



## CAHIER DES CHARGES

---

**Mise en place d'une nouvelle organisation de la  
desserte ferroviaire des sites publics des Ports  
Lorrains**

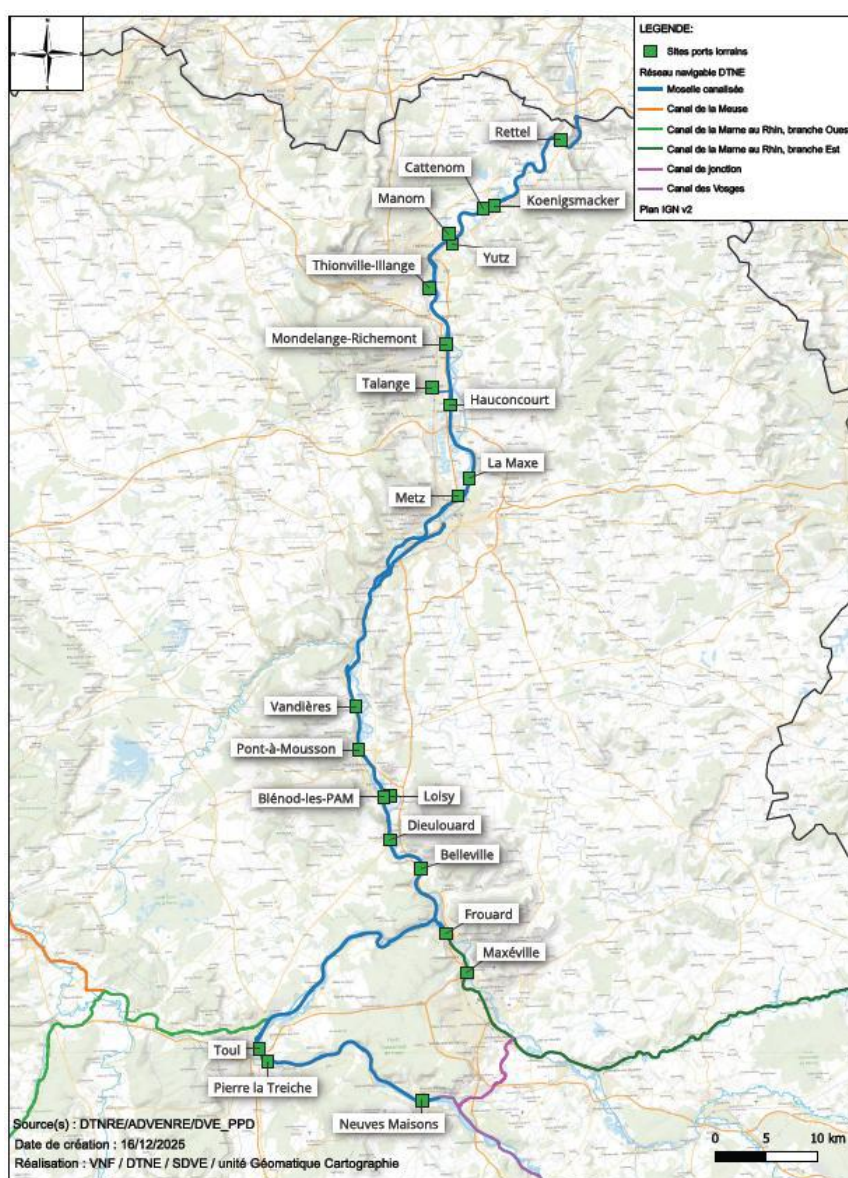
---

|     |                                                                                                                                             |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Présentation du maître d'ouvrage.....                                                                                                       | 3  |
| 2   | Contexte de la consultation .....                                                                                                           | 4  |
| 3   | Présentation des ITE des sites publics des Ports Lorrains .....                                                                             | 5  |
| 3.1 | ITE du port de Frouard.....                                                                                                                 | 5  |
| 3.2 | ITE du Nouveau Port de Metz.....                                                                                                            | 5  |
| 3.3 | ITE du port de Thionville-Illange .....                                                                                                     | 6  |
| 4   | Mission.....                                                                                                                                | 7  |
| 4.1 | Objectif et organisation de la mission .....                                                                                                | 7  |
| 4.2 | Phase 1 : Diagnostic de l'accessibilité et de l'organisation actuelle de la desserte ferroviaire des sites publics des Ports Lorrains ..... | 8  |
| 4.3 | Phase 2 : Analyse et évaluation des organisations possibles .....                                                                           | 8  |
| 4.4 | Phase 3 : Analyse et évaluation des montages contractuels possibles pour mettre en place la nouvelle organisation .....                     | 9  |
| 4.5 | Phase 4 : Préparation et mise en place du montage de la nouvelle organisation .....                                                         | 10 |
| 5   | Livrables attendus .....                                                                                                                    | 10 |
| 6   | Pilotage de la mission.....                                                                                                                 | 11 |
| 6.1 | Comité technique.....                                                                                                                       | 11 |
| 6.2 | Comité de pilotage .....                                                                                                                    | 12 |
| 7   | Compétences attendues .....                                                                                                                 | 12 |
| 8   | Planning prévisionnel.....                                                                                                                  | 12 |
