

**APPEL A MANIFESTATION D'INTERET POUR LA
CONSTRUCTION, L'AMENAGEMENT, L'EQUIPEMENT ET
L'EXPLOITATION D'UNE STATION MULTI-ENERGIES
SUR LE PORT DE LILLE**

Publication : 22 JUILLET 2022

Conformément à l'article L. 2122-1-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, Ports de Lille édite cette procédure de sélection préalable permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Le présent document précise les modalités de cet appel à manifestation d'intérêt (AMI), relatif à la location d'un espace situé sur la 3^{ème} avenue du Port de Lille, à l'édification, l'aménagement, l'équipement et l'exploitation d'une station multi-énergies distribuant diverses nouvelles énergies pour divers types de véhicules, tenant compte de la nature portuaire du site.

Membre de



LILLE CONTENEURS TERMINAL



Activités logistiques portuaires.
Maintenance, stockage de conteneurs,
câbles mobiles et câbles lourds.

Ports de Lille

Place Leroux de Fauquemont | CS 91394 | 59014 LILLE CEDEX | T. +33 (0)3 20 22 73 80

Siège : CCI de région Hauts-de-France | 299 boulevard de Leeds | CS 90028 - 59031 LILLE CEDEX | T. 03 20 63 79 79
SIREN : 130 022 718 - NAF : 9411 Z

un équipement

CCI GRAND LILLE
HAUTS-DE-FRANCE



AVANT- PROPOS

PRESENTATION SUCCINCTE DE PORTS DE LILLE

Ports de Lille, service industriel et commercial de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille – Hauts de France, constitue un ensemble de 12 sites portuaires multimodaux répartis sur la Métropole Lilloise pour la plupart, avec toutefois des implantations à Arques (près de St-Omer), Douai et Harnes (près de Lens). Le tout s'étend sur une surface totale d'environ 300 hectares et génère un trafic annuel tous modes confondus de l'ordre de 9 millions de tonnes de marchandises. Les 200 entreprises qui y sont implantées représentent plus de 6.000 emplois dont 3.500 emplois directs.

L'entité Ports de Lille, chargée de gérer le domaine portuaire pour le compte de VNF sous le régime de la concession, représente 86 personnes qui ont la charge de la gestion, l'administration, l'entretien et le développement de l'ensemble portuaire.

Ports de Lille exerce différentes fonctions qui ont en commun d'être au service des entreprises et de l'économie régionale. A ce titre, il aménage des sites portuaires sur lesquels des entreprises pourront venir s'implanter pour y développer de l'activité et des emplois. Il propose également à la location des terrains, des entrepôts, des ateliers et des bureaux sur plusieurs de ses sites. Il assure la gestion de plusieurs terminaux à conteneurs à Lille (LCT), Santes (SCT), Halluin (HCT), Béthune (BCT) et au CVO de Loos-Sequedin. Des lignes de transport fluvial connectent ces terminaux entre eux et avec les ports de la Mer du Nord. Des lignes de transport ferroviaire font de même avec Avignon et Marseille d'une part, Bordeaux et Toulouse, d'autre part, sur une base journalière. En 2021, ces terminaux ont manutentionné un total de près de 310.000 EVP, dont 107.336 par la voie d'eau et 63.640 par train. Si on y ajoute le terminal de Béthune, qui est hors du domaine de Ports de Lille mais opéré par du personnel Ports de Lille, il faut y ajouter 115.000 EVP supplémentaires, répartis pour moitié entre le fluvial et le routier.

Ces éléments font de Ports de Lille un interlocuteur majeur dès lors qu'il est question de logistique et de transport non seulement à l'échelon métropolitain, mais aussi régional et même national (le Directeur Général de Ports de Lille a été reconduit récemment pour un nouveau mandat de 3 ans à la présidence de l'Association Française des Ports Intérieurs) et international.



SOMMAIRE

1) CONTEXTE-----	4
2) OBJECTIFS DE L'AMI -----	4
3) PRESENTATION DU TERRAIN ACCUEILLANT LA STATION -----	5
4) CONSTRUCTION, AMENAGEMENT ET EQUIPEMENT DE LA STATION MULTI-ENERGIES-----	7
4 - 1) Mise à disposition du Terrain -----	7
4 – 1 – 1 Surface déconstruite / dépolluée (8.681 m2) : -----	7
4 – 1 – 2 Espaces Verts (1.274 m2) : -----	7
4 - 2) Aménagement et construction-----	7
4 - 3) Concessionnaires-----	8
4 - 4) Enjeux de l'implantation -----	8
5) NATURE DES ENERGIES DISTRIBUEES -----	8
6) NATURE DES VEHICULES ET ENGINs SERVIS PAR LA STATION MULTI-ENERGIES -----	9
7) EXPLOITATION DE LA STATION ET MODE DE REMUNERATION DE PORTS DE LILLE -----	10
7 - 1) Contributaire -----	10
7 - 2) Régime financier -----	11
7 - 3) Durée -----	11
7 - 4) Terme de la convention -----	11
8) MODALITES DE LA PROCEDURE -----	12
9) CONTENU DU DOSSIER DE CANDIDATURE-----	12
9 - 1) Sous-dossier présentant le candidat-----	13
9 - 2) Sous-dossier présentant le projet du candidat -----	13
9 - 3) Sous-dossier économique et financier-----	14
9 - 4) Sous-dossier technique et socio-environnemental -----	14
9 - 5) Sous-dossier règlementaire et calendrier-----	15
9 - 6) Projection quant à l'évolution des énergies alternatives -----	15
10) ANALYSE DES PROPOSITIONS -----	15



