

**SYNDICAT MIXTE D'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE
DU PAYS DE LANGRES
BP 135
52206 LANGRES CEDEX
TEL : 03.25.88.15.53 - FAX : 03.25.88.65.37
Email : smaepl@wanadoo.fr**

CAHIER DES CHARGES

—

Etude de développement de la plate-forme Chalindrey Grand Est

1. OBJET DE L'ETUDE	2
2. PRESENTATION	2
3. CONTEXTE	2
4. ETAT DES LIEUX	3
5. RECOMMANDATIONS DE L'ETUDE	4
6. PERIMETRE DE L'ETUDE	5
7. RESULTATS ATTENDUS	6
8. CALENDRIER ET DÉLAIS DE REMISE	6
9. COMITE DE SUIVI ET DE PILOTAGE	6
10. ANNEXES	7
11. CONTACTS	7

1. OBJET DE L'ETUDE

En partant de l'existant et des études de marché déjà réalisées (pièces en annexe), comment et avec quels outils, le cas échéant avec quels investissements supplémentaires, relancer et développer la plate-forme (PF) Chalindrey Grand Est.

Il s'agit de bâtir une offre compétitive qui, à terme, doit permettre à la PF de devenir un outil logistique attractif et performant aux services des entreprises existantes et futures du Grand Est.

2. PRESENTATION

La Plate-forme (PF) Chalindrey Grand Est a été construite en 2007 sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte d'Aménagement Economique du Pays de Langres (SMAEPL). Elle a bénéficié d'investissement public à hauteur de 2,5 M€ HT pour l'infrastructure et l'outillage (reachstacker de 45 tonnes)

Chalindrey Services exploite la PF dans le cadre d'une délégation de service public. Son actionnariat est composé :

- Des transporteurs routiers locaux (6%)
- De Paris Terminal SA (35%)
- De la CCI de Haute-Marne (59 %)

La PF Chalindrey Grand Est a été conçue pour atteindre les objectifs suivants :

- Aménagement du territoire en désenclavant le sud haut-marnais au regard du transport maritime
- Développement économique en proposant des services aux industriels tels que stockage des conteneurs, entreposage des marchandises, empotage/dépotage des conteneurs, entretien et réparation des conteneurs.

La PF Chalindrey Grand Est possède des atouts :

- Située à proximité du réseau autoroutier
- Au croisement des lignes ferroviaires (ligne 4 Paris – Bâle et ligne 15 Metz – Lyon – Marseille)
- Disposant d'une capacité foncière attenante de 11 ha permettant d'étendre la zone de stockage et de manutention, de créer de nouvelles voies ferrées, d'accueillir des activités logistiques.

En outre, un projet de développement est à l'étude pour offrir une aire de stockage de conteneurs de 15 000 m², un bâtiment de 15 000 m² comprenant 5 cellules indépendantes et communicantes et la possibilité de raccordement au réseau ferroviaire par la création de nouvelles voies ferrées.

Du point de vue de l'exploitation de la PF, Chalindrey Services dispose :

- De l'informatique de gestion et des connections EDI obtenues au travers des moyens développés par Paris Terminal
- D'un parc de remorques porte-conteneurs
- De deux personnes formées chez Paris Terminal à la manutention des conteneurs et la conduite du reachstacker

3. CONTEXTE

La PF Chalindrey Grand Est a vocation de s'intégrer dans le marché du transport Combiné (TC)¹

La forme la plus répandue du TC est le transport des seuls conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques. Pour les sociétés UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route), cela représente environ 80% de leurs acheminements.

Le transport non accompagné est le plus économique du fait de son rapport charge utile/poids mort avantageux.

¹ Définition du TC : Transport intermodal (plusieurs modes de transports) dont le parcours principal est effectué par train ou bateau et le parcours d'approche et/ou terminal par route

Les Unités de Transport Intermodal (UTI) :

- Des caisses mobiles standardisées de la classe A (principalement 13,6m) et C (7,15m, 7,45m ou 7,82m)
- Des conteneurs ISO de 20' (6,1m), de 30' (9,15m) de 40' (12,2m) et de 45' (13,6m) ou HQ (9'6" de haut)
- Des semi-remorques préhensibles par pinces de 13,6m (45')

Le transport multimodal s'est développé surtout de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires. C'est du transport maritime qu'est née la standardisation du conteneur.

Le trafic national se concentre au départ de Lille (Dourges) et de Paris vers le Sud-Est (Lyon, Avignon, Marseille, Perpignan) et le Sud-Ouest (Bordeaux, Bayonne, Toulouse)

Le trafic international, qui représente 50% de l'activité, concerne principalement les grands axes Nord-Sud de l'Europe de l'Ouest : « Belgique et France / Italie », « Allemagne et Belgique / Espagne ».

