

Pôle d'initiatives des industries de créations maritimes Programme fonctionnel de l'appel à projet : « bateau propre »

Préambule

La Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) a inscrit dans son projet de Territoire, la mise en œuvre d'une réflexion globale autour de la création d'un ***Pôle d'Initiative des Industries de Créations Maritimes***.

Ce Pôle d'Initiative entend non seulement favoriser les stratégies de Recherche et de Développement en matière d'éco-conception, mais aussi créer des plateformes professionnelles d'actions communes en matière de formation. En effet, les entreprises gagnent en efficacité lorsque des groupements d'employeurs sont créés, les compétences clés sont partagées, le réseau de sous-traitants est efficacement géré et enfin, elles disposent d'outils de veille performants.

Ce Pôle d'Initiative est également destiné à développer les produits et les services innovants permettant de réduire l'empreinte écologique des activités nautiques sur le territoire. L'activité du Pôle a vocation à rayonner sur le plan local, régional, national, voire international.

Les domaines d'actions pressentis de ce Pôle sont les suivants:

- L'éco-design dans l'architecture navale
- La propulsion propre (hybride ou électrique)
- L'électronique de puissance
- La gestion de l'énergie (production et stockage, bornes et recharges)
- La gestion des déchets et effluents à bord
- Les matériaux de construction et leur capacité à être recyclés.

Le présent appel à projet de la COBAS est la première réalisation opérationnelle de ce Pôle d'Initiatives. Il s'agit non seulement, d'encourager la dynamique de recherche et développement que les acteurs publics et privés de la filière nautique ont d'ores et déjà engagée, mais encore, de faciliter la synergie de leurs compétences.

La réponse de ces acteurs à cet appel à projet leur permettra – au cours de l'élaboration d'un projet nautique commun - de concrétiser leurs réflexions en termes de développement durable et d'avance technologique. Cette démarche participera donc à assurer la pérennité de leur activité.

Par conséquent, cet appel à projet crée l'opportunité pour la COBAS d'inviter les acteurs de la filière nautique à définir, construire, mettre en œuvre de manière opérationnelle un produit de référence : **un « bateau propre » qui assurera des liaisons de transport sur le bassin d'Arcachon.**

Chapitre 1 : Le contexte

Le contexte général

L'entité touristique et nautique « Bassin d'Arcachon » souhaite favoriser, consolider la perception qualitative de son territoire et valoriser la richesse environnementale et écologique du Bassin.

Les déplacements urbains ou extra urbains sont désormais au cœur de la sensibilité environnementale des populations, des acteurs publics et privés.

Les déplacements « nautiques » sont désormais identifiés comme un mode alternatif de transport et il existe une attente pour un mode de déplacement performant et propre.

C'est dans cette optique que le Pôle d'Initiatives de la COBAS a créé le label « **MARITIM'ECO** ».

Le contexte nautique

Le bassin d'Arcachon est, par sa géomorphologie un site naturel et marin remarquable, c'est également un lieu de convergence, d'enjeux socio-économiques et environnementaux.

Les distances de navigation sont relativement courtes environ 10 km entre Andernos et Arcachon, 17 km entre Andernos et le Cap-Ferret, et seulement 6 km entre le Cap-Ferret et Arcachon. Le trajet le plus fréquemment effectué par les usagers reste toutefois le tour du Bassin par la route. Ce qui représente une distance de 60 km, soit 50 minutes au minimum entre Le Cap-Ferret et Arcachon et beaucoup plus en période estivale.

Cet aspect de la géomorphologie du Bassin est encore mal perçu par les populations locales et, à plus forte raison, par les visiteurs. En saison estivale, la durée de transport est très longue et les difficultés de circulation sont très importantes autour du Bassin.

Le développement d'un système de transport public multimodal « sur et autour » du Bassin est donc pertinent.

L'union des Bateliers Arcachonnais à travers ces cinq lignes (y compris la dune du Pyla) assure un service permanent entre Arcachon et le Cap-Ferret (30 minutes) et des lignes saisonnières entre Andernos et Arcachon (1 heure).

