

REGLEMENT DE LA CONSULTATION

Avril 2025

**APPEL À PROJETS
POUR LA MISE A DISPOSITION D'UN RESEAU D'ESCALE ET
DE PORTS D'ATTACHE
DANS LE BIEF DE SURESNES
POUR L'EXPLOITATION D'UNE ACTIVITE DE TRANSPORT
FLUVIAL DE PASSAGERS
PAR NAVETTES DECARBONEES**

**Date limite de réception des candidatures et des
projets :**

11 JUILLET 2025

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 en année de référence) et premier port fluvial européen dans le domaine du tourisme (9,5 millions de passagers pour la croisière promenade en 2023).

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.

I / CONTEXTE ET ENJEUX DE L'APPEL A PROJETS

Le développement des activités de transport de passagers s'est structuré grâce à l'aménagement et l'entretien des berges et des ports d'attache des compagnies, mais aussi des escales qui permettent d'accueillir en des points géographiques très différents un panel important de bateaux.

Afin de permettre à tous l'accès aux sites attractifs, HAROPA PORT propose dans le bief de Suresnes un réseau d'embarcadères ou « escales » à usage partagé et en assure également la gestion.

HAROPA PORT gère un réseau une vingtaine de sites d'escales dans Paris et plus de quarante sites d'escales en Ile de France.

Actuellement coexistent 3 grandes typologies d'utilisation des escales :

- Les réservations pour de courtes durées, généralement pour l'embarquement et pour le débarquement des passagers, usage propre à la croisière promenade. Dans cette catégorie, on retrouve la croisière simple mais également des produits spécifiques comme le diner ou déjeuner croisière, ou la navette touristique ;
- Les réservations un peu plus longues des bateaux évènementiels qui couplent croisière et réception/soirée à quai ;
- Les réservations des unités de croisière avec hébergement dont Paris est tête de ligne, pour une durée d'environ 48h.

Pour permettre aux compagnies de transports de passagers de développer, diversifier et/ ou sécuriser leurs activités économiques, et dans la continuité de sa démarche de valorisation de ses embarcadères portuaires, HAROPA PORT propose la mise à disposition d'un réseau d'une dizaine d'escales dans le bief de Suresnes ; de la confluence Marne/Seine à la Boucle de Boulogne.

Dans le contexte fortement urbanisé de l'Ile-de-France, HAROPA PORT souhaite accompagner le développement de projets portuaires de proximité qui répondent aux enjeux suivants :

- Un projet économiquement viable :

La solidité du projet proposé par le candidat, en particulier la robustesse économique et financière du projet, sera valorisée.

- Un projet valorisant le fleuve et adapté à celui-ci :

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.

La forme et la silhouette des navettes ou bateaux doivent être en adéquation et en harmonisation avec l'environnement proche et les installations existantes.

Le projet doit respecter les différentes réglementations notamment celle relative à la navigation, et la faisabilité technique sera évaluée (étude des passerelles et de l'amarrage, accès au public...).

- Un projet à faible impact environnemental :

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.

A ce titre, le candidat devra notamment proposer une activité de transport fluvial de passagers par navettes décarbonées (motorisations hybrides, électriques ou hydrogènes).

II / OBJET DE L'APPEL A PROJETS

Le présent appel à projets s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 2122-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques.

Il a pour objet l'attribution d'une convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial relative à l'exploitation privative d'un réseau d'escales et de ports d'attache dans le bief de Suresnes, destiné exclusivement à une activité de transport fluvial de passagers par navettes décarbonées.

Il est ouvert à tout opérateur économique qui aura, parallèlement au présent appel à projets, préalablement formulé auprès d'Île De France Mobilités (IDFM), une demande d'autorisation pour l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/appel-candidature-transport-fluvial-seine>).

Le candidat pressenti pour l'attribution de la convention d'occupation temporaire ne pourra être effectivement retenu que s'il est éligible à l'obtention d'une autorisation relative à l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers. L'éligibilité à l'obtention d'une autorisation d'exploitation est définie par IDFM.

Le candidat retenu pour l'attribution de la convention d'occupation temporaire se verra délivrer par IDFM l'autorisation relative à l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers postérieurement à la signature de la convention d'occupation domaniale avec HAROPA PORT.

III/ DESCRIPTION DES SITES MIS A DISPOSITION

III.1. LES SITES MIS A DISPOSITION

Les biens domaniaux mis à disposition sont constitués de 11 escales et de 3 ports d'attache.

- **Les 11 sites d'escales mis à disposition dans le cadre du présent appel à projets sont les suivants :**

Port	Emplacement	Type d'escale
- Escale du Port d'Alfortville- Morville (et port d'attache)	94140 Bras de la seine, rive droite, aval du barrage de port à l'Anglais	Embarcadère / et ou quai droit à aménager
- Escale du port Ivry	94200 Rive Gauche	Embarcadère métallique avec paliers
- Escale du Port de La Gare	75013 Rive gauche Escale existante	Quai maçonné avec gravure
- Ecale Port Henri IV	75004 Rive droite Escale existante	Quai maçonné
- Escale Port du Louvre,	75001 Rive droite Escale amont	Ponton flottant
- Escale Port du Gros Caillou (et port d'attache),	75007 Rive gauche Site en aval des Jardins flottants	Quai maçonné à aménager
- Escale quai Branly du Port de la Bourdonnais	75007 Rive gauche Site aval Passerelle Debilly	Quai maçonné avec gravure
- Escale Port de Beaugrenelle	75015 Rive gauche Escale existante	Ponton flottant
- Escale Issy les Moulineaux	92130 Rive gauche Escale aval	Ponton flottant
- Escale Port de Sèvres	92130 Rive gauche Escale aval	Embarcadère métallique avec paliers
- Escale Port de Boulogne Legrand (et port d'attache)	92100 Rive droite Escale existante	Embarcadère à un seul niveau

Chaque escale est détaillée en annexe dans une fiche, qui précise les informations suivantes :

- Type d'escale
- Localisation de l'escale, sites d'intérêt
- Données techniques : hauteur d'embarquement, accès, amarrage, configuration du site
- Plans
- Contraintes spécifiques

Le candidat devra proposer un projet qui repose :

- **De manière obligatoire sur un réseau composé de 4 escales minimum parmi les 11 escales suivantes :**
 - port Henri IV,
 - port du Louvre,
 - port du Gros Caillou
 - port de Beaugrenelle
 - port d'Alfortville- Morville,
 - port d'Ivry,
 - port de la Gare,
 - Port de la Bourdonnais, Quai Branly,
 - port d'Issy les Moulineaux,
 - port de Sèvres,
 - port de Boulogne Legrand.
- **Et, à titre facultatif, sur une ou plusieurs des mêmes 11 escales.**

Un projet qui ne prendrait pas en compte 4 escales minimum sur les 11 définies supra sera irrecevable, de sorte qu'il ne sera ni analysé ni noté.

Les escales seront mises à la disposition du lauréat pendant les créneaux horaires d'exploitation qu'il proposera dans son projet. En dehors des temps d'exploitation, les escales pourront être utilisées par des tiers, sous réserve des contraintes spécifiques liées à chacun des sites d'escale.

- **Les 3 ports d'attache mis à disposition dans le cadre du présent appel à projets pour le stationnement et le rechargeement des bateaux sont les suivants :**
- Le port d'Alfortville Morville
 - Le port de Gros Caillou
 - Le port de Boulogne Legrand

Le candidat devra proposer un projet qui repose sur un des ports d'attache minimum. A défaut, le projet sera irrecevable, de sorte qu'il ne sera pas analysé ni noté.

De la même manière, un projet qui prendrait en compte un port d'attache distinct des trois ports définis supra sera irrecevable, de sorte qu'il ne sera pas analysé ni noté.

