

APPEL À PROJETS POUR LE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITES MIXTES SUR LE PORT LEGRAND A BOULOGNE-BILLANCOURT

REGLEMENT DE LA CONSULTATION

Février 2022



PREAMBULE

L'axe Seine est un territoire exceptionnel à l'échelle européenne. Axe de transport majeur, lieu de passage, le fleuve est également un lieu de vie, d'activité économique, de logistique urbaine, d'innovation, de promenade urbaine, de loisirs et d'habitat, tout en conservant sa fonction de corridor écologique.

Cet espace stratégique bénéficie d'un potentiel de développement exceptionnel qui repose à la fois sur son offre portuaire et son socle industriel en plein renouveau, et sur la richesse de son patrimoine naturel, bâti, culturel et historique. L'un de ses grands atouts est d'être un bassin industriel de premier plan. La structuration des activités portuaires (ports maritimes et fluviaux) et logistiques y est donc un enjeu majeur, tout comme la préservation et la mise en valeur de son patrimoine.

Le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, ci-après dénommé « HAROPA PORT », établissement public propriétaire et gestionnaire d'une partie du domaine public fluvial, contribue depuis près de 50 ans au développement équilibré des infrastructures et des équipements nécessaires à la croissance du trafic fluvial et ferroviaire. Il est ainsi devenu le premier port fluvial de France pour le trafic de marchandises (25 Mt en 2019) et premier port fluvial mondial dans le domaine du tourisme (près de 87 000 passagers pour la croisière fluviale avec hébergement et 8 millions de passagers pour la croisière promenade en 2019).

Acteur de la transition énergétique et de la croissance verte au service des territoires, il contribue au développement du Grand Paris par la promotion du transport fluvial de marchandises et de passagers sur l'ensemble de son réseau portuaire, tout en veillant à leur bonne intégration dans les territoires. Les berges de Seine, inscrites pour partie au patrimoine mondial de l'humanité, accueillent depuis quelques années des usages renouvelés, en particulier d'animation et de loisirs ouverts au public. La qualité, la diversité et la richesse de ces offres constituent une des caractéristiques essentielles de leur succès.

Le territoire de Boulogne-Billancourt, dans lequel s'inscrit l'appel à projets du port Legrand, est l'objet de profondes mutations. L'avènement des projets urbains majeurs de l'île Seguin, de la ZAC du Trapèze et les abords du pont de Sèvres, et l'arrivée de futurs équipements comme le stade Le Gallo ou la gare Pont de Sèvres du Grand Paris Express vont modifier dans les années à venir les pôles d'activités et les logiques de déplacements.

I / CADRE GLOBAL D'OCCUPATION DES QUAIS

Dans le contexte fortement urbanisé de l'Ile-de-France, le développement des projets portuaires de proximité relève de cinq enjeux :

Un projet solide

Le domaine public fluvial est un bien public contraint et limité. La solidité du projet proposé par le candidat, en particulier le niveau d'engagement, la connaissance du monde fluvial, la qualité du dossier et la stabilité financière du projet seront valorisés.

Un projet navigant

La valorisation du fleuve et de son usage reste prioritaire pour les occupations qu'il peut accueillir. Les activités proposées devront entretenir un lien fort avec le fleuve. Les capacités de navigation, la présence d'une logistique fluviale par exemple, seront évaluées et valorisées à l'étape de la notation.

Un projet intégré dans le tissu urbain

La mise en œuvre de solutions adaptées à la mixité des activités portuaires est nécessaire. Faciliter l'accès du public et limiter toute forme de privatisation du domaine, sauf exceptions, notamment liées à des raisons de sécurité est un enjeu prégnant sur les ports urbains.

L'adéquation des activités proposées au vu des sites et de leur environnement (pertinence, qualité de l'offre) et l'émergence d'activités nouvelles, sont recherchées. Le caractère multidimensionnel et innovant des projets sera valorisé. Parvenir à cette mixité passe nécessairement par la construction d'un lien fort entre les activités présentes sur le domaine portuaire, le tissu urbain de proximité et une politique tarifaire cohérente.

Les problématiques d'exploitation et de maîtrise des nuisances (sonores, visuelles, olfactives ou autres) devront être parfaitement identifiées et maîtrisées.

Un projet adapté au fleuve et au paysage urbain

Les modalités d'accès du public au site, dans le temps et dans l'espace, ainsi que sa mise en œuvre doivent être parfaitement maîtrisées.

L'insertion architecturale et la faisabilité technique doivent être conformes aux différentes réglementations. L'harmonisation esthétique et la cohérence avec les installations existantes seront évaluées.

Un projet porteur de développement

À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), les démarches visant à réduire l'impact environnemental seront valorisées. En particulier le recours à des énergies d'origine renouvelable, les motorisations hybrides, électriques ou hydrogènes, l'intégration de panneaux solaires, ou toute autre mesure d'avenir, sont des atouts du projet dans son environnement.

La création d'emploi, la présence d'une politique RSE et la mise en valeur d'une économie circulaire seront prises en considération.

II / OBJET DE L'APPEL A PROJETS

HAROPA PORT recherche des acteurs dynamiques et innovants afin de réaliser des projets équilibrés sur le domaine public fluvial :

- **économiquement viables,**
- favorables aux **habitants** (animation du quartier, ouverture du port sur la ville, maîtrise des nuisances),
- leviers de **développement local et sociétal** (création d'emplois, retombées économiques et sociales, directes et indirectes),
- participant à la **réduction des impacts environnementaux** liés à l'activité proposée (motorisation, circuit court, économie circulaire...)

Le présent appel à projets a pour objet d'attribuer plusieurs emplacements sous forme de convention d'occupation temporaire (COT) du domaine public fluvial. Il est ouvert à toute entreprise, association ou groupement.

