

# Atlas

## Les plateformes multimodales en Grand Est

Édition actualisée  
Mars 2025



### **Directeur de publication**

Laurent Guoli, Président de l'ORT&L Grand Est

### **Collecte des informations, conception et rédaction du document**

Raphaël Knellwolf, Kévin Pereira (Interface Transport)

Aurélien Quiblier (ArxIT)

Charles-Élie Allier, Didier Baudry, Ludovic Vaillant (Cerema)

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Damien Romont (Région Grand Est)

### **Conception graphique**

Kosmoss

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

### **Actualisation**

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Damien Romont (Région Grand Est)

Gestionnaires de plateformes multimodales

### **Photos et illustrations**

© Terra, MTE ; ORT&L Grand Est



[www.ortl-grandest.fr](http://www.ortl-grandest.fr)

[ortl.grandest@i-carre.net](mailto:ortl.grandest@i-carre.net)

**Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.**

**Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.**

# Sommaire



Les transports de marchandises doivent **être de plus en plus économes en ressources** quelles qu'elles soient. Nous sommes ainsi amenés à devoir relever simultanément plusieurs défis : limiter les émissions de gaz à effet de serre, être économiquement viables, anticiper le manque de nouveaux conducteurs routiers.

Face à ces défis, il n'y a pas de solution unique. Cependant, **développer la multimodalité peut constituer un moyen de gagner en efficacité et en sobriété**. Le fluvial et le ferroviaire consomment moins d'énergie que le routier pour transporter le même volume de marchandises. Grâce à la massification des flux, une barge fluviale ou un train de fret peuvent être plus économes que les dizaines de poids lourds qu'il faudrait mobiliser à la place.

Pour autant, grâce à la densité du réseau routier, **le camion dispose d'une souplesse** et d'une capacité à desservir au plus fin le territoire et les entreprises que les modes massifiés n'ont pas.

L'enjeu est donc, autant que possible, de **combiner les modes pour tirer parti au mieux des atouts de chacun**.

Or, faire passer une marchandise d'un mode à l'autre nécessite des infrastructures avec des équipements et des services spécifiques : les **plateformes multimodales**.

Les membres de l'ORT&L Grand Est ont cependant fait le constat que ces plateformes multimodales étaient **insuffisamment connues**, que ce soit par les transporteurs, les logisticiens, les chargeurs, mais aussi les acteurs publics.

Vue de la darse du  
Nouveau Port de Metz





Afin de faire davantage connaître ces équipements et les services qui y sont proposés, notre association avait décidé de produire un **atlas inventariant les plateformes multimodales situées en Grand Est**, que nous avons publié en mai 2022.

Un peu plus de deux ans après cette première édition, nous vous proposons une **édition actualisée** de ce document, intégrant les quelques évolutions au niveau des services proposés et des contacts au sein des entités opérant chaque plateforme.

La **carte interactive** disponible en ligne sur le Portail Logistique Grand Est a également été mise à jour : [www.logistique-grandest.fr/transporter/multimodal](http://www.logistique-grandest.fr/transporter/multimodal)

◀ **Vue d'une partie du terminal rail-route de Champigneulle**  
(à 5 km au nord de Nancy)

**Terminal conteneurs Nord du Port autonome de Strasbourg** ▶



Nous vous souhaitons une **bonne lecture de notre atlas**.

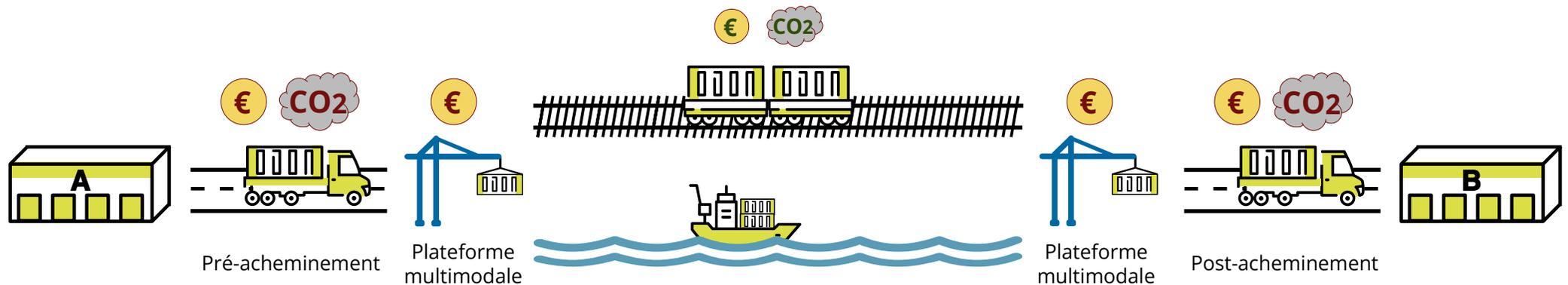
Nous espérons qu'il vous donnera envie d'encore mieux connaître le transport multimodal dans sa grande diversité.

**Laurent Guoli, Président de l'ORT&L Grand Est**

# La multimodalité, c'est quoi ?

Le transport multimodal consiste à utiliser **successivement plusieurs modes de transport** pour assurer le déplacement de marchandises d'un endroit A à un endroit B. Il permet ainsi de combiner les atouts spécifiques à chaque mode.

Il implique un **pré-acheminement** et/ou un **post-acheminement**, généralement assurés par voie routière. La partie principale du trajet est, quant à elle, assurée par un autre mode ou une combinaison de plusieurs modes. Il peut s'agir du mode aérien ou bien d'un **mode massifié**, tel que le ferroviaire, le fluvial ou le maritime.



Le transport multimodal implique des **ruptures de charge** pour transférer les marchandises depuis un mode de transport vers un autre. Cet enchaînement de modes a un coût qui se rajoute à celui du transport et ne peut se faire qu'en certains lieux aménagés à cette fin : par exemple, des quais, des cours de marchandises, des chantiers de transport combiné ou des aéroports.

Ce sont ces infrastructures permettant l'interface entre, au moins, 2 modes de transport que l'on appelle « **plateformes multimodales** », en particulier lorsqu'elles disposent d'équipements spécifiques facilitant le passage d'un mode à un autre (portiques, grues, reachstackers...) et proposent des services utiles à la multimodalité des marchandises (manutention, stockage, organisation des flux, etc.) et qui peuvent permettre d'en réduire le coût global.

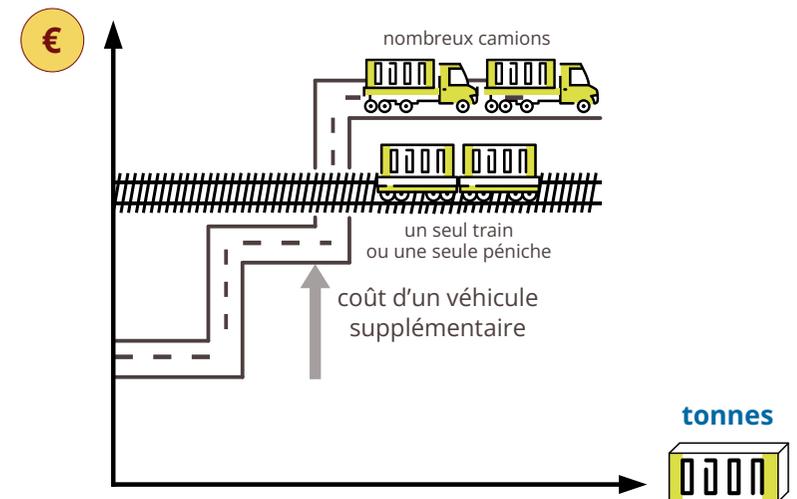
**Page 38 :**  
Un glossaire vous propose des définitions plus détaillées de nombreux termes liés au transport multimodal.

# La multimodalité, pourquoi ?

Les caractéristiques des différents modes de transport font que chacun dispose d'atouts et de faiblesses qui lui sont propres. Chaque mode a ainsi un **domaine de pertinence** particulier.

	 <b>Routier</b>	 <b>Ferroviaire</b>	 <b>Fluvial</b>	 <b>Aérien</b>
<b>+ Atouts</b>	Coûts fixes bas Souple Va partout	Coûts variables bas Peu polluant Grande capacité	Coûts faibles Peu polluant Grande capacité	Longue portée Rapide
<b>- Faiblesses</b>	Capacité limitée Congestion des voiries CO2/t.km	Coûts fixes élevés Rigide Pas présent partout	Lent Pas présent partout	CO2/t.km Cher Rigide Capacité limitée

Le transport ferroviaire et le transport fluvial constituent des **modes massifiés** : ils sont particulièrement intéressants pour transporter des volumes importants, en particulier sur de longues distances. Si faire circuler un train est nettement plus coûteux que de faire rouler un camion, sa capacité beaucoup plus importante rend le mode ferroviaire économiquement intéressant à partir d'un certain tonnage. Un seul train peut ainsi remplacer une cinquantaine de camions. Les coûts fixes élevés sont alors compensés par des coûts variables plus faibles.



**Plus les tonnages sont élevés, plus les modes massifiés sont compétitifs vis-à-vis de la route.**

Le fluvial et le ferroviaire sont aussi très intéressants sur le plan environnemental. Ils ont une **meilleure efficacité énergétique** que le transport routier, grâce à des pertes de frottement bien moindres. Cela leur permet d'avoir un niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air bien plus faible à la tonne-kilomètre.

**Facteurs d'émissions** Base « Empreinte » de l'ADEME



ensemble articulé 40-44 t  
diesel B7 – parc français moyen  
non frigorifique



train motorisation moyenne  
(80 % électrique / 20 % diesel)  
chargement moyen – France

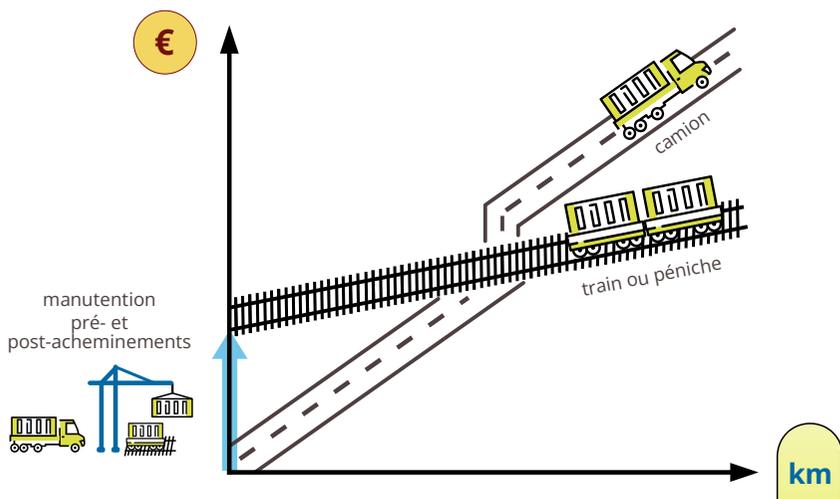


bateau automoteur France  
1 500 - 3 000 t



avion cargo > 100 t  
vol > 3 500 km  
traînées de condensation  
non prises en compte

Pour combiner la souplesse du transport routier avec l'efficacité économique et environnementale du mode ferroviaire ou du mode fluvial, il faut disposer de flux suffisamment importants. Or, la plupart des flux sont insuffisants pour pouvoir remplir à eux seuls une péniche ou un train entier. Les **plateformes multimodales** accomplissent justement le rôle de **regrouper les flux** entre plusieurs clients pour pouvoir utiliser les capacités des modes massifiés à leur plein potentiel.



