

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

REGLEMENT DE LA CONSULTATION

Juillet 2019



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.

HAROPA – Ports de Paris, établissement public propriétaire et gestionnaire d'une partie du domaine public fluvial en Ile-de-France, contribue depuis plus de 40 ans au développement équilibré des infrastructures et des équipements nécessaires à la croissance du trafic fluvial et ferroviaire dans la région. Il est ainsi devenu le premier port fluvial de France pour le trafic de marchandises (22,1 Mt en 2018) et premier port fluvial mondial dans le domaine du tourisme (près de 80 000 passagers pour la croisière fluviale avec hébergement et 7,5 millions de passagers pour la croisière promenade en 2017).

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 quatre enjeux :

L'usage du fleuve

Le domaine public fluvial est un bien public contraint et limité. 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. En particulier, les capacités de navigation seront évaluées et valorisées dès que possible.

La mixité des activités portuaires

L'adéquation des activités proposées au vu des sites et de leur environnement, et l'émergence d'activités nouvelles, sont recherchées. Le caractère multidimensionnel 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 et le tissu urbain de proximité.

La conciliation des usages et l'ouverture au public

La mise en œuvre de solutions adaptées à la mixité des activités portuaires est nécessaire. La fonctionnalité des projets proposés, leur impact sur leur environnement direct - bien qu'externe au site -, les problématiques d'exploitation et de maîtrise des nuisances (sonores, visuelles, olfactives ou autres) devront être parfaitement maîtrisées.

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'accès du public sur les sites de services urbains peut être partiel et limité dans le temps (en soirée, la nuit, ...) dès lors qu'il demeure régulier. Les modalités d'accès du public au site, dans le temps et dans l'espace, ainsi que leur mise en œuvre doivent être parfaitement maîtrisées.

Les sites accueillant des activités culturelles, d'animations loisirs, de promenade ou croisière seront ouverts au public et aux riverains en permanence, sauf pour certains événements exceptionnels.

Accompagner la transition énergétique

A 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 électriques ou hydrogène, l'intégration de panneaux solaires, ou toute autre mesure d'avenir, sont des atouts du projet dans son environnement.

II / ENJEUX DE L'APPEL A PROJETS

HAROPA-Ports de Paris 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 à l'échelle de l'axe Seine** (retombées économiques et sociales, directes et indirectes),
- participant à la **réduction des impacts environnementaux** liés à l'activité proposée.

III / OBJET DE L'APPEL A PROJETS

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

Le descriptif des lots mis en publicité est présenté dans la fiche technique commune aux cinq lots ainsi que les fiches de lots détaillées en annexe.