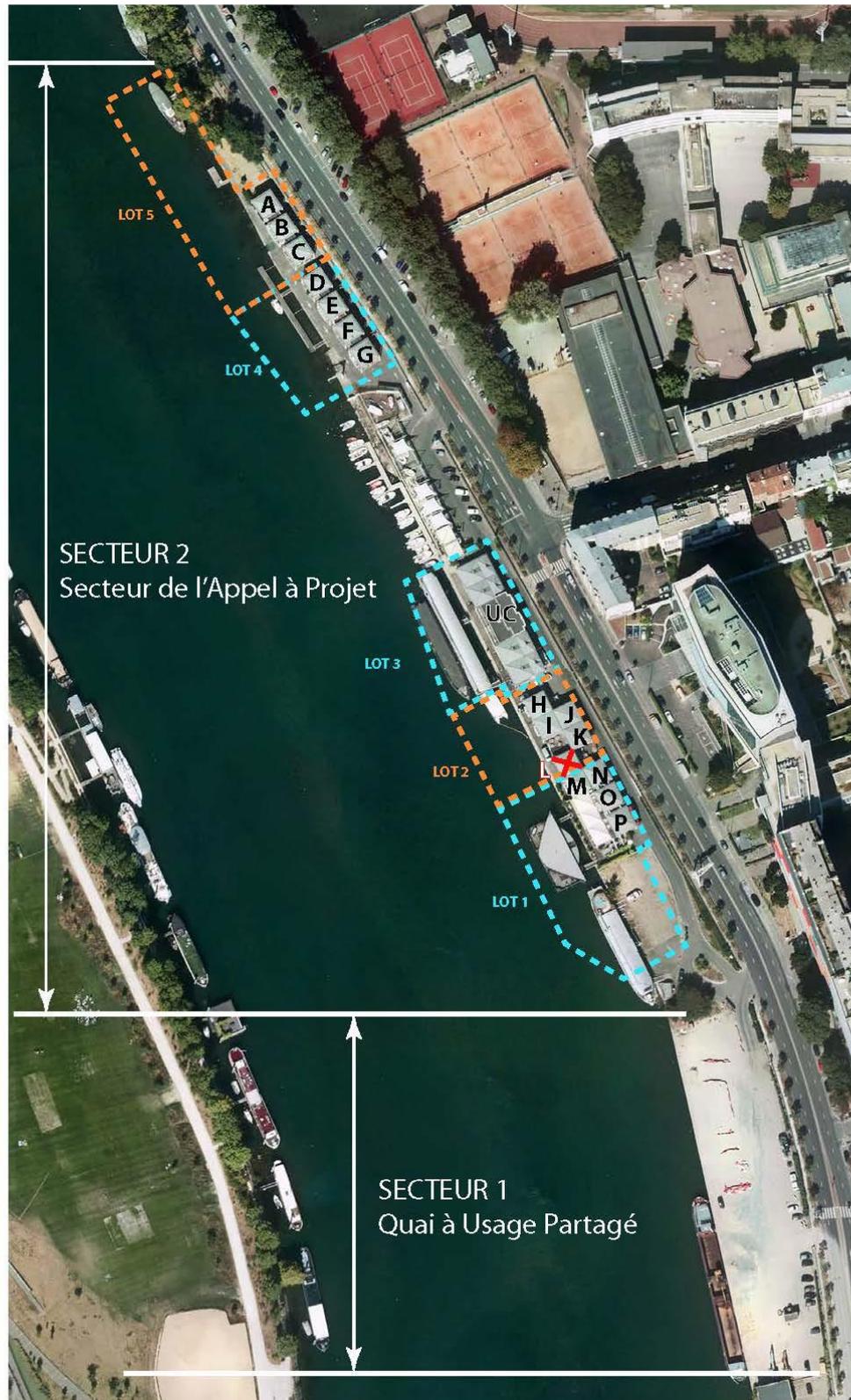


Photo aérienne du périmètre concerné par l'appel à projets (2022) & localisation des cellules bâties

1 / Contexte territorial

Le territoire de Boulogne-Billancourt fait l'objet de profondes mutations (projets urbains, équipements et infrastructures de transport). Nombre de ces projets sont situés en lisière de ville, à proximité du fleuve. La ville de Boulogne-Billancourt, ceinturée par la boucle de Seine qui constitue une limite franche de près de 8 km de long, se tourne aujourd'hui vers le fleuve. En effet, l'accès des boulonnais au fleuve est un enjeu majeur pour la Ville.

Le quartier Silly-Gallieni, densément peuplé, bénéficie d'une localisation attractive. Tout à la fois proche du centre-ville et proche du pôle de transports du pont de Sèvres, il est desservi par la route départementale n°1, qui lui confère une accessibilité aisée. Sa proximité avec l'île Seguin, le jardin Albert Kahn, l'île Monsieur et le parc de St Cloud lui apporte une ouverture vers la Seine, dont bénéficient les activités de loisirs implantées sur le port.

Le potentiel économique du port est également lié à sa zone de chalandise étendue, qui dépasse les limites de Boulogne-Billancourt. Bien desservi par le réseau routier, il se trouve également, du fait de sa position privilégiée, dans une situation stratégique pour l'acheminement de marchandises entre le port de Gennevilliers et Paris. Équipé d'un quai à usage partagé, il est un des rares ports de la boucle à proposer ce service accessible à toutes les entreprises locales qui le souhaitent.

Dans ce contexte de rénovation urbaine et de réouverture sur le fleuve, HAROPA PORT souhaite mener sur le port Legrand un aménagement cohérent avec les politiques territoriales déployées et répondant aux enjeux stratégiques du report modal et de la logistique urbaine portés à l'échelle de l'axe Seine.

