



APPEL A PROJETS

INSTALLATION D'UNE ACTIVITÉ LOGISTIQUE FLUVIALE ENTRE LE SITE DE LALANDE ET LE CENTRE DE TOULOUSE

Mai 2022

Table des matières

RESUME	4
I. ENJEUX.....	4
II. DEPOT DES CANDIDATURES	5
1. Procédure de dépôt	5
2. Contact	5
III. CONTEXTE.....	6
1. Voies Navigables de France.....	6
2. Zones à Faibles Emissions.....	7
PARTIE 1 : OCCUPATION DU SITE DE LALANDE.....	10
I. CARACTERISTIQUES DE LA PARCELLE	10
1. Localisation.....	10
2. Description de la parcelle proposée	12
3. Sécurité.....	14
4. Accessibilité	14
II. POSSIBILITEES DE DEVELOPPEMENT.....	18
1. Autres parcelles possiblement concernées.....	18
2. Zone libérable à échéance	20
3. Autres activités à proximité du Domaine Public Fluvial	22
III. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES.....	26
1. Le Plan local d'Urbanisme	26
2. Risque d'exposition au plomb.....	26
3. Risque d'inondation.....	26
PARTIE 2 : NAVIGATION FLUVIALE	27
I. GABARIT DU RESEAU	27
1. Canal latéral à la Garonne.....	27
2. Canal du Midi.....	27
II. REGLES DE NAVIGATION	29
1. Textes applicables.....	29
2. Jours fériés.....	29
3. Péages marchandises	29
4. Déclaration de voyages	30
5. Modalité d'exploitation du réseau et évolutions envisagées	31
III. CO-ACTIVITE AVEC LES AUTRES USAGERS.....	34
PARTIE 3 : DESSERTE DU CENTRE-VILLE	35
I. SITUATION GENERALE DES QUAIS.....	35
II. CARACTERISTIQUES DES QUAIS DE CENTRE VILLE	36
1. Port de l'embouchure	36
2. Quai des Minimes.....	38
3. Quai Saint Sauveur	40

1.	<i>Berge Canal du Midi (exclue du présent appel à projets)</i>	44
III.	TYPOLOGIE D'UTILISATION DES QUAIS	46
1.	<i>Co activité dans l'espace urbain</i>	46
2.	<i>Activité limitée dans le temps</i>	46
3.	<i>Modalités d'utilisation</i>	46
PARTIE 4 : DEMARCHE DE L'APPEL A PROJETS		47
I.	PROJET DE CONTRAT D'OCCUPATION.....	47
1.	<i>Objet de l'occupation</i>	47
2.	<i>Durée</i>	47
3.	<i>Travaux</i>	47
4.	<i>Redevance</i>	47
5.	<i>Etat des lieux</i>	48
6.	<i>Caractère personnel de la convention</i>	48
7.	<i>Sous-location</i>	48
8.	<i>Précarité</i>	49
9.	<i>Obligations</i>	49
10.	<i>Prérogatives de Voies Navigables de France</i>	49
11.	<i>Fin de contrat</i>	49
II.	CANDIDATURE A L'APPEL A PROJETS	50
1.	<i>Conditions juridiques</i>	50
2.	<i>Dossier à joindre</i>	50
III.	CRITERES DE SELECTION DU LAUREAT	52
1.	<i>Qualité du projet au regard des objectifs principaux (50 points)</i>	52
2.	<i>Conditions d'occupation du foncier (20 points)</i>	52
3.	<i>Fiabilité du projet (10 points)</i>	52
4.	<i>Projet d'aménagement (10 points)</i>	52
5.	<i>Conditions d'utilisation de la voie d'eau (10 points)</i>	52
IV.	CALENDRIER DE LA PROCEDURE	52
ANNEXES		53
I.	Rapport d'inspection visuelle de la parcelle	53
II.	Rapport d'inspection subaquatique du quai	Erreur ! Signet non défini.
III.	Tarifs domaniaux VNF 2022	Erreur ! Signet non défini.
IV.	Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (PAMI) 2018-2022	56
V.	Cadre de réponse de l'exposé de 30 pages.....	59
1.	<i>Objectifs principaux du projet</i>	59
2.	<i>Conditions d'occupation du foncier</i>	59
3.	<i>Fiabilité du projet</i>	59
4.	<i>Projet d'aménagement</i>	60
5.	<i>Conditions d'utilisation de la voie d'eau</i>	60

RESUME

I. ENJEUX

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

Le présent appel à projets a pour objectif de sélectionner un occupant pour le site de Lalande (44, impasse de la Glacière, 31200 Toulouse) et son quai fluvial existant, en vue du développement d'une activité de logistique par voie fluviale utilisant un ou plusieurs quais en centre-ville de Toulouse.

Les activités recherchées devront :

- Utiliser les canaux pour desservir, par une logistique fluviale adaptée, le centre-ville de Toulouse ;
- 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 d'activités nautiques de type aviron, circulation sur la piste cyclable) ;
- Participer au développement économique de la Métropole de Toulouse et de son périmètre d'influence ;
- S'intégrer dans un environnement patrimonial et urbain à prendre en compte dans le développement de l'activité.

II. DEPOT DES CANDIDATURES

1. Procédure de dépôt

Les acteurs économiques intéressés sont appelés à envoyer leur dossier de candidature :

Avant le vendredi 19 Août 2022, 16 heures

Le dépôt des dossiers ne pourra se faire exclusivement via l'outil Melanissimo : <https://melanissimo-ng.din.developpement-durable.gouv.fr/>

Avec demande d'accusé réception du dossier reçu à : eilika.gental@vnf.fr

Une explication de l'utilisation de Melanissimo est disponible sur : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/content/download/29060/171939/file/Comment%20utiliser%20MELANISSIMO-1.pdf>

Le volume par envoi ne pourra pas excéder 4 Go, de ce fait il est préférable d'envoyer l'ensemble des documents via un fichier ZIP.

2. Contact

Pour toute question les candidats sont invités à contacter le service développement de la Direction Territoriale Sud-Ouest de *Voies Navigables de France*, à :

Mme GENTAL Eilika
Chargée de développement fret fluvial, Canal des deux mers
Voies Navigables de France
Direction territoriale Sud-Ouest
Mail : eilika.gental@vnf.fr

III. CONTEXTE

1. Voies Navigables de France

a. Missions

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif, qui gère pour le compte de l'Etat le domaine public fluvial (DPF) comprenant 40 000 ha de foncier et 6700 km de voies d'eau à l'échelle nationale. 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 (terrains, bâtiments, quais, ...).

La Direction territoriale Sud-Ouest est l'une des 7 directions territoriales de *Voies Navigables de France*. Son activité s'exerce sur le bassin de navigation du Canal des Deux Mers (ainsi que leurs systèmes d'alimentation) :

- Le canal du Midi (de Toulouse à la Méditerranée)
- Les canaux de Jonction et de la Robine (entre le canal du Midi et Port-La-Nouvelle)
- Le canal latéral à la Garonne (de Castets-et-Castillon à Toulouse)
- Le canal de Montech à Montauban
- Le canal de Brienne (à Toulouse)

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

a. Projet de logistique urbaine fluviale sur Toulouse

Pour ce faire, la direction territoriale sud-ouest de VNF a identifié une parcelle du Domaine Public Fluvial adaptée à l'installation d'une activité de logistique urbaine fluviale à Toulouse. Le porteur de projet sera tenu de développer une activité économique durable et utilisatrice régulière de la voie d'eau pour le transport de marchandises, et ce à travers l'occupation du site de Lalande ainsi que la desserte des quais toulousains.

De ce fait il est demandé aux candidats de proposer des projets développant le schéma logistique ci-suivant :

- Occupation privative de la parcelle de Lalande pour les opérations de massification des flux et stockage venants de l'extérieur de la ville et à destination du centre-ville de Toulouse (logistique urbaine du dernier kilomètre). En outre, les candidats seront libres de proposer le développement d'autres activités annexes à la logistique urbaine fluviale, néanmoins secondaires et toutes en lien avec un transport fluvial de marchandises.
- La ou les unité(s) fluviale(s) pourront stationner la nuit sur le quai de Lalande, *Voies Navigables de France* proposera au lauréat une Convention d'Occupation Temporaire type « fret », incluant la privatisation de la plateforme pour l'activité logistique, ainsi qu'un stationnement exclusif pour le/les bateau(x).
- Entrée des flux logistiques dans le centre-ville de Toulouse par la voie d'eau (canal latéral à la Garonne et canal du Midi).

- Utilisation ponctuelle et non-privative de quais partagés en centre-ville pour la desserte fluviale de l'hypercentre. Ces quais demeureront mutualisés : le lauréat ne sera pas l'occupant exclusif de ces quais, qu'il pourra utiliser toutefois devra libérer quotidiennement à l'issue d'opérations logistiques limitées dans le temps. Aucun matériel ni aucune marchandise ne pourront rester à quai.
- Par soucis de performance environnementale, il est demandé aux candidats de proposer un projet comprenant le report modal vers des mobilités douces pour la livraison du dernier kilomètre également (entre la voie d'eau et la destination finale dans Toulouse).
- Développement des flux logistiques retours, depuis le centre-ville à destination de la parcelle de Lalande (reverse logistique mais également marchés potentiels complémentaires tel que la gestion des déchets ménagers, alimentaires, etc.).

2. Zones à Faibles Emissions

Depuis le 1^{er} mars 2022 *Toulouse Métropole* a instauré une *Zone à Faibles Emissions* (ZFE) : une zone géographique interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants. La ZFE entre en vigueur de façon progressive et l'activité logistique est la première concernée puisque les premières restrictions visent les fourgonnettes et poids lourds possédant une vignette Crit'Air 5 (les véhicules de particuliers ne seront impactés que plus tard). Il est estimé que 0,9 % des véhicules utilitaires légers et 5% des poids lourds seront concernés en 2022, jusqu'à atteindre 13,5% des VUL et 17,5% des PL en 2024.

Dans ce contexte, l'activité de logistique urbaine par voie fluviale constituera une solution respectant la Zone à Faibles Emissions (s'agissant d'un mode 4 à 5 fois moins émetteur en CO² que le transport routier et qu'il est possible de prévoir des unités fluviales en propulsion entièrement décarbonée). Par ailleurs le transport fluvial participe activement au décongestionnement des routes.

Des dérogations temporaires à la ZFEm ont toutefois été fixées par *Toulouse Métropole* ¹.

¹ A consulter sur : https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/26831139/ZFEm_Derogations_prez_to_txt.pdf/e43229dd-3440-452b-91ee-7f95c532cbf1

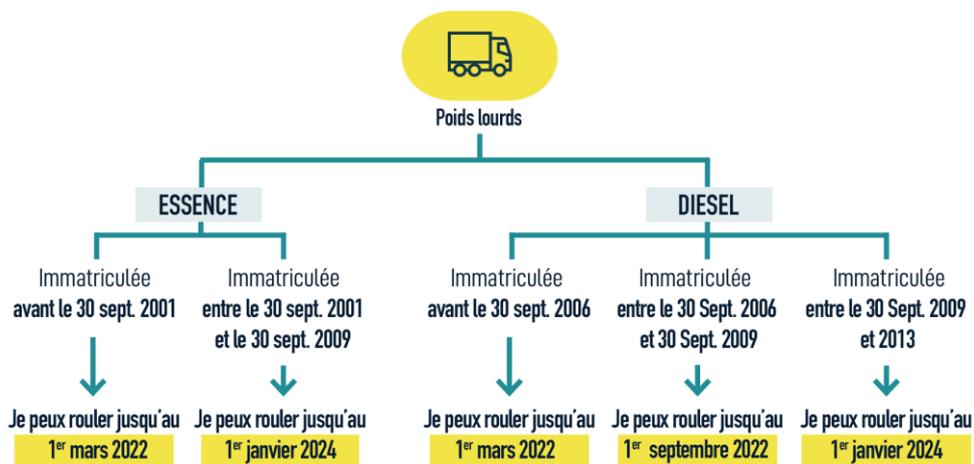


Figure 1 : Calendrier d'application des mesures aux véhicules poids lourds.

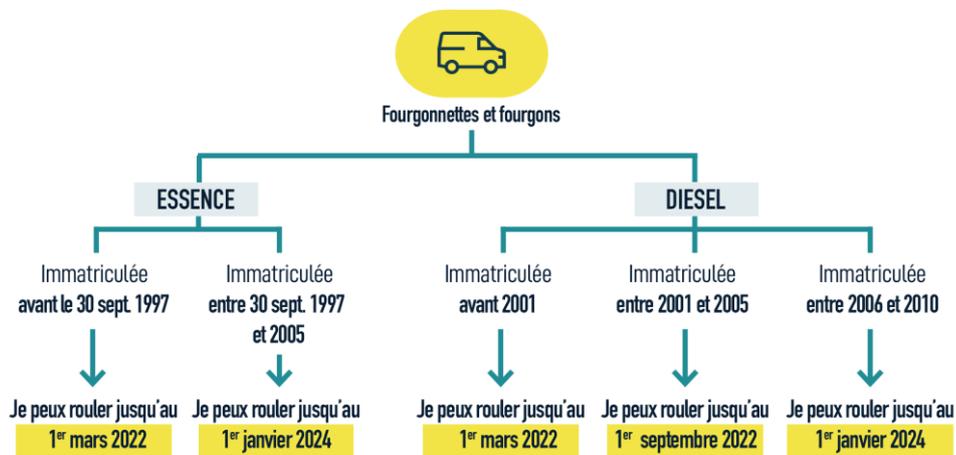


Figure 2 : Calendrier d'application des mesures aux véhicules utilitaires légers

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 km²
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

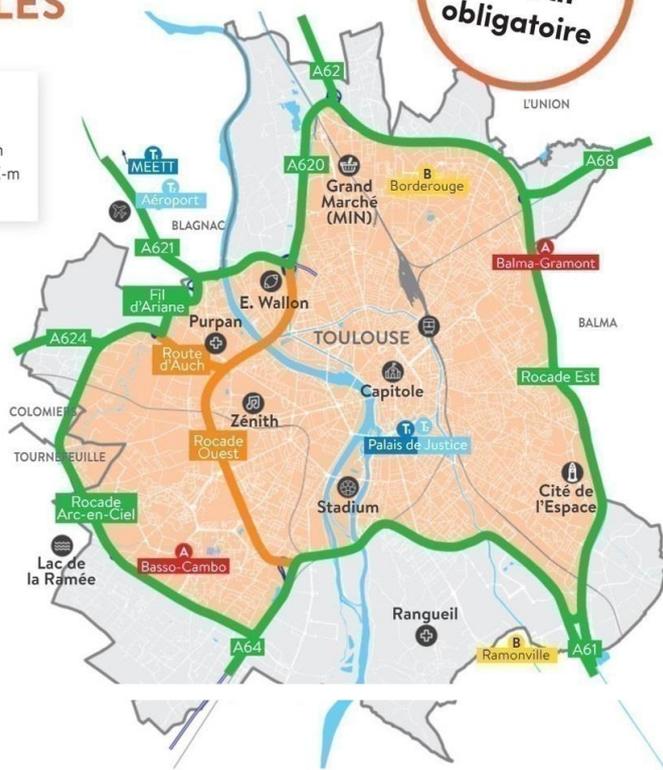


Figure 3 : Périmètre de la Zone à Faibles Emissions de Toulouse

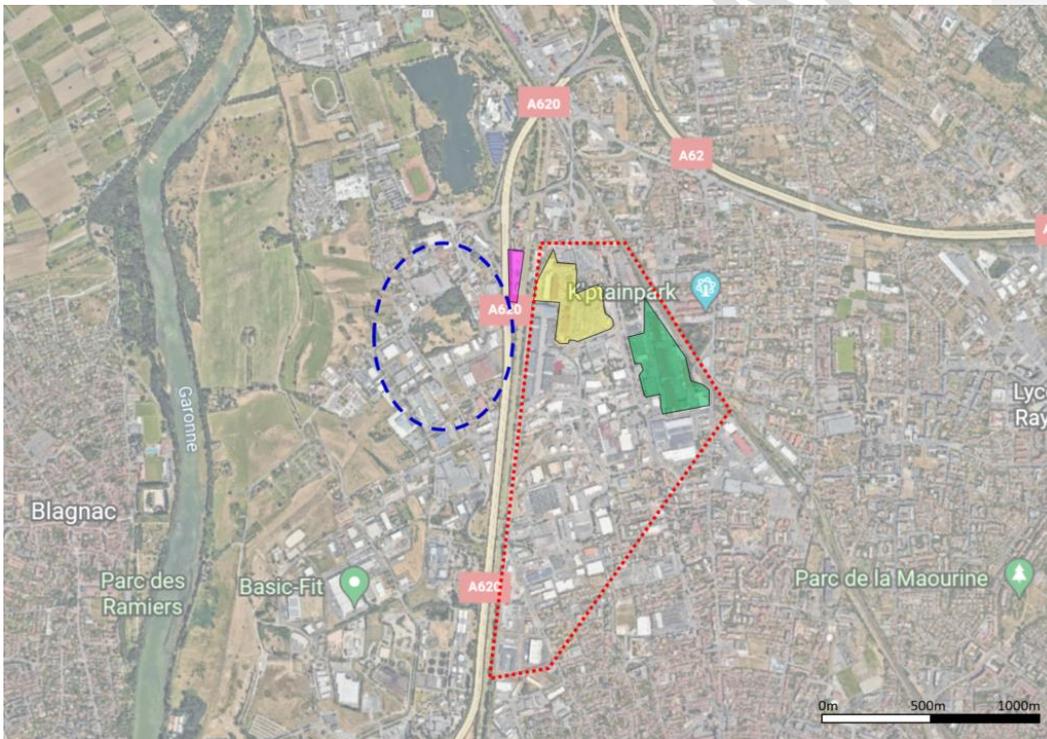
PARTIE 1 : OCCUPATION DU SITE DE LALANDE