**Le surcoût de la rupture de charge doit être compensé par un transport massifié moins cher au km.**

La massification des flux a néanmoins un **coût** (représenté par la flèche bleue), lié à la manutention des marchandises pour les transférer d'un mode de transport à un autre. Le recours à des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles...) peut permettre de faciliter la manutention et donc de réduire le coût de la rupture de charge. Lorsque les flux traités par une plateforme sont très importants, l'utilisation d'équipements de manutention à haute productivité, tels que des portiques à conteneurs, peut aussi apporter une réduction des coûts unitaires.

Les gains permis par l'utilisation des modes massifiés peuvent, dans l'aire de marché d'une plateforme multimodale, **compenser les surcoûts dus à la rupture de charge et aux pré- et post-acheminements**. À tonnage égal, le coût d'un km supplémentaire est bien plus faible pour un train ou une péniche que pour des poids lourds.

# Des soutiens publics à la multimodalité

L'intérêt écologique des modes massifiés a conduit les acteurs publics à mettre en œuvre des **politiques de soutien aux modes massifiés et au transport multimodal**. Le report modal est vu comme l'un des leviers de la décarbonation totale du secteur des transports d'ici à 2050. Ces politiques publiques ont aussi une visée économique pour assurer la compétitivité d'activités industrielles et agricoles ayant besoin de transports de masse peu onéreux.

L'État s'est fixé des **objectifs ambitieux d'accroissement des parts modales** des modes massifiés d'ici 2030 :



Par ailleurs, depuis quelques années, l'État mobilise de plus en plus le levier des **Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)** pour aider à la décarbonation des transports et au report modal. Les financements sont apportés par les « obligés », c'est-à-dire typiquement les fournisseurs d'énergie. Les CEE financent, à la fois, des « **opérations standardisées** » (sous forme de fiches) et des « **programmes** » d'accompagnement.

Les fiches standardisées **TRA-SE-116 et -117** permettent d'obtenir des financements via les CEE, pour les flux de marchandises assurés respectivement par le ferroviaire et le fluvial. Leur montant est notamment fonction du nombre de tonnages transportés et des km parcourus.

D'autres fiches permettent de financer **l'acquisition d'UTI** (fiches TRA-EQ-101 et -107) ainsi que **le verdissement des motorisations** et **la réduction de la consommation** d'énergie des trains et des bateaux fluviaux.



Le programme CEE **ReMoVe** vise à soutenir le **report modal** ainsi que la **décarbonation des modes massifiés** et de la manutention pour le passage d'un mode à un autre. Il propose un accompagnement technique ainsi que des aides au report modal via un appel à projets.

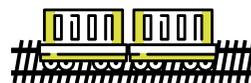
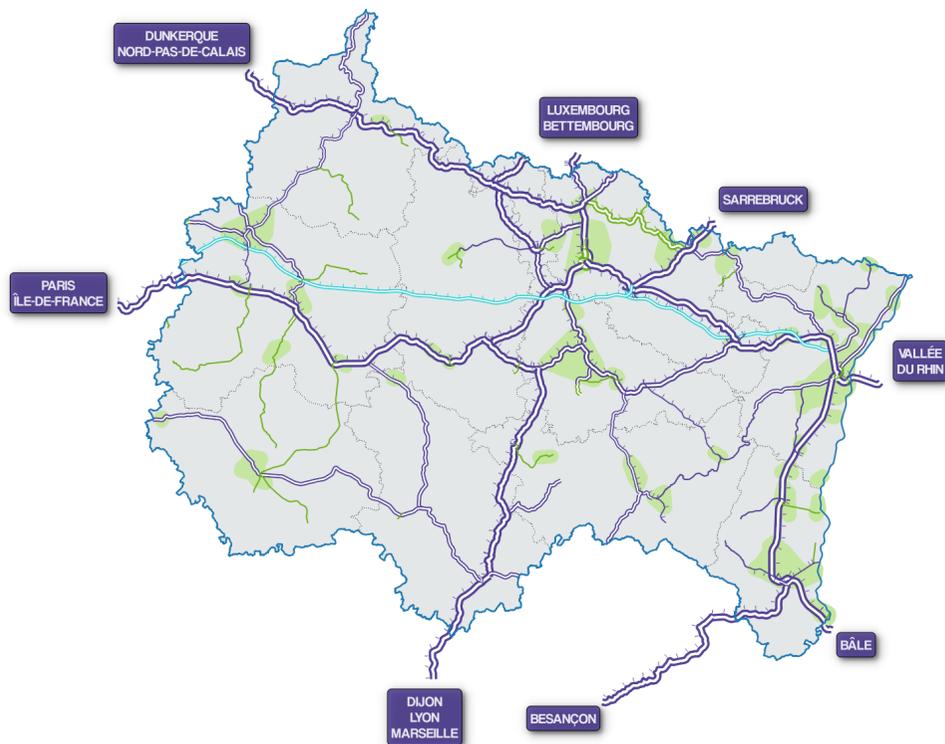
S'agissant du ferroviaire, l'État a adopté, début 2022, une **Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire** élaborée avec les acteurs du secteur et comprenant pas moins de 72 mesures.

L'action de l'État cible aussi les synergies entre les modes et soutient le développement du transport combiné. Un dispositif dit « **aide à la pince** » vise à compenser une partie du surcoût du transbordement des unités de transport intermodal (UTI) entre la route et les modes massifiés.



Le programme **Appel d'air** propose une plateforme en ligne visant à faciliter le report modal en faisant connaître les **différentes offres de transport ferroviaire et fluvial** existantes pour un trajet donné ou un ensemble de flux.

# Le Grand Est, région multimodale



Le Grand Est dispose d'un **réseau ferroviaire dense**, hérité notamment de son histoire industrielle.

Celui-ci est constitué de **plusieurs axes structurants** : Luxembourg-Dijon via le Sillon lorrain, Strasbourg-Bâle, la ligne Paris-Strasbourg ainsi que l'artère Nord-Est.

Il comprend également un **maillage fin** de plus petites lignes dont certaines n'accueillent que des trains de fret (en vert sur la carte).

**3 686 km**  
de voies ferrées  
exploitées

**± 350**  
circulations de trains  
fret par jour de semaine

**± 30 %**  
des trains de fret en France  
ont le Grand Est comme  
origine ou destination



Plusieurs **axes fluviaux** desservent le Grand Est et permettent un accès direct aux grands ports européens.

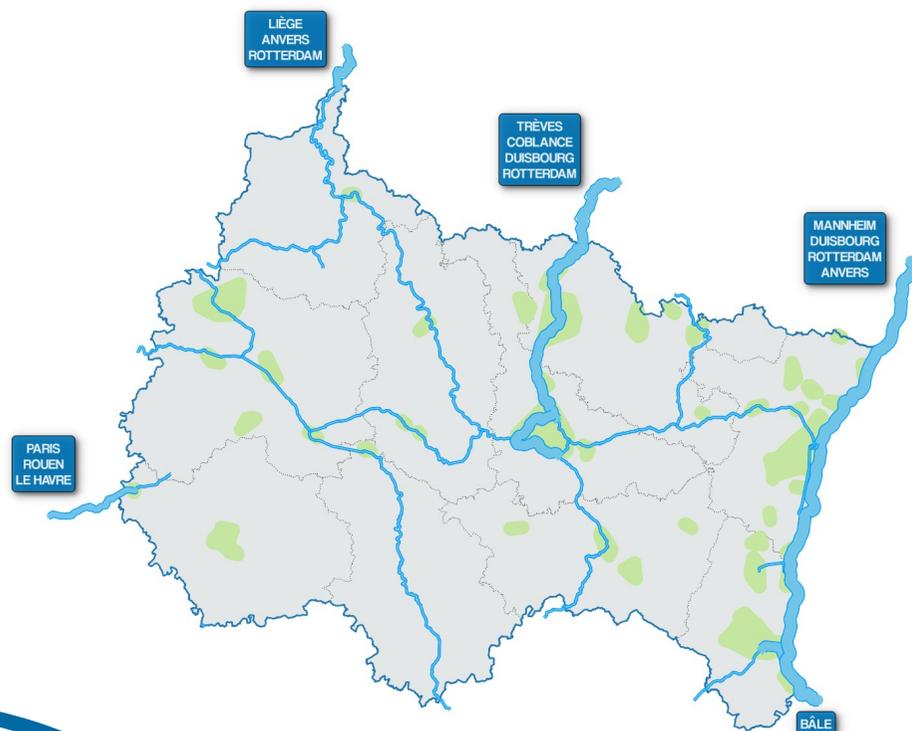
Le **Rhin** et la **Moselle** relient la région à la mer du Nord (Rotterdam, Anvers...) via l'Allemagne et les Pays-Bas. La **Meuse** permet d'accéder directement aux ports belges depuis les Ardennes. Le Grand Est est aussi connecté aux ports « HaRoPa » (Le Havre, Rouen et Paris) grâce à la **Seine**.

Un réseau de **canaux à petit gabarit** (Freycinet) maille également la région.

**1 635 km**  
de voies navigables

**± 15 millions**  
de tonnes transportées  
chaque année  
par la voie d'eau

**83 %**  
des tonnes transportées  
le sont depuis  
ou vers l'étranger





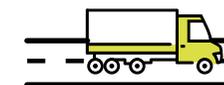
L'**EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Fribourg** permet au Grand Est de disposer sur son territoire du 2<sup>e</sup> aéroport de France en tonnages pour le fret aérien (106 803 t en 2023\*).

**XCR Airport**, nouveau nom de l'**aéroport de Vatry** dans la Marne, accueille de nombreux vols « charters » de fret (9 166 t en 2023\*).

L'**aéroport de Strasbourg-Entzheim** est plutôt spécialisé dans les pré- et post-acheminements par voie routière de marchandises sous lettre de transport aérien vers et depuis les principaux aéroports européens (25 086 t en 2023\*).

\* Fret avionné et camionné – Source : Union des Aéroports Français

Même si la part modale du ferroviaire et du fluvial y est de 2 à 3 fois plus élevée que dans le reste de la France, cela reste par la route que la **très grande majorité** des marchandises sont transportées en Grand Est.



Ce mode assure un maillage des territoires beaucoup plus fin que les autres grâce à **plus de 36 000 km de routes départementales** et davantage encore de voies communales.

Avec une longueur totale de **1 305 km**, les **autoroutes** (notamment l'A31 et l'A35) ne représentent qu'une toute petite partie de ce réseau, mais leur capacité élevée et le gain de vitesse qu'elles offrent font qu'elles concernent une part importante des flux de longue distance. Plusieurs axes non autoroutiers sont également structurants, tels que la RN4.



Le Grand Est dispose de **nombreux points permettant la connexion d'un mode à un autre**.

La plupart d'entre eux sont de simples infrastructures sans équipement de manutention et sans opérateur spécifique. Les **cours de marchandises** embranchées au réseau ferré fonctionnent ainsi, de même que la majorité des **quais fluviaux** publics. Dans ce cas, charge à l'organisateur du transport d'effectuer la manutention des marchandises ou de trouver un opérateur qui le fera pour lui.

**45**  
cours de  
marchandises

**60**  
quais fluviaux  
publics

Cet Atlas s'intéresse plus particulièrement aux **plateformes multimodales** sur lesquelles un opérateur propose et commercialise à ses usagers des services permettant et facilitant l'utilisation de plusieurs modes de transport. L'inventaire que nous avons mené a permis d'en dénombrer **une vingtaine**.