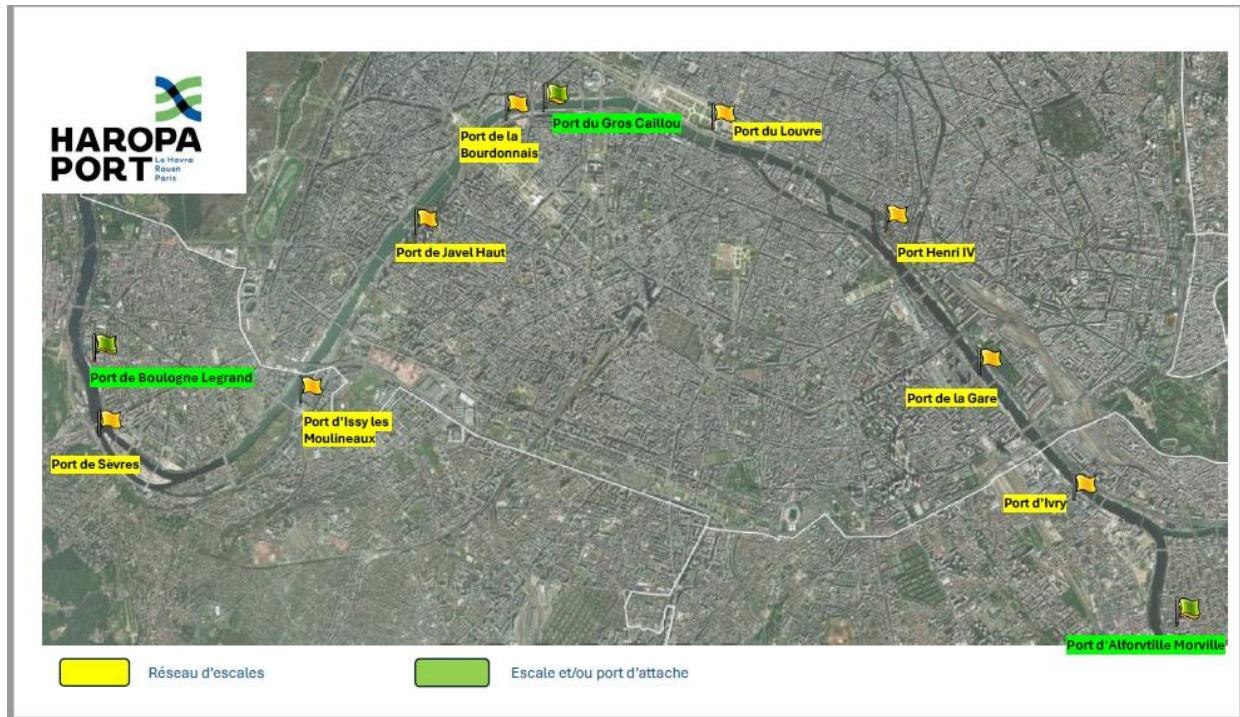
Chaque site de port d'attache, et notamment le linéaire et le plan d'eau associés, est détaillé en annexe dans une fiche.

Ces sites devront être aménagés entièrement en fonction de la flotte de bateaux qui y sera amarrée, et du projet que les candidats entendent développer, incluant également la connexion aux réseaux. Une exploitation à partir de 2027 au plus tôt est attendue.

Le candidat s'engage à exploiter, pour la durée de la convention, l'ensemble des escales et ports d'attache identifiés dans son projet, sous peine de résiliation unilatérale de la convention d'occupation domaniale sans indemnité.

Les candidats sont informés que le site de l'Île Seguin à Boulogne Billancourt fait actuellement l'objet de réflexions quant au développement d'une activité d'escale qui pourra, à moyen terme, faire l'objet d'une intégration au réseau si ces derniers manifestent leur intérêt dans le cadre de la présente procédure d'appel à projets.

➤ **Emplacement des sites mis à disposition dans le bief de Suresnes :**



- **III.2. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE MIS A DISPOSITION :**

Site de Boulogne Legrand

- ð Proposé pour un usage d'escale et / ou de port d'attache d'une partie de la flotte
- ð Situation : L'escale de Boulogne est située le port Legrand, en rive droite de la Seine (PK 12.7) le long du Quai Le Gallo sur la commune de Boulogne Billancourt, à deux pas du hub de transports du Pont de Sèvres.
- ð Environnement immédiat : L'escale se situe en aval de l'Île Seguin et du pont de Sèvres et se trouve au centre d'un port destiné à des activités d'animations loisirs et de logistique fluviale, ayant fait l'objet d'un profond réaménagement qui est àachever avec l'occupation prochaine des bâtiments et des plans d'eau voisins de l'escale.
- ð Equipement disponible : un embarcadère métallique en déport du quai offrant plusieurs niveaux ; pouvant accueillir des bateaux jusqu'à 55 m.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : Escale située en face du domaine départemental de l'Île de Monsieur et sa base nautique, ce qui peut présenter une contrainte notamment lors des arrêts de navigation dans le cadre de manifestations nautiques. Une nouvelle activité de petits bateaux sans permis est également présente sur le port Legrand en amont de l'escale. Le secteur a donc la particularité de mixer des usages très différents, allant des paddles, kayaks ou petites embarcations électriques (hors chenal de navigation) aux gros convois de marchandises ou bateaux de croisière montants ou avalants dans le chenal de navigation. Une attention particulière est à porter au batillage.

Site de Sèvres

- ð Proposé pour un usage d'escale
- ð Situation : L'escale de Sèvres aval est située au port de Sèvres, en rive gauche de la Seine (PK 11.9) le long d'un chemin de halage accessible par la RD 7 (rue Troyon) sur la commune de Sèvres, juste en amont du Pont de Sèvres.
- ð Environnement immédiat : L'escale se situe au sein d'un port à petite échelle, occupé par deux embarcadères d'escales publiques, ainsi que deux bateaux à passagers en aval et des bateaux logement en amont des embarcadères. On trouve également un ouvrage de la SEVESO sur le-terre-plein. A ce jour, une partie du site est occupée par des entreprises travaillant sur le chantier du Grand Paris. En accès direct de l'autre côté du pont de Sèvres se trouvent le tramway T2, le nouveau Bistrot Micheline, le musée de Sèvres, l'Île de Monsieur, tandis qu'en face sur l'Île Seguin se dresse la Seine Musicale et la pointe des arts en amont.
- ð Equipement : un embarcadère métallique en déport du quai avec plusieurs paliers (embarcadère aval), pouvant accueillir des bateaux de 35 m maximum et 5 m de largeur maximum

- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : L'escale se situe dans le bras de Meudon entre le Pont Seibert et l'Île Seguin, en face de la pointe aval de l'Île Seguin (où l'on retrouve légèrement en amont un ponton d'escale appartenant au CD 92). La largeur des bateaux sur cette escale peut être contrainte par la trajectoire des navigateurs en cas de présence de bateaux sur l'escale du ponton sur l'Île Seguin. Le bras est réservé au sens avalant par conséquent les bateaux doivent s'amarrer sens avalant uniquement à l'escale.

Site d'Issy les Moulineaux

- ð Proposé pour un usage d'escale, avec une spécificité d'usage puisque le ponton est actuellement relié au ponton de la compagnie de petits bateaux My Paris River, dont l'accès se fait par la même passerelle.
- ð Situation : L'escale d'Issy aval est située au port d'Issy (PK 9.2), en rive gauche de la Seine, le long de la RD 7 (Quai du président Roosevelt) à Issy-les-Moulineaux, juste à l'amont du pont d'Issy et de la pointe de l'Île St Germain.
- ð Environnement immédiat : L'Embarcadère proposé est situé sur un port conçu en deux parties, l'une industrielle et l'autre à vocation d'animation-loisirs sur un petit linéaire d'environ 200 m. Le deuxième embarcadère présent sur le site est fortement utilisé par les bateaux de croisière avec hébergement de mars à octobre. Une activité de restaurant sur un établissement flottant (la Barge) anime également le site ainsi qu'une compagnie de petits bateaux à passagers. A proximité immédiate on retrouve : le restaurant sur l'eau River café, et la proximité du RER C ; et de nombreuses entreprises côté Boulogne, notamment la Tour TF1.
- ð Equipement : un ponton flottant relié au quai par une passerelle, avec un front d'accostage sur ducs d'albe, pouvant accueillir des bateaux jusqu'à 35 m potentiellement.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : L'ensemble se situe juste au débouché du bras de l'Île St Germain, destiné aux unités montantes uniquement (40m maximum) et qui est emprunté par les embarcations de sport nautiques et de petits bateaux sans permis. A l'amont immédiat de l'escale, l'espace est contraint par les unités de croisière avec hébergement occupant l'escale fréquemment en haute saison (110m).

Site de Beaugrenelle

- ð Proposé pour un usage d'escale en partage avec une activité de petits bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres (jusqu'à 12 passagers), jusqu'à 20h00.
- ð Situation : L'escale de Beaugrenelle est située sur le port de Javel Haut (PK 175.95), en rive gauche de la Seine, à l'aval immédiat du pont de Grenelle en contrebas du Quai André Citroën dans le XVe arrondissement de Paris.
- ð Environnement immédiat : Embarcadère situé en amont du port de Javel haut, à côté du poste de transit de matériaux de Cemex, et en face de la statue de la liberté trônant à l'aval de l'Île aux cygnes. A quelques mètres en quai haut, l'entrée du centre commercial Beaugrenelle.