I. CARACTERISTIQUES DE LA PARCELLE

1. Localisation

Il est proposé l'occupation privative de la ZONE 1 (voir figure en page 11), du Domaine Public Fluvial au nord de la métropole contre le paiement d'une redevance (détaillée en page 47).

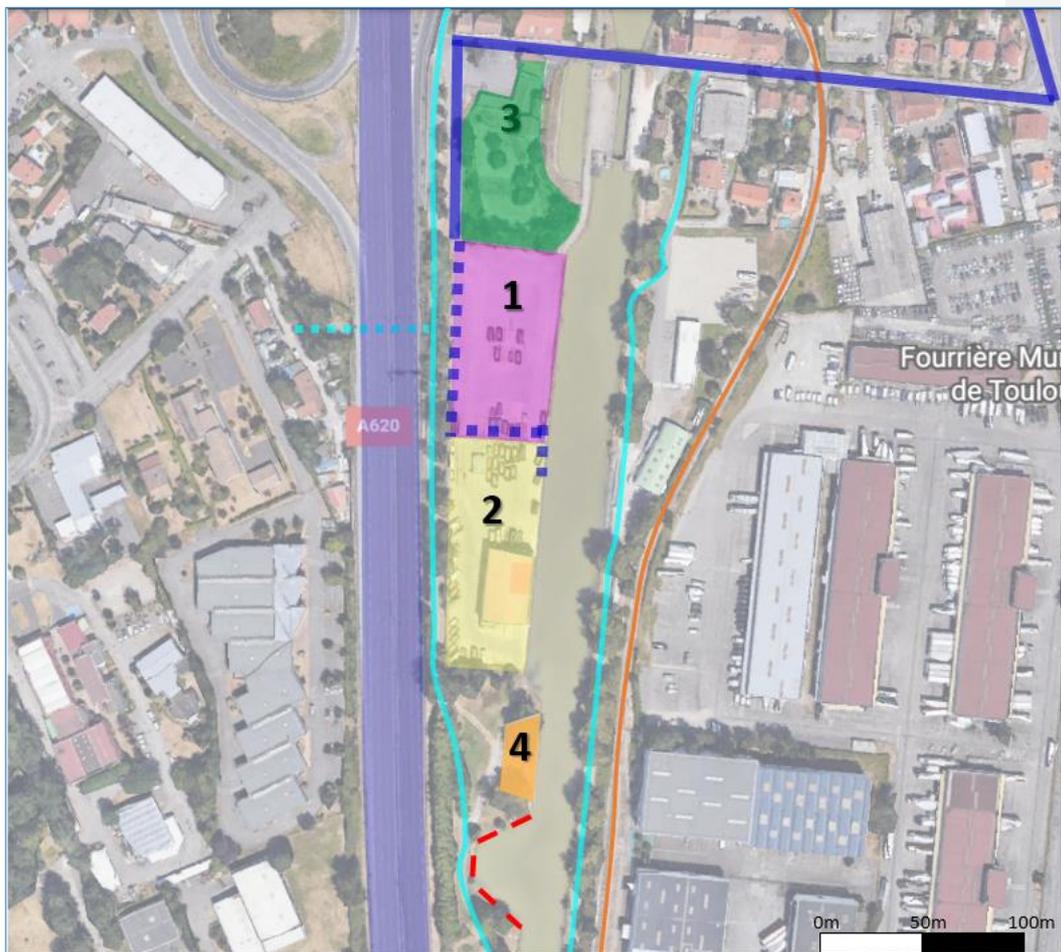
La situation géographique du site, en entrée de ville et de la ZFE (Zone à Faibles Emissions), ainsi que sa proximité avec la zone logistique nord de Toulouse (occupée par différents industriels, logisticiens et transporteurs) et le M.I.N. (Marché d'Intérêt National, approvisionnant commerces et restaurants de la métropole, situé à 900 mètres du quai de Lalande) en font une zone idéale pour la création d'une plateforme logistique fluviale de desserte du centre-ville toulousain.



LEGENDE

-  Site fluvial de Lalande
-  Toulouse Logistique Urbaine
-  Marché d'Intérêt National
-  Zone logistique rive droite
-  Zone logistique rive gauche

Figure 4 : Situation géographique du site de Lalande au nord de Toulouse.



LEGENDE

- 1 ZONE 1, immédiatement disponible, objet du présent appel à projets
- 2 ZONE 2, actuellement occupée
- 3 ZONE 3, préemptée par Toulouse Métropole
- 4 ZONE 4, Quai Midinet
- Périphérique
- Accès routier
- Servitude de passage sur la ZONE 1 (pour accès ZONE 2)
- Piste cyclable (et tunnel sous le périphérique)
- Voie ferrée
- Aire de virement

Figure 5 : Vue aérienne des différentes zones du Domaine Public Fluvial à Lalande.

2. Description de la parcelle proposée

Située en rive gauche du canal latéral à la Garonne et à proximité immédiate en amont de l'écluse de Lalande, il s'agit d'une parcelle immédiatement disponible car libre de toute occupation, d'une superficie de 4 400 m².

L'ensemble du terre-plein, d'une largeur approximative de 52 mètres, est revêtu d'un dallage béton de 15cm d'épaisseur.

Le site fait actuellement l'objet d'un diagnostic tant du point de vue de la plateforme (état du revêtement et résistance au sol) que du quai fluvial et des aménagements existants. Une synthèse des résultats du diagnostic est disponible en annexes.

Par ailleurs un rapport contenant les préconisations de travaux et études complémentaires est en cours de rédaction et les résultats seront connus ultérieurement à la publication du présent appel à projets, pendant la phase de consultation. De ce fait les candidats le souhaitant sont invités à se rapprocher de VNF avant la date de réception des offres afin de recevoir les préconisations de travaux et études complémentaires à réaliser.

Le site est traversé par une servitude de passage, permettant l'accès via un portail électrique à la parcelle adjacente au sud, occupée par la DRIMM jusqu'en 2024. Les projets d'occupation seront tenus de respecter le libre accès à cette parcelle sud.

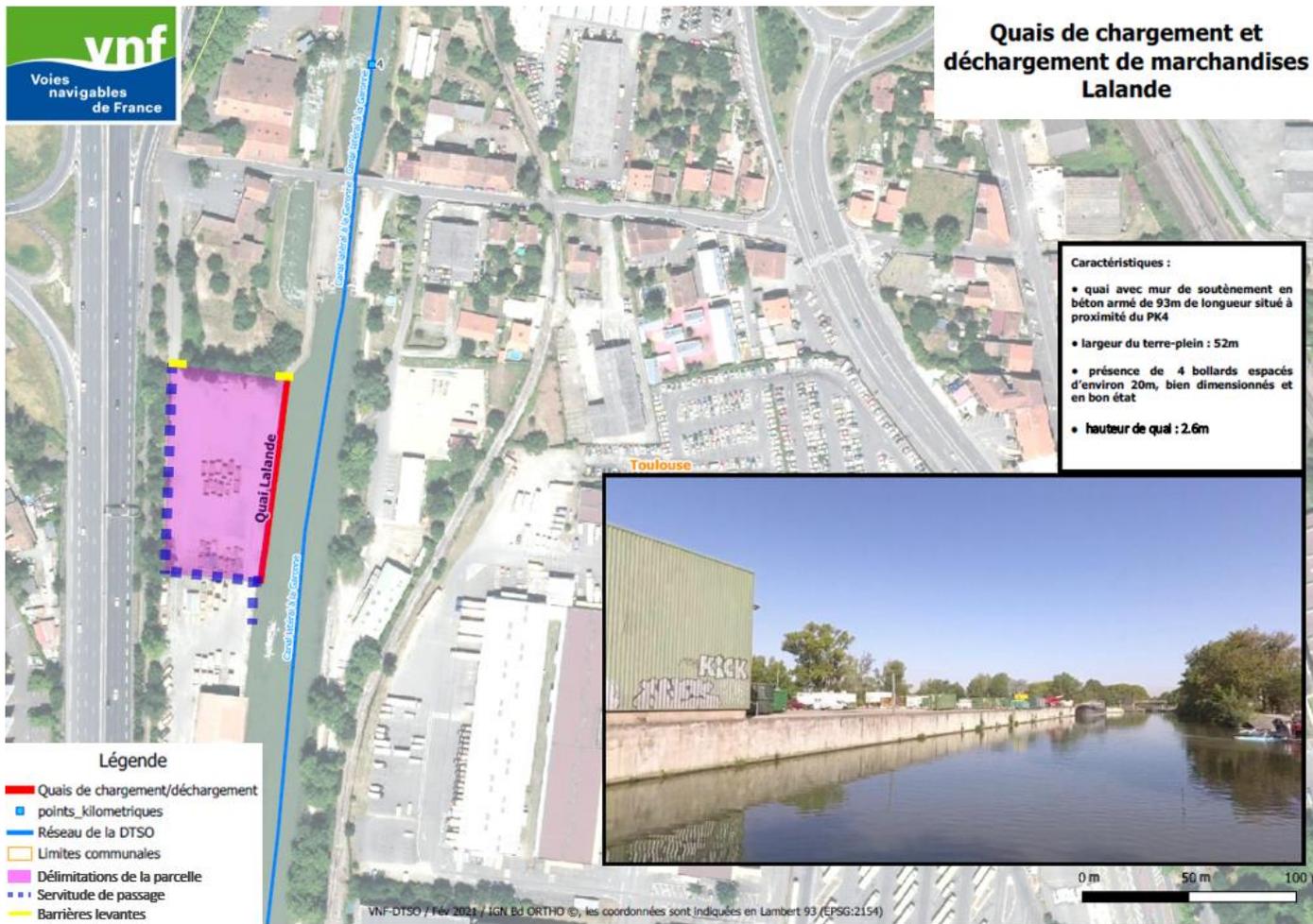


Figure 6: Détail du quai de chargement/déchargement de Lalande.

3. Sécurité

La parcelle est clôturée uniquement sur ses versants nord (clôture rigide) et sud (clôture rigide, blocs de pierre et 2 portails électriques pour la séparation avec la zone située plus au sud). Cela signifie que le site n'est actuellement pas entièrement sécurisé et peut actuellement être accessible par des tiers non-autorisés. Pour des raisons de sécurité liées à l'activité logistique envisagée sur le site fluvial et potentiellement dangereuse pour des tiers non-autorisés, il sera demandé aux candidats de proposer un projet comprenant une sécurisation du site.

4. Accessibilité

a. Par la route

Le site est localisé en bordure de rocade et de son échangeur mais non accessible par celui-ci. Par la route, l'accès présente une contrainte à prendre en compte, puisque le site est uniquement accessible par l'impasse de la Glacière comprenant un pont qui surplombe l'écluse. Tant la capacité de charge et de gabarit de cet ouvrage – et des routes avoisinantes - que la limitation des nuisances potentielles pour les riverains sont à prendre en considération pour l'implantation d'une activité.



Figure 7: Impasse de la Glacière, pont à franchir pour l'accès au site par la route.

L'entrée sur le site se fait par le nord-ouest depuis l'impasse de la Glacière, via une barrière levante en mauvais état.



Figure 8 : Accès au site fluvial depuis la route.

b. Accès piéton

Les porteurs de projet sont informés de la possibilité d'accès au site par des piétons (par le nord-est de la parcelle en empruntant le chemin situé entre l'écluse et son canal de dérivation) et tenus de proposer un projet adapté. Selon la teneur des activités il pourrait être nécessaire de sécuriser l'accès.

Par ailleurs l'occupant sera tenu de laisser un libre accès en tous temps au personnel de *Voies Navigables de France*, pour des véhicules et poids lourds (en vue de la maintenance des installations fluviales).



Figure 9 : accès piéton possible depuis le nord-est du site.

c. Voie cyclable

Par l'ouest la plateforme est séparée d'une piste cyclable gérée par *Toulouse Métropole* par une butte végétale (la plateforme est légèrement surélevée). Par ailleurs la piste cyclable n'entravera pas l'activité du site projetée car ne longe plus le canal latéral à cet endroit mais contourne la parcelle fluviale.

Cette voie permet de relier l'écluse de Lalande au port de l'embouchure en 15 minutes à vélo, mais également d'emprunter un tunnel afin de rejoindre les zones habitables et logistiques situées à l'ouest, de l'autre côté du périphérique.

Seuls les véhicules de service de *Voies Navigables de France* et *Toulouse Métropole* sont autorisés à emprunter cette voie pour les besoins d'entretiens des berges et chemin de halage.



Figure 10 : Piste cyclable (à gauche) en contrebas des sites fluviaux de Lalande (à droite : vue de la parcelle actuellement occupée par la DRIMM).

d. Par la voie d'eau

Par voie fluviale, l'accès se fait directement par le canal latéral à la Garonne via un quai, permettant ensuite de relier le site à l'ensemble des quais toulousains (via le canal du Midi).

Le site comprend un quai d'environ 93m de long (la hauteur de quai se situe à 2.6m par rapport au plan d'eau) composé d'un mur de soutènement en béton armé. Pour l'accostage, quatre bollards espacés d'environ 20 mètres sont présents. Sur cette partie du réseau, le canal latéral à la Garonne est suffisamment large pour pouvoir accueillir l'accostage et stationnement de péniche(s) le long du quai sans entrave à la navigation.

L'accès par l'Est est limité : accès uniquement par la voie d'eau, nécessitant une embarcation haute pouvant atteindre le quai de 2.6 mètres de hauts. De ce fait il ne sera pas demandé aux candidats de sécuriser la façade Est de la plateforme.



Figure 11 : vue du quai fluvial depuis l'écluse de Lalande.

II. POSSIBILITES DE DEVELOPPEMENT

Dans le quartier de Toulouse Lalande, le Domaine Public Fluvial est composé d'autres zones, dont certaines pourraient être concernées par l'activité de logistique fluviale.