| 9   | Documents de référence .....                                                                                                                | 12 |
| 10  | Annexes .....                                                                                                                               | 12 |
|     | Annexe 1 : Plan schématique de l'ITE du port de Frouard .....                                                                               | 13 |
|     | Annexe 2 : Plan schématique de l'ITE du Nouveau port de Metz .....                                                                          | 14 |
|     | Annexe 3 : Plan schématique de l'ITE du port de Thionville-Illange .....                                                                    | 15 |
|     | Annexe 4 : Planning prévisionnel .....                                                                                                      | 16 |

## 1 Présentation du maître d'ouvrage

La société Ports de Lorraine (PDL) est une filiale à 100% de Voies navigables de France (VNF) qui est un établissement public administratif sous la tutelle du ministère des transports, en charge de gérer, exploiter, moderniser et développer le plus grand réseau européen de voies navigables constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 4 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026, la société PDL a pour mission de gérer, exploiter, aménager et développer une partie du domaine industrialo-portuaire de VNF (dénommé ci-après « les Ports Lorrains ») qui se compose de 22 sites implantés sur la Moselle canalisée ou ses affluents, représentés sur la carte ci-dessous, et qui comprend une surface foncière de 156,5 ha, un linéaire de quai de 10 km et un linéaire de voies ferrées de 24 km, et accueillent une cinquantaine d'amodiataires et un délégataire de service public. En 2025, ces sites ont traité plus de 9 millions de tonnes de marchandises tous modes de transport confondus (fer, fleuve et route).



Cette nouvelle société portuaire met le domaine foncier et les infrastructures à la disposition d'opérateurs économiques, au moyen de conventions d'occupation temporaire du domaine public fluvial pour les sites industriels et logistiques, et au moyen d'une concession pour les terminaux portuaires publics (Toul-Valcourt, Nancy-Frouard, au Nouveau Port de Metz, Thionville-Illange et Cattenom) qui sont gérés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026 par un opérateur logistique, la société LMH (Lorraine Multi-Hubs).

PDL a pour objectif de construire une gestion unifiée des emprises foncières et de mobiliser celles-ci en faveur du développement des transports fluviaux et ferroviaires, de l'implantation d'activités logistiques, industrielles et annexes, créatrices de valeur pour le territoire.

Concernant les activités ferroviaires réalisées en propre, PDL a pour mission d'exploiter les faisceaux de triage du Nouveau Port de Metz (185 000 tonnes en 2025) et du port public de Thionville-Illange (remise en service prévue en 2028), et de réaliser la maintenance, le renouvellement et le développement de l'Installation Terminale Embranchée (ITE) de ces deux ports et de celui de Frouard (40 000 tonnes en 2025).

