



APPEL A PROJETS RELATIF A LA MISE A DISPOSITION D'ESPACES SITUES SUR LA ZONE INDUSTRIELLE FLUVIOMARITIME (ZIFMAR) DU PORT DE SETE-FRONTIGNAN

Cahier des Charges



Préambule

La propriété des ports de Sète et Frontignan a été transférée de l'Etat à la Région Languedoc-Roussillon en date du 1^{er} janvier 2007.

La Région a confié la gestion et l'exploitation des activités commerce, pêche et plaisance à l'Etablissement Public Régional Port Sud de France.

Port Sud de France souhaite développer ses activités sur le port de commerce de Sète. Dans ce cadre, un nouvel espace de 17 hectares sera livré au début de l'année 2019 sur la zone industrielle fluvio-maritime (ZIFMAR) du port de Sète-Frontignan.

Le présent appel à projets devra permettre d'attribuer tout ou partie de ces espaces, en vue du développement d'un trafic d'import/export de véhicules neufs.

I - Les espaces concernés par le présent appel à projets

L'opérateur pourra se positionner pour la mise à disposition de tout ou partie des espaces décrits ci-dessous, en vue du développement d'un trafic d'import/export de véhicules neufs.

A) Les espaces situés sur la zone industrielle fluvio-maritime (ZIFMAR)

Une nouvelle zone de 17 hectares sera livrée au début de l'année 2019. Cette zone sera enclôturée par une digue dont la cote d'arase sera de + 2,80m ZH.

Le terre-plein sera constitué de remblai hydraulique qui sera livré à la cote de 2,00m ZH ainsi que d'une couche de 20cm de tout-venant (type GNT) pour atteindre 2.20mZH.

Dans l'hypothèse où l'opérateur considère que pour l'exercice de son activité des travaux d'aménagement seraient nécessaires (ex : revêtement, bandes de roulement, réseau EU ou EP, éclairage etc...) il devra en détailler les caractéristiques (techniques et financières) dans son offre et en supporter la charge financière.

B) Les accès aux espaces créés sur la zone industrielle fluvio-maritime (ZIFMAR)

➤ Les accès maritimes :

Le terre-plein ne bénéficie pas de quai ou d'appontement.

Les quais opérables sont listés plus bas. Le poste à quai roulier le plus proche est celui situé au poste I3.

➤ **Les accès terrestres :**

Le port de commerce de Sète bénéficie d'une entrée ouverte 24h/24, directement liaisonnée :

- par une route départementale au gabarit convois exceptionnels,
- et au réseau autoroutier dont l'entrée se situe à 8km du port.

Le poste de contrôle possède 3 voies en entrée et 2 voies en sortie.

Dans un premier temps, l'ensemble de la zone mise à disposition sera sécurisée (clôturée et vidéosurveillée) et accessible de l'intérieur et l'extérieur du port de commerce de Sète.

En fonction du développement de l'activité projetée, la zone pourra être complètement intégrée dans le périmètre ISPS du port et accessible, uniquement après contrôle, de l'intérieur du port de commerce.

II - L'environnement situé à proximité des espaces concernés par le présent appel à projets

A) Les quais RoRo

➤ **Quai I (en bleu sur le plan)**

Il s'agit d'un quai d'une longueur totale de 450m. Il bénéficie d'un RO RO de 30m de large et peut accueillir des navires avec un tirant d'eau de 13m.

➤ **Le quai H (orange sur le plan)**

Il s'agit d'un quai en eau profonde de 467m de long, avec une charge d'exploitation de 6t/m² sur une bande de 35m, puis une charge d'exploitation/stockage de 10t/m² au-delà. Le quai H dispose de deux postes d'amarrage et d'un double poste Ro-Ro.

Les caractéristiques admissibles pour les navires sont de 13,50m pour le tirant d'eau admissible (sachant que la profondeur de quai est de 14,50m et pourra être portée à 15,50m ultérieurement).

➤ **Quai E (en vert sur le plan)**

Il s'agit d'un quai de 450m de long avec un poste Ro-Ro (22m de large), et de deux postes à quai (E1 et E2).

Les caractéristiques admissibles pour navires sont de :

- 225m de long
- et 11m de tirant d'eau admissible (dont 200m à 11,70m de tirant d'eau admissible).

➤ **Quai G (en rouge sur le plan)**

Il s'agit d'un quai d'une longueur de 460m. Il bénéficie d'un RO RO de 28 m de large et peut accueillir des navires avec un tirant d'eau de 11m.

B) L'outillage existant sur le port de commerce de Sète

Le port de commerce de Sète dispose de 12 engins de levage portuaire, dont deux grues mobiles de type Liebherr LHM 550.

