



APPEL A PROJETS

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

Cahier des Clauses Techniques Particulières

1^{er} Juin 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	17
1. Autres parcelles possiblement concernées.....	17
2. Zone libérable à échéance	19
3. Autres activités à proximité du Domaine Public Fluvial	21
III. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES.....	24
1. Le Plan local d'Urbanisme	24
2. Risque d'exposition au plomb.....	24
3. Risque d'inondation.....	24
PARTIE 2 : NAVIGATION FLUVIALE	25
I. GABARIT DU RESEAU	25
1. Canal latéral à la Garonne.....	25
2. Canal du Midi.....	25
II. REGLES DE NAVIGATION	27
1. Textes applicables.....	27
2. Jours fériés.....	27
3. Péages marchandises	27
4. Déclaration de voyages	28
5. Modalité d'exploitation du réseau et évolutions envisagées	29
III. CO-ACTIVITE AVEC LES AUTRES USAGERS.....	32
1. Définition des autres usagers	32
2. Concertation publique des riverains de Lalande.....	32
3. Toulouse : projet Grand Parc Canal.....	32
PARTIE 3 : DESSERTE DU CENTRE-VILLE	34
I. SITUATION GENERALE DES QUAIS.....	34
II. CARACTERISTIQUES DES QUAIS DE CENTRE VILLE	35

1.	<i>Port de l'embouchure</i>	35
2.	<i>Quai des Minimes</i>	37
3.	<i>Quai Saint Sauveur</i>	39
4.	<i>Berge Canal du Midi (exclue du présent appel à projets)</i>	43
III.	TYPLOGIE D'UTILISATION DES QUAIS	45
1.	<i>Co activité dans l'espace urbain</i>	45
2.	<i>Activité limitée dans le temps</i>	45
3.	<i>Modalités d'utilisation</i>	45
	PARTIE 4 : DEMARCHE DE L'APPEL A PROJETS	46
I.	PROJET DE CONTRAT D'OCCUPATION	46
1.	<i>Objet de l'occupation</i>	46
2.	<i>Durée</i>	46
3.	<i>Travaux</i>	46
4.	<i>Redevance</i>	46
5.	<i>Etat des lieux</i>	47
6.	<i>Caractère personnel de la convention</i>	47
7.	<i>Sous-location</i>	47
8.	<i>Précarité</i>	48
9.	<i>Obligations</i>	48
10.	<i>Prérogatives de Voies Navigables de France</i>	48
11.	<i>Fin de contrat</i>	48
II.	CANDIDATURE A L'APPEL A PROJETS	49
1.	<i>Conditions juridiques</i>	49
2.	<i>Critères de sélection du lauréat</i>	49
3.	<i>Calendrier de la procédure</i>	49
	ANNEXES	50
I.	DIAGNOSTIC TECHNIQUE DE LA PARCELLE DE LALANDE	50
II.	PLAN D'AIDE A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION DE LA FLOTTE FLUVIALE	51
1.	<i>Objectifs</i>	51
2.	<i>Les 4 volets du PAMI</i>	51
3.	<i>Dépôt des dossiers</i>	52
4.	<i>Critères de sélection du PAMI</i>	53
III.	CADRE DE REPONSE DE L'EXPOSE DE 30 PAGES	54
1.	<i>Fiabilité du projet (25 points)</i>	54
2.	<i>Intégration du projet dans son environnement (25 points)</i>	56
3.	<i>Conditions d'occupation du foncier (20 points)</i>	57
4.	<i>Projet d'aménagement (20 points)</i>	57
5.	<i>Conditions d'utilisation de la voie d'eau (10 points)</i>	57

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 ;
- Avoir recours à un mode de transport doux et décarboné pour la livraison du dernier kilomètre depuis la voie fluviale jusqu'à destination finale ;
- Veiller à la complémentarité avec les activités déjà en place sur la parcelle de Lalande (en termes de circulation, maîtrise du bruit) et les activités de la voie d'eau (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, 13 heures

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

Avec mail de demande d'accusé réception du dossier à envoyer 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 l'envoi des questions de clarification ainsi que la demande d'accès aux résultats de la concertation publique des riverains de Lalande, les candidats sont invités à contacter le service développement de la Direction Territoriale Sud-Ouest de *Voies Navigables de France* **avant le 1^{er} Juillet 2022**, 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.

b. 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

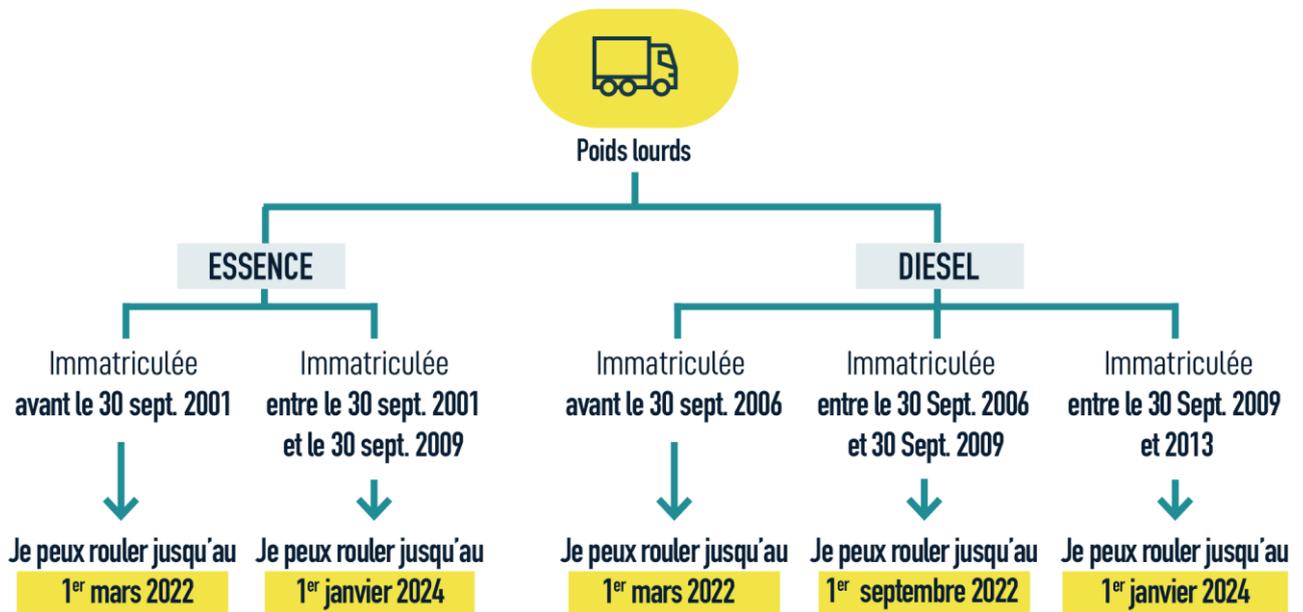


Figure 1 : Calendrier d'application des mesures aux véhicules poids lourds.

