



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Hauts-de-France**

Marché public de prestations intellectuelles

Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

Pouvoir adjudicateur :

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
par délégation de Monsieur le Préfet de la région Hauts-de-France,
préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord

(Arrêté R32-2024-02-05-00024 du 5 février 2024)

Objet de la consultation :

Étude pour l'identification de sites d'implantation
de terminaux multimodaux dans les Hauts-de-France

Table des matières

1 Contexte et enjeux de l'étude.....	3
1.1 Contexte général.....	3
1.2 Enjeux régionaux.....	4
1.3 Besoin.....	7
1.4 Éléments de contexte local.....	8
2 Objet et contenu du marché.....	8
2.1 Généralités.....	8
2.2 Détail des prestations globales et forfaitaires.....	9
3 Modalités d'exécution et de rendu de l'étude.....	10
3.1 Modalités de réalisation.....	10
3.2 Calendrier de réalisation.....	11
3.3 Pilotage et suivi de l'étude.....	11
3.4 Moyens à disposition du prestataire.....	14
3.5 Livrables et transmission.....	15
3.6 Confidentialité.....	17

1 Contexte et enjeux de l'étude

1.1 Contexte général

Depuis 2000, le transport ferroviaire de marchandises en France a connu une baisse des volumes transportés au profit de la route et représente actuellement 10,4% des marchandises transportées (soit 32 et 35 Mds T.km). Dans le même temps, le transport fluvial de marchandises a connu lui aussi des fluctuations et concerne seulement 2% des marchandises transportées (soit 6,6 Mds T.Km).

Aux ambitions nationales d'accélération de décarbonation des mobilités, de réindustrialisation verte et de transition écologique, considérant les nombreux atouts écologiques et économiques, de sécurité et de souveraineté industrielle, tenant compte aussi des fortes capacités d'organisation, de massification et de gestion optimisée des flux, l'Etat s'engage en faveur des mobilités alternatives à la route, et en particulier ici, pour le transport de marchandises.

Les différentes stratégies nationales – bas carbone (SNBC) adoptée le 21 avril 2020, portuaire (SNP) adoptée le 22 janvier 2021, de développement du fret ferroviaire (SNDFF) approuvée le 18 mars 2022 et fluviale (SNF) lancée le 16 février 2024 - visent notamment à accroître la part des modes de transports massifiés et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (à l'exception du transport aérien domestique).

Les objectifs, repris et partagés des acteurs du secteur, prévoient notamment d'accroître de 30% la part de ces modes dans les pré- et post- acheminements portuaires, à horizon 2030, de passer de 60 à 80% la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France, de remobiliser le réseau fluvial et amplifier la dynamique des ports intérieurs et de doubler de la part modale du fret ferroviaire : 18% en 2030 (soit 60 Mds T.Km) et 25% d'ici 2050. Cela requiert une augmentation de 50% des trafics de fret conventionnel et un triplement des trafics de transport combiné.

La mesure 46 du SNDFF en particulier vient requestionner les potentiels de croissance du fret ferroviaire autour du développement des infrastructures, des capacités et des investissements. Elle se traduit par la conduite, depuis fin 2023, d'une étude de schéma directeur national du transport combiné publiée le 24 octobre 2024.

L'objet du présent CCTP est de proposer une déclinaison régionale visant à offrir à l'échelle des Hauts-de-France un ensemble de solutions pour augmenter davantage la part modale des modes massifiés aux horizons 2030, 2040 et 2050 avec à termes avec une décarbonation complète des transports.

1.2 Enjeux régionaux

Grande région logistique française, les Hauts-de-France bénéficie d'une situation exceptionnelle au cœur du Range Nord, au carrefour de 5 capitales européennes : Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam et Luxembourg, dans un bassin de vie de 80 millions d'habitants dans un rayon de 300 km autour de Lille. Elle dispose d'un réseau d'infrastructures structurant : ferroviaires, fluviales, portuaires, aéroportuaires et routières, héritage des activités industrielles et commerciales, qui relie ainsi les centres de décisions nationaux, européens et mondiaux aux bassins de production, de distribution et de consommation.

Avec 2862 km de voies ferrées, 10 lignes capillaires fret de desserte de sites industriels, agroalimentaires, métallurgiques, chimiques, matériaux... connectées au réseau principal, 250 à 290 circulations de trains de fret par jour (soit 20% du transport national de marchandises en train) et 150 installations terminales embranchées, la région témoigne d'une densité d'infrastructures ferroviaires remarquable. La part du fret ferroviaire représente d'ailleurs 18,5% du transport de marchandises dans les Hauts-de-France (contre 10,4% en moyenne nationale).

Aux objectifs nationaux et en réponse aux objectifs européens encore plus ambitieux : 30% de part modale du fret ferroviaire en 2030), il convient d'agir sur tous les potentiels de croissance, de poursuivre l'accompagnement technique et financier des projets, en particulier sur les infrastructures multimodales, pour garantir et renforcer l'offre de service ferroviaire et assurer la progression des trafics intrarégionaux (23% des trains de fret qui partent des Hauts-de-France vont desservir la région), interrégionaux, européens et de transit.

A ce titre, plusieurs terminaux régionaux intermodaux sont interconnectés aux autoroutes ferroviaires et aux corridors européens de fret Atlantique et Mer du Nord – Méditerranée avec des lignes :

- Calais <> Ashford (vers le Royaume-Uni), Macon, Le Boulou, Perpignan (vers l'Espagne), Orbassano (vers l'Italie) ;
- Dunkerque <> Béthune, Dourges, Lille, Halluin, Anzin, St-Saulve, Paris, Bordeaux, Mouguerre (vers l'Espagne), Lyon, Avignon, Perpignan (vers l'Espagne), Miramas, Fos-sur-Mer, Marseille ;
- Lille <> Rennes, Bordeaux, Toulouse, Avignon, Miramas ;
- Dourges <> Dunkerque, Zeebrugge (vers la Belgique), Bordeaux, Mouguerre (vers l'Espagne), Lyon, Avignon, Perpignan (vers l'Espagne), Miramas, Fos-sur-Mer, Marseille, Castelfelfo (vers l'Italie) ;

Cet engagement pour le développement du fret ferroviaire en Hauts-de-France inscrit dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) élaboré par la Région Hauts-de-France et se décline dans les contrats de plan État-Région (CPER) avec la recherche par les acteurs en charge d'une complémentarité entre les sites et les modes maritimes, fluviales, ferroviaires et routiers.

Avec 8500 kilomètres de fleuves, rivières et canaux, la France dispose du plus long réseau fluvial d'Europe du Nord. Le réseau fluvial régional constitue l'un des réseaux les plus denses et représente 12% de voies navigables du territoire.

Il se compose au nord de la région d'un canal grand gabarit qui relie le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), pivot majeur en matière de transport maritime, fluvial (1er port fluvial des Hauts-de-France), et ferroviaire (1er pôle de fret ferroviaire en France), aux ports de Lille via le canal de Deûle, aux ports intérieurs de l'Artois, de Lens-Liévin avec la plateforme multimodale Delta 3, du Douaisis et aux ports de Valenciennes via l'Escaut.

Des études et des travaux de modernisation du réseau : remise en navigation des voies d'eau, recalibrage de canaux, doublement et/ou allongement d'écluses sont en cours. À l'échelle du bassin de navigation Nord Pas-de-Calais, 9,5 millions de tonnes ont été transportées en 2022 (soit 20% du transport national de marchandises par voies d'eau). Cela représente 475000 camions évités sur les routes, tout autant de congestion routière, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores épargnées.

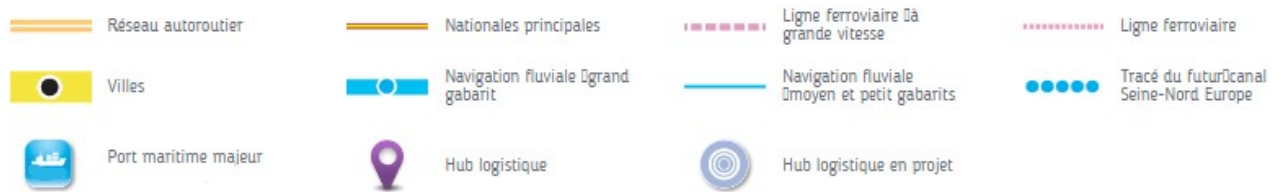
Au sud de la région, le canal de Nord relie actuellement l'Oise et les ports intérieurs : Saint-Leu-d'Esserent, Nogent-sur-Oise et Longueuil-Sainte-Marie aux aménagements de la Seine et à l'Escaut. En 2022, à l'échelle du bassin de la Seine, pour l'Oise et le canal du Nord, 2 millions de tonnes de marchandises ont été transportées. Avec l'évolution du gabarit entre Creil et Compiègne (projet MAGEO), la construction du canal Seine-Nord Europe et les projets de plateformes multimodales de Noyon, Péronne, Nesle et Marquion-Cambrai, de grands projets d'infrastructures renforceront d'ici 2030 l'attractivité du territoire et la compétitivité des modes massifiés.

