Atlas



Les plateformes multimodales en Grand Est

3e édition

Septembre 2026

ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique

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

Collecte des informations, conception et rédaction du document
Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)
Damien Romont, Agnès Veyssière (Région Grand Est)
Raphaël Knellwolf, Kévin Pereira (Interface Transport)
Aurélien Quiblier (ArxIT)
Charles-Élie Allier, Didier Baudry, Ludovic Vaillant (Cerema)

Conception graphique
Kosmoss
Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Actualisation
Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)
Damien Romont, Agnès Veyssière (Région Grand Est)
Gestionnaires de plateformes multimodales

Photos et illustrations
© Terra, MTE ; ORT&L Grand Est

ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique

www.ortl-grandest.fr
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



4 Éditorial

5

12 Inventaire et carte des plateformes multimodales

13

6 La multimodalité, c'est quoi et pour quoi faire ?

9

14 Fiches synthétiques de l'ensemble des plateformes

39



10 Le Grand Est, une grande région multimodale

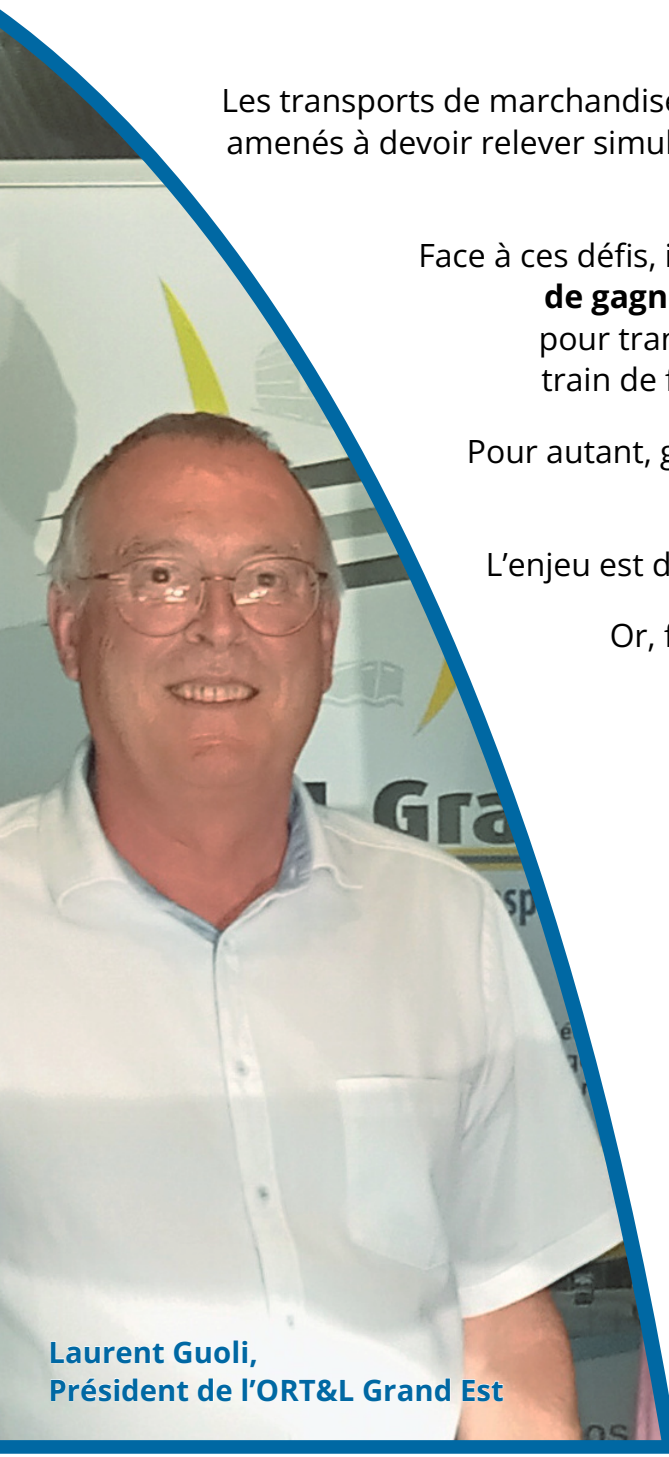
11



40 Glossaire des termes du transport multimodal

46

Éditorial



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

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 économiques 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.



Conteneurs maritimes sur le quai du port d'Ottmarsheim
(Euro Rhein Ports Mulhouse Sud Alsace)

Afin de faire davantage connaître ces équipements et les services qui y sont proposés, notre association a décidé de produire un **atlas inventoriant les plateformes multimodales situées en Grand Est**. C'est en mai 2022 que sa première édition est parue. Elle a été mise à jour une première fois à l'occasion d'une journée d'échanges sur la décarbonation des transports que nous avons organisée en mars 2025.

Alors que 2026 marque le **centenaire du Port autonome de Strasbourg** et la première année de **Lorraine Multi Hubs** comme opérateur de l'ensemble des terminaux portuaires publics sur la Moselle à grand gabarit, il nous semblait important de vous proposer une **nouvelle édition actualisée** de notre atlas intégrant les dernières évolutions ainsi qu'une nouvelle fiche consacrée à **l'Euro Airport** de Bâle-Mulhouse.

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



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

Péniche d'une capacité de 2 000 tonnes et wagons plats le long du quai du port de Colmar Neuf-Brisach



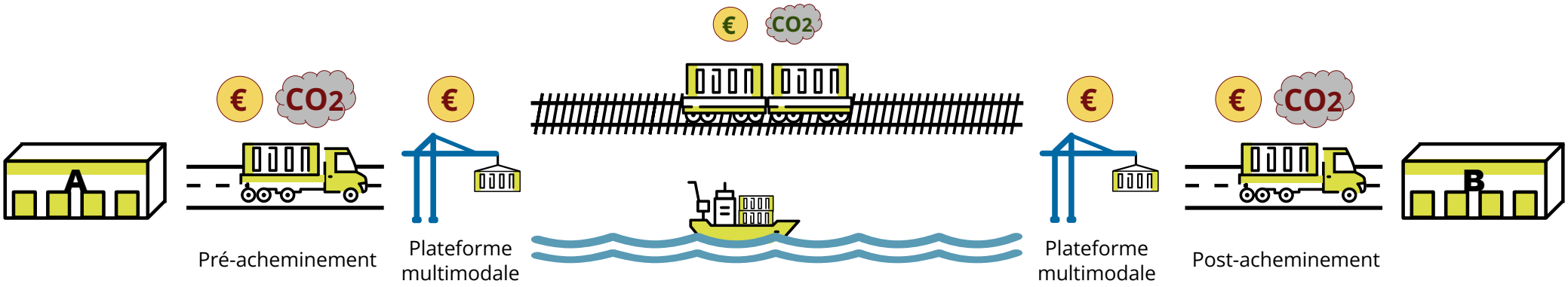
Nous vous souhaitons une **bonne lecture de notre atlas**.