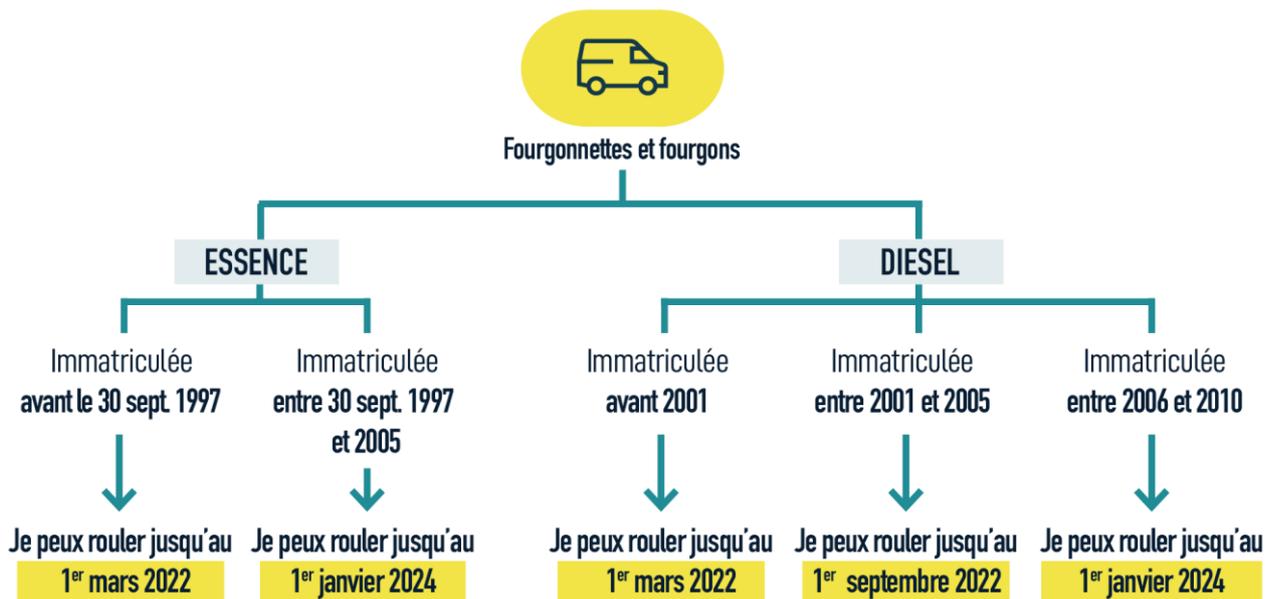


Figure 2 : Calendrier d'application des mesures aux véhicules utilitaires légers

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

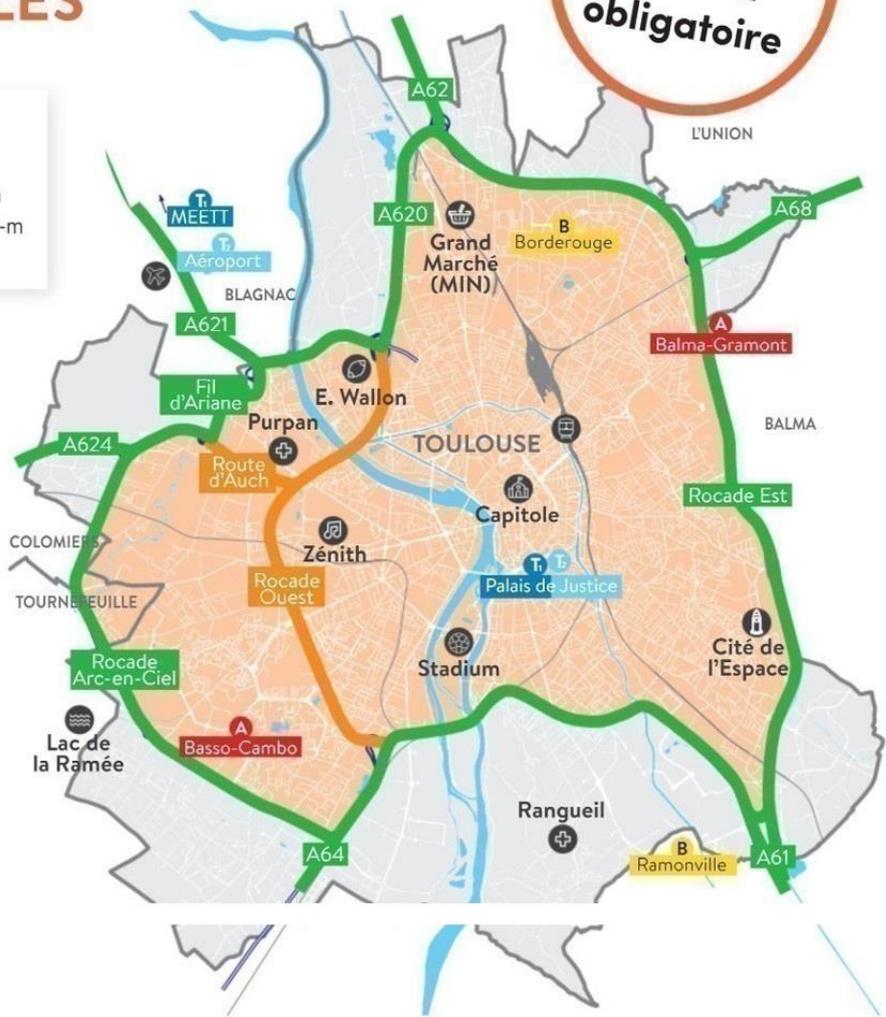


Figure 3 : Périmètre de la Zone à Faibles Emissions de Toulouse

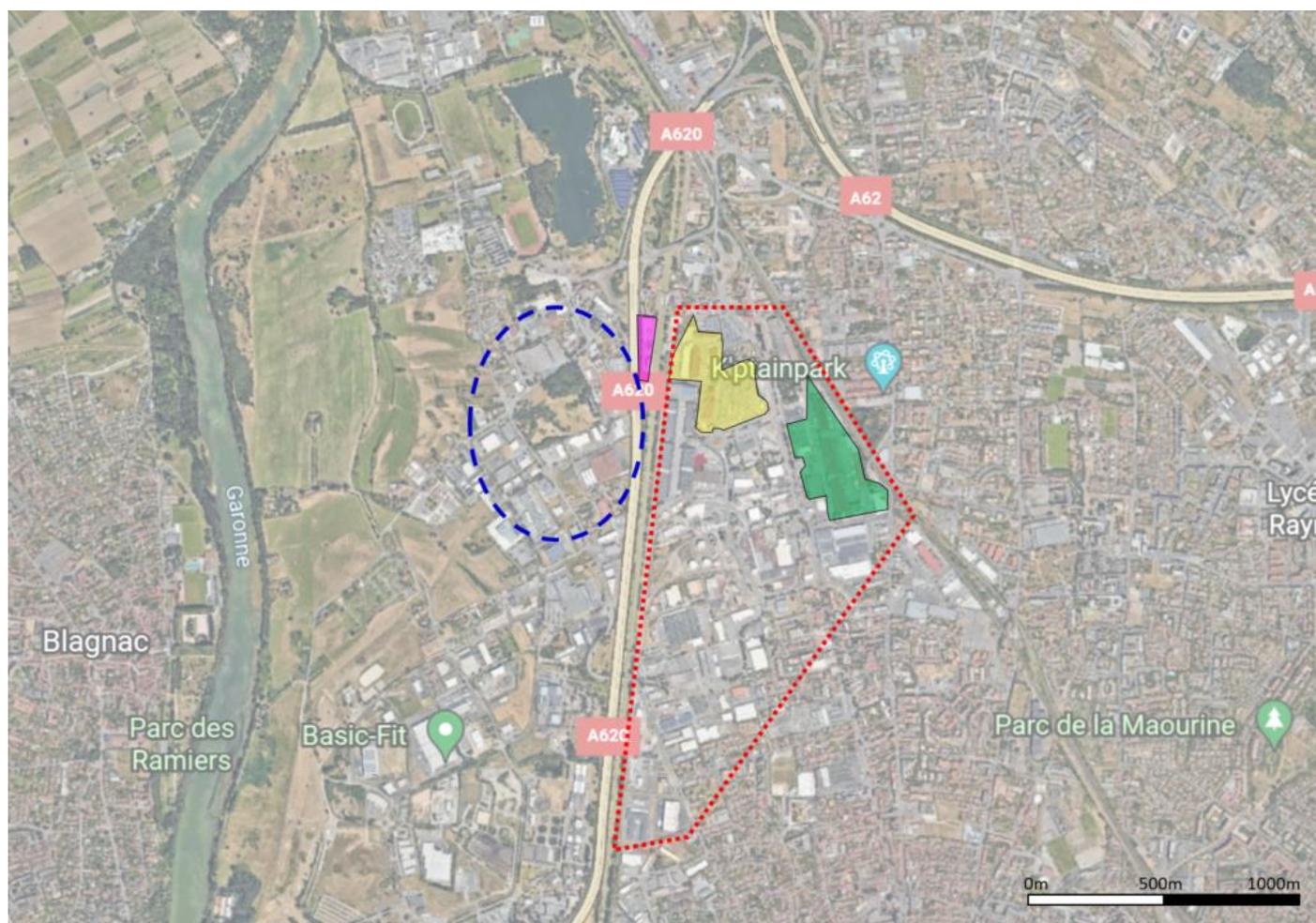
PARTIE 1 : OCCUPATION DU SITE DE LALANDE

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 46).