- ð Equipment : un embarcadère composé d'un ponton flottant et d'une passerelle d'accès longitudinale pouvant accueillir des bateaux jusqu'à 35 ou 40 m en fonction de leur positionnement
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : Cet embarcadère se situe à hauteur de la zone de retournement à l'aval de l'Île aux Cygnes, et se trouve juste à l'entrée du bras de Grenelle uniquement utilisé par les bateaux à passagers, y compris les bateaux de croisière de 110m et 125m rattachés au port de Grenelle. Le bras accueillera également une zone de baignade à partir de l'été 2025, restreignant la navigation par cette voie pendant les heures d'arrêt de navigation en juillet et août.

Site de la Bourdonnais

- ð Proposé pour un usage d'escale, avec une contrainte spécifique jusqu'en 2028 : utilisable jusqu'à 20H00 maximum
- ð Situation : L'escale de la Bourdonnais / Musée quai Branly est située sur le port de la Bourdonnais (PK 174), en rive gauche de la Seine, à l'aval immédiat de la Passerelle Debilly en contrebas du Quai Branly, dans le VIIe arrondissement de Paris.
- ð Environnement immédiat : Escale située sur la partie aval du port de la Bourdonnais, à l'amont des activités d'une compagnie de croisière parisienne. La partie du port en amont de la passerelle Debilly accueille une activité portuaire de logistique multimodale. En quai haut, à proximité immédiate, se trouvent le Musée quai Branly, le Champ de Mars et la Tour Eiffel.
- ð Equipment : un quai gravé composé de 6 paliers, pouvant accueillir des bateaux jusqu'à 40 m.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : L'accès à l'escale se fait dans le sens montant uniquement.

Site du Gros Caillou

- ð Site proposé pour un usage d'escale et / de port d'attache d'une partie de la flotte. Il est actuellement sans usage.
- ð Situation : Le port d'attache ou escale du Gros Caillou est situé en aval du port du Gros Caillou en rive gauche de la Seine (PK 173.5), sur promenade Gisèle Halimi au sein du Parc Rives de Seine et en contrebas du Quai d'Orsay dans le VIIe arrondissement de Paris.
- ð Environnement immédiat : Linéaire de quai situé en aval immédiat des Jardins Flottants au sein du Parc Rives de Seine et juste en amont du pont de l'Alma. Il s'agit donc d'un site piéton. En face, le port de la Conférence.
- ð Equipment : un quai droit maçonné à 1.50 m au-dessus de la Retenue Normale, sur une longueur de 86 ml.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : emplacement situé en aval immédiat des Jardins flottants, en amont du Pont de l'Alma (pas de pile de pont sur cette rive) ; zone de trématage pour les navigants ; L'appareillage et l'accostage à l'escale se font dans le sens montant

uniquement, toute autre manœuvre est interdite au droit de cet emplacement (demi-tour notamment).

Site du Louvre

- ð Proposé pour un usage d'escale en partage avec une activité de petits bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres (jusqu'à 12 passagers)
- ð Situation : l'escale du Louvre AMONT, est située en rive droite de la Seine (PK 171.2), au port du Louvre dans l'écrin des berges piétonnes et pavées du centre historique Paris (1^{er} arrondissement).
- ð Environnement immédiat : Le port du Louvre accueille également l'escale du Louvre aval destiné à l'usage principal d'un opérateur de navettes fluviales. En quai haut, le Quai François Mitterrand donne accès à la place du Carrousel et son ouverture sur le Musée du Louvre et le Jardin des Tuileries.
- ð Equipement : Un ponton flottant avec un niveau d'embarquement constant à 0,90 m au-dessus du plan d'eau. Accessible aux bateaux jusqu'à 35 m en fonction du positionnement des accès
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : emplacement situé en aval immédiat du pont du Carrousel, à l'intérieur de la passe rive droite ; le front d'accostage de l'embarcadère aval est à prendre en compte ainsi que la proximité du pont en amont. En raison d'une visibilité réduite, il est important de s'annoncer à la VHF lors des manœuvres. L'accès à l'escale se fait dans le sens avalant.

Site Henri IV

- ð Proposé pour un usage d'escale en partage avec une activité de petits bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres (jusqu'à 12 passagers)
- ð Situation : l'escale Henri IV, est située en rive droite de la Seine (PK 168.55) sur le port HENRI IV au niveau du Tunnel Henri IV, en face de la point amont de l'Île, dans le 4^e arrondissement de Paris.
- ð Environnement immédiat : Port situé en contrebas du Quai Henri IV, et donnant un accès immédiat au port de l'Arsenal et à la place de la Bastille. Également situé à la naissance du parc Rives de Seine rive droite en amont du Pont de Sully. Le port accueille également les activités privatives d'une compagnie de bateaux à passagers.
- ð Equipement : Un embarcadère dans un quai maçonné avec 5 paliers, pour des bateaux d'une longueur jusqu'à 50 m.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : emplacement situé en aval de l'écluse de l'Arsenal, en face de la zone d'attente de l'alternat, qui est également une zone d'évitage, et en amont du Bras Marie (autorisant la navigation dans le sens avalant pour les bateaux à passagers d'une longueur de 60 m maximum). L'escale peut être rejointe uniquement dans le sens avalant. En été, une zone de baignade est prévue dans le Bras Marie à partir de 2025, ce qui restreindra la navigation par cette voie pendant les heures d'arrêt de navigation en juillet et août.

Site de la Gare

- ð Proposé pour un usage d'escale.
- ð Situation : l'escale de la Gare -« Bibliothèque François Mitterrand », est située en rive gauche de la Seine (PK 166.3) sur le port de la Gare au pied de la Bibliothèque Nationale de France, dans le 13^e arrondissement de Paris.
- ð Environnement immédiat : L'escale se situe en face du port de Bercy, du Parc de Bercy et de l'Accor Hotel Arena, reliés au port de la Gare et à son escale par la passerelle Simone de Beauvoir. Le port de la Gare accueille de part et d'autre de l'escale, entre le pont de Tolbiac et le pont de Bercy, de nombreux établissements flottants à vocation culturelle, sportive, et des terrasses en saison estivale.
- ð Equipement : Un embarcadère maçonné gravé dans le quai avec un niveau principal et 4 niveaux secondaires d'embarquement. La longueur totale utilisable est de 70 m
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : Les bateaux voisins de l'escale sont stationnaires ; la zone de navigation assez large entre le pont de Tolbiac et le Pont de Bercy, toutefois une zone de baignade est prévue en face sur le port de Bercy. L'escale doit être rejoindre dans le sens montant. Elle est facilement inondable dans sa partie basse, environ à la RN + 1,20 m, les autres paliers permettant d'adapter l'amarrage.

Site d'Ivry

- ð Proposé pour un usage d'escale.
- ð Situation : l'escale d'Ivry est située en rive gauche de la Seine (PK 164.6) sur le port d'Ivry à l'aval des ponts Mandela sur le Quai Jean Compagnon, à Ivry sur Seine dans le Val de Marne (94 200).
- ð Environnement immédiat : Situé devant le centre commercial des Quais d'Ivry et dans le prolongement immédiat de la ZAC Ivry confluence, quartier en pleine reconfiguration, le port d'Ivry Mandela accueille autour de l'escale des bateaux activité, notamment un restaurant et des bateaux passagers ; et plusieurs opérateurs industriels en aval.
- ð Equipement : un embarcadère métallique en débord d'un quai, avec 5 paliers, pour des bateaux jusqu'à 50 m.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : escale entourée de bateaux passagers manœuvrant en amont, et d'un établissement stationnaire en aval.

Site d'Alfortville Morville

- ð Proposé pour un usage d'escale et / ou de port d'attache d'une partie de la flotte. Il est actuellement sans usage.
- ð Situation : l'emplacement proposé se situe sur le port d'Alfortville Morville, en rive droite de la Seine (à l'aval de l'écluse du port à l'Anglais), sur la commune d'Alfortville dans le Val de Marne (94140).

- ð Environnement immédiat : situé à 800 m en aval de l'écluse de Port à l'Anglais et à quelques encablures de la confluence entre la Seine et la Marne, cet emplacement calme se situe dans un port où trois compagnies de transport de passagers ont établi leur port d'attache, et se trouve à 10 min à pied du centre-ville.
- ð Equipement : Site composé de deux types d'ouvrage avec d'une part un embarcadère métallique en débord de quai avec 6 paliers, de 1.50m à 4.80 m, et d'autre part un linéaire de perré libre de tout usage, avec un front d'accostage à recréer.
- ð Contraintes d'exploitation liées au fleuve : Quai rapidement submersible avec une cote d'alerte fixée à 1.60m NGF à l'échelle d'Austerlitz, nécessitant une adaptation de l'exploitation et des amarrages de bateaux.