Nous espérons qu'il saura vous donner envie de mieux connaître et de **mettre à profit la richesse combinée des différents modes de transport de marchandises** (routier, fluvial, ferroviaire et aérien) présents dans notre région.

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-acheminent** 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.

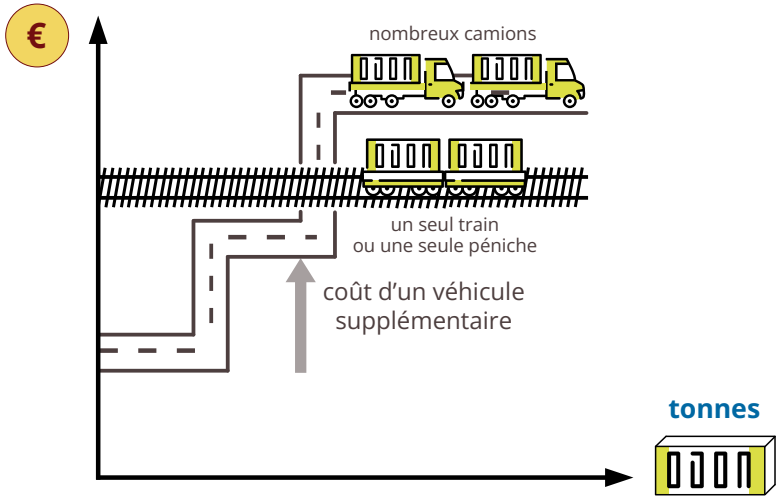
Page 40 :
Un glossaire vous propose des définitions plus détaillées de nombreux termes liés au transport multimodal.

La multimodalité, pour quoi faire ?

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.

	Routier	Ferroviaire	Fluvial	Aérien
+ Atouts	Coûts fixes bas Souple Va partout	Coûts variables bas Peu polluant Grande capacité	Coûts faibles Peu polluant Grande capacité	Longue portée Rapide
- Faiblesses	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

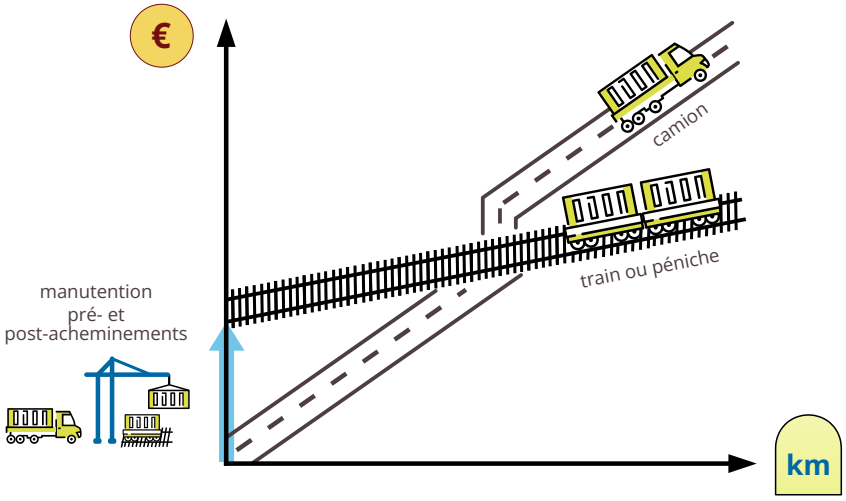
71,1 gCO2e/t.km
ensemble articulé 40-44 t
diesel B7 – parc français moyen
non frigorifique

9,6 gCO2e/t.km
train motorisation moyenne
(80 % électrique / 20 % diesel)
chargement moyen – France

19,4 gCO2e/t.km
bateau automoteur France
1 500 - 3 000 t

591 gCO2e/t.km
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.

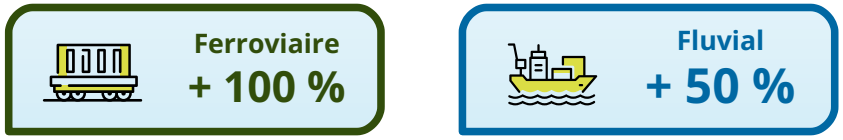
La massification des flux a néanmoins un **coût** (représenté par la flèche bleue), lié à la manutention des marchandises pour les transférer d'un mode de transport à un autre. Le recours à des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles…) peut permettre de faciliter la manutention et 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 :



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.



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.

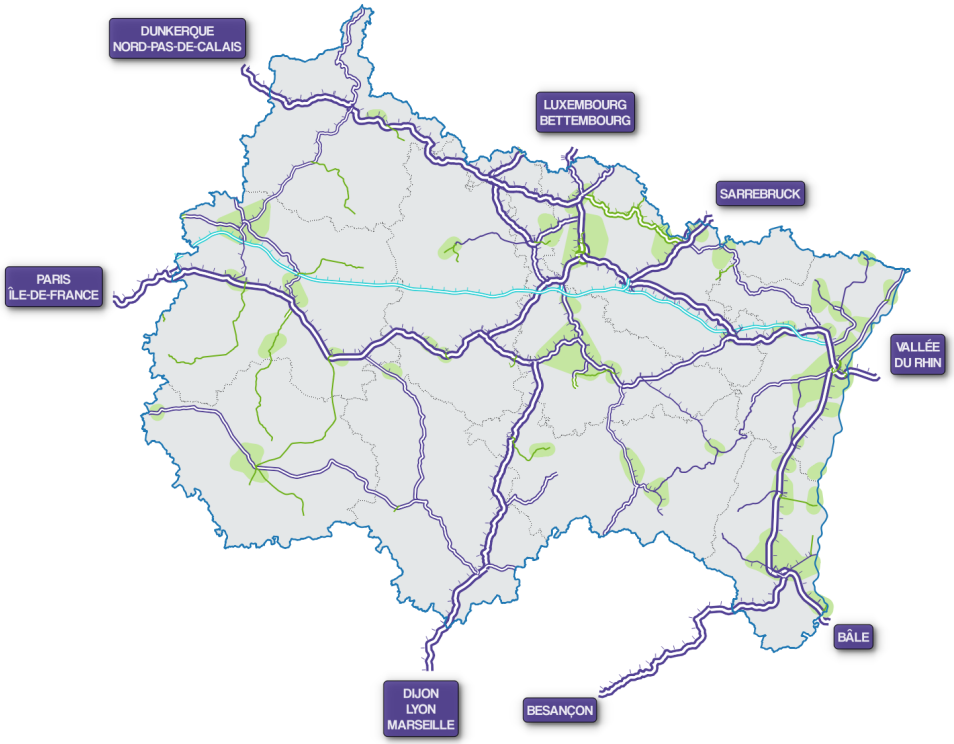
ReMoVe
Report Modal et Verdissement des flottes de transport massifié

