

APPEL A MANIFESTATION D'INTERET

Mémoire d'information

Article L. 2122-1-1 CGPPP

***Installation et exploitation de bornes de recharge pour
VE et VHR avec terminal de paiement (bornes IRVE)
Site du Transmanche – Quai Gaston Lalitte***



Date et heure limite de remise des propositions :
08 juin 2026 – 14h00

SOMMAIRE

1.	CONTEXTE	3
2.	PRESENTATION DU PORT DE DIEPPE	3
2.1.	Présentation générale.....	3
2.2.	Présentation activité Commerce du bassin de Paris.....	3
2.3.	Présentation activité Pêche	4
2.4.	Présentation activité Plaisance	4
2.5.	Présentation activité Zone technique	4
2.6.	Présentation activité Transmanche	4
3.	OBJECTIFS.....	5
4.	OBJET DE L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET.....	5
4.1.	Critères de sélection	5
4.2.	Cadre juridique et aspects contractuels.....	6
4.3.	Modalités de publicité	6
5.	DETAILS TECHNIQUES (fournis par Malcolm).....	6
5.1.	Etat actuel	7
5.2.	Localisation.....	10
5.3.	Technologie recherchée	11
5.4.	Usage potentiel	12
6.	ANNEXES	13
7.	MODALITES DE L'OCCUPATION.....	13
7.1.	Redevance	13
8.	MODALITES DE REMISE DES CANDIDATURES.....	13

1. CONTEXTE

La Régie Dieppoise des Activités Portuaires (ci-après « la Régie »), est un établissement public local à caractère industriel et commercial dont la création résulte d'une délibération du Syndicat Mixte « Ports de Normandie » (ci-après « le SMPN ») en date du 29 mars 2019.

La Régie a été constituée en vue d'assurer les services industriels et commerciaux du SMPN rattachables au Port de Dieppe. Sur le territoire du SMPN et conformément à la convention de gestion qui a été conclue entre ce dernier et la Régie le 12 juin 2019, la Régie a pour missions :

- La gestion et l'exploitation du Port de Dieppe, comprenant l'activité de commerce et de Transmanche, de la zone technique, de la pêche et de la plaisance ;
- Et toute activité de gestion et d'exploitation de nature portuaire sur le territoire de la Normandie rattachable à l'activité du Port de Dieppe.

En matière domaniale, le SMPN – propriétaire – a confié à la Régie la gestion d'un certain nombre de dépendances de son domaine public et privé. Dans ce cadre, la Régie est notamment habilitée à délivrer des autorisations ou des conventions d'occupation temporaire constitutives ou non de droits réels selon les dispositions prévues par le code général des collectivités territoriales, le code des transports et le code général de la propriété des personnes publiques.

2. PRESENTATION DU PORT DE DIEPPE

2.1. Présentation générale

La Régie dieppoise des activités portuaires a pour missions, sur le territoire du Syndicat Mixte Ports de Normandie, la gestion et l'exploitation du Port de Dieppe, comprenant les activités commerce, Transmanche, pêche, plaisance et réparation navale sur la zone technique ainsi que toute activité de gestion et d'exploitation de nature portuaire sur le territoire de la Normandie rattachable à l'activité du Port de Dieppe. La Régie dieppoise des activités portuaires garantit aux usagers et au personnel, un mode de gestion locale des activités, efficace et réactif et conforte dans la durée l'activité de toute la communauté portuaire. Situé au centre de l'axe Paris/Londres, d'accès facile, le Port de Dieppe, au cœur d'une économie régionale dynamique, offre une situation géographique idéale pour une activité de commerce ouverte sur la manche et toutes les opérations de maintenance sur les parcs éoliens offshore. Il est ouvert 7/7j, 24/24h suivant le besoin.

2.2. Présentation activité Commerce du bassin de Paris.

L'activité commerce bénéficie d'infrastructures portuaires sécurisées conformes aux normes de sûreté internationale (ISPS).

- Accès rapide à la mer, derrière une écluse de 26 m de large, dans un bassin présentant 1 200 m de quai linéaire.
- Accessible aux navires jusqu'à 160 m avec un tirant d'eau de 8 à 9 m.
- 4 à 6 postes à quai pour l'exploitation des grues.

Un savoir-faire interne sur des outillages performants de fortes capacités. Charges lourdes, matériaux encombrants, marchandises...

2.3. Présentation activité Pêche

Une flotte de 80 coquillards, chalutiers et fileyeurs et plus de 8000 tonnes de produits débarqués - coquille Saint-Jacques, bar, dorade grise, grondin rouge, lotte, plie, turbot, merlan, surmulet, hareng, homard, saint-pierre, sole, limande, lieu jaune, cabillaud, bulot, maquereau, vive, congre, tourteau, encornet, seiche - font la renommée de la place dieppoise.

