



Port de LYON

APPEL A PROJETS POUR LA MISE A DISPOSITION D'UN TERRAIN DU DOMAINE
CONCEDE PAR L'ETAT A CNR SUR LE PORT DE LYON EDOUARD HERRIOT.

REGLEMENT

DATE LIMITE DE DEPÔT DES DOSSIERS DE PROJETS : 09 Juillet 2021 jusqu'à 12 h 00
Les dossiers réceptionnés au-delà de cette limite ne seront pas analysés.

Ces documents doivent être expédiés :

- **Par courriel aux adresses suivantes : a.forcheron@cnr.tm.fr et p.guillot@cnr.tm.fr**
- **ET/OU par courrier recommandé avec demande d'avis de réception** et sous double enveloppe anonymisée, à l'adresse ci-dessous :

*COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE
Aurélie Forcheron
DVP MIG
2 rue André Bonin
69316 LYON Cedex 04*

DATE ESTIMEE DE MISE À DISPOSITION : Automne 2021 (à titre indicatif)



Référence à rappeler dans toute correspondance : AAP LUF

CORRESPONDANTS CNR	Aurélie FORCHERON	Tél. :	06 37 88 12 63
		e-mail :	a.forcheron@cnr.tm.fr
	Pauline GUILLOT	Tél. :	07 88 22 89 97
		e-mail :	p.guillot@cnr.tm.fr



Annexes

- I. Plan masse et de situation du terrain ;
- II. Cartographie infrastructures (quais) en cœur de Ville
- III. Cahier des conditions générales d'amodiation de terrains et de biens bâtis ;
- IV. Charte de qualité architecturale et paysagère ;
- V. Règlement de police du port ;
- VI. Convention d'occupation temporaire-type (COT-type) ;



Préambule

Le Port de Lyon

CNR est titulaire d'une concession sur le Rhône confiée par l'Etat. A ce titre, elle est chargée de la réalisation de 3 missions solidaires : la production d'hydroélectricité, le développement de la navigation et l'appui à l'irrigation et aux usages agricoles.

Dans le cadre de sa mission de développement de la navigation, CNR aménage, commercialise et gère 18 sites industriels et portuaires tout au long de la vallée du Rhône.

CNR promeut également le développement du trafic fluvial en tant qu'alternative à la route. Pour ce faire CNR encourage l'implantation d'activités ayant recours au transport par mode massifié.

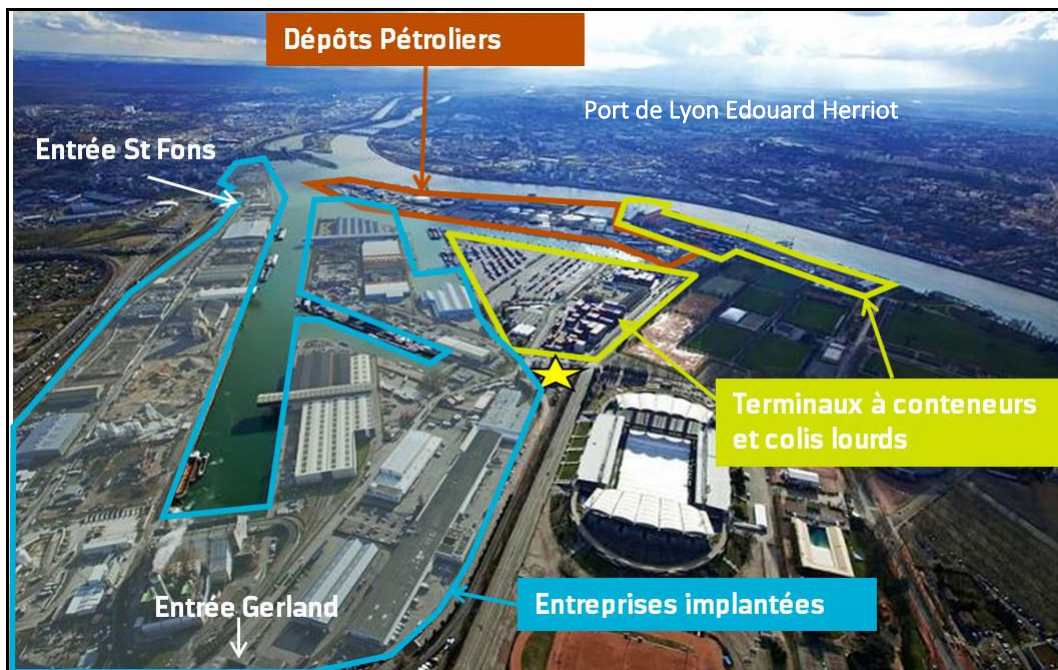
Implanté au cœur de la Métropole lyonnaise, au contact de la « Ville centre » et à proximité immédiate des lieux de consommation, le Port de Lyon est la 1^{ère} plateforme multimodale de la région Auvergne Rhône Alpes, et le principal point nodal de l'hinterland du grand port maritime de Marseille. Mis en service en 1938, le Port de Lyon est ainsi un maillon essentiel du développement durable et économique de l'agglomération lyonnaise avec :

