

Les Livrables de l'ORT&L

**Atlas**  
des  
**plateformes multimodales**  
en  
**Grand Est**

Mai 2022



**ORT&L Grand Est**  
Observatoire Régional Transports & Logistique

### **Directeur de publication**

Jean-Pierre Caillot, 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)

### **Conception graphique**

Kosmoss

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

### **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



À l'image de l'ensemble de la société, les transports et la logistique doivent apprendre à **être de plus en plus économes en ressources** quelles qu'elles soient : environnementales, économiques mais aussi humaines. Nous devons limiter nos rejets de gaz à effet de serre, en essayant de préserver notre compétitivité et tout en faisant face à des difficultés de recrutement de chauffeurs formés.

Face à ces défis, il n'y a pas de solution unique, mais le recours à davantage de **multimodalité** dans les transports de marchandises constitue un moyen de gagner en efficacité et en sobriété sur ces 3 aspects. Le mode fluvial et le mode ferroviaire émettent moins de CO<sub>2</sub> à la tonne-km. Grâce à la massification des flux, une barge fluviale ou un train de fret peuvent être bien plus économiques que les nombreux camions qu'ils remplacent. Enfin, ils mobilisent moins de conducteurs en longue distance.

Pour autant, le transport routier garde pour lui une souplesse et une capacité à aller partout que n'ont pas les autres modes. Tout l'enjeu est donc 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'Observatoire ont cependant fait le constat que ces plateformes multimodales étaient **insuffisamment connues**, que ce soit par les transporteurs, les logisticiens, les chargeurs, mais aussi par les acteurs publics en charge de l'aménagement de leur territoire. Malgré leurs atouts, elles demeurent encore trop peu mises à profit et valorisées.

Vue de la darse du  
Nouveau Port de Metz





Afin de faire connaître concrètement ces équipements et ces services utiles à nos territoires et à nos entreprises, notre association a décidé de réaliser un **atlas des plateformes multimodales** situées en Grand Est. Celui-ci se compose, d'une part, de ce livret comprenant notamment des fiches synthétiques sur les caractéristiques de chaque plateforme inventoriée ainsi qu'un glossaire explicitant des termes liés au transport multimodal, et d'autre part, d'une carte interactive des équipements multimodaux de la région. Celle-ci est disponible en ligne sur le site du Portail Logistique Grand Est : [www.logistique-grandest.fr](http://www.logistique-grandest.fr)

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

**Bassin du Commerce et Terminal conteneurs Nord du Port autonome de Strasbourg** ▶

Cette 1<sup>er</sup> édition de l'atlas n'est pas une fin en soi. Elle constitue un **état des lieux** à la date de sa parution et sera amenée à être actualisée et enrichie pour intégrer les nouveaux équipements et les nouveaux services proposés par les plateformes multimodales du Grand Est, actuelles ou nouvelles.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de ce document novateur et espérons qu'il saura vous donner envie d'enrichir **mieux connaître le transport multimodal** et, pourquoi pas, de vous y convertir.

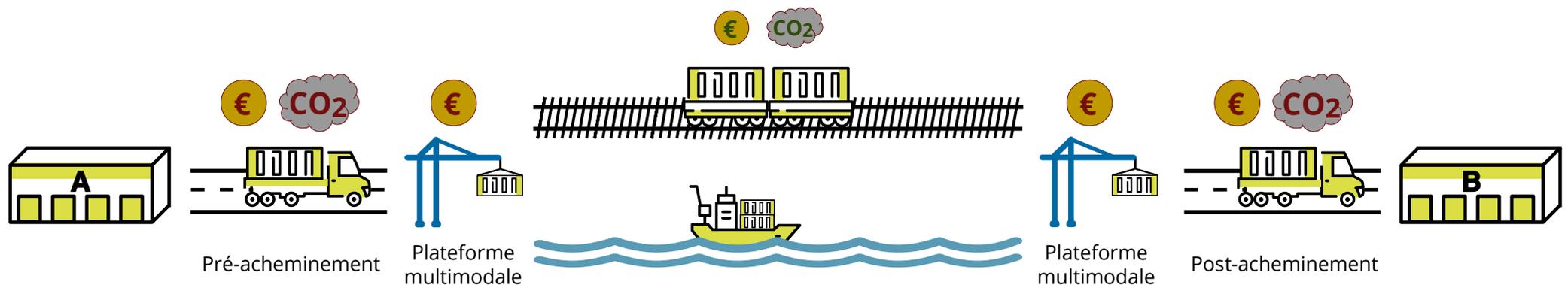
**Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est**



# 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.



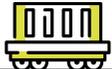
Le transport multimodal implique des **ruptures de charge** pour transférer les marchandises depuis un mode de transport vers un autre. Cet enchaînement de modes a un coût qui se rajoute à celui du transport et ne peut se faire qu'en certains lieux aménagés à cette fin : par exemple, des quais, des chantiers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

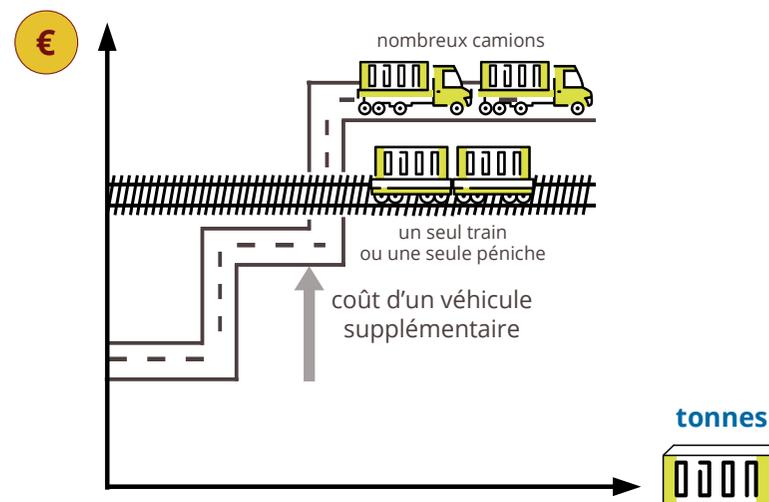
**Page 38 :**  
Un glossaire vous propose des définitions plus détaillées de nombreux termes liés au transport multimodal.