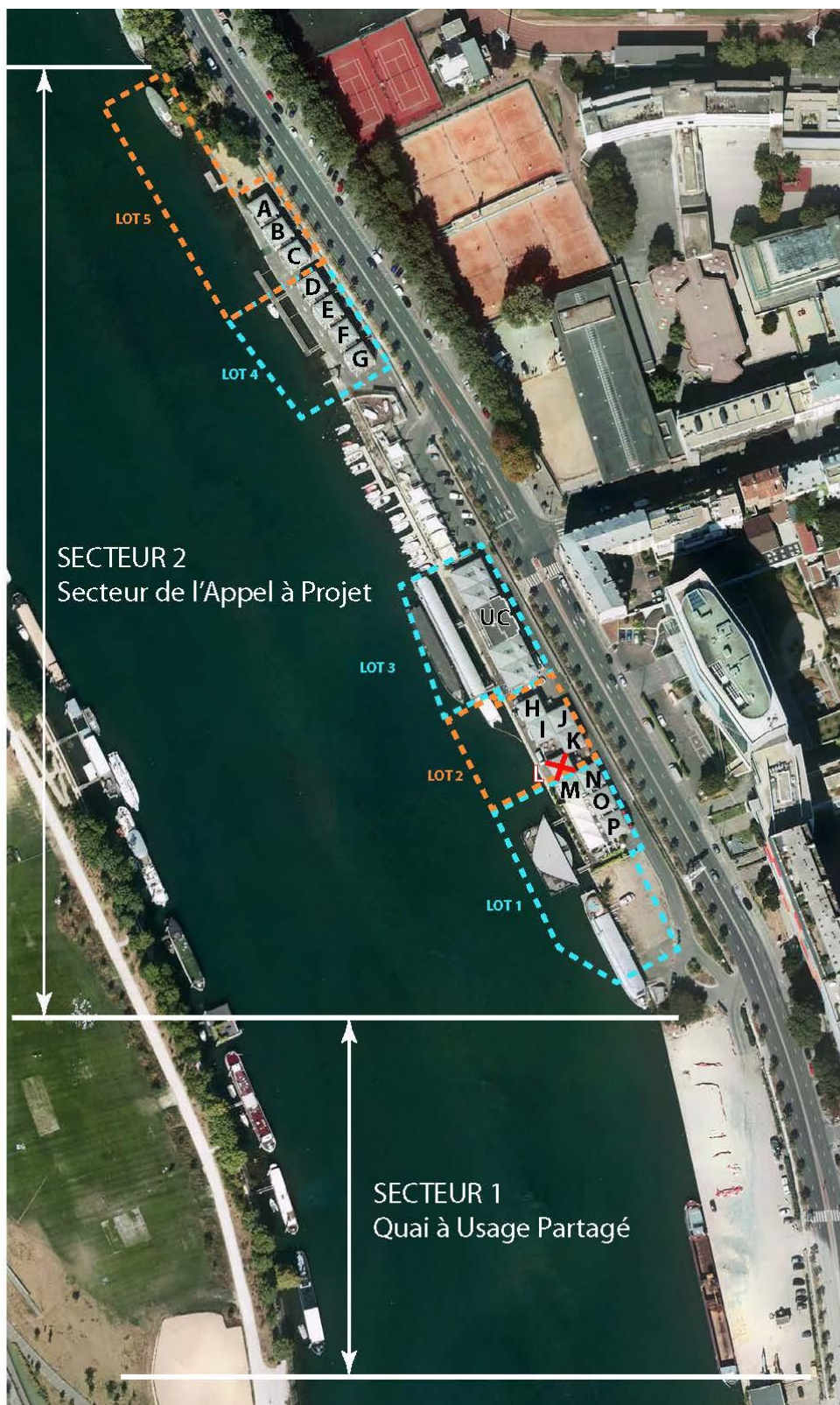


Photo aérienne du périmètre concerné par l'appel à projets (2012) & localisation des cellules bâties

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 retourne aujourd'hui vers le fleuve.

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. Equipé 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 – Ports de Paris 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

Les emplacements objets du présent appel à projets se situent sur le port Legrand, sis au droit du quai Alphonse Le Gallo sur la commune de Boulogne-Billancourt (92) et plus précisément une zone de plus de 6 500 m² (secteur 2 sur l'illustration) occupée notamment par un ensemble immobilier d'environ 2000 m².

Conformément au Code Général de la Propriété des Personnes Publics (CG3P), HAROPA – Ports de Paris, va intégrer les constructions existantes dans le domaine public dont il est propriétaire, à l'échéance du contrat encore en cours sur le site.

Cet appel à projets est mené concomitamment avec une opération d'aménagement menée par HAROPA – Ports de Paris. Cette opération permettra 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 au titre du code de l'urbanisme, entre novembre et décembre 2018.

Un appel à manifestations d'intérêts pour les occupations futures du site a également été mené, entre juin et octobre 2018. Il n'est pas nécessaire d'avoir participé à cet appel à manifestations d'intérêts pour pouvoir participer au présent appel à projets.