1) CONTEXTE

Ports de Lille, est un acteur résolument engagé dans la transition énergétique. Celle-ci fait partie intégrante de sa stratégie RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise). Afin de préparer l'ère de « l'après-pétrole », le nombre de points de distribution de nouvelles énergies alternatives doit être notablement accru, afin de rendre possible et de crédibiliser l'investissement dans des véhicules (routiers, fluviaux et ferroviaires) utilisant ces énergies. La volonté de Ports de Lille est clairement de contribuer à la décarbonation des activités logistiques et d'accompagner le territoire dans le maillage en énergies alternatives, considérant que sa mission vis-à-vis de ses clients et usagers est aussi de leur faciliter l'accès à des modes de mobilité plus propres, contribuant ainsi à l'effort nécessaire pour limiter/diminuer le réchauffement climatique.

Cet engagement a trouvé une première illustration dès 2016, lorsque Ports de Lille a accueilli sur son site Lillois une station délivrant du GNC (Gaz Naturel Comprimé) sur la 2^{ème} avenue du port. Cette station, conçue pour l'avitaillement de véhicules légers et de petits VUL, a fait l'objet d'un recalibrage lors de la reprise de son exploitation par la Sté Engie (GN Vert) en 2021. Cette station, qui ne peut en aucun cas être comparée ni mise en parallèle avec celle qui est l'objet de cet AMI, de par la surface qu'elle couvre, par ses capacités, la variété des énergies distribuées et des véhicules admis, a néanmoins pu attester de l'existence d'une demande de la part de plusieurs opérateurs, demande que la station multi-énergies permettra de satisfaire dans une tout autre dimension.

2) OBJECTIFS DE L'AMI

L'AMI porte sur les points suivants :

- Mise à disposition de la parcelle de terrain sur laquelle sera construite la station multi-énergies. Les parcelles 47/56 et 61 de la section cadastrale EM sont actuellement occupées par un hangar vétuste (bâtiment K) et des zones de stationnement PL sur une superficie totale de 9.955 m². La surface cadastrale appartient partiellement à la Ville de Lille qui nous donne son accord pour les différentes opérations citées dans ce document, dont la déconstruction des ouvrages de superstructures et infrastructures. Une mutation de propriété ou a minima une autorisation de prise de possession anticipée entre la Ville et le domaine public fluvial portuaire sera effectuée avant la passation des conventions par Ports de Lille avec le candidat retenu. Les diagnostics de pollution ont été effectués par Ixsane en 2021, complétés en 2022 : ils ont révélé de légers dépassements en antimoine et fluorures (sur éluats) et des teneurs en métaux à l'état de traces. Ces terres peuvent être maintenues sur le site sous réserve de garder la traçabilité des déblais/remblais effectués à l'intérieur de la parcelle. Les terres non inertes dont des hydrocarbures, HAP et PCB seront évacuées en filière adaptée avant la mise à disposition de la parcelle.

- Construction et équipement de la station multi-énergies. La société ou le groupement de sociétés qui aura remporté l'AMI se verra confier la construction, l'aménagement et l'équipement de la station. Elle fera également son affaire de l'obtention des permis et autorisations administratives relatifs à l'exercice de ses activités.

- Nature des énergies distribuées. La station multi-énergies devra être en mesure de distribuer, dans le respect de toutes les règles de sécurité et en conformité avec les textes et règlements s'y rapportant, les carburants non issus du pétrole, énergies vertes et pourra proposer notamment :



- GNL (Gaz Naturel Liquéfié)
- GNC (Gaz Naturel Comprimé)
- Courant électrique (branchement)
- Hydrogène
- Autres (à préciser)

- Nature des véhicules et engins servis par la station multi-énergies. La station devra être en mesure de servir une large gamme de véhicules et d'engins, des usagers du port mais aussi du grand public, parmi lesquels :

- Les véhicules routiers légers (VL)
- Les véhicules utilitaires légers (VUL) et camionnettes
- Les poids-lourds
- Les véhicules routiers à 2, 3 ou 4 roues affectés à la distribution urbaine (vélos cargo, triporteurs etc.)
- Les engins de manutention motorisés (en fonction du gabarit)
- Les locomotives ferroviaires et locotracteurs
- Les barges fluviales et bateaux effectuant du transport de marchandises par la voie fluviale, ainsi que les bateaux à passagers et les bateaux de croisière.