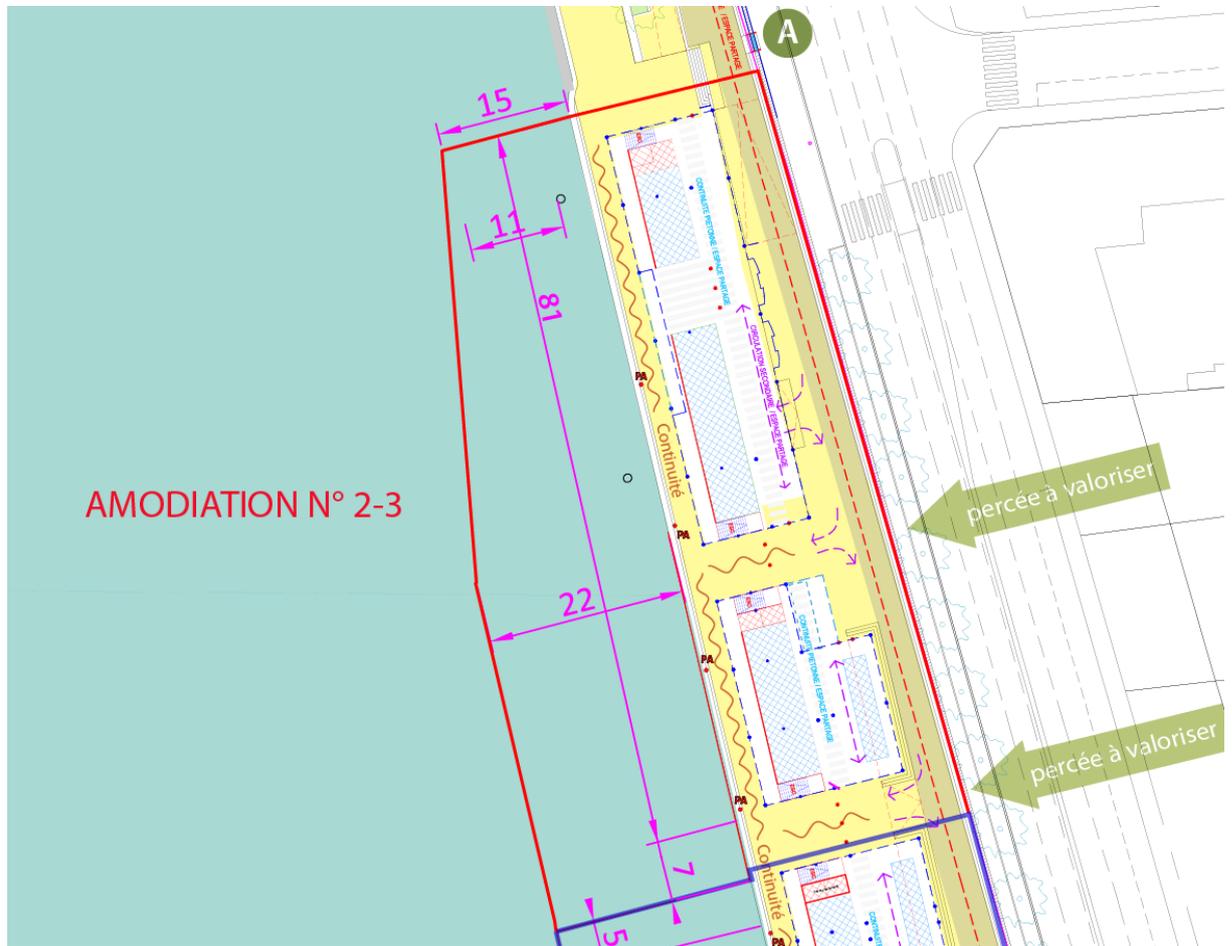
2 / Réaménagement et allotissement du port Legrand

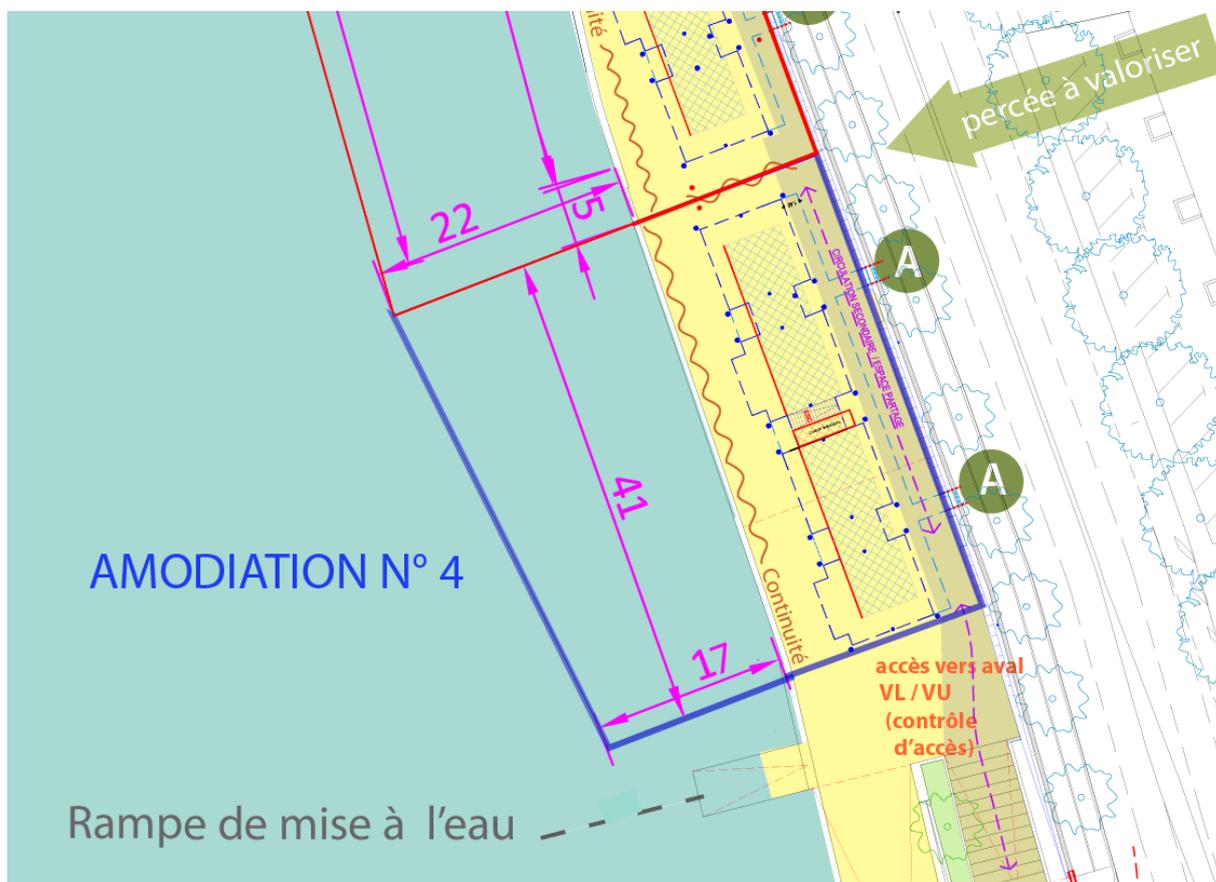
Au cours de l'été 2019, HAROPA PORT a lancé une première phase d'appel à projets en concomitance avec une opération d'aménagement. Cette opération a pour objectif une requalification du port de Boulogne Legrand cohérente avec les politiques territoriales et la stratégie de développement portée par l'établissement à l'échelle de l'axe Seine, notamment par la réorganisation des terre-pleins, du plan d'eau et des voiries du port. Elle a fait l'objet d'une concertation entre novembre et décembre 2018.

La première phase d'appel à projets a conduit à l'attribution du lot amont (Lot 1) et du lot aval (Lot 5).

Le présent appel à projets vise à sélectionner les futurs occupants du foncier, des plans d'eau et des espaces bâtis du lot central, situé en amont et en aval de la future escale à passagers.