Le Grand Est a la particularité que ses principales plateformes multimodales, hors aéroports, sont quasiment toutes des **ports fluviaux**. Beaucoup d'entre elles sont trimodales, étant aussi connectées au réseau ferré. Le réseau d'infrastructures multimodales de la région est largement organisé **autour des grandes voies navigables** : le Rhin, la Moselle, la Meuse et la Seine. Ces axes, en particulier la Plaine d'Alsace pour le Rhin et le Sillon lorrain pour la Moselle, sont aussi des zones de concentration de populations et d'activités économiques génératrices de flux de marchandises.

# Un inventaire des plateformes multimodales

## L'Atlas : un livret...



Ce **livret** est une des concrétisations du travail engagé par l'ORT&L Grand Est en 2019 visant à inventorier et caractériser les plateformes multimodales situées dans la région.

Il se complète d'une **carte interactive** consultable sur le Portail Logistique Grand Est : [www.logistique-grandest.fr/transporter/multimodal](http://www.logistique-grandest.fr/transporter/multimodal)

Cette carte en ligne permet d'accéder aux caractéristiques de chaque plateforme. Elle offre également la **possibilité de trier** les plateformes selon les modes de transport qui s'y connectent, les équipements présents, les types de marchandises acceptées, les connexions qu'elles offrent ou encore leur taille. Elle est régulièrement complétée et mise à jour selon les informations communiquées par les gestionnaires des plateformes.

## ...et une carte interactive



Une des difficultés rencontrées pour produire cet Atlas était l'absence de définition précise du terme « plateforme multimodale ». Selon les contextes et les usages, certains équipements peuvent entrer ou non dans cette définition. Il a ainsi fallu préciser les concepts (d'où la production du glossaire en fin de ce livret) et circonscrire le champ de la démarche d'inventaire. Il a été fait collectivement le choix d'adopter une approche « servicielle », c'est-à-dire de nous focaliser sur les plateformes qui proposent des **services** facilitant la multimodalité des marchandises.

Sur la base de cette définition, **24 plateformes multimodales** ont été identifiées.

Une liste d'informations à obtenir a été définie avec les gestionnaires de plateformes, afin de caractériser du mieux possible l'ensemble des plateformes. À partir de cette liste, un **questionnaire d'enquête** a été élaboré afin de faciliter la collecte des informations.

Les gestionnaires des plateformes identifiées ont été sollicités dans le cadre de cet inventaire et des entretiens téléphoniques menés avec eux afin de collecter les informations souhaitées. Malgré plusieurs relances, un petit nombre de gestionnaires n'ont pas répondu à nos sollicitations. Il n'a donc pas été possible d'intégrer leurs plateformes dans l'Atlas.

Pour chaque plateforme, une fiche a été produite à partir des informations transmises par les gestionnaires de plateformes. Ces 22 fiches synthétisent les caractéristiques d'une plateforme en essayant d'être aussi concises et complètes que possible. Des échanges avec leurs gestionnaires en 2024 et début 2025 ont permis de procéder à leur **mise à jour selon les informations dont nous avons pu disposer**.

**24 plateformes  
multimodales en Grand Est**

# Carte des plateformes multimodales inventoriées

## Plateformes faisant l'objet d'une fiche détaillée

Le numéro d'une plateforme correspond à la page où trouver sa fiche détaillée.

<b>14</b> Port de Givet	<b>21</b> Port public de Thionville-Illange	<b>27</b> Port de Toul	<b>34</b> Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach
<b>15</b> Port de Reims Port Colbert	<b>22</b> Port privé de Thionville-Illange	<b>28</b> Port de Neuves-Maisons	<b>35</b> Port de Mulhouse Île-Napoléon
<b>16</b> XCR Airport Aéroport de Vatry	<b>23</b> Port privé de Mondelange-Richemont	<b>29</b> Port de Lauterbourg	<b>36</b> Port d'Ottmarsheim
<b>17</b> Port de l'Aube Nogent-sur-Seine	<b>24</b> Zone industrielle du Port de Talange	<b>30</b> Port de Strasbourg	<b>38</b> Port de Huningue Village-Neuf
<b>18</b> Nouveau Port de Metz	<b>25</b> Port de Frouard	<b>32</b> Aéroport de Strasbourg Entzheim	
<b>20</b> Port de Cattenom	<b>26</b> Terminal rail-route de Champigneulle	<b>33</b> Port de Marckolsheim	

## Plateformes multimodales

-  Mode aérien présent
-  Mode fluvial présent
-  Mode ferroviaire présent

## Voies navigables (gabarit classe CEMT)

-  I (38,5 x 5,05 m)
-  II (55 x 6,6 m)
-  III (80 x 8,2 m)
-  IV (85 x 9,5 m)
-  V (110 x 11,4 m)
-  VI (110 x 22,8 m)

## Quais fluviaux

-  Public
-  Privé

-  Atelier de réparation de bateaux (Vitry-le-François)

## Voies ferrées

-  2 voies électrifiées ou plus
-  2 voies ou plus
-  Voie unique électrifiée
-  Autre voie

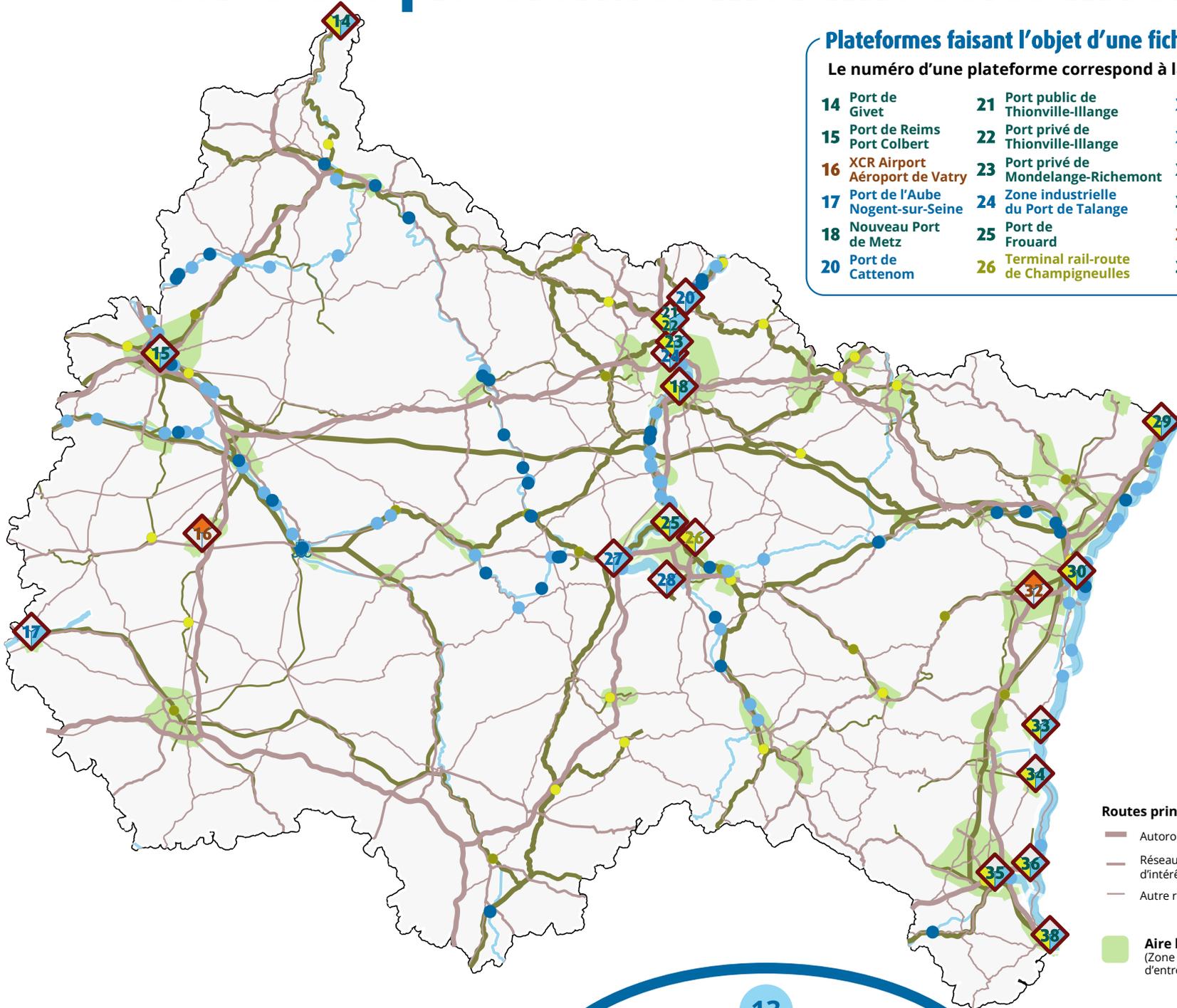
## Cours de marchandises

-  Directement accessible
-  Accessible après diagnostic

## Routes principales

-  Autoroute
-  Réseau routier d'intérêt régional
-  Autre route principale

-  Aire logistique élargie (Zone de concentration d'entrepôts)



# Port de Givet



## Contact

**Fatima PAUCHET**

CCI Ardennes

120 route de Bonsecours  
08600 Givet

f.pauchet@ardennes.cci.fr

03 24 42 11 77

www.leportdegivet.fr

LE PORT DE  
GIVET



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

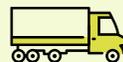
Superficie de **28 ha**

Réserve foncière disponible : **8,6 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2053**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via la route départementale D8051

Stationnement poids lourds disponible

Accessible aux transports exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Meuse)

Quai en bon état

#### Longueur de quai

1 450 m

Présence de rampe RoRo

#### Gabarit max

L 90 m x l 9,5 m (classe IV)

Présence de 2 entrepôts à quais

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Givet

Réseau non électrifié

1 voie simple de 300 m pour stocker les trains

Entrepôts non embranchés

Opérateurs : SNCF

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ 1 Reachstacker
- ✓ Grue à colis lourd (max : 42 t)
- ✓ Vrac
  - Dont 500 m<sup>2</sup> et 1 700 m<sup>2</sup> couverts
  - Dont 80 000 t par an
  - Filière agricole (céréales)

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Entrepôts (2 000 m<sup>2</sup> et 1 700 m<sup>2</sup>)
- ✓ Manutention et stockage
- ✓ Plateforme conteneurs
- ✓ Annexe : Quai des 3 Fontaines

# Port de Reims

## Port Colbert



### Contact

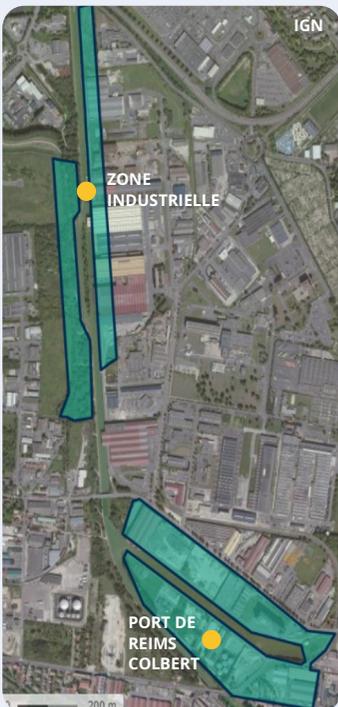
**Laurence THIEBAULT**  
CCI Marne-Ardennes

Quai Nord  
51100 Reims

[l.thiebault@marne.cci.fr](mailto:l.thiebault@marne.cci.fr)

03 26 50 66 88

[www.marneardennes.cci.fr](http://www.marneardennes.cci.fr)



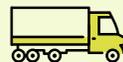
### DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **39 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/10/2022**

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### ROUTIÈRES



Accès via la voirie  
urbaine depuis l'A344  
ou le Boulevard  
des Tondeurs

Accessible aux transports  
44 tonnes

#### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Canal de l'Aisne  
à la Marne)

Quai en bon état

#### Gabarit max

L 38,5 m x l 5,05 m  
(classe I) Freycinet

Entrepôt à quai (privé)

#### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire (ITE privée)

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare  
de triage de St-Brice  
Courcelles

1 entrepôt embranché  
(privé et non utilisable  
par des tiers)

1 faisceau pour stocker les  
trains – 6 voies (gare de triage)

Opérateurs

(Lineas, Hexafret...)