Les conditions dans lesquelles cette disponibilité devra être assurée figurent dans les points suivants de l'AMI.

- Exploitation de la station multi-énergies. L'exploitation de la station, sera assurée par un opérateur qui pourra être différent de celui qui assurera sa construction, son aménagement et son équipement. Ce point devra être porté à la connaissance de Ports de Lille dès la réponse à l'AMI. Des dispositions ont en effet été prises pour que la station soit accessible en-dehors des heures d'ouverture du port, c'est-à-dire les week-ends et jours fériés, et la nuit entre 21 h et 05 heures. Il appartiendra à l'exploitant de la station de déterminer ses horaires d'ouverture.

- Rémunération de Ports de Lille. Les investissements engagés par Ports de Lille pour la déconstruction des bâtiments et l'aménagement du site, l'excellence de l'emplacement et la grande latitude dont l'exploitant disposera pour rentabiliser cette installation amènent Ports de Lille à envisager un mode de rémunération spécifique. Au-delà du coût de location du terrain (redevance fixe), ce mode inclura une participation sur le chiffre d'affaires, qui sera précisé dans les points suivants de l'AMI.

3) PRESENTATION DU TERRAIN ACCUEILLANT LA STATION

La parcelle de terrain définie pour accueillir la station multi-énergies présente notamment les caractéristiques suivantes (voir le plan en annexe n°1 « Plan du foncier et des accès) :

- sa surface (sous réserve de métrage et bornage plus précis) est de 9.955 m².
- elle est située au débouché de la 3^{ème} avenue du Port de Lille, adjacente au giratoire d'accès à l'autoroute A25 qui coupe le Boulevard de la Moselle. C'est cette particularité qui permettra, par un jeu de grilles et de portails, l'accès à la station même lorsque le Port sera fermé, la nuit, les week-ends et jours fériés (en fonction du choix de l'exploitant).

Nota : les voiries situées en dehors de la surface mise à disposition seront réalisées par Ports de Lille. Il en est de même des portails d'accès à la parcelle et de la clôture mitoyenne à l'intérieur du port.

- des contraintes d'exploitation ferroviaire conduisant quotidiennement à interrompre l'accessibilité par la 3^e avenue sont à prendre en compte




- la station multi-énergies est située à 420 mètres environ du quai bordant la Deûle, au débouché de la Darse N°1 (non accessible à la navigation).



Ces différents aspects de la localisation de la station multi-énergies la mettent en capacité de répondre à l'exigence de diversité en ce qui concerne les véhicules admissibles. Cette exigence peut se trouver satisfaite :

a) soit par une distribution directe d'énergies dans la station elle-même (pour le GNC, le GNL, l'électricité, et l'H2),



b) soit par le remplissage de récipients ou contenants permettant d'acheminer l'énergie produite dans la station (ou provenant de l'extérieur si l'énergie n'est pas produite dans la station) là où elle est nécessaire, notamment pour les bateaux, les engins de manutention, les locomotives, en ce qui concerne plus spécifiquement l'H2, le GNL et le GNC.

c) soit encore par le transport par canalisation d'énergies en provenance de la station jusqu'à un point de distribution secondaire (par exemple pour le GNC, le GNL, l'H2).

Pour le point b) si c'est le choix qui est opéré par l'attributaire, un espace sera défini avec les Services du Port en prise directe avec le canal pour desservir le mode fluvial, sur le terminal pour la desserte du mode ferroviaire et la distribution d'énergie aux engins de manutention.

Pour le point c), la distance entre la station et le canal est de 420 mètres en ligne droite au point le plus court. Les études d'implantation seront toutefois à mener, elles pourront si nécessaire aboutir à une localisation plus lointaine qu'il conviendra de définir. L'implantation retenue permettra également l'approvisionnement fluvial de la station.

4) CONSTRUCTION, AMENAGEMENT ET EQUIPEMENT DE LA STATION MULTI-ENERGIES

4 - 1) Mise à disposition du Terrain (voir le plan en Annexe 2 « Plan de l'état des sols mis à disposition »

Ports de Lille tient à disposition des candidats l'ensemble des études de pollution en sa possession. L'attributaire prendra les terrains en l'état et prendra à sa charge le cas échéant toute étude et travaux complémentaires nécessaires pour la réalisation de son projet.

4 – 1 – 1 Surface déconstruite / dépolluée (8.681 m2) :

Ce sera un terrain nu. Les ouvrages (bâtiment K, enrobés et structures de voiries) seront déconstruits ainsi que la purge de toutes les fondations, des réseaux et tout ouvrage annexe (dont les voies ferrées) jusqu'à une profondeur de 2 mètres par rapport au plancher bas de rez-de-chaussée effectuée.