Ce futur corridor européen grand gabarit interconnectant des bassins de la Seine et de l'Escaut vient améliorer le système multimodal régional et relier Haropa Port (1er port de France), les plateformes multimodales en Ile-de-France et en Hauts-de-France, le GPMD (3e port français) et les ports du Nord et de l'Est de l'Europe. Il constitue un nouvel axe économique majeur, compte tenu de la problématique des flux de transit Nord-Sud et de congestion du trafic, en particulier sur les autoroutes A1 et A16.

Avec un réseau routier régional dense, essentiel rappelons-le aux activités et porteur du trafic, 78,5% des marchandises sont transportées sur route dans les Hauts-de-France (contre 87,5% en moyenne nationale). Le report modal constitue ici l'un des enjeux majeurs au développement du fret ferroviaire et fluvial.

Moteur du développement économique et écologique à l'échelle nationale, l'atteinte des objectifs de croissance des modes de transports massifiés à l'horizon 2030 nécessite des investissements nouveaux ne contribution régionale encore plus forte que d'autres Régions et, de fait, un surcroît d'investissement dans des projets de modernisation, de développement et de création de nouvelles infrastructures multimodales, particulièrement dans les Hauts-de-France.





1.3 Besoin

Compte tenu du contexte et des enjeux dans les Hauts-de-France, l'État souhaite décliner dans cette région le schéma directeur national du transport combiné. L'objectif est d'identifier les investissements prioritaires à réaliser pour l'implantation et le développement de terminaux de transport combiné à travers une analyse multicritères fine des sites. Pour cela, l'étude devra :

- Synthétiser de manière concise l'ensemble des connaissances et données thématiques tenant compte des complémentarités, des interdépendances et de l'articulation des modes ferroviaires, fluviaux et routiers afin de dresser un portrait précis de l'existant et des projets déjà envisagés.

Il s'agit ici d'extraire des études et données générales les grandes tendances, d'actualiser les analyses sur les plateformes multimodales existantes (capacités de manutentions disponibles et celles à venir en lien avec les potentiels de développement) et d'intégrer à l'analyse multicritères attendue, avec l'arrivée prochaine du canal Seine Nord-Europe, les projets des nouvelles plateformes multimodales de Marquion-Cambrai, de Péronne, de Nesle et de Noyon.

- Recueillir efficacement les avis des acteurs privés et publics du secteur pour comprendre leurs attentes actuelles et futures et définir des besoins complémentaires aux sites existants à court moyen et long terme.

Il est question d'entendre les dynamiques partenariales et potentiellement concurrentielles entre modes, filières, acteurs et sites, d'analyser les projections de trafics attendues et ainsi affiner, en utilisant la méthodologie appliquée à l'échelle nationale, les besoins de nouveaux terminaux régionaux.

- Détailler et formaliser une stratégie et un plan d'actions, en fournissant des évaluations techniques et financières précises, pour le développement d'infrastructures multimodales de transport de marchandises dans les Hauts-de-France, en particulier l'implantation de terminaux de transport combiné.

Il convient ici de requestionner la faisabilité de projets sur d'anciens sites recensés, d'actualiser en lien avec SNCF Réseau et VNF les données multicritères existantes (aménagement ferroviaires, fluviaux trafics potentiels, accessibilité fine (routière et ferroviaire), conditions d'exploitation, emprise et potentialités foncières, enjeux et contraintes (réglementaires, faisabilité), chiffrages sommaires et évaluation globale des sites) et d'explorer de nouveaux sites potentiels en tenant compte

notamment des caractéristiques techniques et fonctionnelles définies par les membres du GNTC d'une plateforme de transport combiné rail-route idéale.

L'objectif consiste à développer un scénario de développement adapté et durable fonction de l'évolution de la demande, des horizons temporels, des coûts financiers et des enjeux territoriaux.

1.4 Éléments de contexte local

L'étude pourra tirer parti des études régionales déjà menées (cf. 4.5 Livrables et transmission).

Elle peut s'appuyer notamment sur l'étude *d'implantation d'un terminal Nord dans le cadre de l'autoroute ferroviaire Atlantique* menée en 2017 en particulier sur l'état des lieux de la situation actuelle, la recherche de sites adaptés et les perspectives de développement des sites.

Cette dernière, sur la base d'une analyse multicritères, avait permis d'identifier et d'évaluer 8 sites potentiels, sans mettre en évidence un site en particulier mais proposant deux visions : géographiques et stratégiques répondant des demandes différenciées :

- Deux aires d'influence : l'une liée à la façade littorale à proximité des ports maritimes : GPMD, ports de Calais-Boulogne, l'autre continentale : ports de Lille, plateforme multimodale de Dourges, ports de Valenciennes, à proximité de zones denses ;
- Deux stratégies possibles : l'une bi-sites entre un site littoral et un site continental au Nord-Est de la Région : Aulnoye-Aymeries, Somain ou Valenciennes, l'autre de recomposition et de liaison avec un site continental : Dourges ou Lille Délivrance bien connecté aux sites littoraux.