Les acteurs du TC :

- Client expéditeur :
 - ✓ Il s'agit du chargeur qui confie à un commissionnaire de transport ou à un transporteur le soin d'acheminer ses marchandises à un destinataire.
- L'armateur maritime
 - ✓ Propriétaire ou affréteur du navire. Son offre de transport peut intégrer le transport maritime, la manutention portuaire et la logistique terrestre.
- Commissionnaire de transport :
 - ✓ Société de transport (souvent un transporteur routier) qui organise pour ses clients chargeurs une prestation en porte à porte en utilisant les services d'un opérateur de transport combiné.
- Opérateur de transport combiné
 - ✓ Il achète des trains à une entreprise ferroviaire.
- Entreprise ferroviaire
 - ✓ Elle fournit les services de traction ferroviaire aux opérateurs de transport combiné
- Tractionnaire routier
 - ✓ Transporteur routier qui effectue les opérations de pré et post acheminement routier entre les chargeurs et les plateformes de transport combiné
- Exploitant de plateforme
 - ✓ Il assure les opérations de manutention. Il s'agit, selon les plateformes, soit d'un opérateur de transport combiné, soit d'un exploitant privé.

L'offre actuelle SNCF Géodis :

- Au sein de la chaîne du transport combiné, la SNCF propose des acheminements ferroviaires entre les chantiers (ex : Gevrey) qui assurent l'interface route/fer et fer/route
- Les trains sont dédiés à un opérateur de transport combiné ou à un transporteur qui achète l'ensemble de la capacité du train
- Le tonnage remorqué (wagons et caisses comprises) est compris entre 1 200 tonnes et 1 800 tonnes selon les lignes,
- L'offre est établie en aller/retour systématiquement

4. ETAT DES LIEUX

Depuis sa création, la PF Chalindrey Grand Est a très peu fonctionnée.

Deux offres ont été commercialisées pour lesquelles la PF a toujours été un arrêt situé sur le parcours du train :

- Au départ du port de Gennevilliers.
- Au départ d'Anvers pour l'Italie

Si la PF possède des atouts (voir en préambule), des contraintes extérieures et intrinsèques à celle-ci ont empêchées jusqu'à ce jour son développement :

- La situation géographique de la plate-forme, notamment sur l'axe nord-sud, mal placée par rapport aux flux en provenance ou à destination des ports du nord. La région ne mobilise pas les armateurs.
- La contrainte de gabarit sur la ligne 4 qui oblige l'utilisation partielle de wagons surbaissés.
- La proximité de la PF de Gevrey pour laquelle Naviland Cargo s'est repositionné depuis Le Havre
- La longueur de la PF Chalindrey Grand Est limitée à 300 mètres
- Sa connexion au réseau ferrée en bout de ligne
- L'impossibilité de stationner les wagons sur le tronçon de voie Chalindrey/Gray longeant le faisceau de voies de la PF
- Des coûts de dessertes ferroviaires qui affectent la compétitivité de l'offre intermodale

A noter que la conjoncture née de la crise économique 2008 et 2009 a été aussi un facteur important du non développement de la PF. Un des premiers secteurs touchés, le transport maritime, a vu ses trafics baissés sur l'ensemble des ports européens.

En conclusion, le premier constat né de ces éléments de contexte :

- La PF possède des atouts et des moyens
- Des acteurs locaux institutionnels et politiques qui soutiennent le projet
- Des demandes clients qui existent, pas nécessairement dans le périmètre proche de la PF (voir la mission commerciale juin 2009)
- Mais aucune offre n'est vraiment disponible à ce jour

5. RECOMMANDATIONS POUR L'ETUDE

Afin de gommer certaines des contraintes annoncées précédemment et créer de la valeur, il conviendra de travailler sur les aspects suivants :

Reprendre la maîtrise du transport

- Une des difficultés du TC réside dans la multitude d'intervenants : les acteurs directs (clients chargeurs ou armateurs) ne sont pas nécessairement ceux qui contrôlent le flux de transport. Par conséquent, les actions à mener dans le cadre de la présente étude sont les suivantes :
 - ✓ identifier les entreprises susceptibles d'être intéressées par l'outil logistique que représente la PF
 - ✓ identifier, entreprise par entreprise, le prescripteur de la décision d'achat de transport, les incoterms utilisés à l'export et l'import, les origines et destinations de la marchandise, savoir qui contrôle les trafics
 - ✓ fédérer autour d'un projet un ensemble d'entreprises volontaires afin de pouvoir agréger des volumes et d'équilibrer les flux
 - ✓ Etablir un plan de démarchage en commun auprès des armateurs ou des transitaires afin de pouvoir peser sur les négociations et d'obtenir in fine un report modal