Le remblaiement et le compactage des tranchées seront mis en œuvre après la dépollution pour l'obtention de niveaux du sol nu de l'ordre de +/- 5 cm par rapport aux parcelles voisines. Les clôtures existantes de la parcelle seront complétées pour assurer la fermeture totale du site.

Si, un mouvement des terres non inertes (antimoine, fluorures, métaux) était envisagé dans le cadre du futur projet, ces terres pourraient être valorisées par remblais sous enrobés, dalle béton ou apport de terre végétale et sous conditions de garder impérativement la traçabilité des déblais et remblais effectués à l'intérieur de la parcelle.

4 – 1 – 2 Espaces Verts (1.274 m2) :

Les espaces verts, constitués principalement d'arbres de haute tige situés en périphérie du terrain, seront maintenus dans leur état dans le projet de la station. Il y a lieu de veiller à la préservation et la valorisation des espaces verts existants dans une optique de bonne intégration paysagère de la station.

4 - 2) Aménagement et construction

Il appartiendra alors à l'attributaire d'engager les travaux de construction de la station, dans le respect des règles administratives et celui des termes de cet AMI, dans un délai compatible



avec ces contraintes, et qui ne pourra excéder 6 mois à compter de la date d'attribution de la COT.

4 - 3) Concessionnaires

Les demandes de raccordement se feront directement auprès des concessionnaires.

Electricité : des réseaux importants passent à proximité pour la desserte de la zone fluviale et des entreprises industrielles qui y sont implantées.

Gaz : GRDF indique que 2 types de raccordement sont possibles ; un raccordement sur le réseau MPB (entre 1 et 4 bars) et un raccordement sur le réseau MPC (entre 6 et 16 bars). Les conditions techniques et financières seront déterminées lors de l'étude définitive du raccordement.

L'hydrogène, qu'il soit produit localement ou apporté de l'extérieur, devra, dans toute la mesure du possible, être un hydrogène vert

4 - 4) Enjeux de l'implantation

Le terrain mis à disposition étant situé à proximité d'une entrée du Port de Lille, l'aménagement proposé constituera de fait une vitrine. Une intégration paysagère exemplaire du projet dans son environnement est de ce fait attendue.

La bonne maîtrise des nuisances et impacts des activités sur le domaine portuaire, auprès des entreprises et habitants de l'environnement (nuisances et pollutions atmosphériques, olfactives et sonores), est une priorité pour Ports de Lille. Dans ce contexte, il est attendu une réflexion approfondie sur la gestion des flux routiers générés par les activités envisagées, de manière à ne pas générer de remontées de files sur les voiries portuaires.

La parfaite maîtrise des risques générés par le projet, notamment les impacts des cercles de danger vis-à-vis des infrastructures de transport, des réseaux et des infrastructures portuaires, sera un point de vigilance déterminant pour Ports de Lille. Aussi, le projet ne devra pas faire peser de contraintes supplémentaires sur l'aménagement des parcelles voisines et l'espace avoisinant le terrain mis à disposition. L'ensemble des servitudes et cercles de danger liés à l'activité devront être cantonnés à l'intérieur de la parcelle.

5) NATURE DES ENERGIES DISTRIBUEES

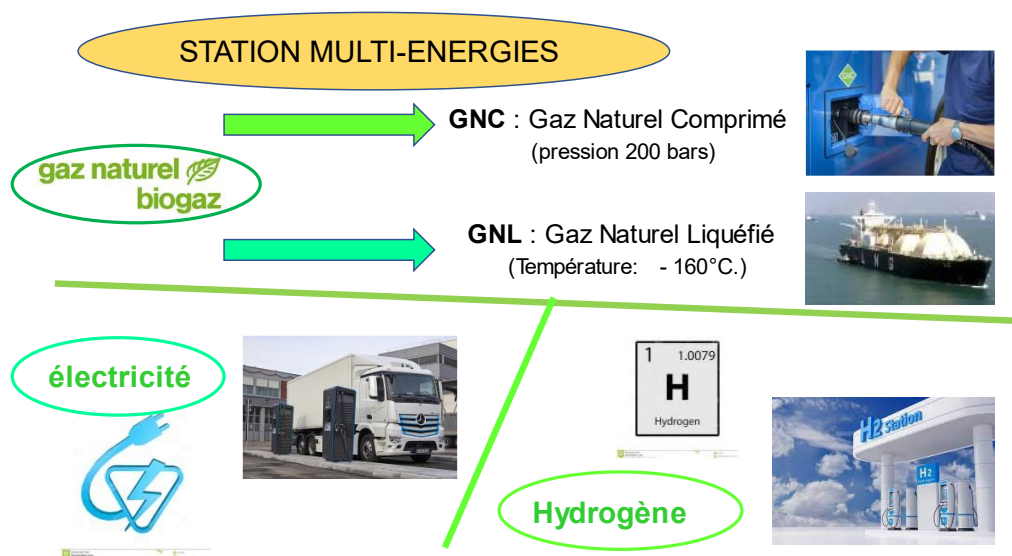
La station multi-énergies étant destinée à promouvoir l'utilisation d'énergies de substitution moins polluantes, y sera formellement prohibée la distribution d'énergies comme l'essence, de quelque catégorie qu'elle soit, et le gasoil.