Ci-dessous les plans :





3 / Présentation du site et objectifs de HAROPA PORT :

Avec près de 1,3 hectares de terrains et un linéaire fluvial de 500 mètres linéaires (ml), le port Legrand est le plus étendu des ports de Boulogne-Billancourt. Ce port dispose d'un Quai à Usage Partagé (QUP)¹ d'environ 4000 m² (secteur 1 sur l'illustration), ainsi qu'une zone de plus de 6 500 m² qui est l'objet de l'appel à projets achevé et du présent appel à projet.

Le secteur 1- le Quai à Usage Partagé :

Le quai à usage partagé a une vocation d'infrastructure publique, pour pouvoir répondre aux enjeux du report modal et de logistique urbaine de la Métropole. Ce QUP est notamment utilisé dans le cadre des travaux de BTP du secteur pour l'approvisionnement en matériels/matériaux des chantiers par voie fluviale.

Le secteur 2 – les Quais Bas (terre-pleins et ensemble Immobilier) :

L'ensemble immobilier, constitué à l'heure actuelle de 16 unités modulaires - en partie attenantes - mais d'une unique unité commerciale, a été redécoupé et viabilisé en sous-ensembles bâtis indépendants. Des démolitions partielles ont été menées pour opérer ce redécoupage en sous-ensembles, et rendre

¹ Terre-plein et plan d'eau mis à disposition d'entreprises situées en dehors de la plateforme portuaire (par l'intermédiaire d'une convention à durée limitée) pour le transit ponctuel par voie fluviale de marchandises et de matériels. Le chargement/déchargement s'effectue par dépôt et enlèvement par des engins de manutention mobiles et non à demeure.

autonomes techniquement et spatialement les lots. Ces démolitions ont également pour enjeu de valoriser les vues qu'offrent le site sur la Seine et le Parc de Saint Cloud.

Le présent appel à projets vise à favoriser une diversification des activités et accueillir des projets de développement économique en renforçant leur lien à la voie d'eau et le transport fluvial.

En parallèle, au cœur du port et à l'aval des lots faisant l'objet de la présente commercialisation, une escale publique pour bateaux à passagers (de dimensions inférieures à 40 m de longueur) a été créée et sera gérée par HAROPA PORT afin de permettre l'accueil ponctuel de bateaux à passagers, contribuant au dynamisme futur du site.

HAROPA PORT développe des espaces accueillants pour le public (esplanades, promenades piétonnes) pour faire de cette partie du port un espace de mixité animé, ouvert sur le quartier et sur la ville. Les accès au port seront transformés, en lien avec les collectivités territoriales compétentes, afin de faciliter son ancrage dans le tissu urbain local et son ouverture au public.

Enfin, le port est situé en proximité immédiate du tissu urbain, en particulier des habitations. Quelle que soit l'activité proposée, celle-ci devra intégrer les dispositifs nécessaires à une cohabitation de qualité avec l'environnement proche du site.

DESTINATION DES EMPLACEMENTS DES LOTS 2/3 ET 4

Sur ces emplacements, les activités économiques attendues sont les suivantes :

- les activités liées au transport de personnes par voie fluviale ;
- les commerces, activités de tourisme et de loisirs en lien avec la voie d'eau et participant à l'animation des berges ;
- les activités liées au transport de marchandises par voie fluviale et à leur transformation.

Les projets présentés par les opérateurs intéressés devront proposer au moins une de ces activités au sein de leur programmation économique générale. Ces activités devront représenter la partie majeure du chiffre d'affaires généré par le titulaire sur le site.

Il est attendu de la part des candidats une attention forte à développer des projets cohérents avec les lots déjà attribués.

DESCRIPTION DES LOTS ATTRIBUÉS

LOT1 - Le port accueillera sur le lot 1 (amont) une activité d'animation loisirs qui comprend de la restauration et de la location de petits bateaux

LOT 5 - Le port accueillera sur le LOT 5 (aval) des activités principalement associatives et culturelles ouvertes au grand public.

III / CONTENU DU DOSSIER A REMETTRE PAR LES CANDIDATS

Dans le cadre du présent appel à projets, le candidat peut se présenter seul ou en groupement (un mandataire de groupement devant être défini).

Un dossier de réponse est à remettre pour chaque candidature. Si le candidat postule pour plusieurs emplacements, un dossier doit être rendu pour chaque emplacement concerné.

Tout dossier déposé doit être daté et signé par une personne ayant compétence pour représenter le candidat.

Tout dossier présenté engage le candidat dès sa réception par HAROPA PORT et constituera (sous réserve de compatibilité avec le présent règlement et avec le cahier des charges des occupations domaniales en date du 3 octobre 2012 arrêté par HAROPA PORT) **la base de formalisation contractuelle entre le candidat retenu et HAROPA PORT.**

Les candidatures devront être présentées en respectant scrupuleusement la structure du **dossier de candidature** annexé au présent document, intégrant tout élément que le candidat jugera utile d'y insérer. L'ensemble du dossier de chaque candidat ne devra **pas excéder 60 pages (hors annexes)** en conservant le format du document. **La liste des annexes est limitative (seules les pièces listées peuvent être intégrées).**

Tout dossier ne respectant pas la forme demandée pourra être rejeté sans être analysé.

Le dossier est constitué à minima des renseignements demandés dans le dossier de candidature annexé. Ainsi les informations seront remises **selon l'ordre et le format défini dans ce document**. Le support est à télécharger sur le lien suivant : [APPEL A PROJET PORT LEGRAND](#)

0 / Objet de la candidature

1 / Présentation libre du projet

2 / Sous dossier / CANDIDATURE:

Ce sous-dossier doit permettre d'identifier clairement le rôle du candidat, seul ou chacun des membres du groupement et leur implication dans le projet.

En cas de groupement, les informations renseignées dans le formulaire viseront à démontrer la pertinence de la composition du groupement existant ou à constituer et à expliciter son organisation et ses moyens.

Dans tous les cas, le candidat, qu'il se présente seul ou en groupement par l'intermédiaire du mandataire du groupement doit être impérativement le futur Titulaire de la convention.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- La lettre d'engagement du candidat (entreprise candidate seule ou mandataire du groupement ; l'identification et la signature de chacun des membres du groupement étant également requises).
- Le descriptif de l'organisation du portage du projet avec les renseignements relatifs au candidat et/ou à la société porteuse créée ou à créer : le candidat sera le signataire de la convention d'amodiation, en tant que représentant de la société porteuse du projet, le cas échéant.
- Les engagements particuliers que le candidat est prêt à prendre afin d'assurer la bonne mise en œuvre de son projet.

