

**APPEL À PROJETS
POUR LE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITES SUR PLUSIEURS PORTS PARISIENS
REGLEMENT DE LA CONSULTATION**

Juillet 2023

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, ainsi que 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 Port, établissement public propriétaire et gestionnaire d'une partie du domaine public fluvial, contribue au développement équilibré des infrastructures et des équipements nécessaires à la croissance du trafic fluvial et ferroviaire dans la région. Paris est ainsi devenu le premier port fluvial de France pour le trafic de marchandises (25 Mt en 2019) et premier port fluvial mondial dans le domaine du tourisme (près de 87 000 passagers pour la croisière fluviale avec hébergement et 8 millions de passagers pour la croisière promenade.).

Acteur de la transition énergétique et de la croissance verte au service des territoires, HAROPA Port contribue au développement de l'axe Seine par la promotion du transport fluvial de marchandises et de passagers, tout en veillant à sa 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.

L'axe Seine va, en outre, accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024 avec une cérémonie d'ouverture se déroulant sur la Seine, de même que plusieurs épreuves olympiques et paralympiques.

I / L'OCCUPATION DES BERGES ET PLANS D'EAU : ENJEUX

Dans le contexte fortement urbanisé de l'Île-de-France, le développement des projets portuaires de proximité relève de cinq enjeux pour les emplacements avec navigation :

Un projet solide

La solidité du projet proposé par le candidat, en particulier la connaissance du monde fluvial, la qualité du dossier et la stabilité financière du projet seront valorisés.

Un projet navigant (concerne les emplacements avec navigation)

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. Les capacités de navigation, lorsque l'emplacement le permet, seront évaluées et valorisées à l'étape de la notation de même que la présence d'une logistique fluviale dans le projet.

Un projet intégré dans le tissu urbain

La mise en œuvre de solutions adaptées à la mixité des activités portuaires est nécessaire.

Faciliter l'accès du public et limiter toute forme de privatisation du domaine, sauf exceptions notamment liées à des raisons de sécurité, est un enjeu prégnant sur les ports urbains.

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 terre-pleins des 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.

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

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

Un projet adapté au fleuve et au paysage urbain

La forme et la silhouette de l'établissement flottant doivent être en adéquation et en harmonie avec l'environnement proche et les installations existantes.

Le projet doit respecter les différentes réglementations et la faisabilité technique sera évaluée (étude des passerelles et de l'amarrage, descriptif des livraisons, accès au public...).

Un projet porteur de développement

À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), les démarches visant à réduire l'impact environnemental seront valorisées. En particulier, la gestion des déchets notamment une politique « zéro déchet » et zéro plastique à usage unique, les motorisations hybrides, électriques ou hydrogènes, l'usage d'énergies propres et des prévisions sur la consommation d'énergie (isolation thermique, utilisation de matériaux recyclés, réemploi de matériaux, chauffage, climatisation, eau, efficacité énergétique des appareils) sont des atouts du projet dans son environnement.

La qualité sociétale du projet sera mise en valeur (en matière d'emplois, dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, des circuits courts et de l'économie circulaire...).

II / OBJET DE L'APPEL A PROJETS

HAROPA Port recherche des acteurs dynamiques et innovants afin de réaliser des projets équilibrés :

- **Économiquement viables,**
- **Favorables aux habitants** (animation du quartier, ouverture du port sur la ville),
- **Leviers de développement local et à l'échelle de l'axe Seine** (retombées économiques et sociales, directes et indirectes),
- **Maitrisant les impacts environnementaux** liés à l'activité proposée et limitant les nuisances pour les riverains et autres usagers du site.

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 tout opérateur économique.

Le descriptif des emplacements mis en publicité est présenté dans les fiches annexes.

Les candidats peuvent répondre sur plusieurs emplacements mais la possibilité n'est pas ouverte à des projets qui s'étendraient sur plusieurs emplacements contigus. Un candidat ne peut donc pas conditionner sa proposition sur un emplacement à l'obtention d'un ou plusieurs autres emplacements. Il est rappelé aux candidats que, dans le cas d'une candidature multiple, un dossier de candidature devra être remis sur chaque emplacement concerné. Un dossier de candidature unique sur plusieurs emplacements ne sera pas recevable.