Le Port de Dieppe est doté d'une halle réfrigérée de 870 m² composée de 5 modules, de matériel de pesage et de débarquement avec plusieurs grues de 300 et 1000 kg, d'une tour à glace, de magasins de marée et d'une plate-forme d'expédition. La vente aux enchères est informatisée et mise en réseau avec la criée de Fécamp. L'équipe de la Régie prépare la vente à la criée du lundi au vendredi.

2.4. Présentation activité Plaisance

Au cœur de la ville historique, proche des commerces et des services, le Port dispose de 800 emplacements et des équipements sanitaires et de confort les plus modernes. 50 anneaux sont réservés aux visiteurs. Les plaisanciers bénéficient de tous les services et également d'une aire de carénage disposant d'espaces de levage, de travail et de tous les équipements utiles.

*Le port de Plaisance de Dieppe est labellisé Qualité Plaisance *****, détient le label Pavillon Bleu, et est affilié à l'association Trans Europe Marinas.*

2.5. Présentation activité Zone technique

Le Port de Dieppe dispose d'une infrastructure rénovée et de l'outillage adapté, pour le levage de navires pouvant aller jusqu'à 360 tonnes, dédiés à la réparation des navires de pêche, de servitude et de plaisance. Nous proposons une offre de services complète pour l'accueil des navires. Les espaces portuaires mis à disposition répondent aux exigences réglementaires et environnementales mais aussi aux besoins des professionnels et des particuliers. Soutenir le développement de la filière nautique et navale constitue un des axes de développement important du Port de Dieppe. Cette activité représente la mise à sec de 150 navires à l'année.

2.6. Présentation activité Transmanche

L'activité Transmanche est en lien direct avec l'AMI. La ligne ferry est exploitée par l'opérateur DFDS Seaways, avec deux à quatre rotations quotidiennes entre Dieppe et Newhaven pour une durée de 4 heures de traversée, pouvant aller jusqu'à 6 traversées par jour.

Le site et les installations du Transmanche, conforme à la réglementation internationale en matière de sûreté portuaire (Code ISPS), confortent la place stratégique du Transmanche dans les activités de fret. Les navires peuvent accueillir jusqu'à 54 camions et remorques, 320 voitures en fonction des véhicules fret et 600 passagers. Le Terminal dispose d'une zone publique extérieure attractive dédiée au pré-embarquement des passagers et au stationnement des visiteurs. La nouvelle gare maritime garantit les meilleures conditions d'accueil aux voyageurs et aux transporteurs.

En 2025, l'activité du transmanche a représenté :

- 368 814 passagers ;
- 141 372 véhicules de tourisme ;
- 25 742 camions ;
- 4 143 remorques non accompagnées ;
- 859 738 tonnes de marchandises.

3. OBJECTIFS

Dans le cadre de sa politique de transition énergétique et de mobilité durable, la Régie souhaite favoriser le développement de l'usage des véhicules électriques sur son territoire. À cet effet, elle lance un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour identifier des opérateurs privés ou publics susceptibles de concevoir, financer, installer, exploiter et entretenir des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE).

L'objectif est de :

- Répondre à la croissance de la demande en solutions de recharge ;
- Contribuer à la réduction des émissions de CO₂ liées au transport ;
- Améliorer l'accessibilité des services de recharge sur le territoire ;
- Améliorer la qualité de service, fidéliser les usagers et de développer le trafic du transmanche.

4. OBJET DE L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET

Le présent AMI vise à identifier un partenaire susceptible de proposer et mettre en œuvre un projet d'installation et d'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le site du transmanche.

Le projet devra inclure :

- Visite sur site ;
- L'analyse de la faisabilité technique ;
- Le choix des technologies de recharge (AC 7-22 kW, DC 50-150 kW...) ;
- La stratégie d'exploitation et de maintenance ;
- Les modalités de tarification pour les usagers.

Contraintes d'installation :

- Parcelle à nue ou enrobée ;
- Puissance disponible du transformateur : 390 kVA maximum (à confirmer) ;
- Distance entre le transformateur et les bornes ;
- Environnement bord de mer ;
- Présence de réseaux existants ;
- Assurer la continuité d'exploitation : toute tranchée réalisée devra être rebouchée ou circulaire pour des PL/VL aux horaires des embarques et débarques sur les zones concernées.

4.1. Critères de sélection

Pour chaque projet, les critères permettant d'évaluer la candidature sont les suivants :

- Une expertise avérée dans l'installation et l'exploitation d'IRVE ;
- Choix technologique (fiabilité, pertinence de l'installation proposée, rapidité de recharge...)
- Branchements simultanés ;
- Coût compétitif de recharge ;
- Qualité de service proposé aux usagers (disposer d'un terminal de paiement et d'un nombre important de bornes en Angleterre (souhaitable) et en France (exigé)...)
- Capacité financière à porter l'investissement ;

- Stratégie de maintenance et de supervision fiable ;
- Respect des normes IRVE en cohérence avec le site ;
- Délai de mise en œuvre et moyen mis en œuvre pour assurer l'exploitation ;
- Taux de disponibilité élevé (installation fonctionnelle de l'installation à 95% minimum).

