



## **APPEL A MANIFESTATION D'INTERÊT**

# **RELANCE D'UNE ACTIVITÉ LOGISTIQUE FLUVIALE SUR LE CENTRE DE TOULOUSE (LALANDE-SAINT SAUVEUR)**

23 juillet 2021

## Table des matières

<b>I. RESUME.....</b>	<b>3</b>
1. Enjeux .....	3
2. Dépôt des candidatures .....	4
<b>II. CONTEXTE.....</b>	<b>5</b>
1. VNF .....	5
2. Activités envisagées.....	5
<b>III. PRESENTATION DES SITES CONCERNES .....</b>	<b>7</b>
1. Le site de Lalande .....	7
<i>a. Emplacement et accessibilité .....</i>	<i>7</i>
<i>b. La parcelle.....</i>	<i>9</i>
<i>c. Aspects réglementaires .....</i>	<i>12</i>
2. Les quais toulousains.....	14
<i>a. Port de l'embouchure .....</i>	<i>16</i>
<i>b. Quai Canal du Midi / Conseil départemental .....</i>	<i>17</i>
<i>c. Quai des Minimes .....</i>	<i>18</i>
<i>d. Quai Saint Sauveur .....</i>	<i>19</i>
<b>IV. ORGANISATION DE LA DEMARCHE .....</b>	<b>21</b>
1. Dossier de réponse à l'AMI.....	21
2. Suites à cet AMI.....	21
<i>a. Appel à Projet ou consultation adaptée .....</i>	<i>21</i>
<i>b. Contractualisation .....</i>	<i>23</i>
3. Calendrier de la procédure.....	23
4. Conditions juridiques.....	23
5. Questionnaire aux entreprises .....	24

## I. RESUME

### 1. Enjeux

L'établissement public administratif *Voies Navigables de France* gère et développe, pour le compte de l'Etat, le domaine public fluvial des canaux toulousains et maîtrise plusieurs sites (DPF Lalande et quais de chargement/déchargement) adaptés pour le développement d'une logistique urbaine par voie fluviale desservant l'hypercentre de Toulouse.

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt a pour triple objectif de :

- Connaître l'ensemble des acteurs potentiellement intéressés par la relance de fret fluvial sur les canaux toulousains ;
- Rechercher des acteurs intéressés par l'occupation et/ou l'utilisation du site de Lalande et des quais de chargement/déchargement existants, ainsi que les conditions et modalités de celle-ci ;
- Identifier les conditions pour la publication d'un Appel à Projets ou d'une consultation adaptée pour relancer effectivement la logistique fluviale sur Toulouse, à la suite des réponses au présent Appel à Manifestation d'Intérêt.

En lien avec *Toulouse Métropole*, les activités recherchées devront :

- Participer au développement économique de la Métropole de Toulouse et de son périmètre d'influence ;
- Développer le report modal en favorisant l'implantation sur le DPF (Site Lalande et quais toulousains) d'activités économiques durables et utilisatrices régulières de la voie d'eau pour le transport de marchandises à travers des dessertes sur les différents quais toulousains ;
- Veiller à la complémentarité avec les activités déjà en place (en termes de circulation, maîtrise du bruit) et les activités touristiques (passage de péniches, présence de l'association Toulouse aviron, circulation sur la piste cyclable) ;
- Inscrire l'activité envisagée dans un cadre respectueux tant de l'environnement que des règles du développement durable et de limitation des nuisances.

## 2. Dépôt des candidatures

Les acteurs économiques intéressés pour développer une activité sur le domaine sont appelés à se faire connaître du service développement de la Direction Territoriale Sud-Ouest de VNF :

**Avant le 30 Octobre 2021, 17 heures**

à :

**Mme GENTAL Eilika**

Chargée de développement fret fluvial, Canal des deux mers

VNF / Direction territoriale Sud-Ouest

Mail : [eilika.gental@vnf.fr](mailto:eilika.gental@vnf.fr)

Tel : 07 64 86 75 25

## II. CONTEXTE

### 1. VNF

*Voies navigables de France* (VNF) est un établissement public administratif, qui gère pour le compte de l'Etat un domaine public fluvial (DPF) comprenant 40 000 ha de foncier et 6700 km de voies d'eau. En plus de proposer un cadre exceptionnel et propice au développement touristique, ce vaste domaine dispose d'emplacements diversifiés pouvant être valorisés pour relancer le fret fluvial. Il s'agit de terrains, bâtiments, quais, ou encore plans d'eau, ...

La Direction territoriale Sud-Ouest est l'une des 7 directions territoriales de VNF. C'est un service spécialisé de navigation dont l'activité s'exerce sur le grand bassin de navigation du Canal des Deux Mers (ainsi que leurs systèmes d'alimentation) :

- Le canal du Midi
- Les canaux de Jonction et de la Robine
- Le canal latéral à la Garonne
- Le canal de Montech à Montauban
- Le canal de Brienne à Toulouse

L'une des missions actuelles de VNF est de faire émerger et soutenir le développement d'activités fluviales en lien avec la logistique et le transport de marchandises.

### 2. Activités envisagées

En 2016, VNF Sud-Ouest a mené une étude en lien avec les services de la métropole ainsi que des représentants de chargeurs de la région, dans le but d'identifier précisément le potentiel de fret fluvial sur le canal des Deux-Mers. La métropole toulousaine fût l'une des zones géographiques spécifiquement étudiées. Les conclusions de ce document révèlent que les marchés potentiels toucheraient essentiellement la gestion des déchets, mais également la logistique urbaine de messagerie, colis, et grande distribution.

Pour autant, VNF ne souhaite pas se limiter exclusivement à ces secteurs, la présente publication ayant pour but de recevoir l'ensemble des projets à étudier. A l'issue de l'appel à projet / consultation qui suivra le présent AMI, l'offre la plus avantageuse sera retenue selon les critères objectifs annoncés, parmi les dossiers qui présentent la meilleure solidité technique, économique, financière et la meilleure intégration aux projets de la ville. Plusieurs activités sont susceptibles d'être retenues, sous réserve de leur compatibilité (intérêt de partenariat en vue de la massification des flux et suppression des retours à vide). La durée d'occupation envisagée reste ouverte à l'heure actuelle.

Toulouse Métropole a prévu l'instauration d'une *Zone à Faibles Emissions* (ZFE) : une zone géographique interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants. Pour cela, la ZFE entrera en vigueur de façon progressive. Le transport de marchandises sera le premier touché dès l'instauration en Septembre 2021 puisque les premières restrictions viseront tout d'abord les fourgonnettes et poids lourds possédant une vignette Crit'Air 5. Les mesures de restriction devraient d'abord concerner 0,9 % des VUL et 5% des PL en 2021, jusqu'à atteindre 13,5% des VUL et 17,5% des PL en 2024. Or le transport fluvial est une solution simple et immédiate à la *Zone à Faibles Emissions*. Les livraisons par voie d'eau permettent non-seulement de réduire les gaz à effets de serre mais également d'aller plus loin, en supprimant des poids lourds et camionnettes de nos routes et ainsi réduire la congestion urbaine. C'est donc dans ce contexte que VNF souhaite favoriser une activité de logistique urbaine par voie fluviale.

# LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS EN 3 POINTS CLÉS

Vignette Crit'Air obligatoire

- Limites communales
- Périmètre de la ZFE-m
- Grands axes hors ZFE-m
- Grands axes dans la ZFE-m (restreints à la circulation)