1. Autres parcelles possiblement concernées

Il s'agit des zones (voir plan en page 11), non concernées par le présent appel à projet mais pouvant potentiellement accueillir une partie de l'activité de logistique urbaine fluviale à court ou moyen terme (l'utilisation de ces sites nécessite des échanges préalables avec des tiers) :

- **ZONE 3** - Parcelle hors DPF préemptée par *Toulouse Métropole*. D'une surface totale d'environ 3 013 m², le site dispose d'un lot de plusieurs bâtiments en dur et un bâtiment léger type hangar (parcelle 22, environ 540 m² de bâti) ainsi que d'espaces verts (parcelle 21, en contre-bas par rapport à la plateforme revêtue concernée par le présent projet de logistique fluviale).

Certains bâtiments de cette zone pourraient éventuellement accueillir une activité en lien avec la logistique urbaine fluviale (bureaux et administration de l'activité), toutefois une rénovation serait à prévoir par les candidats potentiellement intéressés, et aucun diagnostic n'a pu être établi à ce stade. Les ouvertures de ces bâtis sont actuellement condamnées pour éviter toute occupation illicite des lieux le temps de la présente consultation.



Figure 12 : extrait du plan cadastral de Toulouse. Les parcelles 21 et 22 ont été préemptées par Toulouse Métropole ²

² <https://www.cadastre.gouv.fr/scpc/rechercherPlan.do#>

- **ZONE 4** - Quai sur le DPF dit Midinet : ce quai bas (de 80 cm à 1m de hauteur par rapport au plan d'eau) comporte un linéaire d'accostage de 25 mètres. Par la route, l'accès se fait par la piste cyclable accolée à la Rocade, en contournant les Zones 1 et 2 sans les traverser. Actuellement le quai est fermé par une clôture et un portail (non électrifié), et accueille une benne installée par *Toulouse Métropole* (servant à stocker les déchets récupérés par le bateau d'entretien du canal dit Midinet). Les candidats intéressés par ce site sont invités à l'indiquer dans leur candidature.



Figure 13: Quai Midinet, fermé d'un portail et clôture, et sa plateforme

2. Zone libérable à échéance

La ZONE 2 (voir Figure 5 : Vue aérienne des différentes zones du Domaine Public Fluvial à Lalande.) est exclue du présent appel à projets, car actuellement occupée par la DRIMM (entreprise de collecte et tri de déchets).

L'entreprise dispose d'une convention d'occupation temporaire qui arrive à échéance en 2024. A l'issue de cette occupation, la zone 2 fera l'objet d'un **nouvel appel à projet**.

De ce fait cette zone représente un important potentiel de développement: D'une superficie de 4 000 m², elle comporte un quai de 110 mètres linéaires (également d'une hauteur de 2,6 mètres par rapport au plan d'eau) ainsi qu'un bâtiment fermé de 834 m². Le quai donne accès à un terre-plein d'un maximum de 52 mètres de large (forme trapézoïdale). L'amarrage des bateaux se fait via cinq bollards espacés d'environ 20m.

Ainsi les zones 1 et 2 représenteraient une superficie totale de 8 400 m² et 200 mètres de linéaire de quai fluvial, pour les candidats envisageant un développement ultérieur de leur activité sur la zone 2.

Toutefois il est rappelé que le présent appel à projet ne concerne que la ZONE 1, et que l'occupation de la ZONE 2 sera déterminée par une prochaine mise-en-concurrence, parfaitement indépendante de la présente.

Quais de chargement et déchargement de marchandises Lalande

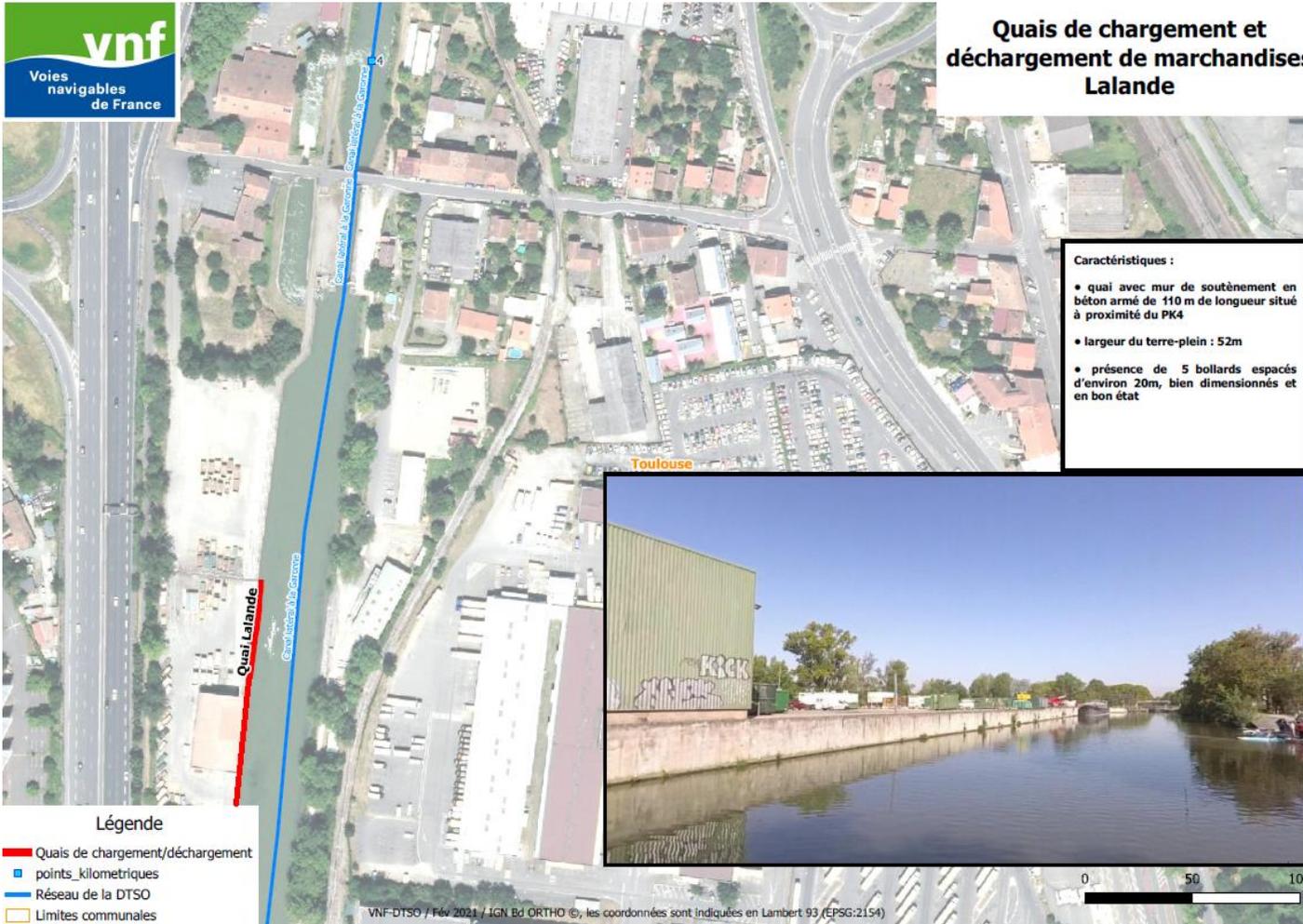


Figure 14 : Détail du quai de chargement/déchargement de Lalande - ZONE 2.

Commenté [GE,S1]: VNF : refaire carte pour montrer les limites de la parcelle, les clôtures et différentes entrées, le bâtiment en dur

3. Autres activités à proximité du Domaine Public Fluvial

a. Associations

Au nord de la parcelle préemptée par *Toulouse Métropole* est situé une zone du DPF occupée par la *Glanerie*, une association œuvrant comme ressourcerie, pour la collecte, revalorisation et revente d'objets et meubles d'occasion. Les candidats pourront présenter des activités complémentaires avec celles de la *Glanerie*.

Le parking (parcelle cadastrée n°115, voir figure en page 18) est loué par la *Glanerie* à Toulouse Métropole pour la stationnement des employés et de la clientèle.

Par ailleurs, en rive droite *Voies Navigables de France* est gestionnaire d'une maison cantonnière, une maison éclésièrè.

Enfin, 6 000m² de terrains, pour partie sur le DPF, sont occupés par l'association *Toulouse Aviron Sports et Loisirs* (TASL). Cette association sportive dispose d'un premier ponton bas pour la mise à l'eau de ses embarcations (situé en amont de l'écluse face à la zone n°2) mais également d'un second ponton bas situé en aval de l'écluse face aux terrain bord à voie d'eau de la *Glanerie*.

Commenté [GE,S2]: VNF : Rajouter nouvelle carte avec localisation Glanerie, TASL, zones industrielles, MIN, TLU, aéroport Blagnac



Figure 15 : ponton bas, bâtis et zones de stockage de TASL, en rive droite du canal, face à la zone N°2.

b. Tissus industriel et logistique en rive gauche

Le quai fluvial de Lalande est enclavé entre le canal latéral à la Garonne et le périphérique de Toulouse. Toutefois la présence d'un passage sous-terrain permet de rejoindre la zone logistique située à l'ouest du périphérique (voir carte en page 10), directement depuis la parcelle de Lalande en vélo-cargo, en empruntant la voie cyclable.

Cette zone industrielle est occupée par différentes entreprises, grossistes mais surtout logisticiens et expressistes, en raison de la présence de l'aéroport de Toulouse Blagnac à environ 6 Km.

c. Tissus industriel et logistique en rive droite

La parcelle fluviale de Lalande est située à proximité immédiate de la zone logistique de Fondyre récemment réaménagée par **Toulouse Logistique Urbaine** (TLU, voir extrait en page suivante du magazine TIM#11 de Toulouse Métropole³) pour y développer une plateforme de logistique urbaine de proximité en entrée de ville et de ZFE. Occupée par différents acteurs économiques, l'objectif de TLU est de permettre une massification des flux à destination du centre-ville, en vue de leur transbordement sur des modes de transport doux ou décarbonés (VUL propres, vélos-cargos, etc.).

La plateforme de TLU est située face au quai fluvial de Lalande, sur la rive opposée, et un lien physique entre ces deux activités complémentaires pourrait être envisagé.

D'autres acteurs industriels et logistiques sont également présents en rive droite du canal, ainsi que l'ensemble des acteurs du marché des produits frais via la présence du **Marché d'Intérêt National** (MIN) de Toulouse – voir carte en page 10.

³ Source : Magazine TIM (Toute l'Information de la Métropole) #11, hiver 2019, page 18, *Toulouse Métropole*.
Disponible sur : <http://documents.toulouse.fr/TIM/11/index.html#page/18-19>

D'ici mi-2021, l'ancien centre routier de Fondeyre, à Toulouse, deviendra une plate-forme dédiée aux transports urbains de marchandises. Sa fonction, capitale, consistera à approvisionner Toulouse et sa métropole en limitant l'impact sur l'environnement et la qualité de vie en ville.

UNE PLATE-FORME LOGISTIQUE NOUVELLE GÉNÉRATION



1 Une localisation stratégique

Toulouse logistique urbaine, filiale de LuminToulouse, a pour mission de développer le site pour en faire un maillon important de la chaîne logistique urbaine sur Toulouse. Atout numéro 1 de la future plate-forme : sa localisation. Située à proximité immédiate du Marché d'intérêt national de Toulouse et à quelques encablures du centre-ville, elle est connectée aux différents axes de transport et bénéficie de la station GNV (gaz naturel pour véhicules) toute proche. À l'issue de travaux de démolition-reconstruction, deux bâtiments pensés par l'architecte Éric Lapiere accueilleront les activités des professionnels du transport de colis.

2 Optimiser et mutualiser

Zone logistique nouvelle génération, la plate-forme de Fondeyre mettra en œuvre des solutions innovantes afin d'optimiser et de mutualiser les flux, telles que le groupement de marchandises à destination des commerçants du centre-ville. L'idée : les transporteurs déchargeront leur cargaison à Fondeyre, qui sera acheminée avec d'autres colis au cœur de la ville en modes de transports non polluants. En lien avec le Grand Marché, le site développera notamment une activité « frais » pour transporter des produits locaux en circuits courts.

3 Vers une logistique durable

Grâce à sa proximité avec le centre-ville, la plate-forme offre un beau potentiel sur le dernier kilomètre de livraison, là où les enjeux se concentrent : pollution, bruit, embouteillages, perte d'efficacité économique... En assurant des transports à faible impact sur l'environnement, à l'aide de véhicules électriques ou GNV et de véhicules légers tels que les vélos cargos, elle ambitionne de se positionner comme la première plate-forme régionale du dernier kilomètre, ouverte sur l'ensemble des acteurs du marché de la logistique urbaine.

Figure 16 : vue aérienne des deux bâtiments de TLU, comprenant entrepôts et bureaux, ainsi que du parking situé à proximité immédiate du canal latéral à la Garonne.

70 000
colis en transit par jour

28
millions d'euros
d'investissement porté par Lumin¹,
le consortium réunissant la Semmaris,
Poste Immo et la Caisse d'Épargne.
En 2017, Toulouse Métropole lui a confié,
par délégation de service public, la gestion
du Marché d'intérêt national de Toulouse et
de la zone logistique de Fondeyre.

19 500
m²
d'entrepôts et de bureaux et
9 hectares
de zone logistique

Des flux en constante évolution

Une jeune femme reçoit à son domicile un colis commandé en ligne, trois jours plus tôt. Un restaurant se fait livrer en produits frais, un chantier de construction réceptionne des matériaux, une pharmacie attend la livraison de l'après-midi... On compte 300 000 livraisons ou enlèvements de marchandises par semaine dans la métropole, dont plus de 50% dans Toulouse ! L'augmentation de la population, couplée à la croissance du e-commerce, de la livraison des courses à domicile et des livraisons instantanées génèrent des flux de marchandises – et donc de véhicules – toujours plus importants.

4 Organiser le transport de marchandises

Le renouveau de la zone logistique de Fondeyre est emblématique de la politique de Toulouse Métropole en matière d'organisation du transport urbain de marchandises. Comment soutenir la dynamique économique tout en maîtrisant les flux de véhicules de livraison en ville ? La Métropole s'est saisie de la question depuis plusieurs années en associant les transporteurs, commerçants et clusters logistiques (réseaux d'entreprises) à la réflexion. Dès 2006, elle a élaboré la charte de livraisons en centre-ville et, pour aller plus loin, elle est en train de définir une stratégie globale à travers un Plan de déplacement des marchandises (PDM). Objectif ? Appréhender les questions relatives au transport de marchandises : implantation d'entrepôts, développement de relais-colis automatiques en ville, prise en compte des questions de logistique dans les opérations d'aménagement, etc.

