de Lanaye

(ii) Projets en cours sur le secteur :

- Projet de la 4ème écluse de Lanaye :
 - Création d'une nouvelle écluse de grande hauteur
 - Cette écluse devrait devenir un point d'intérêt de tourisme technique et industriel
- Projet d'implantation d'une cafétéria sur le site à destination des marinières et des visiteurs
- Projet de site naturel de découverte sur la Montagne Saint Pierre

Situation actuelle et situation projetée



(iii) Liens avec les réseaux existants

- Le RAVEL passe sur le site même en rive gauche comme en rive droite



(iv) L'existant sur le site

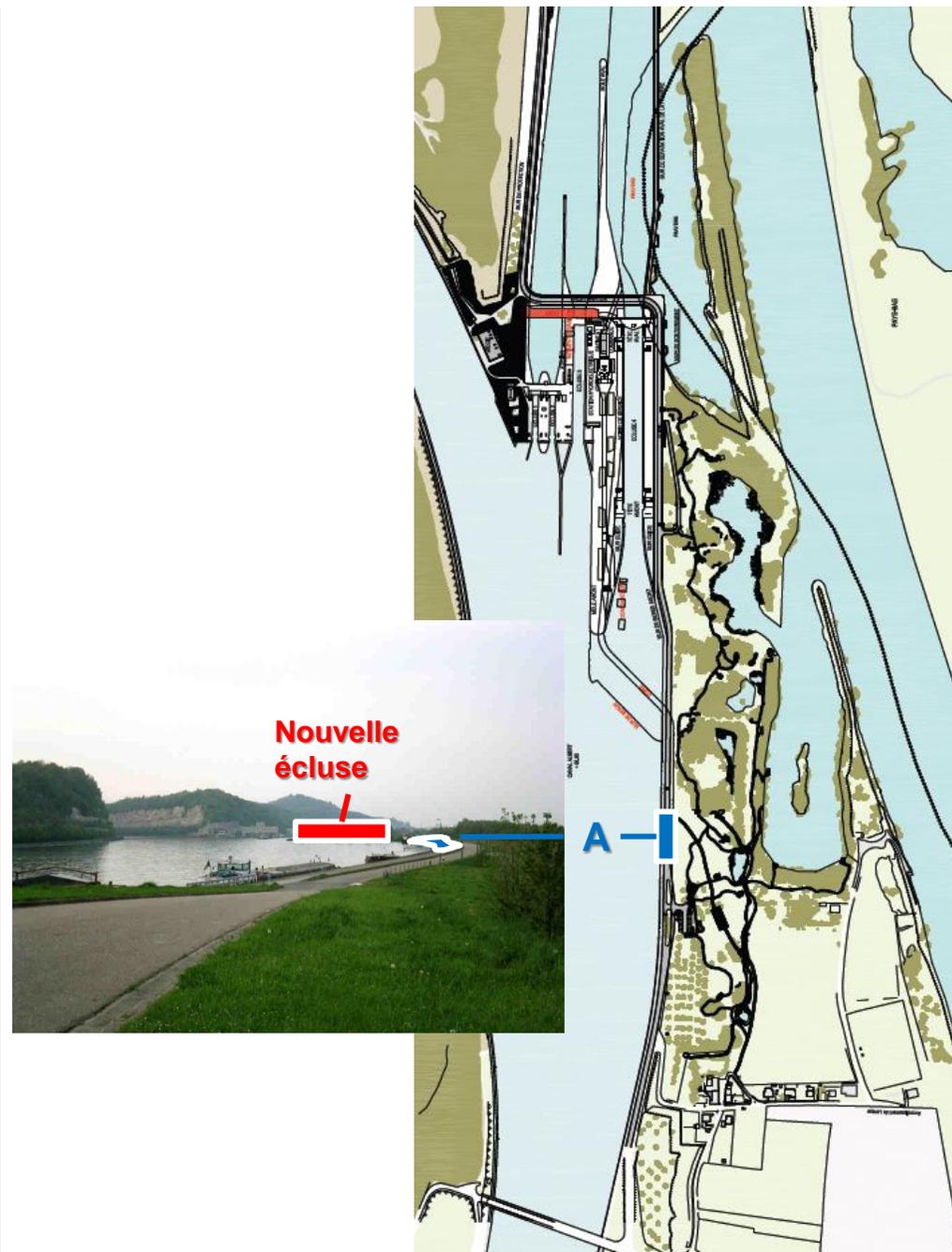
- Port de Lanaye
 - Localisation: Commune de Visé, rive droite du canal Albert
 - Superficie totale: 21 ha 86 a dont 20 ha 48 a de terrains exploitables
 - Infrastructure:
 - Longueur du quai : 2 405 m
 - Enfoncement admis : 3,40 m
 - Niveau du plan d'eau : ± 60,00
 - Niveau du quai : ± 61,50

L'entrée des écluses de Lanaye (été 2011)



(v) Le projet envisageable

- Le port de Lanaye apparaît trop éloigné des écluses pour accueillir une halte nautique permettant l'accès aux écluses et à la cafétéria.
- Un positionnement sur le canal Albert, en aval de l'embranchement, serait directement sur le site des écluses mais trop éloigné de la Montagne Saint Pierre, lieu important de promenade et de randonnée.
- Nous proposons donc un lieu intermédiaire, entre le port existant et la nouvelle écluse, permettant d'être à distance à peu près égale de la Montagne Saint Pierre et des écluses.
- Cette halte sera de taille réduite pour permettre le stationnement de bateaux promenade et d'une ou deux unités de plaisance privée venant visiter les écluses ou le site de la Montagne Saint Pierre.
- L'équipement des quais existants sera réduit avec simplement la délimitation d'une zone de 50 mètres linéaires et l'implantation de bollards adaptés (A). Les quais sont existants et à 61,5 m pour un plan d'eau à 60m.
- Depuis cette halte :
 - Les touristes bénéficient d'une vue sur les 4 écluses et la cafétéria se situe à 950 m à pied
 - La Montagne Saint Pierre, via le pont de Lanaye, se situe à 800 m à pied
- La localisation a été pensée à la fois pour :
 - Permettre un accès aisé à la fois aux écluses et à la Montagne Saint Pierre
 - Être suffisamment éloigné de la 4^{ème} écluse pour ne pas gêner, ou être gêné, par le trafic commercial
- Implantation de mobilier urbain et de signalétique :
 - signalétique directionnelle
 - panneau d'information touristique
 - panneau d'information sur les horaires des bateaux promenade
 - équipements pour garer les vélos des cyclistes qui souhaiteraient embarquer
 - banc
 - poubelles



(vi) Budget)

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Petit équipement (bollards)	Forfait	5 000 €	Expertise	5 000 €
Signalétique et panneau d'information	1 panneau d'information touristique + deux bornes signalétiques	6 000 € par panneau 2 00 € par borne signalétique	expertise	10 000 €
Autres aménagements	Bornes vélo, poubelles, ...		forfait	3 000 €
TOTAL				18 000 €

Chantier 2

Renforcer l'offre de bateaux naviguant et leur mise en marché

2.1 - Concept

- **Concept**
 - Il s'agit de renforcer l'offre de tourisme fluvial à destination des touristes et des habitants dans une double optique :
 - Proposer des offres touristiques complémentaires aux offres existantes
 - Rapprocher les habitants de leur fleuve et créer des habitudes de consommation de loisirs sur le fleuve et demain sur ses rives
 - L'expérience de nombreuses destinations fluviales montre qu'il est plus simple et plus efficace d'amener les habitants et les touristes sur le fleuve que sur ses berges car l'offre est plus attractive et la promesse client d'une croisière plus forte.