En cas de réponse sur plusieurs emplacements, le candidat devra indiquer si, dans l'hypothèse où il serait classé premier sur plusieurs emplacements, il souhaite obtenir l'attribution d'un seul ou de plusieurs emplacements.

Si le candidat recherche l'attribution d'un nombre d'emplacements inférieur au nombre pour lequel un dossier est déposé, le candidat indiquera l'ordre de priorité qu'il retient entre les emplacements.

Les ports sur lesquels se situent les emplacements concernés par le présent appel à projets sont les suivants :

Port de la Râpée (XII^{ème} arrondissement) : Le Port de La Rapée longe la Seine sur sa rive droite, à l'aval du pont de Bercy et s'étend jusqu'à l'accès au port de l'Arsenal. La partie concernée se situe au pied de la voie Mazas sur la zone avale du pont. Le site est desservi par la station de métro Quai de La Rapée et se trouve à mi-chemin entre la gare d'Austerlitz et La Gare de Lyon.

Face au site se situent, le quai Saint-Bernard, le Jardin des Plantes et la promenade du Jardin Tino Rossi. Dans le sens d'amont en aval, le site est perçu en rapport avec le paysage du cœur de Paris.

Port de Passy (XVIème arrondissement) : Situé dans le seizième arrondissement, le Port de Passy se trouve au pied de la Maison de la radio, en bordure de l'avenue du Président Kennedy. Le quartier développé depuis le 19ème siècle présente un ensemble urbain très ordonné. La maison de la radio représente l'un des premiers apports de l'architecture moderne significatif en bord de Seine et offre de riches programmes culturels ; dite « La Maison Ronde » elle fut construite entre 1953 et 1963 par Henry Bernard, architecte. Le fleuve est agrémenté par l'Île-aux-Cygnes couverte d'une double rangée d'arbres ; celle-ci se trouve ponctuée en aval par la statue de la Liberté. Le quartier est commerçant et se compose d'avenues et de rues convergentes vers le pont de Grenelle. De plus, de nombreux transports en commun desservent le quartier.

Port des Saints-Pères (VIème arrondissement) : À proximité immédiate du Musée d'Orsay et à deux pas de l'Île de la Cité, ce port bénéficie d'une vue sur le musée du Louvre, mais se caractérise surtout pour son rapport à la passerelle des Arts et l'architecture de la Rive-Gauche. Site emblématique de Paris, décrit, représenté, filmé et chanté par nombre d'artistes, le pont des Arts et son aboutissement face à l'hémicycle de l'Institut représentent l'une des plus belles images de Paris.

Le front bâti est formé par l'Hôtel des Monnaies (1662), le Palais de l'Institut de France (1674), puis divers hôtels jusqu'à l'Hôtel Chimay (les Beaux-Arts).

III / CONTENU DU DOSSIER A REMETTRE PAR LES CANDIDATS

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

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

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

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

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

Le dossier est constitué 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.**

0 / Objet de la candidature :

1 / Présentation libre du projet :

2 / Sous dossier / CANDIDATURE :

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

En cas de groupement, les informations renseignées dans le formulaire viseront à démontrer la pertinence de la composition du groupement existant ou à constituer et à expliciter son organisation et ses moyens. Dans tous les cas, le candidat qu'il se présente seul ou en groupement par l'intermédiaire du mandataire du groupement, doit être impérativement le futur Titulaire de la convention, aucune co-titularité ne sera acceptée par HAROPA PORT.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- La lettre d'engagement du candidat (entreprise candidate seule ou mandataire du groupement ; l'identification et la signature de chacun des membres du groupement étant également requises)
- Le descriptif de l'organisation du portage du projet avec les renseignements relatifs au candidat et/ou à la société porteuse créée ou à créer : le candidat sera l'unique signataire de la convention d'occupation du domaine public fluvial, en tant que représentant de la société porteuse du projet, le cas échéant. Dans le cas d'un emplacement pour un bateau, il est rappelé que le titulaire devra en être impérativement le propriétaire.
- Les engagements particuliers que le candidat est prêt à prendre afin d'assurer la bonne mise en œuvre de son projet.

