

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

FICHE TECHNIQUE COMMUNE AUX AMODIATIONS DU PORT LEGRAND

Février 2022



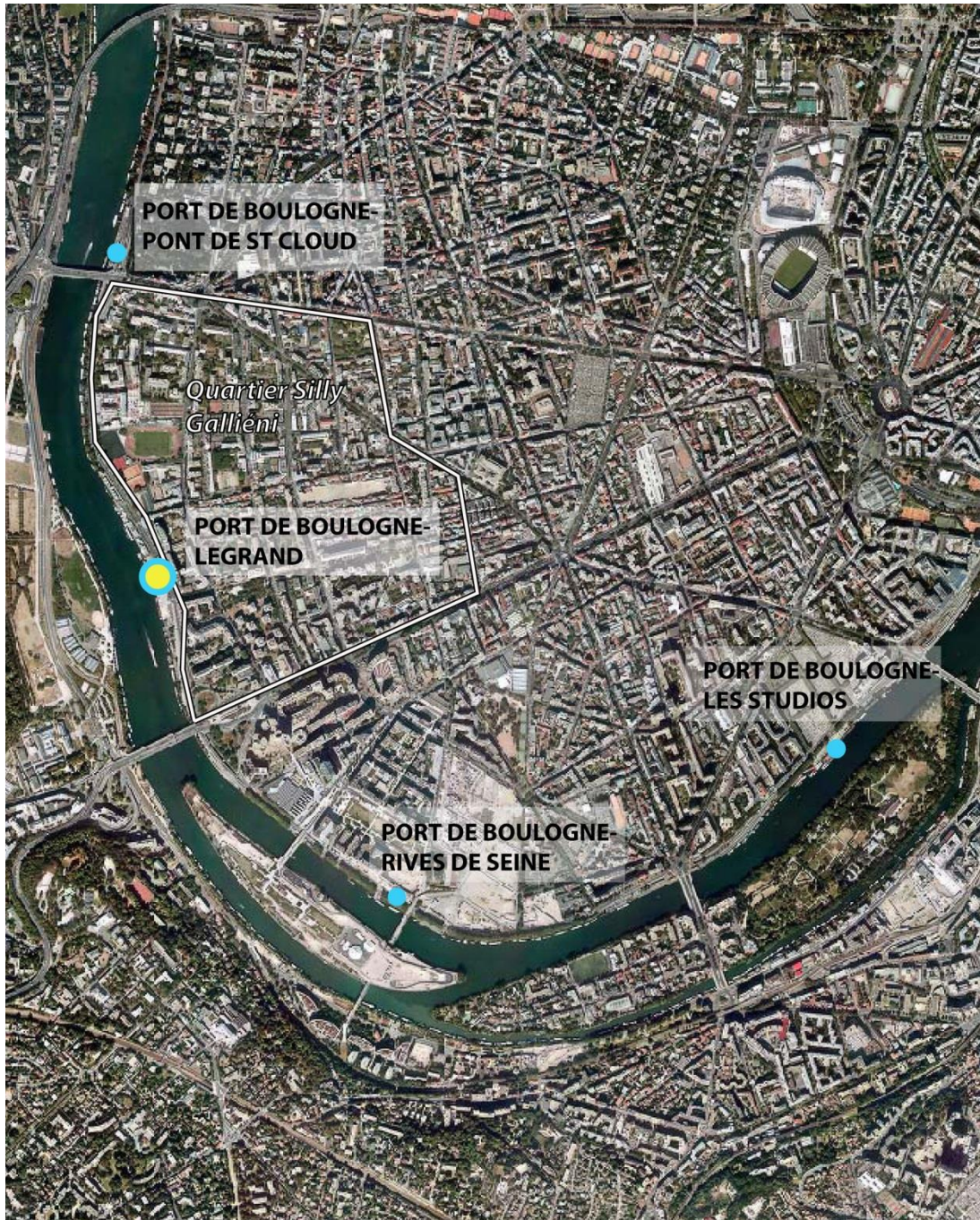


Figure 1 : plan de localisation des ports de Boulogne-Billancourt

Table des matières

1 PRESENTATION GENERALE DU RENOUVELLEMENT DES ACTIVITES AU PORT LEGRAND	6
1.1 Le projet de réaménagement du port et les cinq amodiations mis en publicité.....	6
1.2 Le type d'activités attendu sur les cinq amodiations	6
1.2.1 Généralités.....	6
1.2.2 Destinations des terre-pleins	7
1.2.3 Destinations des parties bâties.....	7
1.2.4 Destinations des plans d'eau :	7
1.3 L'accessibilité fluviale du port Legrand	7
1.3.1 Capacités de navigation	7
1.3.2 Spécifications nautiques.....	7
1.3.3 Niveaux d'eau et inondabilité	8
1.4 L'accessibilité routière du port Legrand.....	8
1.5 Les conditions d'exploitation du site.....	8
1.5.1 La ségrégation des flux.....	8
1.5.2 Les flux de véhicules VL/PL.....	8
1.5.3 Les flux piétons	9
1.5.4 Les flux cyclables	9
1.5.5 La collecte des déchets	9
1.6 Les enjeux liés à l'urbanisme et au patrimoine.....	9
1.7 La mise à disposition des amodiations	10
2 LES CONDITIONS FINANCIERES DES FUTURES OCCUPATIONS	11
2.1 Redevance fixe forfaitaire.....	11
2.2 Redevance complémentaire variable liée aux activités navigantes (transport de passagers).....	11
3 L'INTERACTION ENTRE LES TRAVAUX DE HAROPA PORT PARIS ET LES TRAVAUX A MENER PAR LES FUTURS OCCUPANTS	12
3.1 Les travaux de réaménagement des terre-pleins	12
3.1.1 L'aménagement des terre-pleins des amodiations.....	12
3.1.2 La desserte réseaux des amodiations.....	12
3.1.3 L'ambiance lumineuse de l'espace	13
3.1.4 Les zones de stockages temporaires et de manutentions	13
3.1.5 Les installations saisonnières.....	13
3.2 La restructuration de l'ensemble immobilier	14