**1.**  
**Un périmètre**  
72 km<sup>2</sup>  
420 000 habitants

**2.**  
**Une temporalité**  
Interdiction de circuler  
et de stationner :  
24h/24 - 7j/7

**3.**  
**Des véhicules**

Sur la base de la vignette CRIT'AIR :  Ne circuleront plus dans la zone

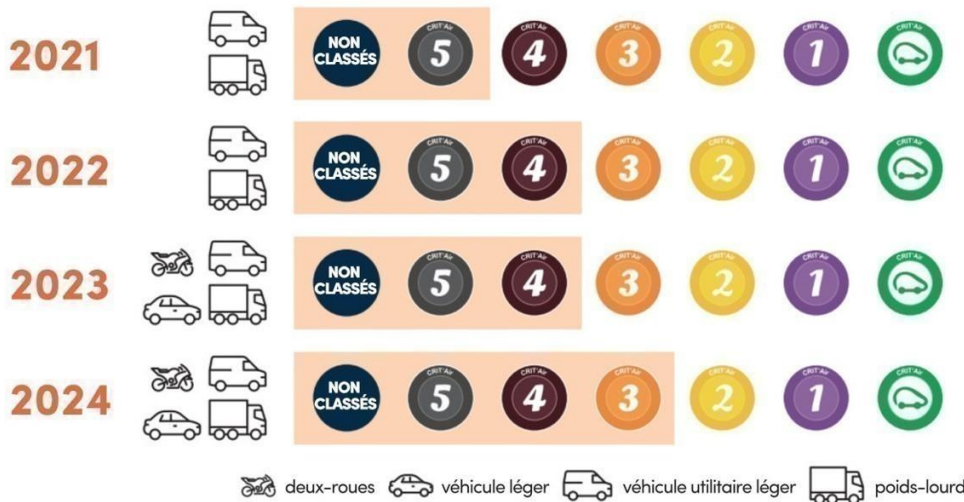
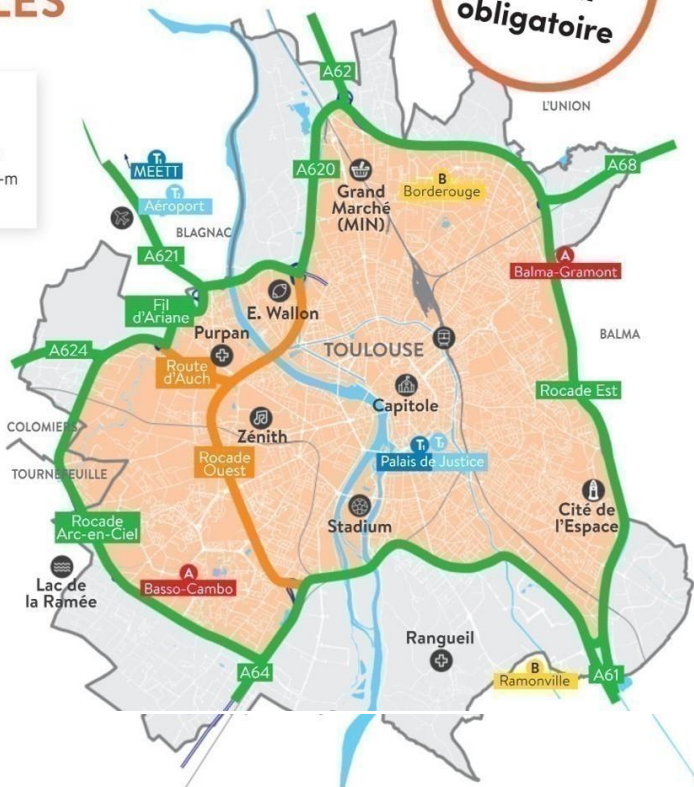


Figure 1 : future Zone à Faibles Emissions de Toulouse<sup>1</sup>. Le site de Lalande se situe en entrée de zone, proche du M.I.N.

<sup>1</sup> <https://www.toulouse-metropole.fr/missions/environnement/qualite-de-l-air/zfem>

### III. PRESENTATION DES SITES CONCERNES

#### 1. Le site de Lalande

##### a. Emplacement et accessibilité

Il est proposé une parcelle située sur le domaine public au nord de la métropole. La situation géographique du site de Lalande en entrée de ville et de la future ZFE (*Zone à Faibles Emissions*), ainsi que sa proximité immédiate avec la zone logistique nord de Toulouse (occupée par différents industriels, logisticiens et transporteurs) et le M.I.N. (*Marché d'Intérêt National*, approvisionnant l'ensemble des commerces et restaurants de la métropole, situé à 900 mètres du quai de Lalande) en font une zone idéale pour la création d'une plateforme logistique de desserte du centre-ville toulousain.

Le site est localisé en bordure de rocade et de son échangeur. Par la route, l'accès présente une contrainte à prendre en compte, puisque le site est uniquement accessible par l'impasse de la Glacière (le passage serait limité à 30-40 camions par jour maximum), comprenant un pont qui surplombe l'écluse. Tant la capacité de charge et de gabarit de cet ouvrage - et des routes avoisinantes - que les nuisances potentielles pour les riverains seront à prendre en considération pour l'implantation d'une activité.

Pour la desserte par des modes de transport alternatifs à la route, il peut être mentionné la proximité du site avec la piste cyclable, permettant de relier l'écluse de Lalande avec de port de l'embouchure en 14 minutes à vélo, en longeant le canal. Toutefois, la parcelle n'est pas gênée par cette piste cyclable, qui à cet endroit précis ne longe plus le canal mais contourne le site logistique de Lalande afin de ne pas gêner l'activité.

Par voie fluviale, l'accès se fait directement par le canal latéral à la Garonne via un quai, permettant de desservir l'ensemble des quais toulousains.

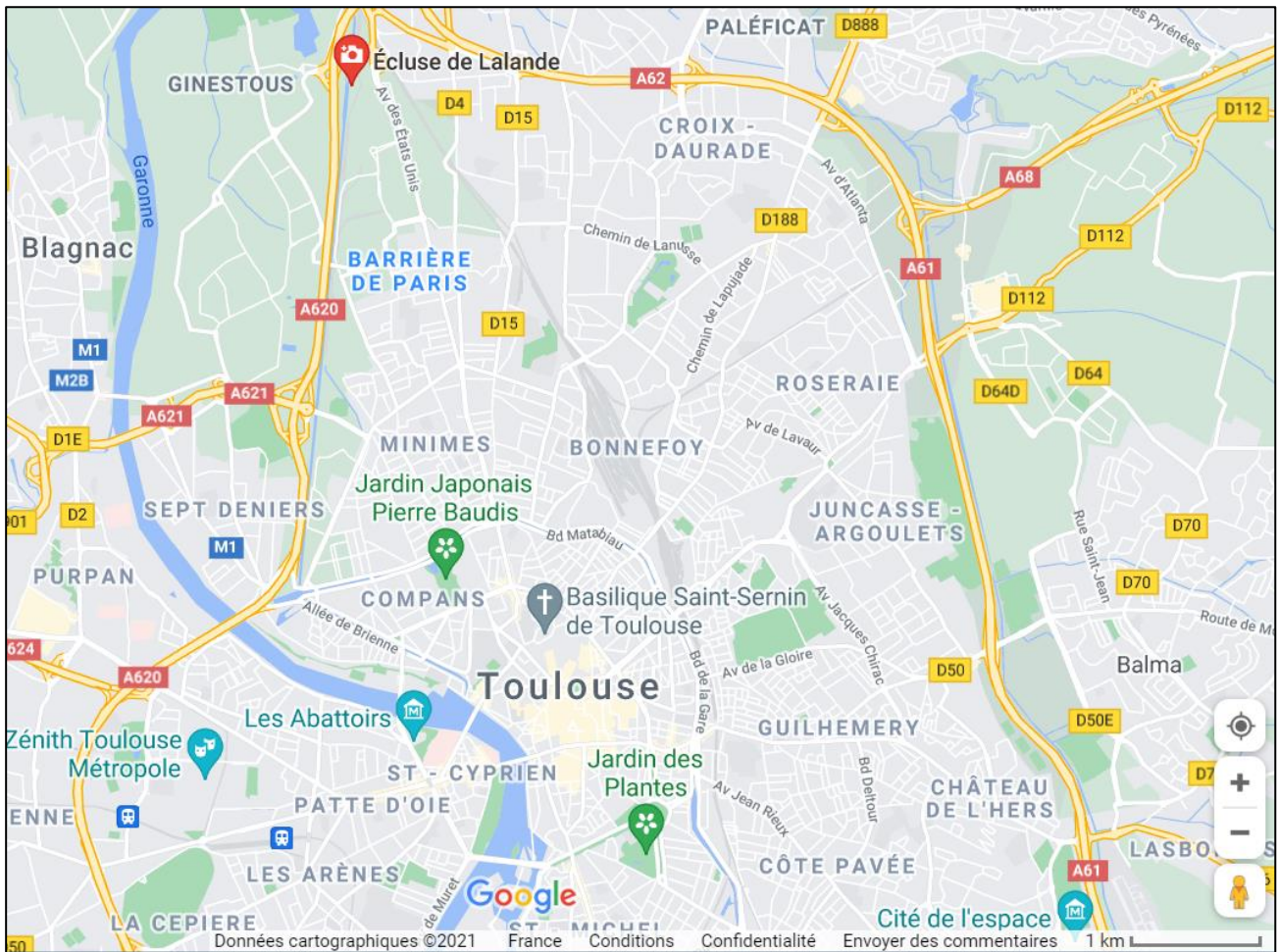


Figure 2: Situation géographique du site de Lalande au nord de Toulouse.



Figure 3: Impasse de la Glacière, pont à franchir pour l'accès au site par la route.



## b. La parcelle

Le site de Lalande comprend en rive gauche du canal latéral à la Garonne 3 400 m<sup>2</sup> de terrain non-aménagé, une surface de 10 000 m<sup>2</sup> revêtue en béton armé, ainsi qu'un quai fluvial de 200 mètres linéaires d'accostage. Ce linéaire d'accostage est composé d'un mur de soutènement en béton armé, l'amarrage des bateaux se fait via cinq bollards espacés d'environ 20m, en bon état. Une zone de virement est proche (à quelques mètres au sud, au niveau du quai *Midinet*) et permet de passer de 22 à 48 mètres de largeur de canal pour le retournement des embarcations. L'activité est importante sur cette partie du canal (activités nautiques de TASL – *Toulouse Aviron Sports et Loisirs*), tant la cohabitation avec ces autres usagers que les aspects de sécurité seront à prendre en considération.