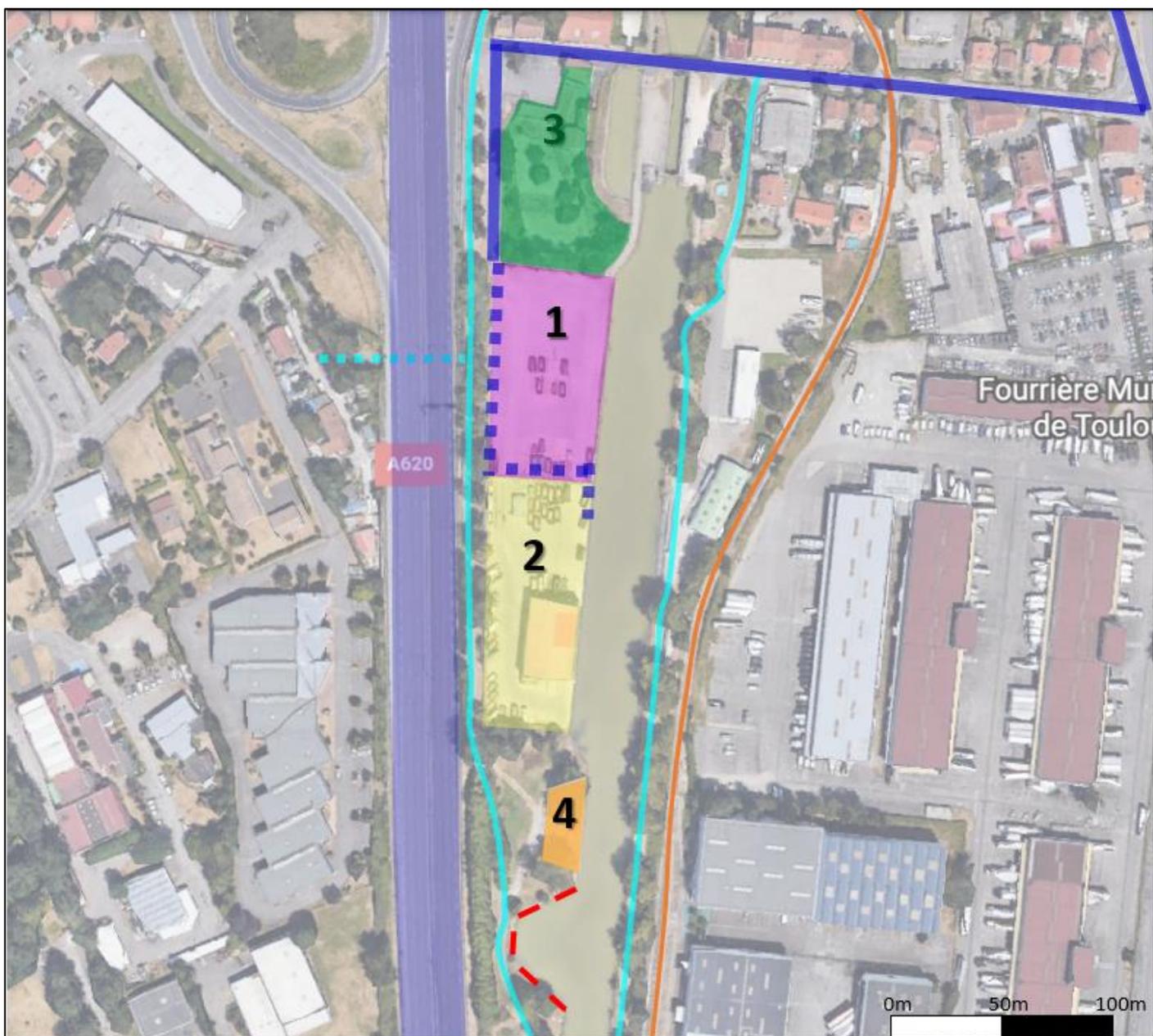
La situation géographique du site, en entrée de ville et de la ZFE (*Zone à Faibles Emissions*), ainsi que sa proximité avec la zone logistique nord de Toulouse (occupée par différents industriels, logisticiens et transporteurs) et le M.I.N. (*Marché d'Intérêt National*, approvisionnant commerces et 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 à proximité des bassins logistiques du 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 d'environ 4 750 m². L'ensemble du terre-plein, d'une largeur comprise entre 51 mètres minimum et 55 mètres maximum (forme trapézoïdale), est revêtu d'un dallage béton de 12 à 15 cm d'épaisseur.

Le site a fait l'objet d'un diagnostic technique en Mai 2022, portant à la fois sur la plateforme (état du revêtement, étude de la résistance au sol) et l'état du quai fluvial. Les candidats sont invités à consulter cette étude, jointe au présent dossier de consultation (document PDF « *Diagnostic technique quai Lalande* »).

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.

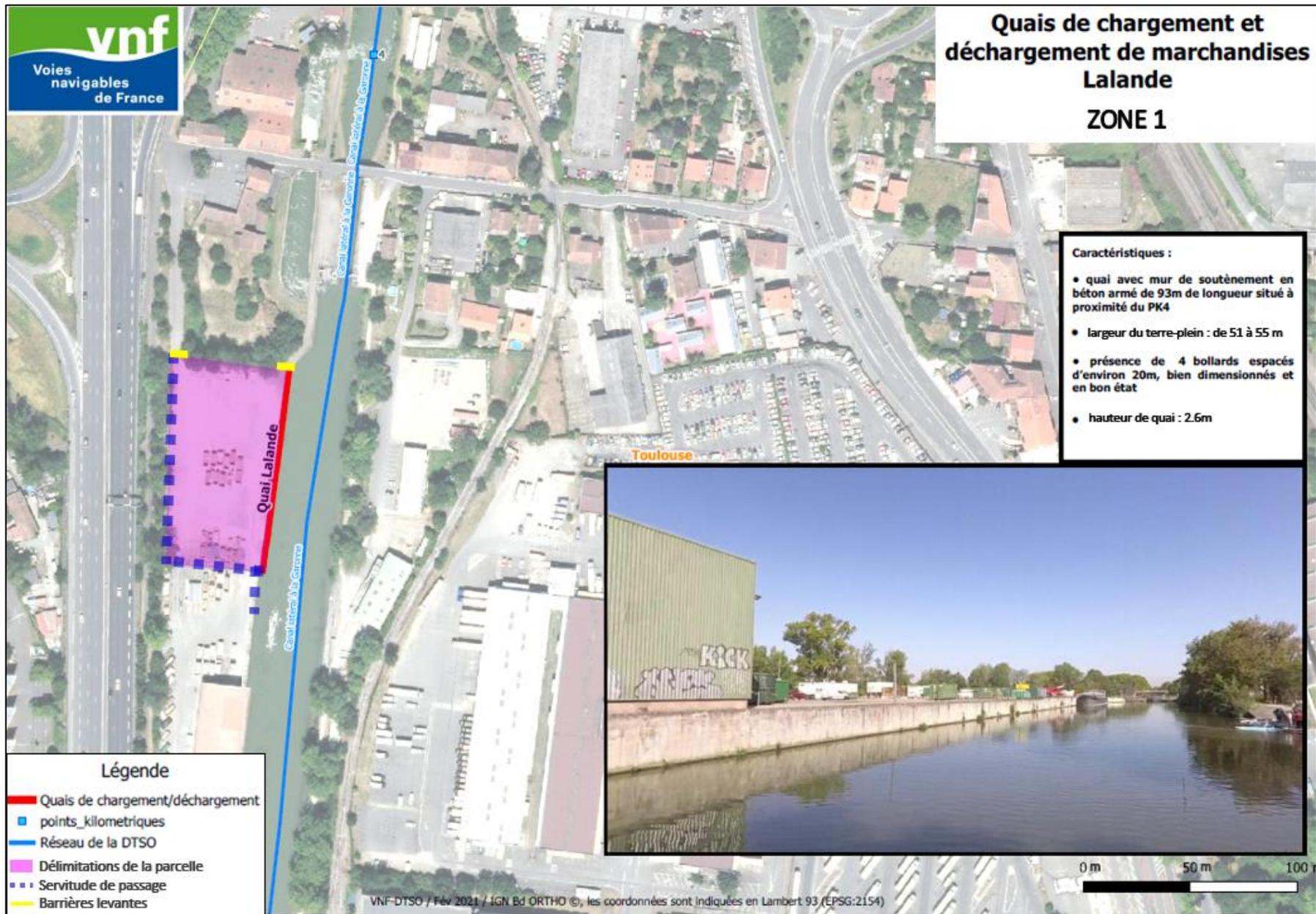


Figure 6: Détail du quai de chargement/déchargement de Lalande.

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.

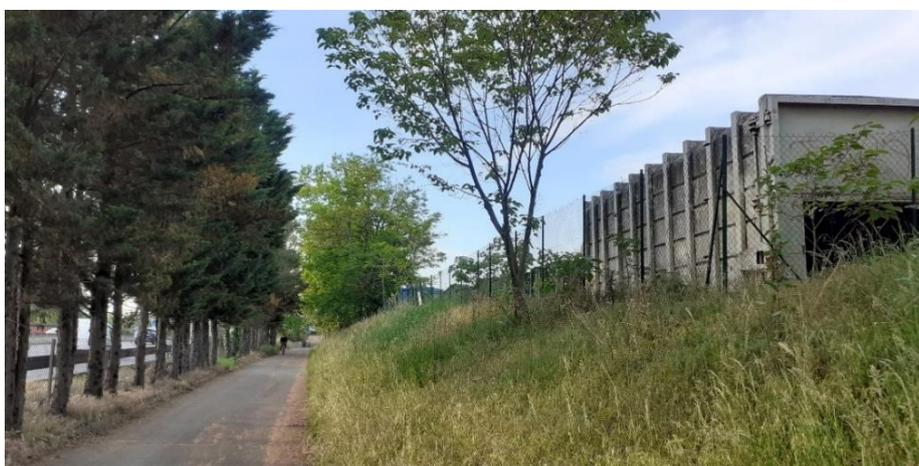


Figure 10 : Piste cyclable en contrebas des sites fluviaux de Lalande (à droite : vue de la zone 2)

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. POSSIBILITEES 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 n°22, environ 540 m² de bâti) ainsi que d'espaces verts (parcelle n°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 4 600 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'une largeur comprise entre 38 et 51 mètres (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 d'environ 9 350 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.



