



CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

MARCHÉ PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

N°26PERP01L

**ETUDE EXPLORATOIRE DES ENJEUX D'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE POUR LA FILIERE LOGISTIQUE DU
DEPARTEMENT DES PYRENNES-ORIENTALES**

Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales
Quai Jean de Lattre de Tassigny
66020 PERPIGNAN

1 Contexte et objectifs

Le département des Pyrénées-Orientales est un point de passage essentiel des flux entre la péninsule ibérique (flux en partie prolongés de l'Afrique du Nord) et le reste de l'Europe. Situé au pied de la chaîne des Pyrénées qui demeure un obstacle physique majeur, le département tient ainsi une place particulière dans les ambitions fortes de la France et de l'Union Européenne en termes de réduction de la dépendance aux énergies fossiles, de baisse des émissions de GES et de souveraineté.

1.1 La logistique dans le département des Pyrénées-Orientales

Il s'est constitué dans les Pyrénées-Orientales principalement autour de Perpignan, un véritable pôle technico-logistico-commercial original. C'est le pilier principal de l'activité économique et de l'emploi du département, mais aussi le socle sur lequel repose les enjeux logistiques du département.

1.1.1 L'import-export de fruits et légumes

Depuis le début des années 70, à une époque où l'Europe n'était pas encore un marché intégré, où l'Espagne s'ouvrait progressivement aux échanges internationaux et où les Pyrénées constituaient encore une vraie frontière physique et économique, les acteurs du Roussillon eurent l'idée de profiter d'un savoir-faire préexistant et de la localisation de leur territoire pour développer une activité import-export de fruits et légumes.

Ainsi naquit le Marché International Saint-Charles, qui est devenu le plus important marché de gros privé d'Europe pour les fruits et légumes, avec en complément non négligeable, le port de Port-Vendres devenu le second port français en Méditerranée spécialisé en fruits et légumes.

1.1.2 Le transport rail-route

Le département ne dispose pas de voies navigables. Son port décentralisé, s'il peut s'intégrer davantage dans la stratégie d'ensemble (notamment avec le site ferroviaire du Boulou et la ZAE de Perpignan St-Charles), ne peut porter les ambitions de report modal telles que décrites dans la stratégie nationale portuaire.

La part modale ferroviaire en Région Occitanie représente 15% des flux de marchandises, contre environ 9% en national, grâce aux sites du Boulou et de Perpignan notamment.

Parallèlement, la continuité ferroviaire a historiquement été handicapée par le choix de l'Espagne de recourir à un gabarit différent du reste de l'Europe pour son réseau. De ce qui était (et reste encore) un handicap pour l'efficacité de ce mode, les Pyrénées-Orientales en ont fait une opportunité pour développer des activités fondées sur la rupture de charge modale et ont développé toutes les techniques indispensables à la continuité des flux (rail-rail ou rail-route). Celles-ci sont matérialisées par les chantiers de transport combiné Perpignan Saint-Charles et Ambrogio au Boulou, le terminal de l'autoroute ferroviaire au Boulou, les sites ferroviaires de Cerbère et Portbou et quelques sites embranchés à Perpignan, Le Boulou ou Rivesaltes.

1.2 Les constats partagés ayant mené à une démarche de réflexion commune

Le département des Pyrénées-Orientales est donc particulièrement confronté aux mutations d'ordre logistique, parties prenantes des enjeux d'attractivité du territoire et de développement durable.

La logistique est indispensable à toute activité économique de production : transport, stockage et conditionnement notamment. Un territoire composé d'un maillage cohérent et d'acteurs logistiques performants possède ainsi un avantage concurrentiel.

Outre son activité propre non négligeable dans le département (7620 salariés soit 7,5 % des emplois), la logistique porte un enjeu territorial de décarbonation des activités (report modal, transition énergétique des moyens de transport, verdissement des activités). Enfin, dans un contexte de tension foncière de plus

en plus pressante, la méconnaissance des acteurs de l'aménagement est une menace pour cette fonctionnalité pourtant essentielle.