## 2 Contexte de la consultation

---

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026, VNF a mis à disposition de PDL le domaine des Ports Lorrains qui comprend plusieurs sites embranchés au réseau ferroviaire national, dont les trois sites publics du Nouveau Port de Metz, de Thionville-Illange et de Frouard (les ITE des autres ports étant gérés directement par les amodiataires).

Actuellement, PDL assure la gestion de la desserte ferroviaire du Nouveau Port de Metz et du port de Frouard, et produit les plannings hebdomadaires d'arrivée et de départ des trains. Sur le Nouveau port de Metz, PDL réalise la gestion opérationnelle de la desserte par l'intermédiaire de LMH qui met à disposition une partie de son personnel de manière transitoire (au plus tard jusqu'en 2027), alors que sur Frouard, ce sont les sous-embranchés qui gèrent directement avec les entreprises ferroviaires l'entrée et la sortie des trains.

En outre, PDL prévoit de lancer en 2026/2027 des travaux consistant à améliorer les infrastructures ferroviaires du port de Frouard et du Nouveau Port de Metz, et à remettre en service celles de Thionville-Illange. Il est prévu que la fin des travaux coïncide avec la mise en place d'une nouvelle organisation de la desserte ferroviaire de ces sites.

Le présent Cahier des Charges (CDC) définit et précise le contenu de la mission, ainsi que les prestations attendues qui seront confiées au futur prestataire.

## 3 Présentation des ITE des sites publics des Ports Lorrains

---

### 3.1 ITE du port de Frouard

Le port de Frouard qui est relié à la gare de Champigneulles, accueille un trafic ferroviaire régulier transportant notamment du charbon et des céréales : en 2025, près de 40 000 tonnes ont été traitées par voie ferrée, soit près de 3% de son trafic total.

L'ITE du port de Frouard (dont le plan est fourni en annexe) se compose d'environ 4 kilomètres de voies ferrées permettant de desservir un silo céréalier et un terminal "vrac et conventionnels". Elles sont exploitées mais aucune n'est électrifiée.

Par ailleurs, l'embranchement comporte 4 appareils de voie, 2 passages à niveau situés sur le domaine public routier (rue de la rompure à Frouard) et équipés de signalisation automatique lumineuse avec demi-barrières, mais aucun ouvrage d'art.

Chaque amodataire est desservi directement par les entreprises ferroviaires et dispose de ses propres moyens de traction pour ensuite manœuvrer sur sa parcelle, les wagons lors des chargements ou des déchargements.

Les deux sous-embranchés (LMH et UCA) gèrent directement entre eux la coactivité en situation opérationnelle alors que PDL établit chaque semaine le programme prévisionnel des dessertes de la semaine suivante à partir des demandes faites par les entreprises ferroviaires au moins 72 heures à l'avance.

Une convention de raccordement au RFN a été établie entre PDL et SNCF Réseau, alors que des conventions de desserte sont produites au fur et à mesure des trafics avec les entreprises ferroviaires pour expliciter les conditions d'accès et d'usage de l'ITE. Les conditions de prise en charge des coûts des travaux de maintenance et de renouvellement de l'ITE sont précisées le cas échéant dans les conventions d'occupation ou contrat de concession des sous-embranchés passés par PDL.

En 2027, PDL a prévu de réaliser un programme de travaux de rénovation de l'ITE.

### 3.2 ITE du Nouveau Port de Metz

Le Nouveau Port de Metz qui est relié à la gare de Woippy, première gare de triage de France, accueille un trafic ferroviaire régulier transportant des céréales, des granulats et des conteneurs : en 2025, plus de 185 000 tonnes ont été traitées par voie ferrée, soit 5% de son trafic total.

L'ITE du Nouveau Port de Metz (dont le plan est fourni en annexe) s'étend sur deux terminaux fluviaux (le premier est spécialisé dans les activités cérésières, le second dans les activités logistiques de traitement des conteneurs, caisses mobiles, produits conventionnels ou colis lourds) et dispose d'un faisceau de triage composé de trois voies électrifiées au nord de

l'emprise, d'un pont ferroviaire enjambant l'autoroute A31 et de quatre passages à niveau, dont un sur le domaine public routier (rue de la Grange aux dames à Metz), les autres étant internes au périmètre portuaire.