2.2 - L'existant et les besoins : diagnostic

● Offre actuelle :

○ Le Pays de Liège :

- 224 places assises et 150 places pour une configuration repas
- pré-réservation
- croisières d'1 journée ou en soirée avec repas pour les groupes ou les entreprises : Liège – Visé (en journée avec passage de l'écluse de Monsin : 4 heures aller-retour) ; Liège-Maastricht (en journée avec passage de l'écluse de Lanaye : 5 à 6 heures aller-retour) ; Liège-Huy (en journée avec passage des écluses d'Yvoz-Ramet et d'Ampsin : 7 à 8 heures aller-retour) ; Liège-VSL Seraing (en journée : 2h30 aller-retour) ; Liège-Pont de Lanaye au pied de la Montagne Saint Pierre (4 heures aller-retour)
- En 2009 : 26.863 passagers et 280 sorties
 - 16.682 passagers pour 209 croisières dont :
 - 4.347 individuels pour 27 croisières en journée
 - 734 croisiéristes pour 7 événements annuels
 - 1.653 pour 19 croisières gourmandes
 - 9.948 en combinés groupes pour 156 croisières
 - 7.713 passagers pour 67 charters d'entreprises + 2.468 passagers en croisières vers le Standard de Liège
- En 2010: 26.206 passagers
 - 14.762 passagers pour 206 croisières dont :
 - 4.454 individuels pour 38 croisières en journée
 - 458 croisiéristes pour 6 événements annuels
 - 1.736 pour 19 croisières gourmandes
 - 8.114 en combinés groupes pour 143 croisières
 - 9.715 passagers pour 61 charters d'entreprises + 1.729 passagers en croisières vers le Standard de Liège

○ En 2011 : 21.704 passagers

- 13.505 passagers pour 188 croisières dont :
 - 3.693 individuels pour 35 croisières en journée
 - 770 croisiéristes pour 8 événements annuels
 - 1.954 pour 20 croisières gourmandes
 - 7.088 en combinés groupes pour 125 croisières
- 6.476 passagers pour 62 charters d'entreprises +1.723 passagers en croisières vers le Standard de Liège

○ Les passagers du Paus de Liège sont presque uniquement belges (à 96%). Les Français représentent 1,8% de la fréquentation et les Néerlandais 1,5%. 66% de la fréquentation total du Pays de Liège est originaire de la seule Province de Liège.

○ L'activité est économiquement rentable avec 486 000 € de recettes pour 435 000 € de charges en 2010.

- Les recettes sont pour 48,5% des recettes de billetterie. Les ventes annexes (restauration, traiteurs, boissons, ...) représentent 38% des recettes. 15,5% des recettes proviennent de diverses subsides (APE, Maribel).
- Les charges sont pour 48% liées aux salaires du personnel. L'entretien courant du bateau représente 5,4% des charges et le carburant 6,3%.

- Sarcelle IV (Ville de Liège - Aquarium) :
 - 90 places assises
 - exclusivement des excursions sur la Meuse (1 heure) entre le pont de Liège et l'entrée du Canal Albert
 - pas de pré-réservation
 - 16.000 passagers/an
 - 7 mois d'activités représentant 214 jours. Si l'on tient compte de 5% des jours (10 jours) non couverts pour causes externes : considérer 204 jours ouvrés, à raison de 4 sorties / jour soit 816 sorties, ce qui correspond à 20 passagers par sortie en moyenne ;

- Val Mosan (OT Huy) :
 - 100 places assises
 - fonction d'excursion sur la Meuse (1 heure) mais également 6-7 croisières longues vers Namur sur l'année. Des croisières vers Dinant et Liège (trajet de 4h) ont été proposées mais le temps de parcours était trop long, les produits n'ont pas fonctionné. Par ailleurs, la partie de la Meuse entre Liège et Huy n'est pas attractive car paysage trop industriel ;
 - 6.500 passagers/an sur l'offre de croisières régulières ;
 - le Val Mosan a exprimé l'intérêt de disposer d'un plus gros budget de communication et présente un déficit annuel.

● **Taux d'occupation des bateaux à passagers :**

	Pays de Liège	Sarcelle IV	Val Mosan
Nombre de places	200	90	100
Nombre de sorties/an	280	816	387
Nombre de places théoriques	56.000	73.440	38.700
Nombre de pax réalisés	26.000	16.000	6.500
Taux d'occupation annuel	46%	22%	17%

- En résumé :
 - le Val Mosan présente un faible taux d'occupation annuel mais qui toutefois pourrait être amélioré, d'après les responsables de l'OT, avec davantage de promotion de l'offre et de visibilité du point d'embarquement ;

 - les deux bateaux à passagers à Liège, proposent des offres complémentaires pour des publics cibles différents : le bateau « Pays de Liège » se concentre sur des croisières d'une journée nécessitant une pré-réservation (public de résidents avant tout - offre peu orientée vers les touristes du fait de la pré-réservation) et le Sarcelle propose des excursions d'1 heure entre le Pont de Liège et le Canal Albert, ne nécessitant pas de pré-réservation ;

 - promotion / marketing de l'offre : notre analyse retient que l'offre actuelle des bateaux à passagers souffre d'un manque de visibilité, tant sur le web qu'en termes de signalétique et de visibilité des points d'embarquement (Chantier 1). Au-delà de la carence en visibilité de chaque outil, chacun est promu séparément, alors qu'une promotion conjointe serait efficace et donnerait une meilleure lecture au touriste et au résident. L'offre est accessible en français uniquement mis à part la brochure de Blegny-Mine qui existe en néerlandais (voir Chapitre 1 – Volet Diagnostic promotion).

- La question est donc de savoir si l'offre actuelle laisse de la place pour un nouveau produit touristique fluvial sur Liège et, si oui, de quel type ?

- **Les besoins :**

- La demande des résidents, touristes, excursionnistes à Liège :
 - touristes et excursionnistes: Liège est la ville la plus touristique de la Province avec 211.000 touristes en court séjour qui se manifestent pour une réservation en hébergement. Il s'agit de 25% des touristes en Province de Liège. Si on applique ce prorata au 1,4 Mio d'excursionnistes de la province, on peut considérer que Liège accueille 350.000 excursionnistes/an, ce qui représente un minimum puisque les excursionnistes sont davantage l'apanage des villes ;
 - habitants : Liège est une métropole qui compte 600.000 habitants et qui se trouve au centre d'un bassin de 2 mio d'habitants à 50 km à la ronde ;
 - fréquentation des attractions : les musées accueillent 400.000 visiteurs/an (voir listing en annexe). On notera que l'ensemble des attractions muséales sont situées en centre-ville et/ou accessibles via la voie d'eau, ceci permettant de développer des produits couplés « visite de musée + balade fluviale », à l'instar des produits couplés « visite de l'Aquarium/balade en Sarcelle » et « visite de Blegny-Mine/croisière fluviale ». D'après les chiffres fournis, 50% des passagers du Sarcelle visitent également l'Aquarium, soient 8.000 personnes, ce qui représente 9% des visiteurs du musée (90.000 visiteurs/an). Par extrapolation, si on considère que 9% des visiteurs (hors visiteurs Aquarium) des musées de Liège (300.000 visites/an), sont potentiellement intéressés par un billet combiné, ce sont pas moins de 27.000 visiteurs qui pourraient potentiellement être demandeurs d'une offre fluviale, complémentaire à celle du Sarcelle, visiteurs auxquels nous pourrions ajouter un pourcentage parmi les résidents (600.000), les touristes (211.000) et les excursionnistes (350.000) non répertoriés dans les statistiques de fréquentation des musées (soit un total de 760 000 personnes).