# 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 son **domaine de pertinence**.

	 <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 CO <sub>2</sub> /t.km	Coûts fixes élevés Rigide Pas présent partout	Lent Pas présent partout	CO <sub>2</sub> /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 face à 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 Carbone ADEME



ensemble routier 44 t



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

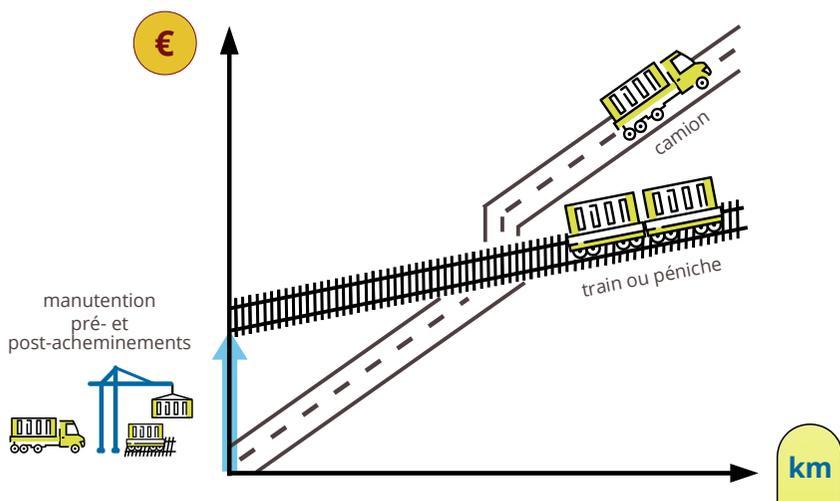


bateau automoteur 3 000 t



avion cargo > 100 t  
vol > 3 500 km

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 :



Ferroviaire  
**+ 100 %**



Fluvial  
**+ 50 %**

S'agissant du mode ferroviaire, l'État adopté une **Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire**. Élaborée avec les acteurs du secteur, elle comprend 72 mesures visant à accroître les performances de ce mode et à le rendre plus attractif pour les chargeurs. Elle intègre notamment une enveloppe de 170 millions d'euros par an jusqu'en 2024 pour soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire. L'investissement de l'État dans ce mode se concrétise aussi dans la remise à niveau et la modernisation du réseau ferré.



S'agissant du mode fluvial, le nouveau Contrat d'Objectifs et de Performances de Voies Navigables de France prévoit un **budget d'investissement en forte hausse**. Celui-ci est ainsi passé de 170 à 300 millions d'euros par an entre 2019 et 2022. Le Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI) et le Plan d'aide au report modal (PARM) permettent de soutenir financièrement les projets de développement du fret fluvial.

L'action de l'État cible aussi les **synergies entre les modes** (ferroviaire, fluvial, maritime) et soutient le développement du transport combiné. Depuis 2003, un dispositif vise à compenser une partie du surcoût du transbordement des unités de transport intermodal entre la route et les modes massifiés. Il soutient aussi le développement de nouvelles autoroutes ferroviaires.

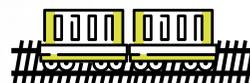
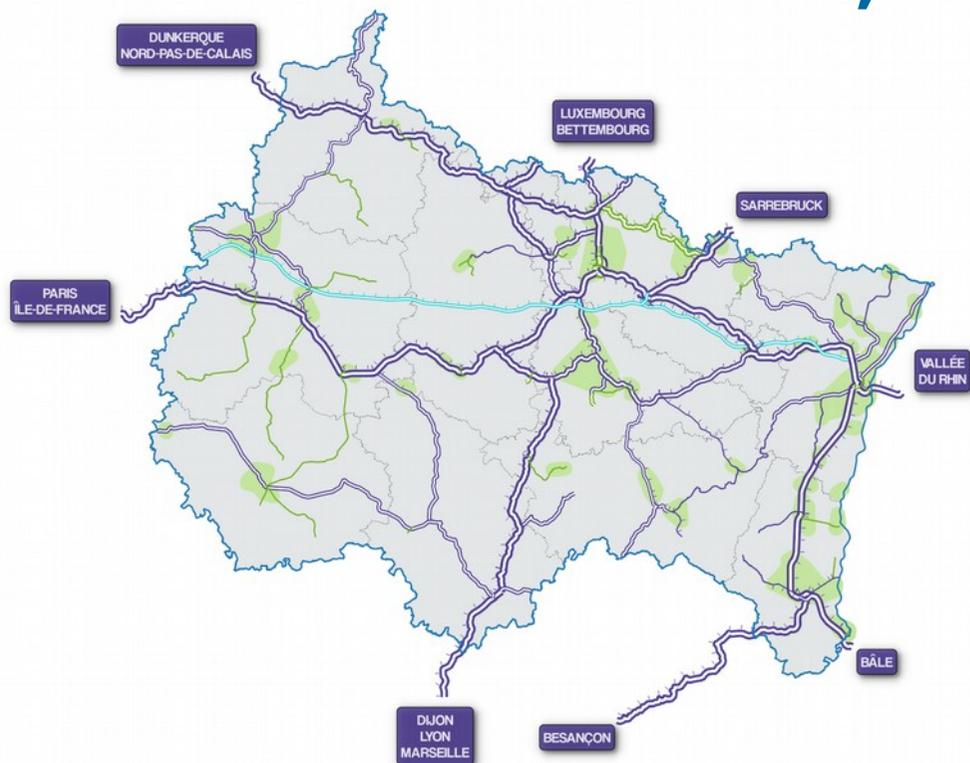


Construisons  
notre avenir  
en Grand

Au niveau régional, le SRADDET\* élaboré par la Région et adopté fin 2019 fixe **l'objectif que le Grand Est devienne une référence en matière de logistique multimodale**. Il consacre une place importante aux plateformes multimodales. Il souhaite les conforter à travers le développement de nouveaux services ainsi qu'une articulation plus forte entre elles, avec leurs territoires et avec les grands corridors de transport.

\* Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

# Le Grand Est, une 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

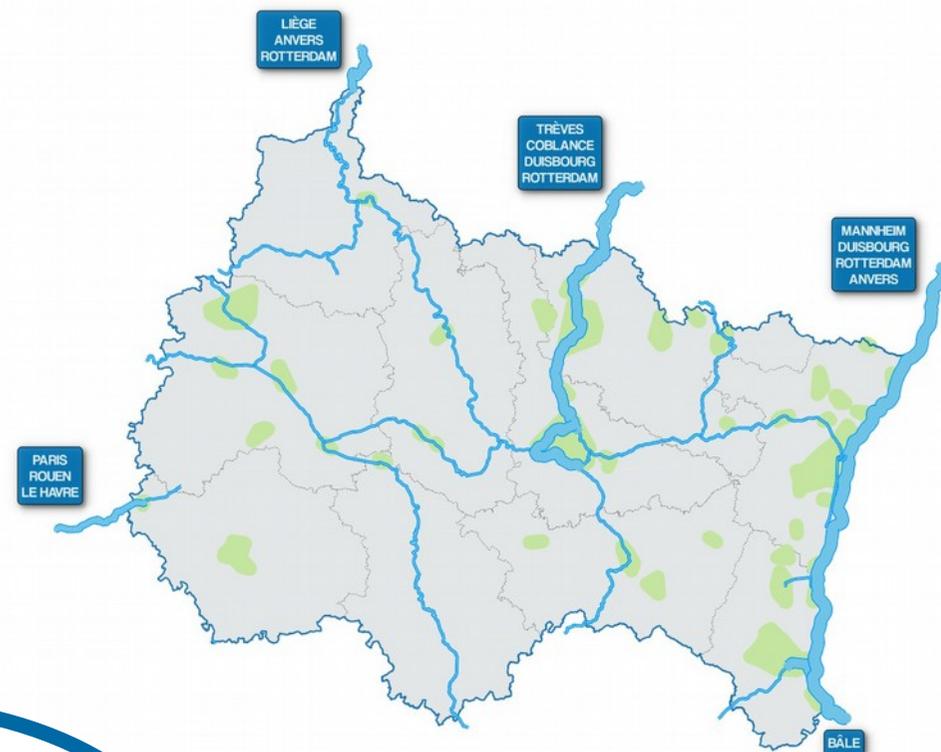
**1 train sur 3**  
transportant du fret  
en France passe  
par le Grand Est



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 (119 319 t en 2021\*).

L'**aéroport de Vatry**, dans la Marne, accueille de nombreux vols « charters » de fret (30 588 t en 2021\*).

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 (41 057 t en 2021\*).

\* 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 par rapport au 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 N4.



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 sera complétée et mise à jour régulièrement 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. Elle synthétise ses caractéristiques. Ces **22 fiches** sont aussi courtes et complètes que possible. Leur contenu est issu des informations obtenues auprès des gestionnaires de plateformes. Elles leur ont été transmises avant publication pour leur permettre de les relire et de corriger d'éventuelles erreurs ou des manques.