La parcelle est composée de différentes zones. Les candidats sont libres de proposer des activités occupants l'ensemble de la parcelle, ou un projet d'occupation partielle du site (en précisant la ou les zones souhaitées), en cohabitation avec d'autres entreprises et acteurs économiques (en indiquant si un ou plusieurs partenaires ont d'ores et déjà été identifiés ou non).

Site disponible immédiatement :

- **ZONE 1 - Zone immédiatement disponible (Domaine public fluvial)** : 4 400m<sup>2</sup> de surface revêtue (dallage béton d'épaisseur 15cm), avec 95m linéaires d'accostage pour une hauteur de quai de 2.6m par rapport au plan d'eau. Cette zone est actuellement libre de toute occupation et donne accès à un terre-plein de 52 mètres de large.

Site libérable à échéance (perspectives de développement) :

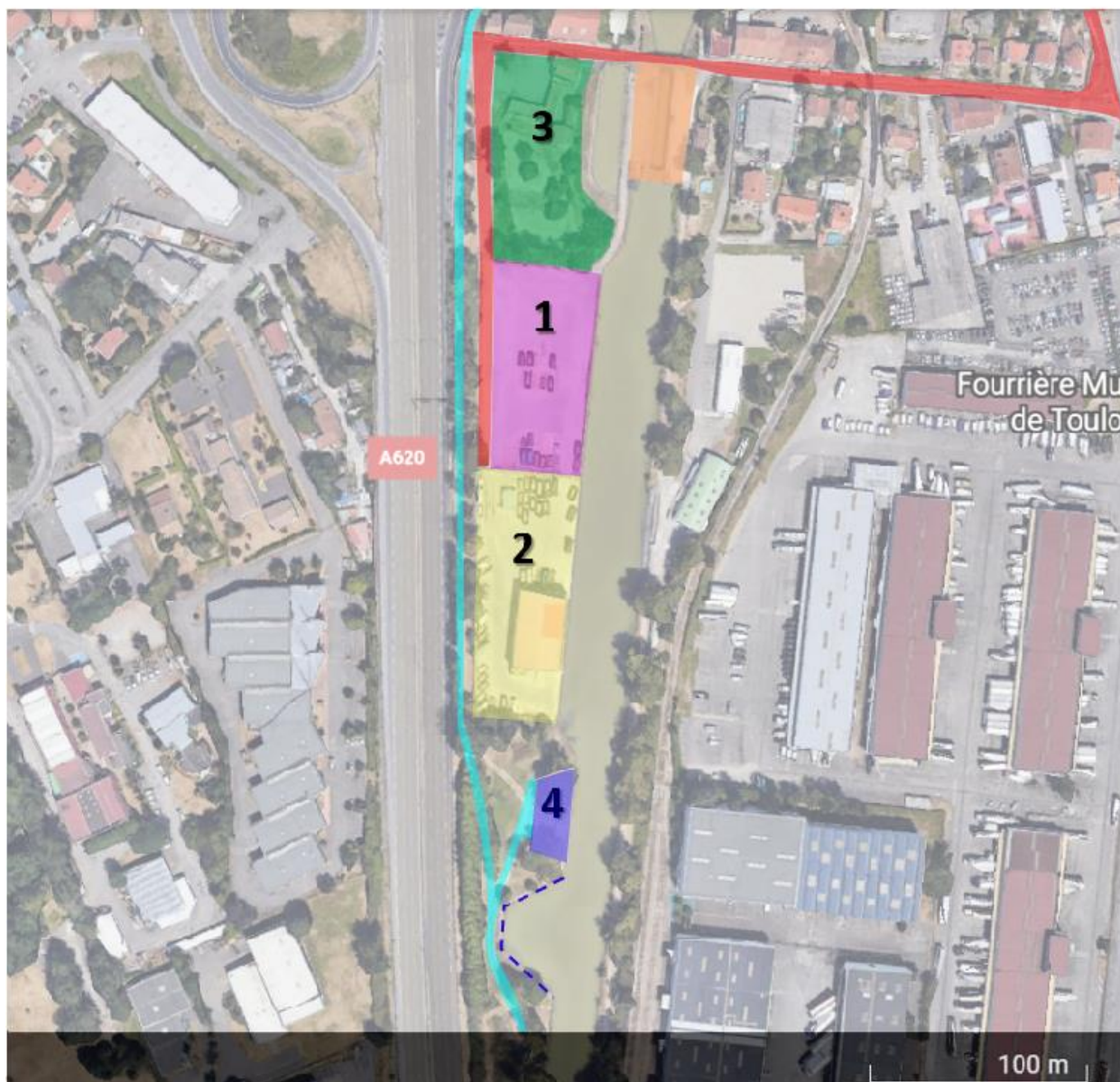
- **ZONE 2 - Zone actuellement occupée (Domaine public fluvial)** : Bâtiment fermé de 834 m<sup>2</sup> sur une parcelle de 4 000m<sup>2</sup> avec 80 mètres linéaires d'accostage pour une hauteur de quai de 2.6m. Le quai donne accès à un terre-plein de 52 mètres de large. L'occupation actuelle concerne une activité de tri de déchets, et arrive prochainement à échéance. L'accès à cette zone se fait en passant par l'extrémité ouest de la Zone 1 (à traverser).

Site potentiellement complémentaire au présent appel à manifestation d'intérêts, sous réserve d'une expertise particulière et complémentaire :

- **ZONE 3 - Parcelle préemptée par Toulouse Métropole** : *Toulouse Métropole* demeurera propriétaire de cette parcelle.

Site occupé mais possibilité de cohabitation :

- **ZONE 4 - Quai Midinet** : Inclus dans le présent AMI, ce quai bas (de 80 cm à 1m de hauteur de quai) comporte un linéaire d'accostage de 25 mètres. Par la route, l'accès se fait par la voie accolée à la Rocade (servant par ailleurs de piste cyclable mais toutefois accessible en camion à faible vitesse) et contournant les Zones 1 et 2 sans les traverser. Il ne sera pas possible de privatiser cette zone, car elle demeurera sous convention d'entretien par *Toulouse Métropole*, d'une part pour l'accostage de la barge « *Midinet* » (assurant le nettoyage des voies d'eau de Toulouse) et d'autre part une partie du terre-plein est utilisé comme espace de stockage pour la décantation des déchets de dragage du *Midinet*. Toutefois les candidats sont libres de proposer une utilisation ponctuelle ou régulière de cet espace, sous réserve que le projet soit compatible avec les activités du *Midinet*.



**LEGENDE**

- 1 ZONE 1, immédiatement disponible
- 2 ZONE 2, actuellement occupée
- 3 ZONE 3, préemptée par Toulouse Métropole
- 4 ZONE 4, Quai Midinet
- Ecluse de Lalande
- Accès par la route
- Accès par chemin et piste cyclable (revêtue)
- Voie de virement du canal latéral à la Garonne

Figure 4: Vue aérienne du site de Lalande.