III.3. PARTICULARITES DE L'ENVIRONNEMENT DE L'APPEL A PROJETS

L'offre qui sera proposée par le candidat s'inscrira dans l'environnement particulier du fleuve Seine, et des règles propres à la navigation qui s'y rapportent, ainsi que les contraintes d'ordre plus général qui peuvent s'imposer.

Ainsi, une annexe spécifique liée aux règles de navigation incontournables dans Paris est jointe au présent règlement.

Toutefois, cette annexe ne dispense pas le candidat de prendre connaissance de l'ensemble des documents réglementaires cités à l'article IV.2 du règlement de consultation ou dans ladite annexe.

De manière générale, les bateaux et les établissements flottants doivent être conformes à la réglementation (titre de navigation) et disposer des documents de bord réglementaires.

Pour naviguer à Paris, la double motorisation est impérative puisqu'entre les ponts amont et aval du périphérique, les bateaux destinés au transport de passagers non équipés de double motorisation ne sont autorisés à naviguer qu'en l'absence de passagers à bord.

La vitesse est réglementée : 12km/h entre les ponts du périphérique dans Paris et 20 km/h en dehors.

Pour les autres règles spécifiques (demi-tour, alternats, trématages, longueurs autorisées) : se conférer à l'annexe et au Règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Seine Yonne notamment.

Conformément aux prescriptions formulées par les Voies Navigables de France (VNF) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), le circuit d'escales doit obligatoirement respecter le sens de navigation, la traversée du chenal pour rejoindre l'escale suivante sera interdite.

La sécurité des trajectoires pourra donner lieu à des demandes complémentaires à l'étape de l'analyse des dossiers par les autorités compétentes en matière de sécurité de la navigation (VNF et DRIEAT.)

De nombreuses contraintes peuvent intervenir au fil de l'exploitation d'une activité navigante et gêner celle-ci ; il peut s'agir d'épisodes de crue, d'évènements ponctuels, travaux, activités spécifiques.

Des avis à batellerie sont publiés régulièrement par VNF en cas d'information à porter à la connaissance de la communauté navigante. Le candidat devra prévoir comment faire face à certaines situations (notamment la crue, cf. Point IV.5, Sous - dossier "technique").

Il est à noter qu'à partir de l'été 2025 plusieurs zones de baignade seront aménagées dans Paris en juillet et août et pourront avoir une incidence sur les conditions de navigation dans les secteurs du Bras Marie, du Bras de Grenelle et du port de Bercy. (cf annexe)

IV / CONTENU DU DOSSIER A REMETTRE PAR LES CANDIDATS

IV.1. DOCUMENTS MIS A DISPOSITION DES CANDIDATS :

Afin que les candidats puissent établir leur projet en toute connaissance de cause, HAROPA PORT met à leur disposition les documents suivants :

- Le présent règlement de la consultation et ses annexes :
 - Fiches détaillées des sites d'escales : situation, caractéristiques techniques,
 - Fiches techniques des sites de ports d'attache : situation, caractéristiques techniques, réseaux,
 - Fiche technique sur les règles de navigation spécifiques dans Paris,
 - Projet de convention d'occupation domaniale et ses annexes :
 - Cahier des Charges applicable aux conventions d'occupation domaniale d'HAROPA PORT Paris, Livre I (avec additif) et Livre III
 - Modèle de déclaration de chiffre d'affaires
 - Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales applicables à PARIS
 - Convention de déversement dans les réseaux du GPFMAS

IV.2. AUTRES DOCUMENTS :

Pour établir leur projet, les candidats déclarent avoir également pris connaissance des documents suivants :

- Règlement Local de Publicité applicable dans Paris
- Les PPRI applicables
- Les PLU applicables à l'amont et à l'aval
- Le Règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Seine-Yonne
- La procédure d'admission pour l'exploitation de services réguliers de transport fluvial sur la Seine mise en œuvre par IDFM.

IV.3. FORMALISME A RESPECTER :

Tout dossier déposé doit être daté et signé par une personne ayant compétence pour représenter le candidat. Les documents seront rédigés en langue française et les montants exprimés en euros hors taxes.

Tout dossier présenté engage le candidat et constituera la base de formalisation contractuelle entre le candidat retenu et HAROPA PORT, sous réserve de compatibilité avec le présent règlement de consultation et ses annexes.

Les candidatures et les projets devront être présentés en respectant scrupuleusement la présentation et le format définis par les articles IV.4 et IV.5 du présent règlement de consultation.

Tout dossier ne respectant pas la présentation et le format requis par le présent règlement de consultation sera rejeté sans être analysé.

IV.4 / Dossier CANDIDATURE :

Les capacités du candidat pour porter le projet seront examinées au regard du dossier « CANDIDATURE ».

Le dossier « CANDIDATURE » doit permettre d'identifier clairement le rôle du candidat, ou de chacun des membres du groupement en cas de groupement de candidats, et leur implication dans le projet.

En cas de groupement :

- chaque entreprise du groupement devra être décrite spécifiquement et conformément à toutes les exigences du présent chapitre,
- le dossier devra être porté par un mandataire,
- 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.

Le futur Titulaire de la convention est soit le candidat qui se présente seul, soit le mandataire du groupement.

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. En ce sens, aucune co-titularité ne sera acceptée par HAROPA PORT.
- La description du candidat devra comprendre :
 - Une présentation de la société,
 - De ses activités,
 - Chiffres clés (effectifs, CA, etc.),
 - Ses Références sur les trois dernières années dans l'exploitation d'une activité de transport

Si le projet du candidat suppose la création d'une société dédiée, la présentation devra exposer notamment :

- La gouvernance et l'organisation générale de la société
- Justifier par tout moyen l'état d'avancement de la démarche de création en cours
- Les éventuels partenariats envisagés (conception, construction, exploitation, débouchés commerciaux, etc.) seront également décrits
- Capacité économique et financière du candidat :

Le candidat fournira :

- Une déclaration concernant son chiffre d'affaires global et, le cas échéant, le chiffre d'affaires du domaine d'activité concerné par le projet, portant sur les trois derniers exercices disponibles ;
- Les bilans et comptes de résultats certifiés sur les trois derniers exercices.

➤ **Les documents annexes et justificatifs à communiquer :**

- Le CV du candidat, ou le cas échéant, 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.

IV.5 / Dossier PROJET D'EXPLOITATION PROPOSE DANS LE RESPECT DE LA DESTINATION DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS PAR NAVETTES DECARBONEES :

Le projet d'exploitation proposé par le candidat sera examiné au regard de l'ensemble des éléments d'information communiqués à l'appui du dossier « PROJET d'EXPLOITATION » qui sera décliné en 4 sous-dossiers (« ACTIVITE », « ECONOMIQUE ET FINANCIER », « ENVIRONNEMENTAL », « TECHNIQUE, ARCHITECTURAL, REGLEMENTAIRE »).).

Le candidat remettra un dossier présentant son projet et comprenant tout élément qu'il jugera nécessaire pour la bonne compréhension et l'appréciation du projet par HAROPA PORT.

➤ **Sous - dossier 1/ « ACTIVITE » :**

Ce sous-dossier doit permettre de présenter clairement et de manière détaillée :

- La description du projet d'exploitation envisagé dans le respect de la destination de transport fluvial de passagers par navettes décarbonées :

A ce titre, le candidat précisera 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.

Pour les ports d'attache, le candidat fera 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.

- Les flux de trafics fluviaux envisagés et l'évolution programmée dans le temps le cas échéant,
- La saisonnalité d'utilisation des escales (toute l'année ou seulement la saison haute)
- Les créneaux d'utilisation des escales (Semaine / We / Semaine et We).
- Les escales et ports d'attache ayant vocation à être exploités, dans le respect des prescriptions de l'article III « Sites mis à disposition » du présent règlement de consultation,

- La durée prévisionnelle de la COT :

La durée de la COT proposée par le candidat doit être en adéquation avec :

- Les investissements projetés qu'il s'agisse :
 - Des investissements initiaux pour la réalisation du projet ;
 - Des investissements nécessaires pour l'exploitation des équipements tels que les travaux de renouvellement, de mise aux normes, les dépenses liées aux infrastructures, aux équipements, à la logistique, au recrutement et à la formation du personnel.
- La rentabilité attendue du projet.

La crédibilité de la demande sera évaluée en fonction des éléments fournis dans le plan d'affaires prévisionnel.