# XCR Airport

## Aéroport de Vatry



### Contact

#### Responsable Cargo

XCR Airport

Rue Louis Blériot  
51320 Bussy-Lettrée

handling@xcr-airport.com

03 26 64 82 35

www.xcr-airport.com



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **370 ha**

Réserve foncière disponible : **Oui**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A26  
(échangeur n°19),  
route nationale N4  
et départementale D977

Accessible aux transports exceptionnels

### AÉRIENNES

1 piste de 3 860 m (bon état)

### Liaisons aéroportuaires

Fret camionné

**2022** : 524 t      **2023** : 161 t

Fret avionné

**2022** : 17 950 t    **2023** : 9 005 t

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue à colis lourd (max 100 t)
- ✓ Caisses mobiles
- ✓ Vrac

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Opérateur(s) agréé(s) OEA
- ✓ Entrepôts (12 300 m<sup>2</sup>)
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ « Refueling »
- ✓ Stockage et manutention de matières dangereuses

# Port de l'Aube Nogent-sur-Seine



## Contact

**Christophe BRUNET**  
Union Nogentaise de Manutention  
Cours Baron Thénard  
10400 Nogent-sur-Seine  
exploitation@unm-portdelaube.fr  
03 25 25 07 46  
www.port-de-laube.com



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

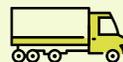
Superficie de **7 ha**

Réserve foncière disponible : **Oui**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2026**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via les routes départementales  
D619 puis D919

Stationnement poids lourds  
disponible (40 places)

Aire de lavage

Accessible aux transports  
exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial  
(Seine et canal de Beaulieu)

Quai en bon état

**Longueur de quai**

420 m

**Gabarit max**

L 120 m x l 8,0 m (classe III)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ 1 Reachstacker
- ✓ 2 Grues à colis lourds
- ✓ Vrac  
**Surface**  
35 000 m<sup>2</sup>  
500 000 t par an  
Filière agricole,  
matériaux de  
construction,  
engrais chimie
- ✓ Conteneurs  
maritimes  
Tout type  
Empotage /  
dépotage
- ✓ Caisses  
mobiles  
**Stockage**  
30 caisses  
mobiles  
Empotage /  
dépotage

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Entrepôts (surface : 5 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Services de surveillance et sécurité

# Nouveau Port de Metz



## Contact

**Julie JACOPIN**

Rhenus PartnerShip France  
Concession des Ports lorrains

2 rue de la Darse  
57050 Metz

julie.jacopin@fr.rhenus.com

03 87 61 69 60

www.cfnr.com



Rhenus PartnerShip France S.A.S



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

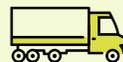
Superficie de **3,3 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2024**

Réserve foncière : **possible selon projets**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31 (échangeur n°33), à moins de 1 km

Accessible aux transports exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Moselle)

Quai neuf

### Longueur de quai

300 m

### Gabarit max

L 135 m x l 11,4 m (classe Va)

### FERROVIAIRES



ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Metz-Nord

Réseau électrifié

Faisceau d'échange  
3 voies de 450 m

Terminal embranché :  
1 voie bord à quai (400 m)  
+ 2 en arrière quai (600 m)

Service de traction ferroviaire interne

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue à colis lourds + conteneurs (max 63 t)
- ✓ 2 Reachstackers
- ✓ Conteneurs maritimes
- ✓ Caisses mobiles
- ✓ Conventionnel tout type

**Surface** 3,3 ha

### Stockage

2 000 EVP

Tout type accepté sauf reefer

Dépôt de

conteneurs vides

Tous services aux conteneurs

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Certification OEAS (sûreté / sécurité)
- ✓ Lieu agréé à l'export
- ✓ Service de sécurité et surveillance
- ✓ Tous services aux conteneurs

# Nouveau Port de Metz

## Liaisons régulières

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières :  
Dunkerque : 1 fois par semaine (opérée par Sogestran – Logi Ports Shuttle)

#### INFRASTRUCTURES FLUVIALES



La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières :  
Anvers : 1 fois par semaine (opérée par MM Multi Modal Shuttle)

# Port de Cattenom



## Contact

**Julie JACOPIN**

Rhenus PartnerShip France  
Concession des Ports lorrains

Rue du Port  
57570 Cattenom

julie.jacopin@fr.rhenus.com

03 87 61 69 60

www.cfnr.com



Rhenus PartnerShip France S.A.S



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

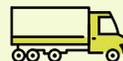
Superficie de **0,7 ha**

Réserve foncière disponible : **Non**

Échéance de la concession : **31/12/2024**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via la route secondaire D1  
puis la « route du port »

Stationnement poids lourds  
disponible

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial  
(Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
100 m

Présence de rampe RoRo

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m  
(classe Va)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Vrac / Conventiennel / Colis lourds

### Surface

7 000 m<sup>2</sup>

dont 680 m<sup>2</sup> avec portance 25 t/m<sup>2</sup>

Filières métallurgie,  
matériaux de construction,  
colis lourds, nucléaire

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Accueil de vrac  
colis lourds et  
conventiennel
- ✓ Site sécurisé  
et entièrement grillagé

# Port public de Thionville Illange



## Contact

**Julie JACOPIN**

Rhenus PartnerShip France  
Concession des Ports lorrains

2 rue de la Darse  
57050 Metz

julie.jacopin@fr.rhenus.com

03 82 86 55 24

www.cfnr.com



Rhenus PartnerShip France S.A.S



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

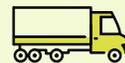
Superficie de **7 ha + 1 ha** (Terminal conteneur ou conventionnel)

Réserve foncière disponible : **4 ha**

Échéance de la concession : **31/12/2024**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31  
(échangeur n° 39)  
puis D953

Accès transport  
exceptionnel

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
881 m

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m (classe Va)

1 hall couvert sur la darse  
avec pont roulant 10 t

Hangar de 611 m<sup>2</sup>  
avec pont roulant 10 t

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire

ITE active

16 km de voies ferrées  
(rénovation en 2023)

Rattachement à la gare  
de triage d'Hayange

Réseau non électrifié

1 Faisceau d'échange  
(5 voies) de 150 à 600 m

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue 45 t + Grue portuaire  
Grue mobile sur pneus  
Chariot + Chargeuse sur pneus
- ✓ Vrac + conventionnel  
+ manutention à l'électroaimant

### Surface

70 000 m<sup>2</sup>

Toutes filières

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Certification OEAS  
(sûreté / sécurité)
- ✓ Service de sécurité  
et surveillance

# Port privé de Thionville Illange



## Contact

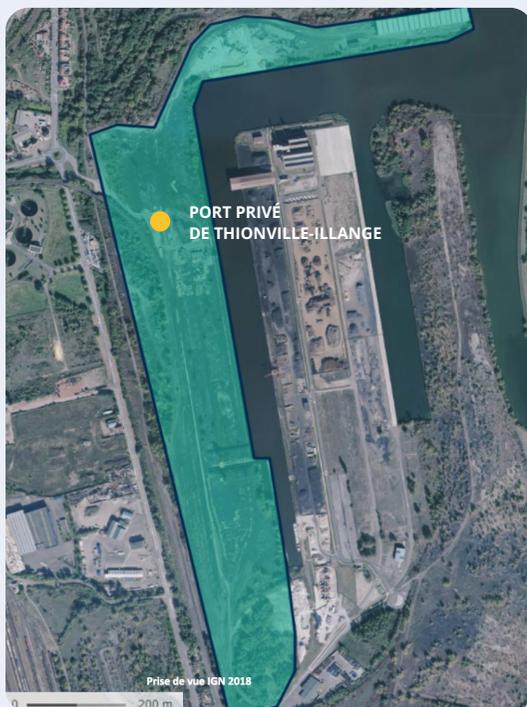
**EnergiServ** (nouvel exploitant)

Port de Thionville-Illange  
57190 Florange

contact@energiserv.com

+352 285 786 30

www.energiserv.com



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

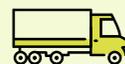
Superficie de **40 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2025**

Réserve foncière disponible : **6 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31  
(échangeur n° 39)  
puis D953

Stationnement poids  
lourds disponible  
(4 places)

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
800 m

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m  
(classe Va)

1 hall de 6 400 m<sup>2</sup>  
avec darse couverte  
+ 2 ponts roulants  
de 30 t chacun

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire

ITE active

Rattachement à la gare  
d'Ébange

Réseau non électrifié  
1 faisceau de stockage avec  
13 voies allant de 350 m à 500 m

Réseau ferré de 16 km  
avec halle embranchée

Service de traction  
1 locomotive

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Pelle de manutention équipée d'un grand bras pour les produits vrac ou ferrailles
- 2 Ponts roulants de 30 t pour manutention aciers

- ✓ Vrac
- Surface** 40 ha
- 25 000 t par an

**Réserve foncière** 6 ha

- ✓ Acier
- Halle aux aciers
- 200 000 t par an
- Sidérurgie

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention

# Port privé de Mondelange



## Contact

### EnergiServ

Port de Mondelange  
57300 Mondelange

contact@energiserv.com

+352 285 786 30

www.energiserv.com



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

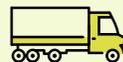
Superficie de **28,2 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2024**

Réserve foncière disponible : **10,8 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31  
(échangeur n°37)

Accessible  
aux transports  
exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
1 200 m

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m  
(classe Va)  
1 entrepôt à quai  
et 1 hall couvert

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire

ITE non active

Rattachement à la gare  
de Hagondange

Réseau non électrifié  
1 entrepôt embranché  
3 000 m<sup>2</sup>

Faisceaux et voie simple  
de stockage pour les trains

Service de «refueling»

4 locomotives de traction  
et service réparation

Opérateur

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue à colis lourds
- ✓ Vrac  
350 000 t par an  
Filière énergie, métallurgie,  
matériaux de construction

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Entrepôts (surface : 3 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Service de surveillance  
et sécurité sur demande
- ✓ Service de chargement /  
déchargement
- ✓ Service de manutention