Plus d'infos sur toulouselogistiqueurbaine.fr
eurosudteam.com

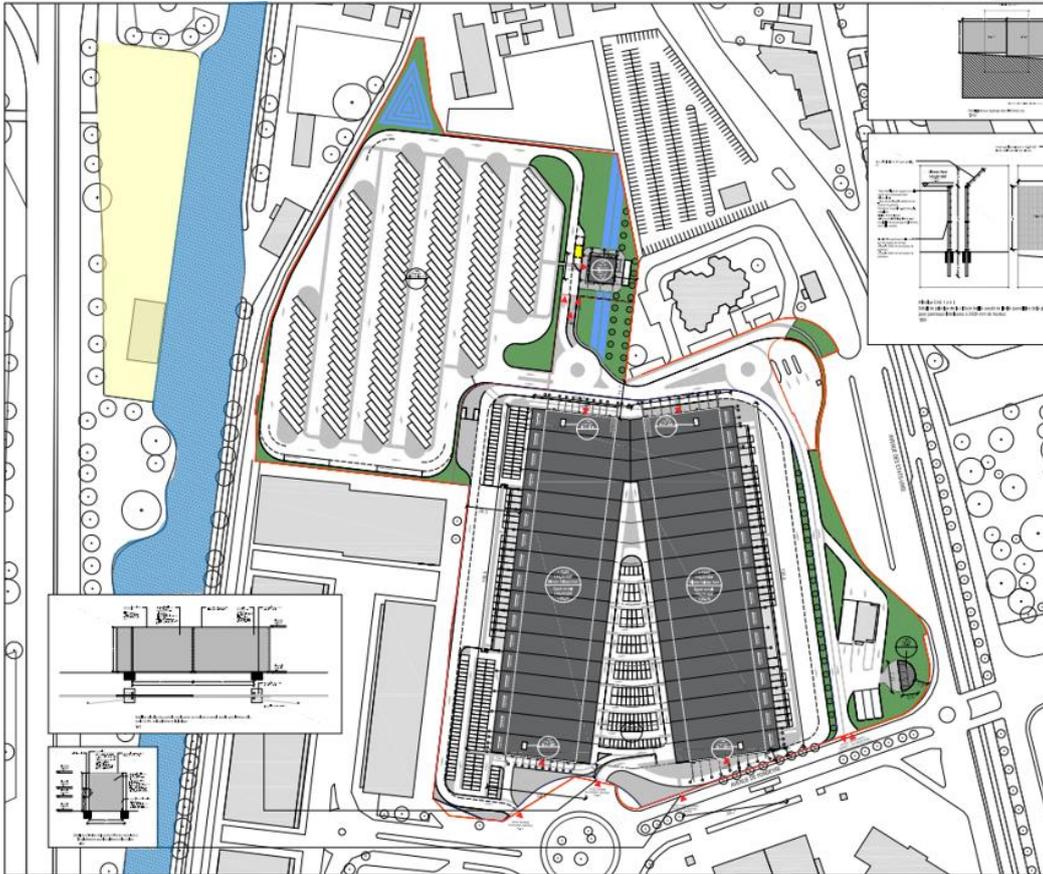


Figure 17 : Plan du site de Toulouse Logistique Urbaine, face au Domaine Public Fluvial de Lalande (en jaune)⁴

⁴ Source : <https://www.inex.fr/items/plateforme-logistique-fondreyre-a-toulouse/>

III. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Les activités envisagées devront respecter l'ensemble des réglementations et normes en vigueur en matière d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme), code du travail, 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,

1. Le Plan local d'Urbanisme

Les candidats sont tenus de proposer des projets d'occupation de la parcelle de Lalande en accord avec le PLU, à consulter sur :

<https://www.toulouse.fr/web/urbanisme-habitat/-/plan-local-d-urbanisme?redirect=%2Fweb%2Furbanisme-habitat%2Fplan-local-d-urbanisme>

2. Risque d'exposition au plomb

« L'ensemble du territoire du département de la Haute-Garonne est classé zone à risque d'exposition au plomb »⁵.

3. Risque d'inondation

Le site se situe en dehors de la zone inondable du Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation.

⁵ Source : https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/26884518/4D3_ANX_plomb_20190411.pdf/e200f4ef-a061-40d3-a379-2eb7d35bdf6e

PARTIE 2 : NAVIGATION FLUVIALE

I. GABARIT DU RESEAU

1. Canal latéral à la Garonne

Le gabarit n'est pas uniforme sur l'ensemble du linéaire du canal latéral à la Garonne, qui peut être divisé en quatre parties distinctes :

Voie d'eau concernée	Longueur utile d'écluse	Largeur utile d'écluse	Mouillage	Hauteur libre sur retenue normale	
				à l'axe	au gabarit de 5,50 m de largeur
Canal latéral à la Garonne					
De l'écluse n°53 de l'Embouchure à Castets-en-Dorthe à l'écluse n°16	40,50	6,00	1,60	3,60	3,00
De l'écluse n°15 de Pommies à l'écluse n°11 de Montech	31,00 ⁽¹⁾	6,00	1,60	3,70	3,50
De l'écluse n°10 de Lavache au port de l'embouchure à Toulouse	40,30	6,00	1,60	3,60	3,35
Ecluse de descente en Tarn à Moissac	30,70	6,00	1,60	3,70	3,20

Pour la navigation entre le quai de Lalande et le port de l'Embouchure il n'existe aucune écluse à passer. Les zones de virement sur cette partie de l'itinéraire permettant d'assurer le retournement des embarcations supérieures à 20m sont situées :

- à proximité immédiate du site de Lalande (au sud du quai Midinet, voir ZONE 4 en page 11).
- Au port de l'Embouchure.

2. Canal du Midi

Sur cette partie du canal du Midi les caractéristiques de l'infrastructure sont précisées ci-après :

Voie d'eau concernée	Longueur utile d'écluse	Largeur utile d'écluse	Mouillage	Hauteur libre sur retenue normale		
				à l'axe	au gabarit de 5,50 m de largeur	
Canal du Midi (voir détails en annexe)						
De l'écluse du Béarnais à l'écluse d'Ayguesvives	Min :	40,25	5,70	1,40	3,55	2,70
	Max :	43,92	6,00			

Pour la navigation entre le port de l'Embouchure et le port saint Sauveur il existe 3 écluses à passer. Les aires de retournement sur cette partie de l'itinéraire sont situées :

- Au port de l'Embouchure.
- Au port Saint Sauveur.

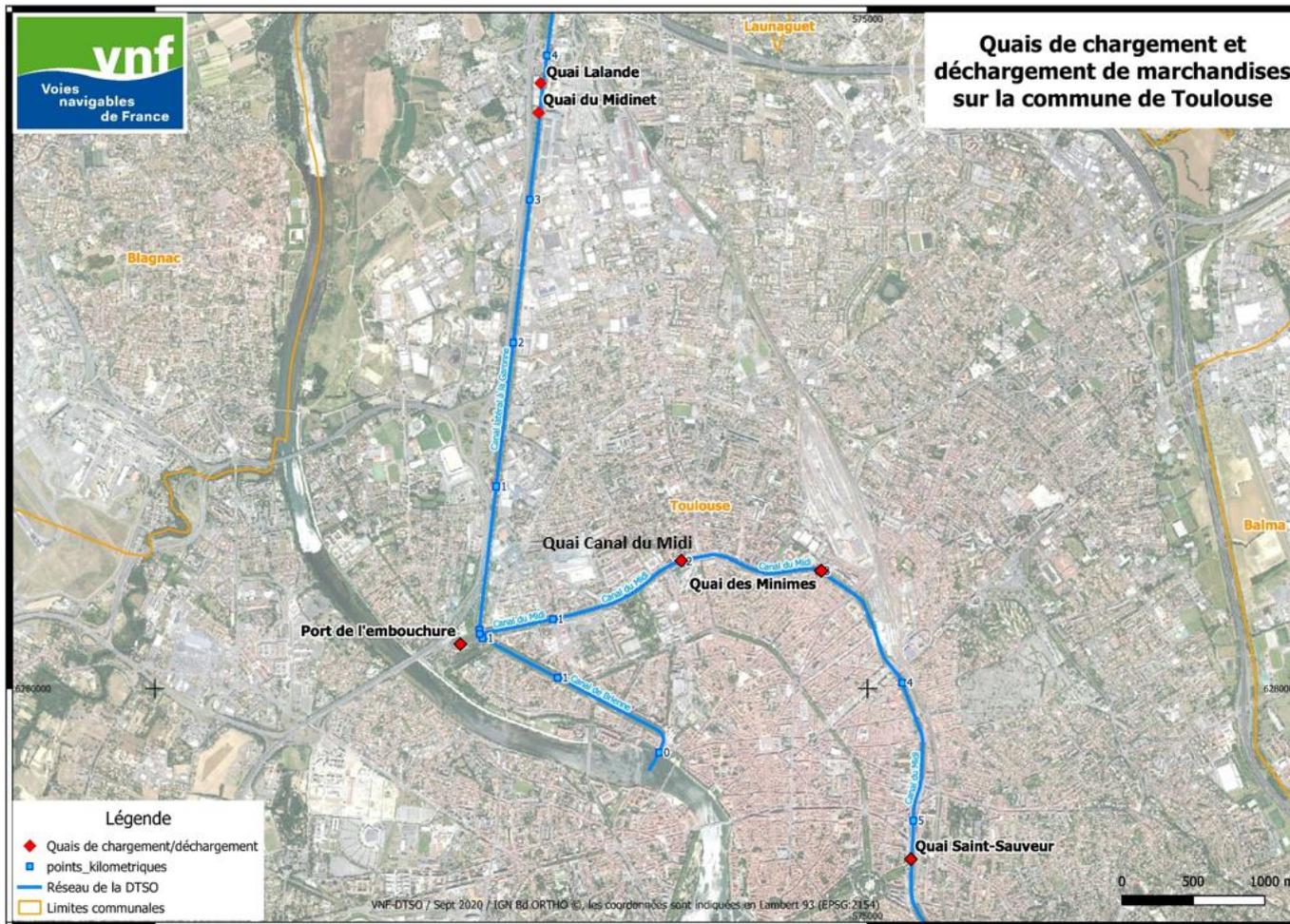


Figure 18 : Voies navigables de Toulouse sous gestion de VNF, aires de virements et écluses.

Commenté [GE,S3]: VNF : changer carte pour afficher :

- Différents gabarits des voies
- Ecluses
- Aires de virement

II. REGLES DE NAVIGATION

1. Textes applicables

L'activité fluviale 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. Les candidats sont tenus de consulter ces réglementations et proposer un projet en accord:

- au règlement général de police de la navigation intérieure⁶
- au règlement particulier de police de la navigation sur canal des deux mers⁷
- à l'avis à batellerie n°1 des voies du Sud-Ouest⁸.

2. Jours fériés

La navigation est interrompue au cours des jours fériés suivants : 1er janvier, 1er mai, 11 novembre et 25 décembre 2022.

3. Péages marchandises⁹

Pour le transport public ou privé de marchandises effectué à l'intérieur des limites du domaine confié à *Voies navigables de France* par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n°90-1168 du 29/12/90), le transporteur acquitte un péage pour tout parcours réalisé en utilisant le réseau fluvial. Les tarifs du péage sont fonction :

- des caractéristiques du bateau ;
- du trajet ;
- de la nature des marchandises transportées ;
- du chargement du bateau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Il est dû en supplément des impôts et cotisations de toute nature que les transporteurs de marchandises doivent acquitter par ailleurs (article R4412-1 du code des transports).

En 2022, les montants des péages sont fixés de la façon suivante (voir tableau en page suivante) : un forfait fixe selon le gabarit du bateau, additionné d'une part variable par tonne kilométrique de marchandises transportées (différente selon le gabarit des voies navigables empruntées).

Le calcul des péages (et services spéciaux d'éclusement le cas échéant) sera à inclure obligatoirement dans le modèle économique et bilan financiers requis au dossier de candidature.

⁶ <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/le-reglement-general-de-police-de-la-navigation-interieure-rgpni-ou-rgp/>

⁷ https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/09/RPP-C2M-22092017_20171108123609.pdf

⁸ <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/avis-a-la-batellerie-n1-2021-vnf-sud-ouest-2/>

⁹ https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/01/P%C3%A9age_marchandises_tarifs_2022.pdf

Tarifs 1 ^{er} janvier 2022	
Gabarit du bateau	
PEL >= 5000 T	83.25
Entre 3000 et 4999 T	72.72
Entre 1700 et 2999 T	67.82
Entre 1100 et 1699 T	64.43
Entre 500 et 1099 T	58.01
Entre 200 et 499 T	39.63
PEL < 199 T	22.22

Gabarit du réseau	
Réseau à grand gabarit	0.001077
Réseau à petit gabarit	0.000850

4. Déclaration de voyages

a. Règlementation

Les transporteurs fluviaux de marchandises doivent s'acquitter, obligatoirement pour chaque voyage, de leurs déclarations de chargement et de transport à vide (art. R 4461 du Code des Transports).

L'Ordonnance n°2021-409 du 8 avril 2021 « relative au transport fluvial et à la navigation intérieure » en son article 9 du chapitre V « dispositions relatives au contrôle du transport fluvial » généralise l'obligation de déclarer les voyages des bateaux de commerce, qu'ils soient vides ou chargés, de manière dématérialisée, et ce, sur l'ensemble du réseau navigable confié à Voies navigables de France.

Pour mémoire, toute déclaration de chargement qui n'est pas effectuée par voie dématérialisée est assimilée à un défaut de déclaration et fera l'objet d'une facturation d'office du péage dû, majoré d'une pénalité de 100%.

b. Procédure de déclaration

Développée par Voies navigables de France, l'application VELI (Voyage En Ligne) vous permet d'effectuer vos déclarations de voyage en ligne, 24h/24 toute l'année. Traduit en 4 langues (français, anglais, allemand, néerlandais), VELI est accessible :

- via l'application web depuis un ordinateur ¹⁰;
- via l'application mobile : téléchargez VELI Mobile pour smartphone ou une tablette sur AppStore et PlayStore.

¹⁰ <https://www.vnf.fr/veli/Login.html>

5. Modalité d'exploitation du réseau et évolutions envisagées

Les modalités d'exploitation du canal sont actuellement adaptées à l'activité touristique. Or la Direction Territoriale Sud-Ouest de *Voies Navigables de France* adaptera l'exploitation en vue de soutenir le développement des activités logistiques selon les modalités suivantes :

a. Périodes de chômage actuelles

Au vue de l'itinéraire emprunté, l'activité de logistique urbaine fluviale entre Lalande et le centre-ville de Toulouse ne sera pas impactée par les périodes de chômage programmées sur le canal latéral à la Garonne (la navigation ne serait interrompue qu'à l'aval de l'écluse de Lalande), uniquement sur la partie canal du Midi).

En 2022, exceptionnellement, *Voies Navigables de France* sud-ouest organise deux périodes de chômage¹¹ consécutives sur le canal latéral à la Garonne avec une interruption complète de la navigation sur l'ensemble du canal latéral à la Garonne pour un total de 10 semaines et 3 jours. Le canal du Midi n'est exceptionnellement pas concerné par le chômage en 2022 (le prochain chômage pour le canal du Midi aura lieu en Janvier et Février 2023).

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES	NUMERO de la section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	Jours Impactés	OBSERVATIONS
Canal latéral à la Garonne, Canal de Brienne Canal de Montech à Montauban	806-807	3 janvier 2022 & 14 novembre 2022	25 février 2022 & 23 décembre 2022	54 & 40	Navigation interrompue
Canal du Midi, branche de la Nouvelle	808-809-810	-	-	0	Navigation interrompue

b. Evolutions envisagées afin de favoriser la relance du fret

Afin de favoriser les projets de transport de marchandise par voie fluviale, et notamment la logistique urbaine, la Direction Territoriale Sud-ouest propose aux candidats du présent appel à projet une réorganisation complète des chômages, de la façon suivante :

→ Scission du secteur canal du Midi en 2, afin de différencier :

- D'une part la zone du centre-ville de Toulouse (du port de l'Embouchure à l'écluse du Castanet),
- D'autre part la zone « Midi » (de l'écluse du Castanet à la Méditerranée).

→ Chômage sur le Midi :

- Période annuelle de chômage de 6 semaines, avec maintien de la navigation dans Toulouse.

¹¹ <https://www.vnf.fr/vnf/services/chomages-2022/>

→ **Chômage dans Toulouse :**

- Période annuelle de chômage réduite à 2 semaines, avec navigation interrompue dans Toulouse (et sur le Midi). Possibilité maintenue de naviguer de Lalande jusqu'au port de l'Embouchure).
- En sus une période exceptionnelle de chômage tous les 3 à 5 ans d'une durée de 6 à 8 semaines, avec navigation interrompue à Toulouse (et sur le Midi), pour les opérations exceptionnelles nécessitant une interruption plus longue de la navigation et une vidange complète du bassin. Possibilité maintenue de naviguer de Lalande jusqu'au port de l'Embouchure).