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.

appel d'air
REPORT MODAL

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

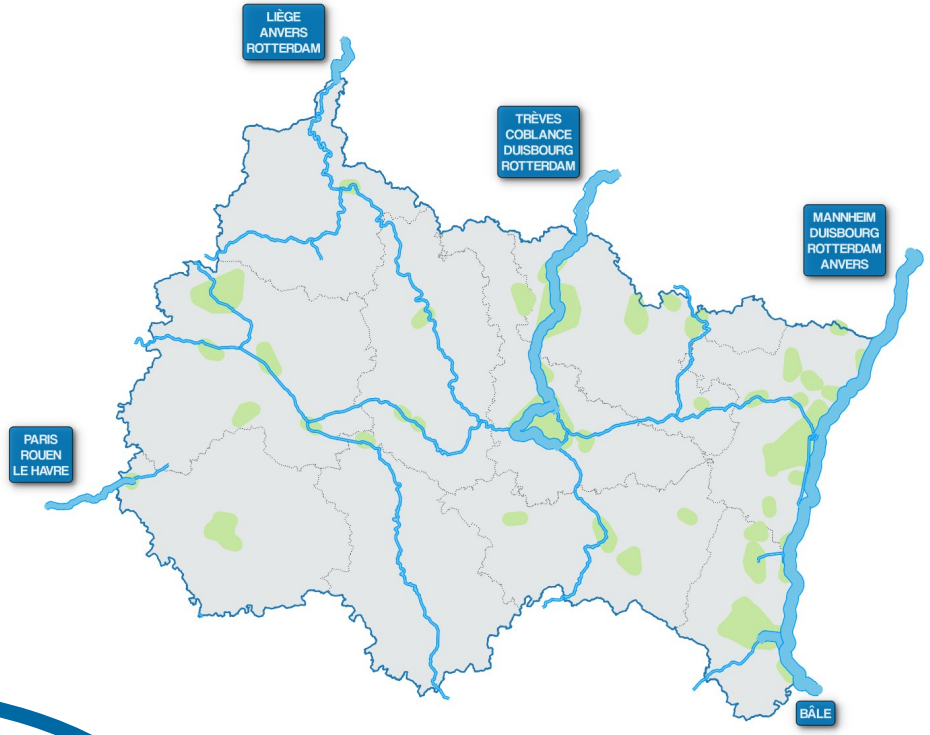
± 350
circulations de trains fret par jour de semaine

± 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

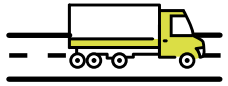


L'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Fribourg permet au Grand Est de disposer sur son territoire du 2e aéroport de France en tonnages pour le fret aérien (101 725 t en 2025*).

XCR Airport, nouveau nom de **l'aéroport de Vatry** dans la Marne, accueille de nombreux vols « charters » de fret (11 035 t en 2025*).

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 (26 924 t en 2025*).

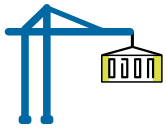
* Fret avionné et camionné



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 jouent également un rôle structurant, tel que la RN4 qui traverse la région d'est en ouest.



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 dès 2019 afin d'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

Cette carte en ligne permet d'accéder aux caractéristiques de chaque plateforme. Elle offre également la **possibilité de filtrer** 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 complexités 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, **23 plateformes multimodales** ont été identifiées.

