



APPEL A MANIFESTATION D'INTÉRÊT (A.M.I.)

Pour le développement de la zone en Aval du Port
de Rouen Vallée de Seine Logistique

Sur Grand-Couronne/Moulineaux

(Ancien site logistique du Groupe RENAULT)

DOSSIER DE CONSULTATION

CAHIER DES CHARGES

Date limite de remise des dossiers : prolongée au 28 mai 2021 avant 16h00



Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Table des matières

1.	CONTEXTE.....	3
1.1.	Présentation d’HAROPA	3
1.1.1.	La genèse de HAROPA	3
1.1.2.	Présentation de HAROPA	3
1.2.	Le Port de Rouen au sein d’HAROPA.....	4
2.	OBJECTIFS DE L’A.M.I.....	6
3.	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	7
3.1.	Présentation du site faisant l’objet de l’AMI (Ancien site de Renault)	7
3.2.	Les biens faisant l’objet du présent AMI	9
3.3.	Rouen Vallée de Seine Logistique : situation et atouts	10
4.	LA PROCEDURE DE L’AMI	12
4.1.	Organisation et structuration de l’Appel à Manifestations d’Intérêt	12
4.2.	Déroulement de l’Appel à Manifestations d’Intérêt	12
4.3.	Projets cibles et orientations.....	12
4.4.	Contenu des manifestations d’intérêt.....	13
5.	LES MODALITES DE LA SELECTION DES MANIFESTATIONS D’INTERET.....	15
5.1.	La phase de négociation	15
5.2.	La phase de sélection	15
5.3.	L’appel à projets	15
6.	POUR INFORMATON, LES CONDITIONS D’IMPLANTATION DANS LE CADRE DE L’APPEL A PROJETS	15
6.1.	L’organisation de l’espace	15
6.2.	Conditions contractuelles du titre d’occupation.....	16
7.	CRITERES D’ANALYSE DES OFFRES DE L’AMI	16
8.	MODALITES DE REMISE DES DOSSIERS DE CANDIDATURE	17
9.	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	18
10.	DROITS DE PROPRIETE ET DE PUBLICITE DES PROJETS - RESPECT DE LA CONFIDENTIALITE	18
11.	PROPRIETE INTELECTUELLE	19
12.	INTERRUPTION, POURSUITE ET ABANDON DE L’APPEL A MANIFESTATION D’INTERET	19
13.	INDEMNISATION DES CANDIDATS NON SELECTIONNES	19
14.	ANNEXES.....	20

Appel à manifestations d’intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

1. CONTEXTE

1.1. Présentation d'HAROPA

1.1.1. La genèse de HAROPA

Les Grands Ports Maritimes du Havre, de Rouen et le Port Autonome de Paris ont été réunis au sein du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (CCIS), créé par le [décret n°2009-556 du 19 mai 2009](#).

Cette coopération a notamment pour objectif de mettre en valeur et d'assurer la promotion de l'offre portuaire (complémentarité maritime, fluviale et logistique) des ports de l'Axe Seine, en France comme à l'international.

Dans le cadre de cette coopération, le Grand Port Maritime du Havre, le Grand Port Maritime de Rouen et le Port Autonome de Paris ont décidé, le 16 décembre 2011, de constituer un Groupement d'Intérêt Economique, le GIE HAROPA. Constitué de plus d'une centaine de collaborateurs, celui-ci rassemble l'ensemble des fonctions tournées vers le développement, en vue de constituer un acteur européen de premier plan, capable de rivaliser avec les ports européens du Range Nord.

1.1.2. Présentation de HAROPA

Une ambition : constituer un ensemble portuaire à l'échelle de la Vallée de la Seine.

Par « ensemble portuaire », il faut entendre **une offre commune**, plus performante et compétitive que si elle était proposée par un seul port, portée par **une marque unique**.

- **L'offre commune** recouvre une offre maritime (régularité et densité de dessertes, facilités d'accès), une offre douanière (cadre réglementaire et fiscal pour un passage fluide de la marchandise), une offre foncière (des terrains aménagés disponibles pour des implantations logistiques et industrielles) et une offre multimodale (des dessertes fluviales et ferroviaires diversifiées, régulières et sûres). C'est le rôle du GIE HAROPA que de matérialiser cette offre unique à l'échelle de la Vallée de la Seine et de la commercialiser à travers un guichet unique.
- **La marque unique**, c'est la bannière HAROPA sous laquelle se déploie désormais toute la communication commerciale de l'ensemble des trois ports, au service d'un objectif commun : « faire de l'Axe Seine un système logistique majeur en Europe, compétitif et durable, au service des entreprises et des territoires ». Cet objectif se décline en quatre ambitions, identifiées dans HAROPA 2030 : constituer un système logistique performant, devenir un cluster industriel durable, développer l'attractivité touristique de la Seine et devenir une référence en termes d'intégration environnementale.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

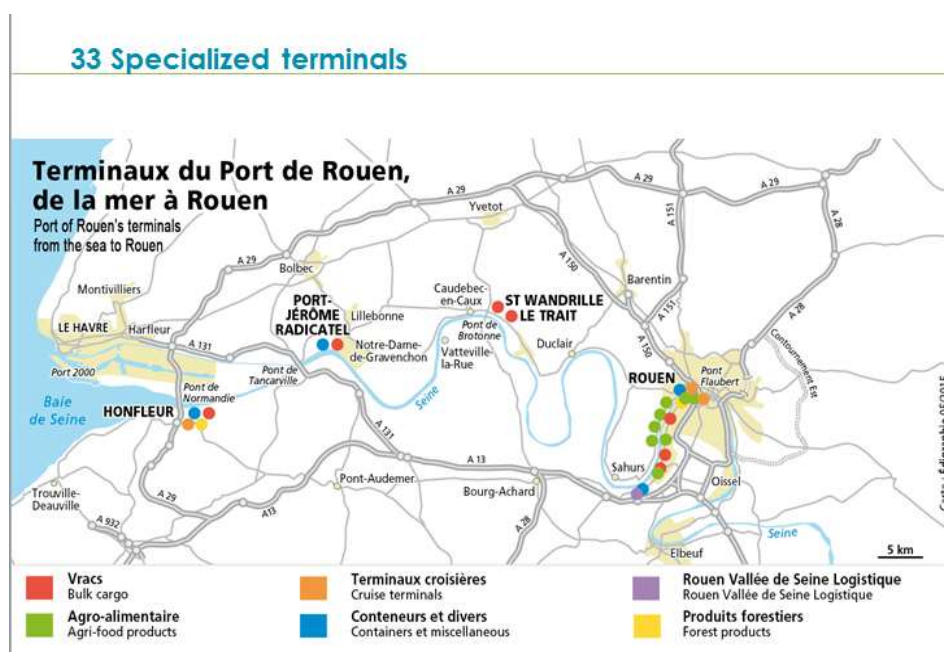
1.2. Le Port de Rouen au sein d'HAROPA

Le Port de Rouen, est un Etablissement Public de l'Etat créé par décret n° 2008-1146 du 6 novembre 2008, sous le régime de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme des ports maritimes.

La circonscription du GPMR est définie dans l'arrêté préfectoral portant modification à la circonscription du GPMR en date du 1^{er} décembre 2011 [Décret n°82-425 du 12 mai 1982](#)

Cette circonscription est définie comme étant l'espace maritime et terrestre à l'intérieur duquel le port a vocation à intervenir pour l'exercice de ses missions.