C) Les bâtiments et infrastructures

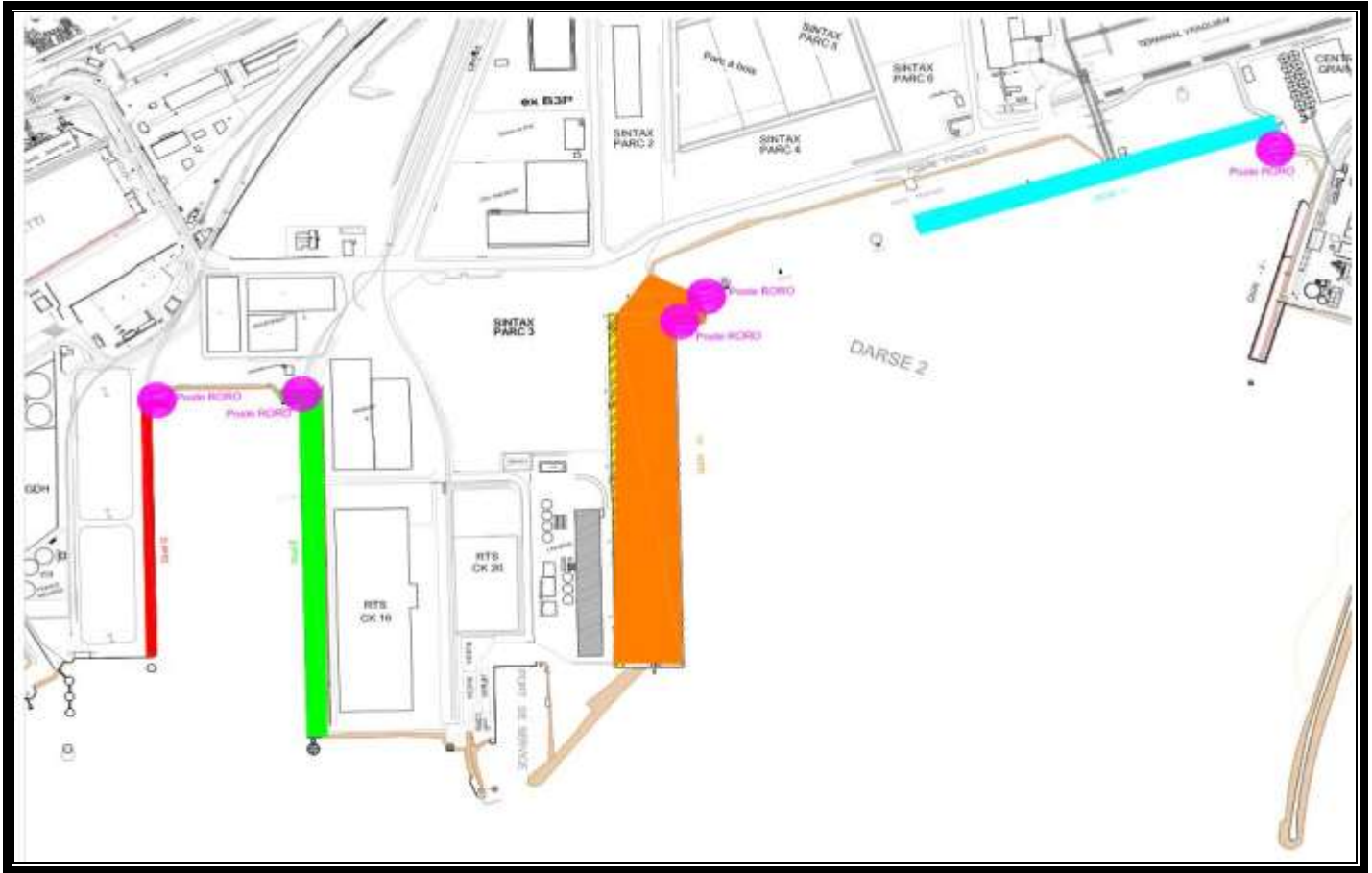
➤ **Connexion ferroviaire**

Le port de commerce de Sète dispose de 42 km de voies ferrées, directement connectées au réseau national et des faisceaux ferroviaires propriété de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée depuis le 1er janvier 2015.