Sur ce site, PDL est chargée d'assurer toutes les activités de desserte des trains sur le faisceau de triage ainsi que l'entretien et le renouvellement de l'ensemble de l'ITE.

Actuellement, le trafic ferroviaire est composé d'un train quotidien de caisses mobiles, de deux trains hebdomadaires de granulats et de trains plus occasionnels de céréales.

Les deux sous-embranchés à qui sont destinés les trains (LMH et In Vivo) disposent de leur propre moyen de traction pour aller récupérer ou déposer les rames depuis ou sur le faisceau de triage.

PDL établit chaque semaine le programme prévisionnel des dessertes de la semaine suivante à partir des demandes faites par les entreprises ferroviaires au moins 72 heures à l'avance et le diffuse aux entreprises ferroviaires et aux sous-embranchés.

Une convention de raccordement au RFN a été établie entre PDL et SNCF Réseau, alors que des conventions de desserte sont produites au fur et à mesure des trafics avec les entreprises ferroviaires pour expliciter les conditions d'accès et d'usage de l'ITE. La prise en charge des coûts des travaux de maintenance et de renouvellement de l'ITE est précisée le cas échéant dans les conventions d'occupation ou contrat de concession des sous-embranchés passés par PDL.

Un projet d'extension et de sécurisation de l'ITE est en cours d'étude avec une mise en service envisagée pour 2028 : pose d'une vidéosurveillance et extension de la longueur et du nombre de voies du faisceau de triage.

### 3.3 ITE du port de Thionville-Illange

Le port de Thionville-Illange n'accueille aucun trafic depuis plus d'une dizaine d'années. Néanmoins, un programme de travaux de rénovation est prévu pour permettre le redémarrage de l'activité ferroviaire à horizon 2028.

L'ITE du port de Thionville-Illange (dont le plan est fourni en annexe) se compose d'une dizaine de kilomètres de voies ferrées permettant de desservir une entreprise spécialisée dans le recyclage de matériaux et un terminal traitant des produits vrac et conventionnels.

Cette ITE dispose d'un faisceau de triage composé de cinq voies non électrifiées au nord de l'emprise, de deux ponts ferroviaires enjambant un cours d'eau (Fensch) et une route départementale (Rue de Metz), de six passages à niveau situés sur son réseau interne.

Il existe actuellement deux sous-embranchés (LMH et Eurogranulats) et des projets de raccordement sont prévus avec l'entreprise Energiserv (située sur le port privé voisin) et une autre entreprise qui s'implantera sur la ZAC E-Log'in 4.

Actuellement, aucun des sous-embranchés (actuel et futur) ne dispose de moyen de traction.

Une convention de raccordement au RFN a été établie entre PDL et SNCF Réseau, alors que des conventions de desserte seront à produire au fur et à mesure du développement des trafics avec les entreprises ferroviaires pour expliciter les conditions d'accès et d'usage de l'ITE. La prise en charge des coûts des travaux de maintenance et de renouvellement de l'ITE sera précisée le cas échéant dans les conventions d'occupation ou contrat de concession des sous-embranchés passés ou à passer avec PDL.

Par ailleurs, il convient de noter que la gare de triage SNCF la plus proche se situe à Hayange et n'est à ce jour pas opérationnelle. Sa réouverture est conditionnée à des travaux de réhabilitation des locaux ainsi que la mise à disposition de personnel par SNCF (mais d'autres sites ou modalités techniques seraient également possibles). Cette gare est composée de 5 voies de services (dont une seule peut être circulée) d'une longueur de 460 m qui limite le potentiel d'accessibilité du port de Thionville-Illange dont le faisceau pourrait permettre d'accueillir des trains de 650 m.