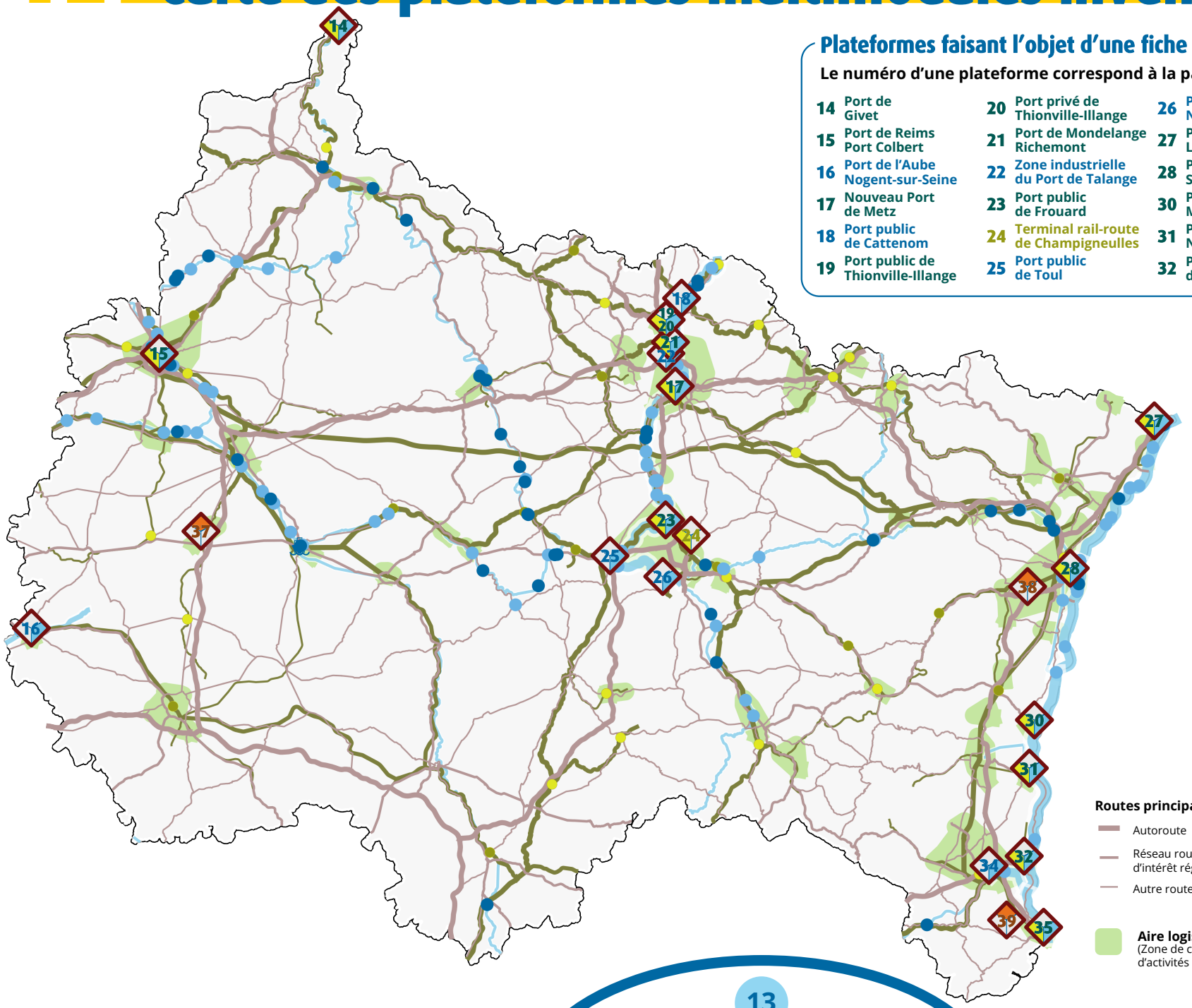
23 plateformes
multimodales en Grand Est

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 et des entretiens conduits avec eux afin de collecter les informations nécessaires à cet inventaire.

Pour chaque plateforme, une fiche a été produite à partir des renseignements transmis. Ces **23 fiches** synthétisent les équipements et les services proposés en essayant d'être aussi concises et complètes que possible.

Elles ont été **actualisées début 2025 et à l'été 2026** à partir des informations nouvelles qui nous ont été transmises par les gestionnaires à l'issue des sollicitations qui leur ont été adressées.

Carte des plateformes multimodales inventoriées



Plateformes faisant l'objet d'une fiche détaillée

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

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

Aéroports :

- 37 XCR Airport Aéroport de Vatry
- 38 Aéroport de Strasbourg Entzheim
- 39 Euro Airport Bâle - Mulhouse

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

Routes principales

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

Aire logistique élargie
(Zone de concentration d'activités logistiques)

Voies ferrées

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

Cours de marchandises

- Directement accessible
- Accessible après diagnostic

Port de Givet



Contact

Le Port de Givet SAS

Anthony PIERRAT

120 route de Bonsecours
08600 Givet

contact@leportdegivet.fr

03 24 42 11 77

www.leportdegivet.fr



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **28 ha**

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

Échéance du contrat d'occupation : **2053**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via la route départementale D8051

Stationnement poids lourds disponible

Accessible aux transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Meuse à grand gabarit)

Quai en bon état

Longueur de quai
1 450 m

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

Présence d'une rampe RoRo

2 entrepôts à quai

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare de Givet

ITE active en bon état

Réseau non électrifié

Voie de 300 m pour le stockage des trains

Opérateurs : Hexafret

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- 1 Reachstacker
- Grue à colis lourds (42 t max)
- Vrac
  Dont 500 m² et 1 700 m² couverts
  Filières agricole (céréales) et engrais
- Plateforme conteneurs

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention
- Entrepôts : 2 000 m² et 1 700 m²
- Annexe : Quai des 3 Fontaines

Port de Reims
Port Colbert



Contact

CCI Marne Ardennes

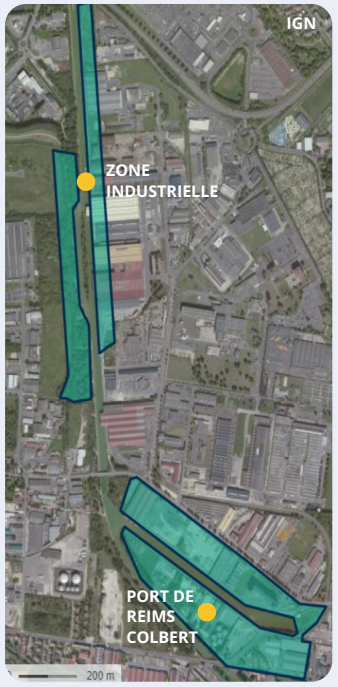
Laurence THIEBAULT

Quai Nord
51100 Reims

l.thiebault@marneardennes.cci.fr

03 26 50 62 96

www.marneardennes.cci.fr



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **39 ha**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

FLUVIALES

Connectée 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)

Faisceau de stockage des trains 6 voies

Opérateurs : Lineas, Hexafret...

Port de l'Aube
Nogent-sur-Seine



Contact

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 **5 ha**

Réserve foncière disponible : **2 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2027**

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

Connectée au réseau fluvial (Seine et canal de Beaulieu)

Quai en bon état

Longueur de quai
420 m

Gabarit max
L 110 m x l 8,0 m (classe III)

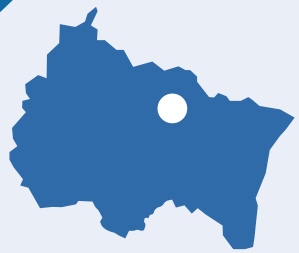
ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- 1 Reachstacker à déport négatif
- 2 Grues
- Vrac
  - Surface de stockage : 35 000 m²
  - Filières agricole, matériaux de construction, engrais, industrie
- Conteneurs maritimes
  - Tous types (dont reefers et citernes)
  - Empotage / dépotage
- Caisses mobiles
  - Empotage / dépotage

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention
- Cases de 1 800 m²
- Services de surveillance et sécurité