L'étude régionale viendra nécessairement réactualiser les plateformes ainsi identifiées, tenir compte de la démarche méthodologique utilisée et développer une dialectique à l'échelle des Hauts-de-France, avec des aires d'influences franciliennes et européennes dans une stratégie territoriale multisites.

Elle intégrera aussi la série d'études réalisée en 2020 et 2021 dans le cadre des plans d'actions de la délégation générale au développement de l'Axe Nord (DGDAN) avec le concours de la fédération Norlink notamment sur les besoins fret ferroviaire 2030 et la mise en compatibilité du réseau d'infrastructures ainsi que sur le positionnement stratégique du système logistique multimodal en Hauts-de-France.

2 Objet et contenu du marché

2.1 Généralités

Les prestations, objet du présent marché, concernent un marché de prestations intellectuelles ayant

pour objet une mission d'études techniques. Compte-tenu de la spécificité du sujet et des travaux précédemment réalisés, les prestations ne seront pas alloties conformément aux dispositions de l'article L2113-11 du Code de la commande publique.

L'avancement et les résultats de l'étude seront présentés dans différentes instances de pilotage et en séance de travail. Ils viseront à fournir à la fois des clés de lecture, un cadre de développement et une vision prospective du sujet à la maîtrise d'ouvrage.

La mission offrira un éclairage et une argumentation aux décisions politiques à venir dans le cadre du développement des infrastructures multimodales de transport de marchandises en région Hauts-de-France.

En réponse aux ambitions nationales et européennes, les conclusions permettront notamment des approfondissements ciblés, des investissements et des travaux d'urgence et/ou de sauvegarde sur certains sites retenus à inscrire au prochain CPER.

Le prestataire apportera son expertise, ses compétences et son expérience auprès de la maîtrise d'ouvrage dans le respect de ses intérêts de chacun, en optimisant les coûts, la qualité d'usage et la sécurité juridique pour les futurs utilisateurs et la performance technique des futurs équipements, ouvrages et services.

2.2 Détail des prestations globales et forfaitaires

Le marché comporte :

- **Une période (1 mois) de préparation opérationnelle** comprenant :
 - Une réunion technique de lancement, la validation du planning, la validation des modalités de la méthodologie et de l'organisation, des réunions de cadrage hebdomadaires, une coordination des aspects logistiques, un premier contact avec les partenaires : Région Hauts-de-France et Préfecture de Région et le recueil de premières données ;
- **Une première phase (3 mois) exploratoire** déclinée en deux temps (1.1 et 1.2) par :
 - 1.1.1 - Une synthèse des études et données générales qui consolidera les connaissances thématiques des réseaux fluviaux et ferroviaires auprès des partenaires précités ;
 - 1.1.2 - Une analyse objective du transport ferroviaire et fluvial de marchandises avec l'analyse des trafics actuels et potentiels par filière à court (2032), moyen (2042) et long terme (2050). L'objectif est d'obtenir une vision synthétique, prospective et cartographiques des dynamiques de flux à partir des données existantes ;
 - 1.1.3 - Une identification et une appréciation des sites ferroviaires et fluviaux existants offrant ainsi un panel actualisé des infrastructures intermodales en Hauts-de-France ;
 - 1.2.1 - Une méthodologie d'enquête à destination des acteurs de la profession : transporteurs, prestataires logistiques, chargeurs, opérateurs. L'objectif est de confronter les besoins actuels et futurs compte-tenu de l'offre existante ;

- 1.2.2 - La conduite et la synthèse des entretiens avec les acteurs du secteur. L'objectif est de recueillir les besoins de la profession, faire ressortir les tendances pour renforcer le report modal et développer la part des modes massifiés et d'ouvrir à des sujets connexes et/ou spécifiques ;
- 1.2.3. La tenue de comités de concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés. L'objectif est la mobilisation de l'ensemble des acteurs du secteur au développement du fret ferroviaire.
- 1.2.4 - Une caractérisation des besoins complémentaires aux sites existants. L'objectif est de renforcer l'attractivité, la compétitivité des modes fluviaux et ferroviaires dans le cadre de la modernisation et l'optimisation des sites ;
- **Une seconde phase (3 mois)** d'analyse, de prospective et de préféabilité incluant :
 - 2.1 - La recherche de potentiels sites d'implantations de terminaux multimodaux. L'objectif est de réévaluer d'anciens sites identifiés à travers l'analyse multicritères précitée et déterminer de nouveaux sites garantissant le maintien et plus encore, assurant le développement du fret ferroviaire et fluvial en Hauts-de-France ;
 - 2.2 – La mise à jour des analyses multicritères actuelles, complétée par de nouveaux sites potentiels et la réalisation de fiches par site. L'objectif est d'obtenir des données actualisées des trafics, de l'accessibilité, de l'exploitation, des emprises et potentialités foncières et des contraintes environnementales de chaque site ;
 - 2.3 - L'élaboration d'une analyse de préféabilité des sites sélectionnés qui conduira en fonction des enjeux temporels, géographiques et thématiques à proposer un cadre de développement et des scénarii à l'échelle des Hauts-de-France. Cette analyse conduira à présenter des conclusions aux partenaires, en comités et aux lancements prochains d'études approfondies sur certains sites validés en instance.

Le prestataire précisera les moyens humains, financiers, matériels et temporels dévolu à chaque phase et chaque étape dans son offre.

Le marché comporte une période de préparation opérationnelle (1 mois) et deux phases : l'une exploratoire, l'autre d'analyse, de prospective et de préféabilité. Ces phases s'alimenteront et pour se conduire de façon concomitante.

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

3.1 Modalités de réalisation

L'étude est placée sous la responsabilité de Monsieur le Préfet de la région Hauts-de-France, préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord en lien étroit avec la Région-Hauts-de-France.

Les collectivités et les acteurs de la profession seront amenés à participer à l'étude. La DREAL Hauts-de-France et la Région Hauts-de-France apporteront leurs concours respectifs pour faciliter les relations du prestataire avec les partenaires extérieurs.

Ce dernier tiendra informé la maîtrise d'ouvrage tout au long de l'étude, dans les différentes phases d'avancement, lors des entretiens avec les acteurs et le cas échéant, si d'éventuelles difficultés viennent à se présenter.

Le périmètre d'étude porte sur la Région Hauts-de-France et tiendra compte des interactions avec les régions et les pays limitrophes ainsi que des grandes régions logistiques. Des focus seront faits considérant les enjeux liés à la façade maritime régionale et l'attraction entre le versant Sud des Hauts-de-France et la Région Ile-de-France.

L'avancement de l'étude pourra permettre d'affiner les cadrages géographiques, le cas échéant. Ces dispositions restent à l'appréciation du comité de pilotage de l'étude.

3.2 Calendrier de réalisation

L'étude prend effet à la date de notification du marché et prendra fin à la validation par le maître d'ouvrage.

Les travaux débuteront dès la notification du marché au titulaire (avril 2025) pour une durée évaluée à 7 mois. Une période de préparation (1 mois) viendra organiser les aspects logistiques, planifier les premiers contacts avec les partenaires extérieurs, ajuster le planning et lancer l'étude.

Les premiers résultats attendus viendront synthétiser la connaissance thématique, actualiser la vision d'ensemble sur les plateformes multimodales régionales et conforter les hypothèses de saturations et les perspectives de croissance du secteur.

Le prestataire soumettra à la maîtrise d'ouvrage un phasage des missions à réaliser. Il précisera les délais dévolus à chaque étape et exposera en prévision un planning de réunions du suivi de l'étude. Les réunions de travail et instance de suivi seront planifiées le plus en amont possible pour une bonne maîtrise des délais d'exécution.

Le prestataire devra livrer les principaux résultats de l'étude à l'occasion du Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord (CCILAN) prévu en novembre 2025. Le prestataire devra ainsi être en mesure de disposer d'éléments éclairants d'ici le 23/11/2025 qui devront intégrer une analyse de la situation, une description des besoins identifiés auprès des acteurs, des propositions de sites fonctions des projets en cours et des enjeux propres à la Région Hauts-de-France notamment et une approche technico-financière réaliste dans le cadre de futures études.

3.3 Pilotage et suivi de l'étude

Pour la réalisation de ce marché, le préfet s'appuie sur la DREAL Hauts-de-France qui le représente et assure le rôle de responsable de la maîtrise d'ouvrage. Le prestataire se conformera aux instructions, consignes et demandes de la DREAL.

L'équipe projet DREAL se compose de la cheffe du pôle mobilité, de l'adjoint à la cheffe du pôle et du référent projets multimodaux fret, désigné chef de projet. En charge du pilotage de l'étude, la DREAL Hauts-de-France s'assurera de la bonne réalisation des objectifs précités, de la participation et des rendus des parties prenantes, de l'évaluation de la mission et effectuera les opérations nécessaires à la passation et au suivi du marché.

Comité de pilotage

Le pilotage de l'étude est conduit en étroite collaboration avec la Région Hauts-de-France, partenaire financier et interlocuteur technique de la DREAL Hauts-de-France. La DGDAN et la DGITM seront invitées au pilotage et suivi de l'étude. Le lancement de l'étude, les validations intermédiaires et les attendus finaux seront soumis à l'approbation du comité de pilotage (COPIL).

Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition de ceux précités. Lieu d'échanges et d'arbitrages, ce comité permet de s'accorder sur d'éventuels ajustements, les orientations à donner, la validation des objectifs fixés, le passage aux étapes suivantes et favoriser la prise de décisions ou d'arbitrages à prendre. Il se réunira régulièrement et en tant que de besoin à chaque étape clef. Le prestataire appréciera le nombre de réunions du comité dans son offre.

Comité technique

Le comité technique (COTECH) a une vocation opérationnelle. Plus resserré, il rassemble la DREAL Hauts-de-France ainsi que la Région Hauts-de-France. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition de ceux précités, notamment des partenaires techniques comme SNCF Réseau, VNF, l'association Norlink ou le GNTC. Les agences d'urbanisme pourront elles-aussi être mobilisées pour alimenter cette étude.

Lieu d'échanges et de travail, ce comité permet au prestataire de faire l'état de l'avancement des missions qui lui sont confiées en fonction du calendrier de réalisation de l'étude. Il se réunira très régulièrement et en tant que de besoin. Le prestataire appréciera le nombre de réunions du comité dans son offre.

Comité de concertation

Le comité de concertation vient informer, échanger et expliciter sur la démarche de l'étude. Par-delà les acteurs précités, les représentants des collectivités concernés : Départements, Régions et départements limitrophes, EPCI, CCI, services de l'Etat (DRIEAT notamment) ainsi qu'un panel représentatif d'acteurs de la profession : gestionnaires d'infrastructures, opérateurs, transporteurs routiers, prestataires logistiques, manutentionnaires, chargeurs, entreprises ferroviaires, entreprises du fluvial... seront invités à y participer.

Lieu d'échanges et de partage, ce comité permet à l'ensemble des acteurs d'être partie prenante de l'étude et de partager les enjeux locaux, (inter-régionaux) et transfrontaliers au développement du fret fluvial et ferroviaire.

Les participants n'ont pas nécessairement la même vision sur le transport multimodal dans la région. Il convient donc que le prestataire puisse échanger auprès de tous avec une certaine pédagogie et une information adaptée. Ouverte au plus grand nombre, ce comité est un espace de dialogue, de partage et d'adhésion collective aux enjeux thématiques, aux résultats de l'étude et aux projets à venir.

Il se réunira à la synthèse des entretiens des acteurs privés et publics, dans la recherche de nouveaux sites d'implantations de terminaux multimodaux et aux conclusions et suites de l'étude. Le prestataire appréciera dans son offre l'organisation de ces comités de concertation, le nombre de réunions, avec à minima une réunion par département et la typologie la plus représentative des professionnels et institutionnels concernés par l'étude proposée.

Réunions de travail

Des réunions de travail, par visioconférences (de préférence) ou par téléphone seront organisées avec le prestataire de manière bimensuelle, hebdomadaire ou autant que nécessaire pour une durée de 30 à 60 minutes. Des échanges par courriel seront également possibles dans la mesure du nécessaire.

Le prestataire intégrera dans son offre l'ensemble des réunions, entretiens, échanges, participation aux comités... nécessaire à la conduite de l'étude. Il intégrera, à minima une réunion de travail hebdomadaire durant la période de préparation opérationnelle et une réunion mensuelle dans les phases exploratoires, d'analyses et de préféabilité. Il précisera le prix forfaitaire d'une réunion qui comprend un support de présentation, un relevé de décisions ou un compte-rendu qu'ainsi que l'ensemble des observations données par la maîtrise d'ouvrage.

Animation de réunion

Le prestataire animera les séances de travail, les réunions et les comités, en lien avec le chef de projet avec l'appui de supports de présentation dématérialisés : cartographie, diaporama, note... Ces supports seront remis à la maîtrise d'ouvrage pour éventuelles remarques, corrections et validation au minimum 5 jours calendaires avant la tenue de la séance.

Dans l'éventualité d'échanges, réunions et comité en présentiel, le prestataire fournira numériquement et par papier les supports présentés.

Le prestataire pourra prendre appui auprès de la fédération Norlink, acteur associatif reconnu des professionnels du secteur dans la préparation des comités de concertation ou lors de la réunion de lancement.

Comptes-rendus de réunion

Le prestataire devra établir un relevé de décisions des réunions de travail et des comptes-rendus des COTECH, COPIL et comités de concertation soumis aux observations et à l'approbation de la maîtrise d'ouvrage. Ces documents comprendront la synthèse des points aux ordres du jour, la reprise des échanges des participants, les orientations et arbitrages donnés.