- Il s'agit donc de coordonner des acteurs impliqués dans le fonctionnement des chaînes logistiques vers une recherche de performance globale du territoire, et alors que les enjeux de décarbonation, de souveraineté et de réindustrialisation ne peuvent laisser le marché seul à la manœuvre.
- D'un autre côté, si l'aménageur public agit unilatéralement sur cette problématique peu connue, il risque d'être déconnecté de la réalité du marché : le territoire court alors le risque d'un essaimage logistique, la rendant inadaptée et inefficace.

Enfin, il est nécessaire de souligner que durant ces dernières décennies, les flux de marchandises ont sensiblement augmenté et le transport routier de marchandises a profondément concurrencé le fret ferroviaire. Le trafic poids lourds représente jusqu'à 40% de la circulation sur l'A9 au passage du Perthus, empruntée chaque jour en moyenne par 11 500 poids lourds.

1.2.1 La filiation au Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) Saint-Charles 2040 et à la Conférence régionale de la logistique en Occitanie

La plus importante zone d'activités économiques (ZAE) du département est la ZAE Saint-Charles, dont la composante majeure est sa plateforme de commercialisation des fruits et légumes. Elle occupe une place de tout premier rang dans la logistique et le transport, à l'échelle nationale et européenne : elle est ainsi le plus grand marché européen du secteur fruits et légumes avec un chiffre d'affaires de 1,95 milliard, plus de 2200 emplois et près de 1,7 million de tonnes de fruits et légumes qui y transitent chaque année.

Le projet Saint-Charles 2040 a donné lieu à la création d'un schéma directeur ayant abouti à la signature d'un contrat de Projet Partenarial d'Aménagement. Ce PPA souligne le besoin de fédérer les acteurs autour d'une ambition logistique commune, se situant à la croisée des chemins de nombre de politiques publiques et de compétences territoriales, il porte des objectifs de décarbonation de la logistique et de report modal.

Le Conseil d'orientation des infrastructures et le Comité interministériel de la logistique pointent la nécessité d'une adaptation locale des ambitions et objectifs logistiques nationaux, concertée avec les acteurs.

- Cette déclinaison est portée au niveau régional, échelle stratégique, par la Conférence régionale de la Logistique (copilotage DREAL et Région Occitanie) et doit se poursuivre au niveau des territoires.

1.2.2 Une démarche initiée par les acteurs du territoire

Il est utile de préciser la réalisation d'une étude des potentialités de la filière logistique dans le département des Pyrénées-Orientales par la CCI en 2011 (Samarcande Transport Logistique Territoire).

Dans le cadre de l'objectif du PPA Saint-Charles 2040 de proposer un schéma directeur logistique pour les Pyrénées-Orientales, une démarche de réflexion associant la DDTM, la CCI, les services économie de plusieurs EPCI, les Conseils départemental et régional, la DREAL, le cluster TENLOG notamment, a été initiée en juin 2024.

Après avoir constaté l'intérêt partagé sur la nécessité de porter ces enjeux, des groupes de travail (GT) ont validé les intuitions initiales, autour de trois axes :

1 - Identifier les besoins de l'économie locale pour y répondre :

- Identifier les fonctionnalités logistiques des activités clefs (tourisme, import/export, production agricole, filière nautique) et servir les projets économiques potentiels.

2 - Répondre aux enjeux de formation professionnelle et d'attractivité :

- Améliorer l'attractivité de la filière par des actions de valorisation des métiers et des parcours de formation. Agir par une connaissance partagée de la cartographie du bassin d'emploi et des ressources, et par l'anticipation de l'évolution des besoins des entreprises.

3 - Définir les enjeux de politique d'aménagement du territoire :

- Réduire l'empreinte écologique passe aussi par l'optimisation des organisations logistiques, et notamment un maillage cohérent et une massification des flux (en partie contre-intuitif). Le déséquilibre croissant entre l'offre et la demande conduit à une augmentation des loyers des entrepôts, fragilisant les entreprises, singulièrement les TPE et les PME.
- Assurer la performance d'un maillage territorial échelonné. Éclairer la désignation d'objectifs stratégiques d'ordre logistique (éclairage de l'aménageur public sur la problématique logistique, difficile à appréhender, sans contraindre ses choix politiques).

La création d'un Conseil territorial de la logistique sera proposée au premier semestre 2025. Ses objectifs et sa gouvernance seront discutées à l'issue d'un événement fondateur, de type forum, réunissant les acteurs publics et privés de la filière logistique.