## Quais de chargement et déchargement de marchandises Lalande

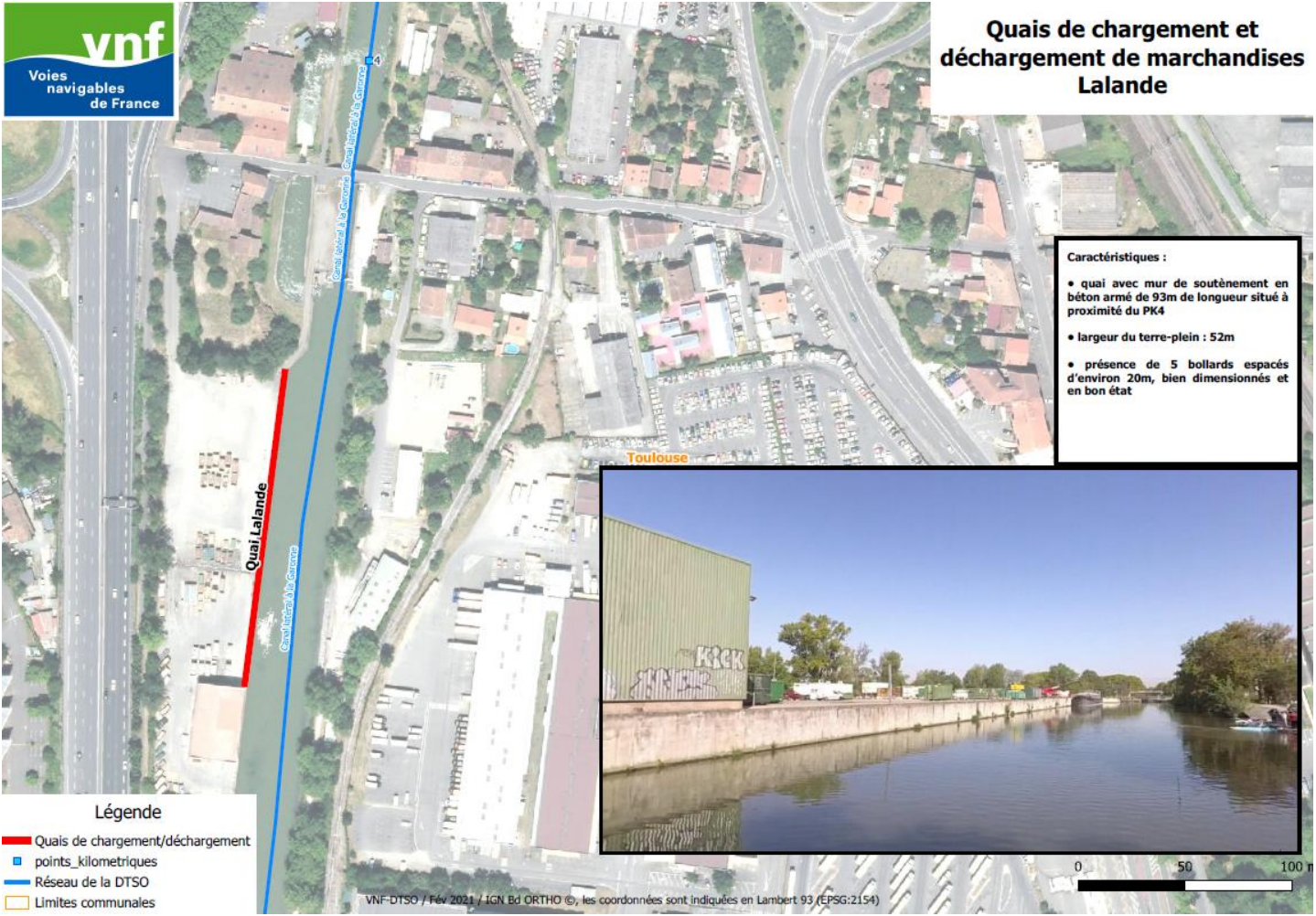


Figure 5: Détail du quai de chargement/déchargement de Lalande.

➤ Parcelles du Domaine Public Fluvial proches mais exclues du présent AMI

Au nord de la parcelle préemptée par *Toulouse Métropole* est situé une zone occupée jusqu'en 2042 par la *Glanerie*, une association œuvrant comme ressourcerie, pour la collecte, revalorisation et revente d'objets et meubles d'occasion. Cette parcelle est exclue du présent AMI, néanmoins les candidats pourront présenter des activités complémentaires avec celles de la *Glanerie*.

Par ailleurs, en rive droite VNF possède une maison cantonnière, une maison éclusière ainsi que plus de 6 000m<sup>2</sup> de terrains (occupés par l'association *Toulouse Aviron Sports et Loisirs*).

**c. Aspects réglementaires**

Les activités envisagées devront respecter l'ensemble des réglementations et normes en vigueur en matière d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme), respect du voisinage (limitation des nuisances sonores, olfactives, visuelles), de sécurité, et de préservation de l'Environnement (qualité de l'eau notamment). Selon l'usage projeté d'autres réglementations et normes supplémentaires seront également à prendre en considération : ICPE, établissement recevant du public (ERP), incendie, sanitaire, et cætera.

En terme de transport fluvial le projet devra respecter l'ensemble des réglementations et normes en vigueur afférant à la navigation ainsi qu'aux Règlements Généraux et Particuliers de Police des voies d'eaux (RGP et RPP) en vigueur. Ici sont applicables :

- le règlement général de police de la navigation intérieur<sup>2</sup>
- le règlement particulier de police du canal des deux mers<sup>3</sup>
- l'avis à batellerie n°1 des voies du Sud-Ouest - VNF<sup>4</sup>.

Il est à noter que le site se situe en dehors de la zone inondable du PPRNI<sup>5</sup> (Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation). Néanmoins la parcelle est partiellement située dans la zone de dépassement des valeurs limites en dioxyde d'Azote (NO<sub>2</sub>) pour la protection de la santé (ci-dessous en violet, dû aux flux de transport sur la rocade), et entièrement dans la zone soumise au classement sonore des infrastructures de transports terrestres par arrêté (ci-dessous en jaune/vert), éléments à prendre en considération pour toute implantation d'activité comportant des flux de transport par route.

---

<sup>2</sup> <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/le-reglement-general-de-police-de-la-navigation-interieure-rgpni-ou-rgp/>

<sup>3</sup> [https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/09/RPP-C2M-22092017\\_20171108123609.pdf](https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/09/RPP-C2M-22092017_20171108123609.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.vnf.fr/vnf/services/avis-a-la-batellerie-n1-des-voies-du-sud-ouest/>

<sup>5</sup> Voir plan du DGR : périmètres soumis aux risques et aux nuisances (figure 5).

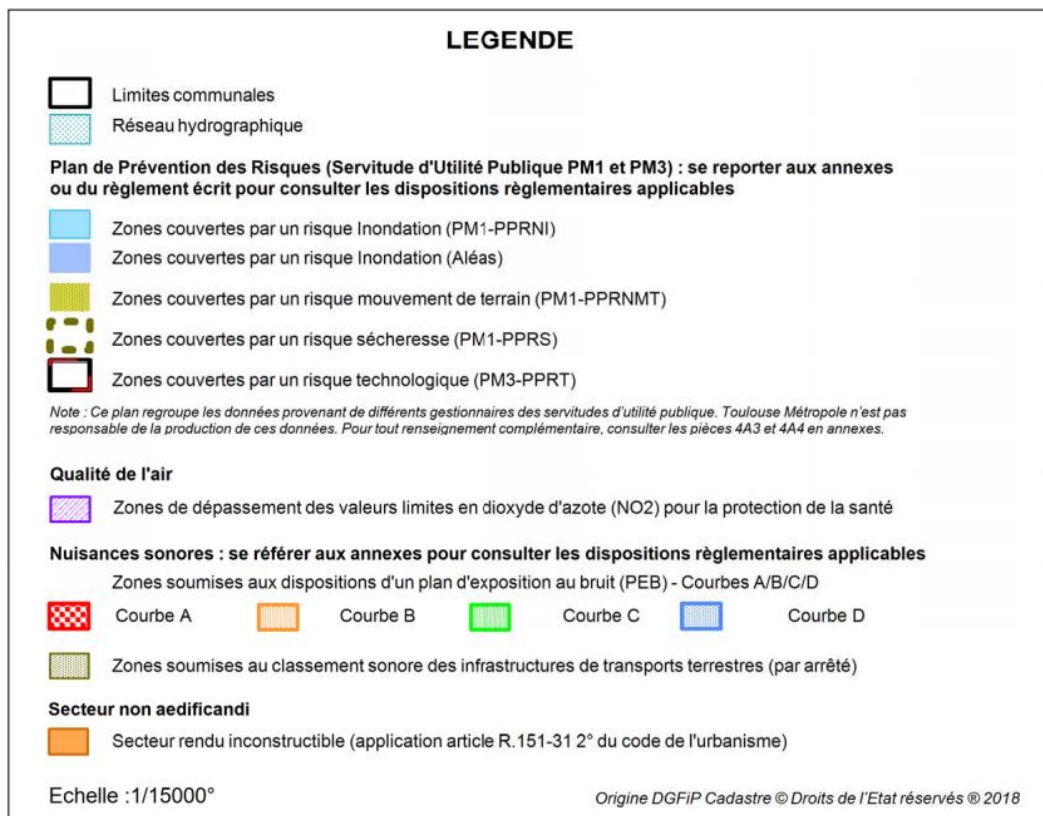
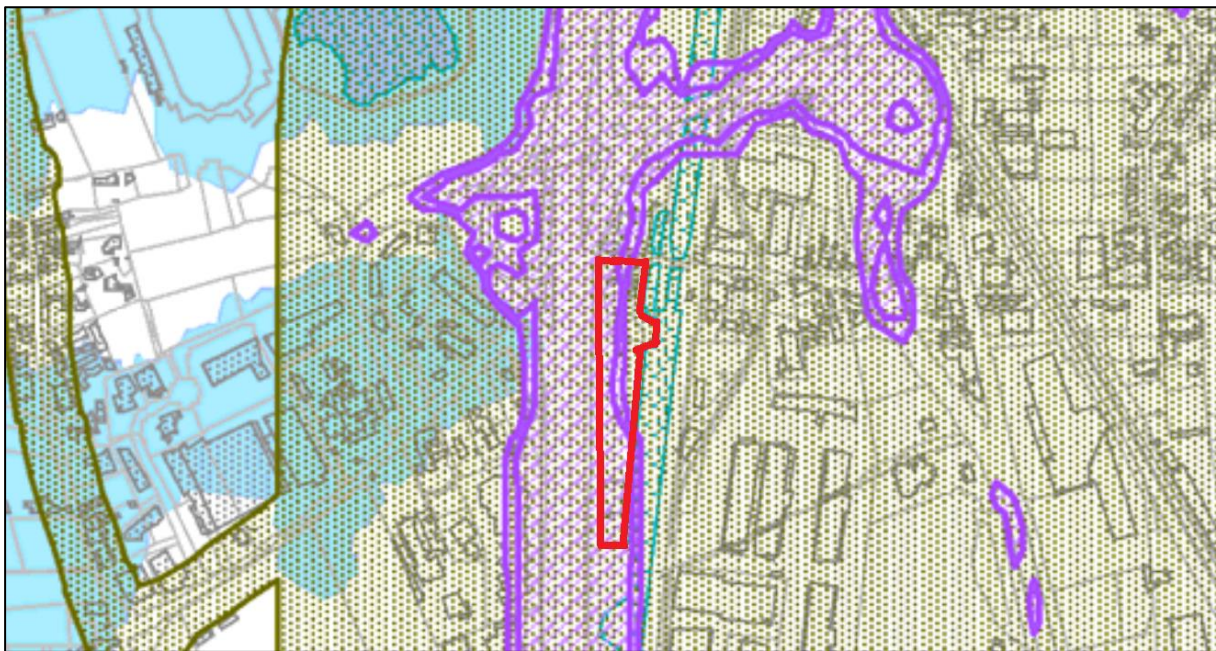