Son domaine portuaire s'étend sur plus de 3 759 ha, qui se répartissent le long des 120 km de la Seine, de Rouen à Honfleur.



Sur ces 3 759 ha, 1 546 ha sont affectés à l'accueil des activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales ou économiques. L'activité portuaire y est prépondérante (manutention, silos, cuves, logistique, etc.).

1er port exportateur de céréales en Europe de l'Ouest, 1er port français pour l'agro-industrie et le breakbulk, le port de Rouen est en mesure de traiter tous types de trafics.

Accueillant de l'ordre de 3 000 navires par an, son trafic maritime et fluvial en 2019 s'est établi à 28,9 Mt.

Port de fond d'estuaire inscrit au cœur du réseau central européen, sa spécificité est d'offrir à l'ensemble des entreprises et des entrepôts implantés le long de la vallée de la Seine des solutions logistiques diversifiées et performantes pour réaliser leurs opérations d'import-export dans le monde entier.

Diversifiées, car le port de Rouen offre un très large éventail de connexions maritimes grâce à son positionnement de base logistique arrière du port du Havre.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Performantes, car sa situation de port situé à l'intérieur des terres permet de réduire les trajets terrestres, qui sont les plus coûteux, et d'allonger les trajets maritimes, qui le sont le moins, avec à la clé des coûts de bout en bout peu onéreux et un impact significativement réduit sur l'environnement.

La localisation du GPMR permet de relier un vaste hinterland à des marchés extérieurs de manière très compétitive.

Ainsi, à l'import, le port de Rouen se trouve au cœur d'un « hinterland » (arrière-pays) de 22 millions de consommateurs, situés dans un rayon de 200 km et favorise la distribution des marchandises vers un large bassin de consommation. Ceci est illustré par les trafics importants de produits pétroliers, engrais, charbon, granulats, produits papetiers et forestiers, produits métallurgiques.

A l'export, le port est situé au cœur des bassins de production et offre la possibilité d'un transport maritime à proximité immédiate. C'est le cas pour les céréales et produits agroalimentaires, les produits pétroliers raffinés, les marchandises diverses et les conteneurs.

2. OBJECTIFS DE L’A.M.I

Conformément à l’article L. 2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, la présente procédure de mise en concurrence est issue d’une démarche volontariste menée par le GPMR. Elle permet d’envisager la réhabilitation et le développement du site faisant l’objet de l’Appel à Manifestation d’Intérêt (AMI).

Le GPMR accompagnera les candidats de façon à concevoir un projet optimisé, cohérent pour l’ensemble des parties.

En fonction des conditions de déploiement du projet d’ensemble, le GPMR pourra envisager certaines requalifications et travaux aux abords du site faisant l’objet de l’AMI.

Dans le cadre de sa stratégie foncière, le GPMR a engagé une démarche visant à dynamiser certains sites afin d’optimiser le développement de l’activité industrialo-portuaire. Cette logique d’optimisation s’inscrit à la fois dans une recherche de soutien de la compétitivité des acteurs économiques, de préservation de l’environnement et d’intégration sociale.

La mise à disposition du site s’inscrit dans cette démarche. Avec le soutien de ses partenaires institutionnels, le GPMR souhaite accompagner l’implantation d’activités économiques essentiellement liées au secteur portuaire, industriel et logistique dans un secteur à enjeu et en mutation.

Cet AMI détermine un cadre en termes d’aménagement et de conditions d’exploitation dans lequel les candidats devront s’inscrire pour formuler une offre et participer à la procédure de sélection devant aboutir à la signature d’une convention entre le GPMR et le(s) lauréat(s). Le présent dossier décrit ce cadre ainsi que les modalités de consultation et critères de sélection qui permettront au GPMR de désigner un ou plusieurs lauréats pour la seconde phase.

Dans ce contexte, le présent AMI a pour objectif :

- D’identifier les opérateurs intéressés (Industriels, Logisticiens, etc...) par le développement de la plateforme disponible ;
- Préparer et accompagner, de la phase d’étude jusqu’à la mise en exploitation, le(s) projet(s) retenu(s) avec le GPMR.

En fonction du(des) dossier(s) retenu(s), la contractualisation entre le(s) porteur(s) de projet(s) et le GPMR donnera(ont) lieu à une convention d’occupation du(des) terrain(s), et si le projet le nécessite du(des) bâtiment(s), régie par les dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P).

3. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'AMI porte sur des terrains d'une superficie totale de plus de **50 hectares** situés le long de la Seine, positionnés à l'Ouest d'une plate-forme de distribution internationale de près de 200 hectares « Rouen Vallée de Seine Logistique » (RVSL), qui concentre des activités de groupage de marchandises à forte valeur ajoutée contiguë au Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses (TCMD)

A l'aval de cette superficie de plus de 50 ha, il existe des terrains ouverts à l'urbanisation qui sont également destinés à accueillir des projets de développement économique à dominante industrielle d'une surface de 17 ha pouvant être portée à moyen ou long terme, dans des conditions à définir, à 24,5 ha.



3.1. Présentation du site faisant l'objet de l'AMI (Ancien site de Renault)

Le site objet de l'AMI est l'ancien site Renault CKD (activités d'import-export de pièces automobiles), implanté sur les communes de Grand-Couronne et Moulineaux, élargi en jonction à d'autres fonciers disponibles pour atteindre une surface de plus de **50 ha**.

Ce foncier fait actuellement l'objet d'une réhabilitation des sols et de démolitions diverses. **Il sera disponible courant 1^{er} semestre de l'année 2021. Il s'agit d'un site « clés en main » qui ne nécessite en termes de procédures administratives que le dépôt d'un Permis de construire et d'une autorisation d'exploiter (le cas échéant pour cette dernière).** Le site se prête à de la logistique, mais aussi à toute activité industrielle dont l'agro-industrie, qui est l'un des pôles d'excellence du port.

En fonction de leurs projets, les offres des candidats pourront porter sur tout ou partie du foncier proposé dans le cadre du présent AMI.

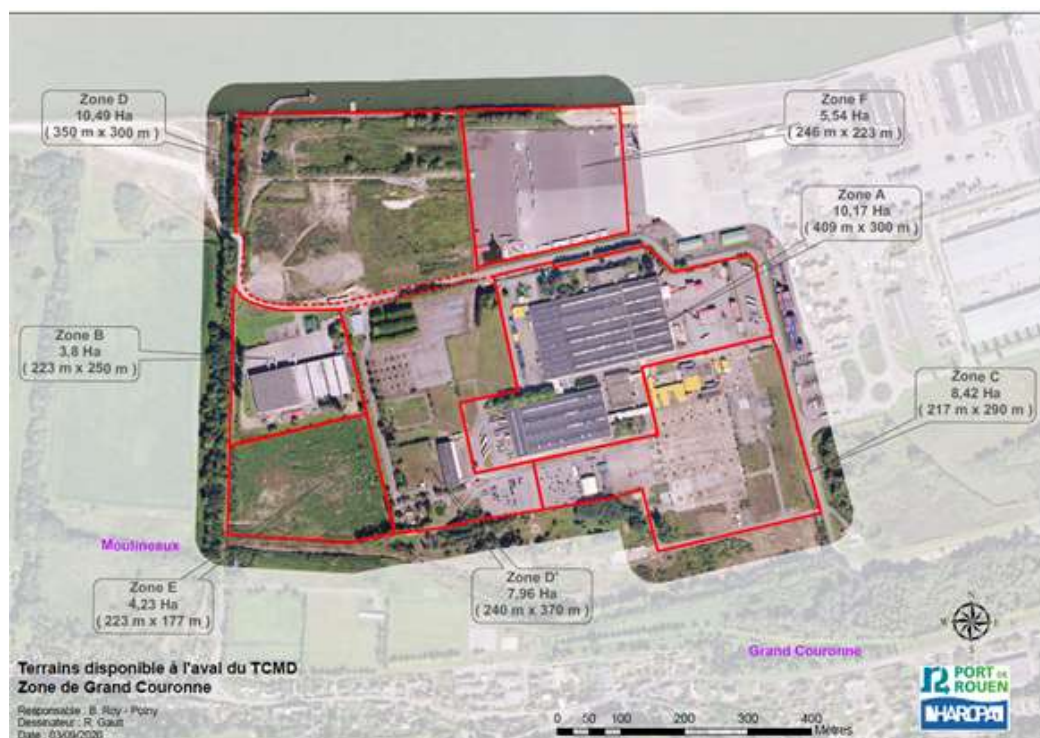
Nota : **La zone B et F sont occupées à ce jour**, mais leur mise à disposition est une option possible. Leurs amodiations devront être justifiées par le projet d'aménagement.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Par ailleurs, les bâtiments présents sur site (3 bâtiments sur la zone A et 1 bâtiment sur la zone B) pourront faire l'objet soit d'une :