- Benchmarking de la demande dans d'autres villes touristiques :
 - Le centre de Dinant propose 12 bateaux promenade prévus pour de courtes excursions sur la Meuse de 45' à 1h30, sans pré-réservation. Par comparaison, cette ville de 10.000 habitants draine hors tourisme de terroir, 53.317 arrivées pour 85.634 nuitées. La fréquentation annuelle des attractions touristiques est de 495.000 visiteurs dont 270.000 visiteurs pour les attractions nautiques ;
 - Strasbourg (765 000 habitants dans l'aire urbaine). Le Port Autonome de Strasbourg propose un service de bateau promenade pour des sorties d'une à deux heures : Batorama. Le produit est très consommé et est même le premier produit touristique de l'agglomération en nombre de personnes avec 796 000 passagers enregistrés en 2011. la ville présente cependant un profil fluvial très particulier proche de Liège au 18^{ème} siècle, c'est-à-dire avant le comblement des différents bras de la Mause.

- Analyse de la demande à l'égard du produit « Pays de Liège »
 - Le bateau Pays de Liège tel qu'il est configuré avec 250 places assises et 150 places pour des repas :
 - répond aux différentes demandes pour les croisières en journée, sans saturation. Toutefois, on retiendra que l'offre en excursions d'une journée répond à une demande essentiellement locale (% de résidents et % d'étrangers) qui pourrait croître avec davantage de visibilité de l'offre;
 - ne permet pas de satisfaire l'ensemble de la demande sur le volet « charters entreprises », précisément pour des groupes de taille inférieure à 100 personnes. Les chiffres 2011 « charters entreprises » indiquent une fréquentation de 6.476 passagers à l'occasion de 62 locations, ce qui représente des groupes de 105 personnes en moyenne. Une part de marché reste à satisfaire sur le volet MICE auprès des entreprises de la province voire plus globalement, des entreprises wallonnes (voir chiffres IWEPS). En effet Blegny-Mine enregistre des demandes pour des groupes de 20 à 60 personnes auxquels il est impossible de louer le Bateau, que ce soit pour un repas ou une croisière sur la Meuse en soirée, le coût de location forfaitaire étant trop élevé (le forfait moyen actuel de location du bateau est de 1.500 euros). On retiendra cependant que ce type d'activités occupe le bateau les vendredis et les samedis principalement (90% des réservations).
 - Il existe donc une niche de marché non satisfaite pour les petits groupes et un potentiel de développement de la demande actuelle avec un renforcement de la communication vers les entreprises.

- Analyse de la demande à l'égard du « Sarcelle IV » :
 - Le taux d'occupation du Sarcelle, en l'état actuel, est de 22%. L'offre du Sarcelle pour les excursions d'1h sans pré-réservation, n'est pas saturée.
 - Toutefois la demande pourrait croître avec davantage de visibilité de l'offre (promotion et infrastructure/signalétique)
 - Il existe donc un potentiel de développement des excursions d'une heure avec une promotion adaptée.
- *Sans enquête de marché fine, il reste toutefois difficile de disposer de plus de données, notamment qualitative, sur la demande et donc de définir un objectif chiffré précis de potentiel de développement du marché. L'estimation faite de la demande potentielle repose sur des extrapolations partant de la consommation actuelle de l'offre et partant de l'analyse de villes au potentiel touristique similaires à Liège.*
- *Toutefois, une enquête de marché spécifique permettrait de dégager des conclusions qualitatives, voire quantitatives plus précises (bien que les données quantitatives d'enquêtes de ce type doivent être considérées avec prudence : on note, par exemple, une différence de 1 à 7 entre les enquêtes de consommation des parcs d'attraction et les consommations réelles).*
- *Une telle enquête pourrait être réalisée pour un coût réduit à partir de différents moyens :*
 - *Enquête papier intégrée dans un document de communication grand public de la Province par exemple*
 - *Enquête papier avec questionnaires auto administrés laissés dans les hébergements, dans les offices de tourisme ou certains sites touristiques*
 - *Enquête par enquêteurs (recrutés dans les universités locales) en administré dans la rue avec tirage au sort par la technique des pas sur un échantillon représentatif de journées (saison, vacances, jours de la semaine) et de lieux.*
- *En tout état de cause, 1 500 questionnaires exploitables permettraient une représentativité des principales cibles (habitants et touristes en séjour).*

● Conclusions de l'analyse des besoins et objectif chiffré estimé

- les offres en journée sur Liège, tant les croisières d'1 journée que les excursions d'1 heure, sont des produits complémentaires. On retiendra qu'a priori, l'offre actuelle en journée à Liège ne rencontre pas de saturation ;
- toutefois un nouveau produit combiné avec les musées, pourrait rencontrer un besoin auprès d'une demande complémentaire au Sarcelle et au Pays de Liège qui recherche des excursions sans pré-réservation, estimée par extrapolation à 27.000 passagers au minimum ;
- le tourisme fluvial dispose d'un réel potentiel d'évolution au regard de la promotion et de la commercialisation actuelle qui en est faite à destination du grand public. Une promotion grand public plus poussée permettrait sans aucun doute une évolution de la part de marché ;
- l'offre en tourisme MICE pour des charters entreprises en soirée, les vendredis et les samedis, ne répond pas à la demande actuelle : il existe une niche de marché pour les groupes de 20 à 60 personnes ainsi que pour les groupes privés de type « fêtes de famille » en soirée et les weekends. Cependant, les bateaux existants ne sont pas adaptés à cette demande. Le Sarcelle le pourrait moyennant des réaménagements intérieurs ;
- la demande fluviale reste conditionnée à l'attractivité globale de l'offre culturelle et de loisirs de la Province, et au développement des grands projets urbanistiques et en infrastructures qui animent le Grand Liège pour le moment.

2.3 - Description du projet

• Description

- Ce chantier, qui prévoyait initialement la création d'une flottille de batobus, a évolué au fur et à mesure de l'avancée d'un projet de ce type porté par un opérateur privé. Aujourd'hui, il prévoit deux temps d'intervention :
 - Dans un premier temps, il prévoit de renforcer l'offre de promenades et soirée thématiques fluviales sur la Meuse par la mise en service d'un nouveau bateau promenade par la Province en complément du Pays de Liège. Ce nouveau bateau vise à donner plus de flexibilité au Pays de Liège dans ses plannings de croisières et à proposer des produits nouveaux, notamment pour les groupes de 20 à 60 personnes qui représentent un marché aujourd'hui non touché par le Pays de Liège.
 - Dans un second temps, un projet de Batobus pourra être mis en place si les autorités locales le décident, dans une optique avant tout de transport public. Un tel produit sera cependant également un point d'attraction pour les clientèles touristiques.
- Nous proposons ainsi des investissements progressifs dans une nouvelle offre, tout en travaillant sur la promotion des outils existants en priorité.