2 La mission

2.1 Enjeu et ambition

Si le territoire peut s'appuyer sur des acteurs et des données déjà existantes pour répondre à une partie des besoins sous-jacents, il apparaît néanmoins que le projet nécessite une étude de filière territoriale sur les domaines suivants : cartographie logistique (et outil d'actualisation partagé), proposition de maillage logistique performant dans la plaine du Roussillon, promotion des infrastructures et des acteurs du report modal du département, projections sur la filière logistique espagnole (principalement sur les communautés autonomes de Catalogne et de Valence).

S'appuyant sur une connaissance affinée, la présente étude sera complétée par une mission d'accompagnement des acteurs, réunis en Conseil territorial de la Logistique, à la réalisation d'un schéma directeur départemental de la logistique.

2.2 Points d'attention

Il ne s'agit pas de présenter les mutations et les singularités d'ordre logistique du département. Les études précédemment menées et le travail préliminaire à la création d'un Conseil territorial de la logistique permettent de couvrir ce volet.

Si l'activité logistique est concentrée dans la plaine du Roussillon, la réflexion porte sur l'ensemble du département, en intégrant notamment les pénétrantes logistiques des trois vallées principales d'axe Est-Ouest (Agly-Fenouillèdes, Têt et Tech).

Le schéma directeur sera un document non opposable d'appui à la réflexion stratégique et à la cohérence du territoire. Il devra s'articuler avec le SRADDET, les orientations prises par la conférence régionale de la logistique et des acteurs de filière, notamment TENLOG (cluster logistique de la Région Occitanie).

3 Déroulement du projet et prestations attendues

Cette étude territoriale de la filière logistique dans les Pyrénées-Orientales abordera cinq volets :

1. La réalisation d'un outil de cartographie logistique partagé et actualisé par les aménageurs publics ;
2. La proposition d'un maillage logistique performant dans la plaine du Roussillon, connecté aux vallées pénétrantes du département ;
3. Un outil de promotion des infrastructures et des acteurs du report modal du département ;
4. Des projections sur la filière logistique espagnole (principalement sur les communautés autonomes de Catalogne et de Valence) ;
5. L'accompagnement des acteurs publics et privés, réunis en Conseil territorial de la Logistique, à la réalisation d'un schéma directeur départemental de la logistique.

3.1 Volet n°1 : Réalisation d'un outil de cartographie logistique partagé et actualisé par les aménageurs publics

Si des données accessibles et des acteurs clefs identifiés permettent d'éclairer le sujet, il reste néanmoins un besoin de recueil et de traduction de données, notamment sur la cartographie foncière logistique au sein du département.

En collaboration avec les services économies des communautés de communes et de la communauté urbaine du département, il s'agit de réaliser une **cartographie de l'immobilier logistique** du département (à partir de 5 000m² ou inférieur en cas de fonctionnalité singulière) présentant :

- Les données foncières incluant les taux de vacance, prix de location et de vente au m², prix du foncier sur le territoire, et en identifiant le propriétaire, l'obsolescence des entrepôts et leur évolution normative. En établissant un comparatif avec les territoires limitrophes.
- Un éclairage sur les opportunités et les possibilités de densification des entrepôts logistiques.

Attentes :

- Méthodologie de la compilation des données et souci apporté à l'enjeu de construction collective ;
- Méthodologie de la construction de l'outil. Démontrer les capacités de son actualisation et sa fiabilité dans le temps (à privilégier à l'exhaustivité et/ou la granularité des données).
- Ces éléments seront présentés sous la forme d'un rapport rédigé, sous format .doc et .pdf incluant des tableaux (fichier Excel), des cartographies interactives (format SIG avec tableau lié), des représentations géographiques, des représentations des données obtenues. L'ensemble des résultats seront positionnés sur une carte, analysés et commentés, exploitables via le logiciel QGIS.

Le format de la carte interactive est à définir pour une lecture et une actualisation aisée. Il sera complété d'une présentation sous format .ppt à destination du maître d'ouvrage.

Le rapport bénéficiera d'un format papier présentant l'intégralité de l'enquête. Les données SIG obtenues seront aussi fournies.