L'opérateur retenu devra prendre en compte ces périodes de chômage programmées mais également tenir compte de possibles interruptions de navigation non-programmées en cas d'évènement imprévisible. Aucun dédommagement ne pourra être réclamé pour couvrir la perte d'exploitation liée à une interruption de la navigation, les porteurs de projet sont conscients de cette caractéristique et proposeront un projet en connaissance de cause.

c. Horaires de navigation actuels

Sur la partie canal du Midi, les écluses présentes en centre-ville de Toulouse ne sont pas automatisées mais télégerées par un poste de commande central (situé à l'écluse du Béarnais). De ce fait la navigation n'est pas libre à toute heure mais restreinte à certains horaires :

- Basse saison :

➤ **Secteur de Toulouse, écluses du Béarnais, des Minimes et de Bayard**

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES	Période	Horaires	Dont navigation à la demande
Canal du Midi	du 2 janvier au 29 mars et du 7 novembre au 31 décembre	09h30 à 17h30	9h30 à 12h00 12h00 à 13h00 (1) 13h00 à 17h30

(1) Navigation réservée au bateaux de commerce

➤ **Secteur de Toulouse, Canal de Brienne écluse de St Pierre**

Désignation des voies navigables	Période	Horaires de fonctionnement des écluses	dont navigation à la demande	Service spécial d'éclusage
Canal de Brienne, Ecluse Saint-Pierre	du 2 janvier au 29 mars et du 7 novembre au 31 décembre	9h30 à 12h00 13h00 à 17h30	9h30 à 12h00 13h00 à 17h30	Montée en Garonne à 20h50 (1) Retour depuis Garonne à 22h00 (1)
	du 30 mars au 18 juin et du 13 septembre au 30 octobre	9h à 12h00 13h00 à 19h	9h à 12h00 13h00 à 19h	Entre 19h30 et 22h00 (1)
	du 31 octobre au 6 novembre	7h00 à 18h30	7h00 à 8h00 11h00 à 12h00 18h00 à 18h30	Service exceptionnel proposé à toute heure sur demande auprès du service et sous réserve de ses possibilités (1)

(1) pour les bateaux de commerce uniquement – conditions particulières auprès du Service Territorial Toulouse Haute-Garonne et créneau flottant de 01H30 à caler quotidiennement en fonction du nombre de demandes et des horaires de passage souhaités, du niveau d'eau de Garonne et des possibilités d'alimentation en eau.

- Haute saison :

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES	Période	Horaires de fonctionnement des écluses	Dont navigation libre	Dont navigation à la demande	Service spécial d'éclusement
Canal des deux mers	Haute saison : du 30 mars au 29 octobre Lundi à dimanche	8h00 à 19h30	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00	8h00 à 9h00 12h00 à 13h00 19h00 à 19h30	Service exceptionnel proposé à toute heure sur demande auprès du service et sous réserve de ses possibilités
	Haute saison : Du 30 octobre au 6 novembre Lundi à dimanche	7h00 à 18h30	8h00 à 11h00 12h00 à 18h00	7h00 à 8h00 11h00 à 12h00 18h00 à 18h30	

- Service Spéciaux d'Eclusement (SSE) :

Voies navigables de France offre la possibilité aux navigants professionnels de franchir une partie des écluses au-delà des horaires normaux d'ouverture. Pour cela, le transporteur doit effectuer une demande de réservation et facturation à un taux spécifique, qui s'ajoute au péage normal de VNF (péage marchandise ou péage plaisance). Pour pouvoir bénéficier de ce service, les navigants doivent réserver un créneau de passage auprès de la direction territoriale de VNF compétente selon le secteur géographique, 24 à 48 heures à l'avance. En cas d'acceptation, le service spécial d'éclusement commandé est facturé d'office au navigant selon le taux en vigueur¹².

d. Horaires de navigation envisagés

Afin de favoriser les projets de transport de marchandise par voie fluviale - et concernant le secteur centre-ville de Toulouse - *Voies Navigables de France* sud-ouest envisage d'étendre les horaires de navigation par l'utilisation d'une télécommande par l'opérateur logistique, pour le passage des écluses en dehors des horaires d'activité des éclusiers (télégestion). Ainsi les horaires de navigation seront étendus toute l'année à 06H00 – 19H00 :

- Basse saison :
 - 06H00 – 09H30 : passage des écluses par l'opérateur logistique en autonomie, via l'utilisation de la télécommande
 - 09H30 - 17H30 : passage des écluses en télégestion par les éclusiers VNF
 - 17H30 – 19H00 : passage des écluses par l'opérateur logistique en autonomie, via l'utilisation de la télécommande
- Haute saison :
 - 06H00 – 09H00 : passage des écluses par l'opérateur logistique en autonomie, via l'utilisation de la télécommande
 - 09H00 – 19H00 : passage des écluses en télégestion par les éclusiers VNF

¹² <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/06/BO66.pdf>

III. CO-ACTIVITE AVEC LES AUTRES USAGERS

Il est attendu du candidat que son activité soit compatible avec les autres activités en place, tant à Lalande que sur l'ensemble du linéaire fluvial et les quais de centre-ville.

Les activités actuellement en place et à respecter sont :

- Activités nautiques : dont le club d'aviron (TASL) situé face à la parcelle de Lalande
- Plaisance privée et locations
- Péniche hôtel
- Péniches restaurant
- Péniches autres activités économiques
- Présence de piétons à proximité et sur les quais à usage partagé en centre-ville,
- Présence de cyclistes le long des voies

Les candidats sont tenus de proposer un projet pouvant demeurer en coactivité avec ces différents usagers, et produire une réflexion pour limiter les risques (passage des pistes cyclables) et une gestion de ces quais partagés (horaires d'activité et plannings adaptés).

PARTIE 3 : DESSERTE DU CENTRE-VILLE

I. SITUATION GENERALE DES QUAIS

Pour la desserte de Toulouse *Voies Navigables de France* a identifié plusieurs zones et quais possibles le long du canal du Midi, entre le port de l'Embouchure et le port Saint-Sauveur (voir carte en page ci-suivante).

L'estimation des temps de parcours (en heures) 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) :

Commenté [GE,S4]: VNF : Rajouter les écluses

* 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	

II. CARACTERISTIQUES DES QUAIS DE CENTRE VILLE

Les quais en centre-ville mis à disposition dans le cadre du présent appel à projets ne seront pas privatisés mais demeureront à usage partagé avec les autres activités en place et à venir.

Aucun stationnement nocturne ne sera accepté sur les quais de centre-ville, seul le site fluvial de Lalande servira de stationnement.

1. 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). La largeur importante de la voie fluviale sur ce site permet le retournement des navires (aire de virement).

Ce port sert actuellement à l'embarquement de passagers pour les activités touristiques, néanmoins un emplacement sera disponible et offre la possibilité de charger/décharger des marchandises : le quai dispose d'une longueur d'accostage d'environ 45 mètres, donnant sur un terre-plein de 10 mètres de large (dont 5,6 mètres pavés). La hauteur de quai se trouve 0,7 m au-dessus du niveau de l'eau. Il est à noter que le site dispose de mobilier urbain (bancs éloignés de 5 mètres du quai, poubelle).

Par la route l'accès au quai se fait depuis la route M1 (à sa jonction avec la route *Port de l'Embouchure*), à proximité immédiate du périphérique toulousain A620 (sortie 30). Le port dispose d'un parking d'une dizaine des places (ainsi qu'un emplacement pour bus).

En vélo, le site communique avec les pistes cyclables permettant de rejoindre le nord de la métropole le long du canal latéral à la Garonne, et le centre-ville de Toulouse le long du canal du Midi.

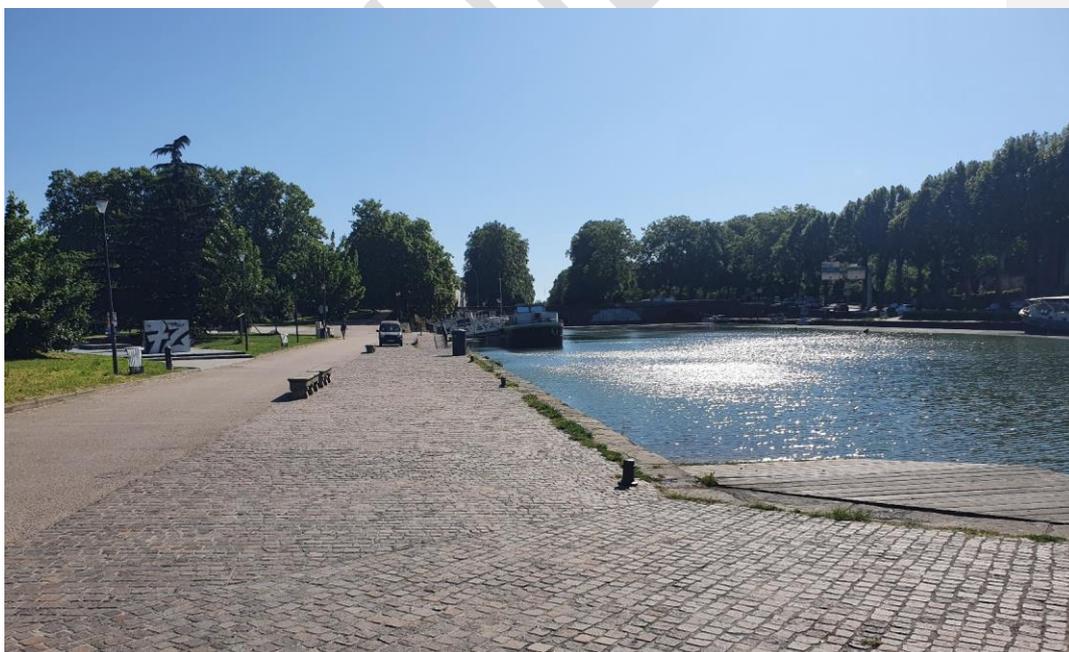


Figure 19 : Port de l'Embouchure, vue vers l'est du quai, terre-plein pavé sur 5m60 et rampe.

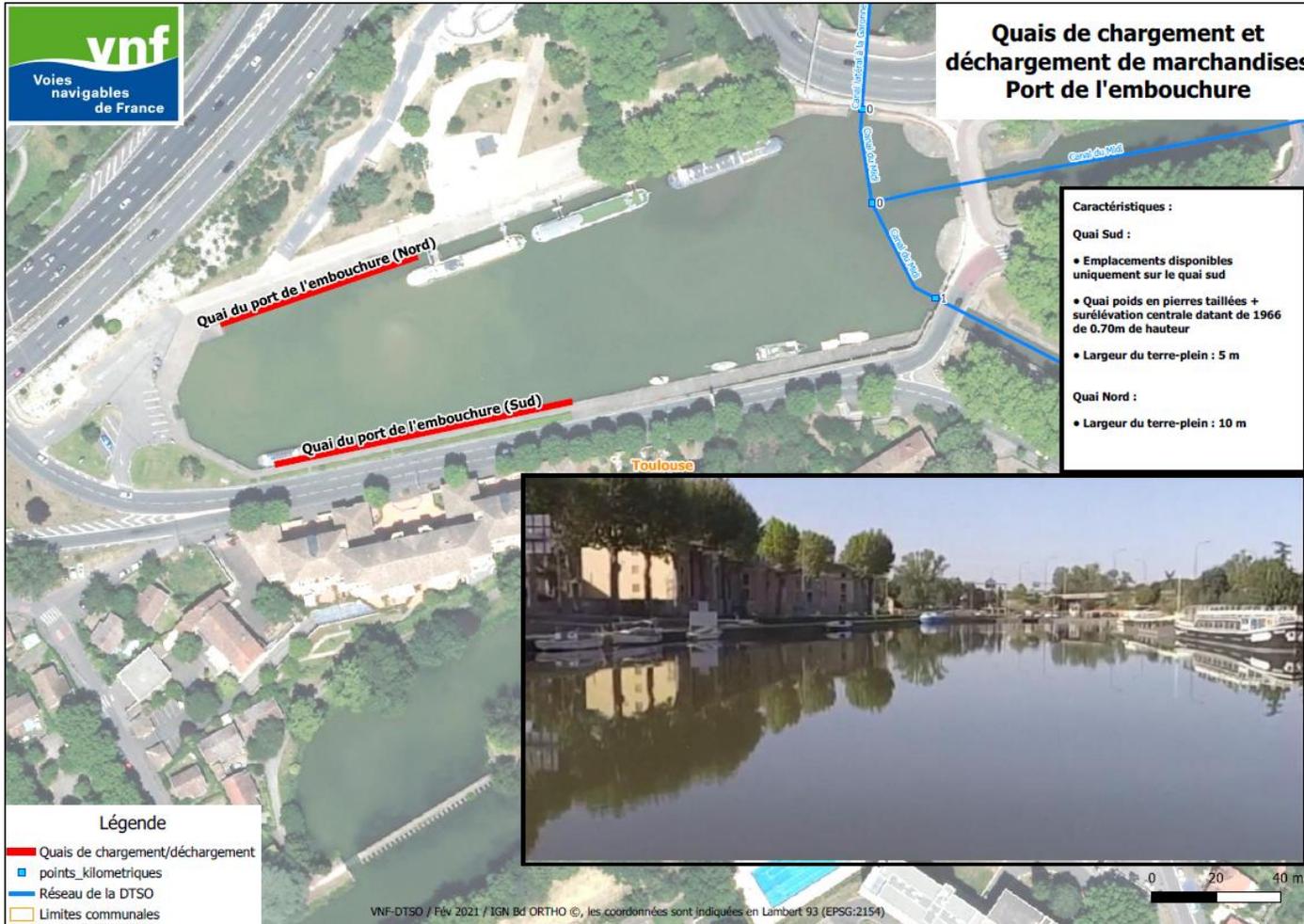


Figure 20: Présentation du Port de l'Embouchure

Commenté [GE,S5]: VNF : supprimer quai sud, modifier informations et dimensions quai nord. Rajouter zone de virement, entrée des véhicules, parking, route d'accès, pistes cyclables

2. Quai des Minimes

Entre les écluses de Bayard et des Minimes se situe le quai des Minimes, servant ponctuellement pour l'embarquement de passagers pour les activités touristiques.

Ce quai maçonné en pierre est d'une hauteur de 1m43 par rapport au plan d'eau et comporte un linéaire accostable de 60 mètres, donnant accès à un terre-plein de 5,2 mètres de large (entièrement pavé). Deux anneaux d'amarrage sont également présents. Ce quai permet de desservir l'ensemble des quartiers nord et ouest de la ville de Toulouse.

L'accès est aisé en vélo depuis la piste (cyclable et piétonne), longeant le quai (toutefois en passant une marche car le quai surplombe légèrement la voie cyclable).

Par la route il n'existe pas d'accès à l'heure actuelle : la piste cyclable est séparée de la voirie par des barrières. La route est ensuite composée de deux voies de circulation de voitures ainsi qu'une voie de bus et taxis (la plus proche du quai). Il n'est pas possible de stationner de véhicule à moteur sur cette partie de la voirie en raison du trafic important tout au long de la journée.