En outre, SNCF Réseau a prévu de réaliser des travaux à horizon 2030/2031 sur le pont ferroviaire du RFN surplombant la gare d'Ebange, ce qui aura pour conséquence de condamner l'accès de l'ITE du port public pendant plusieurs semaines.

## 4 Mission

---

### 4.1 Objectif et organisation de la mission

Le prestataire aura pour mission d'assister PDL dans la réalisation des actions suivantes :

- Réaliser un diagnostic de l'organisation actuelle pour les différentes activités (réception des trains sur les faisceaux, traction interne, maintenance...) ;
- Produire un benchmark des organisations existantes sur d'autres sites de taille comparable ;
- Réaliser des projections de trafics ;
- Définir les services à fournir sur les ports de Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange, ainsi que les moyens nécessaires ;
- Proposer une politique tarifaire cohérente en fonction des services à offrir et des moyens à mettre à disposition ;
- Étudier un ou plusieurs scénarios d'organisation ainsi que les montages contractuels et juridiques afférents ;
- Élaborer un plan d'affaires sur la base du montage retenu ;
- Préparer le futur montage organisationnel à mettre en place sur les ports de Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange, et réaliser la mise en place de ce montage.

Le prestataire accompagnera PDL tout au long des différentes étapes de la mission.

L'objectif de la mission sera à la fois d'éclairer PDL dans le choix du nouveau mode de gestion de la desserte ferroviaire des sites publics des Ports Lorrains à moyen/long terme et de mettre en place le montage contractuel qui en découlera.

Le prestataire sera le garant de la bonne conduite de la mission et du respect du planning qu'il proposera.

Les prestations s'organiseront en quatre phases sur lesquelles portera l'accord-cadre mono-attributaire à bon de commande et marché subséquent.

Le marché subséquent portera uniquement sur la phase 4 sur la "préparation et mise en place du montage de la nouvelle organisation" ; il précisera le contenu et le prix des prestations à réaliser lors de cette phase.

## 4.2 Phase 1 : Diagnostic de l'accessibilité et de l'organisation actuelle de la desserte ferroviaire des sites publics des Ports Lorrains

Le prestataire devra réaliser un diagnostic détaillé de l'organisation et du niveau des services offerts pour la desserte ferroviaire (faisceau de triage, traction interne) sur les ITE actuellement opérationnelles (ports publics de Frouard et du Nouveau Port de Metz).

Il présentera également les conditions d'accessibilité ferroviaire des trois sites embranchés au RFN, leurs contraintes et les recommandations pour les améliorer. En particulier, il fera une analyse précise des gares de raccordement possibles pour le port de Thionville-Illange (Hayange, Longuyon et Audun-le-Roman ont été identifiés) afin de favoriser l'attractivité de ce dernier vis-à-vis de ses clients (entreprises ferroviaires, chargeurs, logisticiens) en vue de sa remise en service prochaine.

Pour cela, il s'appuiera notamment sur les documents mis à disposition par le maître d'ouvrage et il réalisera plusieurs entretiens avec l'ensemble des acteurs (Ports de Lorraine, SNCF Réseau, sous-embranchés, entreprises ferroviaires...).

Dans le cadre des entretiens, le prestataire devra notamment chercher à :

- Connaître les souhaits d'évolution des dessertes (horaires, manœuvres spécifiques, réactivité aux demandes de desserte supplémentaire ou de modification de desserte, modalité de facturation...),
- Identifier la volonté ou les freins des sous-embranchés à confier à un tiers la traction terminale,
- Identifier les perspectives de développement des activités qui pourraient renforcer les trafics actuels ou projetés.

Il conclura sur les avantages et inconvénients de l'organisation de la desserte actuelle au regard des contraintes identifiées et des besoins (actuels et futurs) et il proposera des recommandations en vue de la phase 2.

Afin d'éclairer son analyse, le prestataire réalisera également un benchmark des organisations existantes de la desserte ferroviaire de plusieurs ports (intérieurs ou maritimes) de taille comparable à Ports de Lorraine.