Le présent appel à projets vise à sélectionner les futurs occupants du foncier, des plans d'eau et des espaces bâtis selon un nouvel allotissement (5 lots indépendants) défini par HAROPA – Ports de Paris. La possibilité étant donnée de répondre sur plusieurs lots à la fois, il faudra toutefois que les projets présentés pour plusieurs lots fassent preuve d'un équilibre budgétaire et d'un fonctionnement technique indépendant sur chaque lot.

3 / Présentation du site et objectifs de HAROPA – Ports de Paris :

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 (secteur 2 sur l'illustration) actuellement occupée par des activités commerciales liées aux loisirs et au nautisme.

Le secteur 1- le Quai à Usage Partagé :

Le quai à usage partagé ne fait pas partie de l'appel à projets, car il doit garder sa 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.

HAROPA – Ports de Paris souhaite conserver la fonctionnalité de cet espace tout en assurant son intégration paysagère, et en permettant notamment les circulations douces et les continuités piétonnes sur ses abords.

Par ailleurs, le QUP n'étant pas exploité en permanence, une mixité d'usage sera favorisée, que ce soit pour une ouverture au public, régulière ou plus événementielle. Un traitement qualitatif de l'espace sera donc priorisé dans le cadre de la réhabilitation de cette infrastructure.

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, sera redécoupé et viabilisé en 5 sous-ensembles bâtis indépendants par HAROPA – Ports de Paris. Des démolitions partielles seront menées pour opérer ce redécoupage en sous-ensembles, et rendre autonomes techniquement et spatialement les lots. Ces démolitions ont également pour enjeu de valoriser les vues qu'offre le site sur la Seine et le Parc de Saint Cloud.

Le port accueille à l'heure actuelle des activités très diverses, utilisatrices ou non du fleuve. Le présent appel à projets porte sur le renouvellement complet des occupations actuelles. HAROPA – Ports de Paris souhaite 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. Pour cela, sont mis à disposition, de manière indissociable, des lots composés d'un terre-plein exploitable et partagé, d'un ensemble bâti autonome et d'un plan d'eau attenant.

En parallèle, et au cœur du port (entre les lots 3 et 4), une escale publique pour bateaux à passagers (de dimensions inférieures à 40 m de longueur) sera créée et gérée par HAROPA – Ports de Paris afin de permettre l'accueil ponctuel de bateaux à passagers, contribuant au dynamisme futur du site.

HAROPA – Ports de Paris développera 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. L'ensemble des 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.

La destination globale de ce port est l'accueil d'activités à caractère animations et loisirs ainsi que de transports à passagers. Les activités de logistique y sont néanmoins possibles, en particulier sur le lot 1 et 3, dans la mesure où elles sont développées de manière à être compatibles avec la reconfiguration du

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.

fonctionnement du port. Les candidats auront la possibilité de proposer des activités annexes en complément à l'activité principale visée sur chaque lot. Celles-ci devront être détaillées, la parfaite maîtrise des conditions d'exploitation et en particulier des nuisances engendrées étant un point d'attention.

Il est attendu de la part des candidats une attention forte à développer des projets cohérents avec ces ambitions.

IV / CONTENU DU DOSSIER A REMETTRE PAR LES CANDIDATS

Un dossier de réponse est à remettre pour chaque candidature. En cas de réponse sur plusieurs lots, le candidat peut déposer un dossier unique. Ce dossier pourra comprendre un sous-dossier unique de candidature. En revanche, chacun des autres sous-dossiers devra être spécifique et adapté à chaque lot. Dans le cas où ces candidatures multiples ne peuvent pas être poursuivies en parallèle, le candidat précisera l'ordre de préférence des différents lots sur lesquels il candidate. Le nombre de page maximum est multiplié par le nombre de lots sur lesquels porte la candidature.

Tout dossier déposé doit être daté et signé par une personne ayant compétence pour représenter l'entreprise portant le projet.