- Une connexion aux grands axes de circulation ferrés et routiers européens, et à 550 km de voies navigables à grand gabarit,
- Un accès par 4 modes de transports : fleuve/rail/route/oléoduc, avec: 7 km de bord voie d'eau, 11 km de route, 23 km de voies ferrées, un faisceau ferroviaire de 13 voies de triage et un raccordement direct à l'oléoduc « SPMR »
- 15 ha dédiés aux terminaux à conteneurs et colis lourds, équipés de 2 portiques de manutention,
- 40 industriels implantés, soit plus de 900 emplois, représentant de nombreux secteurs d'activités.



D'une superficie de 184 ha, le Port de Lyon s'organise aujourd'hui autour de 3 zones principales :

- **Une zone d'activités** accueillant les secteurs suivants :
 - **les granulats et matériaux de construction** issus des zones d'extraction de l'axe Rhône Saône et utilisés sur les chantiers de l'agglomération,
 - **la récupération et le traitement des déchets** (ménagers et industriels) qui sont revalorisés sur site ou acheminés sur leur site final de traitement,
 - **les produits métallurgiques**, en partie transformés sur le port, et à destination des constructeurs automobiles, équipementiers et chaudronniers de la région,
 - **les céréales** outre l'approvisionnement du marché local (notamment bio) sont exportées en partie vers la Méditerranée par bateau et vers le nord de la France par train,
 - **la logistique** qui permet aux entreprises de l'agglomération d'avoir accès aux services portuaires (manutention, transport de marchandises, ...),
- **Une zone de dépôts pétroliers :**
 D'une surface totale de 17.3 ha, principalement alimentés par un pipeline depuis Fos sur Mer, les 3 dépôts pétroliers ont été implantés dès la création du port pour alimenter en carburant l'agglomération lyonnaise et au-delà.
- **Une zone des terminaux à conteneurs :**
 D'une quinzaine d'hectares au total, les 2 terminaux à conteneurs ont été construits en 1986 (T1) et 2006 (T2) pour accompagner la hausse du trafic conteneurisé. Le Port de Lyon accueille également des gestionnaires de dépôts de conteneurs vides, condition indispensable pour disposer d'une offre logistique de transport combiné.



Le port de Lyon s'inscrit dans une démarche de schéma directeur.

En 2005, les conditions de développement du Port de Lyon ont été transcrites dans une Charte partenariale entre l'État, VNF, la Région Rhône-Alpes, la Communauté urbaine de Lyon, les Villes de Lyon et Saint-Fons et CNR.

En 2015, un « Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence » a été adopté pour fixer les orientations de développement des ports métropolitains dans 5 filières : hydrocarbures, conteneurs, BTP, produits valorisables, logistique urbaine. Il prévoit l'élaboration d'un projet de développement du Port de Lyon et d'une nouvelle charte de partenariat.

En juillet 2018 (COPIL de lancement), le Préfet de région a initié une démarche prospective et collaborative impliquant notamment les signataires de la précédente Charte. Il a donné l'objectif de bâtir un « Schéma directeur du Port de Lyon », fixant les orientations de développement à horizon 2030, dans une perspective 2050.

Lors d'un COPIL intermédiaire en juillet 2019, le Préfet de région a entériné les cinq orientations du projet de Schéma directeur à l'horizon 2050 :

1. Le Port offre un mix énergétique équilibré pour son territoire
2. Le Port de Lyon, hub intermodal et pivot urbain de la logistique du dernier kilomètre
3. Le Port de Lyon rassemble son territoire autour d'une démarche ambitieuse d'Économie Circulaire et de gestion des déchets
4. Le Grand Lyon est une « Métropole Portuaire » à la confluence du Rhône et de la Saône
5. Le Port est exemplaire dans son fonctionnement



La logistique urbaine fluviale, un enjeu stratégique pour le Port de Lyon

On estime que les transports urbains motorisés génèrent 25% des émissions de CO₂.