Axe « promotion »

Valoriser les balades fluviales en journée :

- par une intégration de l'offre fluviale dans une politique de « pass touristique global » qui seraient adaptés tant aux résidents qu'aux touristes ;
- par une promotion accrue, cohérente et multilingue sur le web, avec une forte visibilité sur la page d'accueil du site de la FTPL, voire un mini site Internet spécifique répondant aux critères qualitatifs et ergonomiques des attentes des touristes d'aujourd'hui ;
- par des publicités régulières dans les panneaux publicitaires des abribus à Liège, de façon à mieux informer prioritairement les populations locale et estudiantine, des croisières fluviales existantes
- par des publipédagogiques et insertions publicitaires dans les journaux/magazines locaux, nationaux, et des régions frontalières de l'Euregio (2 Mio visiteurs potentiels dans un rayon de 50 km autour de Liège)
- par une communication et une promotion accrues à l'égard de la cible « entreprises » via une insertion de l'information dans les newsletters des fédérations d'entreprises ;
- par une inscription forte des haltes fluviales dans le paysage et la mise en place de panneaux d'information sur les sites d'embarquement régulier des bateaux promenades.

D'une manière générale, la réalisation d'une enquête telle que décrite précédemment devrait permettre d'affiner les cibles de la promotion de l'offre fluviale et les outils à mettre en place.

Axe « produit »

- Les conclusions de l'analyse permettent de penser qu'un bateau supplémentaire de 75 places rencontrerait une demande sur les marchés suivant :

- sur les courtes excursions en journée, à finalité touristique et sans pré réservation, dans un programme combiné avec les musées de Liège, voire également pour drainer les touristes/résidents/étudiants des Guillemins vers le centre □ potentiel de 27.000 passagers/an minimum pour la dimension touristique, en supplément aux 16.000 passagers du Sarcelle.

Itinéraires :

- Que le bateau cible des parcours précis qui se situent à une échelle très locale de façon à créer une qualité de lien urbain.
 - Le bateau opérerait en journée 4 boucles (parcours permanents) avec commentaires touristiques, dans le bief de Liège.
 - Attention : la passerelle Guillemins et le réaménagement des quais ont pour échéance septembre 2014. Considérant que les Guillemins voient transiter 35.000 voyageurs/an, une partie de ceux-ci apprécieront une offre fluviale vers le centre ville. Dans un premier temps, l'offre se concentrerait au départ du port des Croisiers puis, à partir de 2014, également aux Guillemins.
 - Durée d'une boucle (en comptant les temps d'embarquement) : 1h00 - 1h30 (courte croisière) dans le centre de Liège
- sur les charters de petits groupes entre 20 et 60 personnes (entreprises et familles) en soirée, les vendredis et samedis principalement. Prolongation de l'offre actuelle du Bateau « Pays de Liège ».

2.4 – Mise en service d'un nouveau bateau promenade en complément du Pays de Liège

(i) Enjeux

- Renforcer les possibilités de produits fluviaux offerts à ce jour par le Pays de Liège sans concurrencer les offres existantes
- Donner plus de flexibilité au Pays de Liège dans le développement de ses croisières et de produits croisière + services (restauration, soirées, ...)

(ii) L'existant et les besoins

- Aujourd'hui, 3 bateaux promenade existent sur la Meuse liégeoise pour un total de 48 500 pax par an :
 - Pays de Liège : 26 000 pax
 - Sarcelle IV : 16 000 pax (50% billet combiné aquarium + bateau)
 - Val Mosan : 6 500 pax sur son offre de croisière régulière
- Le Pays de Liège rencontre des difficultés à diversifier ses offres en raison d'une forte occupation du bateau. L'exploitant ne peut ainsi pas répondre à toutes les demandes qui lui sont faites, notamment en termes de prestations avec service (croisière repas en journée ou en soirée, événements croisière pour entreprises, ...).
- Il identifie donc un besoin d'un bateau supplémentaire pour prendre en charge une large part des activités de bateau promenade du Pays de Liège, et ainsi libérer le Pays de Liège pour des événements spécifiques et plus rémunérateurs.

(iii) Le projet

- Construction ou achat d'un bateau promenade avec les caractéristiques suivantes :
 - 75 places maximum pour rester sous les nouveaux seuils d'équipage
 - Possibilité de deux configurations de l'aménagement intérieur : 75 places assises pour des promenades / configuration restauration (avec un espace technique de cuisine de type réchauffage / mise en plat).

(iv) Illustrations de référence

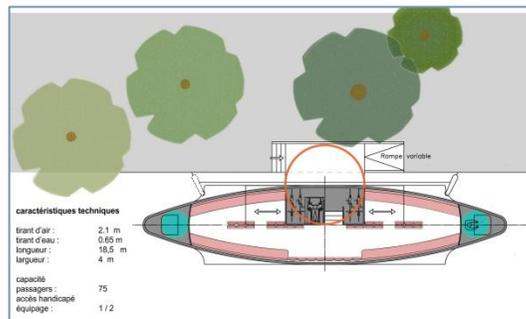
○ Batorama à Strasbourg



○ Bateau pour croisières « bar lounge » en soirée à Strasbourg



○ Projet de bateau pour Strasbourg



(iv) Illustrations de référence

- Le Vauban à Besançon



- Bateaux promenade à Paris



(v) Budget d'investissement

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Prix total
Bateau promenade de 75 places avec motorisation adaptée	Forfait	700 000 €	Expertise	700 000 €
TOTAL				700 000 €

(vi) Budget de fonctionnement

- L'enjeu de cette analyse est de rechercher le point mort d'exploitation
- L'analyse se base d'abord sur des hypothèses de charge d'exploitation et vérifie ensuite le nombre de passagers nécessaires pour couvrir, a minima, ces charges d'exploitation et ainsi atteindre le petit équilibre (couverture des charges d'exploitation seules, sans rentabilisation de l'investissement), voire le grand équilibre (couverture de l'ensemble des charges, y compris le paiement de l'investissement).

A. Les hypothèses de fréquentation :

- Hypothèses :
 - Un bateau de 75 places
 - Service du 1er avril au 31 octobre : 214 jours
 - 5% des jours (10 jours) non couverts pour causes externes (crues, manifestations sur le fleuve, ...) : soit 204 jours ouvrés
 - Service de 10H00 à 18H00 (soit 8H soit un équipage) : uniquement pour le tourisme.
 - 4 croisières A/R par jour proposées en bateau promenade
 - Service spécial à la demande pour des groupes en soirée (nécessite un équipage supplémentaire) soit 204 soirées

À partir de ces hypothèses, l'offre annuelle de siège est donc de :

- 75 places x 4 croisières par jour x 204 jours = 61 200 places offertes par an en bateau promenade
- 204 sorties pour groupe offertes en soirée

- On considère les remplissages suivants :
 - 45% pour l'offre de bateau promenade, soit 27 500 pax par an, ce qui correspond au potentiel évalué par l'étude de marché. Cela représente, tout de même, une belle performance qui demandera une politique commerciale forte, une promotion professionnelle et l'identification des arrêts et des horaires de passage par panneautage.
 - 35% pour l'offre de location, soit 71 locations dans l'année pour des groupes de 50 personnes en moyenne dont 75% consomment une prestation de restauration à bord.