La Régie étudiera toutes les propositions des candidats. Celles-ci seront également analysées même si le projet présenté ne répond pas strictement au cadre défini par le présent Mémoire d'information. En effet, les propositions des candidats permettront, en tout état de cause, d'identifier d'avantage les implantations et la cohérence des projets.

4.2. Cadre juridique et aspects contractuels

La location de foncier et de mobilier entre dans le cadre d'une Convention d'Occupation Temporaire (COT) du domaine public portuaire éventuellement constitutive de droits réels, conformément aux articles L. 1311-5 et suivants du Code général des collectivités territoriales. La COT sera établie conformément aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).

La durée prévisionnelle de la COT est à définir lors de la négociation et, est calculée en fonction des investissements réalisés par le titulaire et de leur durée d'amortissement. A l'issue de la durée d'occupation et donc tenant compte des investissements réalisés, les bornes seront propriété de la Régie.

Dans cet intervalle, le titulaire de la COT sera responsable de son matériel et devra fournir des attestations d'assurance correspondante au matériel utilisé. Aucun dommage survenu du fait des bornes ne pourra être imputé à la Régie.

La COT indique notamment qu'aucune compensation financière ne sera accordée par la Régie en cas de non-utilisation ou utilisation insuffisante des bornes. Concernant la réalisation de l'installation et dans tous les cas, les aménagements ou constructions seront soumis à la validation préalable de la Régie après concertation et devront être conformes aux exigences réglementaires (permis de construire, déclarations de travaux...).

En conséquence, la Régie invite toute personne ou entité intéressée à soumettre une candidature pour le développement de son projet sur le port. La candidature ne comporte aucun engagement des parties.

Le candidat pourra toutefois être présélectionné pour participer à la seconde phase relative à l'attribution du projet d'installation des bornes. La Régie n'est toutefois pas tenue d'accorder le projet.

4.3. Modalités de publicité

Le présent AMI sera publié sur le site internet et réseaux de la Régie du Port de Dieppe, à l'adresse suivante : <https://www.portdedieppe.fr> à compter du 29/04/2026 et jusqu'au 08/06/2026, date limite de remise des candidatures.

5. DETAILS TECHNIQUES

Afin de répondre à notre besoin, nous mettons à votre disposition un maximum de données et d'informations pouvant vous aider à postuler de la manière la plus complète.

Le titulaire devra prévoir l'ensemble des prestations nécessaires à la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance du système, incluant notamment :

1. **L'alimentation électrique**, selon l'une des trois hypothèses suivantes : raccordement sous-compteur physique, contrat spécifique ou installation d'un nouveau transformateur.
2. **Les travaux d'infrastructure et de réseaux**, comprenant le passage de réseaux (terrassment par aspiratrice en zones sensibles HT/gaz), la remise en état des voiries à l'identique avec compactage soigné des remblais, la continuité d'exploitation des sites concernés ainsi que le marquage des emplacements dédiés aux véhicules électriques et hybrides rechargeables.
3. **La mise en œuvre et l'exploitation du système**, comprenant la mise en service, la maintenance et la mise en place d'un service client adapté.

5.1. Etat actuel

Avec la montée en puissance du marché des véhicules électriques en Angleterre et en France, il devient stratégique d'implanter des bornes de recharge sur le site du port de Dieppe.

En Angleterre, les immatriculations de voitures électriques à batterie (BEVs) ont atteint 381 970 unités en 2024, représentant 19,6 % du marché des véhicules neufs, soit une hausse de 21,4 % par rapport à 2023. De leur côté, les véhicules « plug-in » (hybrides rechargeables + 100 % électriques) continuent de gagner du terrain, tant par la croissance des ventes que par la montée des parts de marché.

En France, le marché des voitures « zéro émission » a lui aussi enregistré un record en 2023 : 298 522 voitures électriques vendues, soit 16,8 % des immatriculations neuves. En 2024, le marché des véhicules 100 % électriques s'est maintenus à 317 501 unités, représentant une part de marché significative du segment électrifié (et environ 22 % tout véhicule électrifié confondu, BEV + rechargeable).

Enfin, les premiers mois de 2025 montrent que l'électrique continue de s'imposer : un regain dans les immatriculations de BEV, des parts de marché qui flirtent avec les 20-22 % selon les mois, même si la tendance varie selon les régions.

Durant la très haute saison (juillet et août), jusqu'à 20 véhicules électriques et hybrides rechargeables confondus peuvent être sur le même embarquement.