**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.

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

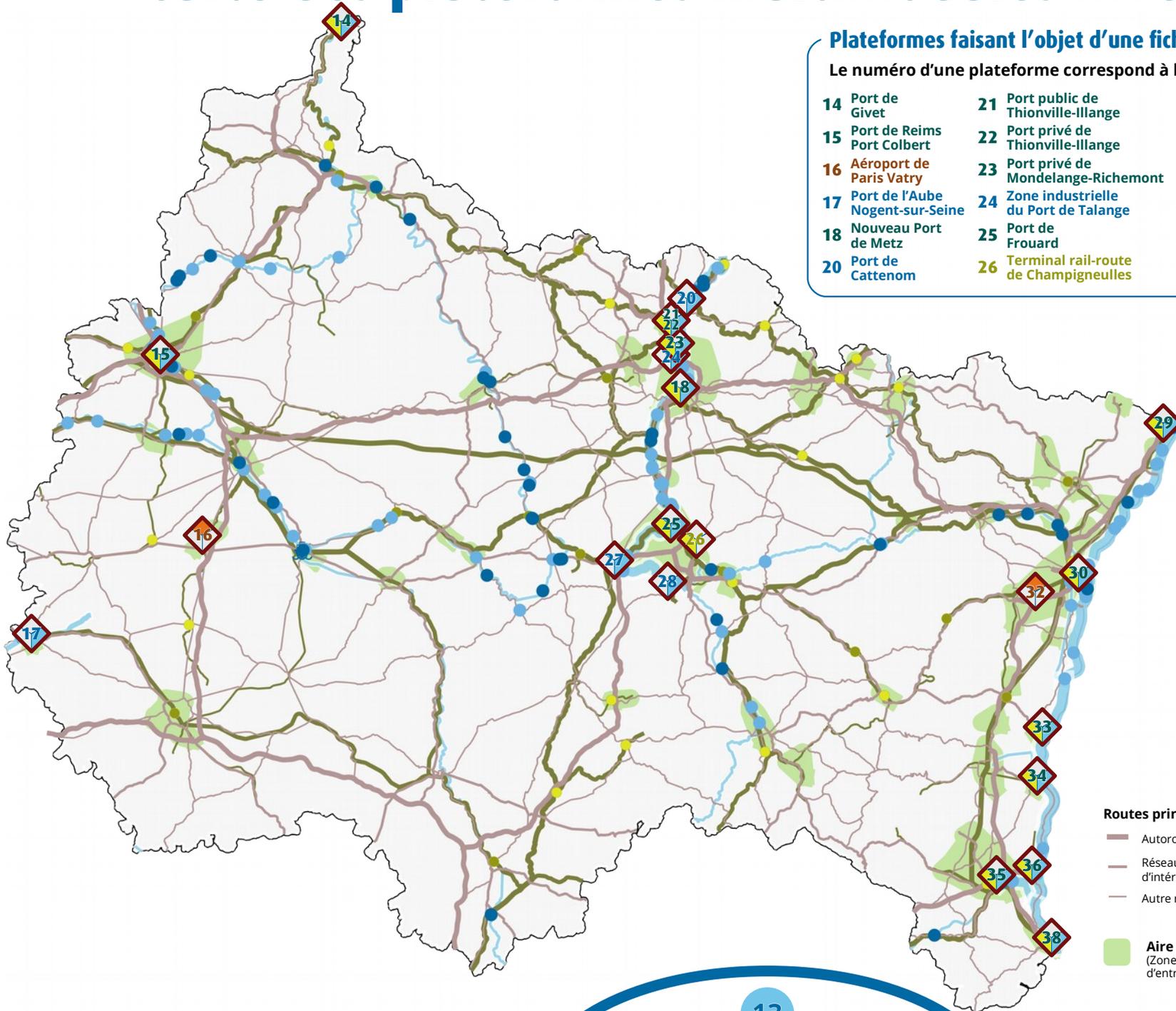
## Cours de marchandises

-  Directement accessible
-  Accessible après diagnostic

## Routes principales

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

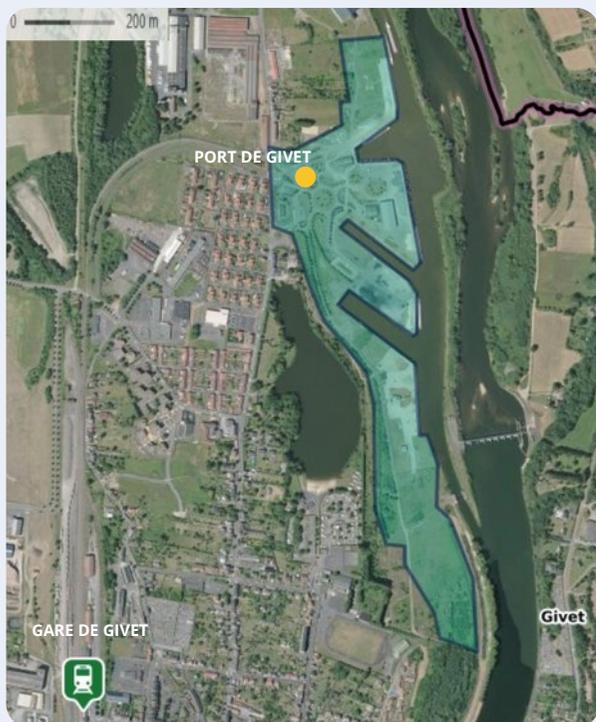
-  Aire logistique élargie (Zone de concentration d'entrepôts)





## Contact

**Fatima PAUCHET**, CCI Ardennes  
120 route de Bonsecours, 08600 GIVET  
Mail : f.pauchet@ardennes.cci.fr  
Tél. : 03 24 42 11 77



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

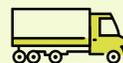
Superficie de **28 ha**

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 deux 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 en Champagne

Quai Nord, 51100 Reims

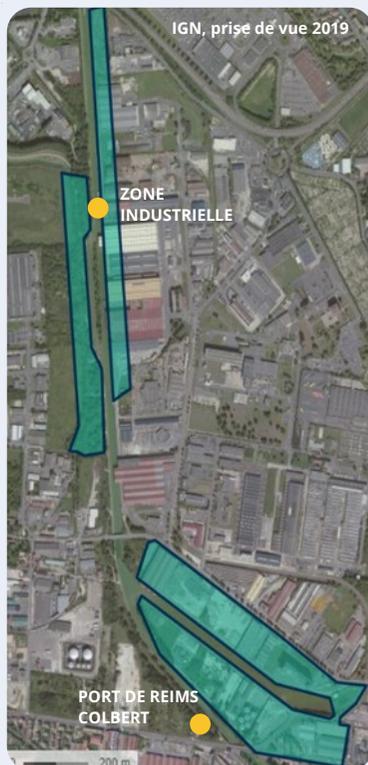
Mail : l.thiebault@marne.cci.fr

Tél. : 03 26 50 66 88

Web : www.marne.cci.fr

 CCI MARNE  
EN CHAMPAGNE

1<sup>er</sup> ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES



## 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  
(Linéas, Fret SNCF...)

# Aéroport de Paris Vatry



## Contact

**Antonio PUERTA**, Paris Vatry  
Rue Louis Blériot 51320 Bussy-Lettrée  
Mail : [apuerta@parisvatry.com](mailto:apuerta@parisvatry.com)  
Tél. : 03 26 64 82 35  
Web : [www.parisvatry.com](http://www.parisvatry.com)

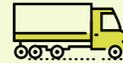


## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **370 ha**  
Réserve foncière disponible : **Oui**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



Accès via la route départementale D977  
Accessible aux transports exceptionnels

### AÉRIENNES



1 piste de 3860 m (bon état)  
Trafic fret : 30 000 t/an

### Liaisons aéroportuaires

Fret camionné (2 %)

Fret avionné (98 %)

## 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**, UNM

Cours Baron Thénard 10 400 Nogent-sur-Seine

Mail : [exploitation@unm-portdelaube.fr](mailto:exploitation@unm-portdelaube.fr)

Tél. : 03 25 25 07 46

Web : [www.unm-portdelaube.fr](http://www.unm-portdelaube.fr)



## 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**

CFNR Concession des Ports Lorrains

2 rue de la Darse, 57050 Metz

Mail : [julie.jacopin@fr.rhenus.com](mailto:julie.jacopin@fr.rhenus.com)

Tél. : 03 87 61 69 60

Web : [www.cfnr.com/cfnr-concession/](http://www.cfnr.com/cfnr-concession/)



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

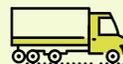
Superficie de **3,3 ha**

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
  - ✓ Caissons mobiles
  - ✓ Conventionnel tout type
- |                               |                              |                          |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| <b>Surface</b><br>3,3 ha      | <b>Surface</b><br>3,3 ha     | <b>Surface</b><br>3,3 ha |
| <b>Stockage</b><br>2 000 EVP  | Dépôt de conteneurs vides    |                          |
| Tout type accepté sauf reefer | 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

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME



#### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières :  
Dunkerque - 1 fois par semaine (exploitant Sogestran)  
Salzbourg - 2 fois par semaine



#### INFRASTRUCTURES FLUVIALES

Ligne régulière :  
Anvers - 1 fois par semaine (exploitant MM Multi Modal Shuttle)

# Port de Cattenom



## Contact

### Julie JACOPIN

CFNR Concession des Ports Lorrains

Rue du Port, 57570 Cattenom

Mail : julie.jacopin@fr.rhenus.com

Tél. : 03 87 61 69 60

Web : [www.cfnr.com/cfnr-concession/](http://www.cfnr.com/cfnr-concession/)