Tout dossier présenté engage le candidat 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 le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris) **la base de formalisation contractuelle entre le candidat retenu et le Port Autonome de Paris.**

Les candidatures devront être organisées 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 50 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 a 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 : <https://www.haropaports.com/fr/paris/appels-projets>

1 / Sous dossier / CANDIDAT :

Ce sous-dossier doit permettre d'identifier clairement le rôle de chacun des membres de l'équipe, un mandataire du groupement le cas échéant, et leur implication dans le projet. Les informations renseignées dans le formulaire viseront à démontrer la pertinence de la composition de l'équipe existante ou pressentie et à expliciter son organisation et ses moyens. Attention le mandataire du groupement sera impérativement le futur Titulaire de la convention d'occupation domaniale à conclure.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- La lettre d'engagement du candidat et de l'ensemble des membres en cas de groupement.
- Le descriptif de l'organisation du portage du projet avec les renseignements relatifs au mandataire et/ou à la société porteuse créée ou à créer : le mandataire sera le signataire de la convention, en tant que représentant de la société porteuse du projet.
- 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 :

- les CV du mandataire et de chacun des membres du groupement.
- un extrait K-bis de la société mandataire ou tout document équivalent pour les structures existantes,
- tout élément attestant de la démarche de création d'une entreprise pour les structures en création

2 / 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, 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 personnes accueillies.

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 quelles synergies peuvent se développer entre les différentes activités proposées et comment elles sont intégrées dans le tissu économique et social de l'environnement local proche.

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 du site
- 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

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 chiffre d'affaires sur 3 ans pour l'ensemble des activités proposées, les charges, et les investissements.

Le candidat apportera tout élément de preuve de la capacité de financement d'au moins 90% de l'investissement du projet (lettre d'engagement de banque pour l'achat ou construction, lettre d'engagement de la personne apportant les fonds propres).

En fonction de l'activité principale et du plan d'affaires de l'ensemble des activités, le candidat valide la durée de référence proposée ou bien peut proposer une durée de convention d'occupation temporaire différente, à justifier 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 : emplois, 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
- Politique tarifaire envisagée
- Etude de marché
- Emploi
- Garanties
- Sous occupation potentielle

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

- 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.

4/ 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 et 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 réglementaire de son projet, notamment au vu du plan local d'urbanisme (PLU), du plan de prévention des risques inondations (PPRI), de la loi sur l'eau, de la réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP), des règlements général et particulier et police de la navigation intérieure (RGP et RPP) et 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 être des motifs d'irrecevabilité du projet.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Descriptif technique
- Compatibilité réglementaire
- Maîtrise de l'exploitation
- Intégration architecturale et patrimoniale

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

- pour les bateaux/établissements flottants existants, fournir les notices accessibilité et titres.
- 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.

5 / 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. A 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. A titre d'exemples le candidat précisera sa politique en matière de maîtrise des dépenses énergétique, de recours à des énergies alternatives ou renouvelables, d'usage de nouvelles motorisations, ou de réduction et de valorisation des déchets

Il explicitera par ailleurs, le cas échéant, 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 et l'économie circulaire qui seront mis en œuvre.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Volet environnemental
- Volet sociétal

6 / 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 ».

V / EVALUATION DES PROJETS

Deux types de critères permettent à HAROPA-Ports de Paris 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-Ports de Paris 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-Ports de Paris.

a. CRITERES DE RECEVABILITE DES PROJETS

Clauses éliminatoires des dossiers

Sur la forme des dossiers :

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

Sur le fond des dossiers :

- Absence des garanties juridiques suivantes :
 - Lettre d'engagement non signée.
 - Activité principale non exercée par le mandataire.
- Inadéquation d'une activité proposée par le candidat avec le site :
 - Activité proposée non autorisée à l'emplacement mis en publicité.
 - Activités d'animation/loisirs et services (notamment culturelles, restauration/bar, promenade/croisière) ayant une part de privatisation couvrant à la fois plus de 30% des surfaces d'exploitation et plus de 30% de la période d'exploitation (critères appréciés de manière cumulative).
 - Activité non conforme aux contraintes techniques décrites dans la fiche technique commune aux cinq lots mis en publicité et dans la fiche détaillée descriptive de l'emplacement.
- Economie 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 de Ports de Paris supérieurs à un trimestre (qu'ils soient ou non accompagnés d'un plan d'apurement).
- 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).
 - Loi sur l'eau.
 - plan local d'urbanisme (PLU).
 - règlements général et particulier de police de la navigation intérieure (RGP et RPP).
 - 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. Elles ne peuvent pas prétendre à être retenues, ni à être indemnisées.