Figure 21 : Quai des Minimes et son terre-plein pavé. A droite la voie piétonne/cyclable



Figure 22 : vue depuis la voirie vers le quai des Minimes

**Quais de chargement et
déchargement de marchandises
Minimes**

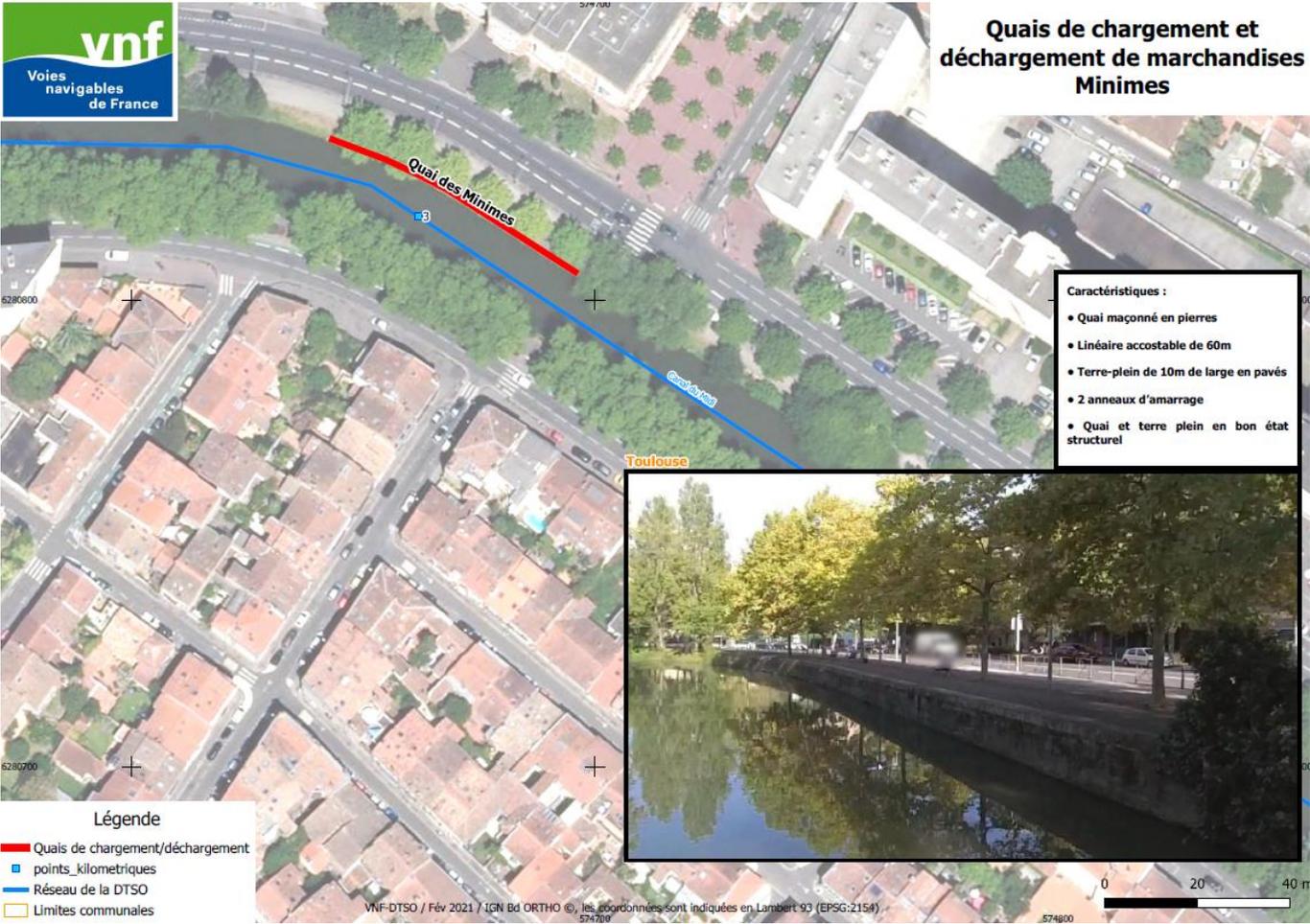


Figure 23: Quai des Minimes – la largeur du terre-plein est erronée car mesure 5m20 jusqu'à la voie routière.

Commenté [GE,S6]: VNF : modifier la largeur du terre-plein, rajouter la piste cyclable / voie piétonne, voie de bus et route

3. Quai Saint Sauveur

Le port Saint Sauveur est occupé par un grand nombre de plaisanciers ainsi que d'activités touristiques et de restauration. La largeur de la voie d'eau permet un retournement aisé des embarcations.

Le quai situé au nord du port et accolé à la place Olin-Chatlet est actuellement utilisé de façon ponctuelle pour l'embarquement et le débarquement de passagers, mais peut être envisagé pour y développer une activité logistique en parallèle. 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 co-activité 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. La hauteur de quai de situe à 0,55m par rapport au plan d'eau.

L'utilisation du quai partagé au port Saint-Sauveur est actuellement limité dans le temps : à 30 minutes d'utilisation, toutefois ces modalités pourraient être amenées à évoluer avec l'installation de l'activité logistique (voir chapitre en page 46).

Cet espace est aisément accessible par la piste cyclable qui le longe, mais également en véhicule à moteur car séparé de la voirie (*rue du port Saint-Sauveur*) par une barrière qu'il est possible d'ouvrir pour les besoins de l'activité. Le terre-plein est suffisamment large par endroits pour accueillir le stationnement de véhicules utilitaires légers, toutefois impliquant la traversée d'une piste cyclable très empruntée. De ce fait les candidats sont amenés à proposer un projet faisant appel à de la cyclo logistique, ou de proposer une solution pour sécuriser les opérations de traversée de la piste cyclable et limiter la coupure de circulation sur cette voie.



Figure 24: vue de la moitié nord du quai Saint-Sauveur



Figure 25 : accès au quai Saint-Sauveur depuis la voirie et piste cyclable (présence de la barrière amovible).

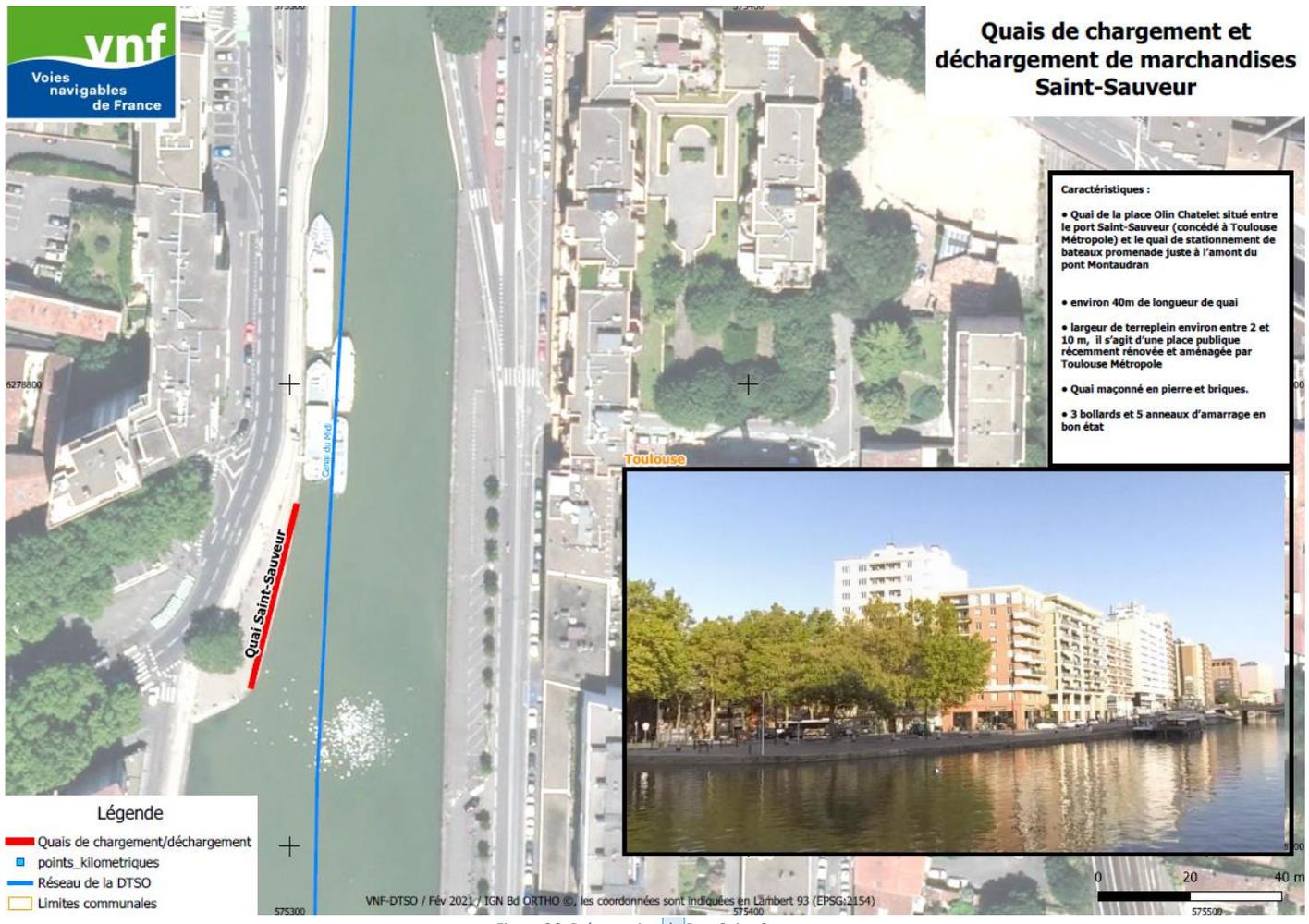


Figure 26: Présentation du Port Saint-Sauveur

Commenté [GE,S7]: VNF : rajouter schéma plus précis du quai/de la place publique (avec endroits où la place est fermée par des barrières et endroit où elle s'ouvre) + piste cyclable et voie piétonne + route. Rajouter la zone de virement possible
Rajouter emplacement du local du SDIS et accès route/cycles

Par ailleurs, la libération prochaine d'un local de la capitainerie du port Saint-Sauveur est envisagée : situé à 180 mètres du quai, le local dispose d'une surface de 84,18m en rez-de-chaussée ainsi que d'une mezzanine. Deux portes côté rue permettent d'accéder au local, dont une porte sectionnelle autorisant le passage d'un véhicule utilitaire léger. Toutefois il n'existe pas d'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. Ce local pourrait être utilisé dans le cadre du présent appel à projet.



Figure 27: Accès au local de la capitainerie par la route (traversée de la piste cyclable)

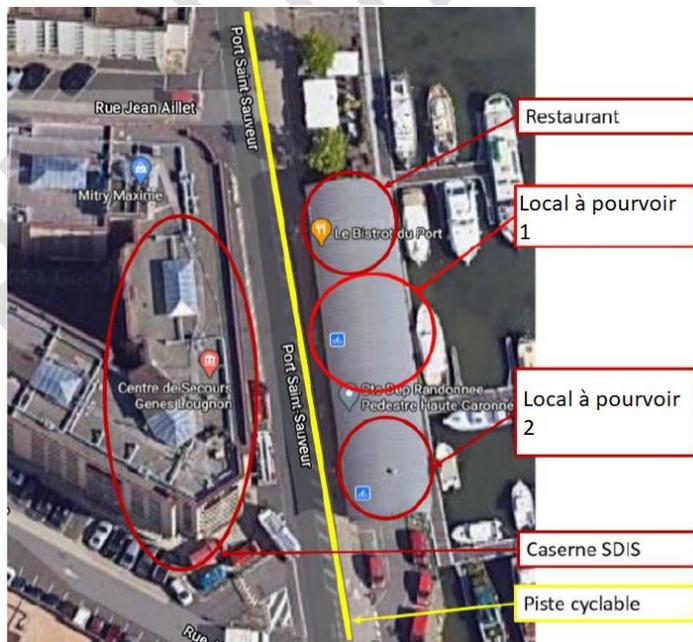


Figure 28: Plan de la capitainerie du Port Saint-Sauveur, avec détail du local prochainement libéré.

Commenté [GE,S8]: VNF : refaire carte, retirer le local à pourvoir 2, qui ne sera pas libéré

1. Berge Canal du Midi (exclue du présent appel à projets)

Près du Conseil Départemental de la Haute Garonne et face à la station de métro Canal du Midi se situe la berge « Canal du Midi ». L'écluse des Minimés se situe également à proximité.

Actuellement le mur de soutènement du quai se situe à une hauteur de 0,35 m par rapport au plan d'eau. Des anneaux d'amarrage sont présents car il s'agit d'une zone d'attente en vue du passage de l'écluse. Une piste cyclable se trouve à proximité (sur la route) ainsi qu'une voie de halage sur le Domaine Public Fluvial (zone piétonne).

Ce site est exclu du présent appel à projet car il ne peut accueillir d'activité logistique dans l'immédiat. Voies Navigables de France n'exclut pas la possibilité d'étudier ultérieurement un aménagement (public ou privé) du site toutefois ne peut garantir l'aboutissement d'un tel projet aux contraintes techniques et patrimoniales importantes.

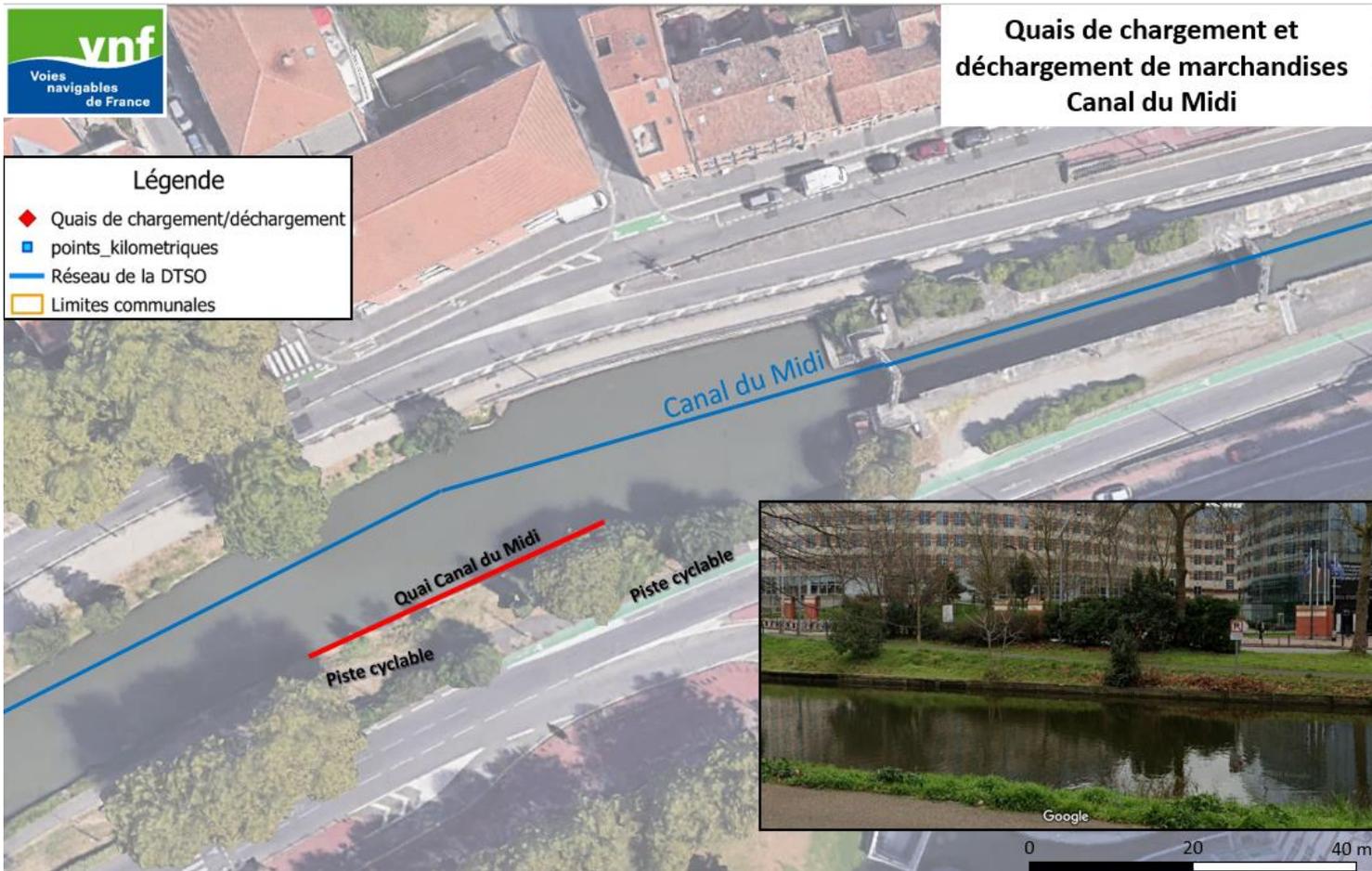


Figure 29: Quai Canal du Midi / Conseil Départemental,

Commenté [GE,S9]: VNF : retirer la piste cyclable sur la voie de halage, la remettre sur la route, et rajouter la voie de halage

III. TYPOLOGIE D'UTILISATION DES QUAIS

1. Co activité dans l'espace urbain

Il est rappelé que l'activité logistique envisagée se situe en zone urbaine dense, de ce fait les candidats sont priés de proposer un projet logistique sécurisé vis-à-vis des autres activités, véhicules et personnes présentes sur l'espace urbain. Une importante particulière sera accordée à la sécurisation des traversées des pistes cyclables, voies piétonnes, voies de bus etc. par les véhicules utilisés pour la livraison du dernier kilomètre entre la voie d'eau et la livraison au client final.