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **0,7 ha**

Réserve foncière disponible : **Non**

Échéance de la concession : **31/12/2023**

## 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 / Conventionnel / Colis lourds

### Surface

7 000 m<sup>2</sup> dont 680 m<sup>2</sup> avec portance 25t/m<sup>2</sup>

Filières métallurgie, matériaux de construction et colis lourds, nucléaire

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Service de surveillance et sécurité sur demande
- ✓ Accueil de vrac colis lourds et conventionnel

# Port public de Thionville-Illange



## Contact

### Julie JACOPIN

CFNR Concession des Ports Lorrains

2 rue de la Darse, 57050 Metz

Mail : julie.jacopin@fr.rhenus.com

Tél. : 03 82 86 55 24

Web : [www.cfnr.com/cfnr-concession/](http://www.cfnr.com/cfnr-concession/)



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

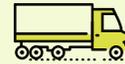
Superficie de **7 ha + 1 ha** (Terminal conteneur ou conventionnel)

Réserve foncière disponible : **4 ha**

Échéance de la concession : **31/12/2023**

## 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

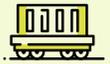
**Longueur de quai**  
881 m

**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 ArcelorMittal



## Contact

**Olivier DOSDAT**, Arcelor Mittal  
Pont Richemont, 57270 Richemont  
Mail : olivier.dosdat@arcelormittal.com  
Tél. : 06 45 17 94 31



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **40 ha**  
Réserve foncière disponible : **6 ha**

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

## 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

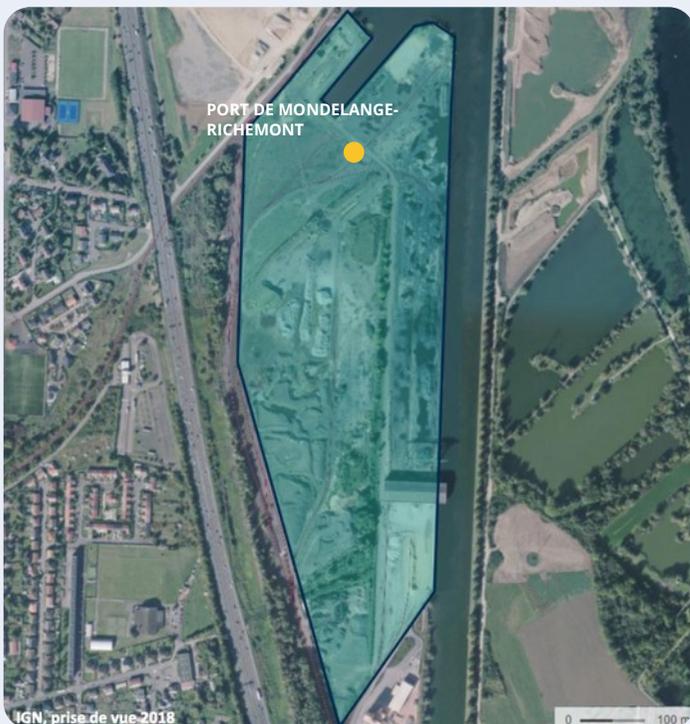
- ✓ Services de manutention

# Port privé de Mondelange Richemont



## Contact

**Olivier DOSDAT**, Arcelor Mittal  
Pont Richemont, 57270 Richemont  
Mail : olivier.dosdat@arcelormittal.com  
Tél. : 06 45 17 94 31



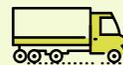
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **28,2 ha**  
Réserve foncière disponible : **10,8 ha**

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

## 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 tractions et service réparation

Opérateur (GEPOR)

## 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, 57 525 Talange

Mail : philippe.beck@groupe-beck.fr

Tél. : 03 88 80 85 61

Web : www.zone-industrielle-du-port.fr

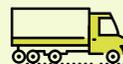


## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **36 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES



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

Stationnement poids-lourds  
longue durée (15 places)

Accessible au transport  
exceptionnel

### 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



## Contact

**Julie JACOPIN**, Nancyport  
Port de Frouard, 54290 Frouard  
Mail : julie.jacopin@fr.rhenus.com  
Tél. : 03 83 49 04 51  
Web : www.nancyport.fr



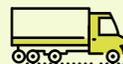
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **18 ha**

Échéance du contrat de S-DSP : **31/12/2023**

## 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** 800 m  
**Gabarit max** L 135 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** 1ha
- ✓ **Pont bascule** 100 t
- ✓ Grue portuaire 15 t  
Grues mobiles sur pneus  
Chargeuses  
Chariots et Chariots à pince
- ✓ **Portique Colis Lourds** 320 t
- ✓ Vrac  
**Surface** 5 ha  
1 000 000 t par an  
Toute filière

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Entrepôts (surface : 8 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Service de surveillance et sécurité sur demande
- ✓ Iso 9 001 et 14 001
- ✓ Stockage et manutention de matières dangereuses

# Terminal rail-route de Champigneulles



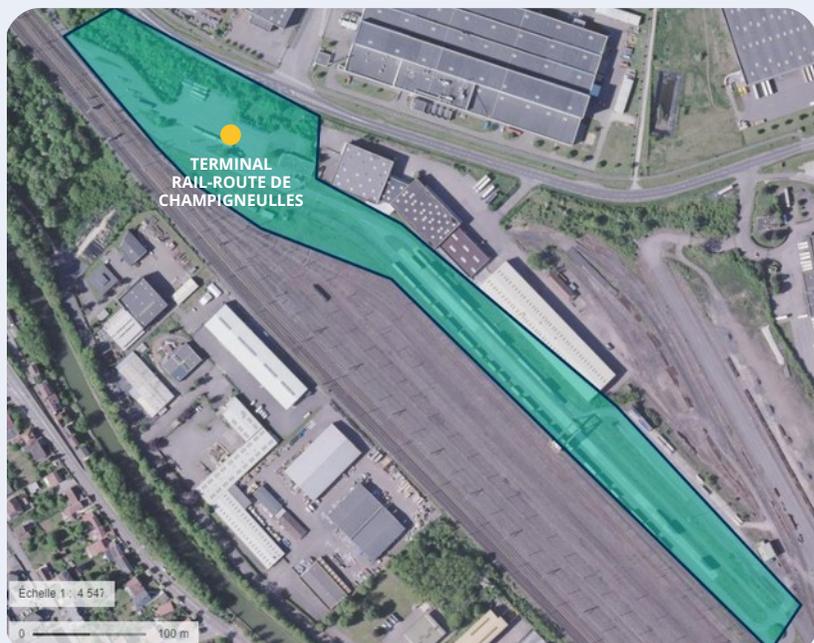
## Contact

**Olivier SIMON**, SE3M - CCI 54

9 chemin de la Rompure, 54250 Champigneulles

Mail : o.simon@nancy.cci.fr

Tél. : 06 77 97 95 31



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **6 ha**

## CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

### ROUTIÈRES

Accès via échangeur autoroutier n°23 (A31)