# Zone industrielle du Port de Talange



## Contact

**Philippe BECK**

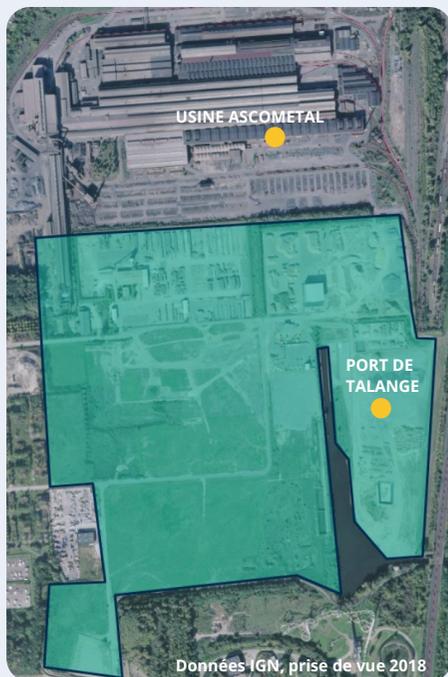
Groupe Beck

ZIP, rue du Port  
57525 Talange

philippe.beck@groupe-beck.fr

03 88 80 85 61

www.zone-industrielle-du-port.fr

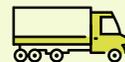


## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **36 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A4  
(échangeur n° 34)  
et la voie rapide D112F

Stationnement  
poids lourds  
longue durée (15 places)

Accessible  
aux transports  
exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Canal des Mines  
de Fer de la Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
500 m

**Gabarit max**  
L 85 m x l 9,5 m  
(classe IV)

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue à colis lourds
- ✓ Vrac  
200 000 m<sup>2</sup>  
250 000 t par an  
Matériaux de construction

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de surveillance  
et sécurité sur demande
- ✓ Stockage et manutention  
des matières dangereuses

# Port de Frouard



## Contact

**Julie JACOPIN**

Nancyport

Port de Frouard  
54290 Frouard

julie.jacopin@fr.rhenus.com

03 83 49 04 51

www.nancyport.fr



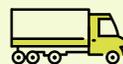
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **7 ha**

Échéance du contrat de S-DSP : **31/12/2024**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31  
(échangeur n°23)

Stationnement  
poids lourds  
disponible

Accessible  
aux transports  
exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Moselle)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
700 m

**Gabarit max**  
L 110 m x l 11,4 m  
(classe Va)

3 entrepôts à quai

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
ferroviaire

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare  
de Champigneulles-Frouard

3 voies de 700 m

Opérateurs  
(Europorte, RégioRail,  
CFL, Captrain)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ **Terminal Conteneurs** 1 ha
- ✓ **Portique Colis Lourds** 320 t
- ✓ **Pont bascule** 100 t
- ✓ Vrac
- ✓ Grue portuaire 15 t
- Grues mobiles sur pneus
- Chargeuses
- Chariots et Chariots à pince
- ✓ **Surface** 5 ha
- 1 000 000 t par an
- Toutes filières

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Entrepôts (surface : 8 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Service de surveillance et sécurité sur demande
- ✓ ISO 9001 et 14001
- ✓ Stockage et manutention de matières dangereuses

# Terminal rail-route de Champigneulle



## Contact

### Éric TAVERNE

Société d'Exploitation Multimodale de Meurthe-et-Moselle (SE3M)

9 rue de la Rompure  
54390 Frouard

e.taverne@nancy.cci.fr

03 83 36 27 14

www.se3m54.fr



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **6 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES

Accès via via l'autoroute A31 (échangeur n° 23)

Stationnement poids lourds longue durée : 30 places

Pré- et post-acheminement des conteneurs par voie routière

### FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Champigneulle Réseau électrifié

1 faisceau de stockage de 680 m 8 voies  
3 voies simples de 900 m pour stocker les trains

La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières (transport combiné) :

Miramas (Provence) : 2 fois par semaine (opérée par T3M)

Zeebrugge : 2 fois par semaine (opérée par Lineas)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ 1 Portique à conteneurs
- ✓ 2 Reachstackers
- ✓ Conteneurs maritimes
- ✓ Caisses mobiles

**Surface de stockage** 1 ha

**Capacité de stockage** 100 EVP

Tout type de conteneurs et caisses acceptés

Empotage / dépotage

Service de réparation

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Service de surveillance et sécurité sur demande

# Port de Toul



## Contact

**Julie JACOPIN**

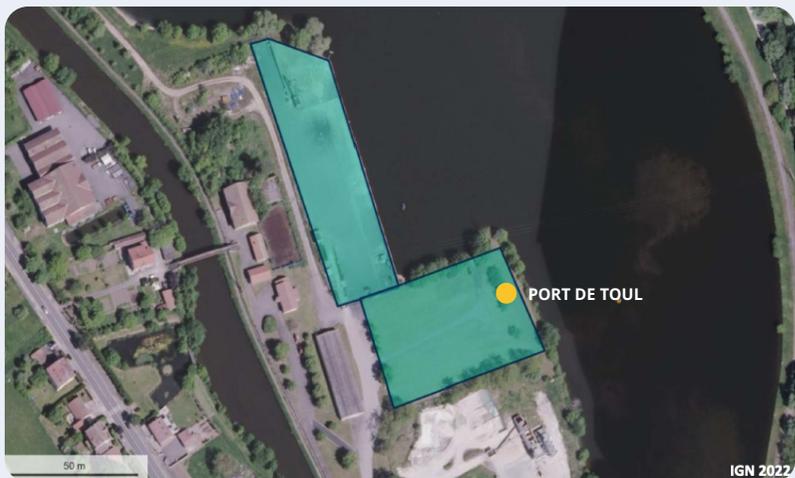
Nancyport

2 avenue du colonel Péchot  
54200 Toul

julie.jacopin@fr.rhenus.com

03 83 49 04 51

www.nancyport.fr



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

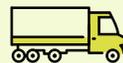
Superficie de **0,6 ha**

Réserve foncière disponible : **0,4 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2027**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A31  
(échangeur n° 13) ou D674

Pont bascule

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial  
(Moselle à grand gabarit)

Quai en bon état

**Longueur de quai**

135 m

**Gabarit max**

L 135 m x l 11,4 m (classe Va)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue
- ✓ Vrac

### Surface

6000 m<sup>2</sup>

160 000 t par an

Filière métallurgie,  
matériaux de construction

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Site sécurisé

# Port de Neuves-Maisons



## Contact

**Christophe MENDES**

Directeur de Lorport

Rue Frédéric Mansuy

54700 Atton

christophe.mendes@feidt.fr

06 87 77 82 93

LORPORT



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **2,05 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **21/09/2037**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

**ROUTIÈRES** 

Accès via échangeur (D331) à 1,5 km

Stationnement poids lourds disponible

**FLUVIALES** 

Embranchée au réseau fluvial  
(Moselle à grand gabarit)

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m (classe Va)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue
- ✓ Vrac

### Surface

17 000 m<sup>2</sup>

650 000 t par an  
(capacité de 900 000 t)

Toutes filières

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ Service de surveillance et sécurité

# Ports de Strasbourg

## Port de Lauterbourg



### Contact

**Maria DELAFONT**

Ports de Strasbourg

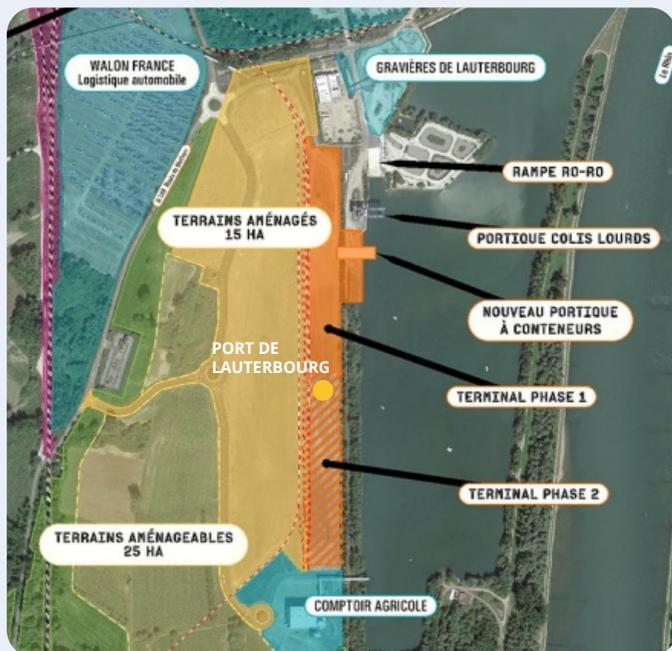
Port de Lauterbourg

67630 Lauterbourg

m.delafont@strasbourg.port.fr

03 88 21 74 01

www.strasbourg.port.fr



### DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **40 ha**

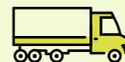
Échéance du contrat d'occupation : **non concerné**

Réserve foncière disponible : **12,8 ha**

Pour le terminal conteneurs : **31/12/2024**

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### ROUTIÈRES



Accès par l'autoroute A35 (échangeur n°59) puis D3 et D248

Stationnement poids lourds disponible

#### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

#### Longueur de quai

140 m

Présence de rampe RoRo

#### Gabarit max

L 135 m x l 11,4 m

(classe Va)

#### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Lauterbourg, faisant partie de la section transfrontalière France - Allemagne

Réseau non électrifié sous régime de voies ferrées locales du PAS

2 voies de 400 m

### ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Portique à colis lourd (max 220 t)
- ✓ 2 Reachstackers
- ✓ 1 Portique fluvial
- ✓ Caisses mobiles
- ✓ Conteneurs maritimes
- ✓ Vrac 500 000 t

**Surface** 6 ha

Tout type de caisse mobile accepté

#### Capacité

80 000 EVP par an

Tout type de conteneur accepté

24 Prises Reefer

### SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Services de maintenance
- ✓ Stockage et manutention de matières dangereuses

# Port de Strasbourg



## Contact

**Maria DELAFONT**

Ports de Strasbourg

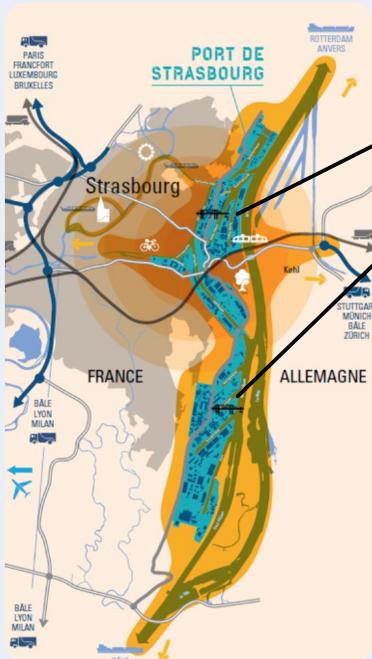
1 rue du Port du Rhin

67000 Strasbourg

m.delafont@strasbourg.port.fr

03 88 21 74 01

www.strasbourg.port.fr



### Terminal Nord

Rue du Bassin du Commerce

### Terminal Sud

20 rue de Saint-Nazaire



RHINE EUROPE TERMINALS

**Cédric VIERLING**

Rhine Europe Terminals

c.vierling@ret-strasbourg.com

03 88 65 80 80

www.rhine-europe-terminals.com

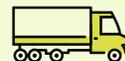
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **1 000 ha**

Réserve foncière disponible : **OUI**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via la rocade Sud (M353) puis la rue de la Rochelle ou via l'avenue du Rhin

Stationnement poids lourds disponible

Accessible aux transports exceptionnels

Aire de lavage

Carburant

(dont GNV compressé)

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

#### Longueur de quai

1 450 m

#### Gabarit max

L 135 m x l 11,4 m (classe Va)

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare du Port du Rhin

Réseau non électrifié

Entrepôts embranchés

2 faisceaux de stockage

6 voies Nord + 4 voies Sud

Voie simple pour stocker les trains

Service de traction

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ 15 Reachstackers

✓ 4 Portiques à conteneurs (2 + 2)