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

3. Autres activités à proximité du Domaine Public Fluvial

a. Associations

Au nord du site est située une zone occupée par la *Glanerie*, une association œuvrant comme ressourcerie pour la collecte, revalorisation et revente d'objets et meubles d'occasion. Structure de l'économie sociale et solidaire, la *Glanerie* est conventionnée Atelier Chantier d'Insertion par la DDETS depuis 2009. Les candidats pourront présenter des activités complémentaires avec celles de la *Glanerie*. Le parking (parcelle cadastrée n°115, voir figure en page 17) est réservé au stationnement des employés et de la clientèle.

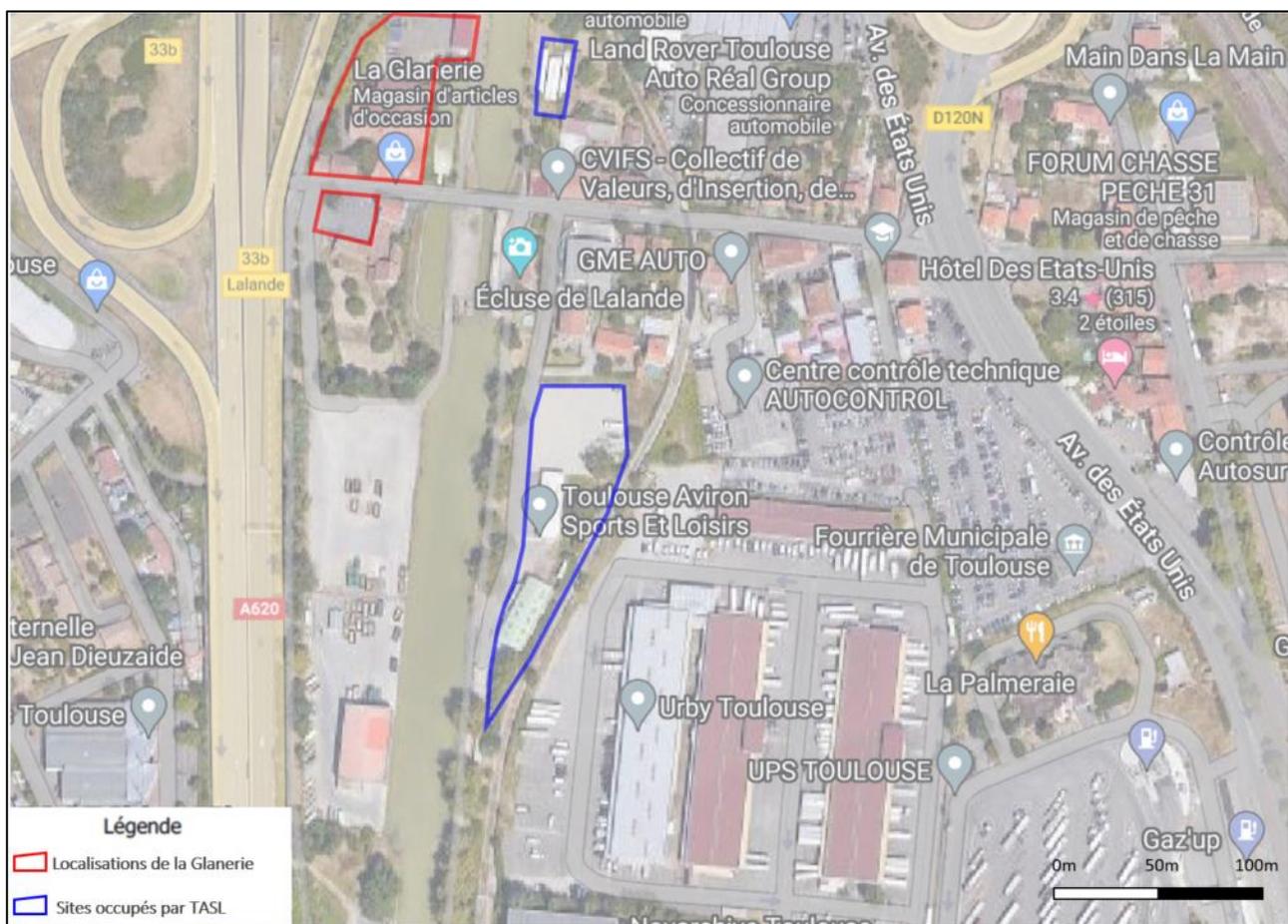


Figure 15 : Tissu associatif sur le Domaine Public Fluvial de Lalande



Figure 16 : Bâtiments occupés par la Glanerie

En rive droite *Voies Navigables de France* est gestionnaire d'une maison cantonnière ainsi qu'une maison éclusière utilisée pour les besoins de l'infrastructure.

Par ailleurs, 6 000m² de terrains sont occupés par l'association *Toulouse Aviron Sports et Loisirs* (TASL). Cette association accueille un public scolaire, d'amateurs sportifs et travaille en qualité d'atelier chantier d'insertion. Le club sportif 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*.



Figure 17 : ponton bas, bâtis et zones de stockage de TASL, en rive droite du canal, face à la zone N°2.

b. Tissu industriel et logistique

En rive gauche une 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. Le quai fluvial de Lalande est séparé de cette zone par le périphérique de Toulouse, toutefois en vélo cargo il est possible d'emprunter un passage sous-terrain afin de traverser le périphérique et rejoindre cette zone.

En rive droite du canal se trouve la zone logistique de Fondeyre. Parmi les différents acteurs logistiques qui l'occupent il est possible de mentionner la récente implantation de **Toulouse Logistique Urbaine** (TLU), qui entend développer une plateforme de logistique urbaine de proximité en entrée de ville et de ZFE.

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

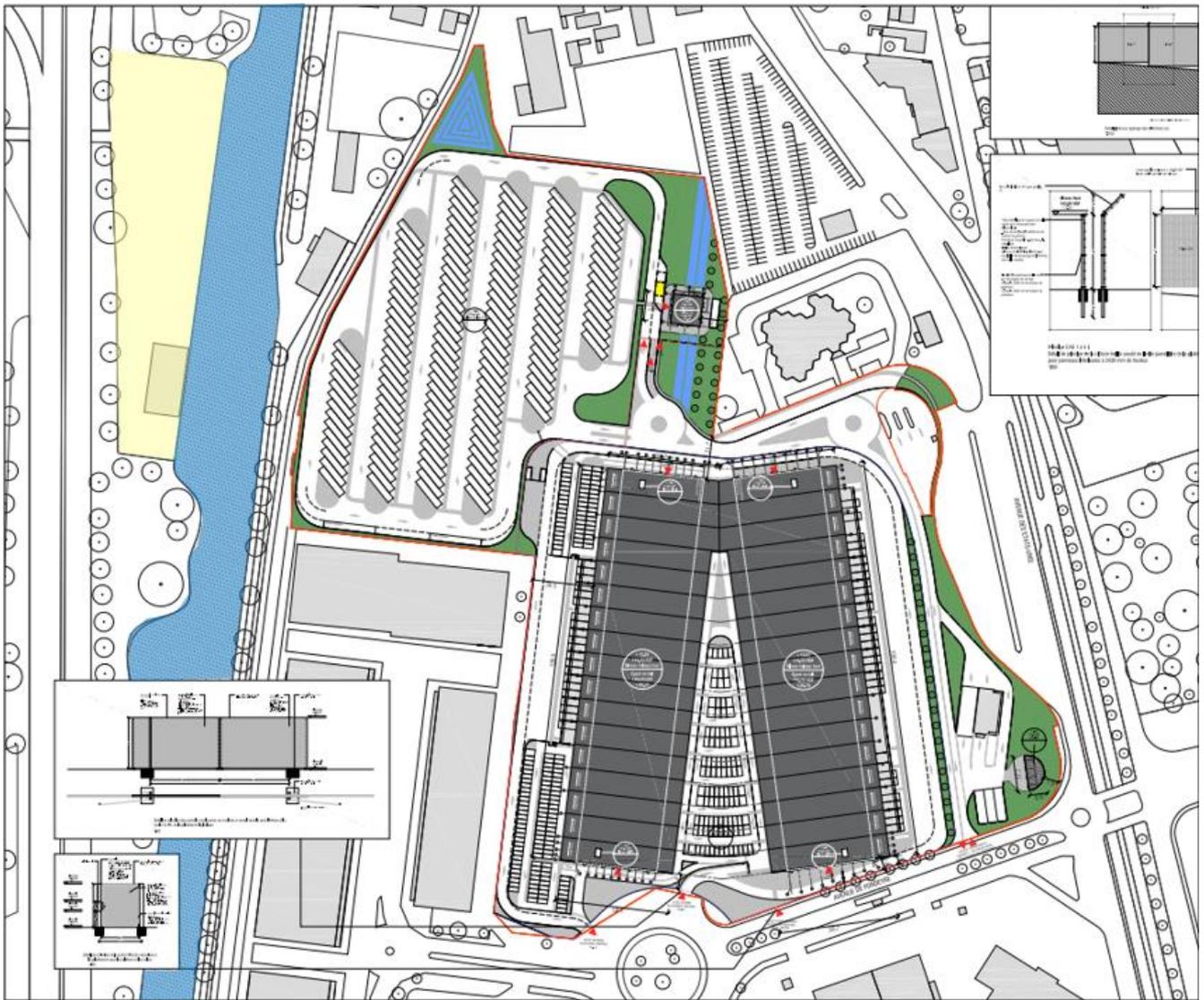


Figure 18 : Plan du site de Toulouse Logistique Urbaine, face au Domaine Public Fluvial de Lalande (en jaune)³

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 : <https://www.inex.fr/items/plateforme-logistique-fondeyre-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 »⁴.

3. Risque d'inondation

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

⁴ 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 supérieure 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'Ayguevives	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 19 : Voies navigables de Toulouse sous gestion de VNF.

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 intérieure⁵
- au règlement particulier de police de la navigation sur canal des deux mers⁶
- à l'avis à batellerie n°1 des voies du Sud-Ouest ⁷.

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 marchandises ⁸

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'éclusage le cas échéant) sera à inclure obligatoirement dans le modèle économique et bilan financiers requis au dossier de candidature.

⁵ <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/le-reglement-general-de-police-de-la-navigation-interieure-rgpni-ou-rgp/>

⁶ https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/09/RPP-C2M-22092017_20171108123609.pdf

⁷ <https://www.vnf.fr/vnf/publicationss/avis-a-la-batellerie-n1-2021-vnf-sud-ouest-2/>

⁸ https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/01/P%C3%A9age_marchandises_tarifs_2022.pdf

Gabarit du bateau	Tarifs 1 ^{er} janvier 2022
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 ordinateur⁹;
- via l'application mobile : téléchargez VELI Mobile pour smartphone ou une tablette sur AppStore et PlayStore.

⁹ <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 chômage¹⁰ 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.

¹⁰ <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 télégérées 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 Minimés 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 navigateurs 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 navigateurs 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 vigueur¹¹.

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

¹¹ <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/06/BO66.pdf>

III. CO-ACTIVITE AVEC LES AUTRES USAGERS

1. Définition des 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 :

- Activité 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).

2. Concertation publique des riverains de Lalande

En amont de la publication du présent appel à projets, *Voies Navigables de France* a procédé à une concertation publique des riverains, associations et professionnels du quartier de Lalande, avec pour objectif la présentation de l'activité logistique fluviale envisagée, ainsi qu'une participation citoyenne au projet.

Cette concertation a donné lieu à :

- une série d'interviews des riverains et professionnels du quartier, exposant leur vision du quartier, du projet de logistique urbaine fluviale et de son insertion dans son environnement immédiat.

Les candidats sont invités à prendre connaissance des résultats de cette concertation en formulant une demande écrite par e-mail auprès de VNF avant le 1^{er} juillet 2022. Il est à noter que l'ensemble de ces documents demeure confidentiel, raison pour laquelle VNF sollicitera de la part des candidats la signature d'un document de confidentialité garantissant aux riverains que leur image ne sera ni reproduite, ni publiée ou commercialisée.

3. Toulouse : projet Grand Parc Canal

A l'image du projet *Grand Parc Garonne*, qui a permis d'engager le long du fleuve des actions d'aménagement et de requalification d'ensemble, la ville de Toulouse a délibéré en novembre 2019 pour la création de quatre autres grands parcs, dont le *Grand Parc Canal*. Aujourd'hui, porté par la Métropole, en partenariat avec *Voies navigables de France*, le *Grand Parc Canal* est un projet d'aménagement et de valorisation du canal du Midi, du canal de Brienne et du canal latéral de la Garonne.

Ce projet, qui traverse et relie 4 communes (Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory) sur plus de 30 km, offre la possibilité de faire des canaux et de leurs abords les éléments structurants d'un grand parc métropolitain dont l'aménagement et la programmation répondent à des enjeux pluriels (environnementaux, paysagers, urbains, architecturaux, patrimoniaux, économiques, touristiques) et pose des questions relatives à l'apaisement des circulations routières, à la mixité des usages et à la réappropriation sociale et culturelle des canaux par les habitants.

Cette mission de valorisation et d'aménagement des canaux a été confiée à un groupement d'aménagement piloté par l'Atelier Jacqueline Osty & Associés. Le parti pris est d'envisager les canaux comme des appuis pour les projets en cours et comme vecteurs de nouveaux projets urbains qu'ils peuvent articuler, fédérer et amplifier. Le projet à venir sur le fil de l'eau a vocation à réactiver les usages sur l'eau et les diversifier par les valeurs d'un parc sur les berges. Les perles sont les secteurs de projets patrimoniaux, touristiques et de développement de nouvelles polarités urbaines. Enfin, le travail dans l'épaisseur des tissus urbains et des espaces publics peut préfigurer et offrir de nouvelles façades urbaines, accompagner en douceur le long du parc les transformations de la ville.

Le plan guide du Grand Parc Canal sera finalisé à l'automne 2022.

Le projet de logistique fluviale aura souci de s'intégrer à cette démarche touchant le quartier Lalande.

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 26).

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 anticipée (environ 10 minutes selon les écluses) :

	Lalande	Port de l'Embouchure	Quai des Minimés	Port Saint-Sauveur
Lalande		00:26	01:06	01:30
Port de l'Embouchure	00:26		00:40	01:04
Quai des Minimés	01:06	00:40		00:24
Port Saint-Sauveur	01:30	01:04	00:24	

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

**Quais de chargement et
déchargement de marchandises
Port de l'Embouchure**



Figure 21: Présentation du Port de l'Embouchure

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 et avec présence de mobilier urbain et d'une ligne d'arbres). 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 22 : Quai des Minimes et son terre-plein pavé. A droite la voie piétonne/cyclable



Figure 23 : vue depuis la voirie vers le quai des Minimes

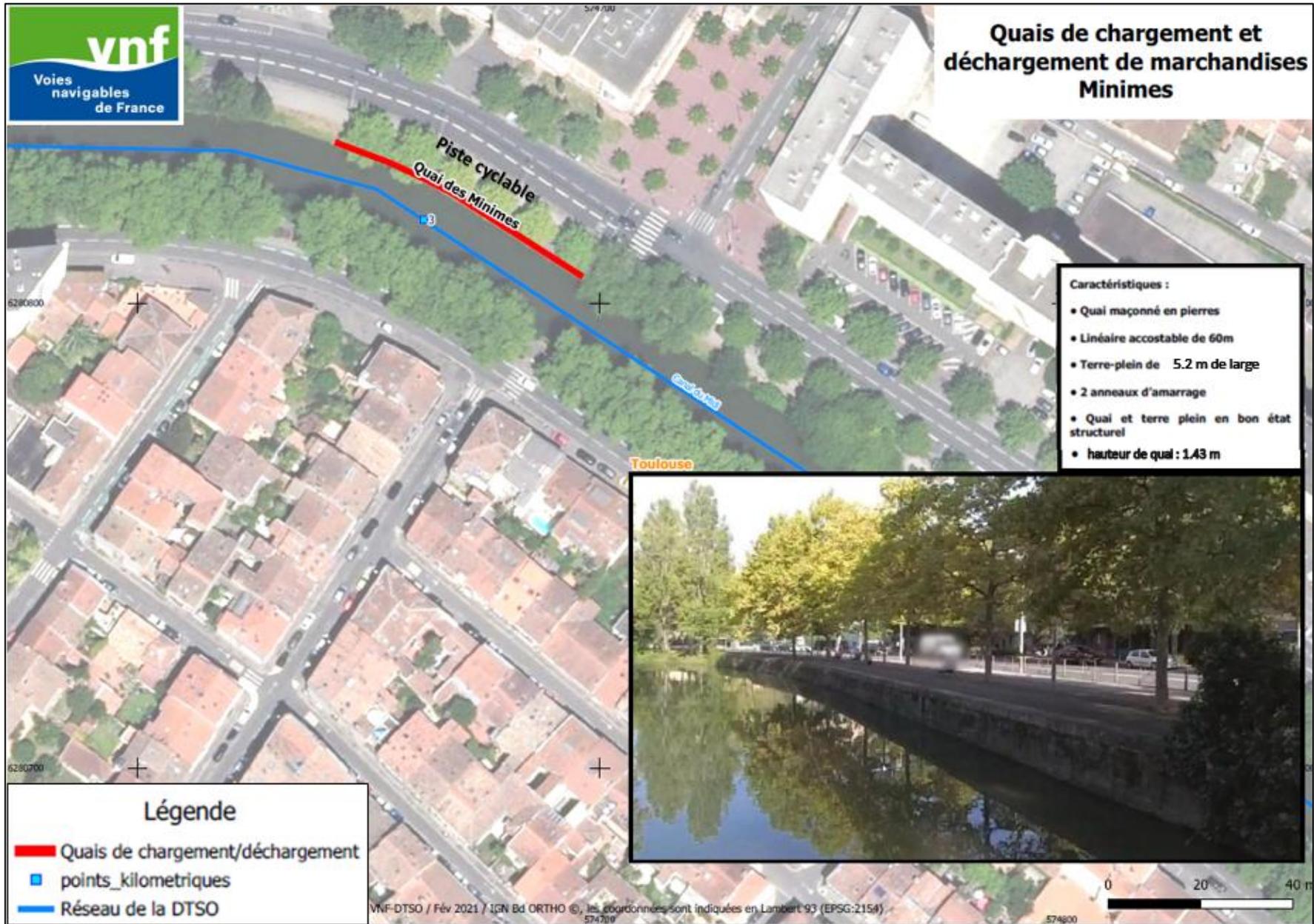


Figure 24: Présentation du quai des Minimes.

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. Sur sa moitié nord le terre-plein n'est pas entièrement de niveau mais comporte une légère pente descendante vers la voie d'eau (présence de 2 marches à l'extrémité nord du terre-plein et une située sur la séparation avec la piste cyclable).

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 45).

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 et de proposer une solution pour sécuriser les opérations de traversée de la piste cyclable et limiter la coupure de circulation sur cette voie (empruntée par de nombreux cyclistes).

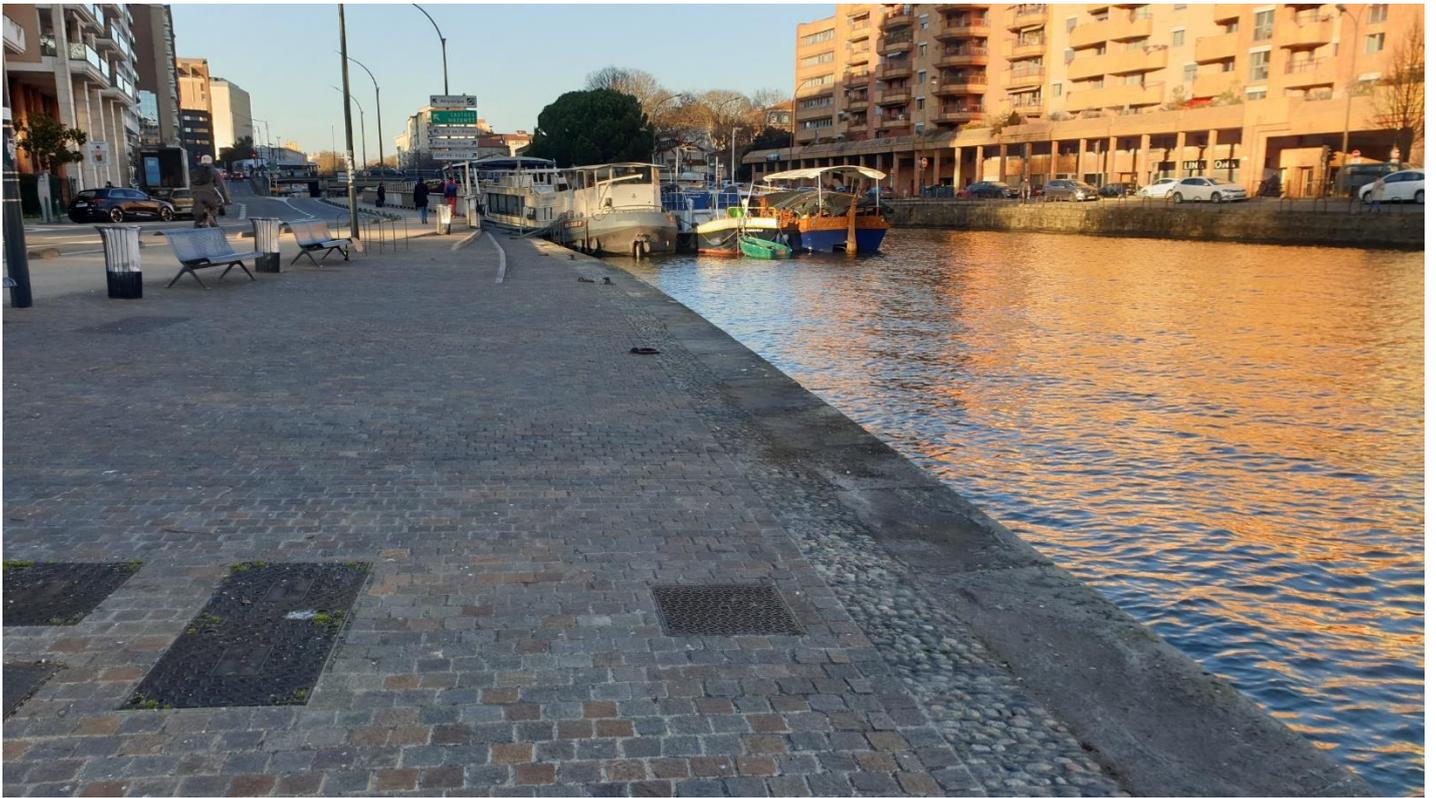


Figure 25 : vue de la moitié nord du quai Saint-Sauveur



Figure 26 : accès au quai Saint-Sauveur depuis la voirie et piste cyclable (présence de la barrière amovible)