Ce phénomène est, en partie, dû à l'explosion de la demande en infrastructure du dernier kilomètre depuis le développement du e-commerce, et de la vente en ligne. La croissance économique et démographique des métropoles, ainsi que les problèmes d'espaces disponibles, de congestion et de pollution expliquent également cet intérêt croissant.

Ces émissions de polluants sont une préoccupation grandissante dans les villes, tant pour leurs impacts sur le dérèglement climatique, que dans le cadre du respect des limites légales fixées par l'Union Européenne.

Ainsi, CNR, VNF, la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon partagent la volonté de favoriser le développement de la logistique urbaine fluviale grâce aux infrastructures portuaires situées dans Lyon.

Pour ce faire :

- CNR lance le présent appel à projets pour la mise à disposition d'un terrain sur le Port de Lyon Edouard Herriot à destination de la mise en œuvre d'une logistique urbaine fluviale.
- VNF lance un appel à projets pour l'occupation du domaine public fluvial (3 quais) pour de la logistique urbaine fluviale.

L'enjeu principal est d'approvisionner la ville par une logistique vertueuse et efficiente en utilisant des modes propres fluviaux et terrestres.

Le port de Lyon représente ainsi un emplacement stratégique à double titre :

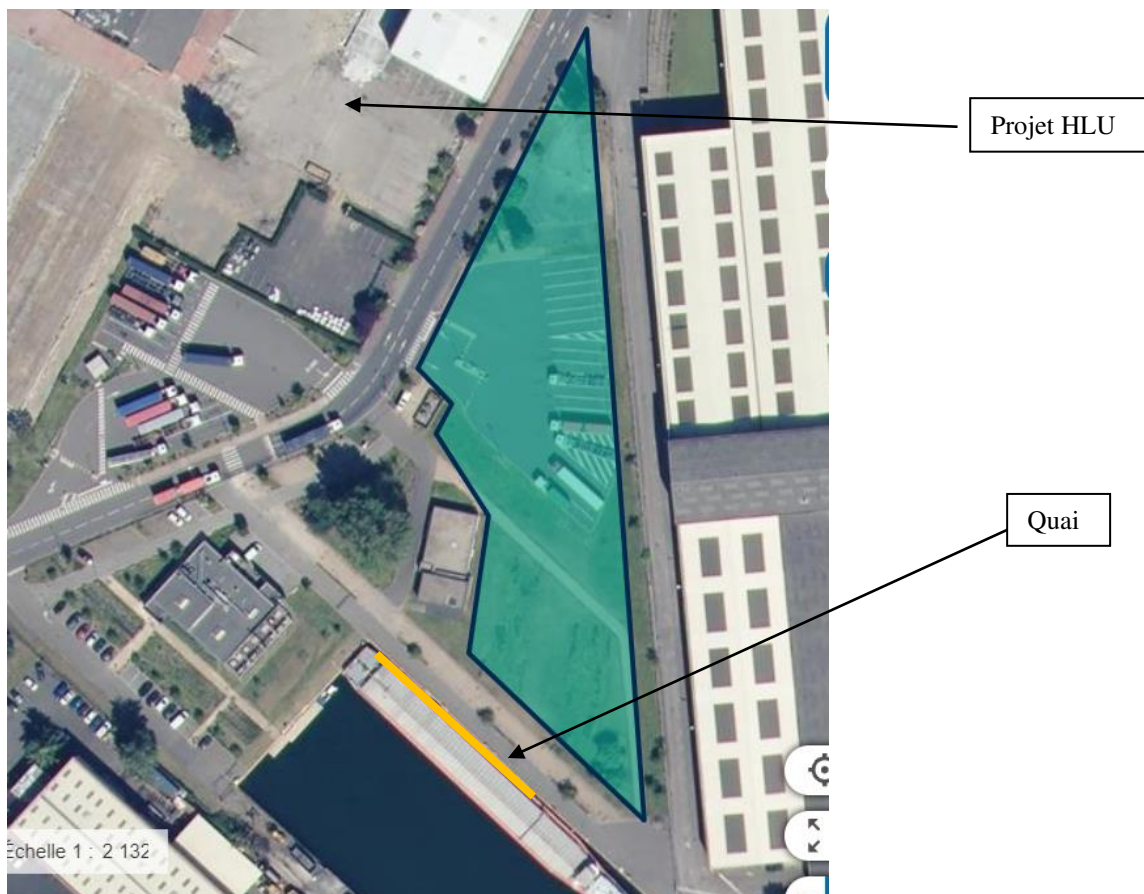
- En raison de son implantation au cœur de la Métropole Lyonnaise au contact de la ville centre et des lieux de consommation.