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  
Champigneulles

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) :

- Bettembourg – 6 fois par semaine
- Marseille-Fos – 2 fois par semaine

## 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 de sécurité sur demande

# Port de Toul



## Contact

**Julie JACOPIN**, Nancyport  
2 avenue du colonel Péchot, 54200 Toul  
Mail : julie.jacopin@fr.rhenus.com  
Tél. : 03 83 49 04 51  
Web : www.nancyport.fr

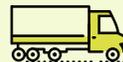


## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

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)

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  
Mail : christophe.mendes@feidt.fr  
Tél. : 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

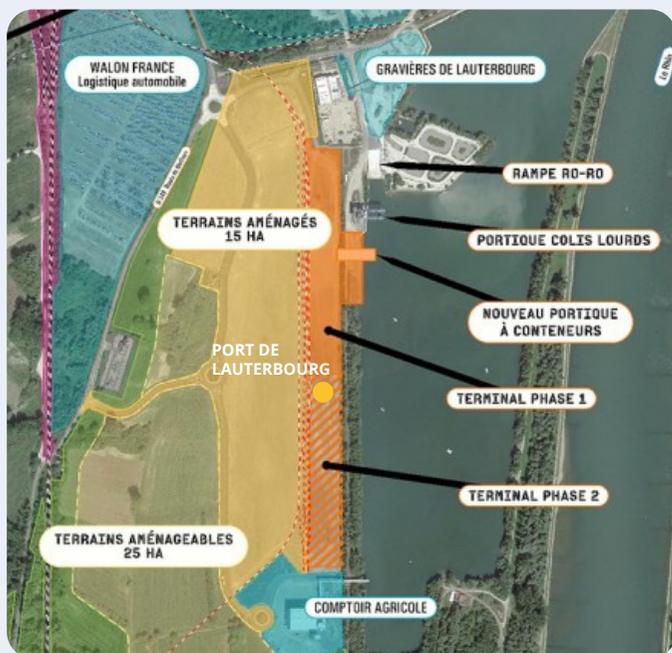
# Ports de Strasbourg

## Port de Lauterbourg



### Contact

**Maria CHERKASOVA**, PAS  
 Port de Lauterbourg, 67630 Lauterbourg  
 Mail : m.cherkasova@strasbourg.port.fr  
 Tél. : 03 88 21 74 01  
 Web : www.strasbourg.port.fr

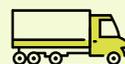


### DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **40 ha** Échéance du contrat d'occupation : **non concerné**  
 Réserve foncière disponible : **25 ha** Pour le terminal conteneurs : **31/12/2026**

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### ROUTIÈRES



Accès l'autoroute A35  
 (échangeur n°59)  
 puis D3 et D248  
 Stationnement poids  
 lourds disponible

#### FLUVIALES



Embranchée au réseau  
 fluvial (Rhin)  
 Quai en bon état

#### FERROVIAIRES



Embranchée au réseau  
 ferroviaire  
 ITE active, en bon état  
 Rattachement à la gare de  
 Lauterbourg  
 Réseau non électrifié  
 2 voies de 400 m

**Longueur de quai**  
 300 m

Présence de rampe RoRo

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

### ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Portique à colis lourd (max 220 t)
- ✓ 2 Reachstackers
- ✓ 2 Portiques
- ✓ Caisses mobiles

**Surface** 6 ha  
 Tout type de  
 caisse mobile  
 accepté

- ✓ Conteneurs maritimes

**Surface** 6 ha  
**Capacité**  
 80 000 EVP par an  
 Tout type de  
 conteneur accepté

- ✓ Vrac  
 500 000 t

### SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention

# Port de Strasbourg



## Contact

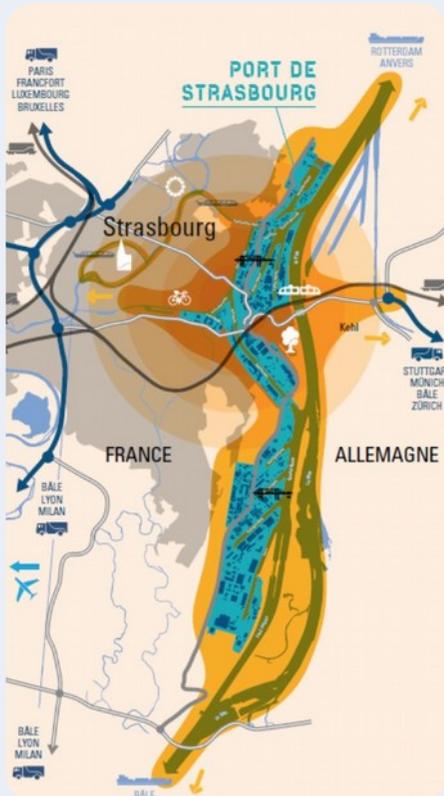
Maria **CHERKASOVA**, PAS

1 Rue du Port du Rhin, 67000 Strasbourg

Mail : [m.cherkasova@strasbourg.port.fr](mailto:m.cherkasova@strasbourg.port.fr)

Tél. : 03 88 21 74 01

Web : [www.strasbourg.port.fr](http://www.strasbourg.port.fr)



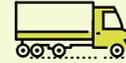
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

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 comprimé)

### FLUVIALES



Embranchée au réseau fluvial (Rhin)

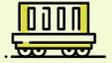
Quai en bon état

**Longueur de quai**  
1 450 m

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

Entrepôts à quais  
(2 hall couverts)