Ces supports provisoires seront à remettre à la maîtrise d'ouvrage dans un délai de 5 jours calendaires. D'éventuelles remarques, corrections et validation pourront faire évoluer ces supports. Le maître d'ouvrage se charge de la diffusion des supports et comptes-rendus validés auprès des partenaires de l'étude.

Disponibilité du prestataire

Le prestataire du présent marché devra être en capacité de s'adapter au rythme de l'étude, notamment lors de certaines phases préparatoires, de rendus, de mise en forme et dans le cadre des différents comités et réunions avec l'ensemble des acteurs et partenaires. Il devra être en capacité d'adapter, et de renforcer le cas échéant, leurs équipes affectées à l'étude, tout en maintenant un référent/chef de projet interne. Il sera en mesure de livrer les conclusions et les rendus qui feront l'objet d'une présentation au CCILAN fin 2025 et serviront dans le cadre d'études approfondies sur un ou plusieurs sites retenus.

La méthodologie de travail du prestataire pour remplir la mission dévolue dans le cadre du présent marché doit tenir compte de la nécessité de nommer un chef de projet unique et d'affecter une équipe dédiée, représentant le prestataire auprès de la maîtrise d'ouvrage et étant responsable des différentes missions confiées ;

Le prestataire mettra en œuvre l'ensemble des compétences et moyens et nécessaires à l'exécution de l'étude qui lui est confiée en tenant compte des difficultés inhérentes à la réalisation résultant des enjeux et de la complexité de cette dernière ainsi que des délais de réalisation exigés.

Le prestataire est réputé disposer, pour mener sa mission de maîtrise d'œuvre, de l'ensemble des moyens matériels nécessaires permettant l'exécution de ses prestations.

3.4 Moyens à disposition du prestataire

Entrants disponibles

Le prestataire dispose ci-dessous de données disponibles qui peuvent nourrir la présente étude :

- Stratégie nationale bas carbone, 21/04/2020 ;
- Stratégie nationale portuaire, 22/01/2021 ;
- Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, 18/03/2022 ;
- Stratégie nationale fluviale, 16/02/2024 ;
- Schéma directeur du Transport Combiné, 24/10/2024 ;
- Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, 30/06/2020, modifié le 21/11/2024 ;
- Étude de valorisation économique des flux de transit dans les Hauts-de-France, Rapport d'étude détaillé, Mensia, Norlink, DGDAN, 12/2021 ;

- Positionnement stratégique du système logistique multimodal en Hauts-de-France, Note de synthèse, Mensia, Norlink, DGDAN, 12/2021 ;
- Développement des trafics « short sea » des ports des Hauts-de-France, Rapport technique, Mensia, Norlink, DGDAN, 12/2021 ;
- Étude des besoins fret ferroviaire 2030 et mise en compatibilité du réseau d'infrastructures, Synthèse de la mission et Rapport final, Mensia, Norlink, 11/2020 ;
- État des lieux des flux internationaux de la Région Hauts-de-France, Rapport final (.ppt), Mensia, Norlink, DGDAN, 10/2020 ;
- Stratégie stratégique du fret fluvial dans la vallée de l'Oise – 7 documents, 2024 ;
- Étude sur le recensement du foncier à haute valeur logistique – Région Hauts-de-France ;
- Étude d'implantation d'un terminal Nord : Autoroute ferroviaire Atlantique (AFAT), 2017 ;
- Étude de trafic Seine-Escaut.

D'autres données d'acteurs du territoire (institut, agence d'urbanisme...) pourront éventuellement aussi alimenter l'étude.

Contacts

Tout au long de l'étude, le prestataire pourra contacter et s'appuyer des services de la DREAL Hauts-de-France. Les seuls interlocuteurs directs du prestataire seront spécifiés à la notification du marché. Le prestataire devra les informer le plus régulièrement possible dans l'avancement, pour tout besoin, toute question ou toute difficulté.

L'adresse de destination de toute correspondance ou tout document produit dans le cadre du marché est précisée ci-après :

DREAL Hauts-de-France
Service Mobilité et Infrastructures / Pôle Mobilités
44, rue de Tournai
CS 40259 59019 Lille Cedex

Conformément à la circulaire du Premier Ministre du 19 janvier 2022, le service bénéficiaire conduit une évaluation portant sur la qualité du service et l'atteinte des objectifs définis lors de l'expression du besoin. Cette évaluation est remplie par l'équipe-projet de la DREAL et remise au plus tard un mois après la fin de la prestation.

Conduite des entretiens

La conduite de l'étude amènera le prestataire à la réalisation d'entretiens qualitatifs. Dans ce cadre, un guide d'entretien sera élaboré et approuvé par la maîtrise d'ouvrage. Ces rencontres auprès des partenaires, acteurs institutionnels et acteurs de la profession seront soumis et validés avant tout contact.