Face à ce constat, l'implantation de l'Hôtel Logistique Urbain sur le port de Lyon est apparue comme une réponse à ces nouveaux besoins en proposant des surfaces dédiées à certains opérateurs et en permettant un acheminement des marchandises en véhicules propres et en vélos cargo.

- En raison de sa connexion à la voie d'eau permettant d'utiliser la voie fluviale favorisant une décongestion du centre-ville et la diversification des solutions de livraison durable améliorant la qualité de l'air.

La parcelle objet du présent appel à projets répond pleinement à ce double objectif car son positionnement permettra d'une part de développer le trafic fluvial pour la logistique urbaine mais également de connecter le futur Hôtel Logistique Urbain à la voie d'eau.

Aussi l'ensemble des membres du schéma directeur du port de Lyon souhaite installer des activités de logistique urbaine fluviale, sur le terrain identifié en vert ci-dessous, dont le positionnement est stratégique :



CNR a été sollicitée par une entreprise en vue de la mise à disposition du terrain ci-dessus identifié.

En application des obligations de publicité et de sélection fixées par les articles L2122-1-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), CNR a lancé le présent appel à projets en vue de l'attribution d'une convention d'occupation sur ce terrain.

Les documents relatifs à l'appel à projets sont disponibles sur le site internet CNR <https://www.cnr.tm.fr/actualites/appel-a-projets-pour-la-mise-a-disposition-dun-terrain-au-port-de-lyon/>

Figure parmi ces documents le présent règlement établi en vue de garantir **l'impartialité et la transparence** de la procédure de sélection de l'attributaire du titre d'occupation du domaine public en application des articles du CGPPP susvisés.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'APPEL A PROJETS

Le présent appel à projets prévoit la mise à disposition d'un terrain du domaine public de l'Etat concédé à CNR, situé au port de Lyon Edouard Herriot, pour la création d'aménagements dédiés à la logistique urbaine fluviale.

**Descriptif :**

Localisation : Rue de Dole – 69007 LYON

Superficie : 7100 m2 environ

Réseaux présents en limite de parcelle :

- réseaux électriques
- réseaux de télécommunications
- réseaux d'eaux pluviales, usées, potable

Le candidat retenu fera son affaire exclusive, à ses seuls frais et sous sa seule responsabilité, de la vérification :

- de la présence, des caractéristiques, de la capacité, de la conformité et de l'exactitude de la localisation des réseaux concernant le terrain objet du présent appel à projets,
- et de l'éventuelle présence d'autres réseaux non mentionnés.

Le raccordement aux différents réseaux est à la charge du candidat retenu.

Etat des sols et sous-sols :

Les candidats sont informés que le sol et le sous-sol feront l'objet d'un diagnostic, préalablement à la signature de la convention d'occupation par le candidat retenu. Ce diagnostic sera commandé par CNR, son coût sera supporté moitié par CNR, moitié par le candidat retenu et sera annexé à la convention d'occupation à venir.

Le candidat retenu pour la conclusion d'une convention d'occupation fera son affaire exclusive, à ses seuls frais et sous sa seule responsabilité, du traitement des pollutions éventuelles du sol et du sous-sol du terrain objet du présent appel à projets.

Le candidat retenu fera son affaire exclusive, sous sa seule responsabilité et à ses seuls frais de tout désordre situé dans le sol et dans le sous-sol **en général**, qu'il s'agisse d'un désordre lié à une pollution, à sa nature géotechnique, à la présence d'engins pyrotechniques...etc.

Caractéristiques :

- Mise à disposition privative d'un linéaire de quai

Il est ici précisé que ce quai est actuellement utilisé par les marins pour le ravitaillement en eau et en électricité de leurs bateaux ou pour le déchargement de véhicules personnels. Les candidats devront proposer une solution permettant le maintien de tout ou partie de cette utilisation sur ce quai ou à proximité de celui-ci.

Les candidats sont informés que le quai devra faire l'objet notamment d'une étude de portance, préalablement à la signature de la convention d'occupation par le candidat retenu. Cette étude sera à la charge du candidat retenu et sera annexée à la convention d'occupation à venir.