3.2.1	Les travaux prévus par HAROPA PORT Paris	14
3.2.2	Les travaux à charge des occupants	14
3.3	La réorganisation du plan d'eau	15
3.3.1	Les aménagements prévus par HAROPA PORT Paris.....	15
3.3.2	Les aménagements réalisés par l'occupant.....	15
3.3.3	L'alimentation électrique et télécom des bateaux.....	15
3.3.4	L'alimentation en eau potable et la gestion des eaux usées.....	16
3.3.5	Les autorisations administratives d'exploitation fluviale.....	16

ANNEXE 1 : TABLEAU DES INTERFACES ET DE REPARTITION DES ACTIONS D'AMENAGEMENT 17

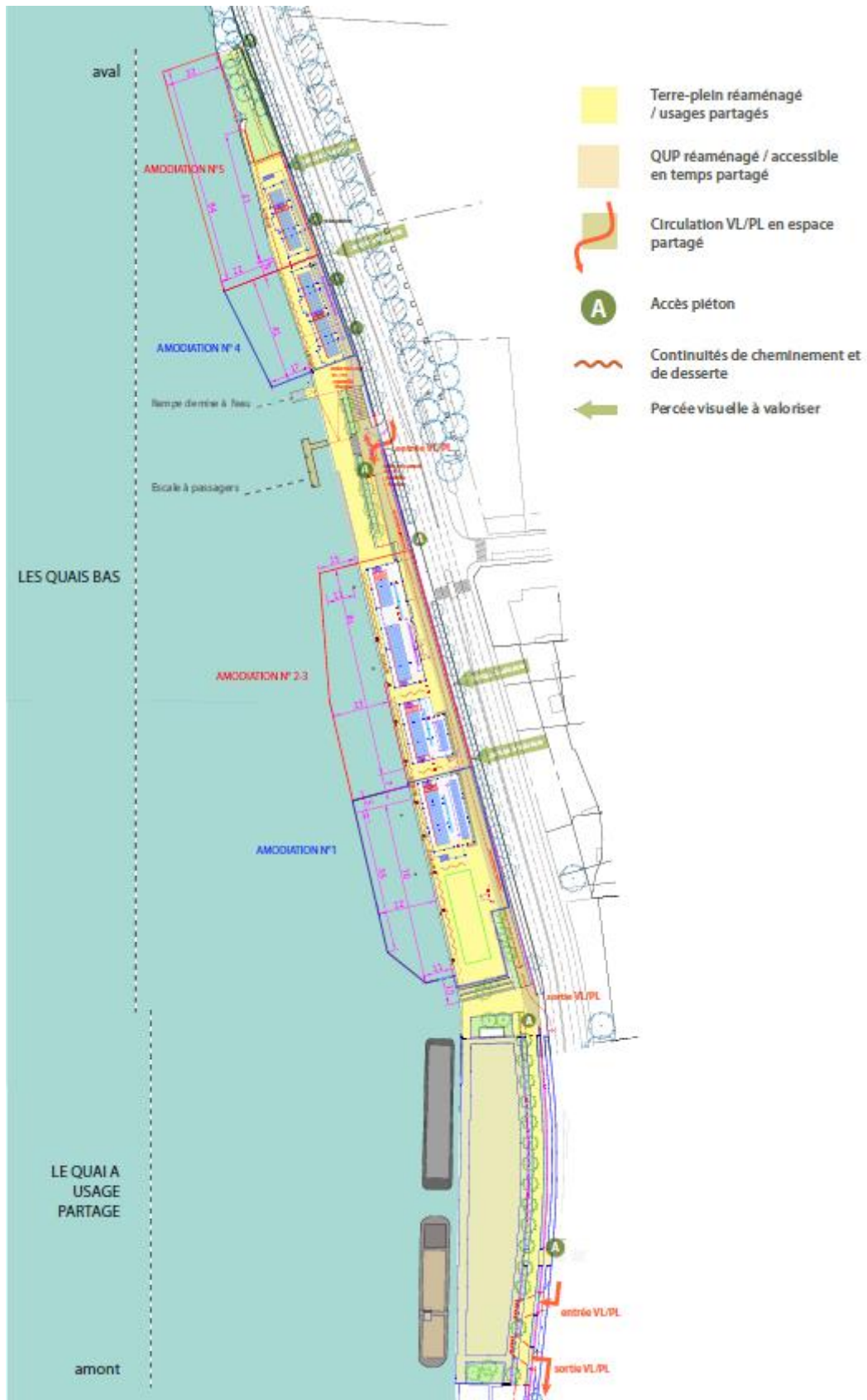


Figure 1 : Schéma d'organisation du port Legrand

1 Présentation générale du renouvellement des activités au port Legrand

1.1 Le réaménagement du port et les quatre amodiations mises en publicité

Les travaux de réaménagement du port actuellement en cours consistent en une requalification complète des quais et du plan d'eau qui intègre les objectifs suivants :

- La réorganisation des voiries de l'ensemble du port et leur réfection ;
- Une remise à neuf de la desserte des réseaux (EP, EU, AEP, électricité, télécom) ;
- Des travaux de nivellement et d'aménagement qualitatif sur l'ensemble des terre-pleins ;
- La création d'une escale à passagers ;
- La réorganisation et le traitement qualitatif du Quai à usage Partagé, en amont du secteur de renouvellement des amodiations.

Les amodiations sont localisées sur la partie nord du port Legrand. Elles sont réparties en deux groupes.

Un 1^{er} groupe localisé sur la partie amont et regroupant les amodiations 1 et 2-3. Ce 1^{er} groupe a les particularités suivantes :

- Un accès direct depuis la voirie de desserte interne du port ;
- Un linéaire de quais maçonnés disposant d'un tirant d'eau d'une profondeur minimum d'environ 3.30 à 5 m du quai.

Un 2^e groupe localisé sur la partie aval et regroupant les amodiations 4 & 5. Ce 2^e groupe a les particularités suivantes :

- Un accès secondaire depuis la voirie de desserte interne du port ;
- Un linéaire de quais disposant d'un tirant d'eau d'environ 2 m à une distance de 5 à 10 m du quai.