Sur la zone transmanche, un transformateur 630 kVA est installé dans la ZAR permettant ainsi l'alimentation de tous les services liés à l'activité transmanche. (Cf. photo ci-dessous)



Une analyse réseau du poste transformateur 630 kVA a été réalisé (Annexe "Rapport analyse puissance disponible poste transformateur 630kVA").

En complément du tableau ci-dessous, vous trouverez en annexe les plans des réseaux du transmanche ainsi que le rapport d'analyse de puissance disponible du poste transformateur 630 kVA.

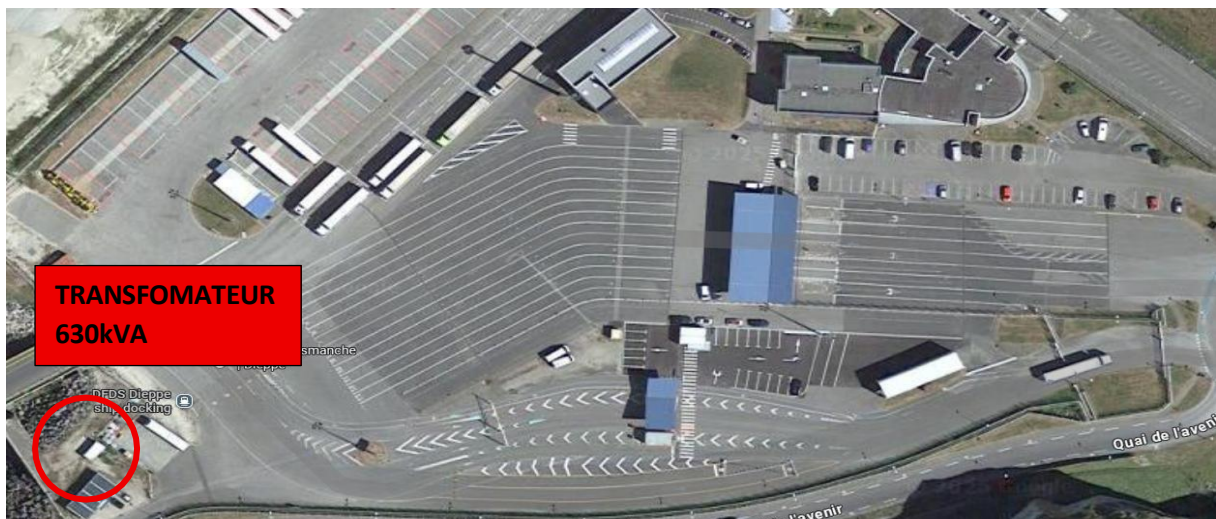
TGBT 630kVA	Utilisation actuelle du TGBT 80 kVA
	Agrandissement gare maritime 110kVA
	Alimentations Diverses 50kVA
	Reste disponible pour la pose des bornes 390kVA

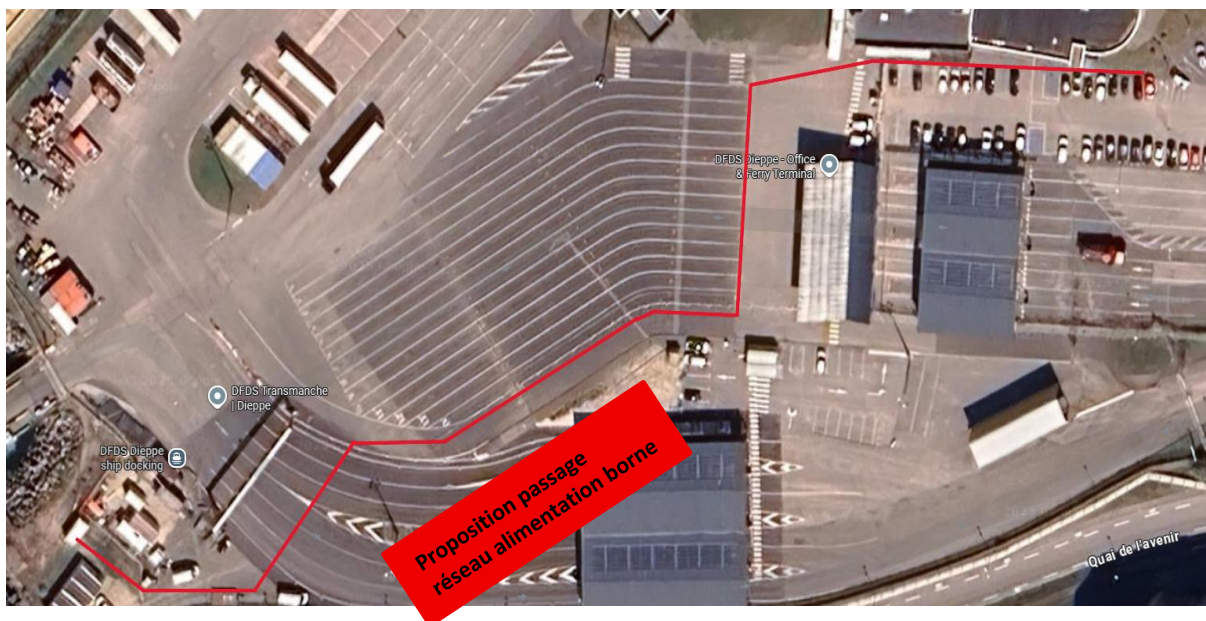
Le transformateur alimente une installation en régime IT, avec le neutre isolé de la terre et les masses mises à la terre. L'analyse montre que, sur deux semaines d'utilisation, au maximum 22% de la capacité du transformateur est utilisée. Il reste donc 490kVA / 710A de disponible à l'utilisation. Cette analyse n'a pas été réalisé durant un pic de production.