Les documents annexes et justificatifs suivants seront à joindre au formulaire :

- le CV du candidat, ou le cas échéant, du candidat et de chacun des membres du groupement.
- un extrait K-bis du candidat ou tout document équivalent,
- tout élément attestant de la démarche de création d'une entreprise pour les structures en création et si nécessaire le modèle du contrat prévu.

3 / Sous dossier / ACTIVITE :

Ce sous-dossier doit permettre de présenter clairement et de manière détaillée l'activité principale, les activités secondaires et annexes envisagées, ainsi que l'évolution programmée dans le temps le cas échéant.

Le candidat identifie l'activité principale exercée sur le site. Cette activité principale est cohérente avec la répartition du chiffre d'affaires et avec l'application de la tarification liée, elle est associée à une durée de référence de la convention d'occupation temporaire.

Le candidat explicitera le contenu des activités et services proposés, leur ampleur, leurs variations temporelles, un planning prévisionnel selon les saisons et les horaires des activités proposées, ainsi que les publics visés.

Pour les activités navigantes il explicitera son offre et en quoi elle est adaptée aux capacités offertes par le site (du point de vue des capacités de navigation et du potentiel du territoire). Il indiquera le nombre de mouvements escompté pour les différents bateaux, et le nombre de passagers accueillis chaque année en détaillant le calcul. Le candidat prendra en compte l'impossibilité de naviguer en période de crues ainsi que la baisse d'activité hors-saison. Le nombre indiqué sera cohérent avec le business plan exposé.

Le candidat est invité à préciser en quoi les activités proposées sont en adéquation avec les usages potentiels des berges et la spécificité de ces espaces. Il indiquera également les synergies qui peuvent être développées entre les différentes activités proposées et la façon dont elles s'intègrent dans le tissu économique et social de l'environnement local proche. Il détaillera enfin le nombre de personnes attendues chaque année (public visé).

Il est attendu du candidat une présentation de l'organisation spatiale générale prévue sur le port, de son fonctionnement global, des principales installations prévues à quai et sur le plan d'eau, de l'articulation des différentes fonctions et de la gestion des flux.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Type de projet et activités
- Publics visés
- Lien avec la voie d'eau et activités navigantes
- Temporalités de l'activité
- Adéquation des activités avec le site
- Organisation générale

Les documents annexes et justificatifs suivants seront à joindre au formulaire :

- schéma d'organisation des activités et de fonctionnement général du site (uniquement si exploitation avec public sur le site)

4 / Sous dossier / ECONOMIQUE ET FINANCIER :

Ce sous-dossier doit permettre de s'assurer de la capacité du candidat à mener à terme un projet viable, créateur de valeur.

Le candidat apportera tout élément permettant de s'assurer de la crédibilité du projet.

Le plan d'affaires devra être renseigné intégralement pour l'ensemble des activités proposées par le candidat pour que son offre soit recevable : prévisions de chiffres d'affaires sur 3 ans pour l'ensemble des activités proposées, les charges, et les investissements.

Le candidat inclura dans le plan d'affaires la redevance de HAROPA Port selon l'hypothèse adéquate et tout autre élément favorisant la solidité des prévisions.

Le candidat apportera tout élément de preuve de la capacité de financement de l'investissement du projet (lettre d'engagement de banque pour l'achat ou la construction d'un bateau ou établissement flottant, lettre d'engagement de la personne apportant les fonds propres et tout autre élément).

En fonction de l'activité principale et du plan d'affaires de l'ensemble des activités, le candidat valide la durée de référence de la convention d'occupation temporaire proposée qui doit lui permettre d'amortir les investissements projetés, ou peut proposer une durée différente, à justifier le cas échéant par une démonstration cohérente avec le plan d'affaires projeté, et notamment avec les investissements à engager.

Le candidat est invité à identifier les retombées économiques et sociales escomptées dans le cadre de son projet, notamment en termes d'emplois ou de synergies diverses à l'échelle locale ou à l'échelle de l'axe Seine pendant la phase d'exploitation ou de chantier.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Plan d'investissement
- Plan d'affaires (compte prévisionnel)
- Politique tarifaire envisagée
- Étude de marché
- Emploi
- Garanties
- Sous occupation potentielle

Les documents annexes et justificatifs suivants seront à joindre au formulaire :

- Des éléments de preuve de la capacité de financement du projet.
- Un plan d'affaires intégralement renseigné (notamment les prévisions de chiffre d'affaires, et pour l'ensemble des activités proposées, les charges, et les investissements) a minima sur les 3 premières années d'exploitation.
- S'il est prévu la présence de sous-occupants : un projet de contrat entre la société titulaire et le/les futurs sous-occupants.

5 / Sous dossier / TECHNIQUE ET ARCHITECTURAL (à un niveau de détails d'avant-projet sommaire, permettant la compréhension du fonctionnement d'ensemble) :

Ce sous-dossier doit permettre au candidat de présenter les éléments de faisabilité technique et architecturale du projet, d'en garantir la faisabilité et d'identifier les moyens à mettre en œuvre pour la maîtrise de l'exploitation du site.

Il est attendu du candidat une démonstration de la bonne maîtrise de la spécificité fluviale du projet, notamment à travers la maîtrise de la gestion des amarrages et des crues.

Le candidat doit pouvoir démontrer sa capacité de bonne gestion de l'exploitation, notamment par l'intégration de la gestion des divers flux sur le site, l'identification des impacts de son activité, les nuisances potentiellement générées, et la mise en œuvre de dispositifs spécifiques et adaptés pour les maîtriser.

Il appartient au candidat de vérifier la compatibilité légale et réglementaire de son projet, notamment au vu du plan local d'urbanisme (PLU), du plan de prévention des risques inondations (PPRI), des servitudes d'abord des monuments historiques classés et inscrits, des obligations en matière de loi sur l'eau prévues dans le code de l'environnement, de la réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP), le Règlement particulier de police de l'itinéraire Seine-Yonne, des problématiques de trajectographie et courantologie liées à l'usage du fleuve. Il s'engage à avoir fait les vérifications nécessaires au stade d'avancement du projet. Lorsqu'il le juge nécessaire (dérogation ou interprétation des textes), le candidat apporte l'ensemble des éléments permettant de justifier de cette compatibilité. Les incompatibilités techniques manifestes peuvent constituer des motifs d'irrecevabilité du projet.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Descriptif technique
- Compatibilité règlementaire
- Maitrise de l'exploitation
- Création architecturale, intégration site et patrimoine

Les documents annexes et justificatifs suivants seront à joindre au formulaire :

- pour les bateaux/établissements flottants existants, fournir les notices accessibilité et titres (titre de navigation ou certificat d'établissement flottant).
- une annexe graphique comprenant un ensemble de plans et coupes (détail donné dans le formulaire).
- un schéma de fonctionnement du projet et de gestion des circulations et des flux.
- une notice architecturale.
- un visuel d'insertion dans le site.