- Calendrier prévisionnel de mise en œuvre du projet :

Le calendrier prévisionnel du candidat fera apparaître les principales étapes du projet dont notamment :

- Délais d'études préalables,
- Délais d'instructions d'éventuelles demandes d'autorisation au titre du code de l'urbanisme ou de l'environnement,
- Délais de travaux (aménagement, construction, ...) ou de mise en exploitation.

Le candidat devra proposer une date de démarrage du titre d'occupation temporaire ainsi qu'une durée souhaitée, qui devra correspondre à la durée d'amortissement des investissements projetés.

- **Les documents annexes et justificatifs à communiquer :**

- Une note détaillant chacun des points mentionnés supra.

- **Sous - dossier 2/ « ECONOMIQUE ET FINANCIER » :**

Ce sous-dossier doit permettre de s'assurer de la capacité du candidat à mener à terme un projet économiquement viable. Le candidat apportera tout élément permettant de s'assurer de la crédibilité du projet.

- Redevance d'occupation domaniale :

En contrepartie de la mise à disposition des escales et des ports d'attache, le candidat devra acquitter une redevance d'occupation domaniale.

A ce titre, le candidat devra proposer un montant de part fixe et un montant de part variable de redevance d'occupation domaniale à verser à HAROPA PORT, dans le respect de la valeur minimale mentionnée au point V.2 « Evaluation des projets » du présent règlement de consultation.

- Viabilité et crédibilité économique du projet :

Le candidat devra présenter sous la forme d'une note descriptive :

- La capacité du projet à être viable financièrement sur la durée :
 - Réalisme des hypothèses économiques et fréquentation
 - Capacité à couvrir les coûts d'exploitation
 - Stratégie de pérennisation du service après le lancement
 - Une valeur de chiffre d'affaires de référence minimale pour le calcul de la part variable de la redevance d'occupation domaniale
- La stabilité financière de l'opérateur et la sécurisation des investissements :
 - Solidité financière du candidat et capacité d'investissement
 - Pertinence du montage financier proposé
 - Sécurisation des sources de financement
- La tarification et capacité à attirer des passagers :
 - Tarification équilibrée entre rentabilité et attractivité.
 - Cohérence avec la demande et les attentes des passagers

➤ **Les documents et justificatifs à communiquer :**

- La capacité du projet à être viable financièrement sur la durée :
 - un business plan détaillé sur la durée de la convention d'occupation, incluant prévisions de recettes et dépenses, hypothèses de fréquentation et justification des projections (perspectives de développement, plan d'action et calendrier de mise en œuvre)
 - une valeur de chiffre d'affaires de référence minimale pour le calcul de la part variable de la redevance d'occupation domaniale

- un plan d'exploitation avec les charges récurrentes (énergie, maintenance, équipage)
- une analyse des risques financiers et plans d'atténuation
- La stabilité financière de l'opérateur et la sécurisation des investissements :
 - des bilans et comptes de résultat des trois dernières années (si disponible)
 - des attestations de capacité financière délivrées par un organisme bancaire
 - un tableau de financement du projet indiquant les apports en fonds propres, les emprunts et conditions de remboursement, ainsi que les subventions ou financements publics/privés obtenus ou à obtenir
- La tarification et capacité à attirer des passagers :
 - une grille tarifaire prévisionnelle, avec justification des prix
 - une analyse du marché et des concurrents, incluant positionnement tarifaire par rapport aux alternatives (vélo, métro, RER, bus, taxis, etc.), estimation du volume de passagers par segment (touristes, locaux, trajets domicile-travail)
 - une proposition d'actions commerciales pour maximiser la fréquentation (abonnements, réductions, partenariats IDFM, lien avec pass nigo...)

Le candidat inclura dans le plan d'affaires la redevance annuelle (part fixe et part variable) à verser à HAROPA PORT.

Il est attendu également la présentation d'un tableau d'amortissements des investissements et d'un plan d'affaires venant justifier la durée d'occupation.

Le candidat propose une durée de convention à justifier le cas échéant par une démonstration cohérente avec le plan d'affaires projeté, et notamment avec les investissements à engager et la rentabilité attendue du projet. 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.

- **Sous - dossier 3/ « PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE » :**

Pour l'ensemble de la flotte exploitée, le candidat présente un projet conforme aux prescriptions environnementales suivantes à échéance maximale du 31 décembre 2030 :

- Zéro émission atmosphérique à quai : l'ensemble des bateaux de la flotte du titulaire ne générera aucune émission à quai sur le port d'attache. Pour ce faire, le candidat mettra en place les équipements nécessaires sur ses bateaux et sur son port d'attache.
- Proposition « d'hybridation » ou d'électrification complète de la motorisation lors de la navigation : la partie de la motorisation thermique doit être conforme à la norme EMNR II.

Tout projet de remotorisation plus vertueux en termes écologiques que l'hybridation ou l'électrification sera accepté, sous réserve d'une démonstration argumentée spécifique.

Le candidat devra à l'échéance du 31 décembre 2030 ne générer aucune émission atmosphérique en navigation en conditions normales d'exploitation.

Le sous-dossier présente la performance environnementale du projet du candidat sous la forme d'une note descriptive abordant les points suivants :

- Caractère zéro émission atmosphérique du mode de propulsion à quai et en conditions normales d'exploitation (hors crue) lors de la navigation à échéance maximale du 31 décembre 2030
 - Évaluation de la conformité du mode de propulsion avec l'exigence 0 % émission atmosphérique (ex. électrique, hydrogène... etc.)
- Efficacité énergétique :
 - Temps d'autonomie de navigation
 - Consommation énergétique par passager.km ou équivalent, démontrant l'optimisation de l'utilisation de l'énergie
 - Temps et modalités de charge
- Origine de l'énergie utilisée :
 - Prise en compte de l'origine de l'électricité ou de l'hydrogène (énergies renouvelables privilégiées)
- Impact environnemental global :
 - Présentation et évaluation du cycle de vie du bateau (fabrication, maintenance, fin de vie)
- Solutions complémentaires de réduction d'impact :
 - Mesures additionnelles : récupération d'énergie, recyclabilité des matériaux, réduction du bruit, etc.
- Suivi et engagement environnemental :
 - Méthodes de contrôle, reporting annuel du niveau des émissions à HAROPA PORT, certifications environnementales obtenues

➤ **Les documents et justificatifs à communiquer :**

Caractère zéro émission du mode de propulsion

- Fiche technique du bateau précisant le mode de propulsion
- Calendrier de verdissement à échéance maximale du 31 décembre 2030

Efficacité énergétique

- Résultats de tests ou simulations énergétiques du bateau ; temps d'autonomie, temps de charge
- Calcul de la consommation énergétique prévisionnelle par passager.km

Origine de l'énergie utilisée

- Source de l'électricité proposée (attestation d'un fournisseur d'électricité verte ou garantie d'origine)
- Pour l'hydrogène : attestation sur la provenance (hydrogène vert vs. gris/bleu)

Impact environnemental global

- Analyse du cycle de vie du bateau
- Justificatif sur les matériaux utilisés, leur impact environnemental et leur fin de vie

Solutions complémentaires de réduction d'impact

- Présentation des équipements innovants ou solutions d'optimisation énergétique
- Proposition sur la réduction du bruit de la motorisation

Suivi et engagement environnemental

- Plan de monitoring des performances environnementales
- Certifications environnementales existantes
- Engagement sur un rapport annuel de performance environnementale

▪ **Sous-dossier 4/ « TECHNIQUE – ARCHITECTURAL – REGLEMENTAIRE » :**

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 prise en compte des règles de navigation spécifiques à Paris, et 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.

La flotte escomptée :

- nombre de bateaux,

Le design de visuels et plan des bateaux,

- capacités d'accueil,
- caractéristiques techniques et environnementales,
- notices accessibilité conformes à la réglementation en vigueur.

Le projet devra être compatible avec :

- Le Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE)
- Les dispositifs de protection du Patrimoine : sites classés, inscrit, périmètre UNESCO

 **Pour les ports d'attache** Le candidat présentera une description du projet à un niveau de détails d'avant-projet sommaire permettant la compréhension du fonctionnement d'ensemble avec une description détaillée et des visuels du projet, notamment :

- Les aménagements prévus sur la parcelle,
- Le plan masse
- Le dessin des pontons et le design de la flotte de bateaux au moyen d'esquisses architecturales, visuels d'insertion dans le site ...
- Les modalités et dispositifs d'accès et de gestion des flux piétons ainsi que les dispositifs de sécurisation des espaces
- Dispositifs techniques prévus en cas de crue

 **Pour chaque escale** : le candidat présentera :

- Le plan des installations comprenant les systèmes d'amarrage et aménagements éventuels prévus sur les berges (passerelles, mobilier ...),
- Le dimensionnement des passerelles et la gestion des flux ;
- Les dispositions d'accostage et le positionnement des bateaux aux escales,
- Les dispositifs techniques prévus en cas de crue.

