

**ETUDE DE FAISABILITE DE DÉVELOPPEMENT / CONSOLIDATION
D'UN SERVICE INTERMODAL ADAPTÉ AUX BESOINS DE LA FILIERE FRUITS ET
LÉGUMES
DE CATALOGNE ET OCCITANIE
- - - -
CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES**

Elaboré par WE4LOG - Occitanie Cluster Logistique (Maître d'ouvrage)

TRAILS PROJECT
TRANSNATIONAL INTERMODAL LINKS TOWARDS SUSTAINABILITY

INDEX

Cahier des Clauses Techniques Particulières

Table des matières

I – Contexte de l'étude de faisabilité

- 1.1. Cadre de référence
- 1.2. Projet TRAILS
- 1.3. Gouvernance

II - Présentation de l'étude de faisabilité

- 2.1. Objet
- 2.2. Description de la situation actuelle
- 2.3. Consistance de la mission
- 2.4. Budget et durée

III – Composition du dossier et modalités de sélection des candidats

- 3.1. Composition du dossier de candidature
- 3.2. Modalités de sélection

IV – Rendu de l'étude

I – Contexte de l'étude de faisabilité

1.2. Cadre de référence

La stratégie Europe 2020 fixe le cadre général d'action sur lequel il convient de donner la priorité aux efforts de la politique européenne de cohésion, d'un financement par le biais des Fonds structurels et des investissements européens, y compris le Fonds européen de développement régional (FEDER)

L'Union européenne finance diverses actions liées à la mobilité, la promotion de la multimodalité et le transport ferroviaire de marchandises, entre autres, par le biais de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, ainsi que par les paquets législatifs ferroviaires, adoptés entre 2001 et 2016, qui incluent le financement des actions liées aux objectifs du projet : Espace ferroviaire européen unique, interopérabilité ferroviaire transfrontalière et passage à la multimodalité (Shift to Rail).

1.2. Projet TRAILS

Le projet TRANSNATIONAL INTERMODAL LINKS TOWARDS SUSTAINABILITY (TRAILS) EFA 246/16, cofinancé à 65% par des fonds européens dans le cadre du programme POCTEFA, (Axe 4 "Mobilité de biens et de personnes"), en cohérence avec les objectifs européens décrits ci-dessus, promeut l'amélioration du transport transfrontalier durable des marchandises sur l'axe du corridor méditerranéen.

TRAILS est né du besoin de trouver des solutions pour palier le déficit de services ferroviaires de transport de marchandises entre la France et l'Espagne. Les objectifs de TRAILS sont d'offrir des solutions multimodales aux besoins logistiques des territoires de Catalogne, des Pyrénées Orientales et d'Occitanie avec une stratégie de coopération entre les différents opérateurs, chargeurs et entreprises de transport des deux côtés de la frontière, de faciliter l'identification et le lancement de nouveaux services multimodaux transfrontaliers, ou de consolider des services existants entre les deux pays. L'objectif final est la réduction du nombre de poids-lourds en circulation et des émissions de CO2 engendrées par ce trafic.

1.3. Gouvernance

Le chef de file du projet TRAILS est CIMALSA. Pour la Catalogne sont partenaires à part entière la Generalitat de Catalunya, FGC (Ferrocarrils de la Generalitat) et le Consell des Cambres de commerce de Catalogne. Le port de Barcelone et Tarragona sont membres associés.

Pour la partie Occitanie sont partenaires l'Agence de développement économique ADE, Saint Charles International, le Cluster logistique Occitanie We4Log, Eurosud Team, la Région Occitanie, la FNTR. La société PSCCT et la CCI de Région Occitanie sont partenaires associés.

II - Présentation de l'étude de faisabilité

2.1. Objet

Le présent CCTP vise à définir les modalités de choix d'un prestataire pour la réalisation d'une étude de faisabilité ayant pour objet soit de consolider un service existant, soit de développer un nouveau service ferroviaire adapté aux besoins des professionnels de la filière fruits et légumes des régions de Catalogne et d'Occitanie.

Il définit, de façon générale, le cadre de mise en œuvre de l'étude au titre du projet TRAILS, les conditions à respecter par le prestataire, les travaux demandés, les délais, le périmètre et le contenu général de l'étude.