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

- le CV du candidat, ou le cas échéant, du candidat et de chacun des membres du groupement.
- Un extrait K-bis du candidat ou tout document équivalent pour les structures existantes (le K-bis devra être daté de moins de trois mois) et les KBIS de toutes les sociétés concernées en cas de groupement et de sous-occupation seront joints également.
- tout élément attestant de la démarche de création d'une entreprise pour les structures en création et si nécessaire le modèle du contrat prévu.

3 / Sous dossier / ACTIVITE :

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

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

Le candidat explicitera le contenu des activités et services proposés, leur ampleur, leurs variations temporelles, fournira un planning prévisionnel selon les saisons et les horaires des activités proposées, ainsi que les publics visés. Pour les activités navigantes il explicitera son offre et ce en quoi elle est adaptée aux capacités offertes par le site (du point de vue des capacités de navigation et du potentiel du territoire). Il indiquera le nombre de mouvements escompté pour les différents bateaux, et le nombre de passagers accueillis chaque année en détaillant le calcul. Le candidat prendra en compte l'impossibilité

de naviguer en période de crues ainsi que la baisse d'activité hors-saison. Le nombre indiqué sera cohérent avec le compte d'exploitation exposé.

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

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

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

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

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

- schéma d'organisation des activités et de fonctionnement général du site

4 / Sous dossier / ECONOMIQUE ET FINANCIER :

Ce sous-dossier doit permettre de s'assurer de la capacité du candidat à mener à terme un projet viable. 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 : compte d'exploitation prévisionnel pour la durée de la convention demandée et pour l'ensemble des activités proposées de même que pour chacune le détail des investissements prévus. Le candidat inclura dans le plan d'affaires la redevance de HAROPA Port selon l'hypothèse adéquate et tout autre élément favorisant la solidité des prévisions.

Le candidat apportera tout élément de preuve de la capacité de financement de l'investissement du projet (lettre d'engagement de banque pour l'achat ou la construction d'un bateau ou établissement flottant, lettre d'engagement de la personne apportant les fonds propres et tout autre élément). Il est attendu également la présentation d'un tableau d'amortissements des investissements venant justifier la durée d'occupation.

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

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

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Plan d'investissement
- Compte d'exploitation prévisionnel
- Politique tarifaire envisagée
- Etude de marché (facultative)
- Engagements financiers
- Sous occupation potentielle

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

- Des éléments de preuve de la capacité de financement du projet.
- Le compte d'exploitation devra être renseigné intégralement pour l'ensemble des activités proposées par le candidat pour que son offre soit recevable : compte d'exploitation prévisionnel pour la durée de la convention demandée et pour l'ensemble des activités proposées de même que pour chacune le détail des investissements prévus. Le candidat inclura dans le compte d'exploitation la redevance de HAROPA Port selon l'hypothèse adéquate et tout autre élément favorisant la solidité des prévisions.
- Une étude de marché (facultative)
- S'il est prévu la présence de sous-occupants : un projet de contrat entre la société titulaire et le/les futurs sous-occupants.

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

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

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

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

Il appartient au candidat de vérifier la compatibilité légale et réglementaire de son projet, notamment au vu du plan local d'urbanisme (PLU), du plan de prévention des risques inondations (PPRI), des obligations en matière de loi sur l'eau prévues dans le code de l'environnement, de la réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP), le règlement particulier de police de l'itinéraire Seine-Yonne 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 constituer des motifs d'irrecevabilité du projet.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Descriptif technique
- Compatibilité règlementaire
- Maitrise 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 (titre de navigation ou certificat d'établissement flottant) et notices accessibilités pour les EF, l'extrait des droits réels et une attestation d'assurance.
- un visuel d'insertion dans le site.
- 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 (si l'emplacement est concerné au regard de ses modalités d'exploitation).
- une notice architecturale en cas de nouveau bateau / établissement flottant.