Entre les deux groupes d'amodiations, une nouvelle escale à passagers sera accompagnée par l'aménagement d'une placette, qui permettra une meilleure articulation entre les différents espaces du port et le débouché des continuités urbaines. Elle constituera un lieu d'accueil du public, propice à la visibilité des activités qui viendront s'implanter sur le port.

1.2 Le type d'activités attendu sur les quatre amodiations

Sur ces amodiations, les activités économiques attendues sont les suivantes :

- o les activités liées au transport de personnes par voie fluviale ;
- o les commerces, activités de tourisme et de loisirs en lien avec la voie d'eau et participant à l'animation des berges ;
- o les activités liées au transport de marchandises par voie fluviale et à leur transformation.

Les projets présentés par les opérateurs intéressés devront proposer au moins une de ces activités au sein de leur programmation économique générale. Ces activités devront représenter la partie majeure du chiffre d'affaires généré par le titulaire sur le site.

1.2.1 Généralités

Dans chacune des amodiations, les destinations sont limitées en fonction de leur configuration.

Les usages exclusifs de logement ou de bureaux ne sont pas autorisés (pas de bateau logement).

Les usages d'hébergement collectif et permanent de personnes dépendantes ou à mobilité réduite ne sont pas autorisés.

L'hébergement hôtelier et touristique est autorisé sous réserve de la capacité d'accueil des établissements, sous réserve de l'instruction préalable des projets par la DRIEAT (cf. §1.6).

Les centres d'intervention, de secours, ou postes de contrôle ne sont pas autorisés.

En tout état de cause, les destinations seront autorisées sous réserve de l'instruction des permis de construire et des contraintes règlementaires liées notamment à l'application du PPRI, du PLU et de la réglementation ERP.

1.2.2 Destinations des terre-pleins

Sur les terre-pleins, les destinations autorisées sont :

- Les zones de circulations internes à l'amodiation ;
- Les zones de stockages temporaires (dans les zones de terreplein exclusif) ;
- Les zones de manutentions (dans les zones de terreplein exclusif, à l'exception du transbordement fluvial qui pourra être réalisé en partie sur la bande bord à quai) ;
- Les installations saisonnières (dans les zones de terreplein exclusif).

Afin de garantir les continuités de cheminement et de desserte, ces destinations devront être adaptées comme indiqué à l'article 1.5.

1.2.3 Destinations des parties bâties

Dans les parties bâties, les destinations autorisées sont :

- Commerces et activités de service ;
- Activités artisanales du secteur de l'industrie ou de la construction ;
- Entrepôt à destination de logistique urbaine ;
- Bureaux (en sous destinations, c.à.d. uniquement en support de l'exploitation des activités de transport fluvial ou d'animation des berges développées sur l'amodiation) ;
- Equipements collectifs d'intérêt général sous réserve d'être compatible avec le PPRI.

1.2.4 Destinations des plans d'eau :

Les occupations du plan d'eau autorisées sont :

- des installations flottantes stationnaires : installations fixes tels que les pontons et haltes fluviales ;
- des bateaux stationnés au port Legrand (navigants ou non) destinés à accueillir du public à quai ou sur l'eau ;
- des bateaux stationnés au port Legrand (navigants ou non) à usage privatisé, s'ils ne représentent qu'une activité annexe à l'activité générale exercée sur l'amodiation (pour rappel le taux de privatisation est limité. Le niveau maximal évalué à l'échelle de l'ensemble de chaque amodiation est indiqué dans le règlement d'appel à projets / critères de recevabilité) ;
- Des bateaux navigants non stationnés au Port Legrand.

Le stationnement à couple est autorisé, sous réserve de rester dans l'emprise du plan d'eau alloué et d'étudier l'impact visuel de l'ensemble.

1.3 L'accessibilité fluviale du port Legrand

1.3.1 Capacités de navigation

Situé à l'aval du bief parisien (avant l'écluse de Suresnes), et disposé entre le port de Gennevilliers et Paris, le port Legrand bénéficie d'une bonne accessibilité fluviale (Cf. Règlement Particulier de Police de la navigation intérieure Seine Yonne)

La largeur de la Seine au droit du port permet des manœuvres d'évitement aisés au droit du port, ou à l'aval du pont de Sèvres en cas de conditions météorologiques défavorables. Les conditions d'accostage sont bonnes pour chacune des amodiations.

1.3.2 Spécifications nautiques

La largeur des plans d'eau sous gestion de HAROPA PORT Paris au droit du port est de 24 m.

La largeur du plan d'eau mis à disposition pour chacune des amodiations est précisée dans les fiches correspondantes.

Une bathymétrie datant de 2019 est jointe en pièce annexe à titre indicatif, ainsi qu'un plan du fond bathymétrique au droit du quai maçonné.

Les points d'amarrage existants sont précisés dans les fiches d'amodiations.

1.3.3 Niveaux d'eau et inondabilité

Pour information :

- la cote de la retenue normale théorique est 26.72 m NGF.
- Les terre-pleins des amodiations 4 et 5 sont à une altimétrie proche de 27.55 m NGF ; seuls les amodiations 1 et 2-3 (altimétrie env. 28.30m NGF) restent accessibles jusqu'au PHEN (28.27 env.).
- L'ensemble des terre-pleins sont submergés en période de crue décennale (env. 29.20m NGF).
- La cote des Plus Hautes Eaux connues (PHEC) est 31.35 m NGF.

La cote des premiers planchers des constructions est précisée dans les fiches d'amodiation.

1.4 L'accessibilité routière du port Legrand

Le port Legrand bénéficie d'une desserte routière de bonne qualité avec la présence de la RD1, axe routier majeur du département des Hauts-de-Seine, des ponts de Sèvres et de St Cloud et de la proximité de l'autoroute A13.

Le port Legrand est accessible directement depuis le sens nord-sud de la RD1 et nécessite un retournement au droit du pont de Saint-Cloud pour sa desserte dans le sens sud-nord.

Au sein du port, la voirie de desserte principale accueille VL et PL en mode partagé avec piétons et cycles. Cette voirie dessert les amodiations 1 et 2-3.