Les incompatibilités techniques manifestes (emprise du projet dépassant le périmètre physique des sites mis à disposition, dimension des bateaux non adaptées aux sites mis à disposition et au fleuve) constituent des motifs d'irrecevabilité du projet.

Il appartient également au candidat de vérifier la compatibilité légale et réglementaire de son projet, et tout particulièrement avec :

- Règlements général et particulier de police de la navigation intérieure (RGP et RPP) de l'itinéraire Seine-Yonne (problématiques de trajectographie et courantologie liées à l'usage du fleuve tout particulièrement),
- Règlementation concernant les établissements recevant du public (ERP)
- Règlementation Loi sur l'eau
- Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plan de prévention du risque inondation (PPRI)
- Le Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE)
- Les dispositifs de protection du Patrimoine : sites classés, inscrit, périmètre UNESCO

➤ **Les documents annexes et justificatifs à communiquer :**

- Descriptif de l'intégration architecturale et patrimoniale :
 - un visuel d'insertion dans le site pour chaque site
 - une annexe graphique comprenant un ensemble de plans et coupes, en particulier pour le ou les ports d'attache
 - 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
- Descriptif technique et Maîtrise de l'exploitation
- Compatibilité réglementaire

V / EVALUATION DES CANDIDATURES ET DES PROJETS

A l'expiration du délai de transmission des candidatures et des projets, deux types de critères permettent à HAROPA PORT d'examiner les dossiers remis par les candidats :

- Les critères éliminatoires,
- Les critères de notation.

Dans le cas où le dossier comporte un élément éliminatoire au regard des prescriptions du présent règlement de consultation, il sera automatiquement écarté sans être noté.

V.1. CRITERES ELIMINATOIRES DES CANDIDATURES ET DES PROJETS

Les critères éliminatoires des candidatures et des projets sont les suivants :

Sur la forme des dossiers :

- Dossier parvenu au-delà de la date limite
- Dossier incomplet ou ne respectant pas la forme et la présentation prescrites par le présent règlement de consultation

Sur le fond des dossiers :

- Candidature :
 - Le candidat ne dispose pas de capacités suffisantes pour porter le projet : les capacités du candidat seront examinées au regard des éléments qu'il aura communiqués à l'appui du dossier « CANDIDATURE » (article IV.4).
- Projet :
 - Incompatibilité technique manifeste du projet :
 - Emprise ne correspondant pas au périmètre physique des sites mis à disposition décrits en annexe du présent règlement de consultation
 - Activité non conforme aux contraintes techniques décrites dans la fiche descriptive des sites mis à disposition en annexe du présent règlement de consultation
 - Economie du projet non conforme aux prescriptions du présent règlement de consultation :
 - Le candidat n'a pas, parallèlement au présent appel à projets, formulé auprès d'IDFM de demande d'autorisation pour l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers délivrée par IDFM, prescrite aux chapitres II et VII.1,
 - Proposition basée sur un choix de motorisation exclusivement thermique de la flotte qui ne permet pas d'atteindre le caractère "zéro émission" du mode de propulsion des navettes à l'échéance maximale du 31 décembre 2030, prescrit au sous-dossier "performance environnementale" du chapitre IV.5
 - Projet ne proposant pas l'exploitation des 4 escales minimum prescrites au chapitre III. « Sites mis à disposition »
 - Projet qui propose un port d'attache distinct des trois ports d'attaches définis au chapitre III « Sites mis à disposition ».

Les candidatures et projets non recevables seront écartés et ne feront pas l'objet d'évaluation au regard des critères définis au point V.2 du présent règlement de consultation. Ils ne peuvent prétendre à aucune indemnisation.

V.2. CRITERES DE NOTATION DES PROJETS

Les projets recevables seront examinés et notés au regard des critères définis et pondérés de la manière suivante :

➤ **CRITERE N°1 : LA QUALITE DE LA PROPOSITION FINANCIERE ET ECONOMIQUE (60%)**

Ce critère n°1 sera apprécié au regard des 2 sous- critères suivants :

- **Sous - critère n°1 : Le montant de la redevance d'occupation domaniale (ROD) versée annuellement à HAROPA PORT, apprécié au regard du montant de la part fixe et du montant de la part variable proposées par le candidat (20%), étant précisé que :**
 - Le montant de la part fixe de ROD est lié à la mise à disposition des sites : il sera apprécié au regard du nombre d'escales et de ports d'attache retenus par le candidat dans son projet d'exploitation ;
 - Le montant de la part variable de ROD est lié à l'activité du candidat : il sera apprécié au regard du chiffre d'affaires HT minimum de référence et du pourcentage proposés par le candidat ;
- **Sous - critère n°2 : La viabilité économique du projet (40%), appréciée au regard des éléments suivants :**
 - La crédibilité des hypothèses retenues et la solidité du compte d'exploitation prévisionnel /plan d'affaires prévisionnel ;
 - La robustesse du financement des investissements et des garanties apportées ;
 - La tarification et capacité à attirer des passagers ;

➤ **CRITERE N°2 : LA QUALITE DU PROJET D'EXPLOITATION DANS LE RESPECT DE LA DESTINATION DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS (40%)**

Ce critère n°2 sera apprécié au regard des 4 sous- critères suivants :

- **Sous - critère n°1 : La performance environnementale du projet (15%), appréciée au regard des éléments suivants :**
 - Caractère zéro émission atmosphérique du mode de propulsion à quai et en conditions normales d'exploitation à échéance maximale du 31 décembre 2030 (hors crue) - limitation des émissions sur toute la durée du projet
 - Efficacité énergétique (Temps d'autonomie de navigation, Consommation énergétique par passager.km ou équivalent, démontrant l'optimisation de l'utilisation de l'énergie, Temps et modalités de charge)
 - Origine de l'énergie utilisée (Prise en compte de l'origine de l'électricité ou de l'hydrogène (énergies renouvelables privilégiées)
 - Impact environnemental global (Présentation et évaluation du cycle de vie du bateau (fabrication, maintenance, fin de vie)
 - Solutions complémentaires de réduction d'impact proposées (récupération d'énergie, recyclabilité des matériaux, réduction du bruit, etc.)
 - Suivi et engagement environnemental (Méthodes de contrôle, reporting annuel du niveau des émissions à HAROPA PORT, certifications environnementales obtenues)

- **Sous - critère n°2 : L'utilisation optimisée du fleuve (5%), appréciée au regard des éléments suivants :**
 - Le nombre d'escales utilisées (4 à 11),
 - La saisonnalité d'utilisation des escales (toute l'année ou seulement la saison haute),
 - Les créneaux d'utilisation des escales (semaine /we/ semaine et we)
- **Sous - critère n°3 : La faisabilité technique et réglementaire du projet (15%), appréciée au regard des éléments suivants :**
 - La compatibilité du projet avec les réglementations applicables et tout particulièrement :
 - Règlements général et particulier de police de la navigation intérieure (RGP et RPP)
 - Réglementation concernant les établissements recevant du public (ERP)
 - Réglementation Loi sur l'eau
 - Plan de prévention du risque inondation (PPRI)
 - La faisabilité technique du projet, appréciée au regard de :
 - La prise en compte des contraintes spécifiques du fleuve et de l'environnement (spécificités de la navigation et des trafics dans le secteur exploité, aléa de crue)
 - Gestion des accès aux sites (tout type) et Maintien du bord à quai dégagé
 - L'Identification des nuisances potentielles (bruit, maîtrise des files d'attente) et dispositifs proposés pour les maîtriser
 - La complexité technique de mise en œuvre des installations (port d'attache et des escales le cas échéant)
 - L'Adéquation de l'amarrage avec la configuration du site et en hypothèse de crue (escales et port d'attache)
 - L'Identification et la cohérence des besoins en réseaux
 - L'identification et les propositions d'aménagement concernant les activités périphérique (type billetterie)
- **Sous - critère n°4 : L'insertion architecturale du projet (5%), appréciée au regard des éléments suivants :**
 - Pour les ports d'attache : Les Cohérences d'alignement côté Seine et côté quai avec les autres établissements et la distance entre les ouvrages/ bateaux
 - L'Harmonisation esthétique avec les installations existantes (rapport de hauteur et de silhouette).
 - La compatibilité du projet avec :
 - Le Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE)
 - Les dispositifs de protection du Patrimoine : sites classés, inscrit, périmètre UNESCO

Les meilleurs projets seront auditionnés par le jury mentionné à l'article VII.1.