6 / Sous dossier / ENVIRONNEMENTAL ET SOCIÉTAL :

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

À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), les démarches visant à réduire l'impact environnemental seront valorisées. En particulier, la gestion des déchets notamment une politique « zéro déchet » et zéro plastique à usage unique, les motorisations hybrides, électriques ou hydrogènes, l'usage d'énergies propres et des précisions sur la consommation d'énergie (isolation thermique, utilisation de matériaux recyclés, réemploi de matériaux, chauffage, climatisation, eau, efficacité énergétique des appareils) sont des atouts du projet dans son environnement.

Il explicitera par ailleurs les impacts sociétaux de son projet, et ses engagements spécifiques dans les dispositifs favorisant l'emploi, en particulier dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, la production locale, la politique « zéro déchet » et l'économie circulaire qui seront mises en œuvre. Le candidat indiquera le nombre d'emplois prévisionnels sur site pour le projet concerné et identifiera les retombées locales générées par les activités proposées.

Ce sous-dossier est composé des parties suivantes :

- Volet environnemental

- Volet sociétal

7 / Sous dossier / CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

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

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

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

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

8 / Contrôle des pièces et annexes

- Lettre d'engagement signée
- CV du candidat et des membres de l'équipe le cas échéant
- K Bis (daté de moins de trois mois et KBIS de toutes les sociétés concernées en cas de groupement et de sous-occupation)
- Pour les structures en création : tout élément attestant de la démarche de création d'une entreprise
- Schéma d'organisation des activités et de fonctionnement général du site
- Planning d'activité et planning d'exploitation
- Éléments de preuve de la capacité de financement du projet (lettre d'engagement de banque pour l'achat ou construction, lettre d'engagement de la personne apportant les fonds propres).
- Le compte d'exploitation devra être renseigné intégralement pour l'ensemble des activités proposées par le candidat pour que son offre soit recevable : compte d'exploitation prévisionnel pour la durée de la convention demandée et pour l'ensemble des activités proposées de même que pour chacune le détail des investissements prévus. Le candidat inclura dans le compte d'exploitation la redevance de HAROPA Port selon l'hypothèse adéquate et tout autre élément favorisant la solidité des prévisions.
- S'il est prévu la présence de sous-occupants : un projet de contrat entre la société titulaire et le/les futurs sous-occupants
- Pour les bateaux/établissements flottants existants, titres de navigation, et notices accessibilité pour les EF, l'extrait des droits réels et une attestation d'assurance
- Annexe graphique comprenant un ensemble de plans et coupes du projet ou des bateaux existants
- Schéma de fonctionnement du projet et de gestion des circulations et des flux (*pour les emplacements concernés*)
- Notice architecturale (4 pages maximum) *pour les projets comportant une composante nouvelle*
- Visuel d'insertion dans le site
- Preuve de visite de site (*pour les nouveaux projets*) : *une photographie prise sur place par exemple*
- Une étude de marché (facultative)

V / EVALUATION DES PROJETS

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

- Les critères éliminatoires,
- Les critères de notation.

Le respect des critères éliminatoires est un préalable à la notation des projets. Dans le cas où le dossier comporte une des clauses éliminatoires, le projet pourra être automatiquement écarté sans être entièrement évalué.