Le prestataire peut solliciter autant que de besoin l'équipe projet DREAL en particulier, le chef de projet et dans la mesure du possible les partenaires associés.

3.5 Livrables et transmission

Attendus de l'étude

En plus des supports de présentation nécessaires aux réunions et comités : PowerPoint, cartographie, compte-rendu... le prestataire est tenu aussi de produire un certain nombre de livrables qui peuvent faire l'objet de compléments et de corrections éventuelles. Tous restent soumis à l'approbation de la maîtrise d'ouvrage.

Des rapports intermédiaires, notes d'enjeux territoriaux et relevé de décisions pourront être demandés au prestataire. Les livrables attendus dans le cadre de cette étude sont les suivants :

- Synthèse écrite des documents et données entrants, au début de l'étude ;
- Proposition de grilles d'entretiens, comptes-rendus et synthèse des échanges avec les acteurs ;
- Mise à jour des fiches (*proposées par la Fédération Norlink*) du guide régional des ports, plateformes et hubs en Hauts-de-France : type d'infrastructure, accessibilité, opérateurs et prestataires, plan de transport, caractéristiques, équipements, évolution du trafic ;
- Réalisation de fiches pour les futures plateformes multimodales de Marquion-Cambrai, Péronne, Nesle, Noyon avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe d'ici 2032 et des projets de raccordement au réseau ferré national (*en lien avec la Région Hauts-de-France et SNCF Réseau*) ;
- Actualisation des fiches compte tenu des potentialités foncières sur chaque site, des enjeux et contraintes réglementaires, des modernisations, limites et chiffrages aux projets de développement ;
- Cartographie d'ensemble des plateformes multimodales en Hauts-de-France (et à proximité : Ile-de-France, Grand-Est, Normandie, Belgique, Royaume-Uni) ;
- Rapport intermédiaire, fonction des projections de trafics (scenarii), des potentiels et des limites de croissance (capacité actuelle et résiduelle) des sites pour le développement du transport combiné ;
- Recherche, analyse multicritère et construction de fiches sur des sites déjà étudiés ou de nouveaux sites potentiels pouvant accueillir un terminal fluvial et/ou ferroviaire de transport combiné en lien avec les caractéristiques fonctionnelles du chantier idéal de transport combiné (*proposées par le GNTC*) ;
- Proposition de scénarii de développement au fret ferroviaire et fluvial compte tenu des enjeux temporels, géographiques et thématiques ;
- Présentation des premières conclusions de l'étude lors de la prochaine assemblée générale du comité du conseil interportuaire et logistique de l'Axe Nord ;
- Rapport final, synthèse écrite et cartographique à partir des analyses multicritères des sites, des horizons temporels et des besoins projetées des sites potentiels pour l'implantation de terminaux de transport combiné ;

Envoi des livrables

L'ensemble des productions sera transmis, soumis et apprécié par la maîtrise d'ouvrage. Ces livrables devront être reçus en format ouvert (open source) à savoir : .odt (texte), .ods (calcul), .odp (présentation)

compatible avec la suite Office (.doc, .xls, .ppt), en format .png, .svg (image), en format .pdf (échange sécurisé de document) compatible avec les formats .shp (couches SIG) et .dxf (fichier CAO, DAO).

Les rapports intermédiaires et final seront transmis numériquement et pourront faire l'objet d'une reproduction en format papier (en cas de nécessité).

Les livrables sont présentés par le référent chef de projet du prestataire titulaire du marché dans l'ensemble des organes de pilotage et de suivi de l'étude. Ces productions peuvent être améliorées le cas échéant à la demande de la maîtrise d'ouvrage.

Elle notifiera au prestataire le passage des étapes de l'étude, validera les productions et s'assurera de la bonne conduite de cette dernière.

Capitalisation

Dans le cadre de l'animation de l'observatoire régional des transports, de la promotion du développement durable et du partage de connaissance, un outil de capitalisation des données et des connaissances sera mis en place par le prestataire au bénéfice de la maîtrise d'ouvrage.

L'outil peut prendre le format d'un dossier commun en ligne avec les productions intermédiaires et finales ainsi que d'une fiche méthode pour chaque livrable attendu. Elles reprendront la méthodologie, la durée dévolue, des indicateurs clés et les résultats des travaux demandés.

3.6 Confidentialité

Compte tenu de la sensibilité du sujet de l'étude, en particulier dans la collecte d'informations et données thématiques, le prestataire est tenu à une obligation de discrétion professionnelle.

Il sera tenu à la confidentialité tant pour les entrants qui lui seront remis que pour les productions de l'étude.

La collecte d'informations auprès des partenaires et acteurs de la profession doit recevoir l'accord préalable de la maîtrise d'ouvrage.