La partie nord du port est accessible aux VL et véhicules utilitaires par une voie de desserte secondaire, aménagée en contrebas du soutènement de la RD1, également en mode partagé. Cette voirie dessert les amodiations 4 et 5.

L'accessibilité aux véhicules de secours se fait depuis la voirie de desserte principale du port (pas d'accès directs à la voie de desserte secondaire).

1.5 Les conditions d'exploitation du site

1.5.1 La ségrégation des flux

L'objectif principal de HAROPA PORT Paris est d'assurer la ségrégation des flux, en privilégiant les circulations douces sur les quais et en renvoyant les circulations liées à l'exploitation des amodiations (stationnements et opérations de logistiques) sous les bâtiments et le long des voiries de desserte interne du port.

Sur l'ensemble du port, les voiries seront à usage partagé véhicules/piétons/cycles.

1.5.2 Les flux de véhicules VL/PL

Pour les amodiations 1 et 2-3, l'accès aux véhicules légers et aux véhicules de livraison (jusqu'aux véhicules PL) sera possible, de manière permanente durant les heures d'exploitation, par la voie de desserte intérieure en sens unique nord-sud.

Pour les amodiations 4 et 5, l'accès aux véhicules légers et aux véhicules de livraison (jusqu'aux véhicules utilitaires VUL, pas de PL) sera possible, de manière permanente durant les heures d'exploitation, par une voie de desserte secondaire, à double sens.

De manière générale, des aires de livraisons sont réalisées par HAROPA PORT Paris au niveau de la voirie principale ou secondaire. Le stationnement permanent ne sera pas autorisé en dehors des emprises des amodiations ; il sera organisé par chacun des futurs occupants (en fonction de ses obligations en matière d'urbanisme - y compris stationnement 2 roues), en sous-face des bâtiments. Ce stationnement doit répondre aux besoins exclusifs de l'exploitation et n'a pas vocation à l'accueil de la clientèle.

L'accès au bord à quai par des véhicules ne sera rendu possible que dans le cadre d'une exploitation temporaire liée aux besoins propres au transbordement fluvial et devra faire l'objet d'un dévoiement spécifique des continuités piétonnes, organisé et sécurisé par l'opérateur le cas échéant.

Sur toutes les amodiations et entre chaque bâtiment, une continuité transversale de livraison entre la voie de desserte en fond de quai et le plan d'eau devra être maintenue pour la desserte terrestre des bateaux/établissements flottants ainsi que pour l'accès à la promenade bord à quai.

1.5.3 Les flux piétons

Une zone de recul, dénommée « bande bord à quai », constitue une continuité de cheminement à maintenir en libre accès. Elle doit être laissée libre de toutes installations le long de la Seine dans chacune des amodiations. Le Titulaire devra y assurer la libre circulation continue des passants sur une largeur minimale de 3,25 m.

Ces continuités n'empêcheront pas les activités de transbordement fluvial sous réserve, de la part des futurs occupants, de mettre en œuvre des mesures pour assurer la sécurité des usagers ou le dévoiement des continuités.

Ces mesures devront faire l'objet de propositions soumises à validation de HAROPA PORT Paris.

Sur certaines amodiations, une continuité transversale entre la voie de desserte et le quai en Seine devra être maintenue pour les continuités piétonnes.

Sur toutes les amodiations et entre chaque bâtiment, une continuité transversale de cheminement piéton entre la voie de desserte en fond de quai et le plan d'eau devra être maintenue pour la desserte terrestre des bateaux/établissements flottants ainsi que pour l'accès à la promenade bord à quai.

1.5.4 Les flux cyclables

Les cycles peuvent circuler sur les voiries de desserte interne du port en mode partagé. Le stationnement des vélos pour la clientèle des établissements sera géré au sein de l'amodiation.

1.5.5 La collecte des déchets

La collecte s'effectuera depuis la voie de desserte interne principale du port. Les conteneurs à déchets ne pourront pas être stockés sur cette voirie et seront stockés à l'intérieur de chacune des amodiations selon les modalités décrites au § 3.2 et 4.2.

Pour les amodiations 4 et 5, une zone de regroupement des conteneurs à proximité de la voie de desserte principale du port devra être créée sous le bâtiment nord de l'amodiation 2-3 ; cette création sera à la charge de l'amodiataire de l'amodiation 2-3. La gestion sera à la charge des amodiations 4 et 5, ainsi que le transfert des conteneurs jusqu'à la zone de regroupement. Cette disposition fera l'objet de précisions lors de la phase d'attribution des amodiations.

1.6 Les enjeux liés à l'urbanisme et au patrimoine

Les contraintes d'urbanisme sont constituées par la superposition du PLU de Boulogne-Billancourt et du PPRI 92¹.

Les travaux menés sur les constructions doivent rentrer dans le champ des « extensions, changement de destination et travaux sur existant ».

¹ - Règlement du Plan de Prévention des Risques Inondation des Hauts de Seine - PPRI 92

- L'extension des parties bâties sera possible sous réserve du respect des règles du PPRI 92 et du PLU, avec pour contrainte de prévoir les extensions de Surface De Plancher (SDP) au-dessus de la côte des Plus Hautes Eaux Connues (31.35 NGF). Les zones pouvant faire l'objet d'extension et les surfaces autorisées sont précisées pour chaque amodiation.
- Les changements de destination seront acceptés sous couvert de l'instruction de la DRIEAT, notamment au regard des destinations actuelles et des ERP préexistants sur le site.

HAROPA PORT Paris a obtenu un permis d'aménager pour les travaux de réaménagement du port qui permet de présenter l'ensemble des orientations de réaménagement et d'assurer la cohérence globale de l'opération de réhabilitation. Ce permis cadre également les surfaces remises aux amodiataires et les possibilités d'extension pour chacune des amodiations.

Les opérations d'envergure visant la démolition/reconstruction complète d'une amodiation seront considérées comme des constructions nouvelles et seront rendues possibles uniquement pour un projet d'activités portuaires de stockage et de transformation de marchandises, et sous réserve du respect des règles du PPRI 92² et du PLU de Boulogne-Billancourt.