HAROPA PORT se réserve le droit de déclarer sans suite l'appel à projet si la qualité des projets présentés n'est pas satisfaisante. Quel que soit le résultat de cet appel à projets, aucune indemnisation ne sera versée aux candidats.

Précisions sur la mise en œuvre du sous-critère 1.1 relatif à la proposition du montant de la redevance d'occupation domaniale à verser à HAROPA PORT :

- **Part fixe de redevance :**

Le candidat proposera un montant de redevance fixe correspondant à la mise à disposition des escales et des ports d'attache qu'il souhaite exploiter, étant précisé que : au minimum, la redevance fixe ne pourra être inférieure aux montants de 4 escales et un port d'attache et la valeur annuelle par site est fixée comme telle :

Escales/Port d'attaches	Montant annuel en € (valeur 2025)
Escale du Port d'Alfortville- Morville	57 300,00 €
Escale du port Ivry	57 300,00 €
Escale du Port de La Gare	95 500,00 €
Escale Port Henri IV	124 100,00 €
Escale Port du Louvre	124 100,00 €
Escale Port du Gros Caillou	124 100,00 €
Escale quai Branly	124 100,00 €
Escale Port de Beaugrenelle	124 100,00 €
Escale Issy les Moulineaux	95 500,00 €
Escale Port de Sèvres	57 300,00 €
Escale Port de Boulogne Legrand	57 300,00 €
Port d'attache Alfortville - Morville	125 000,00 €
Port d'attache Gros Caillou	120 000,00 €
Port d'attache Boulogne Legrand	100 000,00 €

Dans le cas où le porteur de projet envisage d'exploiter un site faisant double emploi (escale et port d'attache), c'est la valeur du port d'attache qu'il conviendra de retenir. Le candidat devra donc bien préciser l'usage qu'il fait des sites d'Alfortville - Morville, de Gros Caillou et de Boulogne Legrand dans sa proposition de redevance.

Le candidat a la faculté de proposer une valeur plus importante du montant de la redevance (sur le réseau minimal, ou pour chaque escale supplémentaire souhaitée). Cette proposition à la hausse valorisera la notation.

A des fins de bonne compréhension et à titre d'illustration, voici quelques exemples de redevances fixes minimales en fonction du nombre d'escales et des ports d'attache choisis.

4 escales + 2 ports d'attache	7 escales + 2 ports d'attache	11 escales + 3 ports d'attache
620 k€/an	865 k€/an	1 150 k€/an



Port d'attache Port du Gros Caillou	Port d'attache Port du Gros Caillou	Port d'attache Port du Gros Caillou
Port d'attache Port d'Alfortville- Morville	Port d'attache Port d'Alfortville- Morville	Port d'attache Port d'Alfortville- Morville Port d'attache Port de Boulogne Legrand

Escale Port Henri IV	Escale Port Henri IV	Escale Port Henri IV
Escale Port du Louvre	Escale Port du Louvre	Escale Port du Louvre
Escale Port du Gros Caillou	Escale Port du Gros Caillou	Escale Port du Gros Caillou
Escale Port de Beaugrenelle	Escale Port de Beaugrenelle	Escale Port de Beaugrenelle
	Escale du Port de La Gare	Escale Quai Branly
	Escale Port Ivry	Escale du Port de La Gare
	Escale Issy les Moulineaux	Escale Port Ivry
		Escale Port Issy
		Escale Port Sèvres
		Escale Port Boulogne Blg
		Escale Alfortville-Morville

Part variable de redevance :

Le montant de la part variable de redevance est lié à l'activité du candidat.

A ce titre, le candidat devra verser à HAROPA PORT une redevance variable annuelle qui sera fixée à hauteur d'un pourcentage du chiffre d'affaires annuel généré par l'exploitation de l'activité de transport fluvial de passagers, étant précisé que :

- La redevance variable annuelle sera calculée sur la base du chiffre d'affaires réellement réalisé par le candidat et pourra ainsi évoluer à la hausse en cas de performance supérieure aux prévisions,
- Le chiffre d'affaires annuel de référence pris en compte pour le calcul de la part variable de redevance ne pourra, en aucun cas, être inférieur au montant minimum que le candidat s'engage à réaliser dans son dossier de candidature et qui sera mise en évidence dans le compte d'exploitation prévisionnel,
- Le pourcentage proposé par le candidat ne pourra pas être inférieur à 1%,
- Le candidat s'engagera sur un montant minimum de redevance variable annuelle à verser à HAROPA PORT.

Le montant de chiffre d'affaires annuel de référence minimum, le pourcentage proposé (au minimum 1 %), et le montant minimum de redevance variable annuelle à verser à HAROPA PORT seront contractualisés dans la convention d'occupation temporaire et s'imposeront à l'occupant pendant toute la durée de son exécution.

Dans le cadre de son dossier de candidature, il est donc attendu du candidat qu'il formule une proposition de redevance variable annuelle détaillant :

- Le montant minimum du chiffre d'affaires annuel de référence telle qu'elle sera présentée dans le compte d'exploitation prévisionnel à l'appui de son dossier de candidature,
- Le pourcentage qu'il s'engage à appliquer (1 % minimum).

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 ; la détermination d'un minimum de redevance variable sera indiquée dans la convention d'occupation.

VI/ REGLES GENERALES APPLICABLES A LA FUTURE OCCUPATION

VI.1. TITRE D'OCCUPATION

Sont joints au présent règlement de consultation :

- Un projet de Convention d'Occupation Temporaire :

La Convention d'occupation temporaire définit les conditions particulières applicables à l'occupation du réseau d'escales et des ports d'attache et notamment l'objet de la convention, la durée du titre, les conditions de redevances, les niveaux d'assurances, les clauses résolutoires.

Après sélection du lauréat, le projet de convention d'occupation temporaire sera amendé et complété par HAROPA PORT sur la base du projet pour lequel le lauréat aura été retenu. A ce titre, la convention sera conclue avec le lauréat sans modification des termes et engagements figurant dans son dossier de candidature.

Excepté les modifications et compléments de la convention qui s'imposeront pour tenir compte du projet du lauréat, aucun amendement n'est susceptible d'être apporté au projet de COT par le candidat à l'appui de son dossier de candidature.

De la même manière, aucune négociation ne pourra être initiée à l'issue du résultat de l'appel à projets en vue de modifier les stipulations de la convention d'occupation temporaire.

Le lauréat est informé que :

- Aucune cotitularité n'est envisageable dans la contractualisation à venir : Le futur Titulaire de la convention d'occupation temporaire est soit le candidat qui se présente seul, soit le mandataire du groupement,
- Les escales seront mises à sa disposition pendant l'exploitation de l'activité. En dehors des temps d'exploitation, les escales devront pouvoir être utilisées par des tiers, sous réserve des contraintes spécifiques liées à chacun des sites d'escale.

HAROPA PORT attire l'attention des candidats sur les éléments suivants : le lauréat s'engage à mettre en œuvre en cours d'exécution de la convention d'occupation temporaire :

- Son projet d'exploitation, pour la durée de la convention, sur l'ensemble des escales et ports d'attache qu'il aura identifié dans son projet. HAROPA PORT pourra résilier unilatéralement la convention sans indemnité pour le titulaire si ce dernier modifie, sans accord écrit préalable de HAROPA PORT, l'exploitation du réseau d'escales et de ports d'attache en considération duquel il a été désigné lauréat.
- Une flotte de bateaux ne générant aucune émission atmosphérique dans des conditions normales d'exploitation à échéance maximale du 31 décembre 2030. A défaut, HAROPA PORT pourra résilier unilatéralement la convention sans indemnité pour le titulaire.

- Les prescriptions environnementales de la flotte de bateaux décrites dans son projet. A défaut, HAROPA PORT pourra résilier unilatéralement la convention sans indemnité pour le titulaire.
- Le Cahier des charges fixant les conditions administratives, financières et techniques des occupations privatives de HAROPA PORT (Livre I et III) en date du 3 octobre 2012, arrêté par le Conseil d'Administration de Port Autonome de Paris et modifié par décision du Directoire du GPFMAS en date du 3 décembre 2021.

Les conditions générales d'occupation ainsi que leur mise à jour éventuelle seront annexées au futur titre d'occupation et seront applicables pendant toute la durée de la convention.

VI.2. DUREE D'OCCUPATION

Conformément aux dispositions de l'article L. 2122-2 du 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.