## 4.3 Phase 2 : Analyse et évaluation des organisations possibles

Sur la base des recommandations faites en phase 1, il étudiera entre un et trois scénarios d'organisations possibles pour réaliser la desserte ferroviaire des entreprises embranchés ou

raccordés à l'ITE des sites publics des ports de Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange.

Pour chaque scénario, le prestataire présentera notamment, de manière précise, les services offerts (réception des trains sur le faisceau, traction, maintenance...) ainsi que les conditions nécessaires à leur mise en œuvre tels que les moyens (humains, matériels ou immatériels) à mettre en place ou la politique de tarification et, le cas échéant, de refacturation.

En particulier, il détaillera l'organisation de l'exploitation par nature d'activité (réception des trains, traction interne...) et en précisant notamment l'organigramme, le nombre et le niveau des agents (en lien avec l'évolution des trafics et la nature des activités), les horaires d'intervention, la prise en compte des astreintes, les risques et les aléas liés à chaque activité, les engagements attendus de la part du futur opérateur en termes de qualité de service...

En fonction du scénario, il précisera le cas échéant un plan d'investissements à horizon 5 ans (engins de traction à acquérir, opération de maintenance...).

Le prestataire réalisera une analyse multi-critères ainsi qu'un modèle financier « simplifié » pour étudier les conditions de soutenabilité financière de chaque scénario pour PDL et/ou le futur opérateur. Dans le cadre de l'élaboration de ce modèle, le prestataire définira une série d'hypothèses dont la liste et le contenu seront validés par le maître d'ouvrage.

Des tests de sensibilité seront réalisés pour valider la robustesse du modèle (exemple : couverture immédiate des charges, montée progressive du taux de couverture en fonction des trafics projetés...).

Une attention particulière sera portée par le prestataire sur les contraintes d'accessibilité de l'ITE du port public de Thionville-Illange qui interviendront à horizon 2030/2031, au moment des travaux SNCF évoqués dans la partie 3.3 du présent CDC. Afin de ne pas interrompre la circulation des trains desservant les sous-embranchés de l'ITE publique, la solution alternative consisterait à les faire transiter par les réseaux ferroviaires internes d'Arcelor Mittal et d'Energiserv, raccordés respectivement au RFN et à l'ITE publique. Ainsi, le prestataire devra s'entretenir avec ces deux acteurs pour étudier et négocier les conditions d'accès et de circulation sur leur réseau.

Une présentation des scénarios sera faite aux acteurs interviewés en phase 1 (sous-embranchés, entreprises ferroviaires) afin de recueillir leur avis pour chacun des sites.

#### 4.4 Phase 3 : Analyse et évaluation des montages contractuels possibles pour mettre en place la nouvelle organisation

Sur la base du scénario organisationnel retenu en phase 2 et en tenant compte du contexte des Ports Lorrains, le prestataire présentera succinctement, mais de manière exhaustive, les montages contractuels et juridiques possibles (concession, marché public, régie, création de structure...) qui pourraient être pertinents au vu des conclusions des phases précédentes.

Pour chaque montage, il présentera les points forts et les points faibles, et fera des recommandations pour aider le maître d'ouvrage à choisir celui le plus adapté.

## 4.5 Phase 4 : Préparation et mise en place du montage de la nouvelle organisation

Sur la base du montage retenu en phase 3, le prestataire produira un plan d'affaires complet incluant notamment un modèle financier sous Excel comprenant plusieurs onglets concernant notamment :

- Le BFR prévisionnel
- Le compte de résultat prévisionnel
- La trésorerie prévisionnelle
- Les inputs (CAPEX, OPEX, recettes, financements, impôts et taxes...)
- Les hypothèses générales (économiques, financières...)
- L'éventuelle redevance à verser par le futur opérateur à PDL (cas d'une concession) ou au contraire, des montants à verser par PDL (cas d'un marché public de services)
- La synthèse des résultats

A l'appui de ce modèle financier, le prestataire rédigera un mémoire descriptif ainsi qu'une synthèse des éléments du plan d'affaires et du montage contractuel.