Entre la période d'analyse réalisé par Actemium et aujourd'hui, on estime qu'un gain de 60kVA a été réalisé à la suite de travaux sur le réseau.

De plus, un agrandissement de la gare maritime est en cours de réalisation et nous estimons son besoin à 110Kva.

Comme indiqué par ce tableau, il reste à disposition pour les bornes une puissance de 390kVA pour l'implantation des bornes et une marge associée.





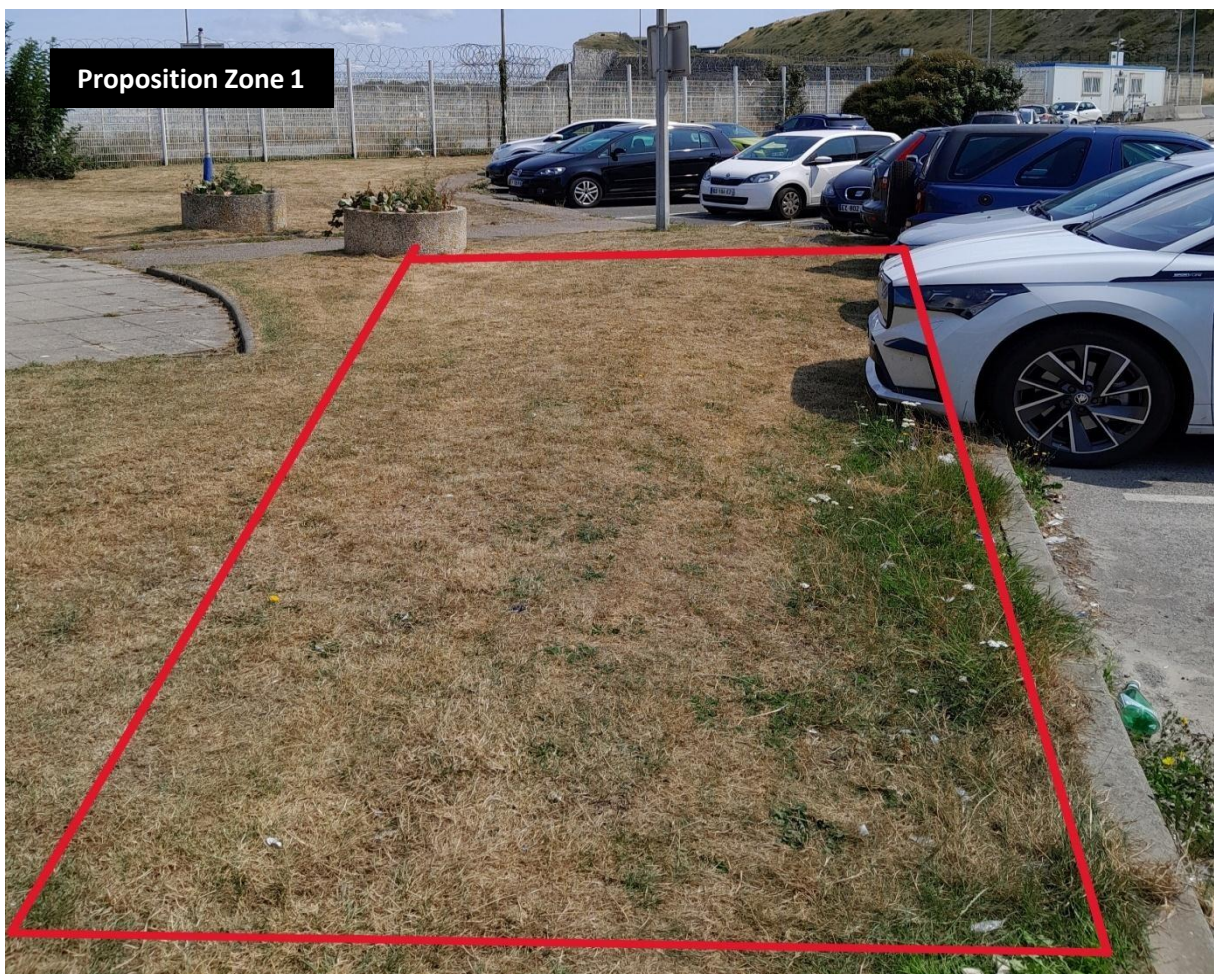
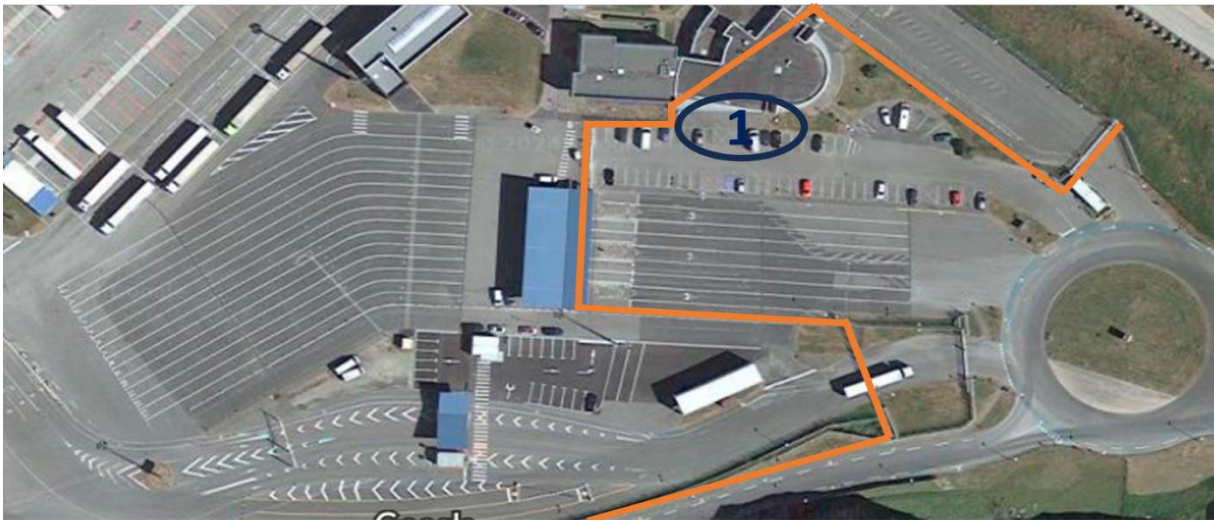
Un nouveau transformateur a récemment été installé à l'extérieur de la ZAR, ce transformateur n'est pas la propriété du port de Dieppe et nous ne disposons pas d'information à ce stade mais s'il s'agit d'un transformateur ENEDIS il peut représenter une autre opportunité de raccordement au réseau.