Figure 6: DGR, périmètres soumis aux risques et aux nuisances (3/4). Ajout de la zone en rouge pour marquer l'emplacement du site fluvial de Lalande.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Source : PLUiH\_3C5\_risques\_nuisances.pdf

## 2. Les quais toulousains

Des quais de Toulouse peuvent être envisagés pour développer une activité de logistique urbaine par voie fluviale. Les quais de Toulouse ne seront pas privatisés et ne pourront servir que de halte temporaire (le temps d'effectuer les opérations de chargement et déchargement de marchandises). Aucun stationnement ne sera accepté sur ces quais, seul le site fluvial de Lalande servira de stationnement de nuit pour cette activité.

Les quais du centre-ville sont actuellement utilisés par les riverains et pour les activités de tourisme (embarquement et débarquement de passagers) et plaisance. Toutefois leur utilisation pourrait devenir mixte avec l'implantation d'une activité logistique fluviale, sous-réserve que le schéma logistique prenne en compte la co-activité de ces quais, les aspects de sécurité sur les trottoirs et voies vertes, ainsi que les enjeux vis-à-vis de la circulation routière à proximité.



Figure 7 : Emplacement des quais de chargement/déchargement de marchandises..

\* Aires de virement

	Lalande	Port de l'Embouchure	Quai Canal du Midi	Quai des Minimes	Port Saint-Sauveur
Lalande*		0:30	1:00	1:20	2:00
Port de l'Embouchure*	0:30		0:30	0:50	1:30
Quai Canal du Midi	1:00	0:30		0:20	1:00
Quai des Minimes	1:20	0:50	0:20		0:40
Port Saint-Sauveur*	2:00	1:30	1:00	0:40	

*L'estimation des temps de parcours ci-après prend en compte la vitesse moyenne de navigation et la distance entre chaque quai. Elle n'inclue pas les temps d'arrêt éventuellement nécessaires pour la préparation des écluses dans le cas où la préparation n'aurait pas pu être anticipées (environ 10 minutes selon les écluses) :*

### a. Port de l'embouchure

Le port de l'Embouchure est le point où se croisent à la fois le canal latéral à la Garonne, le canal du Midi et le canal de Brienne (relié à la Garonne). Ce port sert actuellement à l'embarquement de passagers pour les activités touristiques, néanmoins deux emplacements sont disponibles et offrent la possibilité de charger/décharger des marchandises sur 98 mètres linéaires d'accostage (pour une hauteur de quai de 0.7 mètres) donnant sur un terre-plein de 10m de large (dont 5m revêtus de pavés).

Une aire de virement existe sur ce site.

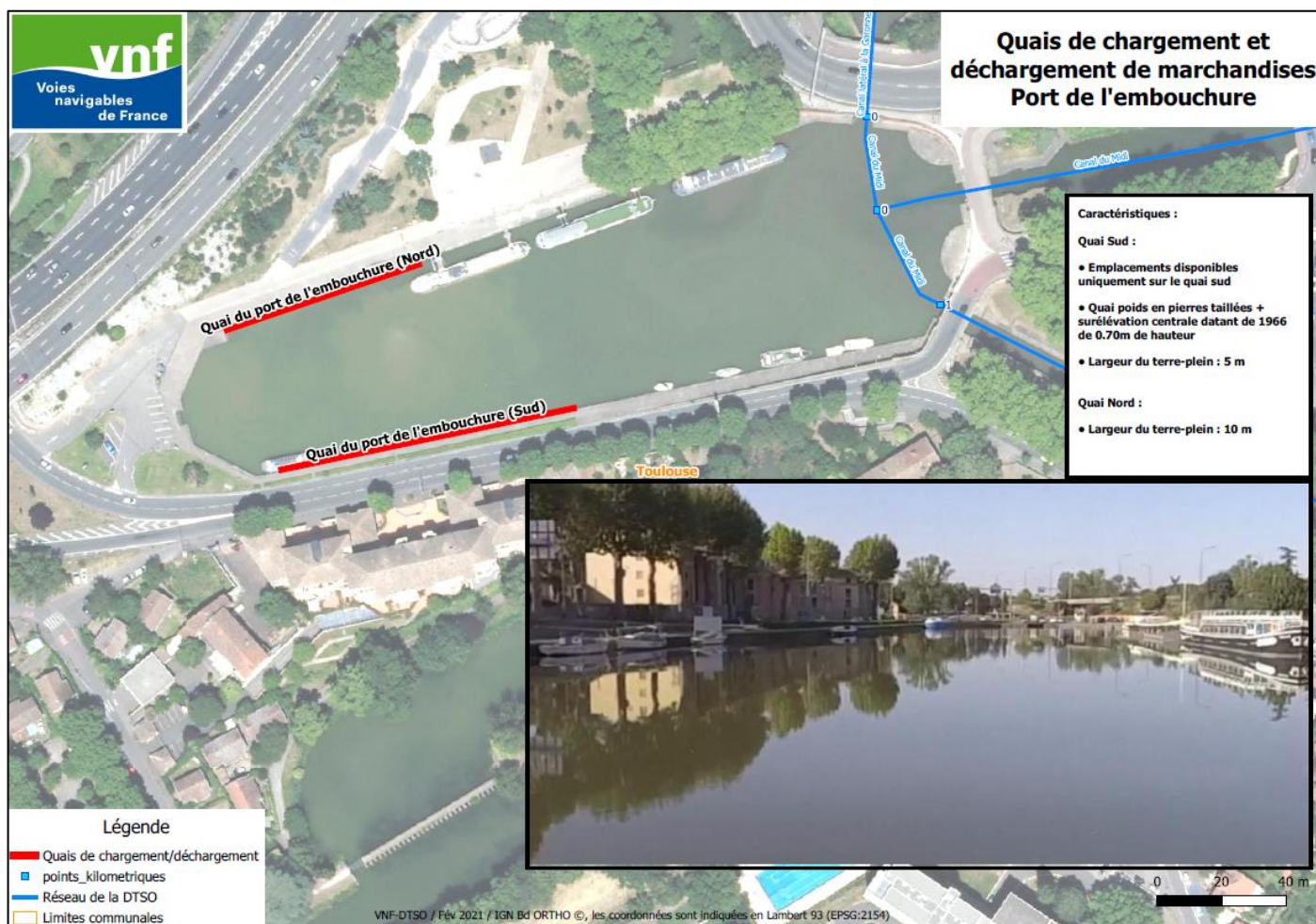


Figure 8: Présentation du Port de l'Embouchure.



## b. Quai Canal du Midi / Conseil départemental

Près du Conseil Départemental de la Haute Garonne et face à la station de métro Canal du Midi se situe la berge maçonnée du Canal du Midi. L'écluse des Minimes se situe également à proximité. Des anneaux d'amarrage sont présents néanmoins des aménagements serraient à prévoir pour l'utilisation de cette berge pour le chargement et déchargement de marchandises (le terre-plein n'étant pas maçonné mais végétal).