Ces prestations s'inscrivent dans une démarche de « bateau navette » correspondant davantage à un positionnement ciblé sur une clientèle locale. Du fait de la durée du trajet et des fréquences de rotation, ces prestations s'apparentent plutôt à du déplacement loisirs/tourisme qu'à du déplacement domicile/travail capable d'apporter une alternative au mode de transport traditionnel : la voiture.

Il est donc nécessaire de réfléchir à l'élaboration d'un mode de déplacement **alternatif** axé sur **la valorisation et la protection de l'environnement**.

Plusieurs exemples significatifs peuvent être donnés :

- Voge sur la Seine à Paris,
- L'expérimentation de la liaison Ajaccio vieux port /aéroport
- La liaison Pointe à Pitre/aéroport (en cours d'expérimentation)
- Marseille et les îles du Frioul etc..
- Icade et les navettes urbaines électriques,
- Nantes navettes portuaires électriques,
- Strasbourg bateau à passagers électriques,
- Lac du Bourget bateau à passagers électrique etc.

Chapitre 2 : Les objectifs

Pour ce faire, trois objectifs majeurs sont à prendre en considération

- Objectif d'ordre environnemental : donner au Bassin une image de modernité et une dynamique lisible de protection et de valorisation de son milieu ;
- Objectif d'ordre stratégique : construire un produit moderne et innovant capable de fédérer l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par le devenir « environnemental » du Bassin. Encourager la réflexion sur les transports innovants des acteurs de la filière nautique. Ceux-ci sont soucieux d'insérer leur projet d'offre de déplacement au sein de l'offre de transport préexistante sur le Bassin: vélo, auto/bateau, bateau/randonnée etc.;
- Objectif de valorisation du savoir-faire du territoire : Formaliser, développer et mettre en valeur le savoir-faire spécifique au territoire. Concrétiser la notion de filière, favoriser l'émergence d'un Pôle d'Initiatives innovant sur le plan technique, économique et touristique dans une logique de groupement (CLUSTER) .

Face à ces objectifs, la COBAS entend mettre en place une stratégie offensive.

La finalité essentielle de l'appel à projet repose sur la création d'un système global de transport intégrant non seulement la réalisation d'un bateau propre (alimentation en énergie, modalités d'accès au public). S'y ajoute une préoccupation toute particulière sur la protection de l'environnement s'agissant du procédé de fabrication, d'exploitation jusqu'à la fin de vie du bateau et des équipements périphériques.

Chapitre 3 : L'appel à projet et le porteur de projet

La COBAS recherche un **porteur de projet** (personne physique ou morale) qui réfléchirait en concertation avec plusieurs entreprises à la conception, la fabrication, la gestion et à l'évolution d'un concept global de mobilité nautique sur le Bassin d'Arcachon.

Ce porteur de projet sera le correspondant et l'interlocuteur de la COBAS. Il gèrera les relations commerciales et financières des entreprises du projet en toute transparence et devra être clairement identifié.

La forme juridique du porteur de projet est libre à partir du moment où chacune des entreprises avec laquelle il réfléchit, est identifiée dans le dossier de réponse à l'appel à projet et, adhère à la démarche proposée.

Le porteur de projet ou « pilote » sera une entreprise domiciliée sur le territoire de la COBAS, depuis au moins deux ans.

Au cours de la phase de construction, d'expérimentation et d'exploitation du « bateau propre » le porteur de projet pourra proposer de faire évoluer la forme juridique sous réserve de l'accord de la COBAS et sur demande motivée.

Le calendrier :

La COBAS choisira le porteur de projet qui présentera le projet optimal en novembre 2010. Ce dernier construira le bateau et suggèrera les équipements terrestres tests en 2011. La mise à l'eau interviendra au premier trimestre 2012. Enfin l'exploitation de ce « bateau propre » s'effectuera au cours de l'été 2012.

