



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
Convention n°09 MT CV 48
Groupe Opérationnel 4 du PREDIT

P2MS

P Plateforme
2M Multimodale
Multiservices
S Sécurisée

Fiche résumé



03 novembre 2011

1 – Les définitions du projet P2MS

1.1 - Définition "théorique" :

L'ambition du projet P2MS, Plateforme Multimodale Multiservices Sécurisée, est de mettre en place une plateforme avec système de fluidification des flux physiques et de gestion des flux d'information en pré et post acheminement portuaire dans le cadre d'un programme de développement durable : mutualisation des moyens et des services, maîtrise des nuisances environnementales (CO2, décibels,...).

1.2 - Définition "plus pratique" :

L'étude P2MS pourrait permettre :

- dans une première phase un développement commun de deux structures complémentaires, compte-tenu de leurs configurations, contraintes et avantages respectifs : la plateforme Niort Terminal (PFNT) pourrait devenir le Port sec du Grand Port Maritime La Rochelle (GPMLR) en tant que structure tampon comprenant notamment une zone sous douane et assurant stockage et transit de marchandises principalement par voie ferrée et géré par système EDI (Echanges de Données Informatiques).
- dans une seconde phase une transposition des solutions trouvées, adoptées au Port de Rouen.

2 - Les Grands Titres du Rapport d'Etude

01 - Définition du Projet, présentation des membres du consortium ; 02 - La Plateforme Niort Terminal (PFNT) ; 03 - Zoom sur le réseau ferroviaire ; 04 - Données juridiques concernant le transport ; 05 - L'évolution du trafic sur le Port de La Rochelle (2007-2010) ; 06 - Les données statistiques des différents flux du Port de La Rochelle ; 07 - Les interfaces nécessaires entre la PFNT et le GPMLR ; 08 - Sûreté, sécurité, entrepôt douanier ; 09 - Perspectives d'exploitation et proposition de développement ; 10 - Etudes pour la transposition au Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) ; 11 - Données juridiques concernant le transport fluvial ; 12 - Annexes

3 - L'approche juridique

Approche juridique concernant le transport vrac et le transport conteneur, le transport routier, ferroviaire, fluvial,...

I - Responsabilité des opérateurs – Régimes juridiques

- Contrats de transport internes : Principes (Présomption de responsabilité, Causes exonératoires), Indemnisation (Formes de la réparation, Préjudice indemnisable, Limite de la réparation)
- Contrat de transports internationaux & Etendue de responsabilité (Principes, Indemnisation)
- Intermodalité (Autoroutes de la Mer, Autoroutes ferroviaires)

II - Plateforme multimodale

- Plate forme sécurisée et situation juridique du transporteur en cas de vol : Bénéfice de la clause syndicale vol (Responsabilité contractuelle du transporteur)
- Responsabilité du gestionnaire de la plate forme (Contrat de stationnement, Recours du transporteur contre le gestionnaire de la plateforme)

4 - Le système d'information : le CCS AP+ (Cargo Community System AP+)

Le système AP+ permet à l'ensemble des acteurs concernés d'avoir accès à l'information en tout temps pour l'ensemble, en un point d'accès unique. Ces informations seront exhaustives, du fait que chacun complète le système avec les données dont il est responsable => amélioration de la productivité et de la compétitivité, sécurisation des données et respect des règles de confidentialité.

5 - La PlateForme Niort Terminal (PFNT)

Optimisation d'un site existant et opérationnel :

- Nœuds de communication des transports routiers, ferroviaires (et maritimes)
- Sites ferroviaire existant
- Développement et pérennisation de zones d'activités économiques

Proposition d'aménagement de la PFNT :