3.2 Volet n°2 : Proposition d'un maillage logistique performant dans la plaine du Roussillon, connecté aux vallées pénétrantes du département

En s'appuyant sur les données recueillies dans le volet n°1, et sur une analyse des flux de marchandises du territoire (typologie, fréquence /saisonnalité), réaliser une **proposition de maillage logistique** performant dans la Plaine du Roussillon et les trois vallées pénétrantes :

- Répondant aux enjeux d'évolution des flux globaux d'échanges internes et de transit sur le Roussillon, et incluant les projections de transition énergétique des moyens de transports (capacités, autonomie, émission de GES) ;
- Incluant la réalité des disponibilités foncières ;
- Incluant les besoins de logistique urbaine en termes d'approvisionnement amont, de Perpignan et des villes majeures du littoral à très forte saisonnalité (le Barcarès, Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien et Argelès-sur-Mer). Ainsi l'étude n'a pas pour objet de réaliser des propositions de logistique urbaine (et durable) pour celles-ci, néanmoins elle ne peut exclure ces enjeux dans la réflexion sur un maillage territorial.

Attentes :

- Proposition de maillage logistique échelonné sur le département, sous forme de cartographie intégrant les enjeux de flux, argumenté et modélisé par des projections de flux pertinentes, présentant les avantages en termes de performance logistique attendue ;
- Rapport des échanges et ateliers menés sur le sujet avec les acteurs de la zone, intégrant :
 - o Les thématiques abordées
 - o Les remontées marquantes des échanges (prise de conscience, irritants...)
 - o Tout autre élément pouvant intéresser le projet

3.3 Volet n°3 : Réalisation d'un outil de promotion des infrastructures et des acteurs du report modal du département

Dépassant toute logique concurrentielle pour présenter une logique d'écosystème de report modal offrant un panel de solutions aux chargeurs et logisticiens intérieurs ou extérieurs du territoire, réaliser un outil actualisable de promotion des infrastructures intermodales du département : sites ferroviaires du Boulou, de Cerdère et de Perpignan, port de Port-Vendres.

Attentes :

- Proposition d'un outil ou d'un volet d'outils de promotion, auprès du maître d'ouvrage et de ses partenaires locaux, présentant leurs avantages et inconvénients, pour décision. Dans un second temps, réalisation des outils et proposition de pistes ;
- Possibilité d'actualisation de l'outil et d'intégration aux sites et réseaux sociaux des entités partenaires (TEN LOG, CCI, CD66, FNTR, agences de promotion du territoire, CR, etc.).

3.4 Volet n°4 : Projections sur la filière logistique espagnole (principalement sur les communautés autonomes de Catalogne et de Valence)

Atout ou vecteur de concurrence, la proximité de ces deux régions dynamiques influence substantiellement la filière logistique du département. La veille et l'anticipation sont nécessaires pour éviter au territoire de devenir un espace de transit, en conservant une création de plus-value sur les flux de marchandises.

Attentes :

- Projections des flux à horizon 2030 et 2050, en différenciant les modes de transport.
- Définir l'avantage concurrentiel du transport routier sur le transport ferroviaire et les opportunités de report modal ;
- Identifier les projets logistiques majeurs (transport combiné/conventionnel, entrepôts majeurs principalement) et les facilités foncières (par exemple la reconversion potentielle de friches industrielles), pouvant impacter la filière logistique des Pyrénées-Orientales.

3.5 Volet n°5 : Accompagnement des acteurs publics et privés, réunis en Conseil Territorial de la Logistique, à la réalisation d'un schéma directeur départemental de la logistique

S'appuyant notamment sur le travail conduit pour le volet n°2, réaliser un document issu de réflexions construites par les acteurs du territoire, aménageurs publics et représentants des filières économiques, pour apporter une stratégie logistique au territoire. Document non opposable, il aura néanmoins pour objectif d'éclairer les documents de planification (PLUi et SCOT) et se montrer cohérent avec le SRADDET. La concertation des acteurs est ainsi essentielle.

Cette concertation de territoire pourra s'appuyer sur le Conseil territorial de la logistique et ses groupes de travail.