6 / Sous dossier / ENVIRONNEMENTAL ET SOCIÉTAL :

Ce sous-dossier doit permettre au candidat de présenter l'ensemble de ses engagements en matière environnementale et sociétale.

Le candidat devra préciser en quoi il répond à l'enjeu de réduction des impacts environnementaux liés à l'activité proposée. À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), il précisera ses engagements en la matière. À titre d'exemples le candidat précisera sa politique en matière de maîtrise des dépenses énergétiques, de recours à des énergies alternatives ou renouvelables, d'usage de nouvelles motorisations.

Il explicitera par ailleurs les impacts sociétaux de son projet, et ses engagements spécifiques dans les dispositifs favorisant l'emploi, en particulier dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, la production locale, la politique « zéro déchet » et l'économie circulaire qui seront mises en œuvre.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Volet environnemental
- Volet sociétal

7 / Sous dossier / CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

Dans ce sous-dossier, le candidat doit indiquer le calendrier général de mise en œuvre de ses investissements et préciser son niveau d'engagement quant à ce calendrier : période d'arrivée des bateaux ou établissements flottants, période d'aménagement des terre-pleins et bâtiments, le cas échéant.

Le candidat prendra soin d'intégrer à ce calendrier les délais des démarches administratives et réglementaires liées à son projet.

Le candidat précisera également le calendrier de démarrage de l'exploitation des activités et leur phasage le cas échéant (en fonction des types d'activités ou de leur localisation : terre-plein ou plan d'eau notamment).

Ce sous-dossier est composé d'une partie unique Calendrier.

8 / Sous dossier / Contrôle des pièces et annexes

- Preuve de visite de site (*pour les nouveaux projets*)
- Lettre d'engagement signée
- CV du candidat
- K Bis

- Pour les structures en création : tout élément attestant de la démarche de création d'une entreprise pour les structures en création
- Schéma d'organisation des activités et de fonctionnement général du site
- Éléments de preuve de la capacité de financement du projet (lettre d'engagement de banque pour l'achat ou construction, lettre d'engagement de la personne apportant les fonds propres).
- Plan d'affaires intégralement renseigné (notamment les prévisions de chiffre d'affaires, et pour l'ensemble des activités proposées, les charges, et les investissements) a minima sur les 3 premières années d'exploitation
- S'il est prévu la présence de sous-occupants : un projet de contrat entre la société titulaire et le/les futurs sous-occupants
- Pour les bateaux/établissements flottants existants, titres de navigation, et notices accessibilité pour les EF
- Annexe graphique comprenant un ensemble de plans et coupes du projet ou des bateaux existants
- Schéma de fonctionnement du projet et de gestion des circulations et des flux (*pour les emplacements concernés*)
- Notice architecturale (4 pages maximum)
- Visuel d'insertion dans le site

V / EVALUATION DES PROJETS

Deux types de critères permettent à HAROPA PORT d'évaluer les dossiers remis par les candidats :

- Les critères de recevabilité,
- Les critères de notation.

Le respect des critères de recevabilité est un préalable à la notation des projets.

Dans le cas où le dossier vérifie une des clauses éliminatoires, le projet pourra ne pas être entièrement évalué, et être rejeté pour ce motif.

HAROPA PORT se donne par ailleurs la possibilité d'émettre des réserves au moment de l'attribution au projet lauréat. Ces réserves devront être levées par le candidat dans le délai indiqué par HAROPA PORT.

Aucune indemnité ne sera due au candidat dont l'offre a été rejetée.

a. CRITERES DE RECEVABILITE DES PROJETS

Clauses éliminatoires des dossiers

Sur la forme des dossiers :

- Dossier parvenu au-delà de la date limite de dépôt.
- Dossier incomplet ou ne respectant pas la forme du dossier de candidature.

Sur le fond des dossiers :

- Lettre d'engagement absente, incomplète et/ou non signée.
- Activité principale non exercée par le candidat présentant le projet
- Inadéquation d'une activité proposée par le candidat avec le site :
 - Activité proposée non autorisée à l'emplacement mis en publicité.
 - Activité non conforme aux contraintes techniques décrites dans la fiche descriptive de l'emplacement
- Économie du projet :
 - Plan d'affaires non renseigné intégralement (notamment les prévisions de chiffre d'affaires sur les 3 premières années d'exploitation pour l'ensemble des activités proposées, les charges, et les investissements). Impayés vis-à-vis d'HAROPA PORT
- Incompatibilité technique manifeste :
 - Emprise du projet dépassant le périmètre physique de l'appel à projets.
 - Dimensions du (des) bateau(x) ou établissement(s) flottant(s) non adaptées au site.
- Incompatibilité manifeste ou mauvaise prise en compte des réglementations applicables, en particulier :
 - Plan de prévention du risque inondation applicable (PPRI).
 - Réglementation Loi sur l'eau.
 - Plan local d'urbanisme (PLU) et servitudes annexées.
 - Règlement particulier de police de l'itinéraire Seine-Yonne https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/rpp_2_-_seine-yonne_-_version_officielle_2019_20190820185148/
 - Réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP).

Les projets non recevables seront écartés et ne feront pas l'objet de l'évaluation qui suit, sans possibilité de régularisation. Ils ne peuvent pas prétendre à être retenus, ni à être indemnisés.

b. CRITERES D'ATTRIBUTION DE L'EMPLACEMENT

Les projets seront ensuite évalués par notation selon les critères listés ci-dessous.

Il est précisé que ces critères ne sont pas listés par ordre d'importance.

Le projet retenu pour chaque emplacement sera celui ayant obtenu la note totale la plus élevée.

1 / Un projet solide

Le domaine public fluvial est un bien public contraint et limité. La solidité du projet proposé par le candidat, en particulier le niveau d'engagement, la connaissance du monde fluvial, la qualité du dossier et la stabilité financière du projet seront valorisés

2 / Un projet navigant

La valorisation du fleuve et de son usage reste prioritaire pour les occupations qu'il peut accueillir. Les activités proposées devront entretenir un lien fort avec le fleuve. Les capacités de navigation, la présence d'une logistique fluviale par exemple, seront évaluées et valorisées à l'étape de la notation.

3 / Un projet intégré dans le tissu urbain

La mise en œuvre de solutions adaptées à la mixité des activités portuaires est nécessaire. Faciliter l'accès du public et limiter toute forme de privatisation du domaine, sauf exceptions, notamment liées à des raisons de sécurité est un enjeu prégnant sur les ports urbains. L'adéquation des activités proposées au vu des sites et de leur environnement (pertinence, qualité de l'offre) et l'émergence d'activités nouvelles, sont recherchées. Le caractère multidimensionnel et innovant des projets sera valorisé. Parvenir à cette mixité passe nécessairement par la construction d'un lien fort entre les activités présentes sur le domaine portuaire, le tissu urbain de proximité et une politique tarifaire cohérente.

Les problématiques d'exploitation et de maîtrise des nuisances (sonores, visuelles, olfactives ou autres) devront être parfaitement identifiées et maîtrisées.

4 / Un projet adapté au fleuve et au paysage urbain

Les modalités d'accès du public au site, dans le temps et dans l'espace, ainsi que sa mise en œuvre doivent être parfaitement détaillées et maîtrisées.

L'insertion architecturale et la faisabilité technique doit être conforme aux différentes réglementations. L'harmonisation esthétique et la cohérence avec les installations existantes seront évaluées.

5 / Un projet porteur de développement

À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), les démarches visant à réduire l'impact environnemental seront valorisées. En particulier le recours à des énergies d'origine renouvelable, les motorisations hybrides, électriques ou hydrogène, l'intégration de panneaux solaires, ou toute autre mesure d'avenir, sont des atouts du projet dans son environnement.

La création d'emploi, la présence d'une politique RSE et la mise en valeur d'une économie circulaire seront prises en considération.

c. RESERVES AU MOMENT DE L'ATTRIBUTION DE L'EMPLACEMENT

Au stade de la décision d'attribution de l'emplacement, HAROPA PORT pourra formuler des réserves. Elles pourront porter sur l'ensemble des aspects du projet, notamment l'aspect architectural, l'absence de garanties liées à la création d'une structure porteuse, le rapport entre le capital de la structure porteuse et le montant d'investissement prévisionnel du projet, les preuves de financement de l'investissement du projet, la vérification de la compatibilité du projet au regard des enjeux patrimoniaux du site, la remise en conformité du planning présenté au regard des contraintes du projet, le recalage de la durée de convention d'occupation temporaire à conclure, ou le recalage des modalités de calcul de la redevance retenue (part variable en particulier) (...).

Ces réserves devront être levées par le candidat dans le délai indiqué par HAROPA PORT. À défaut, la décision d'attribution pourra être remise en cause sans que le candidat puisse alors exiger la moindre indemnisation.

HAROPA PORT pourra alors décider d'attribuer l'emplacement au candidat classé suivant dans la procédure.

VI / REGLEMENTATION GENERALE APPLICABLE A LA FUTURE OCCUPATION

a. Titre d'occupation

Une Convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial, régie par les stipulations du Cahier des charges (livres 1, 2 et 3) en date du 3 octobre 2012, arrêté par le Conseil d'Administration d'HAROPA PORT sera négociée avec le lauréat.

Le lauréat est informé qu'aucune cotitularité n'est envisageable dans la contractualisation à venir.

b. Durée d'occupation

La durée de la convention est fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis.

HAROPA PORT propose des durées de références établies en fonction des types d'activités. Les candidats peuvent proposer des projets avec une durée d'occupation différente de ces références, dès lors qu'elle sera justifiée par une démonstration cohérente avec le plan d'affaires projeté.

La durée contractuellement prévue sera alors discutée sur la base de cette proposition, sans qu'HAROPA PORT s'engage à la retenir.

Les durées de références sont les suivantes :

- Projet comportant des investissements en vue de la réhabilitation de bâtiment, de construction d'établissements flottants ou de bateaux passagers : **15 ans.**
- Projet comportant à titre principal des activités innovantes à faible rentabilité, par exemple activités mixtes avec un engagement pour la mise en œuvre de logistique urbaine, ou la mise en œuvre d'activités sans impact environnemental nécessitant un investissement particulièrement important : **20 ans.**

c. Aménagement des emplacements

Les emplacements proposés seront mis à disposition en l'état et tels que décrits dans les fiches descriptives. Ils pourront faire l'objet d'aménagements complémentaires, pour ce qui concerne les bâtiments, les terre-pleins (installations pérennes ou saisonnières) et les plans d'eau, qui seront dans ce cas à la charge du candidat et devront apparaître dans sa proposition. Les aménagements proposés devront être conformes à la réglementation applicable (notamment PPRI, « Loi sur l'eau », PLU, réglementation sur les ERP, RGP et RPP).

La sécurisation des installations en cas de crue est un enjeu majeur des installations présentes sur les berges de Seine. Ces installations doivent donc se conformer au plan de prévention des risques inondations (PPRI) et aux obligations prévues par le Code de l'environnement. En particulier, les installations flottantes doivent pouvoir rester en sécurité jusqu'au niveau des plus hautes eaux connues (PHEC). HAROPA PORT demandera au candidat lauréat de mettre en place un plan de secours inondation précisant l'ensemble des dispositions permettant d'assurer ce maintien en sécurité

d. Principes de tarification

Les conventions d'occupation temporaire seront basées sur les règles de tarification fixées par le Conseil d'Administration d'HAROPA PORT. Ces modalités sont encadrées par les décisions du Conseil d'Administration d'HAROPA PORT, pour les bateaux à passagers en dates du 5 octobre 2011 et 27 juin 2012, pour les établissements flottants en date du 23 novembre 2011, pour les terrains et bâtis industriels en dates du 25 janvier 2012 et 11 avril 2012.

La redevance est constituée d'une part fixe et, dans le cas où le projet comporte une activité principale de transport de passagers et qu'il génère un chiffre d'affaire supérieur à 1 million d'euros, d'une part variable adossée au chiffre d'affaires (CA) de l'activité.