✓ Vrac  
3 000 000 t par an

Toutes filières

✓ Portique à colis lourd (max 460 t)

✓ Caisses mobiles

✓ Conteneurs maritimes

**Surface** 15 ha

T<sup>al</sup> Nord 5 ha + T<sup>al</sup> Sud 10 ha

Caisses mobiles acceptées 370 000 EVP par an

Tout type de conteneur accepté  
24 Prises Reefer (16 + 8)

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention et réparation de camions, locomotives et wagons
- ✓ Entrepôts
- ✓ Service de surveillance et sécurité sur demande
- ✓ Dépôt temporaire des marchandises non Union
- ✓ Refueling : camions, bateaux et locomotives
- ✓ Stockage et manutention de matières dangereuses

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières :

Dijon – Gevrey : 5 fois par semaine

Lyon – Vénissieux : 5 fois par semaine

Marseille : 3 fois par semaine

Fos-sur-Mer : 5 fois par semaine

Le Havre : 5 fois par semaine

Anvers : 8 fois par semaine

Zeebruges : 5 fois par semaine

Rotterdam : 5 fois par semaine

#### INFRASTRUCTURES FLUVIALES



La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières :

Lignes régulières vers Anvers et Rotterdam

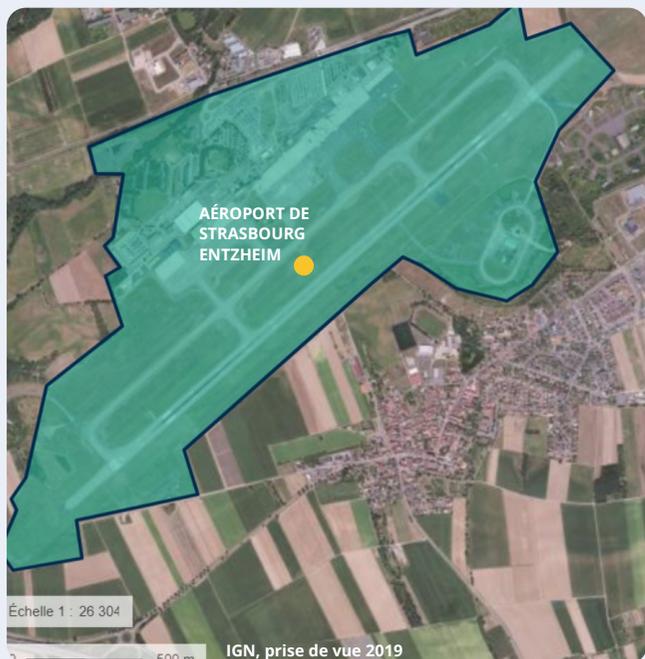
Plusieurs opérateurs fluviaux : Contargo, Dubbleman, MMR, Danser, H&S

# Aéroport de Strasbourg Entzheim



## Contact

**Caroline MARY-WALTER**  
Aéroport de Strasbourg-Entzheim  
RM 221 / Route de l'Aéroport  
67960 Entzheim  
direction@strasbourg.aeroport.fr  
03 88 64 67 85  
www.strasbourg.aeroport.fr

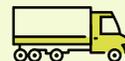


## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **272 ha**  
Réserve foncière disponible : **4 ha**  
Échéance de la concession aéroportuaire : **31/12/2050**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A35/M35  
(échangeur n° 7)  
Stationnement poids lourds  
disponible (20 places)  
Accessible aux transports  
exceptionnels

### AÉRIENNES



1 piste de 2 400 m x 45 m  
(ILS 23 CAT III, ILS 05 CAT I)

### Liaisons aéroportuares

France, Europe, Maghreb,  
Istanbul

Fret avionné  
**2022** : 84 t      **2023** : 61 t

Fret camionné  
**2022** : 26 194 t      **2023** : 24 717 t

## CONDITIONNEMENT ULD

- ✓ **Conteneurs aériens**  
P1P/PAG base 88" x 125"  
PLA - AYY Max 7 t
- ✓ **Palettes**  
Max 10 ft, 7 t

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Aérogare de fret de 7 000 m<sup>2</sup>  
(dont 700 m<sup>2</sup> T° dirigée)  
et 20 prises conteneurs frigo
- ✓ Services de surveillance  
et sécurité (sur demande)
- ✓ Entrepôt de 10 000 m<sup>2</sup> à température  
dirigée pour stockage de produits  
pharmaceutiques
- ✓ Bureau de douane
- ✓ Transitaires
- ✓ ISO 9 001 et 14 000

# Ports de Strasbourg

## Port de Marckolsheim



### Contact

**Maria DELAFONT**

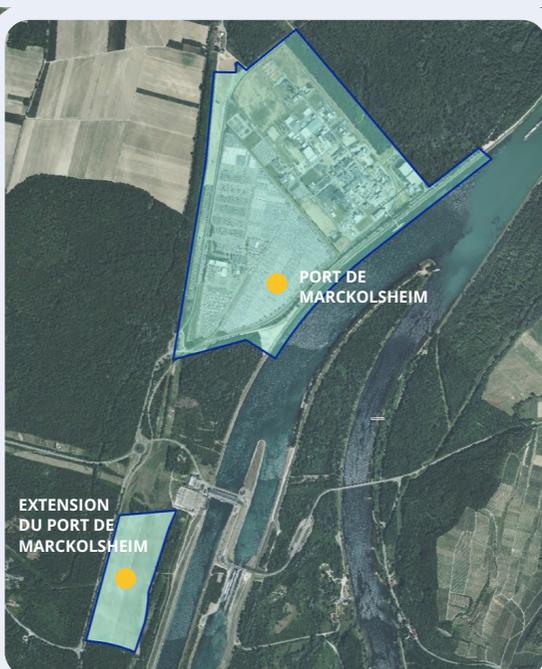
Ports de Strasbourg

Zone industrielle portuaire  
67390 Marckolsheim

m.delafont@strasbourg.port.fr

03 88 21 74 01

www.strasbourg.port.fr



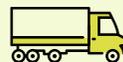
### DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **277 ha**

Réserve foncière disponible : Environ **10 ha** de foncier situé au sud de la zone portuaire

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### ROUTIÈRES



Accès via la route départementale D424 ou D52 vers Strasbourg et Mulhouse

Accès direct depuis l'Allemagne (L113)

#### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
1 500 ml de façade

**Gabarit max**  
L 190 m x l 24 m  
(classe CEMT Vb)

#### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire pour opérer du multimodal

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Colmar Neuf-Brisach

Réseau non électrifié

Entrepôts embranchés + Hydrogène

Service de traction (Port de Colmar)

### ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Vrac
- Toutes filières

# Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach



## Contact

**Joseph KIHN**

Port Rhénan Colmar Neuf Brisach (SEMOP)

Zone portuaire, 68600 Volgelsheim

joseph.kihn@port-rhenan.fr

03 89 72 56 00

www.port-rhenan.fr

**PORT RHENAN**  
COLMAR NEUF-BRISACH



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

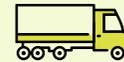
Superficie de **19 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2051**

Réserve foncière disponible : **18 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via route départementale D415 ou B31 (Allemagne) puis D52

Stationnement poids lourds disponible (6 places)

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin et Grand Canal d'Alsace)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
800 m

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m (classe Va)  
3 entrepôts à quai

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire

Rattachement à la gare de Neuf-Brisach/Volgelsheim

ITE active, en bon état

Réseau non électrifié

2 faisceaux pour stocker les trains (jusqu'à 690 m) : 3 voies

3 entrepôts embranchés

3 locomotives de traction

4 opérateurs ferroviaires

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ **3 grues portuaires**  
(capacité de manutention de 12 à 500 t)

✓ Pont portique  
40 t

✓ 3 reachstackers  
(+ 1 à déport négatif)

✓ **Vrac**  
Stockage extérieur  
45 000 m<sup>2</sup>  
70 000 t par an

✓ **Conteneurs maritimes**  
Surface 1 ha  
3 000 t par an  
Tout type de conteneur accepté

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention (service colis lourds)
- ✓ Entrepôts (surface 12 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ Services de surveillance et sécurité (sur demande)

# Euro Rhein Ports Port de Mulhouse Île - Napoléon



## Contact

**Isabelle ARNOLD**

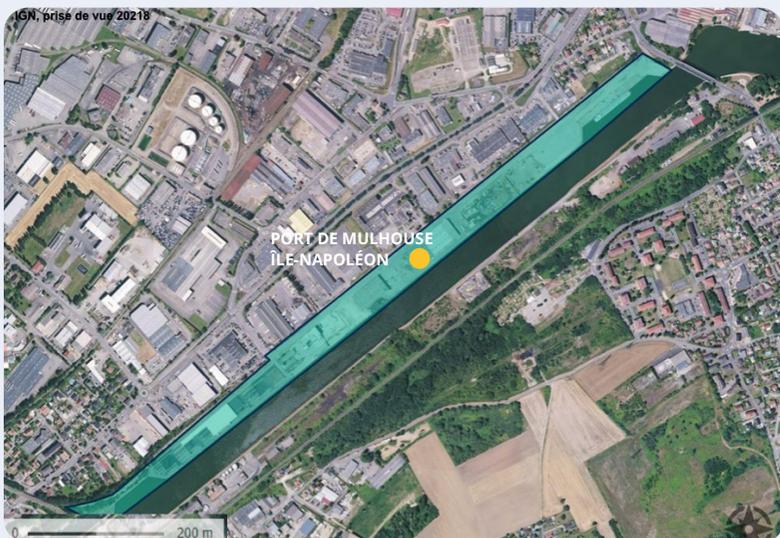
Directrice commerciale

14 quai de Rotterdam, 68110 Illzach

contact@eurorheinports.fr

03 89 66 71 40

www.ports-mulhouse-rhin.fr



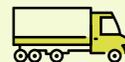
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **14 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2050**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A36  
(échangeur n°20)  
puis D238 et D201

Accessible aux  
transports exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Canal du Rhône  
au Rhin)

Quai en bon état

### Longueur de quai

1 800 m

### Gabarit max

L 135 m x l 11,4 m  
(classe Va)

Entrepôt à quai

### FERROVIAIRES



ITE inactivée

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Mise à disposition de quai pour colis lourds (portance au sol de 11 t/m<sup>2</sup>)

- ✓ Vrac

### Surface de stockage

40 000 m<sup>2</sup>

### Trafic tous modes

1 200 000 t par an

Toutes filières acceptées  
sauf conteneurs

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Entrepôts (10 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Installation pour stockage vrac extérieur couvert
- ✓ Site clôturé et sécurisé

# Euro Rhein Ports Port d'Ottmarsheim



## Contact

**Isabelle ARNOLD**

Directrice commerciale

Zone portuaire Raymond Loewert  
68490 Ottmarsheim

contact@eurorheinports.fr

03 89 66 71 40

www.ports-mulhouse-rhin.fr



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

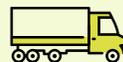
Superficie de **40 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2050**

Réserve foncière disponible : **24 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A36  
(échangeur n° 22) ou  
l'autoroute allemande A5

Accessible aux  
transports exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
fluvial (Grand Canal  
d'Alsace)

Quai en bon état

**Longueur de quai** 920 m

### Gabarit max

L 135 m x l 11,4 m  
(classe Va)