B. Les hypothèses de tarification :

- Tarification prévue pour une promenade de 2 heures environ aller et retour : adultes 8€ TTC / enfants 5€ TTC avec une répartition de 60% des flux réalisés par des adultes et de 40% réalisés par des enfants. On considère, en complément, une dépense de boisson, petite restauration à bord de 0,80 € TTC par passager.
 - Comparaison avec les tarifications existantes :
 - Pays de Liège :
 - Croisières « Montagne Saint-Pierre » : Liège – Lanaye – Liège : Ad. : 12,85 € – Sen. (60+) : 11,15 € - Enf. (6-12) : 9,00 €
 - Croisières « Cristal » : Cristallerie du Val Saint-Lambert et retour : Ad. : 13,85 € – Sen. (60+) : 12,85 € – Enf.(6-12) : 10,55 €
 - Croisières « Sidérurgie » : Liège – Seraing – Chertal – Liège : Ad. : 12,00 € – Sen. (60+) : 10,45 € – Enf. (6-12) : 8,40 €
 - Sarcelle IV (croisière d'une heure) :
 - 6,50€ pour les adultes
 - 6,00€ pour les seniors et enfants de 13 à 18 ans
 - 5,00€ pour les enfants de 6 à 12 ans
 - 4,50€ pour les enfants de 4 à 6 ans
- Tarification prévue pour la location par des groupes.
 - On considère la location du bateau dans son ensemble quelque soit le nombre de passagers. La plupart des groupes devraient compter de 20 à 60 personnes (c'est, en tout cas, les demandes enregistrées aujourd'hui par le Pays de Liège et auxquelles il ne peut pas répondre).
 - Tarif location pour 2 heures : 450 € TTC (865 € pour la Pays de Liège)
 - Tarif location pour 4 heures : 900 € TTC (1 440 € pour le Pays de Liège)
 - On considère un repas à 30 € TTC facturé par personne

C. Les charges d'exploitation :

- Les frais de personnel :
 - 2 équipages à temps plein soit 109 000 € environ de masse salariale (appuyé sur les données de charges du Pays de Liège qui se recourent avec les indications de environ 1 500 € net pour un capitaine et 1 350 € net pour un matelot)
 - 2 ETP en HORECA, intégrant des extras, à 19 000 € annuel de masse salariale (appuyé sur les données de charges du Pays de Liège)
- Les autres charges d'exploitation sont calquées sur celle du Pays de Liège avec une décote tenant à la taille du bateau.
- Les frais financiers (intérêt + capital) sont évalués selon deux hypothèses :
 - 4% sur 20 ans, soit une annuité de 51 000 €
 - 5% sur 20 ans soit une annuité de 56 000 €
- Un budget de 20 000 € par an est prévu pour la promotion et la gestion au niveau du siège (côte part du personnel existant)

D. L'équilibre économique :

- Sur ces bases, l'activité est très légèrement déficitaire (- 7 000 € de résultat brut)
- Elle devient rentable pour des hypothèses de remplissage très légèrement différentes : c'est là qu'est le point mort d'exploitation :
 - 50% de remplissage du bateau promenade soit 30 600 pax avec 35% de remplissage de la partie location soit 71 groupes
 - ou 45% de remplissage du bateau promenade soit 27 500 pax mais avec 40% de remplissage de la partie location soit 81 groupes

Charges	Personnel (2 équipages + 1,5 ETP Horeca)	146 981,72 €
	Entretien (2% Investissement)	14 000,00 €
	Carburant et huiles	15 000,00 €
	achats boisson, petite restauration (33% recette liée)	45 148,16 €
	Frais de siège (part personnel siège + promotion)	20 000,00 €
	Divers frais de gestion + frais de navigation	10 000,00 €
	Frais financiers (intérêt + capital)	51 000,00 €
TOTAL CHARGES	302 129,88 €	

Fréquentation bateau promenade	Places offertes	61 200,00			
	Taux d'occupation	45%			
	Places vendues	27 540,00			
	part adultes	60%			
	part enfants	40%			
Recettes bateau promenade	Billet adulte (HT)	6,32 €	soit	8,00 €	TTC
	Billet enfant (HT)	3,95 €	soit	5	TTC
	recette annexe par personne	0,79 €	soit	1	TTC
TOTAL RECETTES BATEAU PROMENADE	169 701,48 €				

Fréquentation location pour groupes	Soirées proposées	204,00			
	Taux d'occupation	40%			
	Soirées louées	81,60			
	Part 2 heures	50%			
	Part 4 heures	50%			
Recettes location groupes	Tarif location 2 heures	423,00 €	soit	450,00 €	TTC
	tarif location 4 heures	846,00 €	soit	900,00 €	TTC
	tarif prestation restauration	1 410,00 €	soit	1 500,00 €	TTC par groupe (50 pax)
TOTAL RECETTES LOCATION GROUPES	138 067,20 €				

Charges d'exploitation	302 129,88 €
Chiffre d'affaires	307 768,68 €

2.5 – Mise en place d'un service de transport en commun fluvial

(i) Enjeux

- Proposer une nouvelle offre de transport en commun sur l'agglomération de Liège via la Meuse par un système de type « batobus ».
- L'enjeu est avant tout un enjeu de transport en commun et d'image pour l'agglomération.
- L'enjeu touristique est limité sur un tel projet, même si un produit de ce type sera nécessairement utilisé aussi par des touristes
- Nous décrivons ci-après les grandes lignes du projet tel que défini à ce jour par DN&T qui a été chargé par un client privé de l'analyse de la faisabilité d'un tel système de transport en commun.

(ii) Le projet de DN&T : projet Navibus

- Une étude de définition et de faisabilité de ce projet a été réalisée par la spin of DN&T qui a été rencontrée afin d'identifier les grandes lignes de son projet. Le projet étant encore à un stade confidentiel, DN&T n'a pas pu nous donner accès à l'ensemble de leur démarche mais a précisé les grandes lignes du projet :
 - Une flotte de 15 bateaux de 80 / 90 places (avec une capacité variant de 30 à 100 places environ entre les places assises et debout) comprenant 10 à 15 places pour les vélos et recherchant le plus possible l'utilisation de motorisations électriques. Les bateaux feront environ 20 mètres de long.

- 24 équipes pour assurer un roulement sur les horaires de circulation
- Une circulation de 06h00 à 21h00 7 jours sur 7
- Un cadencement à 8 minutes aux heures de pointe et à 15 minutes au plus bas
- Une vitesse commerciale de 17 à 18 km/h ce qui demande une dérogation
- L'investissement prévu total est de l'ordre de 14 à 15 millions d'€ intégrant :
 - Les bateaux (environ 600 000 € pièce)
 - L'aménagement des haltes par la création de pontons au ras de l'eau, soit sur pieux, soit attachés au quai selon les cas
 - Les investissements annexes (gestion centrale, matériel informatique, ...)
- DN&T prévoit plusieurs haltes recoupant celles prévues dans le chantier 1, à savoir :
 - Passerelle Saucy, Port des Croisiers (rive gauche)
 - Curtius rive gauche (niveau rond-point) (réflexion à approfondir)
 - Médiacité
 - Guillemins (niveau rue Paradis rive gauche)
 - Coronmeuse (rive droite)
 - Pont de Gramme (sur la pointe entre la Dérivation et la naissance de l'Ourthe)
 - Pont Atlas, côté dérivation (réflexion en cours)
 - Belle-Ile
 - Val Saint Lambert (rive droite mais très secondaire pour DN&T)
 - Pont de Seraing
 - Une halte sur Herstal