Les partenaires du projet et We4log plus particulièrement, fourniront au prestataire toute l'information disponible sur le projet et faciliteront l'accès à toutes les informations qui y sont attachées directement ou indirectement. Ils fourniront également toute documentation générique ou spécifique, ou autres recommandations techniques utiles au développement de la présente étude, même s'il est de la responsabilité du prestataire d'obtenir les informations nécessaires au bon développement des travaux et de vérifier l'état des connaissances et informations disponibles qui peuvent être nécessaires pour mener à bien son travail.

2.2. Description de la situation actuelle

En dépit de la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse et de la jauge UIC entre Barcelone et la frontière française, il est très difficile de consolider de grands trafics de marchandises par cette ligne, et ce malgré l'existence d'un lien direct vers le port de Barcelone ou le terminal de transport combiné rail route de Perpignan Saint Charles. Plusieurs facteurs ont influencé le manque de trafic :

- La complexité technique de la ligne qui fonctionne avec trois tensions d'alimentations différentes et trois systèmes de signalisations différents.
- Le fait que Renfe soit le seul opérateur autorisé à circuler sur la ligne et uniquement avec ses propres locomotives homologuées; bien que cette situation évolue, très peu de locomotives sont disponibles pour opérer entre Barcelone et la sortie du tunnel sous les Pyrénées.
- Les frais de péage du tunnel international du Perthus.
- Les processus lents et complexes permettant d'habiliter des nouveaux opérateurs à circuler sur la ligne UIC.

Ces facteurs, entre autres, ont tout juste permis d'afficher une moyenne de 40 à 50 trains de fret par semaine sur la ligne UIC empruntant le tunnel, sans trop d'espoirs de voir augmenter le trafic, et sans être en mesure d'aller vers l'objectif principal de la ligne, qui était de rivaliser avec les ports de l'Europe du Nord, en stimulant les trafics en provenance d'Asie et ayant choisi Barcelone comme la porte d'entrée de l'Europe.

Le reste du trafic continue d'utiliser le passage de la frontière par Port-Bou-Cerbère selon la technique du changement d'essieux ou du transbordement, et dont le coût reste élevé. On peut citer, à titre d'exemple, le trafic de produits fruits et légumes, origine Barcelone ou Valencia et à destination de Rotterdam, avec des caisses mobiles réfrigérées appartenant aux opérateurs eux-mêmes.

La production de fruits et légumes dans les régions de Catalogne, dont particulièrement Lérida, et de l'Occitanie a connu un fort développement et nécessite de trouver de nouveaux marchés, de plus en plus lointains, pour lesquels le transport de marchandises par la route ne répond pas de manière satisfaisante aux exigences environnementales, ne permettant pas de limiter les émissions de CO2 et autres particules.

En complément de cela, il existe sur le territoire des Pyrénées-Orientales le plus grand centre de commercialisation et de distribution de fruits et légumes d'Europe, avec au coeur de cette plateforme, un terminal combiné rail/route très performant et présentant encore des capacités de développement. Paradoxalement, le service ferroviaire qui acheminait les fruits et légumes

depuis ce centre vers la région parisienne et au-delà, s'est arrêté en juin 2019, reportant des poids-lourds sur la route.

Compte tenu de ces éléments, les partenaires du projet TRAILS pensent qu'il y a un intérêt certain soit à aider à relancer ce service ferroviaire, en le consolidant avec des chargements en provenance ou à destination de Catalogne et d'Occitanie, soit à établir un nouveau service ferroviaire adapté aux besoins des professionnels de la filière fruits et légumes.

Le prestataire devra rechercher toutes les synergies possibles qui aboutissent à une optimisation des capacités de transport des trains, tant au niveau du type de marchandises chargées, avec une priorité sur les fruits et légumes, que des longueurs de trains. En effet, l'arrivée d'opérateurs privés a optimisé l'utilisation des sillons sur l'axe et on commence à voir des trains multi-produits et multi-clients.