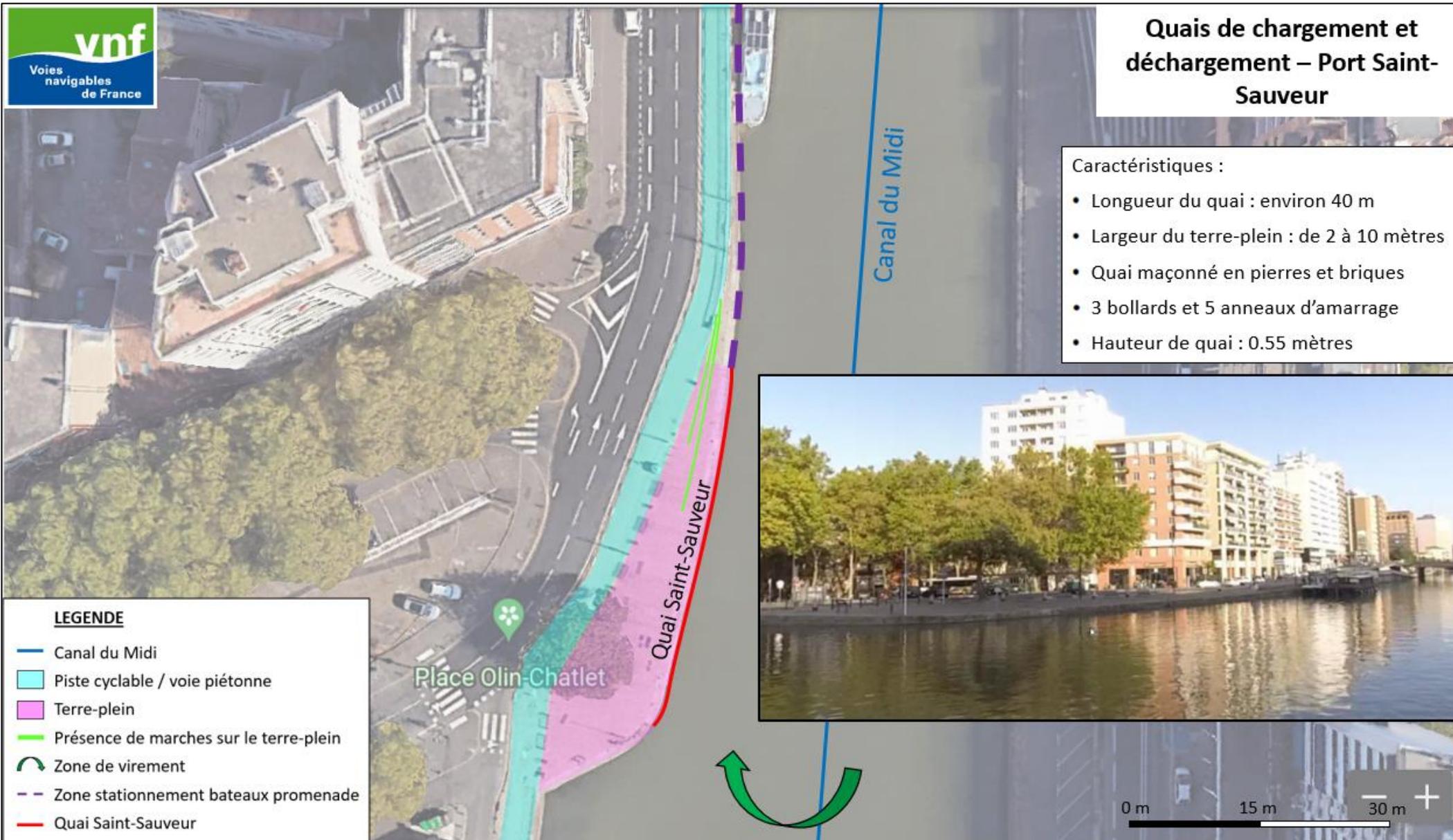


Figure 27 : Présentation du Port Saint-Sauveur

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

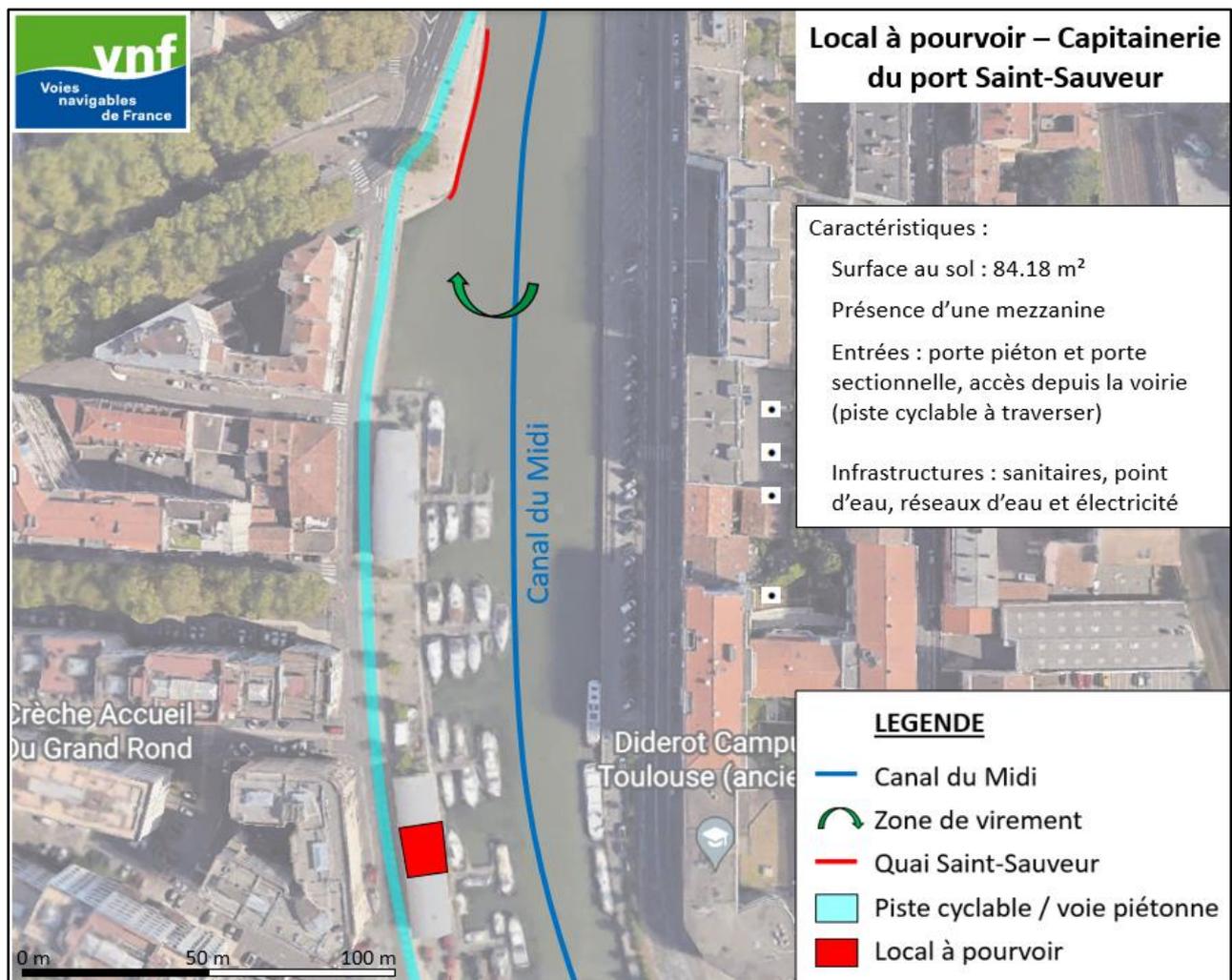


Figure 29: Plan de la capitainerie du Port Saint-Sauveur, avec détail du local prochainement libéré.

4. 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.

Quais de chargement et déchargement de marchandises Canal du Midi

LEGENDE

- Canal du Midi
- Quai fluvial
- Piste cyclable
- Voie de halage / piétonne
- Berge végétale qui serait à aménager

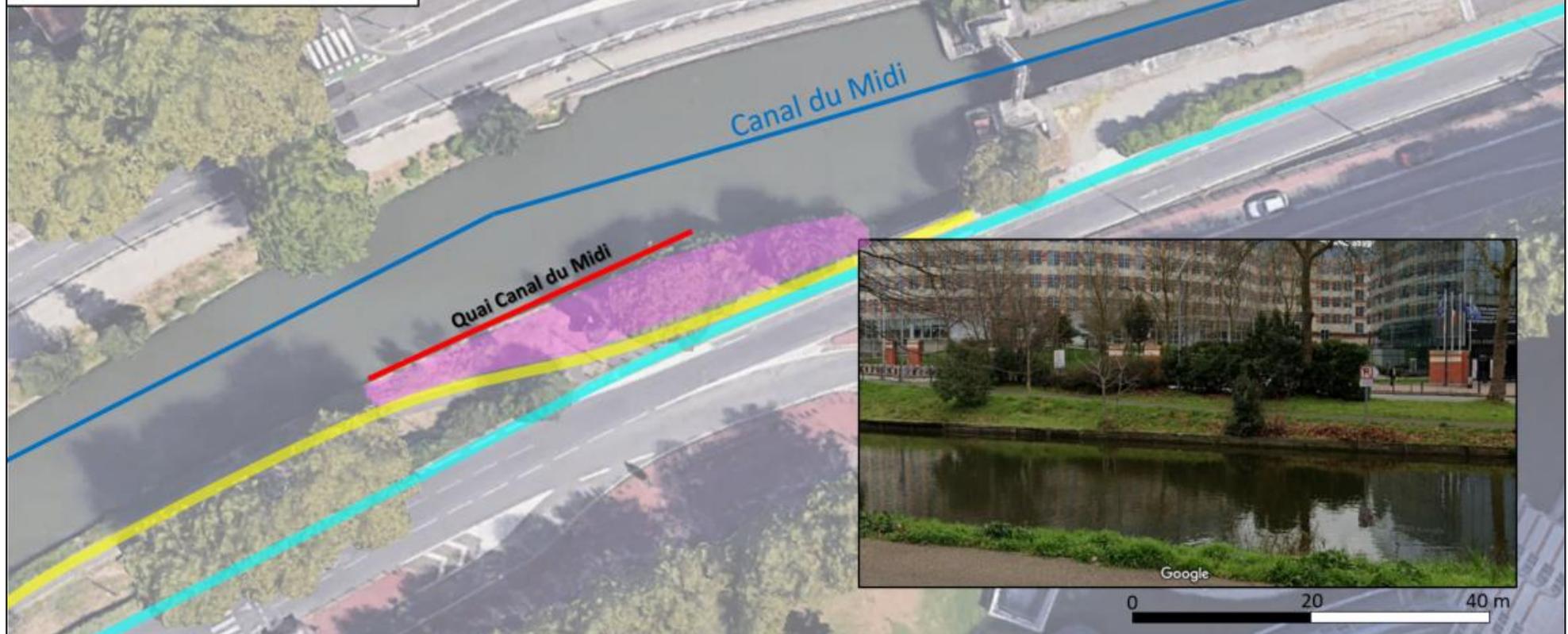


Figure 30: Quai Canal du Midi / Conseil Départemental.

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 importance 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 fixe, ainsi qu'un forfait annuel 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 ¹².

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 27).

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 vaudra état des lieux d'entrée pour l'occupant (voir document « *Diagnostic technique quai Lalande* » joint au dossier de mise en concurrence). 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.

¹² 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 seconde phase de 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. Critères de sélection du lauréat

Voies Navigables de France analysera les candidatures selon différents critères de sélection (qu'il se réserve le droit de décomposer en sous-critères de différentes pondérations), appréciables de façon quantitative ou qualitative :

- Fiabilité du projet (25 points)
- Conditions d'occupation du foncier (20 points)
- Intégration du projet dans son environnement (25 points)
- Projet d'aménagement (20 points)
- Conditions d'utilisation de la voie d'eau (10 points)

3. Calendrier de la procédure

- 1^{er} Juin 2022 : publication du présent appel à projets.
- 1^{er} Juillet 2022 : date maximale d'envoi des questions de clarification de la part des candidats, ainsi que la demande d'accès aux résultats de la concertation publique des riverains du quartier Lalande.
- 19 Août 2022 : date maximale de dépôt de candidature.
- Septembre 2022 : auditions (en présentiel à Toulouse) des deux meilleurs candidats retenus.
- Octobre 2022 : négociations (en présentiel à Toulouse) avec le meilleur candidat retenu.
- Début novembre : sélection du lauréat et signature du contrat par *Voies Navigables de France*.

ANNEXES

I. DIAGNOSTIC TECHNIQUE DE LA PARCELLE DE LALANDE

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. Il est composé de plusieurs phases :

- Un rapport d'inspection visuelle de l'état superficiel de la parcelle
- Un rapport d'inspection subaquatique du quai fluvial
- Un rapport géotechnique du sol et de la capacité portante de la dalle béton
- Des préconisations de travaux et études complémentaires à réaliser

Ce dossier sera joint au dossier de consultation, dans un document séparé nommé « Diagnostic technique quai de Lalande ».