b. CRITERES D'ATTRIBUTION DE L'EMPLACEMENT

L'évaluation des projets sera faite par notation selon les critères listés ci-dessous. Le projet retenu pour chaque emplacement sera celui ayant obtenu la note totale la plus élevée.

1 / Valorisation des activités navigantes

Est évaluée ici l'adéquation entre les potentiels de navigation du site et la valorisation proposée dans le projet.

Le domaine public fluvial est un bien public contraint et limité.

- La valorisation du fleuve et de son usage reste prioritaire pour les occupations qu'il peut accueillir. Les activités proposées devront intégrer une composante de navigation sur le fleuve adaptée aux capacités offertes par le site. Cette bonne adéquation sera valorisée.

2 / Le concept - valorisation de l'usage des berges et animation

Est évaluée ici la capacité du projet à valoriser une implantation sur les berges de manière innovante et équilibrée.

Les berges de Seine sur le bief de Suresnes sont des espaces limités et à forts potentiels.

- L'émergence d'activités ambitieuses, en vue de porter l'animation d'un secteur en transformation de la commune Boulogne-Billancourt, est recherchée. Les projets aux bases solides et porteurs de potentiels de développement seront valorisés.
- Les activités proposées devront être en adéquation avec les usages potentiels des berges et la spécificité de ces espaces. En particulier le développement des activités participant à l'animation des berges sera adapté en fonction des horaires de la journée, de la semaine et de la saison. Cette bonne adéquation dans le temps sera valorisée.
- Une maximisation des usages est recherchée, tout en veillant à préserver un équilibre et limiter toute forme de privatisation. Le caractère multidimensionnel des projets peut être une réponse à explorer en portant le cas échéant une attention à l'organisation de la bonne cohabitation des activités. La maximisation de l'usage potentiel sera valorisée.

3 / L'attention à l'environnement proche du projet - insertion territoriale et maîtrise des impacts

Est évaluée ici la capacité du projet à s'insérer dans le site, en lien avec son environnement et en maîtrisant ses impacts.

Les berges de Seine sur le bief parisien sont des espaces insérés dans un tissu urbain dense.

- L'adéquation des activités proposées au vu de leur environnement proche est recherchée. La construction d'un lien fort entre les activités présentes sur le domaine portuaire et le tissu économique et social à proximité est un facteur de réussite des projets. La force de l'accroche locale du projet sera ainsi valorisée. Par ailleurs, les retombées économiques et sociales à l'échelle de l'axe Seine seront également valorisées.
- La fonctionnalité des projets proposés, leur impact sur leur environnement direct (port et voisinage), les problématiques d'exploitation (compatibilité avec les autres activités situées sur le port, maîtrise des flux et de l'accessibilité du site, gestion des livraisons, préservation de l'accès du public aux berges) et de maîtrise des nuisances (sonores, visuelles, olfactives, gestion de flux ou autres) devront être parfaitement maîtrisées. Le porteur de projet devra avoir identifié les impacts de son activité et nuisances potentielles, et proposer la mise en œuvre de dispositifs adaptés pour les maîtriser. La maîtrise des impacts sera valorisée.

4 / Un projet d'avenir - accompagnement de la transition énergétique et innovation sociale

Est évalué ici l'engagement du candidat sur des mesures de transition énergétique et d'innovation sociale. Le domaine public est un support potentiel pour le développement d'innovations technologiques et sociétales.