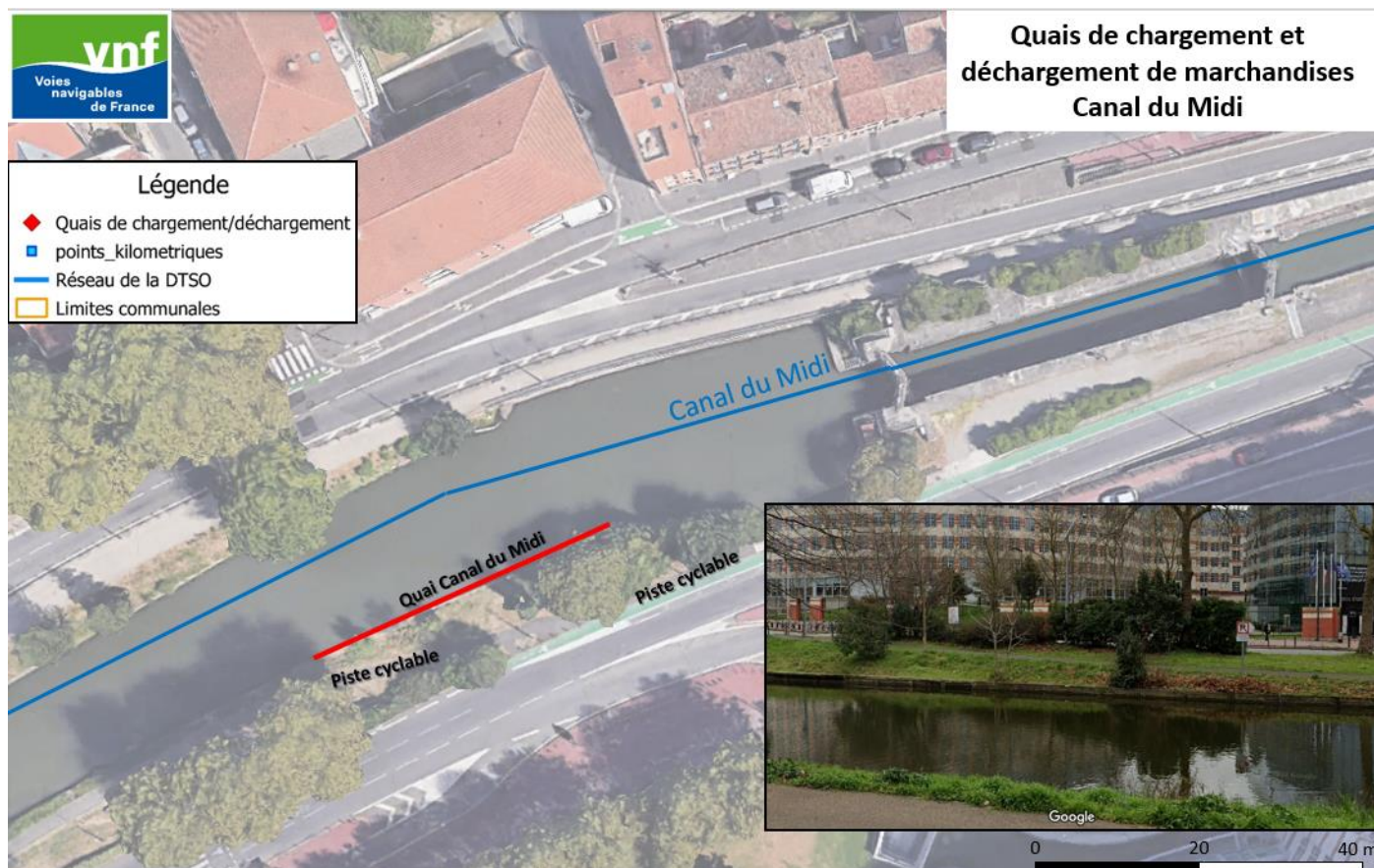


Figure 9: Quai Canal du Midi / Conseil Départemental.

### c. Quai des Minimes

Entre les écluses de Bayard et des Minimes se situe le quai des Minimes, servant également à l'embarquement de passagers pour les activités touristiques. Ce quai maçonné en pierre est d'une hauteur de 1m par rapport au plan d'eau et comporte un linéaire accostable de 60 mètres, donnant accès à un terre-plein de 10 mètres de large (pavé). Deux anneaux d'amarrage sont également présents. Ce quai permettrait de desservir l'ensemble des quartiers nord et ouest de la ville de Toulouse, néanmoins il est situé dans une zone de passage important, tant de piétons et cyclistes que d'automobilistes (présence d'une piste cyclable et du Boulevard des Minimes).

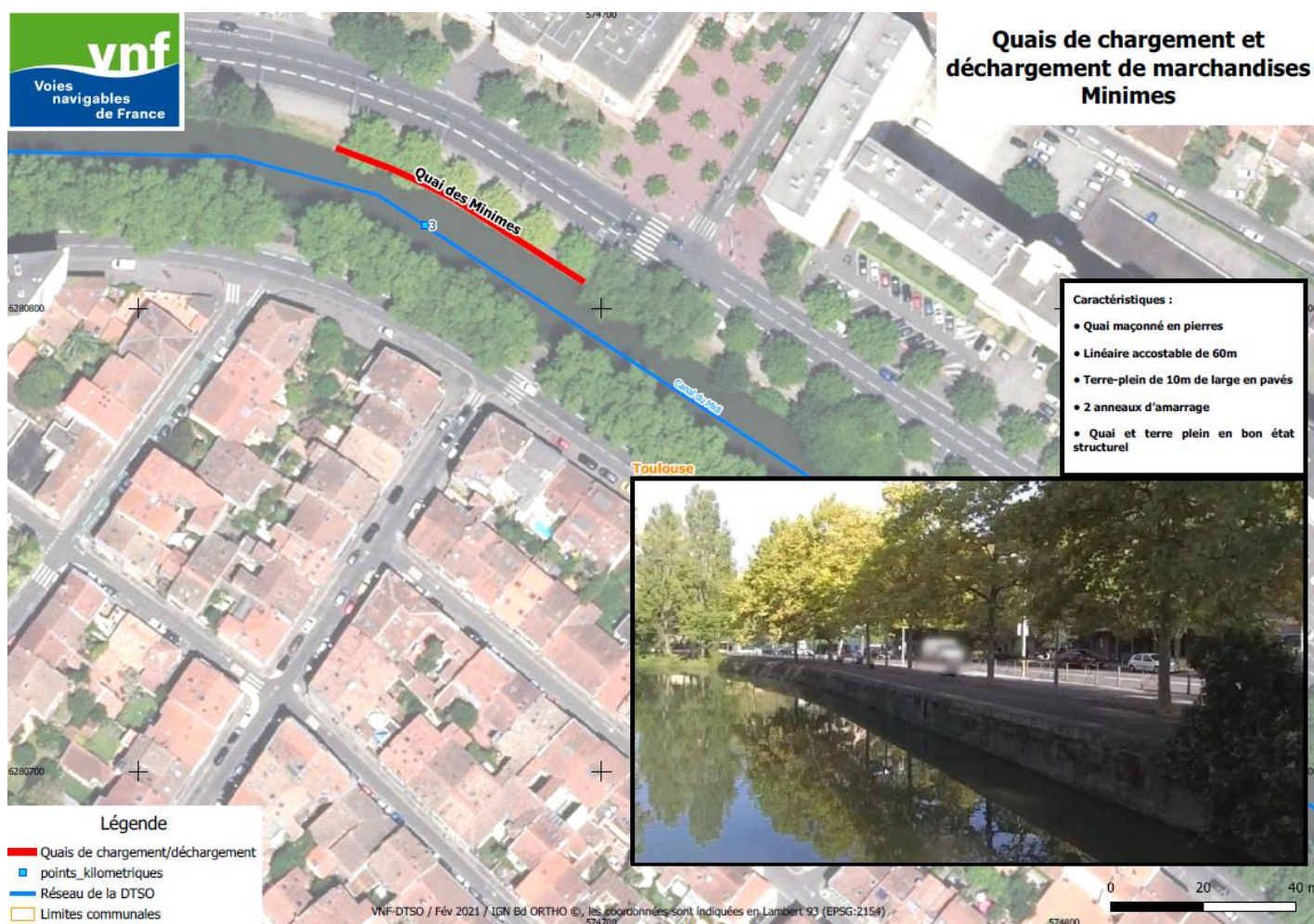


Figure 10: Quai des Minimes

#### d. Quai Saint Sauveur

Le port Saint Sauveur est occupé par un grand nombre de plaisanciers ainsi que d'activités touristiques et de restauration. Le quai situé au nord du port et accolé à la place Olin-Chatlet est actuellement utilisé pour l'embarquement et le débarquement de passagers, mais peut être envisagé pour y développer une activité logistique en parallèle (en cohabitation avec les activités touristiques). Il s'agit d'une place publique, rénovée et aménagée en 2018, traversée par le flux de cyclistes et promeneurs. L'activité logistique envisagée devra donc se faire conjointement avec les riverains, la cohabitation sera à étudier. Le quai, maçonné de briques et pierre est idéalement situé en plein cœur de Toulouse et permet ainsi de desservir l'ensemble du centre-ville, via ses 40 mètres de linéaire d'accostage et 2 à 10 mètres de terre-plein. Pour l'accostage, 3 bollards et 5 anneaux d'amarrage sont mis-à-disposition. Une aire de virement existe sur ce site.