- Mise à disposition (location) ;
- Acquisition ;
- Démolition le cas échéant.



Point important, ce site a été retenu pour faire partie du « Pack rebond » de nouveaux sites industriels « clés en main » lancé par le gouvernement, qui veut relancer l'industrie en France mais également en Normandie.

L'objectif de ce dispositif est de « simplifier la vie des entreprises françaises ou étrangères qui souhaitent ouvrir une usine en France », en raccourcissant les délais des procédures ou en anticipant les études relatives à l'urbanisme, l'archéologie préventive, etc.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

3.2. Les biens faisant l'objet du présent AMI

Les biens faisant l'objet du présent AMI sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Surface du terrain	
Communes :	Grand-Couronne et Moulineaux
Consultation publique (SIG) :	https://gpmr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ce88e156cfe84219b3def2c14d209916 https://www.haropaports.com/fr/un-acteur-majeur-de-limmobilier-logistique-de-laxe-seine
Surface totale :	environ 51 ha
Disponibilité :	Début 2021
Divisible :	Divisibilité possible en fonction des projets d'implantation (se reporter au plan)
Bâtiments :	présence de 4 bâtiments : - En Zone A (Cf le plan masse) - 1 bâtiment faisant office de bureau 2 000 m ² (R+2) - 2 entrepôts - (RDC) - Bâtiment B de 18 000 m ² - Bâtiment C de 22 000 m ²
	Diagnostic de conformité réglementaire existant (structure, sécurité incendie, ICPE, électrique, gaz, ascenseur, thermique et amiante) Annexe structure (caractérisation du bâtiment, relevés désordres et synthèse des résultats) Plan des réseaux - En Zone B (Cf le plan masse) - 1 entrepôt Frigorifique de 10 361 m ² (RDC) dont 637 m ² de bureaux et locaux sociaux - En Zone C, D, D', E et F (Cf le plan masse) Aucun Bâtiment présent
Situation / Desserte	
Accès autoroute :	Oui A13 Caen/Paris (échangeur N°24 à 5 Km via la D3 et 438) avec connexion (A28) l'autoroute des Estuaires (A28 E402-44-502 - Abbeville / Le Mans-Tour)
Accès aéroport :	Non
Distance par rapport à l'entrée du Terminal Maritime et Fluvial	à 900 m de l'entrée du terminal
Accès maritime :	Oui Terminal Conteneur et marchandises diverses - Trafic Maritime par brouettage
Embranchement fluvial :	Oui Terminal Conteneur et marchandises diverses - Trafic Fluvial par brouettage Connexion avec les terminaux d'HAROPA Port du Havre et de Port de Paris
Embranchement ferroviaire :	Oui Terminal Conteneur et marchandises diverses - embranché fer par brouettage
Equipements	
Données indicatives:	
Eau potable :	Oui
Eaux usées :	Oui
Electricité :	Oui
Eclairage urbain :	Oui Lampadaires
Urbanisme	
Contraintes d'exploitation :	Nous consulter
Diagnostic de pollution existant :	Etude historique et de vulnérabilité/diagnostic de la qualité des sols réalisés en 2009 par Golder Associates. Présence de métaux lourds résultant de l'emploi des boues de dragage comme remblais sur la zone.
Cercles de contraintes :	Nous consulter
Emprises réservées :	Nous consulter
Zone de PPRT :	Nous consulter
Zone de PLUi :	PLUi Métropole Rouen Normandie approuvé le 13 février 2020 Zone UXI - Nous consulter pour plus d'information https://sigapp.metropole-rouen-normandie.fr/www/w/urbanisme/pluigrandpublic/

Particularités du site 165 000m² d'entrepôts logistiques - Terminal à proximité avec Quai de plus de 1 000m avec 5 Postes navire et barge pouvant accueillir des portes containers de 2 400 EVP - Desserte quadrimodale de qualité - Terminal disposant de 5 portiques containers, de grues mobiles et rails sur Terre Plein de plus de 25 ha - Voie Fluviale Grand Gabarit 5 000t

Fiscalité (valeur 2019)	
Taxe d'Aménagement =	1%
Taxe foncière (TFPB) :	
Taux communal =	26,97% (Grand-Couronne) 21,98% (Moulineaux)
Taux départemental =	25,36%
Taxe spécial =	0,12%
TEOM =	8,06%
Contribution Foncière des Entreprises	
Taux intercommunalité =	26,00%

Pour compléter en annexe :

- Un plan de situation ;
- Deux plans du site ;

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

3.3. Rouen Vallée de Seine Logistique : situation et atouts

Le site faisant l'objet du présent AMI correspond à la 3^{ème} phase d'un vaste projet d'aménagement qui a démarré avec la zone dite RVSL historique, et qui accueille aujourd'hui une dizaine d'entrepôts logistiques représentant une surface construite d'environ 120 000 m².

Situé à moins d'une centaine de mètre du terminal conteneurs et marchandises diverses de Grand-Couronne (TCMD), ce site bénéficie d'une connectivité maritime et terrestre de tout premier plan.

- Une offre maritime conteneurisée *premium*

S'implanter sur ce site permet tout d'abord de bénéficier de l'offre des terminaux maritimes du port du Havre situés à moins de 75 km. Accessibles 365 jours par an, sans contrainte de marée, aux porte-conteneurs de plus de 20 000 EVP à pleine charge, ceux-ci disposent d'atouts uniques pour construire une chaîne logistique :

- Plus de 670 ports touchés dans le monde ;
- Plus de 50 compagnies maritimes présentes ;
- Plus de 3 850 offres commerciales proposées ;
- Le choix de toutes les alliances.