- Cela implique donc, dans le chantier n°1, de prendre en compte ces éventuels besoins spécifiques de points d'arrêt pour un transport en commun fluvial avec des bateaux de 20 m qui devront toujours pouvoir accoster sur ces endroits.
- DN&T prévoit 1,8 million de passagers par an, tous types de passagers confondus (tourisme, domicile – travail, ...) soit 2% environ des flux utilisant les transports en commun sur l'agglomération liégeoise.
- Plus spécifiquement pour la fréquentation par des touristes, DN&T s'est basé sur la fréquentation totale des musées, soit environ 400 000 personnes par an selon MSW, pour estimer un flux touristique dans ses bateaux de 100 à 200 000 personnes par an (sur les 1,8 million d'utilisateurs prévus au total). Les flux touristiques resteront donc très secondaires dans l'équilibre de fonctionnement de ce projet.
- Économiquement, DN&T prévoit un équilibre d'exploitation moyennant des subsides d'exploitation avec :
 - 55% d'occupation de la capacité maximale des bateaux en moyenne
 - Un billet de 1,5€ TTC aligné sur la tarification des transports en commun de l'agglomération
 - Des subsides annuels d'exploitation de 2,5 millions d'€

(iii) Conclusion sur l'intérêt touristique du projet

- L'intérêt touristique d'un tel projet réside avant tout dans son effet d'image sur le positionnement de la destination Liège.
- Les flux touristiques estimés semblent très importants au regard de l'existant mais le très faible prix du billet peut développer fortement la fréquentation touristique.
- Un risque réel de cannibalisation des bateaux promenades actuels existe sur des produits de promenade simple d'une heure qui seront en concurrence directe avec le Navibus. Si ce dernier ne sera pas équipé de système de guidage et de commentaires, la forte différence de prix avec les offres existantes jouera fortement en faveur du Navibus.
- Un tel projet demandera donc une évolution des offres touristiques proposées par les bateaux promenades vers deux types de produits :
 - Des croisières plus longues et plus lointaines (vers Namur ou Maastricht par exemple)
 - Des croisières à prestations : repas, spectacles, soirées, ...
- **NB : les membres du comité de pilotage de la présente mission ont, a plusieurs reprise, attiré l'attention des participants à la question de la formation des capitaines de bateaux fluviaux en faisant le constat d'un faible nombre de capitaines formés chaque année et d'une forte attractivité de la navigation commerciale pour ces nouveaux diplômés.**
- **Un projet de Navibus demandant un personnel important, il est nécessaire d'ouvrir à l'avance le nombre adéquat de place dans les formations.**

Chantier 3

Création d'un pôle de loisirs nautique sur l'île Robinson

3.1 – Concept et description

- **Concept**

- Créer un pôle de loisirs, notamment nautiques, permettant aux habitants de pratiquer des activités de loisirs diverses sur le fleuve en un même lieu de manière totalement sécurisée et sans gêne par ou pour les autres utilisateurs de la voie d'eau.

- **Description**

- Plusieurs hypothèses de localisation ont été étudiées au cours de la mission et celle de l'île Robinson est ressortie comme la plus pertinente aux regard des contraintes fortes pesant sur les deux autres hypothèses (dérivation et Ourthe).
- Le pôle de loisirs de l'île Robinson comprendra :
 - Des loisirs sur l'eau :
 - Barques
 - Avirons
 - Pédalos
 - Petits bateaux électriques
 - Des loisirs à terre :
 - Restaurant guinguette
 - Jeux pour enfants
 - Mini golf

(i) Enjeux

- Redonner à l'Île Robinson une forte attractivité pour les loisirs des habitants et leur offrir un pôle de loisirs complet pour des journées ou soirées sur site.
- Permettre, par la concentration d'activités sur un même site, des renvois de clientèles entre elles et donc une plus forte attractivité et une économie d'exploitation saine.

(ii) Localisation

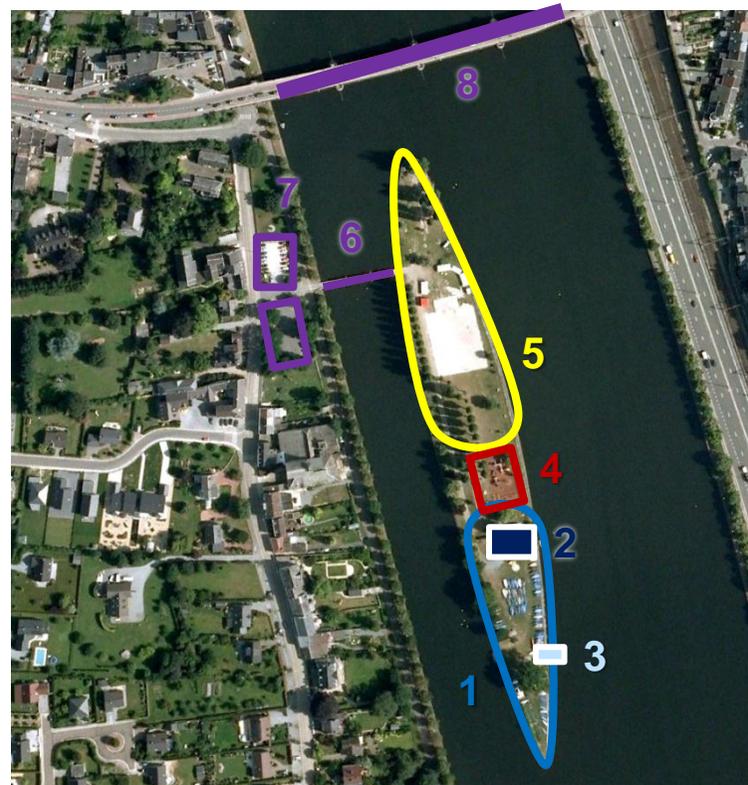
- Île Robinson sur Visé



(iii) L'existant sur le site et les contraintes

- Les activités existantes :
 - Le centre nautique de Visé, proposant avant tout des activités de voile, mais aussi d'aviron. Le centre nautique occupe la point sud de l'île sur environ 3 700 m² (1) et occupe un bâtiment de 300 m² (2). il possède également une cale de mise à l'eau (3)
 - Une aire de jeux pour enfants sur 500 m² (4).
 - Le reste de l'île, soit environ 8 000 m², est libre de construction et accueille ponctuellement des manifestations locales (5)
- L'accessibilité :
 - L'accès à l'île se fait par un pont (6) avec un parking de 75 places environ sur la rive gauche de la basse Meuse (7)
 - Le site est relié au centre ville de Visé par le pont de Visé (8)
- Les contraintes sur le plan d'eau
 - Pas de texte régissant les activités nautiques autorisées
 - Canotage électrique possible
 - Site de fortes crues durant l'hiver

L'Île Robinson aujourd'hui



(iv) Le projet envisageable

- L'enjeu est de créer un pôle de loisirs pour toute la famille qui permette des activités de jour et de soirée afin de faire rester les clientèles pour prendre leurs repas (du midi ou du soir) sur un restaurant à créer sur le site et ainsi générer des retombées économiques.
- Il s'agit avant tout d'un projet de pôle de loisirs qui intégrera, du fait de sa localisation, une large part d'activités nautiques leur permettant ainsi, par un effet masse de l'offre, d'atteindre un seuil de rentabilité.
- Les activités à créer sont :
 - Un restaurant de type guinguette
 - L'enjeu est d'en faire le cœur de l'attractivité du pôle de loisirs et, pour une large part des flux, la motivation du déplacement sur l'île Robinson
 - Le restaurant est dimensionné pour 100 couverts en intérieur avec une terrasse d'une taille équivalente. Le bâti fait environ 450 m² (1,5m²/ place pour la salle + 1,5 m²/ place pour la cuisine et les réserves) avec également 150 m² de terrasse.
 - La salle et la terrasse prévoient un espace de scène pour accueillir des groupes de musique
 - Le restaurant propose des formules repas + animation, des soirées dansantes, ...