Le candidat retenu fera son affaire exclusive, à ses seuls frais et sous sa seule responsabilité, de la réalisation et de l'obtention de toutes les démarches et accords administratifs ou autres nécessaires à la réalisation de son projet.

Le plan de situation figurant en annexe vous indique la position du terrain dans le Port.

ARTICLE 2 : OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS

Le projet d'implantation doit répondre aux objectifs suivants :

2.1 Apporter des éléments de réponse aux problématiques de transition énergétique, de congestion routière, de pollution de l'air, de nuisances sonores générées par le transport de marchandises en ville :

- Utilisation de la voie fluviale pour l'acheminement de marchandises au centre-ville,
- Utilisation de petits porteurs post-acheminement non motorisés pour la desserte du cœur d'agglomération,
- Intégration de la logistique retour,
- Gestion optimisée et mutualisée des flux et des espaces

L'intégration dans le projet d'un bâtiment basse consommation et d'utilisation d'énergie décarbonée ¹ sera fortement appréciée notamment pour les flux amonts.

L'objectif de l'ensemble des membres du schéma directeur du Port de Lyon est de tendre vers une motorisation décarbonée des bateaux utilisés par le candidat pour les flux fluviaux entre la parcelle mise à disposition et le/les quais en Ville à horizon 2026. A ce titre, l'intégration par le candidat de cet objectif dans son modèle notamment économique, dans un délai compris entre 3 ans et 5 ans, à compter de la date de mise en exploitation de la parcelle, sera fortement appréciée.

Le transport des marchandises entre les quais fluviaux du centre-ville et le destinataire final devra être réalisé en modes propres (GNV, électrique, hydrogène), de préférence en modes doux (vélos-cargo, ...).

Les candidats devront décrire leur projet de logistique globale intégrant les flux amonts et avals et démontrer par un argumentaire étayé le bénéfice apporté à la Ville et à la Métropole en termes de réduction de ces flux d'émission de CO₂, ils devront notamment préciser en quoi le fonctionnement et les activités proposées au sein de cette parcelle apportent des gains en matière de congestion de voirie et de qualité de l'air et de nuisances sonores au regard de l'état actuel. Le périmètre desservi sera précisé ainsi que les volumes pressentis par typologie d'activités, notamment en nombre de livraisons et enlèvements de marchandises.

Les moyens de transport utilisés en amont et en aval de la parcelle mise à disposition seront décrits en termes de performance environnementale ainsi que de pertinence logistique.

2.2 S'insérer dans un paysage urbain en cohérence avec son environnement.

Les projets de construction devront impérativement intégrer les prescriptions de la Charte Architecturale et Paysagère du port et les prescriptions du PLUi étant précisé que la parcelle se situe dans le périmètre Monuments Historiques.

2.2.1 Risques industriels :

Une partie du port de Lyon est intégré dans le périmètre du PPRT de la « Vallée de la chimie » approuvé par arrêté préfectoral n°69-2016-10-19-001 du 19 octobre 2016.

Les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) délimitent les zones à l'intérieur desquelles des prescriptions sont imposées aux constructions, installations existantes ou futures ainsi qu'aux travaux ou activités, ceci dans le but de protéger dans la mesure du possible les populations des risques engendrés par des installations techniques et de limiter le nombre de personnes exposées.

CNR attire l'attention des candidats sur le fait que le bénéficiaire devra à tout moment se conformer au respect de la réglementation dans le périmètre du PPRT.

¹ Énergie décarbonée : GNV, électrique, hydrogène, etc...



Le terrain, le quai et le plan d'eau, objets de cet appel à projets, ne sont pas intégrés dans le périmètre du PPRT.

2.2.2 Porter-à-connaissance TMD :

En application de l'article L.132-2 du code de l'urbanisme, l'État porte à la connaissance des communes et de leurs groupements les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme. Des porter-à-connaissance sont ainsi établis en continu quant à la connaissance de risques technologiques, devant être pris en compte à travers les procédures d'évolution des plans locaux d'urbanisme (R.132-1 du CU) et de l'instruction des autorisations d'urbanisme (R.111-2 du CU).

Le Port Édouard Herriot (PEH) est nommément désigné dans l'arrêté du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

CNR attire l'attention des candidats sur le fait que le bénéficiaire devra à tout moment se conformer au respect de la réglementation dans le périmètre de ce PAC-TMD.

Une partie du quai et du plan d'eau, objets de l'appel à projets sont intégrés dans le périmètre du PAC TMD.

2.2.3 Prise en compte du risque industriel par le candidat :

Les deux documents se superposent sans se substituer.