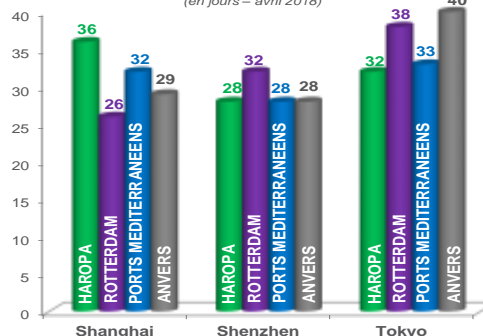
Sur la plupart des trades Asie notamment, l'offre HAROPA surpasse celle des autres ports du Range Nord en termes de transit times et de nombre de services :



- Près de **180** ports asiatiques connectés à HAROPA ;
- Près de **1 000** offres commerciales hebdomadaires ;
- Près de **20** compagnies maritimes ;
- **Chine : 1^{er} marché** de HAROPA – Port du Havre : **32%** de part de marché ;



Transit-times compétitifs à l'import ASIE vers HAROPA
(en jours – avril 2018)



La proximité immédiate du TCMD, accessible à des navires porte-conteneurs de 2 500 EVP, permet par ailleurs de recevoir des navires feeder en provenance d'autres ports que celui du Havre, et ainsi de diversifier les solutions logistiques.

- Une desserte terrestre performante

Le site est accessible via l'autoroute A 13 qui permet de réaliser :

- 2 aller/retour camion par jour vers Paris,
- 3 aller/retour camion par jour vers le Havre.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Disposant d'un hinterland à 360 degrés, cette zone logistique est le barycentre des plus grandes plateformes logistiques françaises, puisqu'elle offre, en moins de 3 h de camion, une connexion à :

- Bonneuil et Gennevilliers, Delta 3, Le Mans, Orléans et Artenay.

Connecté au réseau ferré, le site est relié par la voie d'eau aux terminaux à conteneurs du Havre et de l'Île-de-France.

L'offre fluviale

- 40 services fluviaux hebdomadaires ;
- 1 conteneur sur 5 à destination des marchés de consommation franciliens passe par la Seine ;



- Bénéfices économiques
- Bénéfices environnementaux

7 opérateurs de transport :



Origine/Destination	Fréquence hebdomadaire (par retour)	Opérateurs
Rouen → La Havre	4	Fluofoeder
	2	Greenmodal Transport
	3	Logix
	2	MSC
	1	SNTC/CARLINE
Rouen → Nogent-sur-Seine	1	SNTC/CARLINE
Rouen → Lunay	À la demande	Greenmodal Transport
	À la demande	Fluofoeder
Rouen → Gennevilliers	2	Fluofoeder
	À la demande	Logix
	À la demande	Loglyonne
	À la demande	Greenmodal Transport
À la demande	MSC	

Ces atouts se révèlent particulièrement précieux pour optimiser les chaînes logistiques import :

- L'excellente desserte fluviale depuis le port du Havre permet d'abord d'évacuer les boîtes de manière régulière et massifiée, et donc de ne pas avoir à acquitter de frais de stationnement sur Port 2000 ;
- Les conteneurs importés peuvent ensuite bénéficier d'une franchise de stationnement de plus de deux semaines sur le TCM ;
- L'éventuelle possibilité d'utiliser des tracteurs non immatriculés pour circuler entre le TCM et le site permet enfin d'acheminer les boîtes à l'intérieur de l'entrepôt à un coût ultra compétitif.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

4. LA PROCEDURE DE L'AMI

4.1. Organisation et structuration de l'Appel à Manifestations d'Intérêt

Le présent AMI se déroulera en 2 phases :

- Une première phase de candidature destinée à faire émerger les acteurs potentiels. Le GPMR rejettera à ce stade les candidatures qui ne présenteraient pas les garanties suffisantes selon les critères définis ci-après. Les candidats ayant d'ores et déjà constitué un groupement, sont invités à remettre des dossiers de candidature individuels, mentionnant leur volonté de proposer une offre commune. Des protocoles d'accord pourront être produits, mais la constitution du groupement ne sera pas engageante à ce stade.
- Une seconde phase au cours de laquelle les candidats restants seront invités à répondre à un appel à projets (AP).

4.2. Déroulement de l'Appel à Manifestations d'Intérêt

Le présent document, et les principaux documents d'urbanismes applicables présentés dans les paragraphes précédents constituent un premier socle devant permettre au candidat de structurer son offre.

La documentation technique concernant les biens pouvant être mis à disposition (terre-plein, terrains, quai, bâtiments) doit notamment permettre aux candidats de se positionner en termes de besoins de surfaces, d'aménagement et de capacité d'investissement. Les biens seront mis à disposition en l'état.

Le(s) candidat(s) pourront proposer un projet faisant usage du bord de Seine. En fonction de l'usage, des investissements seront probablement rendus nécessaires. Il est attendu dans l'offre, que le(s) candidat(s) indique(nt) clairement qui et comment seront réalisés ces investissements. Il est précisé que le GPMR pourrait éventuellement les porter, si une rentabilité économique se dégage, principalement au travers des recettes des droits de port. Concernant les bâtiments, les candidats sont libres de présenter un projet considérant leur usage en l'état, une réhabilitation ou une démolition.

4.3. Projets cibles et orientations

Compte tenu de sa localisation et de ses caractéristiques, le site présente d'importants atouts pour le développement d'activités économiques (surfaces, accessibilité, proximité du tissu économique, ...). **Le GPMR souhaite optimiser la capacité du site à contribuer au développement du port. En ce sens, il est attendu des activités en lien avec l'écosystème portuaire.**

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Les deux phases de la procédure (Appel à Manifestation d'Intérêt puis Appel à Projets) doivent permettre aux candidats de faire émerger des projets aboutis d'un point de vue contractuel et partagés d'un point de vue aménagement (gestion des flux, intégration architecturale et paysagère, prise en compte de la dimension transition écologique...).

A ce titre, certaines données d'entrée ou préconisations pourront venir enrichir le présent cahier des charges, notamment au démarrage de la seconde phase.

La réalisation d'une ou plusieurs Convention d'Occupation Temporaire (COT) permettra au GPMR de définir avec le(s) lauréat(s) les modalités d'occupation des terrains. D'autres montages contractuels pourront être proposés par les candidats. Ces propositions seront évaluées au regard des critères de sélection définis ci-après.

Les modalités de définition du tarif et de la durée sont définies ci-après.

Au cours de la procédure, les candidats devront veiller à prendre en compte le contexte réglementaire en matière d'urbanisme dans la définition architecturale et paysagère de leur projet.

4.4. Contenu des manifestations d'intérêt

La manifestation d'intérêt sera structurée en plusieurs parties, telles que définies ci-dessous. Ce dossier devra permettre au candidat de présenter ses ambitions et les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les atteindre. Le candidat s'attachera à démontrer sa capacité à répondre aux critères définis dans le règlement de consultation.

➤ L'équipe projet

Si le candidat est un groupement d'entreprises, chaque entreprise du groupement devra être décrite spécifiquement et conformément à toutes les dispositions du présent chapitre.

A noter que chaque manifestation d'intérêt devra, dès ce stade de la consultation, être portée par un mandataire. Une demande de substitution totale ou partielle du mandataire ou de(s) partenaire(s) pourra être étudiée dans le cadre de l'appel à projets. Dans ce cas, elle est susceptible de modifier l'évaluation du groupement. Par ailleurs, une équipe projet ne présentant pas l'ensemble des compétences utiles à la mise en œuvre du projet peut déposer une offre. Des compléments en termes de compétences pourraient alors lui être suggérés.

➤ Présentation du candidat

La description du candidat devra comprendre une présentation de la société, de ses activités et de ses chiffres clés (effectifs, CA, etc.). Cette présentation devra exposer notamment la gouvernance et l'organisation générale de la société, et éventuellement celle du groupe auquel elle appartient. La gouvernance de l'entreprise ainsi que les partenariats envisagés (conception, construction, exploitation, débouchés commerciaux, etc.) seront également décrites.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

➤ **Vision et stratégie globale du candidat**

Dans sa description, le candidat fera état de la vision stratégique de l'entreprise, et le cas échéant pour les niveaux suivants :

- Stratégie globale de l'entreprise et de l'éventuel groupe auquel elle appartient ;
- Stratégie de l'entreprise pour le développement de ses activités sur le Port de Rouen.