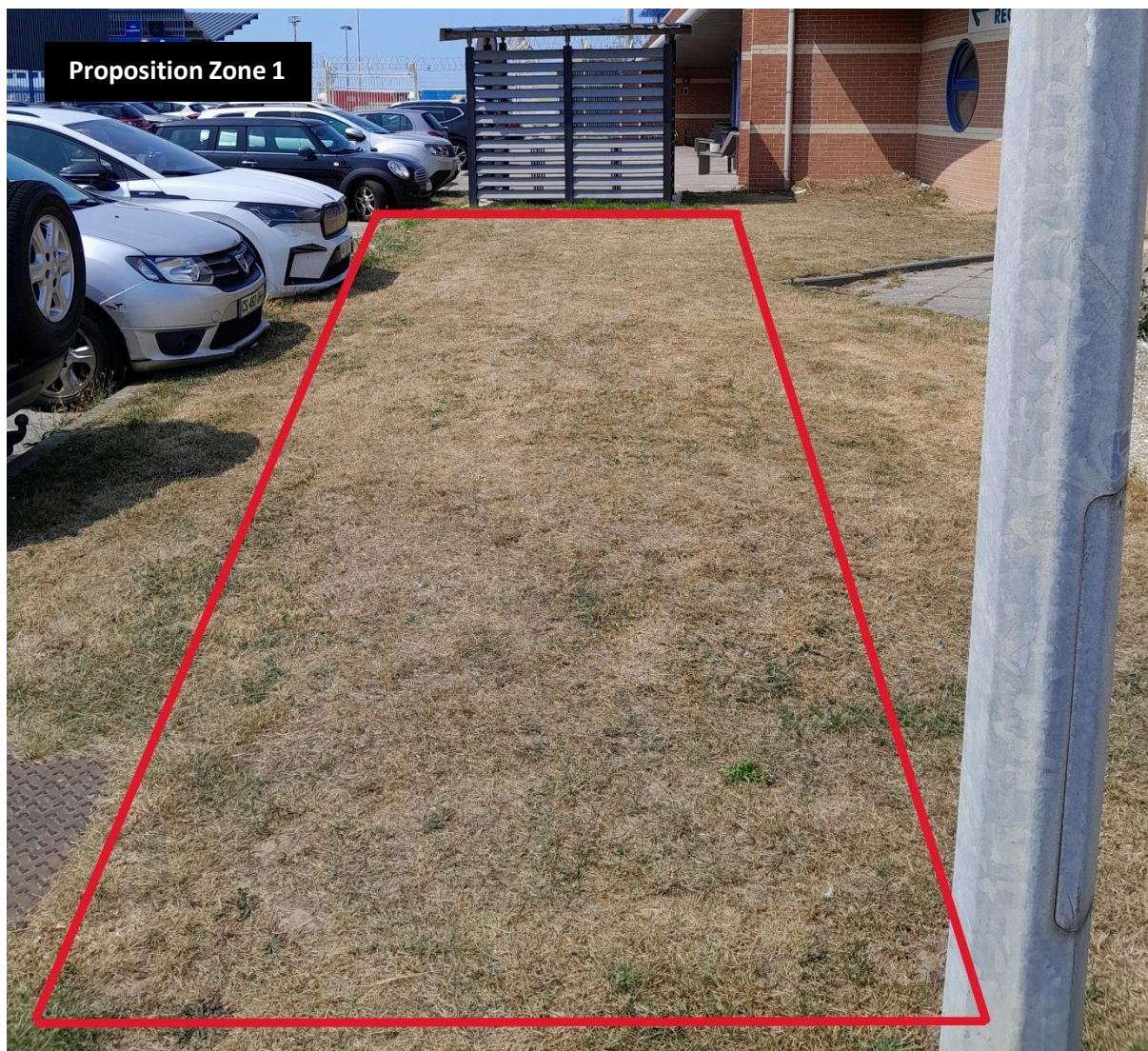


Le titulaire devra prendre toutes les dispositions nécessaires afin de garantir, pendant toute la durée des travaux de création des réseaux souterrains, le maintien permanent des circulations existantes. Il veillera en particulier à assurer en continu le passage des véhicules légers, des poids lourds ainsi que la circulation des piétons sur les zones concernées par les travaux. À cet effet, des cheminements sécurisés et adaptés devront être mis en place et maintenus, afin d'éviter toute interruption de trafic et de préserver la sécurité des usagers.

5.2. Localisation

Les photographies ou proposition d'emplacement transmises dans le cadre du présent document sont fournies à titre indicatif et ne revêtent aucun caractère définitif. Les implantations précises seront arrêtées ultérieurement, en concertation avec les services d'exploitation. Le titulaire devra en conséquence intégrer dès la phase de préparation la possibilité d'adaptations ou de modifications de ces emplacements, sans que cela ne puisse donner lieu à réclamation. La zone d'implantation des bornes est déjà définie sur le plan suivant :





Bornes complémentaires :

L'actuel document concerne uniquement l'installations des bornes de recharge comme décrite ci-dessous mais dans une démarche de développement ultérieur, le titulaire pourra mettre en avant un plan d'extensions du parc à bornes de recharge pour de futurs besoin tels que :

- Recharge pour les camions dans la ZAR ;
- Recharge pour le personnel DFDS parking naviguant dans la ZAR ;