Pour chaque emplacement, le niveau de redevance fixe applicable est déterminé par un forfait, qui sera dû quelle que soit l'emprise du projet développé au sein du périmètre mis en publicité, et calculé sur la base des décisions du Conseil d'Administration. La part de redevance variable éventuelle est constituée d'une base de calcul égale au chiffre d'affaire des activités du site, d'un pourcent (1%) de ce chiffre d'affaire, et comporte un seuil minimum fixe en deçà duquel la part variable ne pourra pas diminuer. Ces niveaux sont précisés dans la fiche détaillée de l'emplacement.

e. Jeux Olympiques et Paralympiques 2024

Le futur titulaire de la convention est informé de la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 et des impacts que pourraient engendrer cet événement exceptionnel pour l'activité.

L'organisation de cette manifestation (cérémonie et épreuves en Seine) ne pourra engendrer aucune demande d'indemnisation, ni de réduction de redevance du titulaire de l'emplacement.

VII / ORGANISATION DE LA PROCEDURE

a. Organisation de la procédure à revoir

Depuis début 2012, HAROPA PORT associe l'ensemble des parties prenantes au processus de sélection d'attributaires d'emplacement à vocation d'animation et de loisirs sur le domaine dont il a la gestion. Le processus de sélection intègre la tenue d'un comité consultatif au cours duquel HAROPA PORT recueille l'avis des collectivités publiques intéressées, incluant la Ville en tant que membre du comité consultatif et le Département, sur les dossiers les concernant ainsi que les avis de la Préfecture de Police (PP), de

Voies Navigables de France (VNF), de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP).

La procédure est organisée comme suit :

- Mise en publicité des emplacements à attribuer et publication simultanée d'un appel à projets.
- Remise des projets dans les conditions précisées au présent document.
- Analyse et évaluation des dossiers par les services d'HAROPA PORT :
 - o Analyse des projets sur la base des clauses éliminatoires (les projets jugés non recevables seront écartés),
 - o Évaluation des projets jugés recevables sur la base des critères énoncés à l'article V.b du présent document.
- Présentation des dossiers recevables en comité consultatif pour évaluation
- Audition facultative des meilleurs projets
- Décision d'attribution de l'emplacement après avis de la commission consultatif

Si aucune offre n'est remise ou jugée recevable ou satisfaisante, la procédure sera déclarée sans suite. Aucune indemnisation ne sera accordée dans cette hypothèse.

b. Confidentialité

HAROPA PORT veille au respect de la confidentialité des offres et s'interdit de révéler aux autres candidats les informations contenues dans l'offre de l'un d'entre eux.

Dans le cadre du processus de sélection, HAROPA PORT diffuse les offres des candidats aux membres du comité consultatif pour avis. Il est à noter que le règlement intérieur du comité consultatif stipule que tous ses membres sont astreints au strict respect de la confidentialité des offres des candidats. En particulier, les membres du comité consultatif s'interdisent de révéler aux autres candidats les informations contenues dans l'offre de l'un d'entre eux.

c. Date limite de remise des projets

Les projets devront parvenir obligatoirement sous deux formes, sous format numérique **ET** sous pli cacheté au plus tard le **16/06/2022** (également indiquée sur notre site internet : www.haropaport.com)

Les envois numériques devront être effectués sur l'adresse électronique suivante : ical@haropaport.com

Le dossier sous format papier devra être transmis à l'adresse suivante :

Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine
HAROPA PORT – PARIS
ICAL – Agence Paris Seine 2 Quai de Grenelle
75015 Paris

L'enveloppe devra porter la mention : « **Ne Pas ouvrir - Appel à projets ICAL** »

Les envois du candidat sont acheminés sous sa seule responsabilité.

d. Suite de la procédure

Après le choix définitif du projet retenu, le dossier présenté par le candidat lauréat constituera la base de formalisation contractuelle entre le candidat et HAROPA PORT.

La future Convention d'Occupation Temporaire reprendra les engagements présentés dans le dossier de candidature.

Si le projet sélectionné n'aboutit pas à la signature d'une convention au plus tard dans les six mois à compter de l'envoi au candidat retenu d'un premier projet de convention, l'emplacement ne pourra plus lui être attribué, sans qu'il puisse se prévaloir d'aucun droit acquis du fait de la décision d'attribution initiale.

e. Renseignements complémentaires et questions

Pour obtenir tout renseignement complémentaire qui leur serait nécessaire pour élaborer leurs offres, les candidats doivent faire parvenir des demandes écrites par e-mail à ical@haropaport.com

Les réponses seront publiées sur le site internet d'HAROPA PORT afin que tout candidat puisse en prendre connaissance.

f. Documents mis à disposition

Communs aux deux amodiations

- Fiche technique commune aux deux lots mis en publicité
- Fiches détaillées de chaque lot
- Le Cahiers des charges livres 1, 2 et 3
- Un modèle de convention type ICAL avec projet navigation
- Un modèle de convention type ICAL sans projet navigation
- Le Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères
- Le Cahier des prescriptions des Installations Saisonnières
- Le PLU de Boulogne-Billancourt et les servitudes
- <https://www.boulognebillancourt.com/mes-demarches/particuliers/urbanisme/plan-local-durbanisme-en-ligne>
- <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/#tile=1&lon=2.2649080121167438&lat=48.81576701913664&zoom=12.13537018933651&mlon=2.240427&mplat=48.835789>
- PPRI (plan de prévention des risques inondations)
<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/ppr-inondation-dans-les-hauts-de-seine-92-a354.html>
- Règlement particulier de police de l'itinéraire Seine-Yonne
https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/rpp_2_-_seine-yonne_-_version_officielle_2019_20190820185148/
- Plan d'ensemble général (janvier 2022)
- Schéma projets (octobre 2021)
- Plan de repérage des ouvrages (octobre 2020)
- Plan exécution assainissement (novembre 2021)
- Plan d'exécution réseaux divers (novembre 2021)
- Rapport diagnostique structure du Port de Boulogne Legrand (octobre 2018)
- Cahier de prescriptions et de recommandations architecturales, urbaines, paysagères et environnementales s'appliquant aux amodiations 1 à 5 du port Legrand à Boulogne-Billancourt (juillet 2020)
- Notice permis d'aménagement (février 2022)

Amodiations 2-3

- Plan des étages et des façades (amodiation 2-3)
- Ouvrage 5 et 6, calpinage placette escale (septembre 2020)
- Inspection du quai / travaux de réparation de PM 170 à PM 349 (octobre 2021)
- Carte Bathy
- Liste réflecteurs Port Legrand (novembre 2021)

Amodiation 4

- Plan des étages et des façades (amodiation 4)
- Ouvrage 2 / principe architectural (septembre 2020)
- Travaux bathymétriques (juillet 2019)
- Rapport Pyrotechnique Geomines (octobre 2021)
- Rapport sédiments (mars 2019)