Le candidat s'attachera à faire ressortir la manière dont le projet d'implantation s'intègre dans le projet de développement de son entreprise et dans la vision du GPMR pour le secteur.

➤ **La présentation du projet**

Le candidat remettra un mémoire présentant son projet et comprenant tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension de son projet sur le terrain, notamment :

- La présentation générale du projet et de l'activité à implanter (interface avec les autres acteurs de la zone, nombre d'emplois, ...) ;
- La présentation technique du projet (estimation du besoin de surface globale et détail des surfaces bâti, surface de parking, gestion des flux, etc, ...). A ce stade, une esquisse de plan masse et la réalisation d'une représentation visuelle sont facultatives. Au stade de l'appel à projets en revanche, un plan masse niveau Avant-Projet Détaillé (APD) et la représentation visuelle seront nécessaires ;
- Présentation de l'investissement prévisionnel correspondant à la présentation technique (ex : intervention sur le bâti existant, construction neuve, aménagement des sols, insertion paysagère, ...). Le candidat présentera un tableau prévisionnel indiquant les estimations des montants d'investissement et, dans la mesure du possible, les montants d'entretien prévisibles au cours de l'occupation ;
- Première évaluation des flux maritimes, fluviaux et ferroviaires associés au projet ;
- Intentions du candidat en matière d'insertion paysagère et sociétale (insertion visuelle, architecturale, réduction des nuisances liées au bruit, etc ...) ;
- Les besoins de compléments pour formuler une offre définitive au stade de l'AP.

➤ **Planning du projet**

Le planning fourni par le candidat fera clairement apparaître les différentes étapes du projet.

Ces éléments de planning prévisionnel permettront au GPMR d'évaluer en première approche les garanties de faisabilité du projet. Ils pourront faire l'objet d'une révision en cas de sélection du projet pour la phase d'appel à projet. Par ailleurs, ils pourraient être utiles à la détermination des conditions de montée en puissance de la redevance domaniale.

➤ **Niveau d'investissement, capacités de financement et droits réels**

Le candidat annoncera le niveau d'investissements envisagé, démontrera sa capacité à investir dans ce projet et apportera tous les justificatifs y afférents. Un extrait Kbis de moins de trois (3) mois devra être joint.

➤ **Caractéristiques minimales de l'implantation projetée**

A ce stade, les candidats peuvent proposer un projet sur tout ou partie du site. A titre d'information, des esquisses qui simulent des principes d'aménagement sont envisageables et souhaitées, ainsi que l'allotissement associé. A noter que les principes de circulation du site sont susceptibles d'évoluer pour faciliter l'intégration du ou des projets dans son environnement.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

5. LES MODALITES DE LA SELECTION DES MANIFESTATIONS D'INTERET

5.1. La phase de négociation

En phase d'analyses des offres, le GPMR pourra adresser aux candidats des questions sur leur offre.

Au terme de cette phase de négociation, les candidats pourraient, le cas échéant, être amenés à amender leurs offres.

La remise des offres finales vaut affermissement de l'offre pour le stade de manifestation d'intérêt. Le GPMR écartera toute offre non conforme au dossier de consultation.

Nota : le GPMR envisagera si nécessaire de recevoir des candidats et les informera par courrier ou email dans un délai adéquat, des dates et heures auxquelles ils devront se présenter.

5.2. La phase de sélection

Les termes essentiels des offres permettront d'établir un classement des candidats sur la base des critères définis ci-après. Ce classement sera soumis aux organes de gouvernance du GPMR. Les candidats seront alors informés des résultats de la phase de sélection.

5.3. L'appel à projets

Les candidats retenus au cours de la phase de sélection de l'appel à manifestation d'intérêt seront admis à participer à la phase suivante, l'appel à projets qui sera lancé à l'été 2021.

Cette phase permettra au GPMR de préciser certaines données d'entrée nécessaires à la finalisation des projets. Le contenu des offres définitives sera précisé de façon à permettre au GPMR de sélectionner le ou les lauréats de l'appel à projets en fonction des critères établis avant fin 2021.

6. POUR INFORMATON, LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DANS LE CADRE DE L'APPEL A PROJETS

6.1. L'organisation de l'espace

Dans l'emprise du titre d'occupation futur et dans le cadre d'une recherche d'optimisation de l'espace et de densification le projet devra intégrer :

- L'ensemble des constructions ou infrastructures nécessaires à l'exploitation du terrain ;
- Des capacités de stationnement VL et PL cohérentes avec la surface du terrain et l'activité cible ;
- Le respect des prescriptions architecturales et paysagères.

6.2. Conditions contractuelles du titre d'occupation

➤ La durée du titre

La durée du titre sera fixée de manière à assurer l'amortissement des investissements projetés et une énumération équitable et suffisante des capitaux investis, sans pouvoir excéder la limite des 70 ans conformément à l'article L 2122-2 du CG3P. **C'est donc l'offre formulée par le candidat qui permettra de déterminer une durée.**

➤ Conditions financières du titre

Les biens mis à disposition par le GPMR se feront sur la base des taux suivants (valeur 2020) :

Code	Libellé	Prix en € HT/m ² /an
102	TERRAIN GRAND ROUEN R.G AMONT LA BOUILLE	5,473
816	BAT. A USAGE PORTUAIRE > 2013 (Z 1,2,3)	28,443
829	BUREAUX LOC.SANIT.GD ROUEN RD-RG > 2013	57,31

Si le candidat souhaite démolir le(s) bâtiment(s), dans ce cas, la redevance sera calculée sur la base de l'assiette foncière tel que définis ci-dessus.

Par ailleurs, à titre indicatif, l'ensemble des tarifs portuaires gérés par le GPMR sont consultables via les liens suivants :

- Droits de port navires et marchandises (TARIF DROITS DE PORT - n° E13 applicable au 1^{er} juillet 2020) <https://www.haropaports.com/fr/rouen/navires-marchandises-passagers-stationnement>
- Redevance d'usage applicable aux Unités Fluviales opérant aux quais publics de la circonscription du Grand Port Maritime de Rouen et de la concession du port fluvial (REDEVANCE D'USAGE FLUVIALE - n° 16 applicable au 1^{er} juillet 2020) <https://www.haropaports.com/fr/rouen/tarification-unites-fluviales>
- Pour toute autre information complémentaire veuillez consulter le site suivant : <https://www.haropaports.com/fr/rouen>

7. CRITERES D'ANALYSE DES OFFRES DE L'AMI

La sélection du(des) dossiers(s) sera appréciée en deux temps :

- Recevabilité et conformité des dossiers aux conditions de la consultation telles que définies ci-dessus ;
- Analyse, évaluation et sélection du(des) projet(s). Les candidatures seront analysées, évaluées et sélectionnées selon les critères ci-dessous :

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Critère 1 : Les conditions économiques et opérationnelles de déploiement du projet

Les conditions économiques et opérationnelles du projet seront évaluées sur les critères suivants :

- Le type de flux, éventuellement de marché ciblé, et le volume de trafic maritime, fluvial et ferroviaire traité ;
- La meilleure valorisation du domaine en termes d'intégration dans son environnement (RSE et ERC par exemple) et l'innovation, qualités architecturales et d'intégration paysagère du(des) projet(s) ;
- La solidité du planning d'engagement du projet au regard des garanties de faisabilité et d'exécution apportées aux plans techniques et commerciaux ;
- La meilleure équation économique pour le GPMR qui sera calculée sur la base du montant des recettes domaniales pour le GPMR et des éventuels coûts associés ;
- Le niveau d'investissements envisagé pour la réalisation du projet ;
- Les garanties permettant de démontrer la solidité financière du candidat. À ce titre, le GPMR se réserve le droit de diligenter une étude visant à recueillir des informations financières sur le candidat.