Nouveau Port de Metz
Terminal public



Contact

Lorraine Multi Hubs

2 rue de la Darse
57050 Metz

contact@lorrainemultihubs.com

03 83 49 52 03



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **3,3 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A31 (échangeurs n°33 et n°34)

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

Longueur de quai
300 m

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

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare de Metz-Chambière

Réseau électrifié

Faisceau d'échange
3 voies de 450 m

1 voie bord à quai (400 m)
+ 2 en arrière-quai (600 m)

Service de traction interne
(1 locotracteur)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Grue (63 t max)
- 2 Reachstackers
- Chariots élévateurs
- Surface de stockage de 3,3 ha
- Conteneurs maritimes
- Caisses mobiles
- Vrac et conventionnel

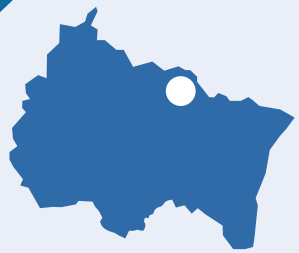
Stockage :
2 000 EVP

Tous types sauf reefer

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention et de stockage
- Lieu agréé à l'export
- Services de surveillance et sécurité

Port public de Cattenom



Contact

Lorraine Multi Hubs

Rue du Port
57570 Cattenom

contact@lorrainemultihubs.com

03 83 49 52 03



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **0,7 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

Réserve foncière disponible : **Non**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Stationnement poids lourds disponible

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

Longueur de quai
100 m

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

Présence d'une rampe RoRo

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Vrac / Colis lourds

  Surface de stockage : 7 000 m²
  dont 680 m² avec portance 25 t/m²

  Filières métallurgie,
  matériaux de construction,
  et colis lourds

SERVICES PARTICULIERS

- Site sécurisé et entièrement grillagé

Port de Thionville Illange
Terminal public



Contact

Lorraine Multi Hubs

Port public
57270 Uckange

contact@lorrainemultihubs.com

03 83 49 52 03



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

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

Réserve foncière disponible : **1 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Accessible aux
transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial
(Moselle à grand gabarit)

Longueur de quai
1 100 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 m²
avec pont roulant 10 t

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau
ferroviaire depuis la gare
de triage de Hayange

ITE activable à partir de 2028

Réseau non électrifié

1 Faisceau d'échange (3 voies)

2 500 m de voies au total

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Grue 45 t + Grue portuaire
  Grue mobile sur pneus
  Chariot + Chargeuse sur pneus
- Vrac et conventionnel
  Toutes filières
  Surface de stockage : 80 000 m²

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention et de stockage
- Services de surveillance et de sécurité
- Travail à façon : ensachage, criblage, oxycoupage

Port privé de Thionville Illange



Contact

Energiserv

Port de Thionville-Illange
57190 Florange

contact@energiserv.com

+352 285 786 30

www.energiserv.com



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **40 ha**

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

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

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 m² avec darse couverte + 2 ponts roulants de 30 t chacun

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire à la gare d'Ébange

ITE active

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 interne (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 de stockage : 400 000 m²

- Acier / Sidérurgie

  Halle aux aciers

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention

Port privé de Mondelange Richemont



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**

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

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A31 (échangeur n° 37) à moins de 1 km

Accessible aux transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

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 d'Hagondange

Réseau non électrifié

1 entrepôt embranché : 3 000 m²

Faisceau et voie de stockage des trains

Service de traction interne (4 locomotives)

Station carburant pour locomotives

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Grue à colis lourds
- Vrac

  Filières énergie, métallurgie, matériaux de construction

SERVICES PARTICULIERS

- Service de manutention
- Entrepôts : 3 000 m²
- Services de surveillance et de sécurité

Zone industrielle du Port de Talange



Contact

Zone Industrielle du Port

Rue du Port
57525 Talange

philippe.beck@groupe-beck.fr

03 88 80 85 61



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **36 ha** en propriété propre

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

Connectée au réseau fluvial (Embranchement d'Hagondange de la Moselle canalisée à grand gabarit)

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

  Surface de stockage : 200 000 m²

  250 000 t en 2025

  Matériaux de construction

SERVICES PARTICULIERS

- Stockage et manutention de marchandises dangereuses
- Services de surveillance et de sécurité
- Plateforme multimodale de recyclage et valorisation de bois (palettes), végétaux, granulats et déchets plastiques (EG Log)

Port de Frouard
Terminal public



Contact

Lorraine Multi Hubs

Port de Frouard
54390 Frouard

contact@lorrainemultihubs.com

03 83 49 52 03



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **7 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A31 (échangeurs n°23 et n°24)

Stationnement poids lourds disponible (40 places)

Accessible aux transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

Longueur de quai
700 m

Gabarit max
L 110 m x l 11,4 m (classe Va)
+ Convois poussés

Entrepôts à quai

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare de Champigneulles

ITE active

3 voies de 700 m

Service de traction interne (1 locotracteur)

1 entrepôt embranché : 10 000 m²

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Terminal Conteneurs 1 ha
- Pont bascule 100 t
- Grue portuaire 15 t
  Grues mobiles sur pneus
  Chargeuses
  Chariots et Chariots à pince
- Portique à colis lourds (320 t max)
- Vrac et conventionnel
  Toutes filières
  Surface de stockage : 50 000 m²

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention et de stockage
- Entrepôts : 8 000 m²
- ISO 9001 et 14001
- Services de surveillance et de sécurité
- Logistique de projet
- Autorisation ICPE

Terminal rail-route de Champigneulles



Contact

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

Éric TAVERNE

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**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A31
(échangeur n°23) à moins de 2 km

Stationnement poids lourds longue durée
(30 places)

Pré- et post-acheminement
des conteneurs par voie routière

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire
depuis la gare de Champigneulles

ITE active en bon état

Réseau électrifié

1 faisceau de stockage : 8 voies de 680 m
+ 3 voies de 900 m

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

- Zeebruges : 2 fois par semaine (opérée par Lineas)
- Hendaye (vers l'Espagne) : 4 fois par semaine
- Miramas (Provence) : 2 fois par semaine (opérée par T3M)
- Ligne vers Anvers en attente

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

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

Tous types de conteneurs
et caisses acceptés
y compris matières dangereuses

Surface de stockage : 1 ha

Capacité de stockage : 100 EVP

Empotage / dépotage

SERVICES PARTICULIERS

- ✓ Services de manutention
- ✓ Services de réparation de conteneurs et caisses mobiles
- ✓ Services de surveillance et de sécurité