Le candidat propose une durée d'occupation justifiée et cohérente avec le compte d'exploitation prévisionnel renseigné et respectant les principes posés par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

La durée de la convention fera l'objet de négociations sur la base de la proposition argumentée et justifiée du candidat.

VI.3. AMENAGEMENT DES ESCALES ET PORTS D'ATTACHE MIS A DISPOSITION

Les emplacements proposés seront mis à disposition en l'état et tels que décrits dans les fiches descriptives figurant en annexe du présent règlement de consultation.

Ils pourront faire l'objet d'aménagements complémentaires, pour ce qui concerne 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).

HAROPA PORT a équipé l'ensemble des ports du bief parisien en 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.

HAROPA PORT a déployé un programme 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. L'exploitation de l'activité devra prendre en compte ces contraintes (voir fiches descriptives des sites en annexe).

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.

VII / ORGANISATION DE LA PROCEDURE

VII.1. CALENDRIER PREVISIONNEL

La procédure à l'issue de laquelle sera sélectionné l'occupant du réseau d'escales et de ports d'attache se déroulera selon le calendrier prévisionnel suivant :

- Avis de publicité de l'appel à projets sur les supports de publication suivants : Site internet Real Estate, le Parisien, Revue Ville Rail et Transports : *8 avril 2025*

La candidature au présent appel à projets est ouverte à tout opérateur économique qui a parallèlement au présent appel à projets, préalablement formulé auprès d'IDFM, une demande d'autorisation pour l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/appel-candidature-transport-fluvial-seine>)

- Date maximum à laquelle les candidats peuvent poser des questions : *16 Mai 2025*
- Envoi des réponses par HAROPA PORT à tous les candidats : *3 Juin 2025*
- Date de remise des candidatures et des projets : *11 juillet 2025*
- Liste des candidats éligibles à la délivrance d'une autorisation pour l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers définie par IDFM : *3^e trimestre 2025*
- Analyse des projets sur la base des critères éliminatoires mentionnés à l'article V.1 du présent règlement de consultation (les projets jugés non recevables seront écartés) : *3^e trimestre 2025*
- Transmission des dossiers recevables au Comité technique pour évaluation de la conformité technique et réglementaire des projets : *4^e trimestre 2025*

Le Comité technique sera composé des membres suivants :

- Plusieurs représentants de HAROPA PORT ;
- Un représentant de la Direction Territoire du Bassin de la Seine de Voies Navigables de France ;
- Un représentant de la DRIEAT ;
- Un représentant de la Brigade Fluviale ;
- Un représentant de la Préfecture de Police de Paris.

- Analyse et évaluation des dossiers par un Comité d'examen sur la base des critères définis à l'article V.2 du présent document de consultation : *4^e trimestre 2025*

Le Comité d'examen sera composé des services d'HAROPA PORT assisté de ses conseils.

- Audition par un Jury des meilleurs projets sélectionnés par le Comité d'examen : *4^e trimestre 2025*

Le Jury pressenti, au jour de la publication du présent règlement de consultation, sera composé des membres suivants :

- Deux Représentants de HAROPA PORT (2 voix) ;
- Le président de la Métropole du Grand Paris ou son représentant (1 voix) ;
- La Maire de Paris ou son représentant (1 voix) ;
- Le Préfet de Paris ou son représentant (1 voix) ;
- La présidente d'IDFM ou son représentant (1 voix) ;
- Une personne qualifiée au titre de l'innovation dans les transports fluviaux (1 voix)

Si cette composition évolue, cette information sera portée à la connaissance des candidats en cours de consultation.

- Demande de compléments aux candidats, le cas échéant : *4^e trimestre 2025*
- Après les auditions devant le jury, HAROPA PORT se réserve la possibilité de mettre en œuvre des négociations dont les modalités seront préalablement portées à la connaissance des candidats : *4^e trimestre 2025*
- Après proposition du jury, désignation du lauréat par HAROPA PORT : *4^e trimestre 2025*

HAROPA PORT se réserve le droit de déclarer sans suite l'appel à projet si la qualité des projets présentés n'est pas satisfaisante. Quel que soit le résultat de cet appel à projets, aucune indemnisation ne sera versée aux candidats.

Le candidat pressenti pour l'attribution de la convention d'occupation temporaire après analyse des projets et des auditions ne pourra être effectivement retenu que s'il est éligible à l'obtention d'une autorisation délivrée par IDFM relative à l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers. (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/appel-candidature-transport-fluvial-seine>)

- Les éléments proposés par le candidat dans son dossier de candidature seront intégrés par HAROPA PORT dans la convention d'occupation temporaire du domaine public, qui sera alors envoyée au candidat retenu : *4^e trimestre 2025 / 1^{er} trimestre 2026*
- Signature de la convention d'occupation temporaire du domaine public entre HAROPA PORT et le lauréat : *1^{er} trimestre 2026*
- Signature de la convention d'autorisation relative à l'exploitation d'une activité de transport fluvial de passagers entre IDFM et le lauréat : *1^{er} trimestre 2026*

VII.2. RETRAIT DU DOSSIER DE CONSULTATION

Les candidats pourront retirer le dossier de consultation sur le site :

https://realestate.haropaport.com/appel_a_projets/41/appel-a-projets-pour-la-mise-a-disposition-dun-reseau-descales-et-de-ports-dattache-dans-le-brief-de-suresnes-pour-lexploitation-dune-activite-de-transport-fluvial-de-passagers-par-navettes-decarbonees

VII.3. DATE LIMITE DE REMISE DES DOSSIERS

Les dossiers devront parvenir obligatoirement sous **deux formes**, sous format numérique **ET** sous pli cacheté au plus tard **le 11 juillet 2025**.

- Les envois numériques devront être effectués sur l'adresse électronique suivante : aaptransportpassagers@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 – Agence Paris Seine
2 Quai de Grenelle 75015 Paris

L'enveloppe devra porter la mention : « Ne Pas ouvrir - Appel à projets Réseau Escales Transport Fluvial Passagers ».

Les envois du candidat sont acheminés sous sa seule responsabilité.

Les dossiers qui ne seraient pas transmis dans ces deux formats seront considérés irrecevables.

VII.4. RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES ET QUESTIONS

Pour obtenir tout renseignement complémentaire qui leur serait nécessaire pour soumettre leur candidature et établir leur projet, les candidats doivent faire parvenir des demandes écrites par e-mail à aaptransportpassagers@haropaport.com au plus tard le **16 mai 2025**.

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

VII.5. SUITE DE LA PROCEDURE

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 de consultation et 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 du candidat présentés dans le dossier de candidature et le projet. Aucune négociation ne pourra être initiée à l'issue du résultat de

l'appel à projets en vue de modifier les engagements du candidat et les stipulations de la convention d'occupation temporaire

Si, du fait du candidat retenu, 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 d'occupation temporaire, HAROPA PORT se réserve la possibilité de revenir sur la décision d'attribution initiale et d'attribuer la convention d'occupation temporaire au candidat dont le projet a été classé en deuxième position à l'issue des auditions par le jury.

Dans cette hypothèse, le réseau d'escales et les ports d'attache ne pourront plus être attribués au lauréat pressenti initialement, lequel ne pourra ne pourra se prévaloir d'aucun droit acquis du fait de la décision d'attribution initiale et ne pourra solliciter aucune indemnisation à ce titre.

VII.6. INTERRUPTION, POURSUITE OU ABANDON DE LA PROCEDURE

À tout moment et jusqu'à la signature de la COT, HAROPA PORT se réserve le droit de ne pas donner suite à la procédure de consultation y compris à l'issue de la sélection du lauréat, ou d'en allonger le calendrier.

Les candidats, quel que soit le stade de la procédure, ne pourront prétendre à aucune indemnisation ou dédommagement en cas d'interruption, d'allongement ou d'abandon de la procédure.

VII.7. CONFIDENTIALITE

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

Dans le cadre du processus de sélection, HAROPA Port diffuse les projets des candidats aux membres du comité technique et du jury pour avis.

Tous les membres du comité et du jury sont astreints au strict respect de la confidentialité des projets des candidats. En particulier, les membres de ces comités s'interdisent de révéler aux autres candidats les informations contenues dans le projet de l'un d'entre eux.

VII.8. PROPRIETE INTELLECTUELLE

Les dossiers présentés par les candidats demeurent leur propriété intellectuelle.

VII.9. DUREE DE VALIDITE DES CANDIDATURES ET DES PROJETS

La durée de validité des candidatures et projets est de **18 mois** à compter de la réception des projets ou des compléments éventuels.