2. Activité limitée dans le temps

Les quais du centre-ville sont actuellement utilisés par les piétons et cyclistes présents sur cet espace public partagé, ainsi que par les activités de tourisme et plaisance (embarquement et débarquement de passagers).

Les quais de Toulouse ne seront pas privatisés et ne pourront servir que de halte temporaire. A la fin des opérations journalières aucune marchandise ne pourra rester à quai, qui devra être restitué quotidiennement aux résidents (s'agissant d'espaces publics). Le quai devra être restitué chaque jour dans son état d'origine, à savoir sans avarie et dans un état de propreté permettant aux résidents d'occuper sereinement cet espace public.

3. Modalités d'utilisation

Actuellement la desserte des quais à usage multiple est limitée à 30 minutes maximum (correspondant au temps généralement nécessaire pour l'embarquement ou le débarquement de passagers). Cette limite de temps peut toutefois aller jusqu'à 4h00 en fonction des quais et des demandes.

Les utilisateurs souhaitant charger ou décharger de la marchandise sur ces quais à usage multiples devront en faire la demande par écrit au Service Territorial de Haute-Garonne de *Voies Navigables de France*, en charge de la gestion des plannings de ces quais.

Après utilisation, les quais devront être restitués dans leur état primitif et nettoyés. Aucun stockage ne sera accepté au-delà du temps accordé pour le transbordement. L'opérateur logistique sera tenu responsable de toute avarie ou réclamation résultant d'une mauvaise utilisation ou d'un défaut de nettoyage du site à l'issue des opérations.

PARTIE 4 : DEMARCHE DE L'APPEL A PROJETS

I. PROJET DE CONTRAT D'OCCUPATION

Voies Navigables de France proposera au lauréat la privatisation de la parcelle fluviale de Lalande par la signature d'un Contrat d'Occupation Temporaire (COT) pour le site fluvial de Lalande. Cela signifie que l'Etat demeure propriétaire de la parcelle (dont la gestion est confiée à *Voies Navigables de France*).

Les candidats sont tenus de proposer un projet d'occupation de l'intégralité du site, une occupation partielle ne serait pas acceptée. La COT inclura le bâti et non-bâti de la parcelle, ainsi qu'une partie du plan d'eau pour le stationnement des unités fluviales.

Les éléments suivant constitueront les obligations et engagements contractuels du futur lauréat dans le cadre du contrat d'occupation qui sera conclu :

1. Objet de l'occupation

L'objectif principal du présent appel à projet est l'occupation de la parcelle du site Lalande afin d'assurer le développement d'une activité de transport urbain de marchandises par voie fluviale. Occupation conclue dans le cadre d'une mise en concurrence pour lequel le bénéficiaire s'est engagé à la réalisation d'un certain nombre d'objectifs quantitatifs, fixés par les candidats eux-mêmes dans l'offre remise à la présente mise en concurrence : en terme de volume annuel de marchandises transportées dans Toulouse par la voie d'eau (en tkm), objectifs économiques (création d'emplois et de valeur) et environnementaux (stratégie de réduction de l'impact environnemental des activités logistiques proposées par les candidats dans leur projet).

2. Durée

L'occupation demeure temporaire. Le contrat sera conclu pour une durée déterminée selon l'amortissement des investissements prévus par les porteurs de projet. A l'issue, le contrat ne sera pas renouvelé tacitement et fera l'objet d'une nouvelle mise en concurrence.

3. Travaux

Voies Navigables de France ne portera aucun investissement, les porteurs de projet candidatent pour l'occupation de la parcelle en l'état.

L'occupant sera tenu de solliciter l'accord écrit de *Voies Navigables de France* avant tout travaux (hors maintenance et rénovation) sur la parcelle, en respectant un délai de prévenance de 2 mois, et ce afin que *Voies Navigables de France* sud-ouest puisse apprécier la nature des travaux, l'impact sur le DPF ainsi que les travaux projetés avant toute décision.

La constructibilité de la parcelle est régie par le plan local d'urbanisme de Toulouse.

4. Redevance

Contre l'occupation de la parcelle pour le développement de son activité, le lauréat s'acquittera annuellement d'une redevance à *Voies Navigables de France*. Dans son offre le candidat proposera un montant de redevance annuelle composé d'un forfait annuel fixe additionné d'une partie variable (coefficient indexé selon le chiffre d'affaire, le volume de marchandises transportées, ou toute autre élément d'indexation permettant de mesurer le niveau annuel d'activité de l'occupant et proposé par le candidat).

Pour la partie fixe de la redevance, le montant minimal exigé par *Voies Navigables de France* sera calculé sur la base des tarifs domaniaux 2022 ¹³.

Il est précisé que la redevance équivaut au « loyer » pour l'occupation de la parcelle terrestre (se référer au guide tarifaire de VNF (tarifs domaniaux), et que tout transport de marchandise par la voie d'eau implique par ailleurs le paiement de péages fret à *Voies Navigables de France* (modalités décrites en page 29).

Outre le paiement de la redevance et des péages VNF, il est précisé que le paiement de l'ensemble des impôts et taxes demeurent à la charge de l'occupant (notamment le paiement de la taxe foncière), qui seront à la charge du lauréat.

5. Etat des lieux

L'inspection visuelle réalisée en Mai 2022 sur le quai, la parcelle ainsi que les équipements vaudra état des lieux d'entrée pour l'occupant (voir en annexes). Un état des lieux de sortie sera également réalisé à l'issue de l'occupation afin de constater et chiffrer – le cas échéant – les remises en état et réparations restantes à charge de l'occupant.

A l'issue du contrat l'occupant est tenu de remettre le site dans son état primitif. L'occupant pourra être dispensé de la remise en état des lieux à ses frais, dans le cas où VNF accepterait expressément et par écrit l'intégration dans le Domaine Public Fluvial de tout ou partie des ouvrages que l'occupant aurait construit pendant la durée d'occupation. L'Etat deviendrait alors propriétaire des installations concernées, contre l'affranchissement des frais de remise en état par l'occupant.

6. Caractère personnel de la convention

Le contrat est nominatif et ne peut pas être cédé à des tiers.

7. Sous-location

Voies Navigables de France autorisera l'occupant à sous-louer une ou plusieurs partie(s) de la parcelle en vue d'y installer d'autres activités et acteurs économiques, à la condition que :

- l'ensemble des activités ait un lien avec du transport fluvial de marchandises ;
- que l'occupant signataire soit l'interlocuteur unique pour *Voies Navigables de France*;
- que l'occupant soit garant du respect des obligations contractuelles qui s'appliqueront à tout sous-locataire de la même façon (toute obligation résultat du contrat d'occupation signé par le lauréat sera applicable aux sous-locataires - en dehors du paiement de la redevance à *Voies Navigables de France*) ;
- et sous-réserve de l'obtention d'un consentement express de *Voies Navigables de France* sud-ouest, qui garde un droit de regard vis-à-vis des activités qui se tiennent sur le DPF.

¹³ A consulter sur : <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/bulletin-officiel-des-actes-n81-du-16-decembre-2021/>

8. Précarité

Le lauréat se verra proposé un Contrat d'Occupation Temporaire (COT) pour le site fluvial de Lalande. Cela signifie que l'Etat demeure propriétaire de la parcelle (dont la gestion est confiée à *Voies Navigables de France*).

9. Obligations

L'occupant est tenu de respecter les lois, réglementations en vigueur, notamment au regard du code du travail, des règles de sécurité, d'hygiène, etc.

Il sera seul responsable de tous dommages ou accidents pouvant affecter le bien et ses équipements. A ce titre tout dommage causé par l'occupant sera réparé à ses frais, mais l'occupant est également tenu de contracter en son nom toute assurance nécessaire. La surveillance du site incombe à l'occupant.

L'ensemble de l'entretien du site et de ses équipements (qu'il s'agisse d'entretien courant, ou de gros entretien de renouvellement) est de la responsabilité de l'occupant, réalisé par ses soins et à ses frais.

10. Prérogatives de Voies Navigables de France

Le lauréat de l'appel à projet sera sélectionné sur la base de sa candidature, faisant office d'offre. De ce fait il sera tenu de développer uniquement l'activité (ou les activités) proposées dans sa candidature. Tout changement d'activité ou activité nouvelle fera l'objet d'une demande d'autorisation auprès de *Voies Navigables de France*.

Le lauréat de l'appel à projets sera tenu de laisser libre accès en tous temps aux agents de *Voies Navigables de France* pour permettre l'entretien et toute intervention nécessaire sur l'écluse ainsi que son canal de dérivation.

Par ailleurs, les candidats sont informés que la parcelle est également traversée par une servitude de passage permettant l'accès à la parcelle adjacente au sud (actuellement occupée par la DRIMM). Le lauréat sera tenu de laisser libre accès à ce passage.

11. Fin de contrat

Le contrat prendra fin à l'issue de la durée définie, et l'occupation du site fera l'objet d'une nouvelle mise-en-concurrence.

Au cours de la durée d'occupation prévue au contrat, les deux parties peuvent toutefois mettre fin à l'occupation de façon prématurée (sous-réserve du respect d'un délai de prévenance fixé au contrat). Si l'occupant est à l'origine de cette initiative, il perd la possibilité de récupérer le montant non amorti de ses investissements. *Voies Navigables de France* peut également être à l'origine d'une rupture anticipée du contrat, soit pour motif d'intérêt général, soit en raison du non-respect de ses obligations par l'occupant.

II. CANDIDATURE A L'APPEL A PROJETS

1. Conditions juridiques

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

Concernant les auditions des candidats, *Voies Navigables de France* se réserve le droit d'auditionner seulement les deux meilleurs dossiers retenus.

Concernant la phase de négociation contractuelle, *Voies Navigables de France* se réserve le droit de négocier uniquement avec le meilleur dossier de candidature.

Par ailleurs *Voies Navigables de France* souhaite porter à l'attention des candidats que le contenu de leur candidature restera confidentiel jusqu'à la sélection du lauréat. Toutefois l'identité des porteurs de projets ainsi que l'esquisse demandée au dossier de candidature pourront être communiqués en externe et diffusés dans la presse et les réseaux sociaux, dans le but de mettre en lumière les projets de logistique urbaine fluviale à Toulouse mais également de communiquer avec les riverains et associations présentes localement dans le quartier de Lalande au cours d'une concertation.

Voies Navigables de France se réserve le droit de modifier ou interrompre la consultation à tout moment ainsi que la possibilité de ne pas donner suite aux candidatures, le tout sans que les candidats puissent demander en contrepartie une quelconque indemnisation. *Voies Navigables de France* n'aura pas à justifier cette décision.

2. Dossier à joindre

Il est demandé aux opérateurs économiques susceptibles d'être intéressés de remettre leur dossier de candidature via l'outil MELANISSIMO avec accusé réception (voir informations en page 5 du présent appel à projet). Les dossiers devront exposer les éléments suivants :

- **Une lettre de candidature** (maximum 2 pages) **présentant succinctement le projet** indiquant le nom, prénom et pouvoir de la personne habilitée à répondre à l'appel à projets, ainsi que les coordonnées de l'opérateur intéressé. En cas de groupement d'opérateurs : une lettre de chacun de ceux-ci indiquant le nom, prénom et pouvoirs de la personne habilitée et les coordonnées des opérateurs concernés.
- **La synthèse du projet** sous format Power Point (maximum 10 diapositives), qui sera présenté par le candidat lors de l'audition (s'il est retenu à cette étape).
- **Un exposé détaillé du projet** de 30 pages maximum (A4) : Par soucis de lisibilité et de complétude des exposés, les candidats sont tenus de compléter cet exposé à travers le cadre de réponse fourni par *Voies Navigables de France* en annexe du présent document. Toute réponse ne respectant pas ce cadre sera considérée comme irrecevable.
- **Une description des flux logistiques** (schémas, estimation des volumes par mode de transport envisagé, type de manutention), ainsi qu'une justification des mesures envisagées pour réduire les nuisances pour l'environnement du site et proposer un projet performant d'un point de vue environnemental. La gestion de la co activité sur le plan d'eau et les quais mutualisés du centre-ville devra être explicitée. Cet exposé sera limité à 5 pages A4.

- **Une description de la performance environnementale du projet et de l'intégration du projet dans son environnement proche (notamment d'intégration urbaine et paysagère).** Cet exposé sera limité à 10 pages A4 maximum :

✓ **Motorisations**

Description de la motorisation et impact environnemental de l'unité fluviale et tous autres véhicules nécessaires à l'activité (pour les pré- et post acheminements, pour la manutention sur site et sur l'unité fluviale).

✓ **Déchets**

Recensement des déchets issus de l'activité issus de la navigation (huileux et graisseux ; déchets liés à la cargaison ; déchets divers liés à l'activité à bord) et de l'activité humaine et logistique à terre (Lalande et centre-ville), estimations volumétriques annuelles, schéma de la gestion des déchets proposés (collecte, type de conditionnement, méthodologie de revalorisation, et/ou traitement, prestataires le cas échéant, localisation des flux de transport des déchets et modes de transport sollicités).

✓ **Projet immobilier et aménagement du site**

Notice d'intégration urbaine et paysagère de la construction et aménagements envisagée, typologie de matériaux, traitement des limites de la parcelle, performance/consommation énergétique.

- **Un plan d'occupation du site** (1 A3), détaillant l'occupation et installations prévues sur la parcelle de Lalande comprenant : le projet immobilier logistique le cas échéant, la localisation des outillages de manutention verticale et horizontale, la gestion des eaux pluviales ainsi que la circulation des flux logistiques : entrées et sorties de véhicules, types de véhicules, zones de stockage, zones éventuelles de traitement des commandes (palettisation/dépalettisation), zones dédiées à la gestion des déchets et typologie de conditionnements.

- **Une esquisse (1 A3) de l'aménagement du foncier Lalande** : vue d'ensemble, visuel du/des bâtiments éventuels, élévation du quai, représentation des outillages et zones de stockage ou références adaptées.

- **Une esquisse (1 A3) des adaptations/utilisations des quais de centre-ville** : références de l'unité fluviale qui serait utilisée, outillages et zones de stockage temporaires envisagés, typologie de marchandises et conditionnements, nombre maximum à la fois et type de véhicules utilisés pour la livraison du dernier Km.