- Zones sous douanes, Entrepôt douanier d'importation, choix entre les différents types d'entrepôts (public, privé), Régime douanier (Conditions tenant aux marchandises, Conditions économiques), fonctionnement du régime (Placement sous le régime, Tenue obligatoire d'une comptabilité-matières, Enlèvement temporaire, Manipulations usuelles, Stockage commun, Apurement du régime)
- Gestion de la sûreté dans le cadre de l'Entreposage, stockage ou des opérations dans les terminaux intérieurs (Sûreté physique, Contrôle des accès, Sûreté administrative, Sûreté du personnel, Sûreté des systèmes d'information, Sûreté des flux de marchandises)
- Zonage de la PFNT (Zones de stockage de matières dangereuses - Récapitulatif et définition de la procédure générale, Zone dédiée aux conteneurs, Zone de parking PL et VL, Zones de chargement et déchargement, Zone bureaux pour les opérateurs et zone de contrôle, Zone de vie et de services)
- Mode de fonctionnement de la PFNT : Perspectives d'exploitation et propositions de développement (nécessité économique, Développement durable) Services Associés (Service de restauration, Service de réparation de conteneurs, Station-service, Prise en compte d'une nouvelle logistique urbaine)

6 - Le réseau ferroviaire entre la PFNT et le GPMLR

Le projet P2MS s'appuie sur l'utilisation de :

- la ligne Niort-La Rochelle ;
- le tronçon allant de Niort vers Saint-Florent ;
- et, le cas échéant, les lignes permettant de rejoindre les Installations Terminal Embranché (ITE) de Prahecq et de La Crèche.

Au terme de l'étude, et telle qu'elle a été configurée actuellement, la PlateForme Niort-Terminal (PFNT) pourrait accueillir de 686 conteneurs maritimes 40 pieds (fourchette basse) à 1029 conteneurs maritimes 40 pieds (fourchette haute).

- 686 conteneurs maritimes 40 pieds équivalent à environ 17 convois/trains de 40 conteneurs ;
- 1029 conteneurs maritimes 40 pieds équivalent à environ 25 convois/trains de 40 conteneurs ;

- Un convoi/train de 40 conteneurs équivaut à un total de 1 200 T de fret [(tare conteneur à environ 4 T + 26 T maxi de marchandise) x 40].

Il faudra déterminer avec RFF en combien de jours pourrait être faite une rotation complète

- de ces 1029 conteneurs d'une part
- de ces 686 conteneurs d'autre part

En fonction des données actuelles d'utilisation du réseau ferré,

- combien de trains de 40 conteneurs par jour pourraient partir de Niort vers La Rochelle
- combien de trains de 40 conteneurs par jour pourraient partir de La Rochelle vers Niort

7 - Etude pour la transposition au GPMR

7.1 - Les données de départ

Des données de départ différentes de l'étude faisabilité sur Niort

- une structure déjà existante
- différents services et infrastructures
- intervenants multiples
- projets de développement des uns et des autres (dont différents projets de plate-forme à l'étude ou déjà prévu "en interne" par le GPMR)

7.2 – Données structurelles

- tous les acteurs et/ou opérateurs du Port sont déjà des abonnés AP+
- une "plateforme de logistique urbaine" existante (MIN) mais indépendante du GPMR
- difficulté à connaître les différentes natures de marchandises transportées puisque celles-ci relèvent des opérateurs, des chargeurs
- Aspect ferroviaire complètement intégré par le GPMR et tous les opérateurs (chargeurs) ont choisi un OFP

7.3 - Proposition d'équipement

Un parking sécurisé, élément de gestion des flux

- Un équipement en deux parties
 - o Une partie "simple"
 - o Une partie "matière dangereuse"
- Infrastructures d'accueil pour les chauffeurs possible

A définir : mode opératoire pour avertir les chauffeurs routiers de leur heure de chargement/déchargement => l'intégration du transport routier dans AP+ possible avec la limite suivante : le transport routier n'est pas encore assez massifié

7.4 - Les perspectives de développement

I – La logistique Urbaine

- Rapprochement du MIN (Marché d'Intérêt National)
- Trafic poids-lourds en zone urbaine

II – Le fluvio-maritime et le canal Seine Nord

- Le GPMR est à la fois un port maritime et un port Fluvial
- Le GPMR est déjà acteur des futures infrastructures du Canal Seine-Nord