Le prestataire accompagnera ensuite PDL dans la réalisation de toutes les étapes nécessaires à la mise en œuvre du montage retenu jusqu'à sa mise en place effective. Il réalisera un travail de sourcing préalablement au lancement de la procédure.

## 5 Livrables attendus

Les rapports, modèles, tableurs et présentations produits dans le cadre de cette étude devront être fournis aux formats Microsoft Office (version récente) et pdf, et la cartographie éventuelle dans un format exploitable sous QGIS.

Le tableau ci-dessous dresse une liste non exhaustive des livrables attendus pour les 4 phases du marché.

| Phases (n°) | Intitulé                                                                                                | Livrables attendus                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1           | Diagnostic de l'organisation actuelle de la desserte ferroviaire des sites publics des Ports Lorrains   | Rapport sur le diagnostic organisationnel<br>Guide et compte-rendu des entretiens                                                                                                                                                   |
| 2           | Analyse et évaluation des organisations possibles                                                       | Rapport sur le benchmark des organisations de ports comparables<br>Rapport sur l'analyse des scénarios<br>Modèle financier sous format Excel<br>Note sur les tests de sensibilité du modèle<br>Guide et compte-rendu des entretiens |
| 3           | Analyse et évaluation des montages contractuels possibles pour mettre en place la nouvelle organisation | Rapport d'analyse des montages contractuels et juridiques                                                                                                                                                                           |

|   |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4 | Préparation et mise en place du montage de la nouvelle organisation | <p>Mémoire descriptif et synthèse du plan d'affaires et du montage retenu</p> <p>Modèle financier sous format Excel</p> <p>Note sur le sourcing pour recruter le futur opérateur</p> <p>Pièces contractuelles ou juridiques nécessaires à la mise en place du montage retenu</p> |
|---|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Le prestataire devra préparer le support de présentation de toutes les réunions nécessaires à la bonne réalisation de la mission, les animer et produire leur compte-rendu.

Il devra inclure dans son offre la participation a minima à :

- Une réunion de cadrage de la méthodologie employée,
- Une visite des sites sur deux jours,
- Une réunion de présentation au comité technique des résultats pour les quatre phases de la mission,
- Une réunion de validation par le comité de pilotage des résultats pour les quatre phases de la mission.

Certaines réunions avec le comité technique ou le comité de pilotage se dérouleront en présentiel à Metz. La majorité des réunions pourront être organisées en visioconférence.

En outre, il présentera un rétroplanning de la prestation générale qu'il tiendra à jour régulièrement et adaptera jusqu'à la fin de la prestation.

## 6 Pilotage de la mission

PDL assurera le pilotage d'ensemble de la prestation à partir d'un comité technique et d'un comité de pilotage.

### 6.1 Comité technique

Il sera chargé d'apporter un premier avis sur les différents livrables à faire valider par le comité de pilotage et sera notamment composé des membres suivants :

- Le Directeur de PDL,
- Le Responsable des infrastructures portuaires de PDL,
- L'Adjoint au Chef du Service Développement de la Voie d'Eau (SDVE) de la DTNE de VNF,
- Un représentant de la Direction du Développement du siège de VNF.

Les réunions du comité technique permettront de faire un point d'avancement de la mission, de présenter les réalisations du prestataire et de préparer leur restitution au comité de pilotage.

## 6.2 Comité de pilotage

Il sera chargé de valider les principaux livrables de la procédure et de prendre les décisions nécessaires à la bonne conduite du projet.

Il sera composé des membres suivants :

- La Représentante du Président de PDL,
- Le DGA de VNF,
- L'adjoint au Directeur la Direction du Développement du siège de VNF
- Le Directeur de PDL,
- L'Adjoint au Chef du Service Développement de la Voie d'Eau (SDVE) de la DTNE de VNF.

## 7 Compétences attendues

---

Pour la réalisation de cette étude, le titulaire devra mettre à disposition de PDL, une équipe disposant de compétences pluridisciplinaires relatives notamment à :

- La conduite de projet ;
- L'expertise ferroviaire (organisation, exploitation, sécurité, maintenance...) ;
- L'analyse et la modélisation financières ;
- L'analyse juridique, la création de nouvelle structure et la mise en place de montage contractuel (type marché public ou concession).