La construction en sous-face des bâtiments sera uniquement possible pour des locaux techniques³ et des circulations verticales, sous réserve d'être conforme au PPRI 92 et de ne pas générer de surface de plancher.

Le stockage temporaire et les zones de service (zone de réparation, manutention) pourront être aménagées en sous-face des bâtiments sous réserve de ne pas créer de Surface De Plancher (SDP). Ces surfaces dédiées sont précisées dans chacun des cahiers des charges d'amodiations.

Chaque projet devra faire l'objet d'un permis de construire, qui sera déposé par le futur occupant ; il est à noter que le port Legrand se trouve en périmètre de protection d'un monument historique (Domaine national de Saint-Cloud – Insee 92064) et qu'à ce titre, l'autorisation d'urbanisme vaudra autorisation au titre du code du patrimoine. Elle sera instruite par l'Architecte des Bâtiments de France du secteur 92 centre, sur la base d'orientations permettant l'insertion de l'ensemble du site situé en co-visibilité d'un monument historique.

HAROPA PORT Paris et son équipe d'architectes conseils accompagneront l'élaboration des PC des futurs occupants, et devront également donner l'autorisation du propriétaire, préalable nécessaire au dépôt des dossiers.

Les projets d'installations saisonnières devront également faire l'objet d'un projet soumis à HAROPA PORT Paris et d'une demande d'autorisation au titre du code de l'urbanisme (PC ou DP saisonnier).

Il est à noter qu'une servitude d'urbanisme s'applique au titre du passage d'une canalisation de transport de gaz de diamètre 500 mm sous la voirie de desserte du port. Les PC ou DP (pérennes ou saisonniers) devront donc également intégrer l'autorisation au titre de l'arrêté « transport de combustible ».

1.7 La mise à disposition des amodiations

Le planning prévisionnel de HAROPA PORT Paris prévoit des travaux d'aménagement qui seront s'achèveront début 2023. Un phasage de la réalisation des travaux permet d'envisager les dates prévisionnelles de mise à disposition à compter de la fin du 1^{er} semestre 2022 ; la compatibilité entre les travaux de l'amodiataire et l'aménagement du port sera réévaluée au moment de la signature de la COT et fera l'objet d'une mise au point, notamment au regard de la refacturation d'éventuels travaux d'adaptation à préciser au moment de l'établissement du projet par l'amodiataire et de la contractualisation de son titre domanial.

³ Local technique : local déchets, chaufferie, électriques, filtrage, sécurité incendie (soit hors zone de stockage, ateliers.)

2 Les conditions financières des futures occupations

La redevance due au titre de l'occupation d'une amodiation sera constituée d'une part fixe et, dans le cas où le projet comporte une activité principale de transport de passagers générant un chiffre d'affaire supérieur à 1 million d'euros, d'une part variable adossée au chiffre d'affaire (CA) de l'activité.

Pour chaque amodiation, le niveau de redevance fixe applicable est déterminé par un forfait, qui sera dû quelle que soit l'emprise du projet développé au sein du périmètre mis en publicité, et calculé sur la base des délibérations du Conseil d'Administration applicables. La part de redevance variable est constituée d'une base de calcul égale au chiffre d'affaire de l'activité, d'un pourcentage de ce chiffre d'affaire, et comporte un seuil minimum fixe en deçà duquel la part variable ne pourra pas diminuer. Ces niveaux sont précisés dans la fiche détaillée de l'emplacement.

2.1 Redevance fixe forfaitaire

Pour chacune des amodiations, la redevance forfaitaire fixe est déterminée de la manière suivante.

Dans le cas où le projet comporte une activité principale de transport de passagers et qu'il génère un chiffre d'affaire supérieur à 1 million d'euros, la redevance fixe forfaitaire de l'amodiation en question s'élève à :

- amodiation 2-3 : 285 700 €/an (valeur 2022).
- amodiation 4 : 129 800 €/an (valeur 2022).

Dans les autres cas où l'activité majoritaire d'une amodiation est une activité à caractère animation loisirs ou de transports de passagers avec un chiffre d'affaire global généré sur le site inférieur à 1 million d'euros, la redevance forfaitaire fixe de chaque amodiation s'élève à :

- amodiation 2/3 : 300 900 €/an (valeur 2022).
- amodiation 4 : 137 500 €/an (valeur 2022).

Dans le cas où la logistique est l'activité principale envisagée (activité génératrice de chiffre d'affaires), veuillez consulter HAROPA PORT Paris via l'adresse mail de contact indiqué dans le règlement d'appel à projets. Un tarif adapté sera alors précisé.

2.2 Redevance complémentaire variable liée aux activités navigantes (transport de passagers)

Pour chacune des amodiations, la redevance forfaitaire fixe sera complétée d'une part variable dès lors que le projet comporte une activité principale de transport de passagers et qu'il génère un chiffre d'affaire supérieur à 1 million d'euros.

Le complément de redevance est égal à un pour cent (1%) du chiffre d'affaire de l'ensemble des activités du site.

Il comporte un seuil minimum fixe en deçà duquel la part variable ne pourra pas diminuer. Ce seuil est égal à un pour cent (1%) du chiffre d'affaire prévisionnel déclaré dans le dossier de candidature (sur une année courante d'exploitation) et pour l'ensemble des activités du site.

3 L'interaction entre l'aménagement du port et les travaux à mener par les futurs occupants

Les candidats expliciteront dans leur offre les travaux nécessaires à leur exploitation ; le calage de la réalisation des travaux spécifiques à chaque amodiation sera établi avec HAROPA PORT Paris lors de la mise au point de la convention.

3.1 Les travaux de réaménagement des terre-pleins

3.1.1 L'aménagement des terre-pleins des amodiations

Dans un souci d'unité et de traitement d'ensemble, HAROPA PORT Paris réalise les revêtements des terre-pleins, y compris en sous-face des bâtiments selon le plan d'aménagement prévu.

Les futurs occupants auront la charge d'assurer le nettoyage et le bon état général des revêtements situés dans l'emprise de leur amodiation.