- Recharge pour les employés du terminal.

5.3. Technologie recherchée

Zone 1 → Recharge DC avec 2 branchements → Capacité du convertisseur borne ou véhicule (généralement 100 à 150 kVA)

Le temps d'attente pour les passagers est variable du fait que certains arrivent très tôt avant l'ouverture des contrôles mais également dans des délais pouvant être plus réduit avant l'entrée en zone de pré-embarquement. Cette zone est accessible aux usagers des navires, aux employés du terminal et également au public.

Le titulaire devra décrire la stratégie de puissance disponible aux bornes suivant la disponibilité de l'alimentation générale des transformateurs existant ou créé.

5.4. Usage potentiel

Dans le cadre du développement de bornes rechargeables sur le terminal du port de Dieppe, nous avons 3 hypothèses d'installation :

➤ Hypothèse 1 : Mise en place d'un sous compteur physique

Le titulaire pourra se raccorder aux transformateurs mis à disposition pour une utilisation ne dépassant pas les puissances apparentes disponibles.

Conformément :

- A l'article L.333-1 du Code de l'énergie,
- Aux articles L111-1 et L121-1 du Code de la consommation,
- A l'article 1353 du Code civil,
- Aux règles métrologiques

Le titulaire devra installer un sous-compteur homologué, après le TGBT et sur sa ligne afin de pouvoir justifier sa consommation et ainsi permettre une refacturation précise au prorata.

Le titulaire mettra en avant sa limite de prestation c'est-à-dire l'inclusion ou l'exclusion d'un opérateur de recharge pour la facturation et le suivi de consommation des utilisateurs.

Dans le cadre d'une facturation d'électricité des frais administratifs annuels seront à prendre en compte.

➤ Hypothèse 2 : Mise en place d'un compteur de soutirage

Le titulaire pourra se raccorder aux transformateurs mis à disposition pour une utilisation ne dépassant pas les puissances apparentes disponibles. Il devra faire installer un compteur de soutirage en aval du transformateur par le gestionnaire de réseau local afin d'assurer le raccordement au réseau public.

Le titulaire signe son propre contrat avec le gestionnaire et est libre de choisir son fournisseur. Dans ce scénario, le titulaire et le port de Dieppe seront indépendants pour la facturation, offrant plus de flexibilité et de contrôle sur la consommation.

➤ Hypothèse 3 : Implantation d'un nouveau transformateur

Le titulaire peut proposer l'implantation d'un nouveau transformateur, sous réserve de répondre aux exigences du port de Dieppe.

Cette option permet au titulaire de proposer un nombre de bornes supérieur à l'estimation figurant dans l'onglet « Technologie recherchée ». La zone d'implantation reste souhaitable. Le titulaire devra justifier la faisabilité technique et économique de son implantation.

Quelle que soit l'hypothèse retenue pour l'installation des bornes de recharge, le titulaire devra tenir compte des normes et règles de sécurité incendie, électriques et bâtiments.

Le développement du marché des véhicules électriques et hybrides rechargeables, ainsi que les projections pour les poids lourds électriques, témoignent d'un fort potentiel de croissance à moyen terme pour les infrastructures de recharge. Le titulaire est libre de proposer un développement supplémentaire des

installations de recharge par phase. Cette hypothèse pourra également être prise en compte lors de l'étude des dossiers.

6. ANNEXES

- Rapport analyse puissance disponible poste transformateur 630kVA
- Plans réseaux Transmanche

7. MODALITES DE L'OCCUPATION

7.1. Redevance :

Part fixe : 300 €/an par borne de rechargement (tarif en vigueur susceptible d'évoluer selon les révisions tarifaires annuelles).

Part variable : La Régie sera rémunérée sur chaque utilisation des équipements par l'application d'un pourcentage appliqué sur le tarif public pratiqué par le candidat retenu. Ce pourcentage sera proposé par le candidat ;

- ✓ Date de mise en service souhaitée : disponibilité dès l'été 2026 et à définir suivant la proposition du soumissionnaire ;
- ✓ Lieu : Site Transmanche – Quai Gaston Lalitte ;
- ✓ Durée : proposée par le candidat selon les investissements réalisés.

8. MODALITES DE REMISE DES CANDIDATURES

Les personnes souhaitant manifester leur intérêt doivent adresser un dossier composé des documents suivants :

- Les documents d'identification du candidat : nom, prénom, dénomination sociale, extrait kbis ou autre document pour les entreprises, ses coordonnées et tous documents permettant d'attester de ses moyens techniques et humains, les références professionnelles des personnes dédiées ;
- Adresse postale et courriel, n° de téléphone et nom d'un référent privilégié ;
- Solidité financière du candidat, ... ;
- Documents permettant la bonne compréhension du projet envisagé : plan de situation, plan de financement et business plan, surface globale souhaitée, contenu(s) et description de l'activité, calendrier du projet, besoins techniques spécifiques et tout autre document utile à la bonne compréhension du projet du candidat ;
- Proposition financière et coût de la recharge ;
- Répondre aux critères déterminés par le présent mémoire d'information.

Les candidatures sont entièrement rédigées en langue française et exprimées en euro. Si les offres des candidats sont rédigées dans une autre langue, elles doivent être accompagnées d'une traduction en français assermentée et certifiée conforme à l'originale. Cette traduction doit concerner l'ensemble des documents remis dans l'offre.

**Votre dossier de candidature est à envoyer
avant le 08 juin 2026 à 14h00**

Soit par voie postale : Régie Dieppoise des Activités Portuaires « Appel à manifestation d'intérêt – Installation et exploitation de bornes de recharge pour VE et VHR avec terminal de paiement (bornes IRVE) », 1 quai du Tonkin, 76200 DIEPPE ;

Soit par voie électronique : patrimoine@regieportdedieppe.fr

Pour toute demande d'information vous pouvez contacter les services de la Régie :

Questions administratives :

Pôle juridique et moyens généraux
Service Patrimoine
Patricia NIQUET
06.35.06.86.35

Questions techniques :

Direction Générale
Service Etudes et Projets
Malcolm HERNANDEZ
06.59.47.00.09

La Régie Dieppoise des Activités Portuaires se réserve le droit de négocier avec le candidat. Toute information utile pourra être demandée aux candidats dans le cadre de l'analyse des candidatures.

Les données figurants sur cet avis ne sont qu'à titre informatif, le document est non contractuel.