Il convient de noter que les phénomènes dangereux sont également présents sur la voie d'eau.

La mise en place de mesures organisationnelles d'information et de prévention des risques devra être proposée par le candidat.

2.3 Construire un modèle économique innovant et pérenne

Le système de la logistique urbaine fluviale de l'agglomération lyonnaise est contraint, notamment du fait du manque de foncier réservé pour cette activité au cœur de l'agglomération.

Le modèle devra donc préciser les modalités d'intégration de cette activité en lien avec le foncier et les infrastructures (quais) disponibles en centre-ville (cf. cartographie), le modèle économique, les moyens techniques et la plus-value en termes de services rendus aux acteurs de la logistique urbaine et aux utilisateurs finaux.

La pérennité du projet repose par ailleurs fortement sur la capacité des futurs investisseurs à proposer un modèle alliant écologie et relation commerciale équitable (isocoût), clé de l'acceptabilité du dispositif.

Le modèle économique du projet doit intégrer une redevance domaniale sur la durée de l'amodiation, fixée en fonction de la durée d'amortissement des investissements à réaliser par le candidat sur le terrain objet du présent appel à projets.

Les modalités de tarification de la redevance foncière sont fixées comme suit :

- Un tarif fixe de 13.8358€/m²/an (valeur 2021) de terrain,



- Un système de remises défini comme suit :

1- Une remise voie d'eau (RVE) sur la redevance foncière à définir en fonction du nombre d'aller/retour par an en bateau entre le quai mis à disposition au port de Lyon et le/les quais en centre-ville (rotation) et pouvant atteindre au maximum 50% de cette redevance.

Les objectifs seront définis dans la COT, il sera prévu une révision de ces objectifs selon une périodicité à définir.

2- Une remise additionnelle de 10% de la redevance foncière liée à l'utilisation d'un bateau à motorisation exclusivement verte (alternative au thermique).

2.4 Accompagner le développement économique de la métropole

Le projet doit permettre le développement de nouveaux services aux artisans, commerçants, entreprises de l'agglomération lyonnaise et aux habitants.

2.5 Faciliter et garantir le raccordement au transport fluvial du futur Hôtel Logistique Urbain

La parcelle objet du présent appel à projets est positionnée afin d'offrir une des solutions permettant une liaison du futur Hôtel Logistique Urbain (HLU) au transport fluvial pour la livraison de marchandises en centre-ville.

Cette position privilégiée nécessite une garantie quant aux tarifs de traitement des flux provenant du futur HLU.

Ainsi les tarifs pratiqués par le futur bénéficiaire devront être fixés afin de ne pas freiner la fluvialisation des flux de marchandises du HLU.

Les candidats devront proposer une méthodologie d'encadrement de ces tarifs.

ARTICLE 3 : DEPÔT DES DOSSIERS DE PROJETS

3.1 Visite des lieux avant dépôt des dossiers

Une visite des lieux pourra être demandée par chaque candidat avant le dépôt de son dossier de projet en prenant contact avec les personnes en charge du dossier, dont les coordonnées figurent page 2.

En cas de questions soulevées par l'un des candidats lors de ces visites, CNR transmettra à l'ensemble des candidats les réponses et les renseignements fournis, sauf en cas de nécessité de protection du secret des affaires.

3.2 Demande d'informations complémentaires

Les candidats pourront demander des informations auprès des interlocuteurs CNR identifiés en page 2 ceci au plus tard sept jours calendaires avant la date limite de réponse, ceci par courriel exclusivement.

CNR répondra par courriel au demandeur.

Dans le cas d'une réponse susceptible d'intéresser l'ensemble des candidats, celle-ci sera diffusée à l'ensemble des candidats, sauf en cas de nécessité de protection du secret des affaires.

3.3 Contenu des dossiers de projet

Les candidats devront remettre à CNR un dossier de présentation de leur projet par courriel et/ou par courrier postal aux adresses figurant en page 1 du présent document.

Les candidats pourront solliciter un report de la date et de l'heure limite en contactant les personnes en charge du dossier par courriel exclusivement au plus tard sept jours avant la date et l'heure limite de dépôt des dossiers ci- avant fixée.

CNR pourra librement accepter ou refuser cette demande.

En cas d'acceptation, le report bénéficiera bien entendu à tous les candidats.

CNR pourra aussi reporter librement cette date et heure à son initiative, après information de chaque candidat par courriel.