a. CRITERES ELIMINATOIRES DES PROJETS

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 suivantes :
 - Lettre d'engagement absente, incomplète et/ou non signée
 - Activité principale non exercée par le candidat présentant le projet
- Inadéquation d'une activité proposée par le candidat avec le site :
 - Activité proposée non autorisée à l'emplacement mis en publicité.
 - Activité non conforme aux contraintes techniques décrites dans la fiche descriptive de l'emplacement.
- Economie du projet :
 - Le compte d'exploitation devra être renseigné intégralement pour l'ensemble des activités proposées par le candidat pour que son offre soit recevable : compte d'exploitation prévisionnel pour la durée de la convention demandée et pour l'ensemble des activités proposées de même que pour chacune le détail des investissements prévus. Le candidat inclura dans le compte d'exploitation la redevance de HAROPA Port selon l'hypothèse adéquate et tout autre élément favorisant la solidité des prévisions. Impayés vis-à-vis d'HAROPA Port 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'emplacement objet de l'appel à projets.
 - Dimensions du (des) bateau(x) ou établissement(s) flottant(s) non adaptées au site.
- Incompatibilité manifeste ou mauvaise prise en compte des réglementations applicables, en particulier :
 - Plan de prévention du risque inondation applicable (PPRI).
 - Réglementation Loi sur l'eau.
 - Plan local d'urbanisme (PLU).
 - Règlements général et particulier de police de la navigation intérieure (RGP et RPP).
 - Réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP).
 - Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE)

Les projets non recevables sont écartés et ne font pas l'objet de l'évaluation qui suit. Ils ne peuvent pas prétendre à être retenus, ni donner lieu à indemnisation.

b. CRITERES D'ATTRIBUTION DE L'EMPLACEMENT

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

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

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

Au regard de la qualité du/des projet(s) réceptionné(s) pour l'emplacement mis en publicité, et si celle-ci est jugée insuffisante, HAROPA Port se réserve le droit de déclarer sans suite l'appel à projet.

Un projet solide

La solidité du projet proposé par le candidat, en particulier la connaissance du monde fluvial, la qualité du dossier et la stabilité financière du projet seront valorisés.

Un projet navigant (concerne les emplacements avec navigation)

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. Les capacités de navigation, lorsque l'emplacement le permet, seront évaluées et valorisées à l'étape de la notation de même que la présence d'une logistique fluviale dans le projet.

Un projet intégré dans le tissu urbain

La mise en œuvre de solutions adaptées à la mixité des activités portuaires est nécessaire.

Faciliter l'accès du public et limiter toute forme de privatisation du domaine, sauf exceptions, notamment liées à des raisons de sécurité est un enjeu prégnant sur les ports urbains.

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 terre-pleins des 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.

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

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

Un projet adapté au fleuve et au paysage urbain

La forme et la silhouette de l'établissement flottant doivent être en adéquation et en harmonisation avec l'environnement proche et les installations existantes.

Le projet doit respecter les différentes réglementations et la faisabilité technique sera évaluée (étude des passerelles et de l'amarrage, descriptif des livraisons, accès au public...).

Un projet porteur de développement

À quai comme sur le fleuve, dans l'exploitation directe de l'activité (fonctionnement des bateaux ou des installations à quai par exemple) comme pour sa logistique d'accompagnement (livraisons des marchandises ou modalités de transit des passagers jusqu'au site par exemple), les démarches visant à réduire l'impact environnemental seront valorisées. En particulier, la gestion des déchets en particulier

une politique « zéro déchet » et zéro plastique à usage unique, les motorisations hybrides, électriques ou hydrogènes, l'usage d'énergies propres et des précisions sur la consommation d'énergie (isolation thermique, utilisation de matériaux recyclés, réemploi de matériaux, chauffage, climatisation, eau, efficacité énergétique des appareils) sont des atouts du projet dans son environnement.

La qualité sociétale du projet sera mise en valeur (en matière d'emplois, dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, des circuits courts et de l'économie circulaire...).

c. RESERVES A L'ATTRIBUTION DE L'EMPLACEMENT

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

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

HAROPA Port pourra alors décider d'attribuer l'emplacement au candidat classé en seconde position après le lauréat dans la procédure.

VI / REGLES GENERALES APPLICABLES A LA FUTURE OCCUPATION

a. Titre d'occupation

Une Convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial, régie par les stipulations du Cahier des charges (livres 1 et 3) en date du 3 octobre 2012, arrêté par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris et modifié par décision du Directoire du Grand Port Fluvio-Maritime de l'Axe Seine en date du 3 décembre 2021, sera conclue avec le lauréat sans modification des termes et du cadre contractuel figurant dans le dossier de candidature. Ainsi, aucune négociation ne pourra être initiée à l'issue du résultat de l'appel à projets en vue de modifier les stipulations contractuelles prévues.