### FERROVIAIRES



Terminal trimodal embranché  
ITE active, en bon état

Rattachement à la gare  
de Bantzenheim

Réseau non électrifié

Entrepôts non embranchés

Faisceau d'échanges  
partiellement électrifié  
5 voies 750 m

1 locomotive de traction

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ 5 Reachstackers

✓ 1 Portique

✓ Mise à disposition de quai pour colis lourds  
(portance au sol de 12 t/m<sup>2</sup>)

✓ Conteneurs maritimes

✓ Vrac

### Surface de stockage

7 ha

### Surface de stockage

20 000 m<sup>2</sup>

### Capacité de stockage

6 500 EVP

### Trafic tous modes

5 500 000 t par an

Tout type de conteneur  
accepté

Toutes filières  
acceptées

Services d'empotage  
/ dépotage et  
réparation

✓ Caisnes mobiles  
UTI remorques

Capacité de stockage  
disponible

## SERVICES PARTICULIERS

✓ Services de manutention  
vrac et conteneurs

✓ Entrepôts 4 000 m<sup>2</sup>

✓ Installation de stockage  
temporaire (IST)

✓ Stockage et manutention  
de conteneurs matières  
dangereuses

✓ Opérateur Économique  
Agréé (OEA) présent  
sur la plateforme

✓ Site clôturé et gardienné  
avec contrôle d'accès

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME



#### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières (transport combiné)

Opérateurs ferroviaires en activité : DB Cargo, Europorte, Hexafret, Captrain, Lineas, CFL



#### INFRASTRUCTURES FLUVIALES

La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières (transport combiné) :

Anvers et Rotterdam : 5 fois par semaine

Plusieurs opérateurs fluviaux : Contargo, Danser, Dubbelman, MMR, Swissterminal

# Euro Rhein Ports Port de Huningue Village - Neuf



## Contact

**Isabelle ARNOLD**

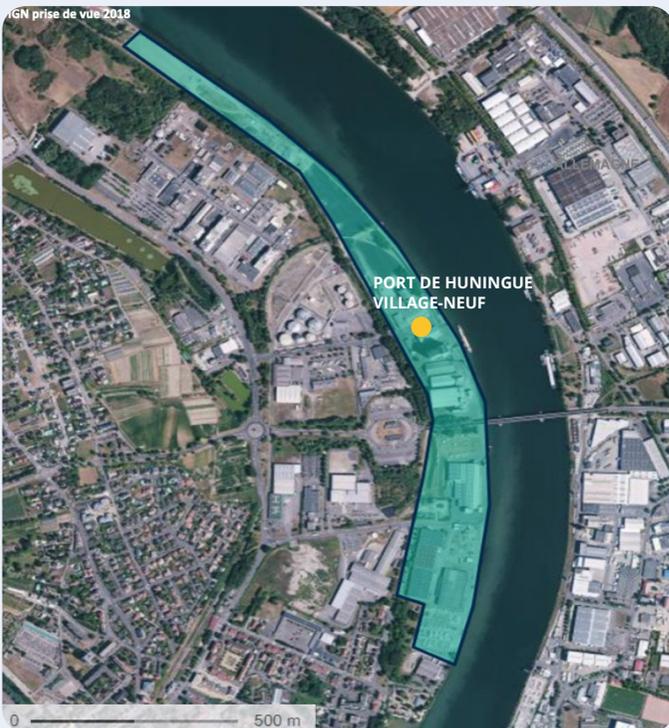
Directrice commerciale

16 Allée des Marronniers BP 143  
68330 Huningue

contact@eurorheinports.fr

03 89 66 71 40

www.ports-mulhouse-rhin.fr



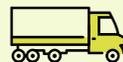
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **30 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **31/12/2050**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via l'autoroute A35 (échangeur n° 37) ou l'autoroute allemande A5 (échangeur n° 69) puis D105

Accessible aux transports exceptionnels

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
230 m

**Gabarit max**  
L 135 m x l 11,4 m

Présence de deux entrepôts à quais

### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau ferroviaire

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Huningue

Réseau non électrifié

Entrepôts non embranchés

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ Mise à disposition de quai pour colis lourds

✓ Vrac

**Surface de stockage**  
70 000 m<sup>2</sup>

**Trafic tous modes**  
800 000 t par an

Toutes filières acceptées

## SERVICES PARTICULIERS

✓ Services de manutention

✓ Entrepôts (16 000 m<sup>2</sup>)

✓ Installation de stockage temporaire (IST)

✓ Service de surveillance et de sécurité, mutualisé



Le domaine de la multimodalité des marchandises est vaste et comprend des acteurs, des activités, des concepts, des compétences, des outils, des techniques et des services variés. Cela implique aussi l'utilisation de termes pour les désigner et donc d'un vocabulaire spécifique. Aussi, il nous a semblé intéressant que cet Atlas comprenne un glossaire d'un certain nombre de termes liés à la multimodalité des marchandises. Pour chacun de ces termes, nous proposons une définition. Cependant, il convient de garder à l'esprit que certains d'entre eux ont un sens ou des contours pouvant être flous ou ne sont pas toujours utilisés dans leur sens précis par certains acteurs.

C'est en particulier le cas du terme « plateforme multimodale » qui peut renvoyer à plusieurs réalités distinctes, si bien que certains sites peuvent être considérés comme des plateformes multimodales selon le point de vue adopté et pas selon d'autres.

Dans notre Atlas, nous retenons la définition suivante :

## **Plateforme multimodale**

Espace aménagé permettant de faciliter le transbordement de marchandises entre plusieurs modes de transport (deux ou plus)

La principale subtilité réside dans le niveau d'exigence mis dans le terme « faciliter » dans cette définition. Un point de vue considère que l'existence d'une infrastructure suffit, tandis qu'un autre exigera en plus que des services facilitant la multimodalité y soient effectivement assurés. Il y a entre ces conceptions de fortes différences en termes d'exigence de niveau de service fourni. C'est pourquoi nous avons choisi de faire la différence entre, d'une part, les simples « équipements multimodaux » et les « plateformes de services multimodaux ». Les premières ne proposent qu'une infrastructure sans outils ni personnels en propre pour assurer la manutention (par exemple, un simple quai « nu »), à la différence des secondes qui, elles, doivent proposer des services à leurs usagers.

Nous avons, en outre, restreint cette catégorie aux plateformes assurant et commercialisant des services pour le compte de tiers. Nous n'y avons ainsi pas inclus les équipements multimodaux opérés par des entreprises pour leur unique bénéfice.

Cette définition fait appel au concept de « mode de transport » qui mérite aussi d'être défini. Nous en retenons la définition suivante :

## **Mode de transport**

Forme particulière de transport se distinguant vis-à-vis des autres modes de transport par le type d'infrastructure et de moyen de transport qu'il utilise

Dans le transport de marchandises, nous pouvons distinguer 5 principaux modes de transport : le routier, le ferroviaire, le fluvial, le maritime et l'aérien. Chacun de ces modes s'exclut l'un l'autre : il est impossible d'utiliser directement une voie navigable avec un poids lourd. D'où la nécessité d'équipements pour transborder les marchandises d'un mode à l'autre.

# Définitions

## Affrètement

Terme utilisé à l'origine dans le transport maritime : « Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur » (art. L5423-1 du code des transports). Le terme désigne par extension, le fait de confier l'exécution du transport de marchandises à une autre entreprise.

## Autoroute ferroviaire

Technique de « ferroutage » qui permet de transporter un ensemble routier complet ou des remorques routières sur un train composé de wagons adaptés à ce type de transport, notamment à plancher surbaissé

## Caisse mobile

Type de conteneur simple destiné au seul transport combiné rail - route. Carrosseries amovibles sur châssis routier, elles ne comportent pas de roues, ce qui facilite leur manipulation. Les caisses mobiles sont manutentionnées par des portiques ou des grues mobiles, à l'aide de pinces venant s'appliquer sur le bas de la caisse. Les caisses mobiles ne sont pas gerbables (empilables).

## Chargeur

Se dit de toute personne physique ou morale confiant à un prestataire une marchandise à acheminer. Le chargeur est client du transporteur ou du transitaire.

## Commissionnaire de transport

Personne qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant (art. L1411-1 du code des transports). Le commissionnaire se porte garant de la bonne fin du transport. La profession est réglementée et en particulier soumise à l'inscription au registre de l'État au même titre sur les autres professionnels de transport (art. L1422-1 du code des transports).

## Conteneur

Outil de transport de dimensions normalisées utilisé pour le transport de marchandises. Les conteneurs sont codifiés par les normes ISO 668 et ISO 1496. Deux longueurs standard ont été définies : 20 pieds (plus exactement 19 pieds et 10,5 pouces) (6,06 m) et 40 pieds (12,19 m). Une largeur : 8 pieds (2,44 m). Ainsi que deux hauteurs : 8 pieds 6 pouces (2,59 m) et 9 pieds 6 pouces (2,89 m).

## Convoi exceptionnel

Véhicule dont le poids en charge (ou le gabarit) excède les limites autorisées par le code de la route en termes de tonnage et/ou de dimension. Sa circulation est soumise à une autorisation préalable. Les transports exceptionnels sont régis par l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules qui constitue la réglementation générale, modifié par l'arrêté du 4 septembre 2007.

## Colis lourd

Bien dont les dimensions et/ou le poids rendent impossible le transport par poids lourd classique et nécessite de recourir à un convoi exceptionnel. Le terme est surtout utilisé dans le transport fluvial.

## Cross docking

Passage des colis, des palettes, des quais d'arrivée aux quais de départ, sans stockage ou picking (opération de préparation des commandes par prélèvement des unités de vente dans le stock). Souvent, les unités reçues le soir quittent l'entrepôt le lendemain matin très tôt. Le cross docking est le cœur de métier de la messagerie.

## Entrepôt

Lieu de réception, stockage et d'expédition de produits. Les entrepôts voient aussi souvent la réalisation de diverses prestations de services additionnelles telles que la préparation de commande, l'étiquetage, l'assemblage à la demande, le service après-vente.

## Entrepôt sous douane

Espace permettant le stockage des marchandises en attente de dédouanement. L'entrepôt est ici un régime douanier sous lequel des marchandises « non Union européenne » peuvent être placées par le dépôt d'une déclaration en douane en vue de leur stockage. Ces marchandises restent sous surveillance douanière. Les marchandises entreposées sous ce régime le sont dans des locaux appartenant à l'opérateur, à un prestataire de service ou autre. Voir art. 240 du code des douanes de l'Union (règlement UE n°952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 09/10/2013).

## Entrepôt douanier public

L'entrepôt public est adapté aux prestations proposées à leurs clients par les représentants en douane enregistrés, transporteurs, logisticiens, ports autonomes ou encore Chambres de commerce. La caractéristique de l'entrepôt public est que toute personne peut y avoir recours pour l'entreposage de marchandises, les titulaires de ce régime utilisant les locaux de stockage mis à disposition par le titulaire de l'autorisation. Ce dernier peut être une entreprise privée (ex : professionnel du dédouanement) ou une personne morale de droit public (ex : Chambre de commerce).

## EVP (Équivalent Vingt Pieds)

Mesure de capacité nominale équivalente à un conteneur de 20 pieds de long, utilisée pour caractériser les trafics par conteneurs de diverses dimensions. Un conteneur de 40 pieds ISO normalisé correspond ainsi à 2 EVP. En anglais : TEU (Twenty feet Equivalent Unit).