Dans le cas d'une activité temporaire nécessitant le maintien sur plusieurs jours de matériel par les futurs occupants, des dispositions devront être prises pour assurer la continuité des circulations sur la zone, y compris celle des piétons et assurer la sécurité des installations et des personnes.

L'occupant ne pourra pas mettre en œuvre des systèmes de fermetures permanents, notamment sur les continuités de cheminements et de desserte en bord à quai. Les clôtures temporaires devront faire l'objet d'une réflexion sur leur aspect (intégré au traitement général de l'amodiation), leur repli et leur stockage (à minimiser autant que possible), et enfin leur compatibilité avec le PPRI. Le traitement de ces clôtures devra faire l'objet d'un accord de HAROPA PORT Paris.

La séparation physique des amodiations sera limitée et les impacts visuels traités pour maintenir la continuité de l'espace.

A noter que l'ensemble des terre-pleins est soumis à l'aléa inondation (cote NGF des Plus Hautes Eaux connues : 31.35m). Les cotes des terrains d'assises des différentes amodiations sont précisées dans les fiches techniques des amodiations.

3.1.2 La desserte réseaux des amodiations

HAROPA PORT Paris assure la reprise générale des réseaux sur les parties communes du port (eaux pluviales, eaux usées, adduction d'eau, BTA, télécom) ainsi que la desserte des amodiations ; la répartition se fait de la manière suivante :

- Pour les réseaux privatifs des amodiations, HAROPA PORT Paris se charge de la mise en place des fourreaux pour les réseaux secs et assure la pose des canalisations pour les réseaux humides selon le plan d'aménagement joint. Une (1) connexion est assurée par type de réseau jusqu'au pied du bâtiment et jusqu'en bord à quai pour la desserte du plan d'eau.
- Les amodiataires auront à charge d'établir un projet de desserte à partir du point d'alimentation du fournisseur (situé en limite de port), en prenant en compte les points de connexion implantés sur le port. En cas de demandes de connexions multiples de la part de l'amodiataire, ces travaux seront analysés au cas par cas selon le projet du titulaire ainsi que les modalités de refacturation ou de prise en charge financière par l'occupant.

Réseaux BT

Les occupants se chargeront des demandes d'ouverture de compteur et de raccordement auprès d'ENEDIS. Il leur reviendra d'établir leur propre projet de desserte électrique (puissance attendue, ...), de fournir un synoptique électrique et de prévoir une installation du coffret et de(s) compteur(s) Enedis hors PHEC. La pose des coffrets, câbles et compteur(s) est à la charge de l'amodiataire.

Pour le branchement des bateaux et installations flottantes, se référer au 3.3.3.

Telecom

Les occupants se chargeront des demandes d'ouverture de compteur et de raccordement auprès des fournisseurs d'accès. Le raccordement et le câblage des fourreaux est à la charge de l'amodiateur. Pour le branchement des bateaux et installations flottantes, se référer au 3.3.3.

Réseau Eau

La distribution en eau potable sera amenée jusqu'à la chambre de comptage installée en pied de bâtiment. Les occupants se chargeront des demandes d'ouverture et de pose de compteur auprès de SUEZ. La pose de la canalisation à partir de la chambre de comptage et jusqu'en bord à quai est assurée par HAROPA PORT Paris (pour le branchement des bateaux et installations flottantes, se référer au 3.3.4).

Réseau eaux usées (EU)

HAROPA PORT Paris amène le réseau EU au sein de chaque amodiation et installe les canalisations et regards jusqu'à l'exutoire du bâtiment et jusqu'en bord à quai (pour le branchement des bateaux et installations flottantes, se référer au 3.3.4). L'occupant assure le raccordement du réseau avec son installation (branchement, vanne, etc.).

Réseau eaux pluviales

Le point de récolte des eaux de toitures sont définies par HAROPA PORT Paris ; les eaux de toiture devront rejoindre le réseau d'EP du port.

Le réseau d'eaux pluviales de voiries et les ouvrages de traitement seront dimensionnés et aménagés pour des activités standards de circulation et de stationnement.

En cas d'implantation d'activités non compatibles avec le traitement mis en œuvre, le titulaire déploiera son traitement spécifique permettant de rejeter dans le réseau du port des eaux dont la qualité est compatible à l'assainissement déployé.

Pour la gestion des pollutions accidentelles, l'occupant prévoira des dispositions constructives adaptées à son activité (sectionnement de réseau...).

3.1.3 L'ambiance lumineuse de l'espace

L'éclairage des espaces publics communs sera réalisé et entretenu par HAROPA PORT Paris ; l'éclairage particulier des façades, des sous-faces de bâtiment et des parties exploitées en rez-de-quai sera réalisé par le futur occupant.

Le projet d'éclairage de chaque amodiation sera validé par HAROPA PORT Paris afin d'assurer la cohérence d'ensemble de zone.

3.1.4 Les zones de stockages temporaires et de manutentions

Les zones de stockages et de manutentions devront être préférentiellement situées en sous-faces des bâtiments. Cependant, pour des raisons de tirants d'air et de manœuvrabilité, ces activités seront admises sur les terre-pleins exclusifs libres hors emprise des bâtiments lorsque cette disposition est prévue dans l'amodiation. Les titulaires des amodiations prendront alors les dispositions requises pour limiter au maximum l'impact visuel des zones de stockages temporaires et/ ou de manutention. Les dispositions constructives prises pour leur sécurisation (clôtures non fixes) seront en adéquation avec les prescriptions du PPRI et du PLU et doivent répondre à des prescriptions d'aspect précisées dans le cahier des prescriptions et recommandations d'aménagement (cf. § 4).

Afin de favoriser l'intégration urbaine, et le respect des contraintes du site, l'organisation des installations sur le terre-plein et le traitement de ses abords devront faire l'objet d'un aménagement soigné.