### 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 de 750 m  
15 voies + 5 voies

Voie simple pour stocker les trains

Service de traction

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ 14 Reachstackers
- ✓ 4 Portiques à conteneurs
- ✓ Vrac 3 000 000 t par an
- ✓ Toutes filières
- ✓ Caisses mobiles
- ✓ **Surface** 15 ha
- ✓ Caisses mobiles acceptées
- ✓ Portique à colis lourd (max 460 t)
- ✓ Conteneurs maritimes
- ✓ **Surface** 15 ha
- ✓ 370 000 EVP par an
- ✓ Tout type de conteneur accepté

## 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 :  
Gevrey, Lyon-Vénissieux, Marseille-Fos, Le Havre – 5 fois par semaine  
Anvers – 9 fois par semaine  
Zeebruges – 5 fois par semaine  
Rotterdam – 4 fois par semaine



#### INFRASTRUCTURES FLUVIALES

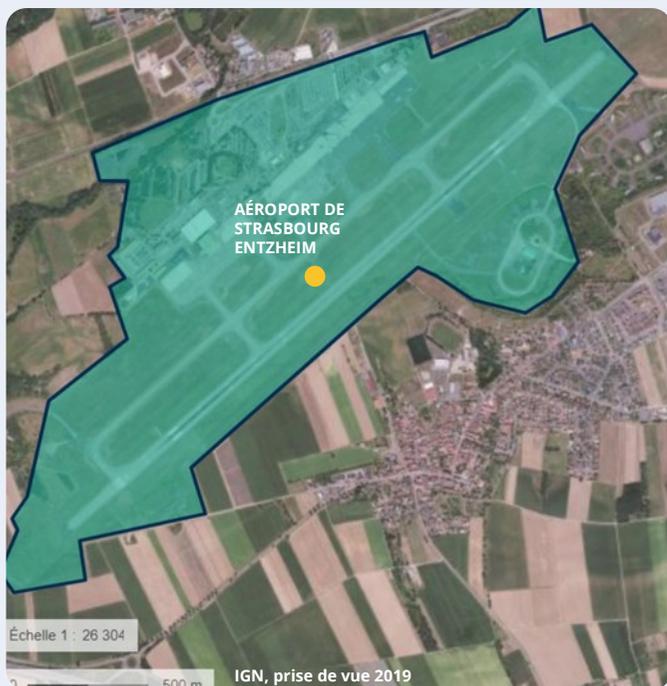
Lignes régulières vers Anvers et Rotterdam  
Plusieurs opérateurs fluviaux : Contargo, Dubbleman, MMR, Danser, H&S

# Aéroport de Strasbourg Entzheim



## Contact

**Caroline MARY-WALTER**, Aéroport Strasbourg  
RD 221 / Route de l'Aéroport, 67960 Entzheim  
Mail : [direction@strasbourg.aeroport.fr](mailto:direction@strasbourg.aeroport.fr)  
Tél. : 03 88 64 67 85  
Web : [www.strasbourg.aeroport.fr](http://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 aérien import  
**2019** : 4 524 t **2020** : 4 066 t

Fret aérien export  
**2019** : 14 706 t **2020** : 25 814 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

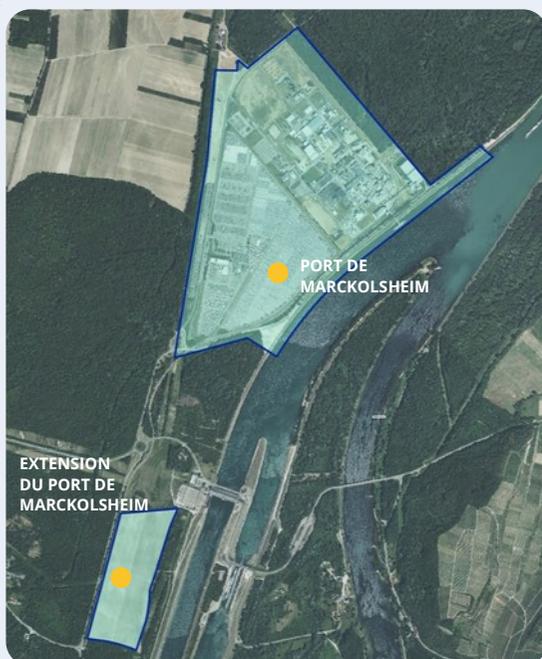
**Maria CHERKASOVA**, PAS

Zone Industrielle Portuaire, 67390 Marckolsheim

Mail : [m.cherkasova@strasbourg.port.fr](mailto:m.cherkasova@strasbourg.port.fr)

Tél. : 03 88 21 74 01

Web : [www.strasbourg.port.fr](http://www.strasbourg.port.fr)



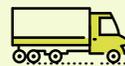
### DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **277 ha**

Réserve foncière disponible : **24 ha**

### CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

#### ROUTIÈRES



Accès via la route départementale D424, accès direct depuis l'Allemagne

#### 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

ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de Colmar Neuf-Brisach

Réseau non électrifié

Entrepôts embranchés

Service de traction  
(Port de Colmar)

### ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Vrac
- Toute filière

# Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach



## Contact

**Joseph KIHN**, Port Rhénan Colmar Neuf Brisach (SEMOP)

Zone portuaire, 68600 Volgelsheim

Mail : joseph.kihn@port-rhenan.fr

Tél. : 03 89 72 56 00

Web : 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 : **25 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

Opérateurs (Lineas, Fret SNCF)

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ 3 Grues portuaires max 500 t

✓ **Pont portique** 40 t

✓ 3 Reachstackers (+ 1 à déport négatif)

✓ Vrac 70 000 t par an

Filière agricole, métallurgie Engrais-chimie, conteneurs

✓ 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)



## Contact

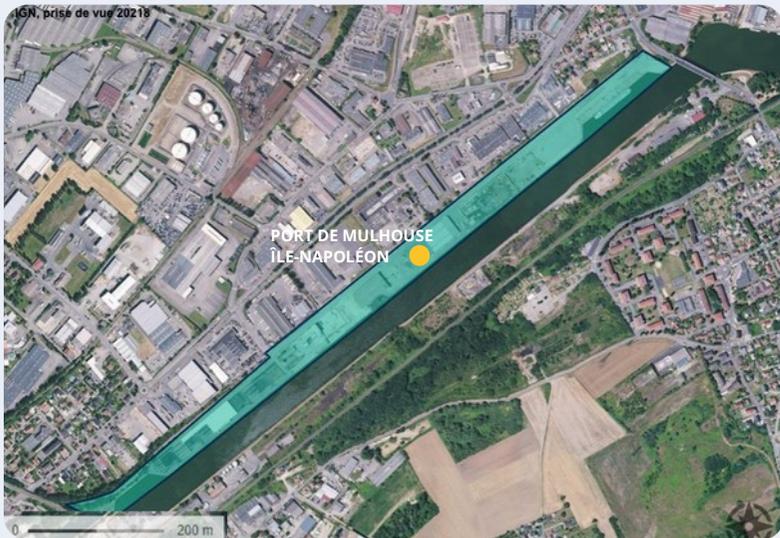
**Isabelle ARNOLD**, Directrice Commerciale