Attentes et livrables :

- Rapport des échanges et ateliers menés sur le sujet, indentifications de sujets émergents et de synergies ;
- Proposition d'un schéma directeur stratégique, éventuellement d'une charte d'engagement ;
- Proposition d'actions intégrant les enjeu/intérêt, faisabilité/complexité, coût/gains estimés, les modalités de mise en œuvre, les aides financières mobilisables ;
- Proposition d'un calendrier avec réunions des acteurs et Comités de Pilotage, point exhaustif à mi-parcours ;
- Rédaction d'une feuille de route reprenant les objectifs de chaque atelier, les enjeux ;
- Identification et proposition de besoin d'études complémentaires, justifications et propositions de clefs de financement s'il y a lieu ;

Le prestataire devra porter une attention particulière à la clarté des documents qu'il produira. Ils devront être bien structurés, avec une rédaction concise et soignée. Le prestataire devra aussi réfléchir à leur mise en forme graphique. Il pourra la mettre en œuvre lui-même, en totalité ou partiellement, s'il en a la compétence.

Le prestataire s'attachera à développer une dynamique autour de la démarche, pour que cet événement soit largement connu des publics ciblés et que ces publics soient convaincus de son intérêt.

Par ailleurs, le prestataire s'attachera à prendre en compte les remarques et contributions des participants à la démarche.

Ses productions devront donc pouvoir évoluer jusqu'à leur validation finale.

Il peut être opportun de se nourrir des actions, initiatives et méthodes d'autres territoires proches de la région.

Les documents remis au maître d'ouvrage le seront par voie électronique. Ils seront transmis à la fois au format PDF et sous un format éditable.

Il sera privilégié les formats de fichier standards et libres. En particulier, les documents textes, tableurs et présentations devront être au format Open Document correspondant.

4 Calendrier et pilotage de la mission

4.1 Calendrier :

La mission du prestataire s'organisera sur une durée **maximale de 18 mois** avec une réunion de lancement au plus tard en **juin 2025**.

Le prestataire remettra un planning prévisionnel à l'appui de son offre.

La mission est décomposée en deux étapes complémentaires et successives :

- **1/ Collecter les données et les rendre exploitables dans la durée** : réalisation des volets 1, 3 et 4, et le contour du volet 2 pour la validation des projections initiales ;
- **2/ Élaboration d'un schéma directeur logistique dans les Pyrénées-Orientales** : réalisation des volets 2 et 5.

Le prestataire proposera dans son offre un détail des délais alloués à chaque phase de l'étude ainsi qu'un planning prévisionnel précisant le nombre de réunions envisagées, dont les réunions de restitution et arbitrage intermédiaires nécessaires.

En ce qui concerne les réunions, la prestation comprendra les réunions listées dans le DPGF (une réunion de lancement, une réunion finale et 3 réunions intermédiaires).

Les réunions supplémentaires envisagées seront précisées dans l'offre remise.

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.

4.2 Collecter les données et les rendre exploitables dans la durée

Collecter les données et les rendre exploitables dans la durée	L'étape de collecte des données est indispensable et doit s'appuyer sur les EPCI et les données nationales en libre accès. La facilité d'agrégation et de mise à jour des données, permettant un usage pérenne, est à privilégier à la recherche d'exhaustivité. Cartographie de l'immobilier logistique (> 5000m² ou fonctionnalité singulière) Le prestataire s'attache à : - Présenter une cartographie tournée vers les enjeux logistiques, le type de données recueillies et leur intérêt pour le projet. - Qualifier les sources, la méthodologie de collecte appliquée pour maximiser la cartographie avec les données existantes. - Présenter la méthodologie pour fédérer les EPCI, éventuellement les syndicats mixtes de SCOT et les GT du Conseil territorial de la logistique. - Décrire le contour d'un outil actualisable par sa simplicité, son intérêt et l'autonomie d'action pour chaque EPCI. - Décrire l'intégration des outils et/ou bases de données de niveau national.
---	---