3.1.5 Les installations saisonnières

Les installations saisonnières pour l'accueil du public (terrasses, zones de vente, zones techniques...) sont autorisées sur les zones de terrepleins exclusifs et aux dates autorisées par le PPRI (entre le 1er juin et le 1er octobre de chaque année). Leur conception, réalisation et exploitation seront à la charge

de l'occupant. Leur organisation devra prendre en compte la bande de recul en bord à quai et faire l'objet d'un accord de HAROPA PORT Paris. Elles devront faire l'objet d'un projet soumis à HAROPA PORT Paris préalablement à la demande d'autorisation au titre du code de l'urbanisme (PC ou DP saisonnier). En cas de besoin de raccordement aux réseaux, la mise en place des fourreaux pour les réseaux secs et la pose des canalisations pour les réseaux humides pourra être réalisée par HAROPA PORT Paris sur demande de l'occupant et le coût sera à la charge de l'occupant.

3.2 La restructuration de l'ensemble immobilier

3.2.1 Les travaux prévus par HAROPA PORT Paris

Les travaux réalisés sont des travaux de viabilisation et de remise en état comprenant :

- La démolition d'un module bâti existant entre les amodiations 1 et 2-3 (cellule L) ;
- La démolition des accès aux amodiations 1 et 2-3 (coté voirie de desserte principale du port) ;
- La démolition de la coursive reliant les amodiations 1 et 2-3 ;
- La démolition de l'ensemble des installations en rez-de-quai ;
- Le curage des réseaux en pied et en sous-face des bâtiments ;
- L'aménagement des réseaux jusqu'au point de distribution de l'amodiation considérée.

3.2.2 Les travaux à charge des occupants

Les futurs occupants devront réhabiliter les bâtiments selon leurs besoins d'exploitation, en respect des orientations d'aménagement présentées en annexe, afin de respecter les contraintes propres aux caractéristiques du site, et à ce titre :

- Réaménager les entrées/sorties du bâtiment en fonction des plans de circulation et de l'exploitation faite de la zone en rez-de-quai (y compris monte-charge, ascenseurs et dispositions PMR qui s'appliquent réglementairement à l'activité déployée) ;
- Réhabiliter les façades pour les adapter à leur exploitation ;
- Réaliser les locaux techniques en sous-face des bâtiments, et selon leurs besoins ;
- Curer les locaux intérieurs et réaliser les nouveaux aménagements intérieurs selon leurs besoins ;
- Installer les réseaux secs et humides des espaces intérieurs ;
- Mener les travaux de renforcement structurels rendus nécessaires par l'exploitation projetée (plancher, toiture...) ;
- Assurer l'isolation conformément à la réglementation ;
- Réaliser les travaux de construction de locaux techniques sous le bâtiment selon leurs besoins ;
- Réaliser les travaux de marquages, signalisations, signalétiques propres au bâtiment ;
- Tous travaux propres à l'exploitation projetée.

Certaines amodiations présentent des possibilités d'extensions. Les démolitions/constructions liées à ces extensions seront à la charge de l'occupant, selon ses besoins.

Chaque occupant devra construire un local OM/tri individuel en sous-face des bâtiments, dans la limite de la superficie définie au plan masse d'aménagement de chaque amodiation, et selon un traitement homogène avec le reste du projet de réhabilitation du bâtiment. L'amodiation 2-3 aura à sa charge la construction du local de regroupement temporaire des amodiations 4 et 5.

Les locaux techniques devront être conformes au PPRI.

3.3 La réorganisation du plan d'eau

3.3.1 Les aménagements réalisés par HAROPA PORT Paris

HAROPA PORT Paris réalise des ouvrages portuaires dans le cadre du réaménagement du port :

- Une escale à passagers (usage non inclus dans les amodiations du présent appel à projets) ;
- La rénovation et le confortement des quais ;
- Une nouvelle rampe de mise à l'eau, qui sera mise à disposition de l'ensemble des amodiations, sous réserve de présenter un plan d'exploitation qui ne nécessite pas un usage exclusif ou trop important de l'ouvrage.

Le quai maçonné comporte des organes d'amarrages, qui sont mis à disposition des futurs occupants mais dont la capacité d'amarrage n'est pas connue ; il revient à l'occupant de démontrer que ses installations seront en adéquation avec l'usage de ses organes d'amarrage.

Dans le cas où la construction d'un nouveau point d'amarrage jugé nécessaire par les futurs occupants devrait être structurellement intégré aux quais, elle serait réalisée par HAROPA PORT Paris sur demande de l'occupant dans le cadre de sa réponse au présent appel à projets et serait refacturée le cas échéant.

Dans le cas d'une installation flottante amarrée à des ducs d'albe, il est demandé d'implanter ces derniers en dehors des zones d'enrochements présentes en pied du quai maçonné.

HAROPA PORT Paris pourra réaliser pour le compte de l'occupant des ouvrages portuaires (Duc d'Albe d'accostage et d'amarrage – DAC/DAM) dissociés des quais. Les travaux seront refacturés le cas échéant. Ces travaux seront analysés au cas par cas selon le projet du titulaire ainsi que les modalités de refacturation ou de prise en charge financière par l'occupant.

3.3.2 Les aménagements réalisés par l'occupant

L'occupant réalisera, pour répondre aux besoins propres selon son projet d'exploitation :

- Ses propres organes d'amarrages dissociés des ouvrages existants (sauf accord différent avec HAROPA PORT Paris) : duc d'Albe d'amarrage et duc d'Albe d'accostage ;
- Les ouvrages de maintien d'éventuels pontons ou bateaux, de type « écoire ». Les projets sont préalablement validés par HAROPA PORT Paris notamment s'agissant de l'interface avec le quai ;
- Les passerelles d'accès à bord ;
- Les équipements de sécurité sur les abords des accès ou le long des bateaux et pontons si requis ;
- Pour l'amodiation 4, le dragage nécessaire si une adaptation du tirant d'eau le nécessite ;
- Tous les ouvrages requis pour l'exploitation.

Les travaux impactant les ouvrages portuaires existants seront validés au préalable par HAROPA PORT Paris

3.3.3 L'alimentation électrique et télécom des bateaux

HAROPA PORT Paris mettra en œuvre les réservations (fourreaux) permettant d'amener l'électricité et les réseaux télécom en bord à quai jusqu'à un totem d'alimentation individuel. Ce dernier aura à charge d'assurer le dimensionnement de ses équipements (selon les contraintes du site), la gestion de son raccordement avec Enedis ou le fournisseur d'accès, la pose des câblages, la réalisation de l'armoire électrique, la pose et la garniture du regard ou du totem d'alimentation (totem et fondations fournis par HAROPA PORT Paris).