Chapitre 4 : Les éléments du projet

Les domaines de performance

Pour s'inscrire dans la démarche du label « MARITIM'ECO », le « bateau propre » devra répondre aux fondamentaux de ce label, à savoir :

- * Innover sur le plan technique conceptuel et opérationnel
- * Présenter en termes de protection environnementale, fabrication et fin de vie des composants utilisés, un bilan global, mais aussi identifié à chaque étape du processus
- * Répondre aux exigences de protection du milieu nautique (rejets et émission de CO2, nuisances sonores pour les riverains, etc).
- * S'intégrer au mieux dans le flux et le paysage (forme de carène, intégration paysagère et architecturale des terminaux d'accostage etc.)
- * Etre, d'une manière générale, la vitrine de tous les enjeux actuels ou émergents en matière de développement durable.

Sur ces bases et par domaine de compétence ou de savoir-faire, l'équipe d'entreprises regroupée autour du porteur de projet doit présenter un cahier technique définissant des principes constructifs, la pertinence des innovations, leur pérennité ou leur évolution. Ce cahier technique devra présenter de manière générale la performance environnementale du projet présenté.

L'équipe de chaque projet est libre d'organiser la structure du projet en termes de répartition de compétences ou de missions. Cette équipe présentera son projet de « bateau propre » selon une logique articulée autour de 5 subdivisions (**ci-dessous nommés « cahiers techniques »**).

Ces cahiers techniques laissent à chaque équipe-projet une large marge de manœuvre dans l'élaboration de son projet. En effet, ces cahiers n'ont pas pour objectif d'encadrer la réflexion des entreprises mais de les informer des facteurs d'appréciation du projet le plus méritant. Il s'agit pour la COBAS d'accorder une subvention dans un contexte de transparence et de sécurité juridique en favorisant une création entrepreneuriale des porteurs de projet.

CAHIERS TECHNIQUES

Cahier N°1 le bateau

Le « bateau propre » ainsi que tous les éléments techniques qui lui sont associés (pontons, postes de recharges, abris passagers) pourraient comporter un degré d'innovation et de performance environnementale permettant à ce bateau de s'inscrire dans la durée comme un prototype.

Par sa conception, ses modalités d'exploitation, ses performances nautiques et surtout son adéquation en termes d'impact vis-à-vis de l'environnement et du milieu, le « bateau propre » pourrait faire office de référence au niveau local, national et européen.

Propositions de cadre opérationnel :

Eléments	Proposition
Catégorie / certification	Navigation intra bassin
Prestations	Tourisme et déplacements inter urbain
Nombre de passagers transportés	Entre 50 et 80 passagers
Plate-forme vélo	Entre 20 et 30 vélos
Longueur / tirant d'eau /tirant d'air	à adapter aux critères de navigation sur la Bassin
Amplitude de service	24 heures sur 24, 12 mois sur 12 envisagés
Services à bord	WC - lavabo
Accès handicapés	Suivant les normes en vigueur en la matière

1 – Proposition en ce qui concerne la coque :

Le choix de la carène pourrait constituer la première étape d'une recherche dynamique en terme de rapport déplacement/consommation et de respect du milieu (type de matériaux employés, peintures, batillage, tirant d'eau pour s'adapter au bassin etc.).

2 – Proposition en ce qui concerne le moteur :

L'équipe projet choisit librement le type de motorisation (électro-solaire, électrique-batterie, hybride). Elle veillera à ce que la performance énergétique et les capacités du bateau correspondent aux critères d'exploitation du Bassin (courantologie) et aux critères commerciaux (rapidité de manœuvre et vitesse commerciale).

Le choix du moteur du « bateau propre » sera susceptible d'offrir une rapidité de déplacement et d'escale.

Cahier N° 2 : l'identité et la signature architecturale du bateau

La recherche d'un design spécifique devra permettre d'identifier le bateau et d'en faire un signe de reconnaissance, un vecteur d'image à l'échelle non seulement du territoire de la COBAS mais aussi au niveau national.