Face à ce quai de trouve le parking VNF (en rive droite du canal). Une activité logistique pourrait y être envisagée du fait de la présence d'un quai (hauteur de quai plus importante).

Par ailleurs, *Toulouse Métropole* prévoit la libération prochaine de deux locaux de la capitainerie du port Saint-Sauveur : une surface de 84,18m en rez-de-chaussée et disposant d'une mezzanine. Deux portes côté rue (dont une porte sectionnelle permettant le passage d'un véhicule) permettent d'accéder au local<sup>7</sup>, toutefois sans accès direct à la voie d'eau. Le local dispose d'un sanitaire, d'un point d'eau, d'une arrivée d'eau et d'électricité, mais pas de système de ventilation.

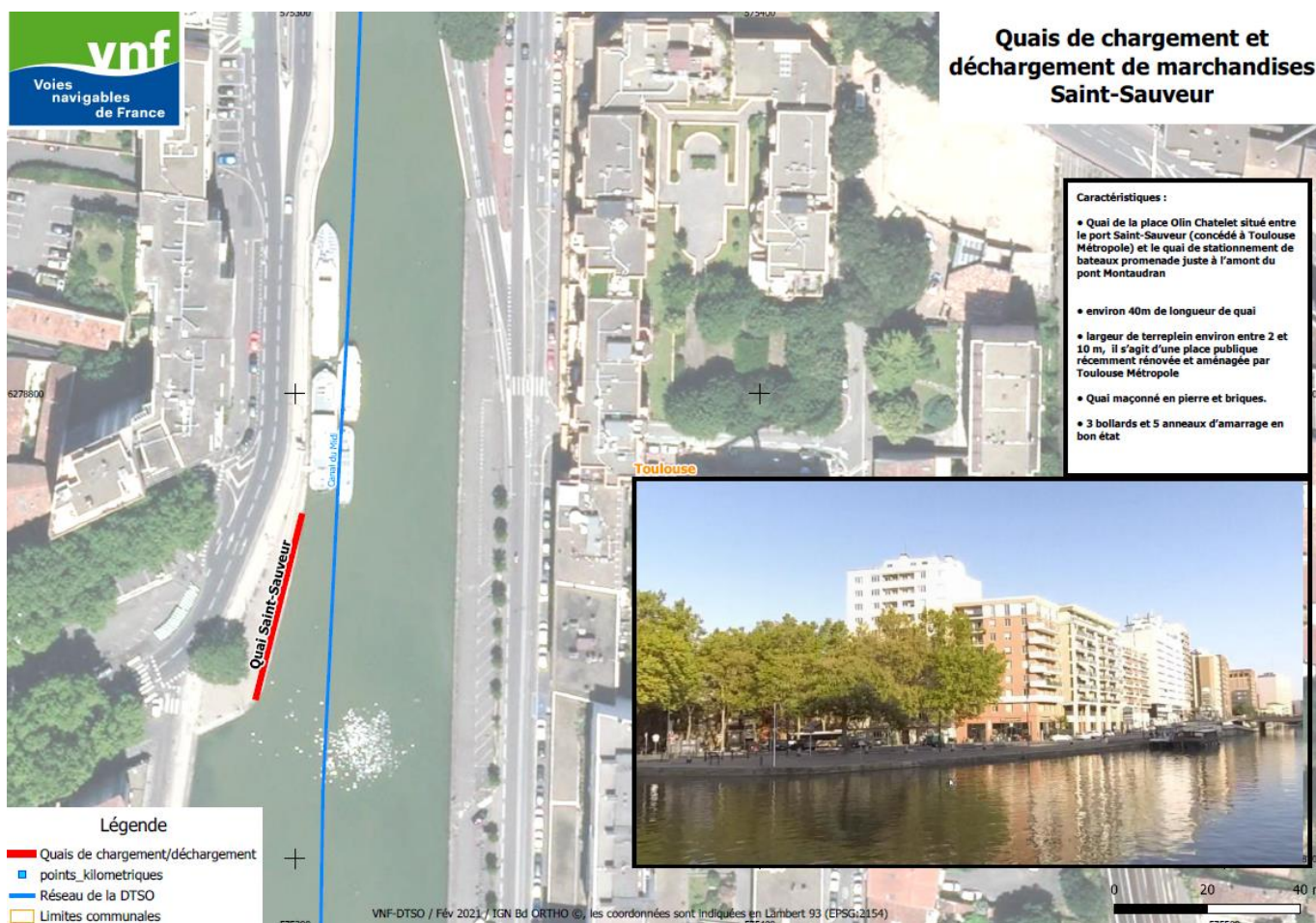


Figure 11: Présentation du Port Saint Sauveur.

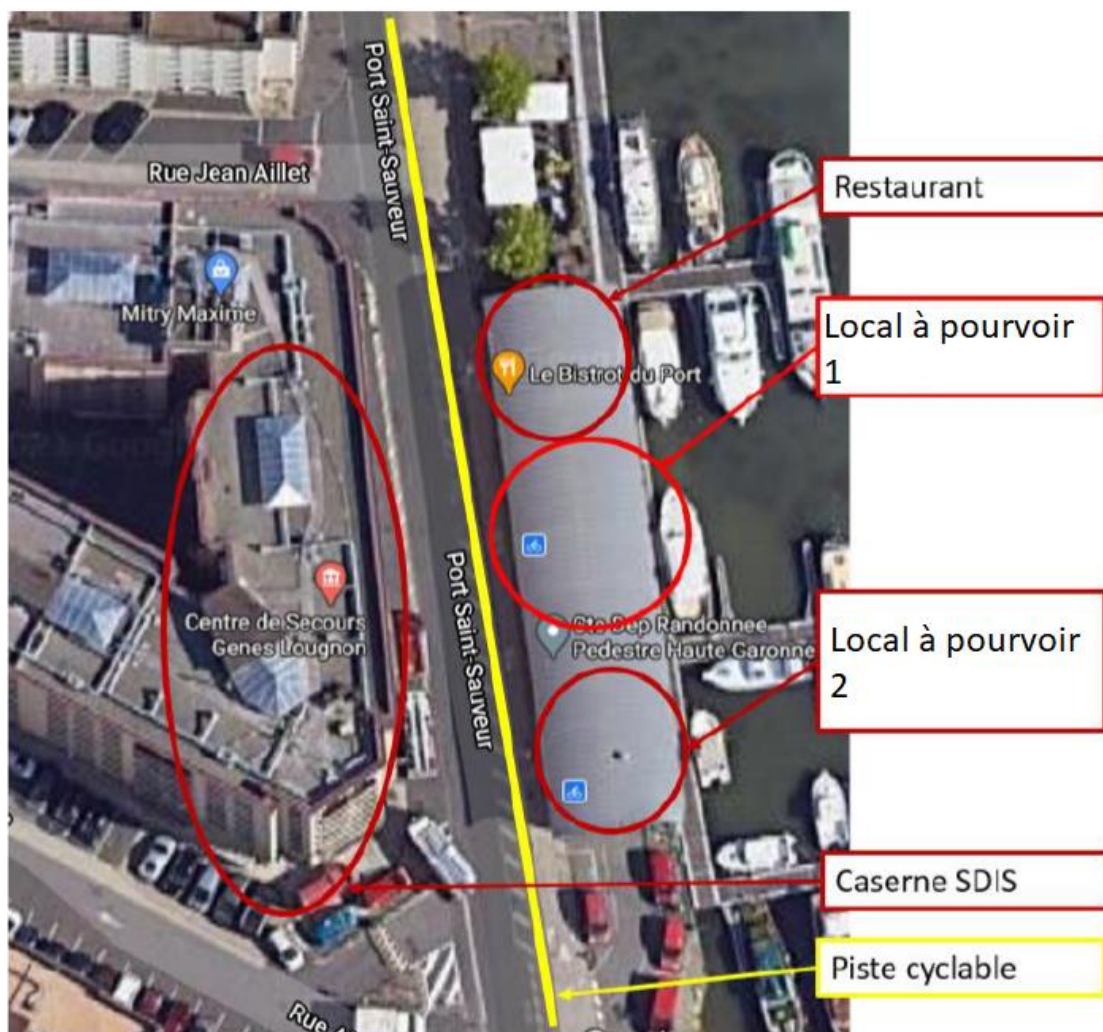


Figure 11: Plan de la capitainerie du Port Saint-Sauveur, avec détail du local prochainement libéré.