Au cas par cas, le port pourra étudier la réalisation des travaux d'installation de borne, qui seront alors refacturés au titulaire.

A défaut de mention contraire, les réservations seront calibrées pour la délivrance 83 kVA par amodiation soit une prise de 125 A.

3.3.4 L'alimentation en eau potable et la gestion des eaux usées

Pour la desserte du plan d'eau, HAROPA PORT Paris crée pour chaque amodiation un réseau AEP/EU intégré au quai et réalise le piquage nécessaire pour l'adduction d'eau potable (depuis le compteur de l'amodiation jusqu'à un regard de branchement situé derrière la pierre de couronnement du quai) et pour l'évacuation des eaux usées (pose de réseau, clapet anti-retour, vanne, regard et raccord pompier). Les candidats préciseront leurs besoins spécifiques dans leur projet. En cas de modification du raccordement ou de demande de raccordement supplémentaire, le coût de celui-ci sera à la charge de l'occupant.

Dans le cas d'impossibilité de raccordement, l'occupant met en œuvre les mesures de gestion et d'exploitation permettant le traitement et l'évacuation des eaux usées, grises et noires.

3.3.5 Les autorisations administratives d'exploitation fluviale

Les futurs occupants devront obtenir l'ensemble des autorisations réglementaires requises auprès des administrations compétentes (VNF, DRIEAT, services de secours ...) lui permettant d'exploiter le plan d'eau.

3.4 Engagement du titulaire sur son projet d'installation

HAROPA PORT Paris demandera au futur titulaire de la COT de fournir un plan précis du projet (bâtiment, installations sur le terre-plein, établissement flottant, desserte des réseaux ...) ainsi que plan précisant les éventuels travaux nécessaires à l'adaptation du terre-plein. Ce plan sera signé par le futur amodiatore et vaudra engagement de sa part au moment de la contractualisation de sa COT.

signé par,

ANNEXE 1 : Tableau des interfaces et de répartition des actions d'aménagement

Le tableau ci-dessous reprend essentiellement les points génériques.

ACTIONS / MENEES PAR	HAROPA PORT Paris	Occupant
Voirie/terre-plein		
Aménagement voirie	X	
Reprise terre-plein hors sous-face des bâtiments	X	
Sous face de bâtiment requérant nivellement dans le cadre du projet d'ensemble	X	
Aménagements spécifiques à l'exploitation en sous face de bâtiment, ne requérant pas de nivellement modificatif		X
Eclairage des espaces publics communs	X	
Eclairage des façades et sous-face du bâtiment		X
Local de collecte de poubelle commun		X (amodiation 2-3)
Local technique / poubelle de l'amodiation		X
Contrôle d'accès des voiries	X	
Contrôle d'accès propre à l'amodiation		X
Equipements urbains des zones communes ou de circulation	x	
Eléments d'usages (signalétique, signalisation...) propres à l'amodiation		X
Eléments de fermeture ou délimitation d'espaces...		X
Installations saisonnières		X
Bâtiment		
Démolition de la cellule L	X	
Dépose des accès des passerelles de liaison entre les amodiations 1 et 2-3	X	

Curage réseau sous bâtiment	X	
Curage réseau et installations/aménagements existants dans le bâtiment		X
Reprise façade et huisserie		X
Renforcement structurel des superstructures pour les besoins propres de l'exploitation		X
Reprise des accès et mise aux normes		X
Réseaux secs et humides intérieurs		X à partir du regard HAROPA au sein des amodiations
Aménagement intérieur		X
Eclairage ambiance de l'amodiation		X
Réseaux		
Amenée des fourreaux de réservation jusqu'au regard de branchement sur chaque amodiation et jusqu'en bord à quai	X	
Amenée des conduites jusqu'au regard de branchement sur chaque amodiation et jusqu'en bord à quai	X	
Création des réseaux d'eaux usées jusqu'au regard de branchement de l'amodiation et jusqu'en bord à quai	X	
Création de coffret et de compteur électrique hors PHEC		X
Mise en œuvre des armoires de distribution électrique de l'amodiation et raccordement jusqu'au coffret ENEDIS		X
Mise en œuvre du réseau intérieur au bâtiment et raccordement jusqu'au regard de branchement de l'amodiation y compris chambre de comptage		X
Plan d'eau		
Rénovation des quais	X	
Mise en œuvre de points d'amarrage non dissociables du quai	X	

Mise en œuvre d'ouvrage d'accostage/amarrage dissociable du quai	X (selon COT et en fonction des besoins exprimés dans les dossiers de candidature – avec refacturation)	X
Mise en œuvre d'ouvrage liés à l'exploitation des installations nautiques (écoire, pieux de guidage, passerelle d'accès...)		X
Armement de sécurité des installations nautiques		X
Eclairage des installations nautiques		X
Equipements d'exploitation et de sécurité divers		X
Réalisation des fondations pour la pose de totem de raccordement en bord à quai	X	
Fourniture du mobilier de raccordement eau/élec (totem - non garni)	X	
Préparation de réservations pour alimentation électrique jusqu'aux totems en bord à quai	X	
Bouclage jusqu'en bord à quai d'un réseau d'eau potable	X	
Equipement électrique et pose du totem de raccordement		X
Tavaux de raccordement au réseau électrique et telecom du totem jusqu'à l'établissement flottant		X
Connexion au réseau d'eau potable du bateau jusqu'en bord à quai		X
Amenée de connexion d'eaux usées en limite de quai et réalisation d'un point de raccordement terrestre pour chaque amodiation (raccord pompier)	X	
Réalisation des installations nécessaires au branchement sur le réseau d'eaux usées du bateau jusqu'au raccordement terrestre		X

Le tableau d'interface est donné à titre indicatif et pourra être précisé dans chaque amodiation. Selon le projet des candidats, les interfaces pourront évoluer en fonction des besoins précisés ou de l'évolution du projet général d'aménagement. Des refacturations peuvent être applicables.