Chaque dossier de projet devra comporter a minima :

- Un justificatif d'identité : Pour les sociétés : un extrait d'immatriculation au registre du commerce de moins de trois mois ; pour les personnes physiques : une copie d'un titre d'identité en cours de validité.
- Une copie du dernier bilan comptable certifié par un expert-comptable ou commissaire aux comptes ou l'indication de son résultat N-1 certifiée ;
- Un dossier du projet d'implantation d'une vingtaine de pages maximum, au format numérique comprenant notamment les éléments suivants :
 - Description de la ou des activités envisagées et de son caractère innovant et pérenne,
 - Argumentaire étayé du bénéfice apporté par ce modèle en termes de flux amonts/avals et de réduction d'émission de CO2 (cf. 2.1). Pour faciliter la compréhension du fonctionnement de la parcelle mise à disposition, l'élaboration d'un schéma des flux incluant les quantités (nb de véhicules par type et motorisation), les horaires d'exploitation, ... est demandée.
 - Détail des engagements en matière de flux par voie d'eau (justification rotations, types de marchandises transportées, description du schéma de cohérence permettant une liaison fluviale de l'Hôtel Logistique Urbain et utilisation d'un ou des quais en centre-ville) ;
 - Description des moyens nautiques utilisés (nombre, typologie, motorisation, propriété ou non, déjà existant, à venir...) ;
 - Méthodologie d'encadrement des tarifs afin de ne pas freiner la fluvialisation des flux HLU ;
 - Nombre et typologie d'emplois créés sur le site ;
 - Plan d'implantation et d'exploitation : biens immobiliers, infrastructures fluviales, stockage extérieur, plan de circulation, stationnement, espaces verts, etc...
 - Description des modalités de partage des espaces (parking PL, zone de services aux marins actuellement présents sur le foncier objet de l'appel à projets) ;
 - Calendrier détaillé du projet et date de mise en exploitation ;
 - Business plan du projet indiquant notamment les engagements du candidat en matière d'investissements et de durée d'amortissement économique.



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

La fourniture d'un dossier de présentation de projet d'implantation vaut acceptation pure et simple de l'intégralité des dispositions du présent document.

Tout dossier incomplet pourra être éliminé, CNR se réservant toutefois le droit d'éventuellement demander à tous les candidats ayant déposé un dossier incomplet de le compléter.

Tout projet incompatible avec la concession attribuée par l'Etat à CNR sera éliminé.

En aucun cas les candidats ne pourront prétendre à une rémunération ou indemnisation pour la préparation ou la remise de leur dossier de projet.

ARTICLE 4 : SELECTION DU TITULAIRE DE LA CONVENTION D'OCCUPATION

Des réunions individuelles d'échanges et de négociations pourront être éventuellement organisées en vue de la sélection du titulaire de la convention d'occupation, ceci uniquement à l'initiative de CNR.

CNR aura, à tout moment, la possibilité de stopper les échanges et discussions avec un ou plusieurs candidats et de les poursuivre avec un ou plusieurs autres candidats, ceci sans qu'aucun candidat puisse prétendre à une quelconque rémunération ou indemnisation.

Les dossiers de projets feront ensuite l'objet d'une analyse et d'un classement par CNR en fonction du nombre de points obtenus au regard de chacun des critères figurant dans le tableau ci-après.

Le candidat ayant obtenu le plus grand nombre de points pourra être sélectionné par CNR. CNR aura toutefois la possibilité de ne sélectionner aucun candidat et de mettre fin à la procédure de sélection à tout moment sans qu'aucun candidat puisse prétendre à une quelconque rémunération ou indemnisation.

Critères de sélection	Caractère éliminatoire	Notation
Projet d'activité de logistique urbaine fluviale.	OUI si l'activité de logistique urbaine fluviale n'est pas le cœur d'activité du projet	AUCUNE
Engagement de trafic fluvial	OUI en l'absence de tout engagement en matière de trafic fluvial.	<u>Volume en rotation² par an :</u> - De 1 à 65 rotations/an : 0 point ; RVE max : 0 - De 66 à 130 rotations/an : 20 points ; RVE max : 20% - De 131 à 195 rotations/an : 40 points ; RVE max : 30% - De 196 à 260 rotations/an : 60 points ; RVE max : 40% - Au-delà de 260 rotations/an : 150 points ; RVE max : 50 %
Méthodologie d'encadrement des tarifs afin de ne pas freiner la fluvialisation des flux HLU	OUI en l'absence de toute proposition d'encadrement.	AUCUNE