- **Les caractéristiques de l'unité fluviale envisagée** (1 A4): comprenant les dimensions, le chargement maximum, l'enfoncement maximum du navire, la forme de la coque, les couleurs et matériaux de construction

- **L'apport d'éléments financiers** précis, permettant d'apprécier la solidité économique du projet dans le temps : projection de bilan économique, bilan d'exploitation et d'investissements.

- **Un planning complet du développement de l'activité**, comprenant les principales étapes, durées estimée, jalons, etc : acquisition / construction de l'unité fluviale, temps de démarchage commercial nécessaire, travaux et projet immobilier sur site, etc. Sous-forme d'un diagramme de GANTT, format A3.

- **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 de maximum 10 pages A4 et 5 références maximum, pouvant comporter des illustrations.

Commenté [GE,S10]: A fusionner dans l'exposé détaillé du projet (redondant et rend l'analyse des dossiers difficile si les informations se croisent dans différents documents).

Commenté [GE,S11]: AMO : Lister quels éléments exactement sont à demander aux candidats

Les candidatures ne remettant pas un dossier complet et/ou ne respectant pas le nombre maximum de pages requises seront considérées comme non recevables et exclues de la présente mise en concurrence.

Tous les documents devront être rédigés en français et chiffrés en Euros

III. CRITERES DE SELECTION DU LAUREAT

Voies Navigables de France analysera les candidatures selon différents critères de sélection, appréciables de façon quantitative ou qualitative :

- Qualité du projet au regard des objectifs principaux (50 points)
- Conditions d'occupation du foncier (20 points)
- Fiabilité du projet (10 points)
- Projet d'aménagement (10 points)
- Conditions d'utilisation de la voie d'eau (10 points)

Voies Navigables de France se réserve le droit de décomposer ces critères en sous-critères de différentes pondérations.

IV. CALENDRIER DE LA PROCEDURE

- 31 Mai 2022 : publication du présent appel à projets.
- 19 Août 2022 : date maximale de dépôt de candidature.
- Septembre 2022 : auditions de clarification (en présentiel à Toulouse), avec les deux meilleurs candidats retenus.
- Octobre 2022 : 2 tours de négociations (en présentiel à Toulouse) avec le meilleur candidat retenu.
- Octobre : envoi de l'offre finale par les candidats selon négociations, comprenant le contrat d'occupation de la parcelle de Lalande signé par les deux ou trois meilleurs candidats.
- Début novembre : sélection du lauréat et signature du contrat par *Voies Navigables de France*.

ANNEXES

I. Dérogations ZFEm de Toulouse



Dérogations

I.- Le cadre réglementaire national

L'art. R2213-1-0-1 du CGCT précise que l'accès à la ZFEm ne peut être interdit :

- Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route (§6.4, 6.5, 6.6)
- Aux véhicules du ministère de la défense
- Aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement
- Aux véhicules de transport en commun, assurant un service de transport public régulier qui figure dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques, pris en application du II de l'article R.318-52 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur.

La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluants pouvant bénéficier d'exceptions plus longues selon l'art R.2213-1-0-1 du CGCT.

Seules ces catégories de véhicules peuvent bénéficier de dérogations permanentes. C'est l'État qui dispose, seul, de la possibilité de faire évoluer cette liste.

Toute autre dérogation permanente est illégale.

A noter qu'une réflexion est engagée par l'État pour faire figurer parmi les dérogations nationales obligatoires les véhicules de collection.

II - Les dérogations locales spécifiques à la ZFEm de Toulouse Métropole

A Toulouse Métropole, en application de l'art R.2213-1-0-1 du CGCT, les dérogations locales temporaires sont :

>> Les dérogations pour une durée de 3 ans

Type de véhicules	Justificatif
- Véhicules frigorifiques - Véhicules BTP (<i>ex bétonnières, camions et camionnettes benne amovible, laveuses balayeuses</i>) - VASP (<i>Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés</i>) ou VTSU (<i>ex :Bennes Ordures Ménagères, fourgon blindé, véhicules ateliers...</i>) - Camions citernes - Transports d'animaux vivants	Pour l'ensemble de ces catégories, identification carte grise du véhicule
- Véhicules d'approvisionnement des marchés, commerçants non sédentaires, producteurs de	Carte de commerçant en cours de validité ou autorisation

denrées alimentaires venant livrer leur production ou approvisionner des marchés à l'intérieur du périmètre de la ZFE	
- Véhicules des professionnels du déménagement (pour les déménagement à l'intérieur du périmètre)	Lettre de voiture
- VASP (<i>Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés</i>) ou VTSU (<i>ex : Campings cars, fourgon aménagé...</i>) - Véhicules de collection	Pour l'ensemble de ces catégories, identification carte grise du véhicule
- Véhicules affectés au transport de matières dangereuses - Convois exceptionnels	- Certificat Transport de Matières Dangereuses ou Accord pour le transport international de marchandises Dangereuses par Route - Autorisation préalable ou récépissé de déclaration préalable
- Véhicules non remplaçables de par leur caractéristiques	Instruction manuelle, attestation délivrée par la collectivité*
- Mesure transitoire : véhicule titulaire d'un abonnement stationnement résident ou contrôle d'accès (jusqu'à expiration des droits)	Abonnement en cours de validité
- Véhicules des structures pouvant justifier de l'agrément Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (ESUS) ou reconnues par le Préfet comme association d'assistance et de bienfaisance	Agrément ESUS ou attestation de reconnaissance de la qualité d'assistance et de bienfaisance délivrée par le Préfet

>> Les dérogations ponctuelles

Type de véhicules	Justificatif
- Véhicules des entreprises en cessation de paiement - Véhicules convoqués par un service de l'État pour le contrôle	Décision du tribunal
- Véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important	Pour l'ensemble de ces catégories, convocation ou bon de commande
- Véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles	Autorisation d'occupation du domaine public
- Véhicules des gens du voyage en cas d'arrêt préfectoral grands passage	Arrêté préfectoral
- Véhicules affectés à des événements ou des manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel	Autorisation d'occupation du domaine public
- Dérogations liées aux itinéraires de déviation : - induits par des travaux, des événements ou une situation de gestion de crise routière	Acte (protocole de gestion de crise routière, permis de stationner, ...) ou Plan de gestion des trafics

* seule dérogation manuelle à instruire par les services

II. RAPPORTS D'INSPECTIONS DE LA PARCELLE

1. Inspection visuelle et subaquatique

Ce rapport - rédigé en Mai 2022 par la société GINGER - sera annexé au contrat d'occupation proposé au lauréat, et vaudra état des lieux d'entrée de la parcelle.

Document en annexe séparée

2. Rapport géotechnique

Ce rapport a pour vocation d'établir la composition souterraine de la parcelle, sa solidité et capacité de portance.

Document en annexe séparée

3. Préconisations de travaux et études complémentaires

Un rapport est en cours de rédaction et les résultats seront connus ultérieurement à la publication du présent appel à projets, pendant la phase de consultation. De ce fait les candidats le souhaitant sont invités à se rapprocher de VNF par email avant la date de réception des offres afin de recevoir les préconisations de travaux et études complémentaires à réaliser.

III. PLAN D'AIDE A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION DE LA FLOTTE FLUVIALE (PAMI) 2018-2022

Un plan 2023 -2027 est actuellement en cours d'étude, toutefois les modalités ne sont pas encore connues à ce jour (et pourront différer du plan précédent). Les informations ci-suivantes concernent le plan 2018-2022 actuellement en cours de validité.

1. Objectifs

Le Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI) 2018-2022 - approuvé par la Commission européenne - favorise la modernisation de la flotte fluviale.

Sur cette période, Voies navigables de France et l'État français consacrent respectivement 12,5 millions et 4 millions à la modernisation de la flotte fluviale pour des bateaux plus économes en énergie, plus sûrs, et plus compétitifs conformément aux demandes des clients. D'autres partenaires financeurs, tels que les Régions abondent les budgets du PAMI.

Ce Plan d'aide est une réponse aux grands enjeux de la flotte fluviale et comprend des mesures conçues afin d'atteindre les objectifs environnementaux et logistiques suivants :

- Réduire la consommation en carburant, les émissions et rejets polluants, encourager le recours à des énergies renouvelables et optimiser la gestion des énergies à bord ;
- Capturer de nouveaux trafics, consolider la desserte fluviale des ports maritimes, améliorer la performance logistique de la flotte fluviale et accompagner le renouvellement des acteurs de la filière.

2. Les 4 volets du PAMI

Le PAMI s'adresse aux exploitants et propriétaires de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et de bateaux à passagers et de plaisance locative, et pour son volet innovation aux bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques (sous certaines conditions).

Il s'articule en quatre volets d'aides :

- Volet A : améliorer la performance de la flotte
- Volet B : mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
- Volet C : accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
- Volet D : favoriser l'émergence des solutions innovantes

Objectif de l'aide	Type de projet	AIDE VNF	
		Intensité	Plafond
Réduire les consommations et les émissions polluantes	Travaux (exemple : remotorisation)	40%	150 000 €
Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets	Travaux (exemple : cuve)	30%	70 000 €
Améliorer l'hydrodynamique des bateaux	Travaux (exemple : refonte formes arrières)	30%	150 000 €
Optimiser de l'énergie à bord	Travaux (exemple : panneaux photovoltaïques)	30%	40 000 €
Capturer de nouveaux trafics ou pérenniser des trafics existants	Travaux d'adaptation	30%	230 000 €
	Etudes	50%	100 000 €
	Construction / achat	20%	200 000 €
Optimiser la desserte des ports maritimes	Etudes	50%	100 000 €
	Travaux d'adaptation	30%	90 000 €
	Construction	20%	400 000 €
Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau	Travaux (exemple radar)	30%	20 000 €
Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière	Achat du premier bateau	20%	60 000 €
Favoriser l'innovation	Projets Recherche fondamentale	50%	300 000 €
	Recherche industrielle	50%	300 000 €
	Développement expérimental	25%	300 000 €
	Etude de faisabilité	50%	100 000 €

3. Dépôt des dossiers

Depuis le 1er novembre 2019 (et jusqu'au 31 décembre 2022 inclus), les transporteurs fluviaux sont invités à télécharger le dossier de demande d'aide PAMI (voir le lien de téléchargement en bas de page) et à faire parvenir leurs projets dans le cadre du PAMI 2018-2022, auprès de :

Béatrice Bleuet
 Direction du Développement – division Transport & Report modal
 Terminal de la Citadelle – Accès portuaire n° 3953
 76600 LE HAVRE
 Tél. 02 35 22 17 76
 e-mail : beatrice.bleuet@vnf.fr

Lien de téléchargement du dossier de demande d'aide PAMI :

<https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/03/dossier.zip>

4. Critères de sélection

Tous les projets seront analysés, par un jury composé de VNF et du Ministère chargé des transports, en fonction de quatre critères évaluant leur qualité de réponse aux enjeux actuels du transport fluvial:

- Maturité (sur 4),
- Impact de l'aide (sur 4),
- Pertinence et impact du projet (sur 10),
- Qualité de présentation du projet (sur 2).

Seuls les projets ayant une note supérieure ou égale à 12 sont éligibles (dans la limite du budget disponible).

BROUILLON

IV. CADRE DE REPONSE DE L'EXPOSE DE 30 PAGES

Pour leur dossier les candidats complètent le présent cadre de réponse en rédigeant des paragraphes descriptifs pour chaque sujet.

Il est rappelé que le projet doit concerner l'occupation de la seule ZONE 1 du Domaine Public Fluvial à Lalande.

Tout au long de l'exposé le candidat doit prendre en compte et mettre en évidence le développement progressif de son activité (notamment en indiquant des indications chiffrées de prévisions d'activité - volumes de marchandises, emplois créés, etc. - à l'année N mais également les années suivantes).

1. Objectifs principaux du projet

- 1.1 *Activité logistique concernée* : marché, typologie de clients, de produits, de conditionnements, volumes annuels estimés et progression.
- 1.2 *Report modal vers le fluvial* : volume annuel de marchandises à transporter par voie d'eau (en t.km) ; nombre de camions/camionnettes retirées de l'espace urbain via ce nouveau schéma logistique.
- 1.3 *Mobilité propre du dernier km* : modes de transports et motorisations prévues (transport fluvial et autres modes de transport mobilisés pour les pré- et post-acheminements), capacité de massifier les flux, motorisation des outillages de manutention, gestion des déchets (issus de la navigation et de l'activité logistique à terre).
- 1.4 *Impact économique* : Création d'emplois locaux, typologie de contrats.
- 1.5 *Caractère innovant du projet* et capacité à adapter le modèle de l'entreprise aux contraintes locales.

2. Conditions d'occupation du foncier

- 2.1 *Montant de la redevance et des péages estimés*
- 2.2 *Durée d'occupation proposée par le candidat*
- 2.3 *Investissements sur site* : nature, objectifs et montants
- 2.4 *Activités implantées* : cohérence des activités économiques avec les objectifs annoncés par *Voies Navigables de France*, lien au transport fluvial urbain de marchandises
- 2.5 *Partage de l'espace* : capacité du candidat à partager l'espace urbain avec d'autres utilisateurs et riverains (à Lalande, sur la voir d'eau, et sur les quais de centre-ville).

3. Fiabilité du projet

- 3.1 *Qualité de l'offre* : coûts logistiques détaillés pour l'ensemble de la chaîne (transport fluvial, pré- et post-acheminements, manutention, stockage), qualité des services (tracking GPS des transports, capacité dans les délais de réponse, connexions EDI avec les clients réguliers). Capacité du bateau (en tonnage, en nombre de bateaux et de trajets hebdomadaires prévus).
- 3.2 *Expérience logistique* : expériences précédentes, savoir-faire, personnel spécialisé, etc.
- 3.3 *Potentiel commercial* : savoir-être, disposer d'une base clients (locale ou nationale), taux de chargement (aller et retour de l'unité fluviale).

Commenté [GE,S12]: Il faut ajouter une grille de réponse chiffrée, sans quoi chaque candidat va nous exposer des indicateurs de mesure différents, des années différentes, etc.

Dans la même veine qu'une grille de tarification d'appel d'offres
→ KPI logistiques et cadre de réponse financier.

- 3.4 *Modèle économique* : proposer un modèle financier pérenne sur la durée de l'exploitation, qui ne reposerait pas sur des subventions et aides publiques (bien que des aides puissent être acceptables en lancement d'activité uniquement)
- 3.5 *Capacité à investir* : capitaux propres, plan de financement, etc.
- 3.6 *Capacité à développer une activité rapidement* : date estimée de début d'activité et jalons de développement du projet.

4. Projet d'aménagement

4.1 *Qualité du projet d'aménagement* :

4.1.1 Sur la parcelle de Lalande : organisation du bâti et aménagement/organisation des espaces extérieurs et des limites, qualité du bâti éventuel, intégration dans le site (vue depuis la berge opposée), type de matériaux utilisés pour les projets de construction/aménagements du terrain ; type d'outillage de manutention et autres équipements industriels présents)

4.1.2 En centre-ville de Toulouse : type d'outillage utilisé pour la manutention, organisation pratique des chargements/déchargement, références/type de véhicules utilisés pour la livraison des derniers mètres.

- 4.2 *Respect des réglementations (PLU notamment) et contraintes liées au site classé Canal du Midi*
- 4.3 *Intégration dans l'environnement et les contraintes du site* : gestion des flux routiers, nuisances liées à l'activité, horaires de l'activité.
- 4.4 *Co-activité* à Lalande, sur la voie d'eau, et mixité des quais en centre-ville.

5. Conditions d'utilisation de la voie d'eau

- 5.1 *Horaires de navigation*
- 5.2 *Nombre et typologie de bateau / référence-visuel de bateau envisagé*
- 5.3 *Typologie de manutention* à Lalande et en centre-ville

Outre l'utilisation de ce modèle pour l'exposé du projet de maximum 30 pages, les candidats n'oublient pas de fournir l'ensemble des autres documents (demandés en page 50).