Critère 2 : Projet du candidat

Le projet du candidat sera évalué sur les critères suivants :

- La recherche d'une utilisation maximale des parcelles mises à disposition ;
- La bonne intégration du projet sur la parcelle et notamment un schéma d'aménagement avec la recherche de densification de la parcelle ;
- L'impact social et sociétal, notamment en termes de création d'emplois ;
- L'intégration paysagère ;
- Les mesures prises dans le cadre de la transition écologique et énergétique ;
- La gestion des flux sur la zone portuaire et sur le site (trafics poids lourds attendus et les modalités de leur gestion, etc.).

8. MODALITES DE REMISE DES DOSSIERS DE CANDIDATURE

Les projets des candidats seront rédigés en langue française et les montants exprimés en euros hors taxe et seront remis selon les modalités prévues ci-dessous.

Les candidatures devront être remises avant le : **28 mai 2021 avant 16h00**

Une copie du dossier et de ses annexes sur support papier et sur support physique électronique devra par ailleurs être reçue sous pli cacheté portant les mentions dans les délais impartis :

Dossier de candidature pour Appel à Manifestations d'intérêt

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Sur Grand-Couronne/Moulineaux
(Ancien site logistique du Groupe RENAULT)

NE PAS OUVRIR

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

A l'adresse suivante :

**Grand Port Maritime de Rouen
Direction de l'Aménagement Territorial et de l'Environnement
34, boulevard de Boisguilbert
B.P. 4075
76022 ROUEN CEDEX 3**

9. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Les sociétés candidates qui souhaiteraient avoir des précisions sur le présent dossier, sont tenues de le faire par écrit au plus tard 15 jours avant la date limite ci-dessus.

Les demandes sont à adresser, soit :

- par courrier à l'adresse mentionnée ci-dessus
- par courriel à l'adresse suivante : sage@rouen.port.fr ou date@rouen.port.fr

A toutes fins utiles, des contacts peuvent être pris par téléphone auprès des référents suivants :

– Grand Port Maritime de Rouen – 02.35.52.54.16 - 02.35.52.96.94

10. DROITS DE PROPRIETE ET DE PUBLICITE DES PROJETS - RESPECT DE LA CONFIDENTIALITE

Si certaines informations transmises revêtent un caractère confidentiel, il appartiendra au candidat de l'indiquer sur chaque document confidentiel transmis.

Le GPMR s'engage alors, pour les documents identifiés comme confidentiels, à ne pas les communiquer aux tiers, étant précisé que ne sont pas considérés comme des tiers toute autorité de tutelle, toute autorité administrative ou judiciaire, et tous les organes internes ou externes de contrôle.

En outre, les documents transmis par le GPMR aux candidats sont strictement confidentiels.

Les candidats s'engagent à utiliser les documents transmis seulement pour l'établissement de leur dossier de projet.

Les candidats s'engagent à ne diffuser à des tiers aucun document transmis ni toute autre information reçue du GPMR sans l'autorisation écrite et préalable de ce dernier.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

11. PROPRIETE INTELECTUELLE

Les dossiers de projet présentés par les candidats demeurent leur propriété intellectuelle.

12. INTERRUPTION, POURSUITE ET ABANDON DE L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET

À tout moment, et jusqu'à la signature du (des) contrat(s), le GPMR se réserve le droit de ne pas donner suite à la procédure de consultation ou d'en allonger le calendrier pour quelque raison que ce soit.

Le GPMR se réserve la possibilité de déclarer sans suite le présent AMI. Cette décision d'abandon peut également intervenir à l'issue de la sélection d'un projet suite à l'appel à projets dans l'hypothèse où la difficulté des négociations de mise en point des conventions ou la survenance d'évènements extérieurs empêcheraient la conclusion des contrats définitifs. S'il estime qu'aucun projet ne présente une crédibilité technique ou financière suffisante ou si les projets proposés ne permettent pas au GPMR d'atteindre la totalité de ses objectifs, le GPMR se réserve la possibilité de déclarer infructueux le présent AMI.

13. INDEMNISATION DES CANDIDATS NON SELECTIONNES

Dans le cas d'une interruption ou abandon de l'AMI, aucune indemnité ne sera versée par le GPMR aux candidats évincés à ce stade.

14. ANNEXES

Plan de Situation



Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Plans du site



Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Annexe - Le Port de Rouen en quelques chiffres

Les trafics d'HAROPA – Port de Rouen

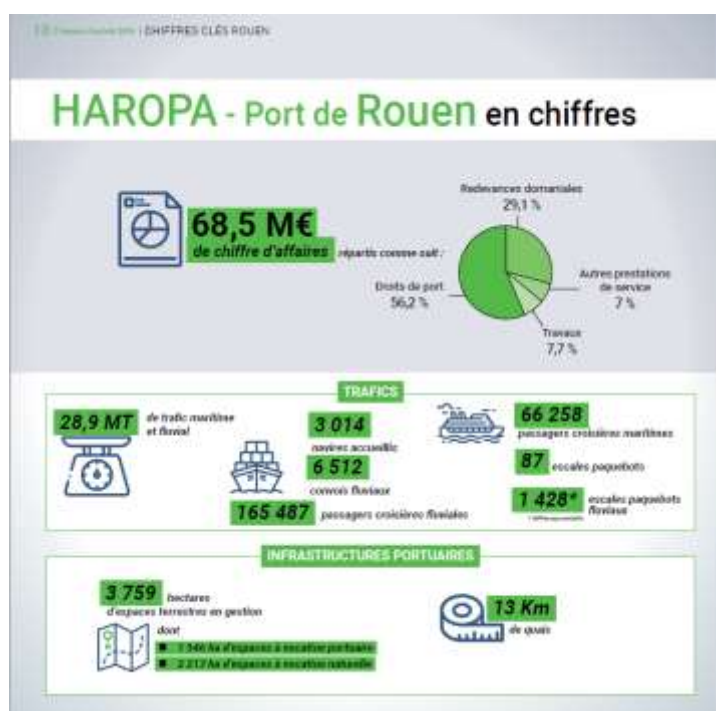
HAROPA – Port de Rouen a réalisé en 2019 un trafic maritime de 23,5 millions de tonnes, soit une croissance de 1,7 % par rapport à l'année précédente. Pour la seconde année consécutive, la quantité et la qualité ont été au rendez-vous de la récolte de céréales dans l'arrière-pays du GPMR. D'où le deuxième score de ces vingt dernières années pour les sorties de grains à 8,28 millions de tonnes (+ 9,3 %). D'une manière générale, les trafics de vracs solides (+ 5,4 %) ont porté les résultats du port à fin 2019 malgré une érosion des importations de charbon et des échanges fluviomaritimes de matériaux de construction.

Pour les vracs liquides, 2019 a été marquée par une parfaite stabilité avec 9,8 millions de tonnes traitées dont 6,5 millions de tonnes de produits pétroliers raffinés (+ 5,4 %).