² Nombre d'aller/retour par an en bateau entre le quai mis à disposition au port de Lyon et le/les quais en centre-ville

Intégration de la logistique retour ³ lors des rotations des bateaux	OUI en l'absence de toute intégration de la logistique retour	Fréquence par rotation : Inférieur ou égal à 50% : 10 points Supérieur à 50% et inférieur à 75% : 20 points ; Supérieur ou égal à 75% : 50 points
Provenance directe du trafic de pré-acheminement ⁴ (hors fluvial et ferroviaire) depuis le pôle métropolitain lyonnais lequel s'étend sur des métropoles de Lyon et de Saint-Étienne, des communautés d'agglomérations de Vienne-Condrieu, Porte de l'Isère et de Villefranche-Beaujolais-Saône et de la communauté de communes de l'Est lyonnais	OUI en l'absence de toute provenance directe du trafic de pré-acheminement depuis le pôle métropolitain Lyonnais.	Inférieur ou égal à 50% : 10 points Supérieur à 50% et inférieur à 75% : 20 points ; Supérieur ou égal à 75% : 100 points.
Gestion optimisée et mutualisée des flux et espaces permettant le maintien des services aux marinières actuellement présents sur la zone	NON	Maintien des services aux marinières (3 emplacements bornes eau et électricité + déchargement voitures) : Absence de maintien = 0 point Maintien partiel des services = noté sur 50 points Maintien total des services aux marinières = 100 points
Favorisation des énergies décarbonées et favorisation des modes de déplacements doux	NON	• Absence de favorisation : 0 point • Favorisation d'énergie décarbonée via le projet de construction et d'aménagement : noté sur 10 points • Favorisation d'énergie décarbonée pour les flux amonts : noté sur 30 points • Utilisation de véhicules post-acheminement non motorisés exclusivement : noté sur 50 points

³ La logistique retours, aussi appelée logistique inverse ou reverse logistics, concerne l'optimisation des retours en termes de marchandises, d'emballages

⁴ Trafic de pré acheminement : transport des marchandises depuis le lieu de leur fabrication ou de leur stockage jusqu'au terrain objet du présent appel à projets.

		• Favorisation via le choix par le candidat d'engins de manutention à énergie décarbonée qu'il utilisera : noté sur 50 points.
Motorisation des bateaux utilisés par le candidat	NON	• Engagement d'utilisation d'une motorisation à énergie décarbonée dès le démarrage de l'exploitation : 100 points. • Engagement d'utilisation d'une motorisation à énergie décarbonée dans un délai de 3 à 5 ans à compter du démarrage de l'exploitation : 50 points. • Engagement d'utilisation d'une motorisation à énergie décarbonée au-delà de 5 ans à compter du démarrage de l'exploitation : 0 point.

Motorisations des bateaux utilisés par le candidat :

Les candidats s'efforceront de limiter les émissions de polluants et, en tout état de cause, respecteront la réglementation applicable pendant toute la durée de l'occupation. Ils privilégieront dans la mesure du possible des motorisations électriques sans émissions de polluants, de motorisations thermiques aux normes EMNR (avec éventuellement en complément l'utilisation de carburants alternatifs permettant d'améliorer davantage la qualité environnementale) dans un contexte de mise en place de la zone à faible émission dans Lyon.

L'objectif de l'ensemble des membres du schéma directeur du Port de Lyon est de tendre vers une motorisation décarbonée⁵ des bateaux utilisés par le candidat pour les flux fluviaux entre la parcelle mise à disposition et le/les quais en Ville à horizon 2026. A ce titre, l'intégration par le candidat de cet objectif dans son modèle notamment économique, dans un délai compris entre 3 ans et 5 ans, à compter de la date de mise en exploitation de la parcelle, sera fortement appréciée.

CNR informera le candidat sélectionné et lui adressera la convention d'occupation convenue d'un commun accord, en trois exemplaires pour signature. CNR signera ensuite et adressera les trois exemplaires à la DREAL pour signature finale.

Enfin, CNR adressera au candidat retenu un exemplaire original signé par tous les intervenants.

Les candidats dont l'offre de projet n'aura pas été retenue seront également informés par CNR.

Toutefois, CNR se réserve la possibilité de revenir vers les candidats initialement non-retenus pour le cas où une convention d'occupation recueillant son accord ne serait pas signée par le candidat initialement sélectionné dans un délai raisonnable à l'appréciation de CNR.

⁵ Énergie décarbonée : GNV, électrique, hydrogène, etc...