Les énergies distribuées seront donc notamment le GNL (Gaz Naturel Liquéfié), le GNC (Gaz Naturel Comprimé), l'électricité (distribuée au départ de bornes) et l'Hydrogène. Selon les évolutions en matière réglementaire, des biocarburants pourront à terme aussi venir s'ajouter à cette liste.

Ports de Lille est pleinement conscient que le marché pour certaines de ces énergies (notamment l'H2) n'a pas atteint une phase de maturité commerciale suffisante, du fait du faible parc de véhicules utilisateurs. Néanmoins, afin de prévoir et d'encourager l'essor de ce marché, nous entendons qu'une offre soit disponible d'emblée, même si l'énergie n'est pas produite sur place dans un 1^{er} temps. Le gros du flux, au moins dans une 1^{ère} phase, sera le



gaz. L'exploitant de la station pourra prendre en cas de besoin la forme d'un groupement associant les expertises de distributeurs spécialisés chacun dans une énergie particulière.



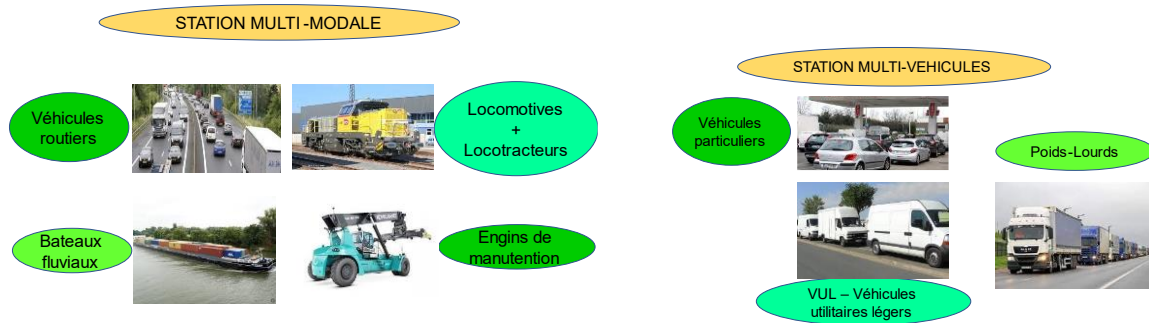
La station devra être conçue de façon à pouvoir renforcer ses capacités de distribution en fonction des volumes, voire à pouvoir substituer une énergie à une autre en fonction des volumes écoulés.

En fonction des volumes qui seront demandés lors du démarrage de la station, que l'on peut imaginer très limités, il est envisageable que l'H2 soit apporté de l'extérieur et non produit sur place. Néanmoins, la production d'hydrogène sur site devra être étudiée et tenir compte des progrès technologiques qui sont rapides dans ce domaine.

De plus, Kuhlmann France, usine industrielle pionnière d'un certain nombre de procédés chimiques et faisant partie de Tessenderlo Group, est implantée en bordure du port de Lille. Le site est producteur leader de coagulants ferriques pour le traitement de l'eau et offre également une source d'hydrogène disponible, qui est un produit de choix pour une éventuelle collaboration. Si vous avez des questions ou un intérêt à propos de ces possibilités, vous pouvez contacter Kuhlmann France via denis.perruchot@kuhlmann-europe.com.

6) NATURE DES VEHICULES ET ENGINES SERVIS PAR LA STATION MULTI-ENERGIES

Afin d'assurer pleinement le rôle de support à la transition énergétique qui lui est dévolu, et en même temps la viabilité économique de l'exploitation de cet outil, il a été prévu de lui faire assurer la distribution des nouvelles énergies à une large gamme de clients potentiels.



Dans l'esprit, cette station multi-énergies se veut être en même temps une station multimodale et une station multi-véhicules.

En fonction des avancées en cours dans le domaine technique, pour faire évoluer la motorisation des véhicules afin d'assurer l'utilisation d'énergies moins polluantes que les carburants actuels, la station devra être en mesure de servir non seulement les véhicules routiers, mais encore les bateaux et les trains. Sous la réserve des points exprimés précédemment, et notamment la disponibilité des motorisations potentiellement utilisatrices de ces nouvelles énergies, la capacité à répondre à toute demande d'une énergie par des opérateurs fluviaux ou ferroviaires devra être formellement garantie.