Pour ce qui est des marchandises diverses, le bilan est nettement moins bon. Les trafics conteneurisés continuent de s'étioler à 100.000 EVP (- 9,7 %) et le cumul des produits papetiers, forestiers ou métallurgiques a reculé à 700.000 tonnes (- 17,2 %).

En revanche, l'activité croisière affiche un large sourire. Honfleur a établi un nouveau record du nombre d'escales (60) et a accueilli près de 44.000 passagers (+ 14 %). Pour sa part, Rouen a accueilli 27 paquebots et 22.341 croisiéristes (+ 14 %).

Du côté de l'activité fluviale, les tonnages transportés se sont élevés à 5,4 millions de tonnes en progression de 2,6 % avec une très forte hausse (+ 60,4 %) des trafics conteneurisés mer-flleuve à 124.000 EVP.



Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

HAROPA - Port de Rouen en termes d'investissement

En parallèle, l'établissement a investi 65 M€ (en 2018). Plus de 52 M€ ont été consacrés au programme accès, dont 34 M€ pour l'ultime marché de dragage entre Courval et Rouen. D'autres chantiers importants ont été réalisés, comme le rempiètement du terminal céréalier de Sénalia à Grand-Couronne.

La production immobilisée se maintient à un montant important de 6 M€ compte tenu des travaux de dragage effectués par le Port pour l'approfondissement du chenal. La capacité d'autofinancement se situe dans ses meilleurs niveaux à 22,7 M€. A 65 M€, les investissements réalisés au cours de l'exercice concernent principalement l'amélioration des accès maritimes (43 M€), projet phare du Port de Rouen permettant d'accueillir les navires de nouvelle génération et s'inscrivant dans le projet stratégique 2014-2019 de l'Etablissement.

	2017	2018	% Var 2018/2017
Chiffre d'affaires	66 M€	67 M€	+1,5%
Valeur ajoutée	57 M€	56 M€	-1,7%
Excédent brut d'exploitation	24 M€	22 M€	-8,3
Résultat net	14 M€	8 M€	-43%
Investissements	25 M€	65 M€	+160%

A l'échelle de l'axe Seine, HAROPA - Port de Rouen contribue de manière active et coordonnée à concilier le développement économique, la protection de l'environnement, tout en intégrant les aspects sociétaux.

HAROPA - Port de Rouen s'attache à entretenir un dialogue permanent avec les acteurs portuaires, économiques et institutionnels tout au long de l'axe Seine et agit pour le développement des territoires. Il entretient des relations privilégiées avec ses clients, les professionnels du secteur, les services de l'État, les collectivités, les riverains, etc.

La prise en compte des attentes de ses parties prenantes est à la source de sa démarche sociétale. Ensemble, ils redynamisent le territoire et créent de nouvelles opportunités de développement.

DES MESURES FISCALES EN FAVEUR DE L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE

Sur la fiscalité, HAROPA - Port de Rouen a travaillé étroitement avec [la Métropole Rouen Normandie dans la fixation du taux de la taxe d'aménagement](#) au niveau le plus faible. Les clients du port de Rouen bénéficient sur l'agglomération rouennaise d'une taxe minorée à l'intérieur de la zone portuaire.

Plusieurs zones logistiques en bénéficient, dont Rouen Vallée de Seine Logistique Amont, des zones appartenant au Port sur les communes de Moulineaux, Petit-Couronne, Grand Quevilly.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

HAROPA - Port de Rouen¹, un acteur économique majeur

Le Cluster Industriel et Portuaire (CIP) de Rouen génère 18 280 emplois.

A fin 2015, les espaces économiques sur le port du Rouen, ou dont l'activité en est dépendante, concentre 18 280 des emplois en léger recul (-1%) par rapport à 2011, une baisse moins importante que pour l'ensemble des salariés normands (4%) sur la même période et représente 1,7% des salariés normands. Ces emplois se répartissent de la façon suivante : 4 300 emplois (1/4) dans les secteurs maritimes et portuaires et 13 950 (3/4) dans les secteurs industriels.

Ces emplois se répartissent auprès de 700 établissements employeurs.

18 280 emplois salariés dans le CIP de Rouen en 2015

Effectifs salariés dans le CIP de Rouen en 2015 et évolution par rapport à 2011 (en %)

	Effectifs Port de Rouen en 2015	Évolution par rapport à 2011
Cluster maritime et portuaire	4 330	+7
Services aux navires	740	-2
Services à la marchandise	2 390	+16
Secteur public et gestion des infrastructures	800	-1
Autres services portuaires	400	-11
Cluster industriel	13 950	-3
Industries	8 100	-6
Services aux industries	3 090	+7
Transports terrestres	2 760	-4
Total	18 280	-1

Source : Insee, CLAP 2015, pour l'évolution DADS 2011 et 2015

Deux clusters en interaction : industrie et maritime

A Rouen, le cluster maritime progresse de 90 salariés par rapport à 2014, notamment grâce à une hausse du trafic maritime. Les flux de céréales progressent de 12,6 %, favorisant l'emploi des activités de transit et des commissionnaires (+ 60 emplois). Ils contribuent également au maintien des effectifs de l'entreposage, malgré la fermeture de la plate-forme de Schenker. Les opérateurs portuaires (pilotage, remorquage, lamanage) gagnent 30 emplois, tandis que les emplois de l'administration portuaire diminuent légèrement.

Le cluster industriel rouennais perd quant à lui 100 emplois, un fléchissement moins marqué qu'au Havre. Les industries diverses et l'industrie papetière perdent toutes deux 60 salariés, du fait essentiellement de diminutions d'effectifs chez Renault et UPM France. L'activité de traitement des déchets perd également des emplois (- 40). En revanche, les transports sont globalement excédentaires (+ 50), grâce à une hausse dans le transport routier. La construction et les services à l'industrie maintiennent par ailleurs leurs effectifs.

¹ Poupet C., Silvestre É., « [En 2015, l'emploi portuaire est stable à Rouen et en recul au Havre, sur fond de reprise du trafic maritime](#) », Insee Flash Normandie n°60, janvier 2018

Poupet C., ROGER P., Silvestre É., « [Des conditions d'emploi favorables dans les complexes portuaires de Rouen et du havre](#) », Insee Analyses n°63, juillet 2019

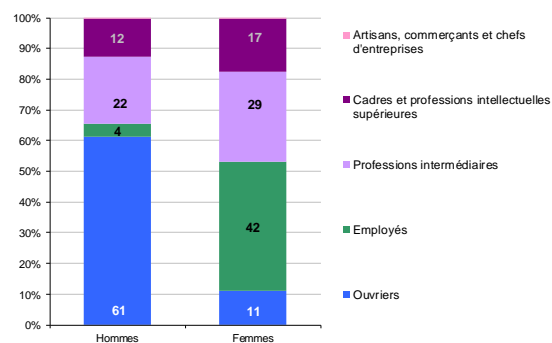
Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

Le complexe industrialo-portuaire de Rouen à l'origine de 3,5 % de la richesse dégagée² en Normandie

Le CIP de Rouen, implanté sur un territoire étendu, génère 3,5% de la richesse dégagée en Normandie (1,9 milliards d'euros). Le cluster industriel représente, à lui seul, 84 % de cette richesse dégagée. A un niveau infra-régional, les zones d'emploi de Rouen, du Havre, d'Honfleur et de Pont-Audemer, cette richesse générée par le CIP de Rouen représente 7,8 %.