- La qualité environnementale du projet est recherchée, en particulier dans le développement des énergies renouvelables. Les nouvelles motorisations, la production et l'usage d'énergies renouvelables, la sobriété énergétique, ou toute autre mesure d'avenir, sont des atouts du projet dans son environnement. A 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 engagements pour le déploiement de dispositifs innovants seront valorisés.
- L'innovation sociétale trouve des déclinaisons diverses au travers de dispositifs favorisant l'emploi en particulier dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, le développement local, les circuits courts et l'économie circulaire. L'engagement pour la mise en œuvre de mesures précises sera valorisé.

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

Lorsqu'un emplacement fait l'objet d'une attribution, HAROPA-Ports de Paris pourra 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-Ports de Paris. Elles pourront porter sur l'ensemble des aspects du projet émanant de l'analyse générale du dossier, notamment sur l'absence de garanties juridiques liées à la création d'une

structure porteuse, sur le rapport entre le capital de la structure porteuse et le montant d'investissement prévisionnel du projet, sur les preuves de financement de l'investissement du projet, sur la vérification de la compatibilité du projet au regard des enjeux patrimoniaux du site, sur la remise en conformité du planning présenté au regard des contraintes du projet, sur le recalage de la durée de convention d'occupation temporaire à conclure, ou sur le recalage des modalités de calcul de la redevance retenue (part variable en particulier).

VI / REGLEMENTATION GENERALE APPLICABLE A LA FUTURE OCCUPATION

a. Titre d'occupation

Une convention d'occupation temporaire du domaine public, régie par les dispositions du cahier des charges (livres 1, 2 et 3) en date du 3 octobre 2012, arrêté par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris, sera délivré au lauréat (cf. annexe).

b. Durée d'occupation

La durée du titre d'occupation 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-Ports de Paris propose des durées de référence établies en fonction des types d'activités. Les candidats peuvent proposer des projets avec durées d'occupation différentes de ces références, à justifier le cas échéant par une démonstration cohérente avec le plan d'affaires projeté.

Compte tenu des investissements à réaliser et portés par les futurs lauréats sur les bâtiments à réhabiliter, les durées de références sont de 15 ans pour l'ensemble des 5 lots, quelle que soit le type d'activité principale projetée. Seuls les projets 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 pourront obtenir une durée de référence de 20 ans.

Les dates prévisionnelles de mise à disposition des différents lots de l'appel à projets sont les suivantes :

- les lots 1, 2 et 3 pourront être mis à disposition à la fin d'année 2021 ;
- les lots 4 et 5 pourront être mis à disposition au milieu de l'année 2021.

c. Aménagement des lots

Les emplacements proposés seront mis à disposition en l'état et tels que décrits dans la fiche technique commune aux cinq lots mis en publicité et dans les fiches détaillées de chaque lot. Ils devront faire l'objet d'aménagements complémentaires, pour ce qui concerne les bâtiments (adaptations à porter principalement par les futurs occupants en fonction de leurs besoins, et sur la base d'orientations prédéfinies afin de permettre aux projets d'aboutir), les terre-pleins (installations pérennes ou saisonnières avec une répartition précisée dans les fiches techniques) et les plans d'eau. Les candidats expliciteront dans leur offre les travaux nécessaires à leur exploitation. Les aménagements envisagés par les futurs occupants, et ceux demandés à Ports de Paris (dans le respect des éléments techniques fournis en annexes) devront apparaître dans la proposition des candidats. Les aménagements proposés devront être conformes à toute la réglementation applicable (PPRI, Loi du l'eau, PLU, réglementation sur les ERP, RGP et RPP notamment).

Il convient de noter que le Port Autonome de Paris mène un programme d'équipement des ports du bief de Suresnes en réseau de collecte des eaux usées (grises et noires). En fonction des besoins précisés par le candidat, un piquage pour la gestion des eaux usées pourra être réalisé conformément à la fiche technique commune aux cinq lots. Le titulaire aura obligation de réaliser les aménagements nécessaires sur ses installations. Conformément à la loi sur l'eau, tout rejet d'eaux usées est interdit.