Concernant plus spécifiquement le fluvial, la CCIR, par l'intermédiaire de Ports de Lille, est le concessionnaire de terrains appartenant à l'Etat et qu'elle gère pour le compte de VNF (Voies Navigables de France). La station multi-énergies sera donc construite sur un terrain de nature portuaire. Il est de ce fait crucial que la voie d'eau soit pleinement inscrite dans la création, l'évolution et le développement de cette station multi-énergies. Les études en cours sur la motorisation future des unités fluviales, et donc l'énergie qui leur sera nécessaire, ne privilégient pour l'heure aucune solution. L'opérateur devra donc étudier et offrir d'emblée les solutions permettant de desservir les entreprises de transport fluvial à partir de sa station. En déposant une candidature à l'AMI, l'opérateur s'engage à mettre en œuvre à court terme les solutions adéquates pour répondre à ces besoins.

7) EXPLOITATION DE LA STATION ET MODE DE REMUNERATION DE PORTS DE LILLE

7 - 1) Attributaire

Le constructeur et aménageur de la station multi-énergies pourra ne pas en être l'exploitant. Le présent AMI précise par conséquent que les opérateurs qui souhaitent y répondre sont libres de s'associer avec d'autres acteurs compétents sur l'un ou l'autre des domaines d'intervention précisés. Les candidatures peuvent être portées par des entreprises seules assurant l'ensemble des actions précitées ou par des groupements momentanés d'entreprises.

Dans ce dernier cas, la nature juridique du groupement est indifférente mais Ports de Lille ne doit avoir face à lui qu'un interlocuteur mandataire solidaire de tous les membres du groupement.

Après l'attribution et préalablement à la signature du contrat, une structure juridique dédiée au projet, issue du groupement, devra être constituée.



7 - 2) Régime financier

Dans le cadre de la mise à disposition du terrain, la rémunération de Ports de Lille, qui sera inscrite dans la Convention d'Occupation Temporaire sur le domaine public, se composera :

- d'une redevance au m² loué. Celle-ci se fixe pour ce terrain à 6,03 € HT le m² par an, soit un montant annuel de 60.028,65 € payable mensuellement, révisable annuellement selon l'indice du Coût de la Construction (ICC). La redevance sera révisée chaque année proportionnellement à l'évolution de l'indice ICC (base 100 au 2^{ème} trimestre 1953) par rapport à l'indice de base inscrit dans la convention d'occupation temporaire.

Dans le cas où cet indice cesserait d'être publié par l'INSEE, on se référerait à un indice officiel le plus comparable, la révision des redevances interviendra à la première échéance qui suivra la modification de l'indice.

- d'une redevance variable annuelle ; cette part variable résulte d'un pourcentage à appliquer sur le chiffre d'affaires réalisé par la station lors de l'année N – 1. Elle est à proposer par le candidat au regard de son business plan et des frais sous la forme d'un taux de redevance qui s'appliquera sur le CA annuel HT de l'année N - 1 (critère 3 du tableau d'analyse des propositions), ce taux pourra être progressif sur la durée de l'occupation et être établi par catégorie de produits distribués, etc. En outre, cette redevance variable sera assortie d'un minimum garanti qui pourra lui aussi être progressif.

- d'une participation au titre des frais d'entretien de la zone portuaire de Lille, d'un montant annuel de 286,20 € payable mensuellement.

- d'une participation au titre des frais de surveillance dissuasive de la zone portuaire, se montant à 2.821,68 € payable mensuellement. Des charges complémentaires sont susceptibles d'être ajoutées à ce titre selon le projet du candidat et des besoins spécifiques qu'il exprimerait en matière de gardiennage et des gestions des accès.

En contrepartie, Ports de Lille s'engage à ne pas installer de nouveaux équipements pouvant entrer en concurrence directe avec la station multi-énergies sur son emprise de Lille, et ce durant toute la durée du contrat.

7 - 3) Durée

La durée de l'occupation sera déterminée en fonction du projet de l'attributaire et sur la base de l'amortissement des investissements engagés.

Le terme de la convention ne pourra être postérieur à 2038, année du terme de la concession détenue par Ports de Lille – CCI Hauts de France, sauf accord du concédant (Voies Navigables de France – VNF) lequel sera alors également signataire de la convention.

7 - 4) Terme de la convention

Avant la fin de la convention quel qu'en soit le motif, l'occupant devra (sauf décision de Ports de Lille CCI HDF ou du concédant de conserver les installations qui deviendront alors de plein droit et gratuitement la propriété de la concession portuaire), à ses frais, risques et périls, démolir, démonter, enlever tous les ouvrages et aménagements édifiés, y compris les fondations, réseaux et clôtures.

Il s'engage de plus à restituer le terrain dans un état environnemental compatible avec tout usage industriel susceptible d'être implanté sur une zone portuaire et exempt de toute pollution en lien avec son activité.



8) MODALITES DE LA PROCEDURE

Chaque dossier de réponse devra être daté et signé par une personne ayant compétence pour représenter le porteur du projet. Le contenu minimal du dossier de candidature est détaillé au point 9)

Le candidat pourra adresser en complément tout élément qu'il jugera nécessaire pour la bonne compréhension et l'appréciation du projet par Ports de Lille. Tout dossier présenté engage le candidat dès sa réception par Ports de Lille.