## Exploitant

Personne physique ou morale qui assure le fonctionnement et la gestion commerciale d'un service de transport maritime, ferroviaire, fluvial, routier ou aérien. Le terme s'applique aussi aux services de manutention.

## Ferroutage

Solution de transport utilisant la technique de l'autoroute ferroviaire

## Fret avionné

Transport par avion de marchandises d'un aéroport à un autre par une compagnie aérienne. Cette opération s'effectue sous le régime d'une lettre de transport aérien (LTA), titre de transport de la marchandise.

## Fret camionné

Transport de fret aérien assuré par un véhicule routier sous couvert d'une lettre de transport aérien (LTA). Le fret camionné est très souvent utilisé pour assurer les pré- et post-acheminements du fret avionné vers ou depuis un aéroport.

## Gabarit ferroviaire

Contour transversal d'un véhicule ferroviaire. Celui-ci doit s'inscrire dans le gabarit des obstacles, qui est le contour devant être maintenu libre dans les installations ferroviaires. Les gabarits ferroviaires sont définis par la norme EN 15273 de 2013.

## Gabarit fluvial

Parallélogramme rectangle théorique définissant les dimensions maximales des bateaux admis sur une voie d'eau, déterminé principalement par les dimensions des écluses. Les voies navigables intérieures de l'Europe ont été classifiées en huit classes par la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT).

## Gerbage

Opération consistant à superposer des contenants empilables

## Hub

Mot anglais signifiant « moyeu ». Utilisé le plus souvent en association avec « spoke » signifiant « rayon » (« hub and spokes »), le terme désigne un lieu où convergent les trafics. Infrastructure logistique vers laquelle sont acheminés puis triés des flux de provenances diverses afin de les regrouper et de réexpédier vers d'autres destinations. Les hubs permettent une massification et une synchronisation des flux.

## Installation de stockage temporaire (IST)

Lieu permettant de stocker des marchandises « non Union Européenne » durant 90 jours en suspension de droits, taxes et mesures de politique commerciale. L'exploitation d'une IST fait l'objet d'une autorisation (cf. art. 144 à 152 du code des douanes de l'Union).

## Installation terminale embranchée (ITE)

Voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferré principal. Elle assure l'interface technique et sécuritaire entre le réseau ferré national et le réseau privatif de l'embranché. Soumise à autorisation, une telle installation nécessite la signature d'une convention avec SNCF Réseau.

## Lieu Agréé à des fins de Dépôt Temporaire (LADT)

Le LADT permet le stockage des marchandises « non Union européenne » durant 24 heures à compter de la présentation en douane des marchandises (cf. art. 144 à 148 du code des douanes de l'Union). Le lieu fait l'objet d'un agrément de la douane sur demande de l'opérateur. L'entrée de marchandises dans un LADT se fait par le dépôt d'une déclaration de dépôt temporaire (DDT) conformément à l'article 145 du CDU. Après les 24 heures, l'opérateur se doit de placer les marchandises sous un régime douanier ou de les réexporter.

## Lo-Lo (Lift-On/Lift-Off)

Terme d'origine anglaise désignant le déplacement vertical d'une charge pour le chargement et le déchargement d'un véhicule

## Logistique

Ensemble des processus et des actions ayant pour objectif de « recourir au bon moment (quand une demande existe ou est anticipée) aux bonnes ressources pour concevoir, fabriquer et livrer le bon produit au bon endroit dans les bons délais et au meilleur coût et prix » (FABBE-COSTES, 2007).

FABBE-COSTES N., 2007, « La gestion des chaînes logistiques multi-acteurs : les dimensions organisationnelles d'une gestion lean et agile », Chapitre 1 de PACHE et SPALANZANI, 2007, « La gestion des chaînes logistiques multi-acteurs : perspectives stratégiques », Presses Universitaires de Grenoble, 256 p.

## Logistique d'approvisionnement

Ensemble des activités ayant pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise des références et quantités voulues de matières premières, produits semi-finis, équipements, dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition d'une politique d'approvisionnement (méthode de gestion des approvisionnements, délais de livraison, gestion du transport en amont, établissement d'un réseau de fournisseurs, système d'information...).

## Logistique de distribution

Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par le client et/ou le consommateur final des références, quantités voulues de produits finis dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition d'une politique de distribution (méthode de gestion des stocks de produits finis, délais de livraison, gestion du transport en aval, sous-traitance à des prestataires de services logistiques...).

## Logistique de production

Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par les différentes unités de production et/ou d'assemblage des références et quantités voulues de matières premières et en-cours de production dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition de règles de gestion (modèle de pilotage des flux, gestion des stocks d'en-cours de production, système de convoyage et de manutention, gestion du transport entre les sites de stockage et les unités de production...).

## Logistique inversée (*Reverse logistics*)

Processus qui a pour objet d'assurer les retours de marchandises :

- demandés par les consommateurs pour cause d'erreurs ou de problèmes techniques impliquant réparation,
- mis en place par l'entreprise pour assurer le recyclage, l'élimination ou la valorisation (par exemple, sur un marché de l'occasion pour certains produits manufacturés) des produits en fin de vie.

Les deux temps forts de la *reverse logistics* sont la récupération du produit et sa réinjection dans le circuit.

## Magasin et aire de dédouanement

Entrepôt et surface destinés à recevoir temporairement des marchandises et dont l'ensemble des mouvements des marchandises est contrôlé par la douane avec des déclarations types

## Massification

Action de regrouper des chargements devant emprunter, en tout ou partie, le même parcours afin de diminuer le coût moyen d'acheminement et/ou de rendre possible l'utilisation de modes de transport massifs (camions de grande capacité, barges fluviales ou trains)

## Marchandises dangereuses

Matières ou substances qui, lorsqu'elles sont chargées dans des véhicules de transport, sont régies par des dispositions précises relatives à la sécurité (ADR en routier, ADN en fluvial, RID en ferroviaire). Exemples de matières dangereuses : explosifs, liquides inflammables, substances toxiques, substances corrosives, matières oxydantes et radioactives. Substance ou matière qui présente un risque élevé pour la santé, la sécurité et/ou l'environnement.

## Marchandises en vrac

Toute marchandise n'ayant pas de forme propre et fixe. Elles peuvent être soit des liquides (surtout produits pétroliers) soit des solides (minerais et combustibles, minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales, sucre...).

## Mode de transport

Forme particulière de transport se distinguant vis-à-vis des autres modes de transport par le type d'infrastructure et de moyen de transport qu'il utilise

## Opérateur Économique Agréé (OEA)

Le statut d'OEA (art. 39 du code des douanes de l'Union) permet aux services douaniers d'identifier les opérateurs économiques fiables et de les faire bénéficier d'un traitement personnalisé et allégé en matière de contrôles. Pour cela, il doit satisfaire à un ensemble de critères définis par la Commission Européenne.

## Plateforme logistique

Ensemble d'installations où convergent les marchandises, soit ramassées dans une zone, soit destinées à y être distribuées. Le passage par une plateforme sous-entend des ruptures de charge, éventuellement le transbordement d'un mode à un autre.

## Plateforme multimodale

Espace aménagé permettant de faciliter le transbordement de marchandises entre plusieurs modes de transport (deux ou plus)

## Poids lourd

Terme générique désignant les véhicules de plus de 3,5 tonnes qu'il s'agisse de porteurs ou d'ensembles articulés

## Portique de manutention

Appareil de levage destiné à la manutention des charges à l'aide d'un mécanisme supporté par un chariot. Ce chariot se déplace le long de poutres dont les extrémités s'appuient sur deux rails parallèles.

## Pré-acheminement

Dans le cadre d'un transport multimodal, se dit du segment de transport amont entre l'expéditeur de la marchandise et le lieu de transbordement vers un mode plus capacitaire

## Post-acheminement

Lors d'un transport multimodal, segment de transport aval entre le lieu de transbordement et le destinataire de la marchandise

## Reachstacker

Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer ou gerber des unités de transport intermodal (UTI)

## Ro-Ro (Roll-On/Roll-Off)

Expression d'origine anglaise utilisée en logistique et qu'on peut traduire par « roule pour entrer / roule pour sortir ». Elle désigne le trafic roulier, c'est-à-dire le transport de poids lourds ou de remorques par des bateaux spéciaux appelés « rouliers ».

## Route roulante

Rame de train constituée de wagons surbaissés constituant le support d'une autoroute ferroviaire

## Rupture de charge

Interruption dans la chaîne d'acheminement des marchandises au moment du passage d'un mode à l'autre ou d'un véhicule à un autre. Toute rupture de charge a un coût, en temps, en manutention voire de stockage intermédiaire.

## Transitaire

Entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs et ayant pour mission d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport conformément aux instructions qu'il a reçues. Comme tel, il peut revêtir plusieurs statuts selon qu'il est lié à son client par un contrat de mandat (transitaire mandataire) ou par un contrat de commission (transitaire commissionnaire).

## Transport combiné

Selon les termes de la directive européenne 92/106/CEE modifiée le 27 mars 2019, « on entend par « transport combiné » l'acheminement de marchandises par une opération de transport dans laquelle le segment initial ou final du trajet, ou les deux, s'effectue par route et le segment non routier du trajet s'effectue par rail, par voie navigable intérieure ou par mer :

- a) dans une remorque ou une semi-remorque, avec ou sans tracteur, une caisse mobile ou un conteneur, identifiés conformément au système d'identification institué en vertu de normes internationales ISO 6346 et EN 13044, y compris les semi-remorques grutables ayant un poids brut maximal autorisé de 44 tonnes, dans le cadre de laquelle l'unité de chargement intermodale non accompagnée est transbordée entre les différents modes de transport (opération de transport combiné non accompagné) ;
- b) par un véhicule routier qui est accompagné par son chauffeur et transporté par rail, voie navigable intérieure ou mer pour ce qui concerne le segment non routier du trajet (opération de transport accompagné) ».

## Transport multimodal

Transport de marchandise faisant intervenir successivement plusieurs modes de transport. Par exemple : fer-mer ; route-mer, fleuve-mer, air-route... Les transports multimodaux peuvent s'effectuer sur le fondement de titres de transport successifs indépendants les uns des autres ou exécutés en vertu d'un seul et unique titre de transport, le « document de transport multimodal » tel que le suggèrent les règles édictées par CNUCED/CCI.

## Unité de transport intermodal (UTI)

Les unités de transport intermodal sont des contenants standardisés conçus pour être transportés par différents modes de transport, terrestres ou maritimes, et faciliter la manutention des marchandises d'un mode de transport à un autre. Ces UTI sont des conteneurs, des caisses mobiles et des semi-remorques. Le terme ne concerne pas le transport aérien.

**Ce livrable constitue une photographie, à la date de sa publication, de l'état des connaissances dont l'ORT&L Grand Est dispose s'agissant des plateformes multimodales situées en Grand Est.**

Il est issu des informations qui nous ont été transmises, qu'elles soient exactes ou puissent comporter des erreurs. Il est aussi dépendant des informations que nous n'avons pas pu obtenir, ce qui fait qu'il comprend quelques manques.

**L'ORT&L Grand Est ne peut donc garantir la parfaite exactitude des informations figurant dans ce document.**

**Aussi, nous vous invitons à nous signaler toute erreur que vous auriez pu identifier par courriel à l'adresse [ortl.grandest@i-carre.net](mailto:ortl.grandest@i-carre.net)**

**En cas de consultation de ce document longtemps après sa parution, nous vous invitons à vous référer à notre [carte en ligne](#) afin de disposer des informations mises à jour.**