Répartition des catégories socioprofessionnelles dans le CIP, selon le sexe



Source Insee - Dads 2011

Les activités industrielles besoins se situent en termes d'accès à de la main d'œuvre qualifié et un accès à l'énergie et à des services logistiques en quantité suffisante à un coût compétitif. De plus, ces activités ont aussi certains besoins de proximité d'éventuels sous-traitants ou d'activité du même secteur afin de créer des synergies

Répartition des postes selon les contrats et la quotité et salaire horaire net moyen dans le CIP de Rouen

dont les principaux de surfaces disponibles,

	Part (en %)				Salaire horaire net moyen en €
	Contrats stables	CDD	Autres contrats	Temps partiels	
Cluster industriel	95,1	2,6	2,3	5,0	17,0
Industries	94,9	2,6	2,6	4,7	20,0
Services aux industries	95,9	2,2	1,8	5,5	14,0
Transports terrestres	94,8	3,1	2,0	5,3	11,5
Cluster maritime et portuaire	91,2	5,9	2,8	7,5	15,0
Autres services portuaires	91,2	6,0	2,9	11,9	14,8
Secteur public et gestion des infrastructures	89,4	4,4	6,2	6,5	17,7
Services à la marchandise	93,9	3,9	2,2	6,7	13,7
Services aux navires	84,1	14,8	1,1	8,9	16,5
Ensemble CIP	94,2	3,4	2,4	5,6	16,6
Normandie	83,8	6,8	9,4	25,8	12,3

(écologie industrielle), d'éloignement par rapport aux zones urbaines (notamment pour les SEVESO) et de bonne connexion aux réseaux de desserte.

Les activités maritimes et portuaires ont par définition un besoin d'accès à l'eau, ce besoin peut être différent selon le type de marchandise. En effet si pour la marchandise conteneurisée il s'agit de pouvoir accéder aux quais dans tout type de conditions afin de restreindre au maximum la durée des escales (bassin à flot...), pour d'autres marchandises, comme les voitures par exemple, il est nécessaire de se trouver dans des bassins à niveau constant afin de procurer les meilleures conditions de traitement.

Utilisation de l'infrastructure portuaire 2015 (mouvement par type de quai)

² **Richesse dégagée** : répartition de la valeur ajoutée d'une entreprise entre ses différents établissements. Elle correspond à la valeur ajoutée de l'entreprise lorsque celle-ci n'a qu'un établissement et à une répartition de la valeur ajoutée au pro-rata de la masse salariale de l'établissement dans le cas contraire. Pour cette variable, les dernières données disponibles sont celles de l'année 2014.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen

La logistique est une activité très présente sur la zone portuaire, en effet il existe deux localisations préférentielles pour ces activités : soit très proche du marché de consommation, soit dans les lieux de passage de la marchandise et de rupture de la charge, les ports sont dans cette deuxième catégorie. De plus, on constate à l'heure actuelle un regain d'intérêt pour la localisation au sein des ports pour les activités logistiques compte tenu de la s'exerce à proximité des grands marchés de consommation que sont les grandes aires urbaines. Au-delà de cet attrait des zones portuaires pour les activités logistiques en général, on peut segmenter le marché de la logistique locale en trois grandes catégories qui ont chacune des besoins spécifiques et assez différents. Cependant la ZIP du Havre compte tenu de sa diversité en termes de contexte (portuaire, urbain, industriel...) et de sa très forte connectivité à tous les réseaux de transports est capable de répondre à chacun de ces besoins.

Les salaires dans les principaux métiers du CIP

Profession	Salaire net médian en ETP*		
	Ensemble	30 ans ou moins	50 ans ou plus
Cluster maritime et portuaire			
Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	1 780	1 520	1 980
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 680	1 350	1 770
Conducteurs routiers et grands routiers	1 930	1 710	2 020
Magasiniers qualifiés	1 810	1 480	2 020
Dockers	2 020	1 750	2 370
Cluster industriel			
Conducteurs routiers et grands routiers	1 930	1 770	1 950
Autres opérateurs et ouvriers qualifiés de la chimie (y.c. pharmacie) et de la plasturgie	3 080	2 510	3 830
Techniciens de production et de contrôle-qualité des industries de transformation	3 080	2 240	3 310
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 680	1 700	1 790
Ouvriers de production non qualifiés : chimie, pharmacie, plasturgie	2 570	2 230	3 650

Source : Insee - DADS 2011

* ETP = équivalent temps plein

Unité : euros

pression foncière qui

Le marché de la logistique se segmente donc en trois grandes catégories, en découlent donc trois grands types de besoin en matière de foncier pour accueillir ces activités :

a) La logistique portuaire dont les besoins principaux sont :

- Proximité du terminal.
- Rapidité des rotations entre les terminaux et l'entrepôt.
- Liens forts avec les activités liées aux vides.
- Aspiration à évoluer vers la logistique à valeur ajoutée

b) La logistique à valeur ajoutée, dont la logistique des produits sous température dirigée est une des composantes :

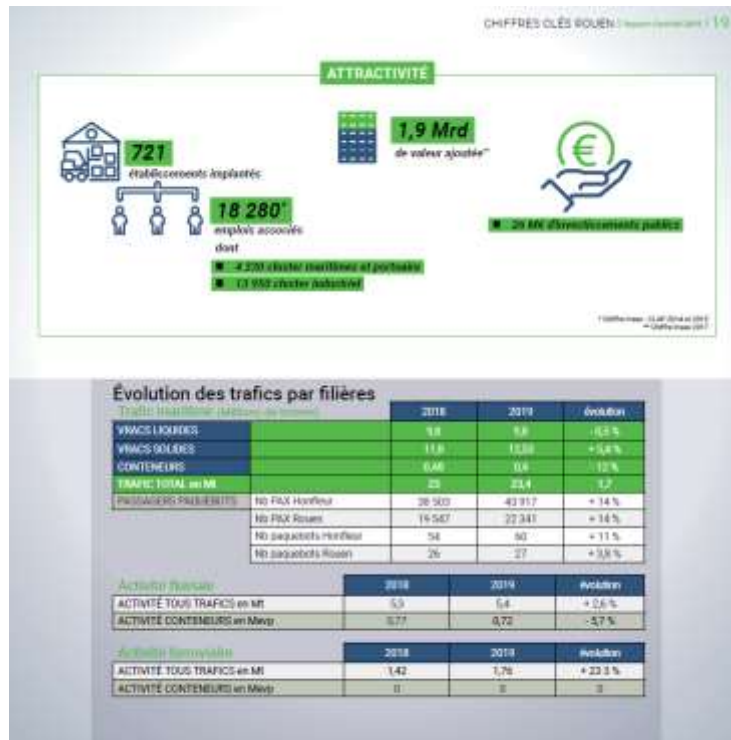
- Besoin de visibilité commerciale et valorisante ;
- Potentiel utilisateur des solutions multimodales ;
- Avènement de la logistique mutualisée dans des entrepôts de très grande taille qui nécessite l'arrivée de nouveaux entrants spécialistes de la gestion de parcs. Attentes fortes des prestataires sur la multimodalité.

c) La logistique industrielle :

- Proximité des donneurs d'ordre ;
- Problématique colis lourds ;
- Externalisation en croissance des fonctions logistiques : gestion des stocks, transformation, expertise ;
- Attentes fortes des prestataires sur la multimodalité si client distant.

Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen



Appel à manifestations d'intérêt (AMI)

Développement de la zone en Aval du Port de Rouen Vallée de Seine Logistique
Grand Port Maritime de Rouen