2.3. Consistance de la mission

La mission consistera à étudier de manière pragmatique et opérationnelle les flux existants ou potentiels, aussi bien en routier, qu'en ferroviaire, voire en maritime, sur le secteur des fruits et légumes, à partir du potentiel existant sur les territoires de Catalogne et Occitanie, pour aboutir à la mise en place ou consolidation d'une solution ferroviaire adaptée. L'étude devra traiter notamment des points suivants :

- l'analyse des flux transport de produits fruits et légumes entre la Catalogne, l'Occitanie et le reste de l'Europe, aussi bien à la montée qu'à la descente; une attention plus particulière devra être portée à la recherche de flux retour (sens Nord/Sud),
- l'analyse d'autres flux connexes en relation avec l'exportation des fruits et légumes : repositionnements, distribution, etc.
- l'analyse des flux de transport de produits fruits et légumes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe via la Catalogne et l'Occitanie,
- la recherche de consolidation de charges et éventuellement de réduction de la saisonnalité propre au secteur fruits et légumes frais, par la diversification des produits transportés (recherche de trafic socle industrie agro-alimentaire, industriel, général cargo?),
- l'organisation actuelle de la logistique fruits et légumes : ses acteurs clés dans les décisions logistiques, les relations fournisseurs / clients,
- l'identification de clients potentiels,
- les terminaux et hubs de regroupements possibles.

Les attendus du maître d'ouvrage de l'étude et de ses partenaires seront précisés de manière plus détaillée au prestataire choisi lors d'une première réunion de lancement, afin de bien caler le rendu final de l'étude, qui encore une fois, se veut une étude opérationnelle.

Le prestataire devra soumettre au maître d'ouvrage son programme de travail détaillé et fera un point d'avancement tous les 15 jours; ce point d'avancement sera l'occasion de valider la pertinence des informations collectées, des personnes rencontrées ou interviewées afin de rester conformes aux attentes des partenaires du projet TRAILS ; le prestataire échangera avec le maître d'ouvrage chaque fois que nécessaire. Toute modification qui interviendrait dans le programme de travail sera discuté avec We4log.

2.4. Budget et durée

Pour la réalisation de cette étude, le maître d'ouvrage dispose d'un budget maximal de 12 000€ TTC.

L'étude devra être achevée dans un délai de 5 mois à compter de la date de signature du contrat.

III – Composition du dossier et modalités de sélection des candidats

3.1. Composition du dossier de candidature

Les candidats sont invités à remettre leur dossier sous la forme suivante : remise d'un dossier dématérialisé à l'adresse mail suivante : f.chauvineau@we4log.fr.

Les dossiers devront être envoyés au plus tard le 31 décembre 2019 à 12h00 (heure de Paris.)

Les candidats sont invités à remettre les documents rédigés en français, listés ci-dessous:

- Livrable 1: Informations sur l'entreprise

Informations concernant la personnalité juridique, la capacité d'agir, l'identification fiscale de l'entité, son objet social ou son activité principale. Dans le cas d'une personne physique, les données relatives à l'affiliation au recensement fiscal des activités économiques.

Informations concernant le signataire, la structure pour laquelle il agit et la place qu'il occupe au sein de cette entité.

- Livrable 2 : Références sur d'autres études similaires, curriculum vitae de la ou des personnes qui sera(ont) en charge de l'étude, méthodologie de travail proposée (nombre d'entretiens, selon quelles modalités, téléphoniques, visites, documentations, déplacements, etc?), planning de travail.

3.2. Modalités de sélection

Critères	Pondération	Mode de calcul
Coût des prestations	40%	Noté sur 20
Analyse technique explicative	60%	Noté sur 20 et réparti comme suit : - Références (10pts) - Méthodologie (10pts)

Date de sélection du candidat : le 6 janvier 2020 au plus tard

Démarrage de l'étude : 2ème semaine de janvier 2020.

IV – Rendu de l'étude

La rédaction de cette étude sera réalisée en une seule phase. Le prestataire devra livrer les documents finaux suivants :

- Document complet avec toutes les informations pour justifier les conclusions
- Une synthèse sous format PowerPoint pour faciliter leur présentation

Chaque exemplaire sera composé d'un volume principal en format A4 et d'un autre, si nécessaire, consacré aux annexes.

Chaque exemplaire, livré en 2 copies, sera relié et imprimé sur un côté.

De plus, il fournira l'étude sur un support électronique (CD ou clé USB) dans un format compatible Word 6.0, MS Powerpoint 6.0.

La page de garde devra indiquer le logo de We4log, de TRAILS, ainsi que celui de l'Europe Poctefa.

La langue de présentation des documents sera le français pour le document complet ; un résumé exécutif sera présenté en version anglaise.