14 Quai de Rotterdam, 68110 Illzach

Mail : [contact@eurorheinports.fr](mailto:contact@eurorheinports.fr)

Tél. : 03 89 66 71 40

Web : [www.ports-mulhouse-rhin.fr](http://www.ports-mulhouse-rhin.fr)



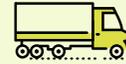
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

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

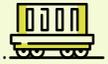
1 800 m

### Gabarit max

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

Entrepôt à quai

### FERROVIAIRES



ITE inactivée

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

✓ Grue à colis lourd

✓ Vrac

### Surface de stockage

40 000 m<sup>2</sup>

### Trafic tous modes

1 200 000 t par an

Toutes filières acceptées sauf conteneur

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Entrepôts (9 000 m<sup>2</sup>)
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ Entrepôt de douanier public
- ✓ Service de surveillance et sécurité (sur demande)



## Contact

**Isabelle ARNOLD**, Directrice Commerciale

Zone portuaire Raymond Loewert  
68490 Ottmarsheim

Mail : [contact@eurorheinports.fr](mailto:contact@eurorheinports.fr)

Tél. : 03 89 66 71 40

Web : [www.ports-mulhouse-rhin.fr](http://www.ports-mulhouse-rhin.fr)



## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

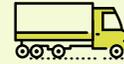
Superficie de **40 ha**

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



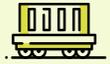
Embranchée au réseau  
fluvial (Grand Canal  
d'Alsace)

Quai en bon état

**Longueur de quai**  
920 m

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

### FERROVIAIRES



ITE active, en bon état

Rattachement à la gare de  
Bantzenheim

Réseau non électrifié

Entrepôts (non embranchés)

1 faisceau pour stocker les  
trains : 5 voies / 750 m

3 locomotives de traction

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ 6 Reachstackers
- ✓ 2 Portiques
- ✓ Grue à colis lourd
- ✓ Dont 1 déport négatif
- ✓ Conteneurs maritimes
- ✓ Vrac
- Surface de stockage**  
7 ha
- Surface de stockage**  
4 000 m<sup>2</sup>
- Capacité de stockage**  
6 000 EVP
- Trafic tous modes**  
5 500 000 t par an
- Tout type de conteneur accepté
- Toutes filières acceptées
- Services d'empotage / dépotage et réparation
- ✓ Caisses mobiles
- Capacité de stockage caisses mobiles

## SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention vrac et conteneurs
- ✓ Entrepôts
- ✓ Installation de stockage temporaire (IST)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ Entrepôt douanier public
- Opérateur Économique
- ✓ Agréé (OEA) présent sur la plateforme
- Service de surveillance et de sécurité, mutualisé par la plateforme (sur demande)

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME



**INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**

La plateforme est reliée avec d'autres plateformes par des lignes régulières (transport combiné) :  
Rotterdam – 1 fois par semaine

Opérateurs ferroviaires en activité : DB Cargo, ECR, Europorte, SNCF, 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

Il y a plusieurs opérateurs fluviaux mais indifférenciés

# EuroRheinPorts Port de Huningue Village-Neuf



## Contact

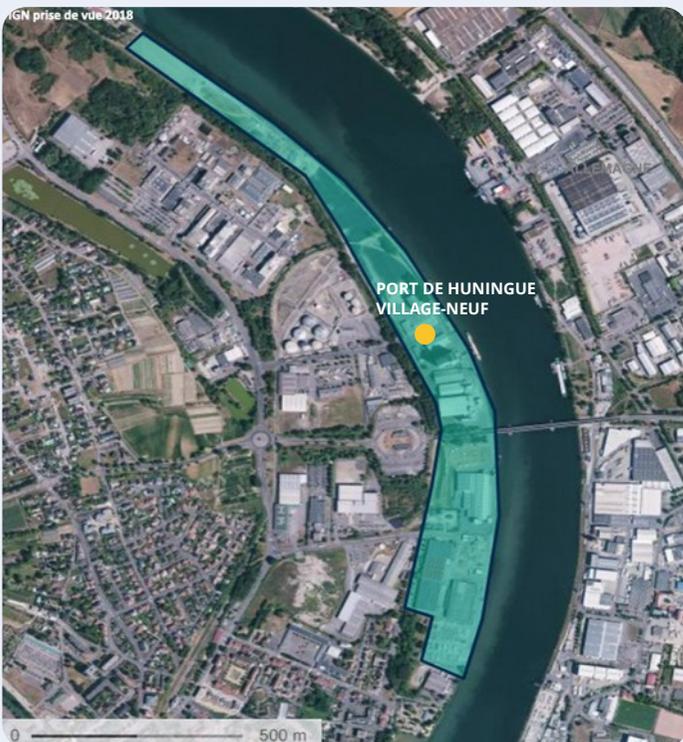
**Isabelle ARNOLD**, Directrice Commerciale

16 Allée des Marronniers BP143  
68330 Huningue

Mail : [contact@eurorheinports.fr](mailto:contact@eurorheinports.fr)

Tél. : 03 89 66 71 40

Web : [www.ports-mulhouse-rhin.fr](http://www.ports-mulhouse-rhin.fr)



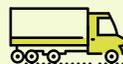
## DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

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)

Présence de voies simples pour stocker les trains

Opérateurs ferroviaires en activité : CFF Cargo, Fret SNCF

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- ✓ Grue à colis lourd
- ✓ 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)
- ✓ Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- ✓ Entrepôt douanier public
- ✓ Service de surveillance et de sécurité, mutualisé (sur demande)



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.**