	Analyse des flux de marchandises Le prestataire s'attache à : - Préciser la typologie des flux pour éclairer les besoins de maillage territorial répondant aux enjeux de performance logistique, de décarbonation des activités et de tension foncière ; - À partir d'une expertise flux et approvisionnement, présenter une approche filière différente aux collectivités et EPCI pour éclairer leur planification sous un angle nouveau ; - Justifier son expertise de la logistique et la méthodologie de l'analyse des flux de marchandises du territoire : typologie, fréquence /saisonnalité notamment, modélisation/projections (e-commerce, hausse de la population, etc.), autres. - Méthodologie proposée pour le choix du format retenu, en concertation avec le CD66, les EPCI, autres. Réalisation d'un outil de promotion des infrastructures et des acteurs du report modal du département Le prestataire s'attache à : - Intégrer dans ses travaux les acteurs de la promotion économique sur le département ; - Proposer des vecteurs digitaux de promotion, rechercher leur complémentarité et leur actualisation ; - Eventuellement, intégrer les outils nationaux de promotion du report modal (notamment de construction et d'assemblage de flux). Analyse et projections sur la filière logistique espagnole Le prestataire s'attache à : - Qualifier les flux existants et leurs projections à moyen et long termes ; - Présenter sa méthodologie.
--	--

4.3 Élaboration d'un schéma directeur logistique dans les Pyrénées-Orientales

Élaboration d'un schéma	Proposition d'un maillage logistique performant Le prestataire conseil s'attache à : - Présenter les enjeux d'un maillage territorial performant, levier d'attractivité économique et de développement durable des bassins de vie ; - Intégrer les enjeux des vallées pénétrantes à la plaine du Roussillon ; - Justifier son expertise de la logistique, sa connaissance des outils d'aménagement et sa capacité à fédérer des acteurs publics sur un projet stratégique ; - Créer les conditions et proposer les modalités de pérennisation de cette synergie.
---	--

directeur logistique dans les Pyrénées-Orientales	Proposition d'un schéma directeur départemental de la logistique Eclairer les enjeux logistiques sous un angle nouveau mais laisser aux aménageurs publics le choix de leur planification, en s'appuyant sur la structure du Conseil Territorial de la Logistique et sur le maillage territorial identifié. L'objectif est de réaliser un schéma directeur stratégique et structurant, en décrivant avec précision les actions à mettre en œuvre, ainsi que leurs enjeux. Les collectivités et les acteurs économiques s'engagent à : - Se rendre disponible pour échanger avec le prestataire conseil et les acteurs impliqués, généralement lors d'une réunion/atelier, - Adopter une position constructive et solidaire du projet. Le prestataire conseil s'attache à : - Écouter les acteurs publics et économiques de l'ensemble territoire ; - Identifier les potentiels freins (techniques, réglementaires, etc.), - Rechercher des leviers. - Présenter les avantages en termes d'attractivité économique et de décarbonation des activités. - Accompagnement à la promotion de l'étude et des enjeux logistiques, communication sur la démarche de Conseil Territorial.
--	---

4.4 Équipe projet attendue

Le chef de projet en charge de la présente étude, désigné par le titulaire du marché (nommément identifié dans son offre) sera l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage. Il assurera un rôle transversal entre les différents intervenants de la prestation.

Le chef de projet sera entouré d'une équipe pluridisciplinaire et pertinente couvrant toutes les compétences attendues pour mener à bien la mission.

Le titulaire du marché s'engage, à la signature du présent marché, à ce que les personnes citées dans son offre soient celles qui interviendront sur la prestation.

Si un changement devait intervenir avant le commencement ou au cours de la réalisation de la prestation, le titulaire soumettrait une demande spécifique au maître d'ouvrage sur ses nouveaux moyens humains (ces moyens devront être au minimum équivalent en matière de compétences à ceux de l'offre).

5 Évaluation de la prestation

Le prestataire sera soumis à une évaluation par l'acheteur de la qualité du service rendu et de l'atteinte des objectifs définis. Les critères d'évaluation de la prestation sont définis dans le cadre de réponse technique.

Ils pourront être ajustés au moment de la réunion de lancement de la mission avec le prestataire.

6 Documents mis à la disposition du prestataire

- Synthèse des enjeux d'une logistique performante dans les Pyrénées-Orientales
 - Schéma directeur Saint-Charles 2040
 - Etude CCI 2011
 - Bilan de la conférence régionale logistique : j_bilan-crlog-v3.pdf
- Le [schéma national directeur du transport combiné](#) est consultable en ligne. Ce document permet, entre autres, de présenter aux transporteurs routiers, chargeurs et à l'ensemble des acteurs intéressés par la filière multimodale les offres et liaisons ferroviaires ou fluviales disponibles, ainsi que les contacts et coordonnées des opérateurs.