Port public de Toul



Contact

Lorraine Multi Hubs

Port de Toul Valcourt
54200 Toul

contact@lorrainemultihubs.com

03 83 49 52 03



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **0,6 ha**

Extension prévue de **0,4 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2040**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A31 (échangeur n° 13) à moins de 1 km ou route départementale D674

Pont bascule

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Moselle à grand gabarit)

Quai en bon état

Longueur de quai
150 m

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

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Vrac et conventionnel

  Filières métallurgie et matériaux de construction

  Surface de stockage : 6 000 m²

  Pelle de manutention et chargeuse

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention et de stockage
- Services de surveillance et de sécurité

Port de Neuves-Maisons



Contact

Lorport

Christophe MENDES
Directeur de Lorport

Rue Fréderic Mansuy
54700 Atton

christophe.mendes@lorport.fr

03 83 87 87 54 / 06 24 69 49 80



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **12 000 m²**

Réserve foncière disponible : **2 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2037**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via la route départementale D331 : échangeur à moins de 2 km

Stationnement poids lourds disponible

FLUVIALES

Connectée 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 de stockage : 17 000 m²

  650 000 t en 2025 (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)
- Services de surveillance et de sécurité

Port de Strasbourg
Port de Lauterbourg



Contact

Port de Strasbourg
Rhine Europe Terminals

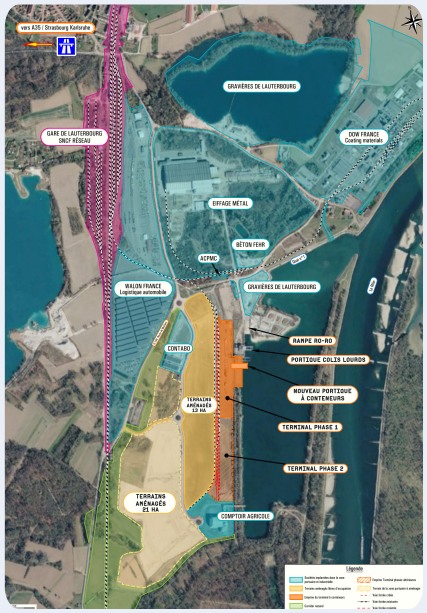
Petra KAISER (Responsable commerciale)

Port de Lauterbourg
1 rue Auguste Meyer
67630 Lauterbourg

lauterbourg@ret-strasbourg.com

03 88 21 78 18

www.strasbourg.port.fr



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **6 ha**

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

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Stationnement poids lourds disponible

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

Longueur de quai
140 m + 116 m

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

Présence d'une rampe RoRo

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 (220 t max)
- 1 Portique fluvial
- 2 Reachstackers
- Caisses mobiles
- Conteneurs maritimes
- Vrac

Surface de stockage : 6 ha

Tous types de conteneurs et de caisses mobiles acceptés

Capacité de traitement : 80 000 EVP par an

24 Prises Reefer

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention
- Services de maintenance
- Stockage et manutention de marchandises dangereuses
- Manutention, stockage, assemblage et désassemblage de colis lourds

Port de Strasbourg
Terminaux Nord et Sud



Contact

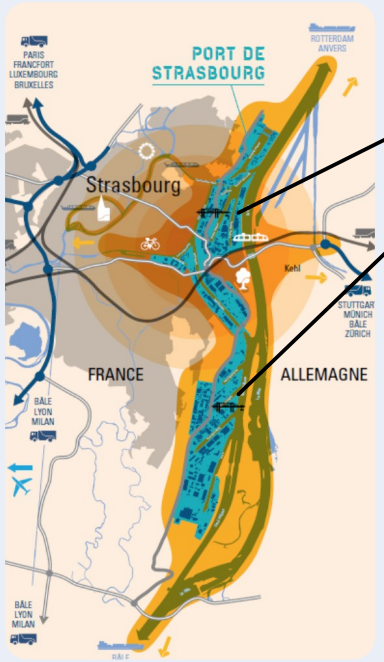
Port de Strasbourg
Rhine Europe Terminals

1 rue du Port du Rhin
67000 Strasbourg

exploitation@ret-strasbourg.com

03 88 21 74 97

www.strasbourg.port.fr



Terminal Nord
Rue du Bassin du Commerce

Terminal Sud
20 rue de Saint-Nazaire

Cédric VIERLING
Directeur général RET

c.vierling@ret-strasbourg.com

03 88 65 80 80

www.rhine-europe-terminals.com

DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie Terminal Nord : **8 ha** Superficie Terminal Sud : **12,7 ha**

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

Carburant (dont GNC)

Aire de lavage

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

Longueur de quai
Terminal Nord : 640 m
Terminal Sud : 444 m

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

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare du Port du Rhin

ITE active en bon état

Réseau non électrifié

Entrepôts embranchés

2 faisceaux de stockage
6 voies Nord + 4 voies Sud
+ Voies de stockage simples

Service de traction (locomotives)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- 16 Reachstackers
- 4 Portiques à conteneurs (2 au Tal Nord + 2 au Tal Sud)
- Portique à colis lourds (max 460 t)
- Vrac
  3 000 000 t par an (en moyenne)
  Toutes filières
- Caisses mobiles
- Conteneurs maritimes

Tous types de conteneurs et de caisses mobiles acceptés

370 000 EVP par an (en moyenne)

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
- Manutention, stockage, assemblage et désassemblage de colis lourds

Liaisons régulières

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 : 5 fois par semaine
Fos-sur-Mer : 5 fois par semaine
Le Havre : 5 fois par semaine
Anvers : 6 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