Rechercher l'équilibre des flux d'UTI entrants et sortants du site

- Au regard des volumes potentiels de la zone de chalandise de Chalindrey – Pays de Langres, les balances sont en déséquilibres en faveur de l'export (+ 50 % pour les conteneurs de 40). D'où l'importance de :
 - ✓ Ouvrir le périmètre de l'étude à l'ensemble des flux de marché entrants, sortants et en transits du bassin Chalindrey – Pays de Langres.
 - ✓ Capter de nouvelles affaires (ex : Scapalsace à Colmar) au-delà du tissu industriel local (Plastic Omnium, Eurosérum ou Eurocadre), en élargissant le périmètre business au Grand Est (Troyes, Nogent S/Seine, Chalons en Champagne, St Dizier, Chaumont, Reims, Vesoul, Dijon, Beaune, Besançon, Dole, Epinal, Nancy, Metz, Mulhouse, Strasbourg)
 - ✓ Profiter du contexte de réorganisation du site ferroviaire de Culmont-Chalindrey par la SNCF et du départ de la BSMAT de Langres par l'armée. Les dispositifs d'accompagnement du territoire mis en place par l'entreprise ferroviaire et le Ministère de la Défense apporteront de nouveaux projets soit pour maintenir leur propre activité soit pour redynamiser le territoire. C'est le cas par exemple du projet SNCF de création d'une base de déconstruction du matériel ferroviaire (automoteurs et matériel remorqué). Celle-ci pourrait

- être le premier maillon d'une filière recyclage sur lequel viendrait se greffer des projets régionaux et de l'armée
- ✓ Profiter de la volonté politique de ré industrialisation du territoire de Chalindrey - Pays de Langres et du haut-marnais en général.

Industrialiser la distribution finale

- La maîtrise des coûts d'approche et de logistique terminal est un facteur clé de succès. Afin que ces derniers n'affectent pas la compétitivité de l'offre, il faut chercher à industrialiser la distribution finale.
- Par ailleurs, l'évolution des dessertes ferroviaires du territoire ne permet plus actuellement d'assurer la distribution des marchandises. La contraction de l'offre SNCF en wagon isolé vers des plates-formes ferroviaires à plus grand débit privera dès décembre 2010 Langres et les autres gares du territoire d'une relation quotidienne avec un triage.
- Néanmoins, les nouveaux projets SNCF pour le maintien de l'activité à Chalindrey devraient apporter de l'activité ferroviaire (aller-retour entre Langres/Jorquenay et les ateliers de Chalindrey par ex)
- Et compte tenu du souhait des représentants locaux de Chalindrey – Pays de Langres de promouvoir le fret ferroviaire, il convient de :
 - ✓ étudier avec les entreprises locales de transport, la création d'une entreprise locale de fret (ELF). Dans ce cadre, il pourrait être pertinent de rechercher un partenariat avec un logisticien de grande envergure.
- Dans la configuration actuelle de la PF, les longueurs et le nombre de voies ne permettent pas de traiter un train entier d'une longueur supérieure à 300 mètres. Deux cas sont à envisager : l'utilisation de la voie du Réseau National contiguë à la PF ou séparer le train en deux coupons dont l'un stationnera en gare de Chalindrey et l'autre sur l'ITE Chalindrey Services. Par conséquent :
 - ✓ RFF n'étant pas favorable à un retrait du réseau de la ligne de Culmont Chalindrey à Gray, il convient d'obtenir de la part de leurs services, un droit d'utilisation précaire. Dans ce cas, prévoir aussi dans le business plan, l'investissement concernant la sécurisation de la ligne afin qu'elle puisse servir au stationnement des wagons.
 - ✓ Obtenir des mêmes services, les conditions sous lesquelles RFF octroie le droit de stationnement des wagons porte-conteneurs sur une voie de relais du Réseau National. Prévoir le coût de location dans le bilan de la PF.
 - ✓ obtenir de la part des services de RFF, un droit d'utilisation précaire de la partie de voie restante Chalindrey – Gray – Vesoul, parallèle à la PF
 - ✓ dans ce contexte de contraintes liées aux caractéristiques des lignes, étudier quels matériels (wagons, caisses...) mettre en circulation
 - ✓ Dans la cadre de la location ou de l'achat d'un parc de wagons porte-conteneurs ou caisses mobiles, une fois obtenu les informations nécessaires, intégrer les coûts et les charges inhérentes dans le bilan de l'exploitation.