Figure 12: Accès au local de la capitainerie par la route (traversée de la piste cyclable).

## **IV. ORGANISATION DE LA DEMARCHE**

### **1. Dossier de réponse à l'AMI**

Il est demandé aux opérateurs économiques susceptibles d'être intéressés de remettre un dossier exposant les éléments suivants :

- Une lettre indiquant les nom, prénom et pouvoirs de la personne habilitée à répondre à l'AMI, ainsi que les coordonnées de l'opérateur intéressé. En cas de groupement d'opérateurs : une lettre de chacun de ceux-ci indiquant les nom, prénom et pouvoirs de la personne habilitée à répondre à l'AMI et les coordonnées de l'opérateur concerné ;
- Un exposé de 15 pages maximum du projet (activité, aménagements à envisager), du fonctionnement (chargeurs, clients, type de marchandises), description des modalités d'occupation du site de Lalande ainsi que des autres quais toulousains et intégration au système logistique de la métropole.
- Une description des flux logistiques est primordiale (cartographie, estimation des volumes par mode de transport envisagé, type de manutention), ainsi qu'une justification des mesures envisagées pour réduire l'impact environnemental et sociétal de l'activité.
- Une présentation du savoir-faire et des références dans des opérations et activités similaires ou, le cas échéant, de l'ensemble des opérateurs du groupement. Il est attendu un dossier succinct pouvant comporter des illustrations.
- L'apport d'éléments financiers permettant d'apprécier la solidité économique du projet dans le temps : projection de bilan économique, bilan d'exploitation et d'investissements. Ces points seront donc traités plus en profondeur au stade de l'appel à projet / consultation.
- Le questionnaire de synthèse (voir document en annexes) dûment complété, en réponse aux points clefs présentés ci-dessus.

### **2. Suites à cet AMI**

#### **a. Appel à Projet ou consultation adaptée**

L'appel à manifestation d'intérêt correspond à la phase initiale de la démarche : son objectif est de tester la volonté des opérateurs économiques de développer une activité de logistique fluviale à Toulouse.

Grâce aux rendus et pré-projets de l'Appel à Manifestation d'Intérêt, un bilan pourra être établi et conduira à la constitution par VNF d'un cahier des charges. Ce document aura pour objectif d'encadrer une phase d'appel à projets / consultation adaptée. Cette seconde phase, plus précise, permettra directement aux prospecteurs de se positionner avec un projet final détaillé.

L'ensemble du processus est exposé dans le schéma ci-après.

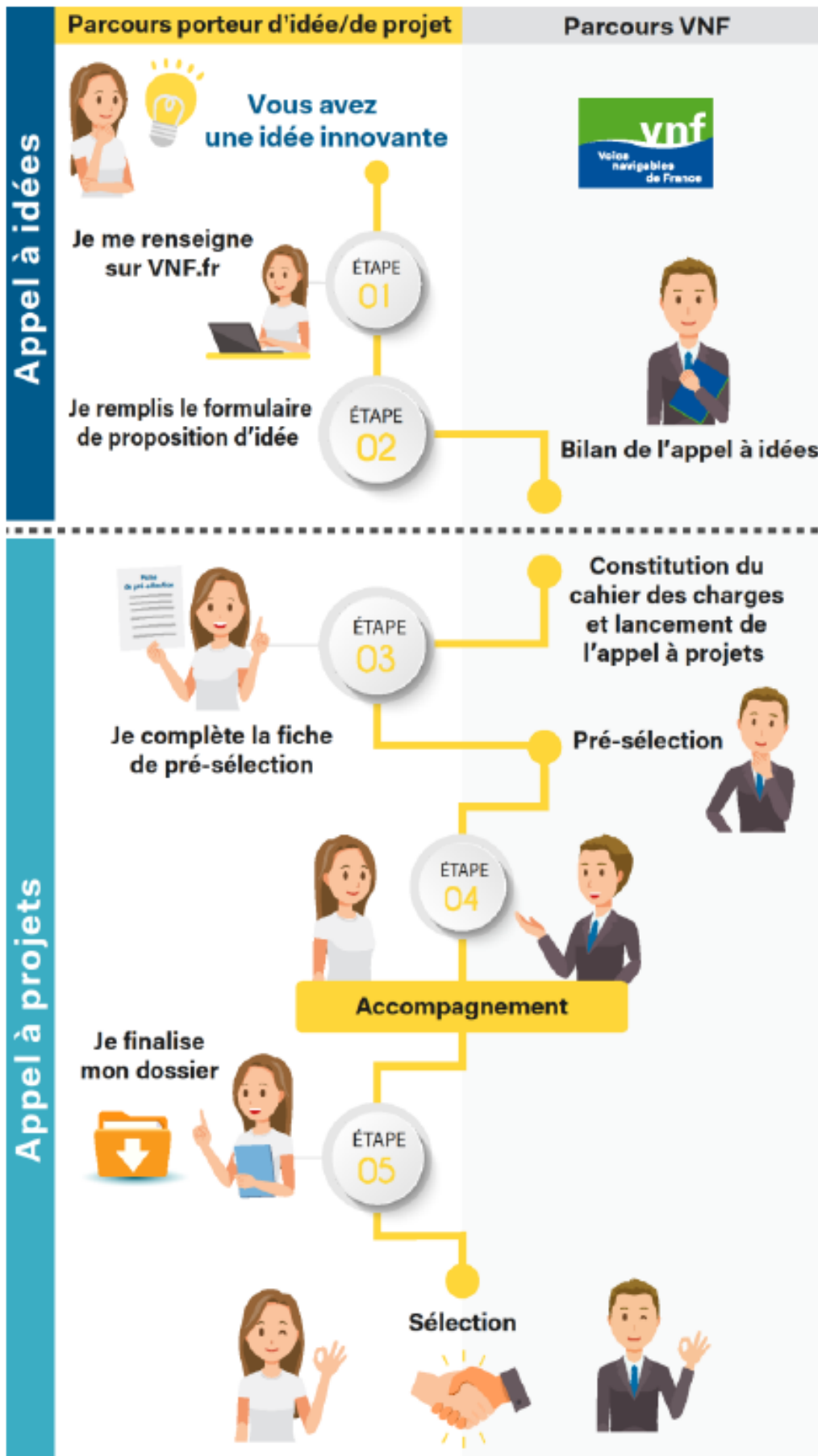


Figure 13 : Schémas de la procédure d'AMI et de l'AAP qui en découlera

## **b. Contractualisation**

Différents types de contractualisation pourront-être envisagés en fin de processus d'analyse des réponses à l'AMI : Convention d'Occupation Temporaire (COT), concession de service public, etc. Néanmoins, l'Etat restera propriétaire des bâtiments et des terrains concernés. Cela implique les conditions suivantes :

- Faute par le permissionnaire de remplir ses obligations, il encoure des possibles pénalités pouvant aller jusqu'au retrait de l'autorisation d'occupation.
- A l'issue de l'occupation si elle n'est pas renouvelée, l'occupant sera tenu de remettre le site en état et ainsi retirer toute installation ou engin qui aurait été ajoutée au cours de l'occupation. Toutefois, si l'entreprise en fait la demande par avance et obtient l'autorisation écrite de VNF, elle pourrait être dispensée d'une telle remise en état à ses frais. Cet abandon pur et simple des engins appareils et installations ou dépendances immobilières ne donnera lieu, de la part de VNF, au versement d'aucune indemnité.

Les obligations de l'occupant seront définies conjointement dans le contrat d'occupation, et faisant suite aux discussions au cours de l'appel à projet / consultation adaptée qui suivra le présent Appel à Manifestation d'Intérêt. L'occupation donnera lieu au paiement d'une redevance annuelle. Le montant exact dépend de différents facteurs (superficie occupée, type d'occupation et d'activité, investissements éventuels...) et sera définie ultérieurement.

## **3. Calendrier de la procédure**

- 23 Juillet 2021 : publication du présent AMI.
- 30 Octobre 2021 : date maximale de dépôt de candidature à l'AMI (dossier à compléter afin de présenter le pré-projet).
- Décembre 2021 : lancement d'un Appel à Projets ou consultation adaptée.
- Début 2022 : Sélection du lauréat.

## **4. Conditions juridiques**

A travers l'ensemble de la procédure le candidat s'engage à respecter l'ensemble des règles de confidentialité ainsi que des règles et respect de la libre concurrence.

VNF se réserve le droit de modifier ou d'interrompre la présente consultation à tout moment ainsi que la possibilité de ne pas donner suite aux candidatures reçues, le tout sans que les candidats puissent demander en contrepartie une quelconque indemnisation. L'Etat et VNF n'auront pas à justifier cette décision.

## **5. Questionnaire aux entreprises**

(document annexe)