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

b. Durée d'occupation

Conformément au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, la durée de la convention est fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis. HAROPA Port propose, à titre indicatif, des durées de références établies en fonction des types d'activités. Les candidats peuvent proposer des projets avec une durée d'occupation différente de ces références, dès lors qu'elle sera justifiée par une démonstration cohérente avec le

compte d'exploitation renseigné et qu'elle respecte les règles autorisées par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

La durée de la convention sera alors discutée sur la base de cette proposition, mais il appartiendra à HAROPA PORT de la valider ou non.

Les durées de référence suivantes sont données à titre indicatif, elles seront appréciées au regard du plan d'amortissement :

- Projet comportant des investissements réduits (pas de changement structurant des installations existantes, ou nouvelles installations légères) : **5 ans.**
- Projet comportant des investissements permettant l'amélioration de l'impact environnemental et / ou un réaménagement structurant des bateaux ou établissements flottants navigants : **10 ans.**
- Projet comportant des investissements en vue de la construction d'établissements flottants ou de bateaux passagers : **15 ans.**
- Projet comportant à titre principal des activités innovantes à faible rentabilité, par exemple activités mixtes avec un engagement pour la mise en œuvre de logistique urbaine, ou la mise en œuvre d'activités sans impact environnemental nécessitant un investissement particulièrement important : **20 ans.**

c. Aménagement des emplacements

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

Il convient de noter que HAROPA Port a équipé l'ensemble des ports du bief parisien d'un réseau de collecte des eaux usées (grises et noires). Le titulaire d'un emplacement sur un port équipé aura obligation de réaliser les aménagements nécessaires sur ses installations et de se raccorder au réseau à ses frais. Conformément à la réglementation applicable, tout rejet d'eaux usées est interdit.

Il convient également de noter que HAROPA Port a un programme de déploiement de contrôles d'accès sur les ports du bief parisien pour des raisons de sécurité. Une dynamique de limitation des accès et du stationnement est engagée. D'ici quelques années, ces ports seront équipés de dispositifs limitant l'accès aux véhicules strictement nécessaires à l'exploitation.

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 aux obligations prévues par le Code de l'environnement. En particulier, les installations flottantes doivent pouvoir rester en sécurité jusqu'au niveau des plus hautes eaux connues (PHEC). HAROPA Port demandera au candidat lauréat de mettre en place un plan de secours inondation précisant l'ensemble des dispositions permettant d'assurer ce maintien en sécurité.

d. Principes de tarification

Les conventions d'occupation temporaire seront fondées sur les règles de tarification fixées par le Conseil d'Administration de HAROPA Port. Ces modalités sont encadrées par les décisions du

Conseil d'Administration en dates du 5 octobre 2011– et du 27 juin 2012 pour les bateaux à passagers, et celles du 23 novembre 2011 et du 25 novembre 2020 pour les établissements flottants.

La redevance est constituée d'une part fixe et d'une part variable si le projet comporte une activité principale de transport de passagers et génère un chiffre d'affaires supérieur à 1 million d'euros.

Pour chaque emplacement, le niveau de redevance fixe applicable est déterminé par un forfait, qui sera dû quelle que soit l'emprise du projet développé au sein du périmètre mis en publicité, et calculé sur la base des décisions du Conseil d'Administration.

La redevance variable est adossée au chiffre d'affaires (CA) de l'activité sur lequel est appliqué un taux de 1 % du chiffre d'affaires réalisé pendant l'année écoulée. Ces niveaux sont précisés dans la fiche détaillée de l'emplacement.

Pour la première année d'exploitation, les modalités d'application et de calcul de la redevance variable feront l'objet d'un article spécifique dans la convention à signer.

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. En particulier, la cérémonie d'ouverture et certaines épreuves de compétition sont prévues sur la Seine pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques.

L'organisation de cette manifestation ne pourra engendrer aucune demande d'indemnisation, ni de réduction de redevance du titulaire de l'emplacement.