Les candidats sont invités à consulter ce dossier afin de prendre connaissance de l'état détaillé du site et proposer un projet en adéquation ou comprenant une phase de travaux en cas de nécessité.

II. PLAN D'AIDE A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION DE LA FLOTTE FLUVIALE

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

		AIDE VNF	
Objectif de l'aide	Type de projet	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 du PAMI

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).

III. 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).

Les encadrés ci-dessous ont pour objectif de rappeler au Candidat l'ensemble des documents et pièces annexes à joindre au dossier (voir « *Guide de rédaction des offres* ») ainsi que les parties du **Formulaire** Excel qui sont à compléter.

Avant de compléter **point par point** le présent cadre de réponse de l'exposé du projet en suivant l'ordre du plan énoncé ci-dessous, le Candidat s'assurera de fournir en pièce-jointe :

- Sa lettre de candidature (2 pages A4)
- Une synthèse du projet (sous format Power Point de 10 diapositives maximum) (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »)

1. Fiabilité du projet (25 points)

/ *Marchandises transportées* : marché, typologie de clients, de produits, de conditionnements.

Qualité de l'offre logistique : 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), analyse des coûts logistiques envisagés pour le client, notamment sur les différents maillons de la chaîne et ruptures de charges. A titre indicatif:

- Coût du préacheminement vers Lalande le cas échéant (prix A : par t.km de marchandise transportée ; prix B : prix par km et m3 transporté)
- Frais fixes de réception marchandises à Lalande et déchargement depuis camion
- Coût de stockage – le cas échéant – de marchandises à Lalande : prix par m3 par jour
- Coût de préparation des commandes le cas échéant
- Coût du transbordement depuis quai Lalande vers l'unité fluviale (prix par T de marchandise)
- Coût du transport fluvial de Lalande vers le centre-ville de Toulouse (prix A : par t.km de marchandises transportées ; Prix B : par km et m3 transporté)
- Coût du transbordement depuis navire sur le quai ou véhicule utilisé pour le post-acheminement (prix par tonne de marchandise)
- Coût du post-acheminement et déchargement à destination (par t.km).

/ *Report modal vers le fluvial* : volume annuel de marchandises à transporter par voie d'eau (en t.km) ; taux de remplissage du bateau (aller et retour) ; nombre de camion de 19 tonnes

et nombre de camionnettes de 6m³ retirées de l'espace urbain via ce nouveau schéma logistique.

Le soumissionnaire remplira la feuille « **Exploitation (A)** » du fichier Excel en sa section **Données d'Activité** des lignes 12 à 31 en précisant pour chaque ligne, les *niveaux/volumes/nombres etc...* envisagés annuellement.

Un certain nombre de tables ont été pré-remplies et le soumissionnaire détaillera à minima les niveaux envisagés de celles-ci. Cependant, la liste n'étant pas exhaustive, le soumissionnaire est libre de définir d'autres données dans les lignes 32 à 38 prévues à cet effet et par des lignes supplémentaires permettant de préciser son plan de développement sur tout aspect qu'il jugera utile à l'explicitation de son offre.

Si applicable, il détaillera en feuille « **Détail formules (B)** » les formules de calcul et/ou les sources utilisées.

- / *Mobilité propre du dernier km* : typologie de mode de transport envisagé (nombre, motorisation, capacité d'emport).
- / *Expérience logistique et potentiel commercial* : savoir-faire, disposer d'une base clients (locale ou nationale).

Le soumissionnaire fournira une présentation du **savoir-faire et des références** dans des activités similaires (maximum de 10 pages et 5 références, voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »).

- / *Modèle économique* : capacité à proposer un modèle financier pérenne sur la durée de l'exploitation.

Le soumissionnaire remplira la feuille « **Exploitation (A)** » du fichier Excel en sa section **Compte de Résultat en € courants** sur la base du modèle financier qu'il aura établi comme spécifié ci-dessus.

De même, il remplira la section **Plan de financement en € courants** sur un format bilancier (emplois-ressources) et la section **Donnée bilancielles en € courants**.

Enfin il remplira la feuille « **Financement (D)** » en précisant ses capacités d'investissement et ses sources de financement.

Si applicable, il détaillera en feuille « **Détail formules (B)** » les formules de calcul et/ou les sources utilisées pour les hypothèses de la feuille « **Exploitation (A)** »

Par ailleurs le soumissionnaire soumettra des **éléments financiers précis** permettant d'apprécier la solidité économique du projet dans le temps (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »).

- / *Schéma logistique cohérent et robuste* : capacité à présenter un schéma durable et pérenne, imposer aux sous-traitants un niveau de qualités et d'exigences environnementales similaire à l'opérateur.

Le soumissionnaire fournira un schéma au format A3 maximum, relatif à la **description des flux logistiques** (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »).

- / *Capacité à investir* : des capitaux propres, détail et robustesse du plan de financement (y compris investissements), etc.

Le soumissionnaire devra remplir la feuille « **Plan d'investissement (C)** » du fichier Excel en précisant pour chaque investissement le site sur lequel il sera effectué, sa nature (typologie), sa description et les informations relatives à son acquisition et à son amortissement.

- / *Capacité à développer une activité rapidement* : date estimée de début d'activité et jalons de développement du projet.

Le soumissionnaire fournira sous la forme d'un diagramme de GANTT au format A3 : un **planning complet du développement de l'activité** et des différentes phases envisagées (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »).

2. Intégration du projet dans son environnement (25 points)

- / *Impact économique et sociétaux du projet* : Création d'emplois locaux, typologie de contrats, capacité à proposer des postes pour des personnes en insertion professionnelle (et à terme en formation professionnelle).
- / *Impact environnemental du préacheminement* : nombre de passages de camions à Lalande, nuisances liées à l'activité, horaires de l'activité. Capacité de l'opérateur à inciter ses clients à avoir recours à un transport propre dans le respect de la ZFE.
- / *Impact environnemental du bateau* : description de la motorisation et impact environnemental de l'unité fluviale ; description des mesures envisagées pour réduire les nuisances (visuelles, sonores, olfactives).
- / *Impact environnemental des opérations de transbordement* : description des outillages envisagés à Lalande et en centre-ville pour la manutention des marchandises, motorisations des outils de manutentions, gestion des déchets rejetés; description des mesures envisagées pour réduire les nuisances (visuelles, sonores, olfactives).
- / *Communication* : capacité à promouvoir le transport fluvial comme transport propre à travers des visites pédagogiques (scolaires, professionnels...) et d'une signalétique emblématique visible depuis la rocade, Information des riverains sur les horaires d'activité, de livraisons, de passages bateaux, capacité à intégrer le projet à la démarche du Grand Parc Canal porté par Toulouse Métropole.

3. Conditions d'occupation du foncier (20 points)

- / *Montant de la redevance et des péages estimés*
- / *Durée d'occupation proposée par le candidat et date de début d'activité*
- / *Activités implantées* : cohérence des activités économiques implantées sur la parcelle en lien avec le transport fluvial, capacité à nouer des partenariats et des complémentarités avec les acteurs locaux et activités à proximité de la parcelle de Lalande.
- / *Partage de l'espace* : capacité du candidat à partager l'espace urbain avec d'autres utilisateurs et riverains à Lalande.
- / *Co-activité* à Lalande, sur la voie d'eau, et mixité des quais en centre-ville.

4. Projet d'aménagement (20 points)

- / *Qualité du projet d'aménagement de la parcelle de Lalande*: Occupation de la parcelle et aménagement des espaces extérieurs et des limites, qualité architecturale et énergétique du bâti, qualité visuelle du bâtiment (intégration paysagère dans le site, contribution à la biodiversité, type de matériaux utilisés), capacité à installer des espaces verts aux abords et sur site, pour contribuer à l'intégration paysagère.
- / *Qualité d'intégration du projet sur les quais mutualisés du centre-ville de Toulouse* : organisation pratique des chargements/déchargement, sécurisation des manœuvres de transbordement.
- / *Respect des règlementations* : PLU et contraintes liées au site classé Canal du Midi

Le candidat fournira les documents suivants (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* ») :

- Un plan d'occupation du site au format 1 A3
- Une esquisse au format 1 A3 de l'aménagement du foncier Lalande
- Une esquisse au format 1 A3 de l'utilisation des quais de centre-ville

5. Conditions d'utilisation de la voie d'eau (10 points)

- / *Horaires de navigation*
- / *Nombre et typologie de bateau*

Le soumissionnaire fournira une **esquisse au format A3 de l'unité fluviale** envisagée (voir détails au « *Guide de rédaction des offres* »).

- / *Typologie de manutention* à Lalande et en centre-ville
- / *Gestion de la co-activité sur le plan d'eau et les quais mutualisés de centre-ville*, capacité à partager l'espace avec les autres utilisateurs de la voie d'eau et l'espace urbain des quais de centre-ville.