Les propositions devront parvenir sous forme de dossier sur support électronique ou papier **au plus tard le 2 novembre 2022 à 12h00** à l'adresse suivante :

PORTS DE LILLE – CCI HAUTS DE FRANCE
A l'attention du Service Juridique
Place Leroux de Fauquemont – CS 91394
59014 LILLE CEDEX

Des informations complémentaires pourront être obtenues :

- concernant les aspects commerciaux - Ports de Lille :
Dominique DRAPIER 03.20.22.73.80 (ddrapier@portsdelille.com)
- concernant les aspects techniques – Ports de Lille :
Nicolas OGES 03.20.22.73.80 (noges@portsdelille.com)
- concernant les aspects juridiques – Ports de Lille :
Florie MORTIER 03.20.22.73.80 (fmortier@portsdelille.com)

Toute demande de précision qui sera adressée à Ports de Lille préalablement à la remise de ce dossier de candidature fera l'objet d'une réponse formalisée et diffusée à l'ensemble des candidats, à l'exception de celles qui seraient susceptibles de révéler le contenu de l'une ou l'autre des candidatures. Les candidats pourront visiter le site, sur demande auprès de M. DRAPIER

Après évaluation des propositions, Ports de Lille recevra les candidats autant que nécessaire pour préciser les dossiers. Ports de Lille se réserve le droit de faire participer à ces auditions des représentants de VNF et de la Ville de Lille.

Le choix définitif de l'occupant sera opéré par un jury composé en particulier de Ports de Lille et VNF.

La rédaction de la future convention d'occupation temporaire du domaine public reprendra les engagements présentés dans le dossier de candidature d'une part, et les éléments contractuels fournis dans le cadre du présent appel à manifestation d'intérêt d'autre part.

9) CONTENU DU DOSSIER DE CANDIDATURE

Ce dossier doit permettre à Ports de Lille d'avoir une vision et une compréhension globales du projet du candidat (ou du groupement de candidats). Pour cela, il comprendra :



9 - 1) Sous-dossier présentant le candidat

- **Renseignements juridiques**
 - Raison Sociale
 - Forme juridique
 - Numéro de SIRET et extrait K-Bis de moins de 3 mois
 - Code NAF
 - Nom du Représentant légal
- **Renseignement sur l'entreprise ou le groupement d'entreprises**
 - Description détaillée de l'activité
 - Présentation des capacités financières de l'entreprise avec notamment une déclaration concernant le Chiffre d'Affaires des 3 dernières années.
- **Expériences significatives dans les activités de création, équipement et exploitation de stations de distribution de carburants**
 - Localisation des stations installées
 - Evolution des chiffres de fréquentation
 - Possibilité éventuelle de visite
 - Mise en œuvre de l'hydrogène vert
 - Démarche RSE de l'entreprise

9 - 2) Sous-dossier présentant le projet du candidat

- **Explication quant au mix énergétique**, détaillant l'origine des énergies ainsi que leur répartition en capacité de distribution et en volume distribué (MWh/an). Les candidats indiqueront, en précisant l'ensemble des hypothèses utilisées pour déterminer ces éléments :
 - les quantités maximales que l'installation permet de distribuer annuellement en MWh pour chaque type d'énergie (avec progression annuelle le cas échéant)
 - les quantités prévisionnelles distribuées pour chaque type d'énergie (avec progression annuelle le cas échéant)
 - l'importance de l'hydrogène dans le mix énergétique incluant le ratio MWH H2/TOTAL en distribution, avec la répartition hydrogène renouvelable, hydrogène bas carbone, hydrogène carboné, avec un zoom sur la qualité des ressources mobilisées pour la production (origine renouvelable ou non, proximité des zones de production, bilan carbone des ressources, etc.)
 - part de l'hydrogène produit sur site et de l'hydrogène produit à distance
 - les sources et modalités logistiques d'approvisionnement en carburant, Gaz et H2
 - progressivité projetée des capacités de production/distribution (MWh/an) sur la durée de la COT. Les candidats précisent les chiffres constituant des engagements et ceux qui ne constituent que des prévisions
 - progressivité projetée des volumes produits/distribués (MWh) sur la durée de la COT.
- **Schéma d'exploitation de l'installation** :
 - robustesse de l'approvisionnement et capacité à assurer une continuité de service, avec un détail par énergie et notamment pour l'hydrogène. Identification des modes dégradés et des modes de repli, taux de disponibilité « vu des usagers » attendu pour chaque énergie, moyens de substitution proposés aux usagers le cas échéant