Illustrations de référence :

- Guinguette et parc de loisirs « Luluparc » à Tours



- Guinguettes des bords de Marne



- Des terrains de jeux et de sport pour enfants et adolescents en accès libre :
 - Un Pyracord : structure composée de cordages maillés en toile d'araignée
 - Une plaine de jeux pour les tous petits

- Des équipements de loisirs à accès payant :
 - Des trampolines pour jeunes enfants (une batterie de 2 trampolines)
 - Un trampoline bungee pour adolescents
 - Un mini golf
 - Un mini accrobranche pour très jeunes enfants (parcours de 10 à 15 activités sur 40 à 60 mètres avec hauteur maximale de 1,5 m)
 - Un mur d'escalade (tour artificielle fixée sur une dalle en béton de 3 m x 3 m minimum pour assurer la stabilité / 3 voies / 8 m de haut)

Illustrations de référence :

- Mini accrobranche



Illustrations de référence :

- Guinguette et parc de loisirs « Luluparc » à Tours



- Pyracord



- Mur d'escalade



- Plaine de jeux



- Des activités nautiques de location de matériel pour naviguer sur le plan d'eau :
 - Des bateaux électriques en location (5 bateaux)
 - Des pédalos en location (10 pédalos)
 - Éventuellement, possibilité de location des avirons ou voiliers du centre nautique de Visé pour des sessions accompagnées ou non (selon les volontés du Centre Nautique)
 - Un bâtiment d'accueil et de stockage d'environ 100 m²

Illustrations de référence :

○ Bateaux électriques



○ Pédalos



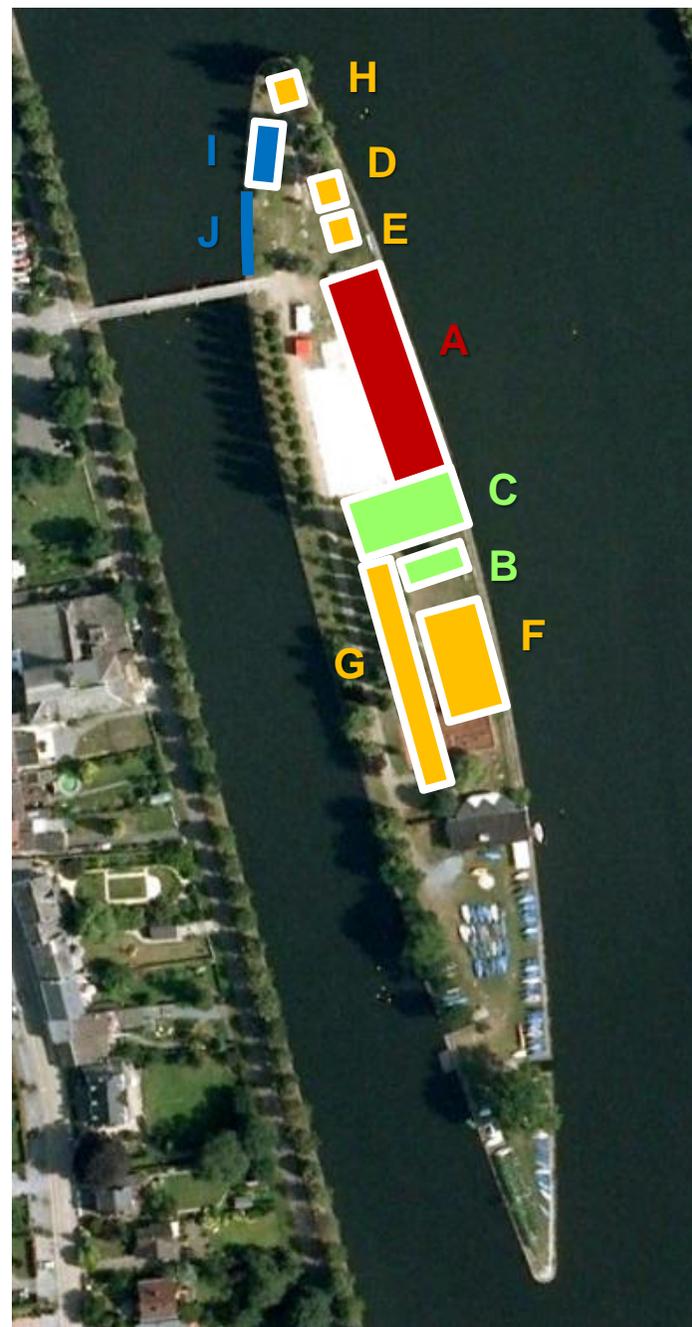
(v) Budget)

Éléments de programme	Dimensions ou nombre	Prix unitaire ou forfaitaire	Source	Emprise foncière	Prix total
Restaurant	450 m ² bâtis	1 200 € / m ²	Expertise	1 000 m ²	540 000 €
Pyracord	1 + sol en sable	35 000 € (forfait)	Constructeur	100 m ²	35 000 €
Plaine de jeux enfants	5 attractions	20 000 € (forfait)	Constructeur	500 m ²	20 000 €
2 trampolines enfants	1	9 000 € (forfait)	Constructeur	50 m ²	9 000 €
1 trampoline bungy	1	5 000 €	Constructeur	50 m ²	5 000 €
Mini golf	18 trous	45 000 €	Expertise	500 m ²	45 000 €
Mini accrobranche	10 activités	25 000 €	Expertise	500 m ²	25 000 €
Mur d'escalade	8 m / 3 voies	20 000 €	Constructeur	50 m ²	20 000 €
5 bateaux électriques	5	7 500 € pièce	Constructeur	X	37 500 €
10 pédalos	10	1 000 € pièce	Constructeur	X	10 000 €
Un local de stockage	100 m ² bâtis	1 000 € / m ²	Expertise	100 m ²	100 000 €
Pontons	25 ml	1 000 € / ml	Expertise	X	25 000 €
TOTAL					871 500 €

(vi) Localisation prévisionnelle des activités sur le site

Éléments de programme	Emprise foncière	Localisation
Restaurant	1 000 m ²	A
Pyracord	100 m ²	B
Plaine de jeux enfants	500 m ²	C
2 trampolines enfants	50 m m ²	D
1 trampoline bungy	50 m ²	E
Mini golf	500 m ²	F
Mini accrobranche	500 m ²	G
Mur d'escalade	50 m ²	H </td
Un local de stockage	100 m ²	I
Pontons	25 ml	J

-  Activités nautiques
-  Restaurant
-  Activités de loisirs gratuites
-  Activités de loisirs payantes



Chantier 4

Développer les événementiels sur et aux bords du fleuve

4.1 – Concept et description

- **Concept**

- Créer des événements fluviaux récurrents ou ponctuels permettant de valoriser l'image fluviale du territoire et d'amener habitants et touristes sur les bords du fleuve.
- Valoriser les acteurs locaux du fleuve : clubs nautiques, associations, professionnels de la navigation commerciale ou de plaisance ... et s'appuyer sur les importantes ressources locales en matière d'événements
- Valoriser les nouveaux aménagements des berges par des événements y faisant converger des flux importants

- **Description**

- Plusieurs types d'événements sont envisageables.
- À ce stade, il s'agit pour les collectivités (Province et Villes) à la fois de :
 - Mettre en place en commun un grand événementiel fluvial récurrent
 - Mobiliser les organisateurs privés ou associatifs sur la création d'événements fluviaux
 - Jouer un rôle de facilitateur dans les relations entre les gestionnaires de la voie d'eau et des berges (SPW, DNF, ...) et les organisateurs d'événements pour obtenir les autorisations nécessaires