Port de Strasbourg
Port de Marckolsheim



Contact

Port de Strasbourg

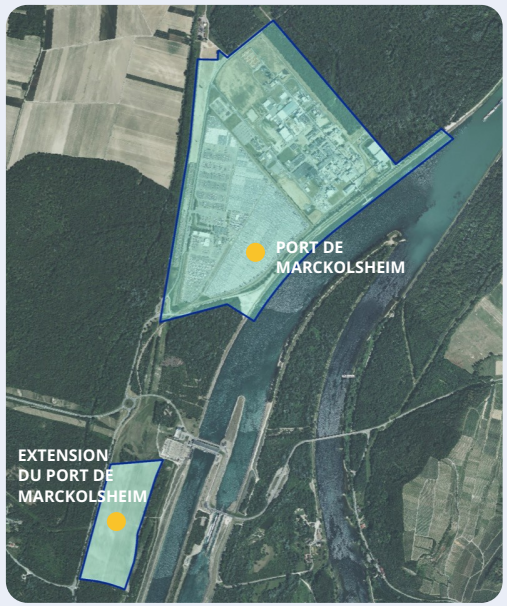
Elvis DARNAULT
Directeur des infrastructures et services

Zone industrielle portuaire
67390 Marckolsheim

e.darnault@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

Connectée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

Longueur de quai
1 500 m de façade

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

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare de Volgelsheim

ITE active en bon état

Réseau non électrifié

Entrepôts embranchés

Service de traction
(Port de Colmar)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Vrac

Toutes filières

Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach



Contact

Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach (SEMOP)

Joseph KIHN
Directeur d'exploitation

Zone portuaire
68600 Volgelsheim

joseph.kihn@port-rhenan.fr

03 89 72 56 00

www.port-rhenan.fr



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **19 ha**

Réserve foncière disponible : **25 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2051**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Stationnement poids lourds disponible (6 places)

FLUVIALES

Connectée 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 depuis la gare de Volgelsheim

ITE active en bon état

Réseau non électrifié

2 faisceaux de stockage (jusqu'à 690 m) : 3 voies

3 entrepôts embranchés

3 locomotives de traction

4 opérateurs ferroviaires

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- 2 grues portuaires (capacités de 80 et 800 t)
- Pont portique 40 t
- 3 reachstackers
- Vrac
  Stockage extérieur 45 000 m²
- Conteneurs maritimes
  Surface de stockage : 1 ha

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention (service colis lourds)
- Entrepôts : 12 000 m²
- Installation de stockage temporaire (IST)
- Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- Services de surveillance et de sécurité

Port d'Ottmarsheim



Contact

Euro Rhein Ports

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**

Réserve foncière disponible : **24 ha**

Échéance du contrat d'occupation : **2050**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Accessible aux transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée au réseau fluvial (Rhin et 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

Faisceau d'échanges partiellement électrifié
5 voies 750 m

1 locomotive de traction

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- 3 Reachstackers
- 1 Portique
- Mise à disposition de quai pour colis lourds (portance au sol de 12 t/m²)
- Conteneurs maritimes
  - Surface de stockage : 7 ha
  - Capacité de stockage : 6 500 EVP
  - Tous types de conteneurs acceptés
  - Services d'empotage / dépotage et réparation
- Vrac
  - Surface de stockage : 20 000 m²
  - Toutes filières acceptées
- Caisses mobiles et remorques UTI

Trafic fluvial :
2 080 000 t en 2025

Trafic ferroviaire :
452 000 t en 2025

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention vrac et conteneurs
- Entrepôts : 4 000 m²
- Installation de stockage temporaire (IST)
- Présence d'Opérateur Économique Agréé (OEA)
- Stockage et manutention de conteneurs de matières dangereuses
- Site clôturé et gardienné avec contrôle d'accès

Port d'Ottmarsheim

Liaisons régulières

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME



INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Multiples opérateurs ferroviaires en activité : Captrain, CFL Cargo, DB Cargo, Europorte, Hexafret, LLOB, Lineas, Time Fret Express



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, Haeger & Schmitt, MMR, Swissterminal / DP World

Port de Mulhouse Île-Napoléon



Contact

Euro Rhein Ports

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 : **2050**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

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

Accessible aux
transports exceptionnels

FLUVIALES

Connectée 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)

Entrepôts à quai

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Mise à disposition
  de quai pour colis lourds
  (portance au sol de 11 t/m²)
- Vrac

  Surface de stockage : 40 000 m²

  Trafic fluvial : 1 000 000 t en 2025

  Toutes filières acceptées
  sauf conteneurs

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention
- Entrepôts : 10 000 m²
- Installation de stockage
  temporaire (IST)
- Installation pour stockage vrac
  extérieur couvert
- Site clôturé et sécurisé

Port de Huningue Village-Neuf



Contact

Euro Rhein Ports

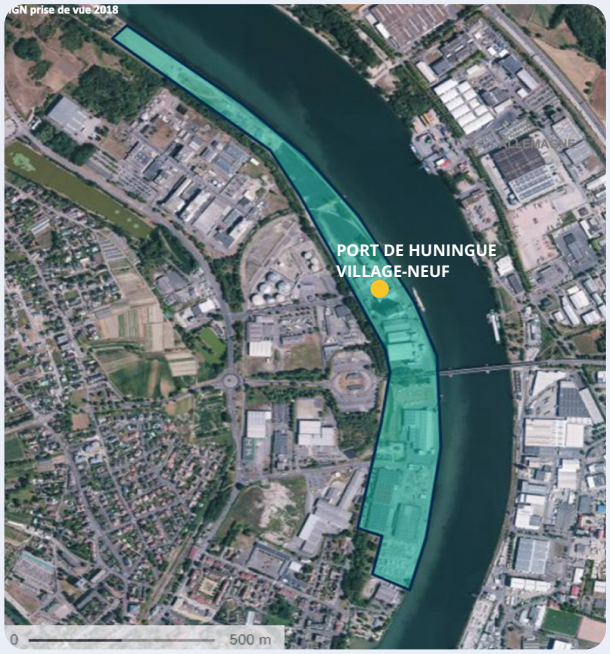
Isabelle ARNOLD
Directrice commerciale

16 allée des Marronniers
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 : **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

Connectée au réseau fluvial (Rhin)

Quai en bon état

Longueur de quai
230 m

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

2 entrepôts à quai

FERROVIAIRES

Embranchée au réseau ferroviaire depuis la gare de Huningue

ITE active en bon état

Réseau non électrifié

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Mise à disposition de quai pour colis lourds
- Vrac

  Surface de stockage : 70 000 m²

  Trafic fluvial : 710 000 t en 2025
  Trafic ferroviaire : 14 000 t en 2025

  Toutes filières acceptées

SERVICES PARTICULIERS

- Services de manutention
- Entrepôts : 16 000 m²
- Installation de stockage temporaire (IST)