- typologie de distribution et adaptabilité (vitesse de distribution, puissance des bornes pour la distribution d'électricité, pression, quantité pouvant être distribuée de façon consécutive pour les énergies sous forme gazeuse, etc.)
- plan d'exploitation montrant notamment tous les schémas de circulation (véhicules, clients, tous flux entrants et sortants, etc.) les accès aux modes fluvial et ferroviaire, les rendements de distribution en adéquation avec le site et le fonctionnement portuaire
- personnel affecté à l'exploitation du site
- dispositif de continuité de services
- organisation des process d'entretien, de maintenance et de surveillance du site
- schéma Organisationnel pour la gestion d'incidents et moyens de secours affectés au site (y compris pour les pollutions)
- Schéma organisationnel pour la gestion du bruit, des déchets, des personnes travaillant sur le site

9 - 3) Sous-dossier économique et financier

Présentant le business plan du projet, comprenant notamment :

- le montant d'investissement prévu, les modalités de financement, le plan d'amortissement. La durée envisagée de convention d'occupation temporaire pour cette activité devra être proposée, sachant que celle-ci est liée au montant et à la nature des investissements prévus pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis sans toutefois restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire.

9 - 4) Sous-dossier technique et socio-environnemental

Présentant le projet à un niveau de détail permettant la compréhension de son fonctionnement d'ensemble, et contenant le cas échéant les esquisses architecturales et les photos-montages adéquats permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement.

Le dossier inclura notamment un plan masse, apportera des éléments démontrant la faisabilité du projet (accessibilité aux réseaux d'énergies, ressources en eau...) et formalisera une note d'intégration paysagère et environnementale. Il inclura un descriptif des principes de gestion des eaux du site, de la qualité environnementale des bâtiments et des espaces attenants.

Tout abattage d'arbre envisagé devra être étudié avec la Responsable RSE de Ports de Lille (Sarah Feugier – sfeugier@portsdelille.com) et devra faire l'objet d'un accord préalable du Directeur Général ou de la Secrétaire Générale de Ports de Lille.

Durant la phase de construction, un soin particulier sera apporté à la propreté du chantier et de ses abords, la gestion des nuisances diverses, l'élimination et la traçabilité des déchets (comprenant les quantités collectées et la filière de traitement) de toute nature générés par le chantier (déchets de chantier, déchets du BTP, DIB, ...) Les filières permettant une valorisation matière ou énergétique des déchets seront privilégiées au stockage. Il pourra être procédé à la transmission de justificatifs à la demande de Ports de Lille.

Il précisera le nombre d'emplois générés ou transférés (CDI/CDD) ainsi que leur typologie.



9 - 5) Sous-dossier règlementaire et calendrier

Présentant l'analyse du porteur de projet sur la compatibilité de ce dernier avec les différentes réglementations en vigueur, notamment en matière d'urbanisme (PLU), de prévention des risques (plan de prévention des risques inondations, plan de prévention des risques technologiques) et de protection de l'environnement (installations classées pour l'environnement). Ce sous-dossier précisera notamment l'incidence de son projet sur l'environnement portuaire pour chaque énergie développée, notamment en termes de risques et de cercles de dangers prévisibles.

Il inclura un calendrier estimatif jusqu'au démarrage de l'activité faisant apparaître les délais d'obtention des autorisations administratives et les délais d'aménagement du site.

9 - 6) Projection quant à l'évolution des énergies alternatives

Mémoire dans lequel le candidat présente la vision prospective qu'il a de l'évolution des différents types de carburants et de leur utilisation par les moyens de transport.

10) ANALYSE DES PROPOSITIONS

Les offres des candidats seront analysées sur la base des critères suivants :

CRITERE	EXPLICATION	Points sur 100
Critère 1	Qualité du projet a. Capacité à déployer rapidement les diverses sources d'énergies indiquées dans l'AMI b. Capacité à répondre rapidement à toute demande d'approvisionnement et de distribution d'énergie pour les bateaux fluviaux c. Pertinence du projet dans l'environnement portuaire et adéquation avec les enjeux et attentes fixés par Ports de Lille y compris en terme sociétal	40
Critère 2	Insertion urbaine et paysagère du projet a. intégration du projet dans les schémas d'aménagement portuaires et intégration des contraintes de la parcelle et des réglementations, notamment ICPE, b. organisation de l'activité, gestion des flux à l'échelle de la parcelle et de la plateforme portuaire, plan de circulation et d'accès à la station, c. traitement qualitatif des bâtiments, espaces extérieurs et installations techniques, notamment ceux visibles depuis les voiries d. implication RSE de l'entreprise candidate, gestion des eaux et maîtrise des nuisances et respect de la végétation existante	20



Critère 3	Proposition financière , précisant notamment le montant de la redevance variable et le minimum garanti	20
Critère 4	Solidité financière du projet : crédibilité du business plan, études de marchés sur la zone de chalandise, perspectives d'évolutions commerciales, parts modales projetées.	10
Critère 5	Expériences significatives dans la construction et l'exploitation de stations de distribution d'énergies alternatives (GNV, hydrogène, électricité...)	10

Ports de Lille se réserve le droit de ne pas attribuer d'autorisation d'occuper si les propositions reçues ne sont pas en adéquation avec les intérêts du Domaine Public géré et les objectifs affichés.