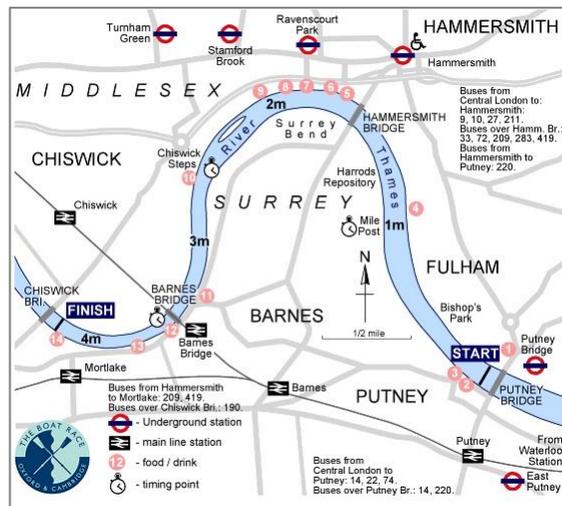
(i) Le projet envisageable

- Créer un grand événement fluvial récurrent, par exemple :
 - Un « Liège plage » sur le modèle de Paris Plage utilisant les nouveaux aménagements des quais et les vastes zones vertes en résultant, notamment, à court terme, sur le secteur entre le pont de Fragnée et le giratoire du Boulevard Piercot (soit environ 1,6 km de berge)
 - Une course annuelle d'aviron voyant se confronter les clubs de la Province, voire des Provinces voisines wallonnes, flamandes et néerlandaises sur le modèle de l'historique « Boat Race Oxford to Cambridge ». Le site pourrait être la dérivation avec ligne de départ et d'arrivée le long du parc de la Boverie pour y implanter de manière temporaire les équipements à terre nécessaires aux participants et à l'accueil du public.
 - Un défilé de navires sur le modèle de la grande armada de Rouen mais avec différents navires fluviaux, commerciaux ou de tourisme.

- Accueillir sur les bords du fleuve des événements pouvant trouver dans la proximité de la voie d'eau un cadre exceptionnel : par exemple des concerts (sur les berges ou sur une scène flottante)
- Encourager les efforts des associations œuvrant à l'organisation d'événementiels sur la Meuse comme, par exemple, l'asbl entre Meuse et Liège.
- Travailler à l'accueil de manches de championnats sportifs nautiques au niveau national voire international : ski nautique, course de vitesse, ...

Illustrations de référence :

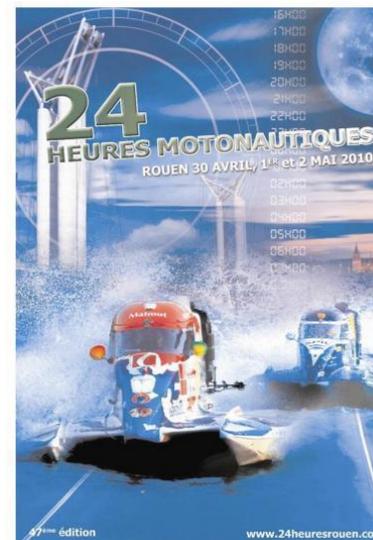
- Boat race Oxford to Cambridge (4 miles / 6,5 km)



- Paris Plage



- Courses de vitesse



Chantier 5 : réaménager les berges et intégrer la problématique fluviale dans les projets urbains

5.1 - Concept et description

- **Concept**

- Intégrer la dimension fluviale et plus spécifiquement les enjeux touristiques liés au fleuve dans les projets urbains et d'aménagement.

- **Description**

- Une mise en œuvre par l'insertion du tourisme dans la gouvernance des projets urbains touchant le Fleuve :
 - Intégration de la FTPL dans les discussions sur les projets urbains de réaménagement des berges de la Ville de Liège
 - Sensibilisation des communes à la prise en compte des enjeux touristiques par la FTPL : démarchage direct des communes le long du fleuve

05

Synthèse des chantiers

Synthèse

des chantiers

Chantier n°	Actions	Programme	Budget	Degré de priorité
1 - création de nouvelles haltes avec aménagement des liens vers les sites à terre	Requalification de la halte nautique du Val Saint Lambert	Abaissement du quai sur 50 ml / Création d'un abri de 20 m ² / aménagement liaison piétonne sur 260 ml	120 000 €	++
	Création d'un relais nautique au droit de la Gare des Guillemins	Abaissement du quai sur 150 ml / Création d'un abri de 20 m ² / création d'un espace service (toilettes, eau)	203 000 €	+++
	Requalification de la halte nautique des Croisiers	Création d'un abri de 20 m ²	23 000 €	+
	Création d'une halte nautique à proximité du Grand Curtius	Abaissement du quai sur 50 ml / Création d'un abri de 20 m ²	73 000 €	- (en attente évolution du site)
	Projet de port de plaisance de Coronmeuse	Création de 100 places sur ponton avec capitainerie et services	990 000 €	- (en attente évolution du site)
	Création d'une halte nautique aux écluses de Lanaye	Petit équipement d'accostage	18 000 €	+
	TOTAL Chantier 1			1 427 000 €

Chantier n°	Actions	Programme	Budget	Degré de priorité
2 - Renforcer l'offre de bateaux naviguant et leur mise en marché	2.1 – Mise en service d'un nouveau bateau promenade en complément du Pays de Liège	Achat d'un bateau promenade de 75 places	700 000 €	+++
	2.2 – Mise en place d'un service de transport en commun fluvial	Achat de 15 bateaux de 90 places + aménagement des haltes + systèmes de billetterie	15 000 000 €	+
3 - Création d'un pôle de loisirs nautique sur l'île Robinson	Création d'un restaurant	Restaurant de 450 m ² + terrasse 150 m ² + espaces danse	540 000 €	++
	Investissement dans la location de bateaux électriques et pédalos + locaux + pontons	5 bateaux électriques + 10 pédalos + 100 m ² locaux de stockage + 25 ml de pontons	172 500 €	+
	Création d'activités de loisirs gratuites		55 000 €	+
	Création d'activités de loisirs payantes		104 000 €	++
	TOTAL chantier 3		871 500 €	
4 - Développer les événementiels sur et aux bords du fleuve			A déterminer	++
5 - réaménager les berges et intégrer la problématique fluviale dans les projets urbains			A déterminer	+++

Planning prévisionnel

De mise en œuvre des chantiers

Chantier n°	Actions	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1 - Création de nouvelles haltes et relais	Requalification de la halte nautique du Val Saint Lambert		● — ●				
	Création d'un relais nautique au droit de la Gare des Guillemins		● — ●				
	Requalification de la halte nautique des Croisiers			● — ●			
	Création d'une halte nautique à proximité du Grand Curtius				● — ●		
	Projet de port de plaisance de Coronmeuse				● — ● — ●		
	Création d'une halte nautique aux écluses de Lanaye			● — ●			
2 - Renforcer l'offre de bateaux naviguant	2.1 – Mise en service d'un nouveau bateau promenade en complément du Pays de Liège		● — ●				
	2.2 – Mise en place d'un service de transport en commun fluvial				● — ? — ? — ? — ●		
3 - Création d'un pôle de loisirs nautique sur l'île Robinson	Création d'un restaurant		● — ● — ●				
	Investissement dans la location de bateaux électriques et pédalos + locaux + pontons		● — ●				
	Création d'activités de loisirs gratuites			● — ●			
	Création d'activités de loisirs payantes			● — ●			