Le Port Autonome de Paris mène également un programme de déploiement de contrôles d'accès aux ports du bief parisien pour des raisons de sécurité. Une dynamique de limitation des accès et du stationnement est engagée. Le port Legrand devrait être équipé par HAROPA – Ports de Paris de dispositifs limitant l'accès aux véhicules strictement nécessaires à l'exploitation (pas de stationnement de la clientèle).

Enfin, 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 à la loi sur l'eau. En particulier, les installations flottantes doivent pouvoir rester en sécurité jusqu'au niveau des plus hautes eaux connues (PHEC). HAROPA-Ports de Paris 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 de HAROPA-Ports de Paris. Ces modalités sont encadrées par les décisions du Conseil d'Administration de Ports de Paris, pour les bateaux à passagers en dates des 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 des 25 janvier 2012 et 11 avril 2012.

La redevance appelée 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'affaires supérieur à 1 million d'euros, d'une part variable adossée au chiffre d'affaires (CA) de l'activité.

Pour chaque lot, 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'affaires des activités du site, d'un pourcent (1%) de ce chiffre d'affaires, et comporte un seuil minimum fixe en deçà duquel la part variable ne pourra pas diminuer. Ces niveaux sont précisés dans la fiche technique commune aux cinq lots.

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.

f. Dévolution de droits réels

Le futur titulaire de la convention est informé que l'ampleur des travaux qu'il pourra concevoir et réaliser sur les bâtiments du/des lots amodiés pourront justifier la dévolution de droits réels, nécessaires au financement de ses investissements.

g. Articulation des projets sous maîtrise d'ouvrage des titulaires et de Ports de Paris

Afin de garantir la meilleure articulation possible entre le projet global d'aménagement mené par HAROPA-Ports de Paris et les projets de chacun des futurs titulaires, HAROPA-Ports de Paris se réserve la faculté d'apporter des ajustements techniques et contractuels aux conditions du présent appel à projets, lorsqu'ils sont liés à la finalisation du projet d'aménagement et à l'articulation des projets des diverses maîtrises d'ouvrage, et tant qu'ils restent marginaux.

VII / ORGANISATION DE LA PROCEDURE

a. Organisation de la procédure

Depuis début 2012, HAROPA-Ports de Paris associe l'ensemble des parties prenantes au processus de sélection d'attributaires d'emplacements à vocation d'animation/loisirs sur le domaine dont il a la gestion. Le processus de sélection intègre la tenue d'un comité consultatif au cours duquel Ports de Paris recueille l'avis des collectivités territoriales intéressées sur les candidatures 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'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Unité Départementale de l'Architecte 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 destiné à recueillir des projets.
- Remise d'un dossier dans les conditions précisées au présent document.
- Analyse et évaluation des dossiers par les services de HAROPA-Ports de Paris :
 - o Analyse de la recevabilité des projets (les projets jugés non recevables seront écartés),
 - o Evaluation 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 avis.
- Attribution de l'emplacement par la Directrice Générale de Ports de Paris.

Après remise des dossiers, et aux différents stades de la procédure, HAROPA-Ports de Paris se réserve la possibilité d'inviter les candidats à apporter des précisions ou rectificatifs nécessaires à leurs projets lorsque cela est jugé utile à leur bonne compréhension. Les compléments devront être apportés dans la forme demandée et les délais impartis.

De manière indépendante, HAROPA-Ports de Paris se réserve la possibilité de recevoir les candidats ayant déposé des projets recevables et ayant obtenu le meilleur classement au regard des critères de l'appel à projets, pour une présentation de leurs projets, accompagné de membres du comité consultatif si cela est jugé nécessaire par HAROPA-Ports de Paris (avant ou après la présentation des dossiers au comité consultatif).

Si aucun projet n'est remis ou jugé recevable ou satisfaisant, la procédure sera déclarée sans suite. Aucun dédommagement ne sera accordé dans cette hypothèse.

b. Confidentialité

HAROPA-Ports de Paris veille au respect de la confidentialité des projets et s'interdit de révéler aux autres candidats les informations contenues dans le dossier de l'un d'entre eux.