## 8 Planning prévisionnel

---

Le planning prévisionnel est présenté en Annexe 4 du présent document.

## 9 Documents de référence

---

Une base documentaire relative aux ITE des Ports Lorrains sera communiquée au prestataire dès le démarrage de la prestation.

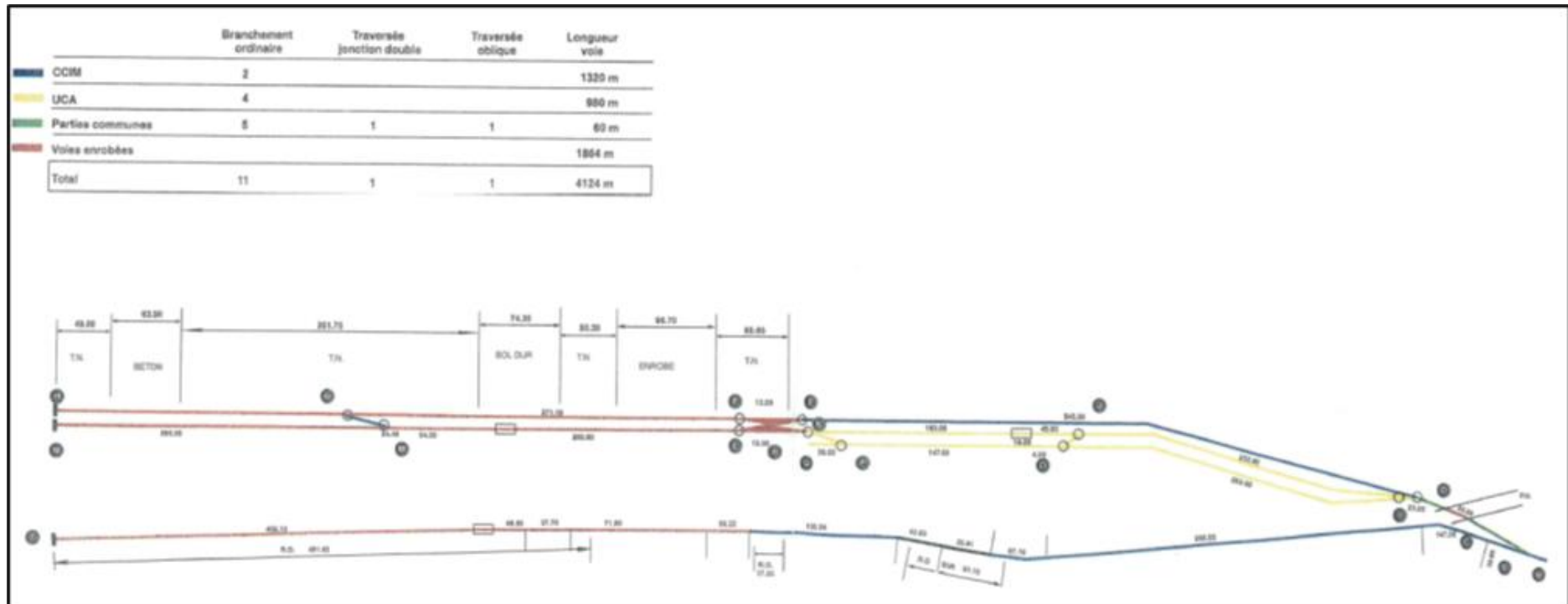
Tout élément, détenu par PDL et ses partenaires, et nécessaire au titulaire pour accomplir la mission demandée, sera mis à sa disposition.

D'autres éléments nécessaires aux productions de l'étude pourront être collectés par le prestataire.

## 10 Annexes

---

## Annexe 1 : Plan schématique de l'ITE du port de Frouard



## Annexe 2 : Plan schématique de l'ITE du Nouveau port de Metz