L'équipe projet pourra réfléchir à une signature innovante sur le plan visuel et fonctionnel. Lorsque l'équipe concevra la signature visuelle, elle pourra par exemple veiller à ce que cette signature porte non seulement sur l'ensemble de la structure et la super structure mais également sur l'aménagement intérieur (confort et qualité de la vie à bord).

Cahier N°3 : la vie à bord et l'accessibilité au public

Les critères de confort à bord et de sécurité sont essentiels pour les passagers d'un bateau.

Lors de sa réflexion, l'équipe projet pourra élaborer un concept d'accessibilité du public au bateau, dans le respect des normes en vigueur (handicapés) mais également en terme de confort et de sécurité (arrêt nautique, gare nautique, parking relais etc.). Un ou deux sites tests pourront être proposés ainsi que des esquisses d'aménagement, un programme d'équipement ou de construction spécifique élaboré dans une optique innovante d'accessibilité nautique du Bassin.

La construction du projet devra prendre en compte les contraintes suivantes : conditions météorologiques, exploitations diurnes et nocturnes, l'accessibilité des berges pour les bateaux à marée basse.

Il pourra s'avérer pertinent et essentiel dans un objectif de développement durable, d'insérer le projet « bateau propre », dans la logique actuelle de l'ensemble des modes de transport du Bassin (vélo, auto...). Dans cette optique, le projet pourra proposer des services spécifiques et des prestations adaptées aux différents types de passagers (groupes, cyclistes).

Cahier N° 4 : Simulation d'exploitation d'un « bateau propre »

Simuler une liaison maritime « propre » et de performance économique

Les bateaux à passagers maritimes ou fluviaux de transport correspondent à deux missions de base : le tourisme et le transport régulier dans le cadre de déplacements domicile/ travail.

Le porteur du projet pourra présenter une simulation d'un mode d'exploitation et de service sur la base de points d'accostage (ligne commerciale ou touristique).

Ainsi, elle mettra en évidence au sein du projet les bases économiques et financières du concept proposé (coût d'entretien, coût d'exploitation, charges de personnel).

Cahier N°5 : La construction

Le caractère innovant et évolutif du bateau ne doit pas occulter la logique industrielle et la capacité de l'équipe projet à proposer un process de fabrication performant. Aussi, ce cahier technique devra mettre en évidence :

- Le montage financier de la mise en chantier avec identification des besoins de financements et le calendrier y afférent, la valeur ajoutée locale qui pourrait être générée, la performance environnementale du process de fabrication (élimination des déchets, pollution sonore, visuelle etc.)

- L'organisation et la fiabilisation des procédures de suivi et de maintenance.

La capacité de l'équipe projet à proposer un process industriel innovant et « exportable » sera déterminante pour permettre, dans le cadre de l'évolution du produit, de faire émerger localement une vraie filière technologique ou de diffusion d'un savoir-faire spécifique (formation, apprentissage etc).

L'équipe projet pourra soumettre un programme de suivi et d'assistance à l'exploitation du bateau en termes de mise à disposition des savoir-faire, moyens humains et de moyens techniques.

Chapitre 4 : Présentation du projet

L'équipe projet fournira à la COBAS, sous la responsabilité du porteur de projet, les documents techniques, graphiques nécessaires à la compréhension et à l'appréciation par le jury du projet :

- les 5 cahiers techniques,
- un document de synthèse et de présentation au grand public (sous la forme d'un power point). Ce document servira d'élément de communication en cas de présentation publique du projet.

Pour que le projet de l'équipe soit apprécié, chaque équipe devra avoir transmis via la plateforme WEB de la COBAS (serveur FTP) tous les cahiers techniques avant le **29 octobre 2010**. A cette fin, un identifiant et mot de passe ainsi qu'une procédure de connexion leur seront transmis.

Chaque équipe projet pourra se voir remettre sur sa demande et en tant que de besoin tout document relatif au territoire tels que : projet de territoire, programme de développement économique, Pôle d'Initiatives des industries de créations maritimes, Plan de Déplacement Urbain, étude SETEC Organisation transport sur le bassin d'Arcachon, schéma directeur des pistes cyclables, le diagnostic du PLH, les études en cours relatifs au SCOT, etc.....