VII / ORGANISATION DE LA PROCEDURE

a. Organisation de la procédure

HAROPA Port associe l'ensemble des parties prenantes au processus de sélection d'attributaires d'emplacements à vocation d'animation et de loisirs sur le domaine dont il a la gestion.

Le processus de sélection intègre la tenue d'un comité technique qui examine la conformité technique et réglementaire des projets au cours duquel HAROPA Port consulte Voies Navigables de France, le service en charge de la sécurité des transports de la DRIEAT, la Brigade Fluviale, la Préfecture de Police (gestion des établissements recevant du public) ainsi qu' un représentant de la mission Seine de la Ville de Paris et la tenue d'un jury associant des représentants de HAROPA PORT – Paris, de la Ville de Paris et de l'unité territoriale Paris de la DRIEAT.

La procédure est organisée comme suit :

- Mise en publicité des emplacements à attribuer et publication simultanée d'un appel à projets.
- Remise des projets dans les conditions précisées au présent document.
- Analyse et évaluation des dossiers par les services de HAROPA Port :
 - o Analyse des projets sur la base des clauses éliminatoires (les projets jugés non recevables seront écartés),
 - o Évaluation des projets jugés recevables sur la base des critères énoncés à l'article V.a du présent document.
- Présentation des dossiers recevables au comité technique pour évaluation sous l'angle de la sécurité de la navigation et des quais ;
- Transmission de l'analyse des dossiers recevables au comité d'examen
- Audition des meilleurs projets par le jury ;
- Demande de compléments, à l'issue des auditions, si cela est jugé nécessaire par le jury;
- Décision d'attribution de l'emplacement par le Directeur Général Délégué de HAROPA Port – Paris après avis du comité d'examen et du jury.

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

b. Confidentialité

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

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

c. Date limite de remise des projets

Les projets devront parvenir obligatoirement sous **deux formes**, sous format numérique **ET** sous pli cacheté au plus tard à la date indiquée sur notre site internet www.haropaports.com

Les envois numériques devront être effectués sur l'adresse électronique suivante :

[**ical@haropaport.com**](mailto:ical@haropaport.com)

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

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

2 Quai de Grenelle 75015 Paris

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

Les envois du candidat sont acheminés sous sa seule responsabilité.

Les candidatures qui ne seraient pas transmises dans ces deux formats seront considérées irrecevables.

La date limite de remise des offres est fixée au **05/10/2023**

d. Suite de la procédure

Après le choix définitif du projet retenu, le dossier présenté par le candidat lauréat constituera la base de formalisation contractuelle entre le candidat et HAROPA Port (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 de HAROPA Port). La future Convention d'Occupation Temporaire reprendra les engagements présentés dans le dossier de candidature sans modification des termes et du cadre contractuel figurant dans le dossier de candidature. Ainsi, aucune négociation ne pourra être initiée à l'issue du résultat de l'appel à projets en vue de modifier les stipulations contractuelles prévues.

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

e. Renseignements complémentaires et questions

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

Les réponses seront publiées sur le site internet de HAROPA Port afin que tout candidat puisse en prendre connaissance dans une **Foire aux Questions**.

f. Documents mis à disposition

- Convention d'Occupation Temporaire ICAL avec navigation (modèle type)
- Convention d'Occupation Temporaire ICAL sans navigation (modèle type)
- Fiches détaillées des emplacements mis en publicité
- Plan de situation de chacune des amodiations dans les fiches techniques
- Cahier des Charges, Livre I (avec additif) et Livre III
- Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales
- Charte des Usages des ports d'Austerlitz et de la Râpée
- Règlement Local de Publicité dans Paris
- Lien vers PPR1
http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=cartorisques_075&service=DRIEA_IF
- Lien vers PLU
http://pluenligne.paris.fr/plu/sites%20plu/site_statique_38/documents/796_Plan_Local_d_Urbanisme_de_P/802_Reglement/809_Atlas%20general_Planches_au/C_C_08b-V05.pdf
- Règlement particulier de police de l'itinéraire Seine-Yonne
https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/rpp_2_-_seine-yonne_-_version_officielle_2019_20190820185148/