Dans le cadre du processus de sélection, HAROPA-Ports de Paris diffuse les dossiers des candidats aux membres du comité consultatif pour avis. Les membres du comité consultatif sont astreints au strict respect de la confidentialité des projets des candidats. En particulier, les membres du comité consultatif s'interdisent de révéler aux autres candidats les informations contenues dans le dossier 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 à la date indiquée sur notre site internet www.haropaports.com

Les envois numériques devront être effectués sur l'adresse électronique suivante : ical@paris-ports.fr

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

Ports de Paris
ICAL
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.

La date limite de remise des offres est fixée au **Vendredi 15 novembre à 15h00.**

d. Suite de l'attribution

Après le choix définitif des projets retenus, le dossier présenté par le candidat lauréat constituera la base de formalisation contractuelle entre le candidat et le Port Autonome de Paris (sous réserve de compatibilité avec le présent règlement et en particulier avec le cahier des charges en date du 3 octobre 2012 arrêté par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris). 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.

Les projets retenus feront l'objet d'un développement en lien avec la mise en œuvre parallèle du projet global d'aménagement du site. Le calage de la réalisation des travaux spécifiques à chaque lot sera établi avec HAROPA - Ports de Paris lors de la mise au point de la convention.

e. Renseignements complémentaires et questions

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

Les réponses seront publiées sur le site internet de HAROPA-Ports de Paris afin que tout candidat puisse en prendre connaissance.

f. Documents mis à disposition

- Fiche technique commune aux cinq lots mis en publicité
- Fiches détaillées de chaque lot
- Cahier des charges du Ports autonome de Paris, livres 1, 2 et 3
- Lien vers PPRI : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/ppri-inondation-dans-les-hauts-de-seine-92-a354.html>
- Lien vers PLU : <https://www.boulognebillancourt.com/mes-demarches/particuliers/urbanisme/plan-local-durbanisme-en-ligne>

- <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/#tile=1&lon=2.240427&lat=48.835789000000005&zoom=13&mlon=2.240427&mlat=48.835789>
- Plaquette de présentation du projet de réaménagement du port Legrand – octobre 2018
- Plan général en couleurs du projet de réaménagement du port et des lots de l'appel à projet – juillet 2019
- Plan général coté des lots de l'appel à projet – juillet 2019
- Plan bathymétrique – août 2017
- Rapport « diagnostic structure des bâtiments du port Legrand » – octobre 2018
- Orientations d'aménagement - simulation de recomposition de façade – juillet 2019

Ports de Paris pourra fournir sur simple demande adressée par courriel à ical@paris-ports.fr, les documents suivants :

- Plan du projet de réaménagement du port et des lots de l'appel à projet – niveau études préliminaires - format Autocad – juillet 2019
- Plan de niveaux des bâtiments lots 1,2&3 et lots 4&5 avec indications des parties prévues pour être démolies par HAROPA - format Autocad - juillet 2019
- Plan topographique général du port existant - format Autocad - 2014
- Plan d'assemblage des plans de l'état existant- format Autocad - juillet 2019
- Elévations des bâtiments avec indications des parties prévues pour être démolies par HAROPA - lots 1,2&3 et lots 4&5 6 Façades Est et Ouest - format Autocad - juillet 2019

Ces documents sont remis à titre indicatif et sont à usage exclusif des études d'architectures des candidats en vue de la remise de leur candidature. Ils sont la propriété de HAROPA Ports de Paris. Ils ne préjugent en rien de la réalisation définitive des travaux qui seront menés en 2021/2022.

Ports de Paris se réserve la possibilité de compléter les annexes en cours d'appel à projets, et jusqu'au 30 septembre 2019 au plus tard. En particulier des compléments à la fiche technique commune aux cinq lots pourraient être apportés.