Chapitre 5 : Les facteurs d'appréciation

Dans le souci de favoriser une libre concurrence entre les équipes projets, de créer une émulation en toute transparence et sécurité juridique, la COBAS a élaboré les facteurs d'appréciation suivants (par ordre de prévalence) :

- Appréciation générale du projet par rapport à la performance environnementale globale liée aux fondamentaux du label
- Appréciation du niveau global d'innovation et de créativité par rapport aux bateaux « propres » existants et en exploitation
- Pertinence et dimension économique du groupement
- Capacité de recherche, d'innovation du groupement et d'accompagnement, évolution technique, conceptuelle et financière du projet
- Appréciation du cahier N° 1
- Appréciation du cahier N° 2
- Appréciation du cahier N° 3
- Appréciation du cahier N° 4
- Appréciation du cahier N° 5

Chapitre 6 : Modalités administratives et financières

La COBAS est soucieuse d'encourager cette réflexion, au titre de sa compétence économique. Dès lors, elle attribuera des subventions à l'équipe-projet lauréate.

Au regard de l'examen du dossier de réponse à l'appel à projet de l'équipe lauréate et des critères d'appréciation étudiés, la COBAS apportera son concours financier aux différentes étapes du projet :

- Etape ingénierie :

La COBAS attribuera une subvention de 30 000 euros au lauréat de l'appel à projet « bateau propre » de 2010.

Cette subvention sera versée en deux temps :

- la moitié de cette subvention sera attribuée dès désignation de l'équipe projet lauréate.
- le solde sera versé lorsque l'équipe lauréate aura fourni la preuve écrite officielle et les présentations de justificatifs financiers que le bateau est en cours de construction.

- Etape relative à la construction du bateau :

La COBAS au titre de l'aide économique qu'elle accorde en vue de favoriser le développement des entreprises, l'innovation, la création et le maintien de l'emploi apportera une subvention d'un montant représentant 25 % du coût HT des travaux que l'équipe projet aura engagés plafonnée à 100 000 euros.

Cette subvention pourra être versée en trois fois :

- 25% du montant des coûts des investissements engagés
- 50 % du montant des coûts des investissements engagés
- le solde restant au vu du montant des coûts des investissements soldés et à l'essai de navigation.

Toutes les subventions, à l'exception de l'aide à l'ingénierie, seront versées au regard de factures acquittées et certifiées par le comptable de l'équipe lauréate.

La COBAS se donne le droit de revoir sa participation en fonction des autres aides publiques que l'équipe projet sera parvenue à mobiliser. En effet, le montant de l'ensemble des aides publiques dont l'équipe projet bénéficiera ne pourra pas dépasser les 80 % du montant total des dépenses d'investissement de l'équipe lauréate.

- Etape de commercialisation et de promotion du bateau :

La COBAS propose de soutenir l'équipe projet lauréate en termes de promotion et de commercialisation du « bateau propre » au moyen d'une subvention à hauteur de 30% du montant H.T. des frais engagés par cette équipe (plafonnée à 30 000 euros).

La participation financière de la COBAS au cours de ces trois étapes fera, à chaque fois, l'objet d'une délibération du Conseil Communautaire fixant les modalités et les subventions financières définitives.

Chapitre 7 : Propriété intellectuelle et confidentialité

Les droits de propriété industrielle et intellectuelle restent acquis à l'équipe projet qui fera son affaire de toutes les modalités afférentes à leur protection (marque, dessin, modèle).

Chapitre 8 : Déontologie de l'équipe projet

Chaque porteur de projet, tel que défini au chapitre 3, ne pourra s'intégrer qu'à une seule équipe.

Chapitre 9 : Modalités de choix de l'équipe projet lauréate

Un jury composé d'experts et de personnalités nationalement reconnues pour leurs engagements en termes de développement durable, désignera une équipe projet lauréate au regard du dossier de réponse à l'appel à projet.