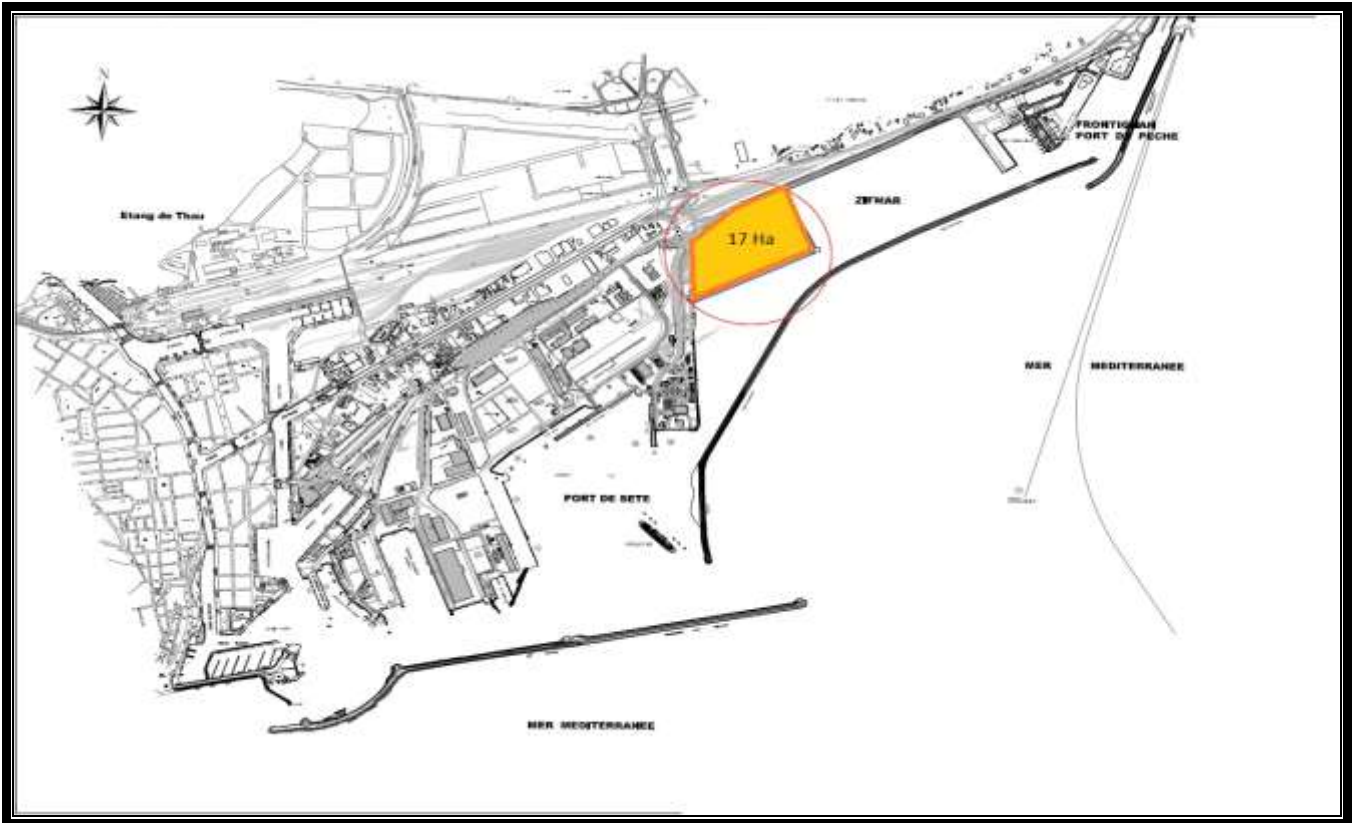
➤ **Une plateforme d'échanges informatisés de type Cargo Community System (CCS)**

Le Port de Sète s'est doté en 2014 du système informatique AP + qui permet de travailler avec l'ensemble des opérateurs de la filière (capitainerie, autorités portuaires, douanes, consignataires de navires, commissionnaires de transport, exportateurs et importateurs...). Ce système communautaire permet à chaque acteur de la filière d'assurer, pour la partie qui le concerne, la traçabilité ainsi que la gestion des flux logistiques et administratifs. Il est désormais possible de suivre de bout en bout la progression et la gestion des marchandises conventionnelles dans l'enceinte du port.

PLAN DES ESPACES CONCERNES PAR LE PRESENT APPEL A PROJETS



PLAN DE SITUATION



III – Les éléments techniques

▪ Les réseaux

L'ensemble des réseaux (eau / électricité / télécom) sont présents à l'entrée de la parcelle.

Port Sud de France pourra transmettre aux candidats les plans des réseaux sur demande écrite.

La réalisation des réseaux à l'intérieur des espaces mis à disposition sera à la charge de l'opérateur.

▪ Les données environnementales

L'opérateur s'engagera à se conformer aux obligations réglementaires en termes d'environnement concernant son activité.

Il devra notamment veiller à gérer ses déchets professionnels selon les modes de collecte et d'élimination adaptés. Il veillera par ailleurs à ne rejeter aucune eau souillée vers le milieu naturel.

IV - Caractéristiques souhaitées des projets présentés

Les opérateurs détermineront librement les éléments suivants :

- le mode d'exploitation des espaces,
- le volume d'investissement prévu sur le projet,
- le schéma d'aménagement de la zone.

Les opérateurs sont libres de formuler les propositions qu'ils jugent appropriées sur ces différents points en fonction de leur propre stratégie ou de leur propre expérience.

En revanche, il est demandé aux opérateurs qu'ils s'engagent de façon claire et ferme sur un volume minimal de trafic développé (dont les conditions d'application seront négociées au travers de la convention d'occupation).

V - Contractualisation et conditions financières

Les termes de la convention dépendront des éléments fournis dans le dossier de l'offre et des négociations, et notamment :

- la durée,
- les investissements réalisés par l'opérateur privé,
- les conditions tarifaires constituées d'une redevance d'occupation liée à l'engagement de trafic de l'opérateur et au montant des investissements envisagés d'une part, et des droits de port et redevances d'outillages, d'autre part.