



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale  
de l'environnement, de l'aménagement  
et des transports d'Île-de-France**

## **Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)**

### **Pouvoir adjudicateur :**

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT IF), représentée par Madame la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports en vertu de l'arrêté de délégation de Monsieur le préfet de la Région Île-de-France n°IDF-2023-04-19-00003 du 19 avril 2023

### **Objet de la consultation :**

Étude de faisabilité sur la réalisation, l'implantation et l'aménagement d'un terminal de transport combiné situé entre le canal de Chelles et l'emprise ferroviaire de l'ancien triage de Vaires-sur-Marne



# CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

## Table des matières

1	Contexte et objectifs généraux .....	3
1.1	Contexte.....	3
1.2	Objectifs de l'étude de faisabilité .....	3
1.3	Périmètre de l'étude.....	4
2	Contenu, méthode et résultats attendus .....	5
2.1	Cadre et définition de la demande .....	5
2.2	Enjeux à prendre en compte.....	6
2.2.1	Faisabilité d'implantation du CTC (étude technique/estimations) .....	6
2.2.2	Infrastructures à raccorder (libération/reconstitution).....	6
2.2.3	Étude d'impact du trafic routier généré par le projet (départementales, tonnage...) .....	6
2.2.4	Insertion paysagère et architecturale .....	6
2.2.5	Réduction des nuisances générées par le projet.....	6
2.2.6	Évaluation environnementale .....	6
2.2.7	Coûts et calendrier .....	7
3	Modalités d'exécution et de rendu de l'étude.....	7
3.1	Modalités de réalisation de l'étude .....	7
3.2	Calendrier de réalisation .....	7
3.3	Pilotage et suivi de l'étude.....	7
	Pilotage de l'étude.....	7
	Instances de suivi .....	8
	Animation et comptes-rendus de réunions .....	9
3.4	Moyens mis à disposition du prestataire .....	9
	Données d'appui de l'étude .....	9
	Contacts.....	10
3.5	Livrables .....	10
3.6	Transmission des livrables.....	11
3.7	Confidentialité.....	11



# 1 Contexte et objectifs généraux

## 1.1 Contexte

Dans le cadre d'une politique gouvernementale de relance du fret ferroviaire, la *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, prévue par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM) et publiée en septembre 2021, a pour objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, en passant de 9 % (en 2019) à 18 % (objectif inscrit dans l'article 131 de la loi Climat et Résilience de 2021) avec notamment un triplement des trafics de combiné. À plus long terme, l'État se donne l'objectif d'atteindre une part modale de 25 % à l'horizon 2050. La stratégie identifie 72 mesures concrètes, dont la mesure 46 destinée à « réaliser une étude de schéma directeur national du transport combiné à moyen terme (flux, besoin de terminaux...) puis des études régionales de sites potentiels d'implantation de terminaux multimodaux. En particulier, une étude spécifique à la région francilienne sera lancée dans les meilleurs délais, compte tenu de ses enjeux particuliers de saturation des capacités et de rareté du foncier ».

Au niveau régional, le *Programme d'actions pour le fret et la logistique*, publié en décembre 2021, comporte l'action 6 qui consiste à « moderniser et développer le maillage des terminaux de transports combinés en Île-de-France » afin d'accroître le report modal de la route vers les modes massifiés ferroviaire et fluvial pour la desserte de l'Île-de-France, et d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique, en modernisant et développant les terminaux de transports combinés franciliens, proches de la saturation.

L'atteinte de ces objectifs représente une nécessité pour l'Île-de-France afin de contribuer aux enjeux de décarbonation, de réduction de la pollution et de la congestion, et de modération de sa consommation énergétique.

Dans ce contexte, l'État (DRIEAT) a piloté une étude relative à la modernisation et au développement des terminaux de transport combiné en Île-de-France intitulée « Développement des terminaux multimodaux Île-de-France – Recherche et analyse de sites – Propositions d'actions ». Cette étude finalisée en 2023 a permis d'identifier un ensemble de sites disposant d'un potentiel pour mettre en service un nouveau chantier de transport combiné (CTC).

Parmi ces terrains, **le site dit de Vaires-sur-Marne**, dont l'emprise est située entre le canal de Chelles et l'ancienne gare de triage de Vaires-sur-Marne, présente les caractéristiques répondant le plus aux recommandations du groupement national des opérateurs de transport combiné (GNTC), diffusées en janvier 2021 (cf. annexe 1). Il apparaît pertinent de développer ce terminal comme une alternative efficace et complémentaire au terminal existant de Noisy-le-Sec (93).

## 1.2 Objectifs de l'étude de faisabilité

L'étude de faisabilité est un préalable à toute décision d'entreprendre la réalisation, l'implantation et le développement d'un chantier de transport combiné sur le site de Vaires-sur-Marne.

Elle a pour objectif d'examiner de manière prospective les capacités des installations existantes ou à créer sur le périmètre visé, en lien avec les réseaux, pour répondre à une croissance de la demande de transport combiné en Île-de-France.

Ce travail s'appuiera sur :

- l'étude précédemment citée relative au « Développement des terminaux multimodaux Île-de-France – Recherche et analyse de sites – Propositions d'actions » (2023) ;
- le « schéma type » du GNTC identifiant les caractéristiques d'une plateforme de transport combiné rail-route idéale (janvier 2021, cf. annexe 1) .



### 1.3 Périmètre de l'étude

L'emprise identifiée par l'étude de 2023 est située entre le canal de Chelles et l'emprise ferroviaire de l'ancien triage de Vaires-sur-Marne (cf. Figure 1).

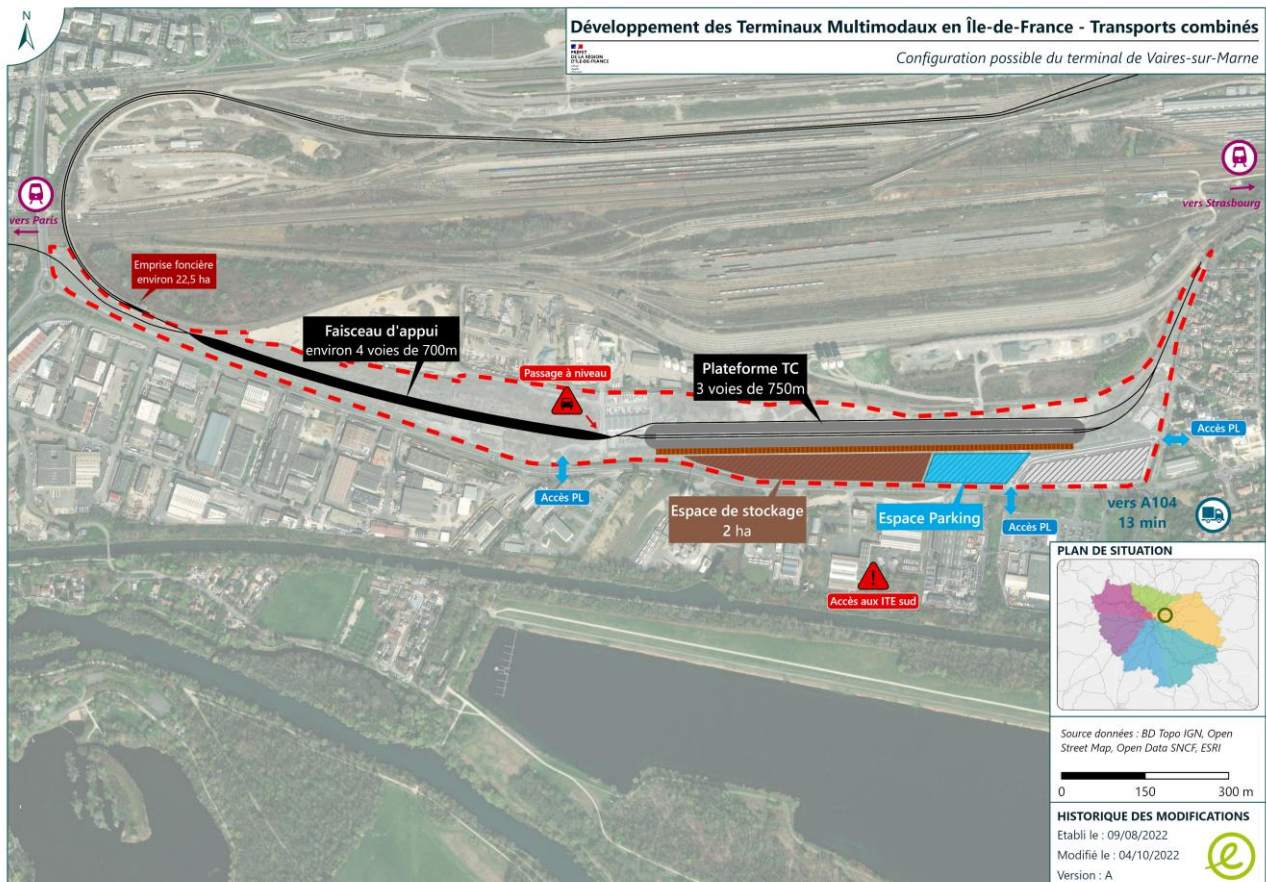


Figure 1 : configuration potentielle du terminal de Chelles / Vaires-sur-Marne (Source : DRIAT 2023)

Le site a la particularité de disposer d'une « raquette » qui permet aux trains provenant de l'Est (Bettembourg, Strasbourg...) de venir directement sur l'emprise considérée sans retournement et de manière dénivelée, en passant au-dessus des voies principales du RFN.



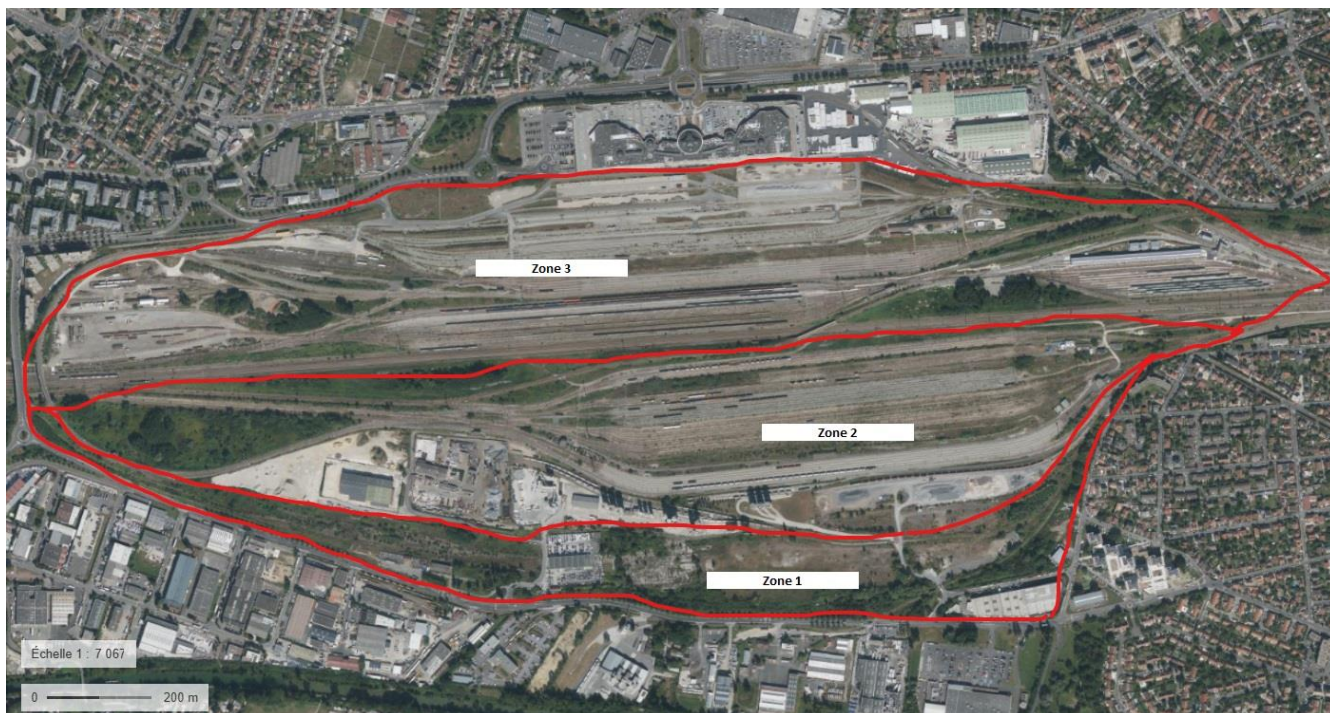


Figure 2 : carte du périmètre étudié, regroupant trois zones (Source : DRIEAT 2025)

Le périmètre du projet s'étend à l'ensemble du faisceau ferroviaire et des parcelles comprises au sein de la délimitation rouge représentée sur la [Figure 2](#). Afin d'étudier plusieurs configurations du projet de terminal, ce périmètre a été délimité en trois zones distinctes. La zone 1 correspond à l'emprise identifiée dans l'étude portée par la DRIEAT précitée. La zone 2 comprend les parcelles situées entre la ligne à grande vitesse (LGV) et la zone 1. La zone 3 contient les parcelles du périmètre au nord de la LGV.

## 2 Contenu, méthode et résultats attendus

### 2.1 Cadre et définition de la demande

Le site présente des caractéristiques permettant l'implantation d'un terminal de transport combiné performant au regard des spécificités attendues selon les recommandations du GNTC (cf. annexe 1). Il bénéficie d'une accessibilité ferroviaire et routière satisfaisante, se situe à proximité de zones d'entrepôts logistiques, et s'inscrit dans les itinéraires nationaux des flux (actuels et à venir) de conteneurs. Il est raccordé à la grande ceinture, ce qui permet des connexions à l'axe Lyon/Marseille/Italie, à l'axe Nord, à la façade Atlantique, ainsi qu'à l'ouest avec Le Havre.

Les emprises du projet étudié sont situées près de zones résidentielles, particulièrement sujettes à l'exposition au bruit. Cette étude permettra d'identifier des aménagements qui pourraient répondre aux enjeux d'acceptabilité du projet par les riverains et les acteurs locaux. Une concertation sera menée par la future maîtrise d'ouvrage a posteriori de la phase de faisabilité.

Le prestataire sera chargé d'étudier et de proposer plusieurs scénarios afin de rendre compte de la faisabilité du projet de terminal de transport combiné sur cette emprise.

- Un premier scénario aura comme périmètre la zone 1.
- Deux scénarios auront comme périmètre l'ensemble des emprises des zones 1 et 2.
- Deux scénarios auront comme périmètre l'ensemble des emprises des zones 1, 2 et 3.

Chaque scénario devra prendre en compte à minima les enjeux listés dans le 2.2.



## 2.2 Enjeux à prendre en compte

### 2.2.1 *Faisabilité d'implantation du CTC (étude technique/estimations)*

Ce travail consiste à réaliser une étude technique des conditions d'implantation d'un terminal de transport combiné sur le site. L'analyse permettra notamment d'évaluer les différents scénarios possibles et les avantages et inconvénients associés. Elle comprendra l'emprise au sol nécessaire à l'aménagement du terminal, un plan de masse d'implantation avec les fonctionnalités projetées (voie, stockage, transbordement) et les coûts de l'aménagement.

### 2.2.2 *Infrastructures à raccorder (libération/reconstitution)*

Au regard des recommandations du GNTC (cf. annexe 1), les raccordements aux futures installations ferroviaires seront précisés. Il s'agira de prévoir la longueur des quais et la capacité en quais nécessaires au bon fonctionnement du CTC.

L'étude identifiera également les besoins en matériel roulant et précisera le type de matériel adapté à circuler de part et d'autre du terminal. L'étude recensera les moyens de chargement les plus performants qui seront à prévoir en fonction de l'existant.

Les éléments relatifs à l'exploitation, à la maintenance et à la mise en sûreté du site seront également à intégrer (gardiennage, entrepôts, aires de stationnement, accueil, bureaux, douches...).

Les besoins et matériels adaptés en matière de télécommunications seront aussi précisés. Une attention particulière sera apportée à la signalétique et la signalisation ferroviaire qu'il sera nécessaire d'adapter pour fluidifier la circulation des trains, des marchandises et des effectifs.

### 2.2.3 *Étude d'impact du trafic routier généré par le projet (départementales, tonnage...)*

Au regard du projet et de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire en France, le prestataire intégrera une étude d'impact du trafic routier généré par le projet. Cette étude comportera un diagnostic de la capacité du réseau routier départemental et du trafic routier actuels aux abords du site. Une projection du trafic généré sur le réseau routier départemental jusqu'au réseau national (N104 et A4) par la future plateforme ferroviaire pourra également être produite.

### 2.2.4 *Insertion paysagère et architecturale*

La proximité du périmètre envisagé avec une zone résidentielle (400-500 m) nécessite de considérer au plus tôt l'insertion paysagère du projet. A cet effet, le prestataire recommandera des aménagements spécifiques voués à atténuer l'impact paysager des ouvrages dans l'environnement urbain et naturel du projet.

### 2.2.5 *Réduction des nuisances générées par le projet*

Le prestataire recensera et évaluera les nuisances sonores qui seront générées par le projet (trafics ferroviaires et routiers). Au besoin, des solutions d'aménagements seront proposées en vue de les réduire conformément à la réglementation.

Les nuisances en matière de pollution de l'air générée par le projet seront également évaluées. En fonction des résultats, des solutions d'atténuation des émissions projetées pourront être proposées.

### 2.2.6 *Évaluation environnementale*

Au regard de l'annexe à l'article R122-2 du code l'environnement, article 5.b), les projets de construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux sont soumis à une évaluation environnementale. Ainsi, le prestataire sera tenu d'anticiper des éléments de réponse aux exigences de l'autorité environnementale dans le cadre de l'évaluation environnementale future du projet. Il identifiera et détaillera les enjeux environnementaux et les procédures administratives complémentaires (Code de l'Urbanisme, Code de l'Environnement...) auquel le projet devra répondre en vue d'aboutir. Il proposera des solutions à cette fin.



Pour rappel, le site du projet s'inscrit dans un territoire à risques important d'inondations (TRI) en Île-de-France avec un aléa faible, voire moyen. Néanmoins, il ne s'insère pas dans un périmètre Natura 2000 ou de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

Enfin, en raison de la présence d'un espace de parking, la mention 41) a) « Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus. » peut également s'avérer applicable dans ce cadre.

### **2.2.7 Coûts et calendrier**

Le prestataire proposera une estimation des coûts de réalisation, d'exploitation et de maintenance du terminal, en prenant en compte les modalités de mise en œuvre proposées supra. Il proposera également le calendrier de réalisation estimé du terminal en explicitant les durées de chaque phase de réalisation, des études préliminaires à la mise en service.

## **3 Modalités d'exécution et de rendu de l'étude**

### **3.1 Modalités de réalisation de l'étude**

L'étude sera pilotée par la DRIEAT, qui pourra y associer la DGITM et la DDT77. SNCF Réseau, en lien avec la DRIEAT, apportera, en tant que de besoin, son appui pour élaborer les scénarios.

Le prestataire sera donc tenu d'informer régulièrement la DRIEAT sur l'état d'avancement de la mission et sur les difficultés rencontrées.

En conséquence, le prestataire proposera dans son offre les modalités de suivi régulier et la comitologie qu'il juge appropriées (cf. 3.3). Toutes les réunions (ou échanges techniques) seront incluses dans le forfait de l'offre initiale du prestataire. Le prestataire devra préciser dans son offre le prix forfaitaire de chaque type de réunion, comprenant la réalisation des supports de présentation et du compte-rendu ainsi que les corrections après tenue de la réunion.

Le prestataire précisera dans son offre les délais de transmission préalable des diaporamas et de transmission des comptes-rendus de réunions, ne pouvant être, respectivement, inférieur à 5 jours ouvrés et supérieur à 10 jours ouvrés.

Les réunions pourront se tenir en présentiel ou en distanciel.

### **3.2 Calendrier de réalisation**

L'étude débutera à compter de la date de notification du marché et s'achèvera à la validation de l'étude par la DRIEAT.

Le prestataire proposera dans son offre un phasage de l'étude, dont le calendrier de réalisation attendu est inférieur à quatre mois. Il fournira un détail des délais alloués à chaque phase de l'étude ainsi qu'un planning prévisionnel précisant les réunions des différentes instances de suivi (cf. 3.3). Il prévoira dans sa proposition une étape intermédiaire de présentation du travail réalisé sur un premier scénario. Cela permettra au maître d'ouvrage d'évaluer et d'ajuster sa méthode de travail sur les autres scénarios à l'étude.

### **3.3 Pilotage et suivi de l'étude**

#### ***Pilotage de l'étude***

Le groupement de commande composé de l'État (DRIEAT, en lien avec la DGITM et la DDT77) constituera le maître d'ouvrage de l'étude. Il en assurera le pilotage avec la Région Île-de-France.

L'étude sera menée en étroite collaboration avec SNCF Réseau.

Le maître d'ouvrage apportera, autant que de besoin, son appui pour faciliter les relations entre le prestataire et les partenaires extérieurs, notamment SNCF Réseau et les collectivités territoriales.



Tout au long de la mission, le prestataire sera tenu d'informer le maître d'ouvrage sur l'état d'avancement de la mission et les difficultés rencontrées.

### ***Instances de suivi***

Le prestataire sera tenu d'être présent aux séances de chaque instance de suivi de l'étude, et d'en assurer la préparation et l'animation (supports de présentation, comptes-rendus).

#### **– Comité des financeurs**

Le comité des financeurs sera composé des services de l'État (DRIEAT, DGITM et DDT 77). Il aura pour mission de prendre les décisions financières au besoin en s'appuyant sur le suivi de l'avancement de l'étude.

Les aspects contractuels d'exécution du marché y seront également traités.

Le prestataire assurera la bonne organisation de ce comité autant de fois qu'il sera jugé nécessaire. Le prestataire pourra en évaluer le nombre dans son offre.

#### **– Comité de pilotage**

La DRIEAT (en lien avec la DGITM et la DDT 77) et la Région Île-de-France présideront le comité de pilotage. Le rôle de ce comité sera de valider les objectifs de l'étude, d'orienter l'étude dans ses différentes phases, de valider les différentes phases et de faire émerger les décisions sur arbitrages.

La tenue du comité de pilotage et les validations effectuées permettront le passage à l'étape suivante. La validation des phases et des rapports, ainsi que les prises de décision se feront donc au sein de cette instance.

Le comité de pilotage sera également envisagé comme un lieu d'échanges privilégié entre le maître d'ouvrage et le prestataire de l'étude.

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois pour chaque phase de l'étude. Le prestataire en appréciera le nombre pour chaque phase dans son offre.

#### **– Comité technique**

Le suivi technique de l'étude sera réalisé au sein de cette instance par les services compétents de l'État, de la Région Île-de-France et de SNCF Réseau. D'autres acteurs (GNTC, collectivités...), sur validation des services de la DRIEAT et de la Région Île-de-France, pourront y contribuer.

Les séances du comité technique devront permettre au prestataire de présenter l'état d'avancement de la mission et de la phase concernée. Le comité technique sera envisagé comme un lieu d'échanges et de travail. Le prestataire pourra proposer des acteurs complémentaires qu'il jugera utile d'associer au comité technique.

Le comité technique se réunira une à deux fois par phase d'étude. Le prestataire devra en évaluer le nombre pour chaque phase dans son offre.

#### **– Autres réunions**

Une réunion de lancement de l'étude en présentiel avec l'ensemble des acteurs permettra notamment de présenter la méthodologie de l'étude et de réaliser un point sur les données d'entrée.

Une réunion avec les représentants des communes de Chelles et de Vaires-sur-Marne pourra être organisée afin de discuter des scénarios à l'étude et d'être informé de leur positionnement dans le cadre du projet et des aménagements éventuels à prévoir.

Des réunions de travail pourront être organisées autant que nécessaire avec la DRIEAT. Des échanges par courriel seront également possibles. Ceux-ci seront inclus dans le forfait de l'offre initiale du prestataire.



Le prestataire devra également intégrer dans le forfait de l'offre initiale toutes les autres réunions nécessaires à la réalisation de sa prestation (entretiens avec opérateurs, recueil de données...).

Le prestataire devra préciser dans son offre le prix forfaitaire d'une réunion, comprenant la réalisation des supports de présentation et du compte-rendu ainsi que les corrections après tenue de la réunion.

### ***Animation et comptes-rendus de réunions***

#### **– Animation de réunion**

Au cours des différents comités et réunions, le prestataire aura pour mission d'animer ou d'assister le maître d'ouvrage dans l'animation des séances en prenant appui sur des supports de présentation (diaporama). Il préparera les supports de présentation et les enverra au maître d'ouvrage pour validation et éventuelles corrections au minimum sept jours calendaires avant la date de tenue de la réunion.

En cas de réunion en présentiel, le prestataire sera également chargé de préparer des exemplaires du support de présentation au format papier dont l'un reproductible, ainsi qu'au format numérique.

À l'issue des réunions, le prestataire apportera les éventuelles corrections et modifications au support de présentation, au regard des remarques émises au cours de la réunion.

#### **– Comptes-rendus de réunions**

À l'issue de chaque comité et réunion, le prestataire devra établir un compte-rendu de réunion et transmettre la version provisoire pour observation et validation au maître d'ouvrage.

Ce compte-rendu devra comprendre :

- La synthèse des points traités en réunion ainsi que les principaux échanges entre partenaires et avec le bureau d'études ;
- Un relevé de décisions (les conclusions intermédiaires du maître d'ouvrage de type orientations, arbitrages et décisions...).

Le prestataire disposera d'un délai de sept jours calendaires pour transmettre la version provisoire des comptes-rendus au maître d'ouvrage. Des demandes de modification seront à apporter, par le prestataire, après consultation des membres de l'instance concernée par la réunion.

Le maître d'ouvrage se chargera de la diffusion du compte-rendu et du support de présentation définitifs auprès des différents partenaires de l'étude, une fois prises en compte les observations.

### **3.4 Moyens mis à disposition du prestataire**

#### ***Données d'appui de l'étude***

Des données sont d'ores et déjà disponibles et pourront servir de base à cette étude :

- Étude d'ingénierie technique et financière pour la mise en place d'un OFP en Île-de-France, État – Région Île-de-France – HAROPA, Ingérop-CTS, 2015 ;
- Vision prospective pour le développement du transport combiné en Île-de-France, État – Région Île-de-France, 2016 ;
- Caractéristiques d'une plateforme de transport combiné rail-route idéale, GNTC, janvier 2021 (cf. annexe 1) ;
- Étude sur le développement des terminaux multimodaux en Île-de-France, État, 2023 ;
- Rapports annuels 2024 et 2025 de l'Observatoire du transport combiné qui présente l'ensemble des données et statistiques du transport combiné rail-route et fleuve-route en 2023 et 2024 respectivement.



Toutes les données demandées par le prestataire dans son offre initiale, et jugées nécessaires et disponibles par la DRIEAT, lui seront transmises.

### **Contacts**

Tout au long de la mission, le prestataire pourra s'appuyer sur les services techniques de la DRIEAT et de la Région Île-de-France, ainsi que sur le rôle d'expert technique ferroviaire de SNCF Réseau. De plus, le prestataire précisera dans son offre initiale, les autres contacts qu'il estime nécessaire d'impliquer dans la réalisation de l'étude.

Un interlocuteur pour chaque structure sera identifié et assurera le relais pour entrer en contact avec les autres services et partenaires nécessaires. La liste des interlocuteurs sera communiquée au prestataire au démarrage de l'étude.

### **3.5 Livrables**

Le prestataire sera chargé de définir précisément dans son offre les différents livrables qu'il propose. Ils devront comporter un diagnostic, des propositions de scénarios et une synthèse de l'étude. Chacun des scénarios sera schématisé via un plan élaboré aux mêmes dimensions (esquisse). Les hypothèses présentées doivent à minima ne pas brider de futures opportunités de développement du report modal (comme un raccordement au canal pour développer le fret fluvial). Les livrables devront traduire l'ensemble des enjeux et des éléments spécifiés et demandés dans le présent CCTP.

Le prestataire devra présenter un scénario de terminal et des esquisses pour chacun des scénarios envisagés :

- le périmètre du premier scénario est celui identifié dans le cadre de l'étude « Développement des terminaux multimodaux Île-de-France – Recherche et analyse de sites – Propositions d'actions » (zone 1),
- le périmètre du deuxième scénario reprend celui identifié par l'étude auquel s'ajoutent également les emprises au sud de la ligne à grande vitesse (LGV) ainsi que les installations terminales embranchées (zones 1 et 2),
- le périmètre du troisième scénario comprend le périmètre du deuxième scénario augmenté des emprises au nord de la LGV (zones 1 à 3).

Une version minimaliste et maximaliste en nombre de quais pourront être présentée pour chaque scénario. Pour chacun des scénarios, une esquisse du terminal pouvant accueillir des trains de 850 m sera demandée. Elle comprendra les équipements de manutention à prévoir, les accès routiers, l'organisation des flux routiers internes et aires de stationnement nécessaires pour les poids lourds, et les aménagements dédiés aux personnels du site.

Les bâtiments de contrôle des entrées et sorties des flux de marchandises seront prévus. Ces espaces seront dimensionnés au nombre de quais prévus dans chaque scénario. La dimension paysagère du terminal sera à intégrer dans les projets présentés afin d'anticiper l'acceptabilité locale du projet. Les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire et routier de chaque projet pourront être anticipées et des recommandations en matière de concertation pourront être proposées au maître d'ouvrage.

Chaque scénario présentera en synthèse une estimation des coûts de la réalisation, du nombre de trains entrants et sortant, et du nombre d'UTI manutentionnées.

Un document synthétique reprendra les avantages, les inconvénients, les opportunités, les risques et les champs de contrainte par scénario.

Les supports de présentation et les comptes-rendus de réunion réalisés par le prestataire seront inclus dans les livrables.

Chaque livrable fera l'objet d'une version initiale puis, après éventuelles remarques et corrections demandées, d'une version finale validée par la DRIEAT.



À l'issue de l'étude, une réunion de restitution sera également prévue afin d'exposer les résultats au maître d'ouvrage. Une éventuelle présentation à un panel élargi d'acteurs du fret pourra être envisagée en plus.

### **3.6 Transmission des livrables**

Tous les rapports (y compris le rapport final) seront transmis au maître d'ouvrage, sous forme de document provisoire avant mise au point définitive.

Les fichiers informatiques des rapports ainsi que les supports de présentation des réunions seront établis et transmis en format ouvert (.odt pour les fichiers texte, .ods pour les feuilles de calcul, .odp pour les présentations, .shp pour les couches de données géographiques, .svg pour les dessins vectoriels, etc.) et en version .pdf.

De façon spécifique, les esquisses seront fournies dans un format numérique éditable que le prestataire proposera dans son offre initiale.

Les versions définitives des rapports d'étape et du rapport final seront remises en version électronique et en quatre exemplaires papier, en couleur, dont deux reproductibles.

### **3.7 Confidentialité**

L'attention du prestataire est attirée sur la stricte obligation de discrétion dans la conduite de cette étude.

Le bureau d'étude sera tenu à la confidentialité vis-à-vis de tous les renseignements et données qui lui seront communiqués dans le cadre de ce marché mais également pour les rapports et supports de présentation qu'il aura produit au cours de la présente mission.

Le prestataire s'engage à ne diffuser aucune information sans l'accord préalable du pouvoir adjudicateur ou de son représentant.

En outre, comme indiqué au 3.4, tout contact pour récolte d'information devra être validé au préalable par le maître d'ouvrage.



## Annexe 1

Caractéristiques d'une Plateforme de Transport combiné rail-route idéale, GNTC, 15 janvier 2021

# Caractéristiques d'une Plateforme de Transport combiné rail-route idéale

Ce document a été établi par les membres du GNTC, représentant l'ensemble des professionnels du Transport combiné rail-route (TCRR) en France. Il est destiné à alimenter la réflexion sur la création de nouvelles Plateformes multimodales dans les années à venir du point de vue de leur localisation, caractéristiques et fonctionnement.

La plateforme idéale pour le transport combiné doit être conçue et planifiée depuis le début pour cette activité. Plusieurs terminaux actuels sont en effet de vieux terminaux des chemins de fer, réadaptés pour le transport combiné avec plusieurs limitations, en premier lieu la flexibilité opérationnelle. Il faut souligner que les terminaux sont l'image (positive ou négative) du transport combiné selon le niveau de qualité et d'investissement dans la gestion opérationnelle.

Les caractéristiques de cette Plateforme idéale doivent répondre à 4 volets : une composante ferroviaire, une composante manutention, une composante routière et des services annexes.

## I – Composante Ferroviaire

- Pouvoir recevoir/expédier des trains de 850 m minimum, une voie à 1700 m pour doubles trains serait idéale.
- Limiter au maximum les manœuvres : gain de temps pour la mise à disposition des caisses aux clients et le chargement des caisses jusqu'au plus près du départ du train, diminution du risque sécurité, diminution des coûts de desserte.
- Pouvoir former et faire partir plusieurs trains dans un espace minimum.
- Accès direct au Réseau Ferré National des trains au départ, électrique ou non.
- Disposer d'au moins deux accès ferroviaires.
- Avoir des voies disponibles à proximité du terminal permettant de stocker facilement les wagons lorsqu'ils ne sont pas en exploitation (le week-end par exemple).
- Faisceau électrifié à 850 m, avec minimum 3 voies.
- Faisceau des voies de garage pour gérer les pics d'activité.
- Avoir des voies parallèles au quai de chargement pour permettre l'impasse des moyens de traction.
- Avoir idéalement un exploitant du terminal qui maîtrise les opérations ferroviaires (pas de sous-traitance).
- Ne pas avoir de terminal en impasse.

## II – Composante Manutention

- Avoir des cours électrifiées avec caténaire escamotable.
- Longueur des plateformes 900 m – 1 000 m.
- Chantier mixte portique + reachstaker.
- Des longueurs de voie et de zone de manutention de 850 mètres.
- Gestion par EDI des commandes de manutention et des confirmations de mouvements.



- Mutualisation des engins de manutention entre opérateurs et concessionnaires avec atelier sur place et engins de réserve immédiatement exploitables.
- Prévoir des plateformes mixtes avec manutention horizontale et verticale.
- Développement des reconnaissances électroniques des UTI et wagons – entrées et sorties.
- Voies à manutention horizontale : avoir une voie électrifiée avec coupure de l'alimentation électrique rapide.
- 3 voies sous portique de 850 m + 2 voies d'accès latéral pour reachstaker.
- Grande zone de stockage des UTI.
- Zone de stockage suffisante pour être en mesure de proposer aux conteneurs maritimes des conditions avantageuses (ie : les conteneurs maritimes restent souvent plus longtemps sur les Terminaux, d'où des surcoûts importants si les tarifs de stationnement ne sont pas adaptés).

### **III – Composante Routière**

- Accès direct au réseau routier structurant.
- Aucune restriction d'horaire par les collectivités locales.
- Capacité d'accueil des camions en adéquation avec la capacité globale du terminal.
- Temps d'attente maximal d'un camion à l'entrée en nominal : 3 minutes, en pointe : 5 minutes.
- Avoir suffisamment de places de stationnement de Semi-remorques à proximité immédiate du quai de chargement (où les transporteurs peuvent venir déposer/reprendre rapidement leurs unités sans qu'il y ait besoin d'une manutention du terminal).
- Espace de stationnement et stockage suffisants pour les semi-remorques et conteneurs.
- Dépôt et reprise des UTI par une solution informatique rapide et efficace.
- Mise en place de système de reconnaissance vidéo.
- Prévoir un accueil satisfaisant des chauffeurs routiers : toilettes, machines à café et sandwiches, douches... La question de l'accueil est fondamentale pour le bon fonctionnement et l'attractivité d'un Terminal.
- Prévoir un PTAC de 50 T sur les ponts à proximité des plateformes.
- Prévoir une station de distribution en énergies et nouveaux carburants à proximité de la plateforme.

### **IV – Services annexes**

- Possibilité de petites réparations pour la route et entretien wagons.
- Prestations telles que réparations d'UTI et de remorques...
- Surveillance et Gardiennage 24h/24.
- Disposer d'installations pour que les ressources locomotives et wagons restent sur le chantier notamment en cas de maintenance ou de réparation à réaliser.
- Approvisionnement en carburants propres.
- Prises électriques différentes pour les véhicules et conteneurs.