Apporter une plus-value à la PF

- Les marchandises doivent pouvoir être stockées « sous douane », en prenant comme exemple le Port de Gennevilliers

6. PERIMETRE DE L'ETUDE

Dans le périmètre de l'étude, trois pistes sont à étudier en priorité :

- I. L'offre Gennevilliers/Italie via Chalindrey (par la ligne 4)
- II. Une offre en relation directe avec les ports (de préférence français)
- III. Une offre dans le prolongement du terminal de Gevrey

Ceci ne doit pas exclure la recherche d'autres pistes non envisagées jusqu'à maintenant.

L'étude doit chercher à intégrer la PF dans :

- le schéma à venir des nouvelles infrastructures autoroutières et fluviales
- l'implantation de la filière recyclage, grâce notamment à l'arrivée de la base de démantèlement du matériel moteur sur le site SNCF de Chalindrey et d'une entreprise indienne de recyclage de l'acier
- Le développement de la filière bois, principale ressource du territoire.

- Les projets de création ou de développement de zones industrielles ou logistiques à proximité du pays de Langres avec lesquels il pourrait y avoir des synergies

7. RESULTATS ATTENDUS

Les résultats de l'étude doivent permettre :

- a. Le démarrage de l'activité de la PF
- b. Aux collectivités locales et aux actionnaires de Chalindrey Services de prendre les décisions quant à l'avenir de la plate-forme Chalindrey Grand Est.

Par conséquent, l'étude doit répondre aux questions suivantes :

- Quel est le modèle économique viable pour la PF ?
- Quels sont les partenaires, armateurs, chargeurs, transporteurs pour développer la PF ?
- Quelles sont les évolutions à prévoir (phasage en temps et en budget)?
- Quels aménagements dans l'exploitation ou la constitution de la PF ?

Pour ce faire, l'étude doit fournir :

- Un business plan sur 5 ans
- La liste des partenaires
- Le plan de démarchage ou d'action commerciale
- Les préconisations
- Les financements

8. CALENDRIER ET DELAIS DE REMISE

L'étude se déroulera sur une période de 20 semaines entre le mois de décembre 2010 et la fin avril 2011.

Une première réunion du comité de suivi et de pilotage se tiendra au début du mois de janvier (après un mois d'étude). Lors de cette réunion, une première analyse sera restituée par le cabinet retenu. Les membres du comité recadreront le prestataire sur leurs attentes le cas échéant.

Une seconde réunion devra se tenir au mois de mars pour la restitution intermédiaire dans laquelle le prestataire exposera l'avancée de son travail, ses propositions quant aux axes de travail et les pistes à suivre pour continuer son étude.

La remise définitive de l'étude se tiendra lors de la dernière réunion du comité de suivi et de pilotage, à la fin du mois d'avril.

Une quatrième réunion (intermédiaire) pourrait être organisée en cas de nécessité.

9. COMITE DE SUIVI ET DE PILOTAGE

Le Comité de suivi et de pilotage sera constitué des instances suivantes :

- Syndicat Mixte d'Aménagement économique du Pays de Langres
- Préfecture de la Haute-Marne
- Région Champagne - Ardenne
- Communauté de Communes de Chalindrey
- CCI Haute – Marne
- Direction Départementale des Territoires
- Chalindrey Services
- SNCF Développement

Chaque instance désignera son ou ses représentants.

Le Comité de Suivi et de Pilotage défini au présent article se réunira selon le calendrier établi à l'article 8.

Après chaque restitution intermédiaire, le Comité validera l'avancée de l'étude et les propositions du cabinet concernant les axes de travail et les pistes à suivre.

Chaque fois qu'il sera nécessaire, le cabinet pourra saisir le Comité afin de solliciter son avis et son expertise concernant l'exploitation de la plate-forme, l'activité ferroviaire ou l'aménagement du territoire.

10. ANNEXES

L'étude faisant l'objet du présent cahier des charges doit prendre en compte dès avant son démarrage, les observations, préconisations et informations contenues dans les travaux précédents. Dans ce but, les documents suivant seront remis aux cabinets candidats lors de la consultation :

:

- Etude de positionnement des 4 plates-formes
- Projet du maître d'œuvre, phase 1 et 2
- Etude BIPE-AREP, 2010, Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey
- DSP pour l'exploitation de la Plateforme de Chalindrey Grand Est

D'autres documents seront remis au cabinet retenu à la signature du marché :

- Assistance au développement du Transport Combiné dans le Département de la Haute-Marne, Robert Claraco Conseil, 2009.
- Chalindrey Grand Est, Rapport final de fin de mission de monsieur Yves Gomez

11. CONTACTS

Contact administratif :
Melle Loren JAUEN
Directrice du SMAEPL
03 25 88 15 53
smaepl@wanadoo.fr

Contact technique :
M Hervé LE LOUARNE
Chargé de mission Chalindrey
SNCF Développement
06.16.07.58.88
Herve.lelouarne@sncf.fr