Aéroports



XCR Airport
Aéroport de Vatry



Contact

XCR Airport

Responsable Cargo

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), la route nationale N4 et la départementale D977

Accessible aux transports exceptionnels

AÉRIENNES

1 piste de 3 860 m x 45 m (10/28) en béton bitumineux

ILS Cat. I et III

Trafics

Fret camionné
2024 : 0 t **2025** : 93 t

Fret avionné
2024 : 11 052 t **2025** : 10 942 t

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

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

SERVICES PARTICULIERS

- Entrepôts : 12 300 m²
- Installation de stockage temporaire (IST)
- Lieu agréé aux fins du dépôt temporaire (LADT)
- Opérateurs agréés OEA
- « Refueling »
- Stockage et manutention de marchandises dangereuses

Aéroport de Strasbourg
Entzheim



Contact

Aéroport de Strasbourg Entzheim

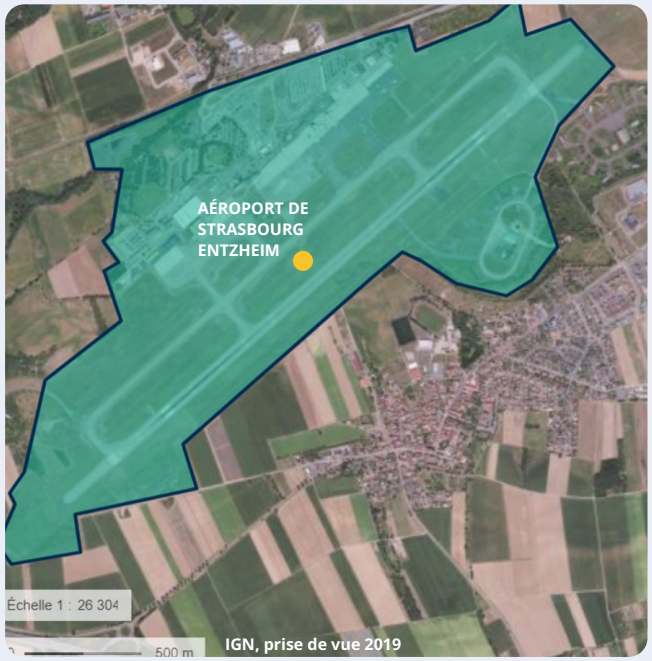
Caroline MARY-WALTER

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 : **2050**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A35/M35 (échangeur n°7) puis les voies rapides M400 et M221

Stationnement poids lourds disponible (20 places)

Accessible aux transports exceptionnels

AÉRIENNES

1 piste de 2 400 m x 45 m (05/23) en enrobé

ILS Cat. III

Trafics

Fret camionné
2024 : 24 905 t **2025** : 26 915 t

Fret avionné
2024 : 43 t **2025** : 9 t

Liaisons vers France, Europe, Maghreb, Istanbul

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 m² (dont 700 m² T° dirigée) et 20 prises conteneurs frigo
- ISO 9 001 et 14 001
- Services de surveillance et de sécurité
- Entrepôts de 10 000 et 17 000 m² à température dirigée pour stockage de produits pharmaceutiques
- Bureau de douane
- Transitaires

Euro Airport Bâle-Mulhouse



Contact

EuroAirport

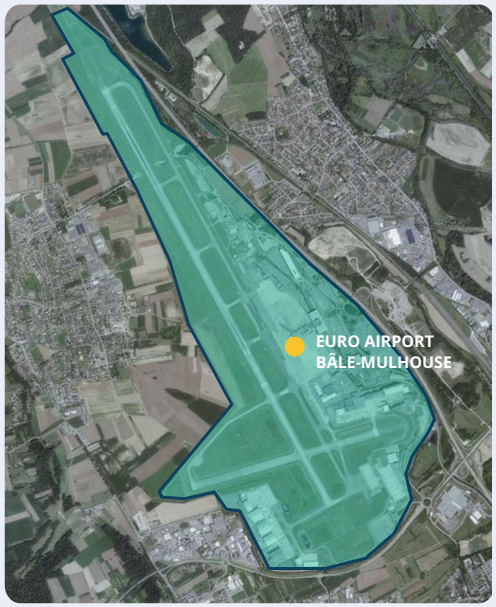
Fabrizio RICCA
Responsable exploitation Fret

Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
68304 Saint-Louis Cedex

fricca@euroairport.com

03 89 90 25 79

www.euroairport.com



DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de **540 ha**

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES

Accès via l'autoroute A35 (échangeur n°36)

Stationnement poids lourds disponible (8 places)

Accessible aux transports exceptionnels

AÉRIENNES

2 pistes :

- Piste principale de 3 900 m x 60 m (15/33) en béton (rénovée en 2026) ILS Cat. III
- Piste secondaire de 1 820 m x 60 m (07/25)

Liaisons aéroportuaires

Fret camionné
2024 : 46 436 t **2025** : 45 231 t

Fret avionné
2024 : 58 424 t **2025** : 56 494 t

France, Europe, Maghreb, Turquie, Angleterre, Israël, Canada, Émirats Arabes Unis, Égypte, Qatar

CONDITIONNEMENT ULD

- **Conteneurs aériens**
  P1P/PAG base 88" x 125"
  PLA - AYY Max 7 t
- **Palettes**
  Max 16 ft, 11,3 t

SERVICES PARTICULIERS

- Services de surveillance et de sécurité
- Aérogare de fret express de 16 000 m²
- Aérogare de fret classique de 2 100 m² à température dirigée pour stockage de produits pharmaceutiques
- Bureau de douane
- Transitaires
- ISO 9 001 et 14 001

Glossaire

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 assurant 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 nome EN 15273 de 2013.

Gabarit fluvial
Parallélépipède 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.

Cet atlas constitue une photographie, à la date de sa publication, de l'état des connaissances dont l'ORT&L dispose sur les plateformes multimodales situées dans la région Grand Est.

Il est issu des informations que nous avons pu obtenir et qui nous ont été transmises, qu'elles soient exactes ou puissent comporter des erreurs.

Par conséquent,
l'ORT&L Grand Est ne peut garantir la parfaite exactitude des informations figurant dans l'atlas.

Nous vous invitons donc à
nous signaler toute erreur que vous auriez pu identifier.

Si vous consultez 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.



ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique