

# LE GUIDE DU TRANSPORT COMBINÉ FLUVIAL



# SOMMAIRE

<b>LE MOT DU GNTC</b>	P. 5
<b>PRESENTATION DU TRANSPORT COMBINÉ FLUVIAL</b>	
Le transport combiné fluvial aujourd’hui	P. 6 et 7
Une grosse capacité d'emport sur les axes à grands gabarits	P. 8 et 9
Les acteurs du combiné fluvial	P. 10 et 11
L’unité de transport intermodal	P. 12
Quelle marchandise pouvez-vous transporter ?	P. 13
La plateforme multimodale : pivot entre le fleuve et la route	P. 14 et 15
Les opérateurs de transport combiné	P. 16 et 17
Les spécificités du transport combiné fluvial	P. 18
Les avantages du combiné fluvial et les points à relativiser	P. 19
Un cas concret	P. 20
Un outil puissant de la décarbonation	P. 21
<b>JE ME LANCE ! CONCRÉTISER UN PROJET DE REPORT MODAL</b>	
Étape 1 : Lister les flux	P. 22
Carte des principaux ports français	P. 23
Étape 2 : Construire le cahier des charges	P. 24 et 25
Étape 3 : Qui consulter ?	P. 26
Les opérateurs du transport combiné fleuve-route membres GNTC	P. 27
Étape 4 : Réception des offres	P. 28
Incitation au report modal et aides	P. 29
Ils l’ont fait !	P. 30
Étape 5 : Conduire le changement	P. 31
Un projet long terme	P. 32
IKEA livre ses clients parisiens en combiné fluvial	P. 33
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	P. 34
<b>GLOSSAIRE</b>	P. 35

## LE MOT DU GNTC

Le transport combiné fleuve-route est encore aujourd'hui parfois méconnu et mal identifié. Il est pourtant clairement une solution efficace pour la décarbonation du transport de marchandises en France sur les grands bassins fluviaux de notre territoire.

Dans la lignée de ses missions de promotion de la multimodalité, et en partenariat avec Voies navigables de France (VNF), le GNTC est heureux de publier le premier Guide spécifique au transport combiné fluvial.

Conscients des enjeux fondamentaux d'explication, de pédagogie et de formation à destination des chargeurs, transporteurs ou commissionnaires de transport, nous avons souhaité mettre à la disposition du grand public un **Guide très opérationnel qui détaille les avantages du transport combiné, la chaîne d'acteurs, le matériel et les techniques utilisés, l'offre fluviale, la réglementation, les sujets douaniers, les aides**, mais aussi surtout les étapes concrètes pour mettre en oeuvre efficacement un projet de report modal.

En parallèle, le GNTC continue d'œuvrer à l'**accompagnement direct des entreprises intéressées pour développer des flux de transport combiné** et plus globalement optimiser leur transition vers une logistique multimodale.

Nous remercions l'ensemble des acteurs et partenaires qui ont contribué à ce Guide, notamment au sein de la Commission fluviale du GNTC, et nous vous encourageons maintenant à le diffuser et à le mettre en application.



Rémy CROCHET  
Président du GNTC



1

# INTRODUCTION AU TRANSPORT COMBINÉ

## LE TRANSPORT COMBINÉ FLUVIAL AUJOURD'HUI

### 15%

C'est la part moyenne du transport combiné fluvial sur sa zone de chalandise (bassin).

1 BARGE =  
125 camions  
en moyenne

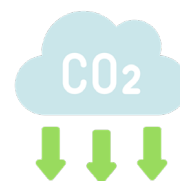


### 400 000

C'est le nombre de camions en moins sur nos routes grâce au transport combiné fluvial.

L'écosystème du transport combiné fluvial en France, c'est :

- une dizaine d'opérateurs de transport combiné fluvial qui développent leur offre de service,
- 55 plateformes multimodales fluviales réparties le long des principaux fleuves canalisés,
- 570 000 UTI (Unités de Transport Intermodal) transportées tous les ans.



### 4 x moins

d'énergie consommée par le mode fluvial que par son équivalent routier.

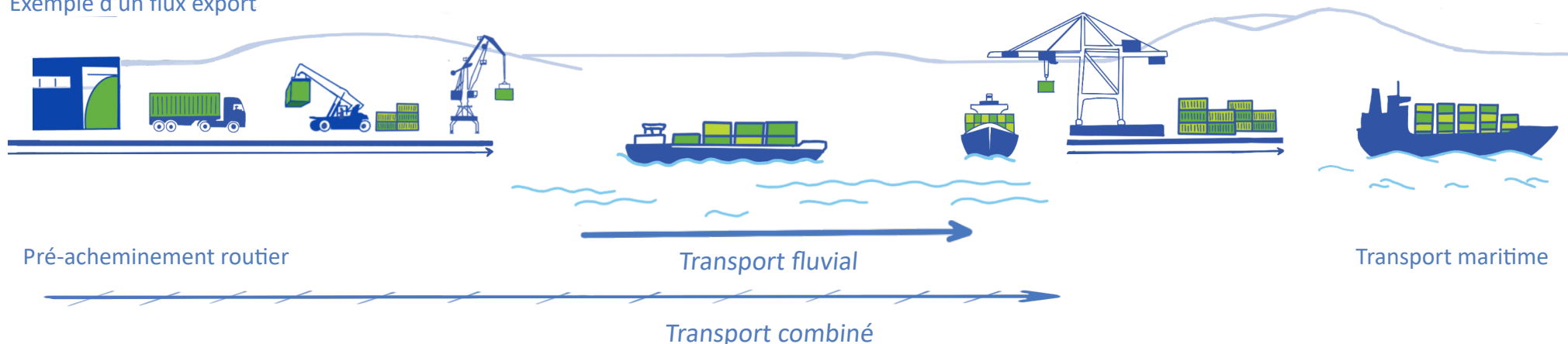
### 5 x moins

d'émissions de CO2 et de gaz à effet de serre.

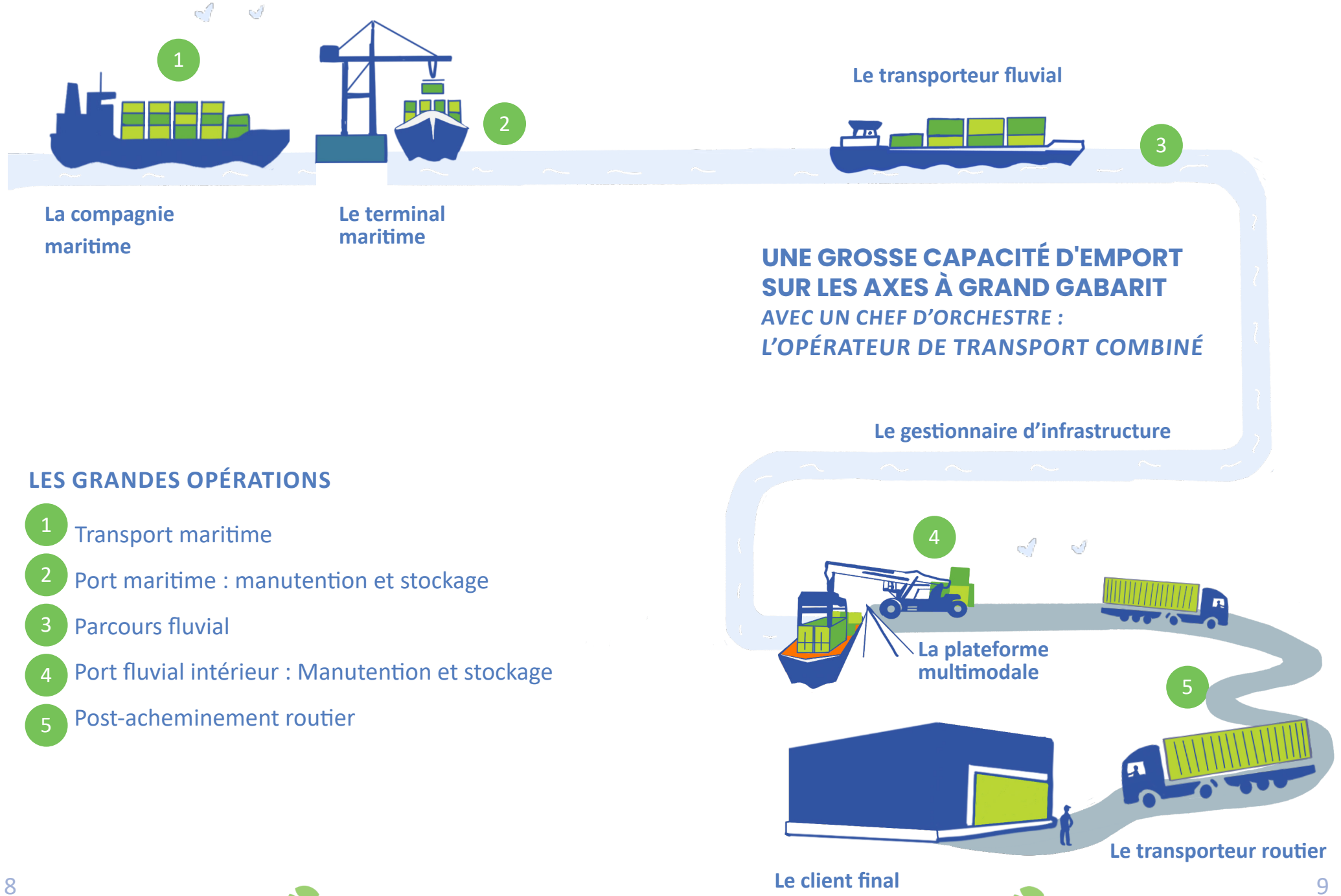
Ce mode **allie la souplesse du mode routier et la capacité de massification du transport fluvial** pour proposer une offre de transport ancrée dans les territoires et peu consommatrice d'énergie.

## UN ENCHAÎNEMENT D'OPÉRATIONS SYNCHRONISÉES

Exemple d'un flux export



Exemple d'un flux import



### LES GRANDES OPÉRATIONS

- 1 Transport maritime
- 2 Port maritime : manutention et stockage
- 3 Parcours fluvial
- 4 Port fluvial intérieur : Manutention et stockage
- 5 Post-acheminement routier



## LES ACTEURS DU COMBINÉ FLUVIAL

### LE DONNEUR D'ORDRES

C'est l'entreprise qui achète le transport. Elle peut être un chargeur, un transitaire, un commissionnaire de transport, un transporteur ou une compagnie maritime.

### L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT COMBINÉ (OTC)

C'est l'acteur majeur de la chaîne car il propose une offre de transport, en organisant des lignes fluviales régulières entre deux plateformes multimodales.

Il peut aussi intégrer dans sa prestation la mise à disposition et manutention d'une Unité de Transport Intermodal (UTI), le pré- ou post-acheminement routier. L'OTC peut affréter des transporteurs fluviaux ou réaliser lui-même ce transport.

### LA PLATEFORME MULTIMODALE

C'est le site qui sert de pivot entre le fleuve et la route. L'exploitant de ce site dispose de moyens de manutention pour transborder l'UTI de la barge vers le camion, ou l'inverse. Certaines plateformes peuvent être trimodales, grâce à une connection ferroviaire. Il existe un réseau de 55 plateformes multimodales fluviales en France.

### L'UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

C'est le contenant dans lequel la marchandise va voyager. Dans le cadre du transport fluvial évoqué dans ce guide, on parle quasi-exclusivement de conteneurs.

### LE TRANSPORTEUR FLUVIAL

C'est l'entreprise qui assure le transport des unités fluviales entre deux plateformes multimodales.

### LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE FLUVIALE (GI)

VNF (Voies navigables de France) a trois missions principales :

- Assurer l'entretien et la modernisation du réseau fluvial français.
- Gérer les ressources en eau.
- Soutenir la compétitivité de la logistique fluviale.

La Compagnie Nationale du Rhône (CNR) gère les infrastructures sur le Bassin du Rhône.

Vidéo VNF « *Les atouts de la logistique fluviale* »



### LE TRANSPORTEUR ROUTIER

Il fournit la prestation routière :

- du site expéditeur vers la plateforme multimodale, appelée pré-acheminement,
- de la plateforme multimodale vers le site destinataire, appelée post-acheminement.

### LES PORTS MARITIMES ET FLUVIO-MARITIMES

Gestionnaire de l'infrastructure portuaire, les ports en assurent la construction et l'entretien, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre fluviale. Ils font la promotion de leur offre avec les opérateurs concernés. Dans son secteur fluvial, le port fluvio-maritime exploite les installations portuaires publiques utilisées par la navigation de commerce.



## L'UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

L'UTI c'est le contenant dans lequel les produits vont être acheminés. Le transport fluvial est adapté à tous types de marchandises vrac ou conteneurisables.

Dans ce guide, nous avons choisi d'évoquer uniquement les marchandises conteneurisées.

### LE CONTENEUR

Communément utilisé dans le maritime, il est aussi largement utilisé dans le transport fluvial.

Grâce à sa structure robuste, il peut être empilé pour le stockage et le transport. Il existe en trois dimensions standards : 20, 30 ou 40 pieds.



© Laure Chaminas

### LA CAISSE MOBILE

Si elle est utilisée en combiné rail-route, la caisse mobile est rarement utilisée en transport fluvial. Vous pouvez consulter le transporteur pour vérifier si ce matériel est autorisé sur ses lignes.



© Voxlog.fr / Cemex

Pour en savoir plus sur le conteneur



Pour en savoir plus sur la caisse mobile



### LE COMBINÉ FLUVIAL : UNE BONNE SOLUTION POUR LA LOGISTIQUE URBAINE

En France, de grandes villes, comme Paris ou Lyon, sont traversées par des fleuves. C'est une opportunité pour intégrer le combiné fluvial à l'organisation de la logistique urbaine.

Ce mode permet d'approcher la marchandise conteneurisée au plus près du client final, sans engorger les routes. La grande distribution utilise régulièrement

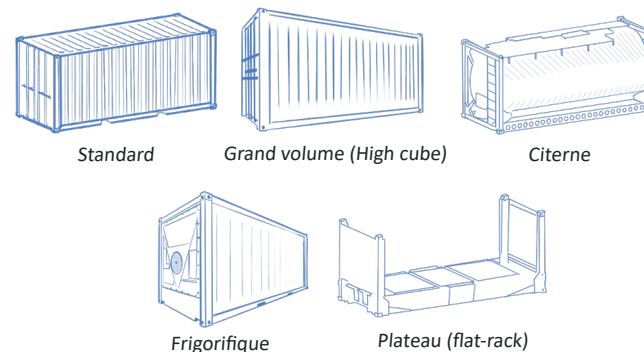
ce montage pour livrer des points de vente en hypercentre de grandes agglomérations, comme par exemple Paris :

- les commandes des magasins sont conteneurisées dans un entrepôt régional,
- elles sont livrées par barge jusqu'au port de la Bourdonnais aux pieds de la Tour Eiffel,
- les UTI sont reprises par des camions, qui terminent la tournée de livraison des magasins. Des caisses mobiles empilables peuvent être utilisées pour ce type de projet.

## QUELLE MARCHANDISE POUVEZ-VOUS TRANSPORTER ?

Votre produit	Conteneur	Caisse-mobile
<b>Produits palettisés</b> ne nécessitant <b>aucune condition particulière</b> : électro-ménager, vêtements, produits électriques, petit mobilier, etc...	Standard (Dry)	A rideaux coulissants
Variante pour des <b>produits volumineux et légers</b> .	Grand volume (High cube)	/
<b>Marchandises</b> nécessitant une <b>température dirigée</b> : aliments, médicaments, cosmétiques, fleurs.	Frigorifique (Reefer Container)	Frigorifique
<b>Marchandises à l'état liquide ou gazeux</b> : carburant, déchets liquides, produits alimentaires, gaz.	Citerne (Tank Container)	Citerne
<b>Marchandises vrac</b> (matériaux de construction et minéral).	Certaines marchandises vrac peuvent être conteneurisées ou directement chargées dans la barge	
<b>Marchandises lourdes ou de grandes dimensions</b> , nécessitant un <b>chargement latéral</b> : tubes, machines industrielles...	Directement dans la barge	

### CONTENEUR ISO



### LE SAVIEZ-VOUS ?

Des UTI spécifiques peuvent être développées pour s'adapter à vos produits.



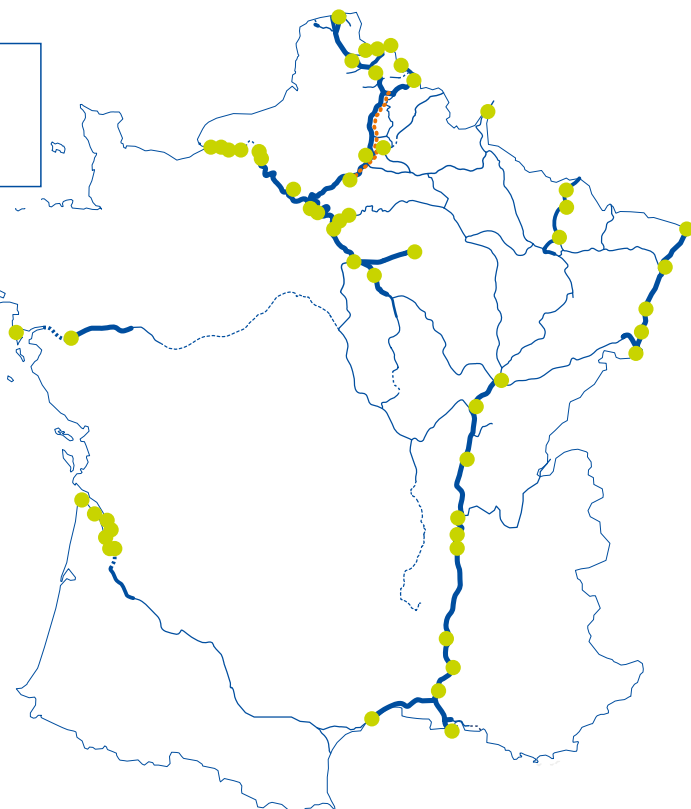
## LA PLATEFORME MULTIMODALE : PIVOT ENTRE LE FLEUVE ET LA ROUTE

Les plateformes multimodales (terminaux de transport combiné, ou terminaux multimodaux) relient plusieurs modes de transport entre eux.

L'exploitant d'un terminal fluvial ou maritime gère les opérations de transfert qui s'y déroulent et met à disposition :

- Des moyens de manutention,
- Un quai permettant à la barge d'accoster pour y faire charger / décharger les conteneurs,
- Une zone de réception camion,
- Une zone de stockage des UTI. Ce stockage temporaire des UTI sur site, en attente de correspondance avec un transport maritime, peut être très avantageux, grâce à des mesures de gratuité pour une durée déterminée.

### IMPLANTATION DES PLATEFORMES MULTIMODALES EN FRANCE



55

Plateformes  
en France



### DIFFERENTS TYPES DE PLATEFORMES MULTIMODALES

Elles sont de plusieurs natures :

- Des **terminaux publics gérés** par les collectivités, les ports et mis à disposition d'exploitants de plateformes.
- Des **terminaux privés** sur des sites industriels, ouverts à tous les clients,
- Des **terminaux mixtes**, par exemple issus de partenariats public/privé dans lesquels des collectivités ou des régions ont investi.

Deux grands types de plateformes pouvant accueillir des unités fluviales :

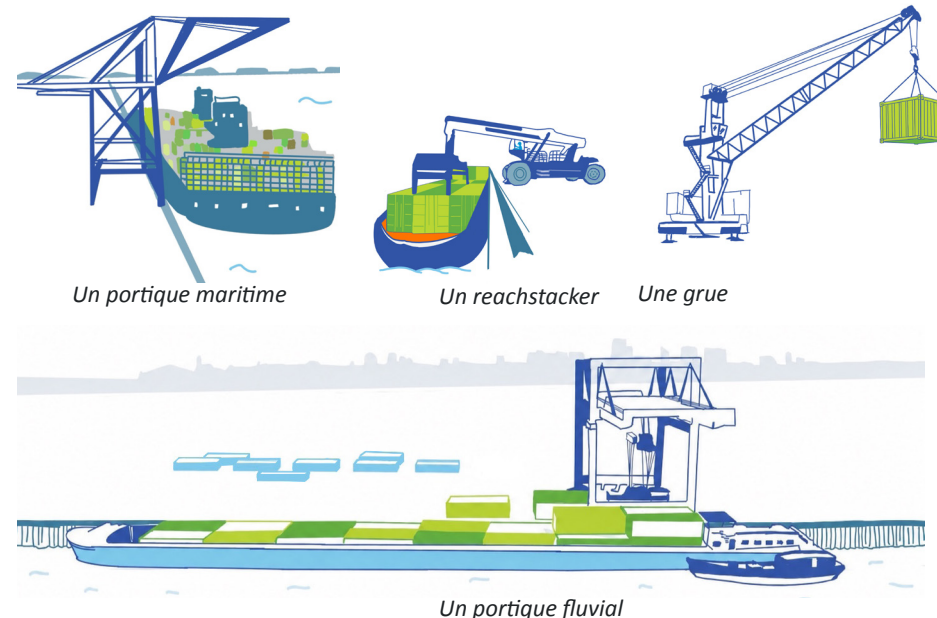
- A l'intérieur des ports, les **terminaux maritimes** situés à l'estuaire du fleuve, gèrent des arrivées/ départs maritimes. La marchandise y est transférée vers/ depuis un quai ayant accès à un acheminement fluvial.
- Les **plateformes multimodales intérieures** pivot entre le fleuve et la route.

### LES TYPES DE MANUTENTION

La manutention des UTI est verticale.

La plupart des plateformes multimodales ont des équipements similaires. Seuls les terminaux maritimes disposent de portiques plus imposants, permettant la manutention des porte-conteneurs maritimes intercontinentaux.

L'ouverture d'un site au traitement de conteneurs est très rapide et léger en investissement : il suffit de s'équiper d'un reachstacker.



# LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ

## IMPACT FORT DE LA GEOGRAPHIE

Le transport fluvial de conteneurs est réalisé majoritairement sur le réseau de **canaux à grand gabarit**. Il est réparti en 5 bassins géographiques, à l'intérieur desquels les flux sont possibles :

- Bassin Nord,
- Bassin de la Seine et de l'Oise,
- Bassin Rhône - Saône,
- Bassin Est (Moselle)
- Bassin du Rhin.

La construction du **canal Seine - Nord Europe** est en cours pour relier les deux bassins à horizon 2032. À noter que les bassins du Rhin et Nord sont connectés avec nos voisins l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

### COMMENT SE CONSTRUIT L'OFFRE ?

Comme pour le combiné rail-route, l'OTC identifie le potentiel de transport entre deux plateformes multimodales et organise la mise en place d'un service :

- Il démarcher les clients sur cet axe afin de définir le volume à transporter et la fréquence envisagée des circulations.
- Il identifie en parallèle les dépôts de conteneurs vides autorisés par les compagnies maritimes pour proposer un possible rechargement.
- Il se coordonne avec les exploitants des deux plateformes multimodales pour intégrer ce service dans le planning de travail des sites.
- Il contractualise avec le transporteur fluvial pour le déplacement des conteneurs.

- Quand le flux part d'un terminal maritime, **il peut se coordonner avec les compagnies maritimes pour optimiser la correspondance mer / fleuve.**
- Après l'assemblage des différents coûts d'exploitation, **il définit le prix de transport sur la ligne.**

La navigation fluviale étant libre (sans contraintes comme le sillon en ferroviaire), un planning de circulation est mis en place et respecté. Ces circulations sont ouvertes à tous les clients qui souhaitent les emprunter.

Certains OTC étoffent leur offre avec des prestations complémentaires comme le pré- ou post-acheminement routier ou les opérations de douane.

La franchise de stationnement des conteneurs, hors d'un terminal maritime est un avantage financier non négligeable.

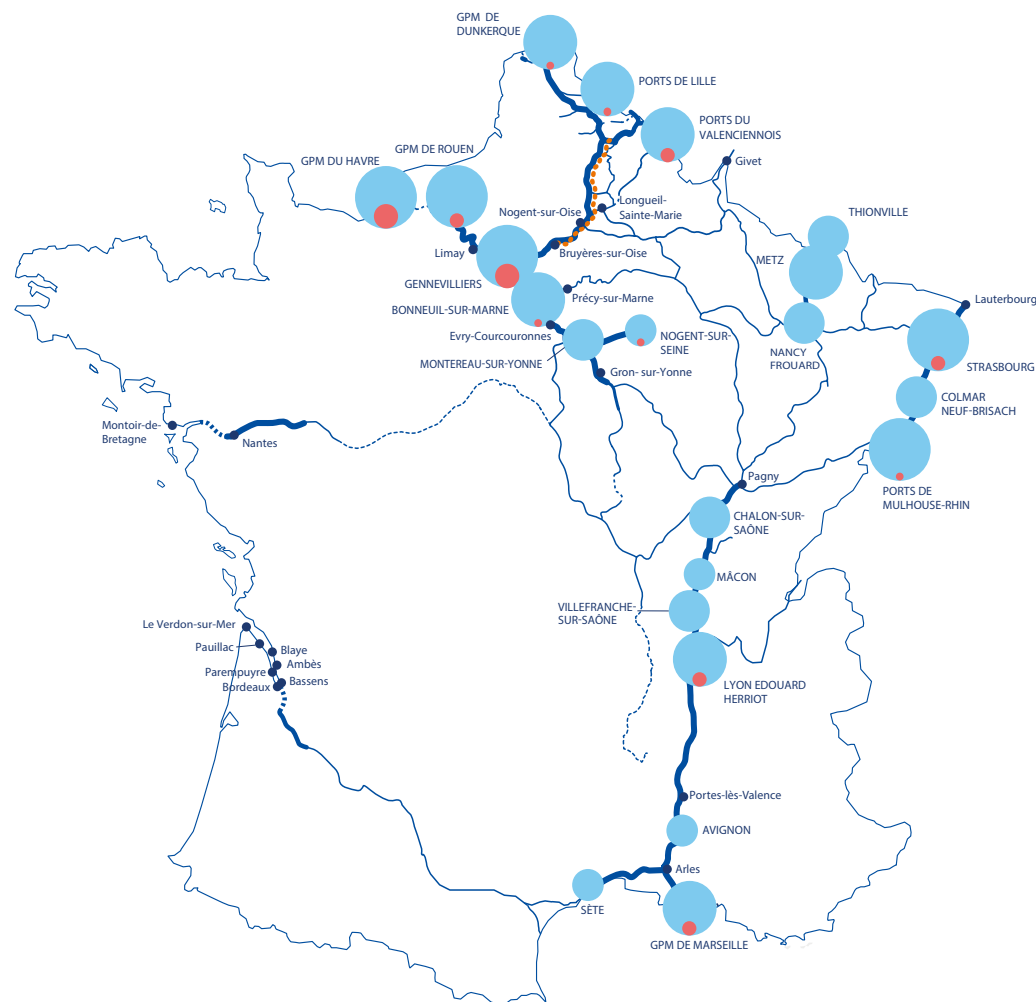
Accédez au plan de transport VNF



Accédez à la base transport GNTC



## CARTE ACTIVITÉ FLUVIALE PRINCIPAUX PORTS PUBLICS 2025



**LÉGENDE**

- Grand gabarit
- Petit gabarit
- Réseau non-géré par VNF
- Futur canal Seine-Nord Europe
- Trafics manutentionnés en tonne
- EVP
- Port sans activité

**570 000**  
EVP transportés en 2024

Accédez à la carte activité fluviale 2025



## LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT COMBINÉ FLUVIAL

# 15%

C'est la part de marché du fluvial dans sa zone de chalandise (bassin) en 2024.

Ce mode alternatif à la route reste confidentiel. Le fluvial dispose de capacités de transport inexploitées qui sont un véritable atout logistique, dans un monde en recherche d'alternatives aux carburants fossiles.



© Laure Chaminas

### QU'EST-CE QU'UN CANAL À GRAND GABARIT ?

Plusieurs paramètres encadrent la capacité de transport en fluvial :

- le gabarit des écluses qui définit la largeur et la longueur des unités fluviales,
- le tirant d'eau (l'enfoncement) prescrit par le règlement de navigation,
- le tirant d'air (la hauteur libre sous les ponts).

La combinaison de ces 3 facteurs (ainsi que le choix du bateau) a un impact sur le nombre de hauteurs de conteneurs gerbables dans la barge. On compte 3 hauteurs de conteneurs par barge, en moyenne.

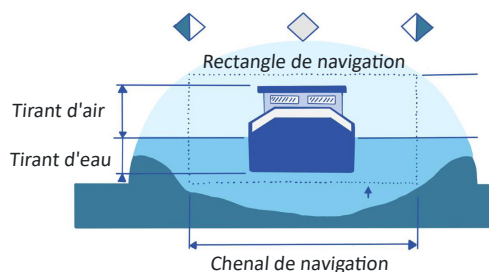
On entend par "grand gabarit", un canal où des unités fluviales d'au moins 1000 t peuvent circuler.

Les canaux à grand gabarit présentent encore énormément de capacité de transport disponible, ne nécessitant pas d'investissements majeurs : un gisement qui reste à exploiter !

### Les basses eaux, une spécificité rhénane

C'est un phénomène naturel qui fait baisser temporairement le niveau d'eau des fleuves. S'il paraît inquiétant, il faut savoir :

- Qu'il ne se produit **que sur le Rhin**, les autres bassins ne sont pas concernés.
- Que **cela n'empêche pas les barges de circuler**, cela réduit uniquement leur capacité de chargement.
- Cela ne se produit que quelques semaines dans l'année, en général entre avril et septembre.



## LES AVANTAGES DU COMBINÉ FLUVIAL

### Un transport souple

Il y a très peu de contraintes pour la mise en exploitation d'une ligne fluviale, qui peut s'ajuster au besoin d'un client.

Avantage pour la logistique urbaine : Les unités fluviales accèdent facilement au cœur des villes.

### Un transport fiable

Les transports bénéficient d'une très bonne qualité de service et de régularité dans les délais, du fait de la non saturation du réseau fluvial.

### Un transport économique

La grande capacité d'emport des barges permet la massification et donc des coûts de transport bas.

La barge représente aussi un stock flottant gratuit pour le chargeur. Les ports intérieurs peuvent proposer du stationnement gratuit pour les conteneurs en attente.

### Un transport sûr

Le transport fluvial affiche le plus faible taux d'accidentologie de tous les modes de transport de fret.

Son côté confidentiel réduit les risques de vols ou de dégradations des marchandises. L'ensemble des opérations est tracé, ce qui permet un suivi performant.

### Un transport écologique

Ce mode de transport figure parmi les plus silencieux.

Très peu polluant, il est adapté aux zones densément peuplées.

### Un transport simple

Les formalités administratives pour le transport exceptionnel, ou de douane sont simplifiées pour l'usage du fluvial.

## LES POINTS À RELATIVISER

### Le délai de transport

Les délais de transport fluviaux sont à examiner dans un contexte élargi :

- Sur un exemple Chine > Strasbourg, que représentent les 3,5 jours entre le port d'importation et Strasbourg comparés aux 30 jours d'approche depuis l'Asie ?
- 100 conteneurs chargés un samedi matin au Havre sont prêts à la livraison lundi matin à Gennevilliers sans avoir encombré les routes le week-end.

### Un maillage géographique centré autour des bassins

Le potentiel de transport combiné fluvial est concentré au sein d'un même bassin, les différents fleuves n'étant pas reliés entre eux.

### Un mode de transport en pleine évolution

L'Europe a une longue expérience du fluvial et le transport combiné est un maillon logistique important des organisations industrielles et commerciales.

Le mode innove :

- Les flottes bénéficient d'investissements récents, avec une électronique de pointe issue du maritime équipant les barges.
- La performance énergétique des unités fluviales augmente, par l'électrification progressive des flottes.



## UN CAS CONCRET



Je suis une acheteuse au sein d'un grand groupe de magasins de bricolage français. Du fait de notre stratégie de décarbonation, nous avons pris comme objectif cette année, de faire du report modal dès que c'était possible pour la livraison de certains produits à nos magasins. C'est le cas pour nos débroussailleuses portatives sur batterie que nous achetons en Chine. Voici comment cela se passe :

Comme le prix du transport est intégré dans le prix total du produit, ce n'est pas moi qui achète le transport directement.

Mon fournisseur a accepté de modifier son offre, en réalisant le dernier tronçon de livraison en combiné fluvial.

Une fois arrivé au Havre, le conteneur est chargé sur une unité fluviale jusqu'au Port de Gennevilliers.

A partir de ce dernier point, c'est un camion qui prendra le relais pour les 53 derniers kilomètres.

Sur les 46 jours de délai de transport, le combiné fluvial en aura représenté 3, soit 6.5% .

**Et JE DECARBONE !**

Ce dernier parcours en combiné fluvial m'aura permis d'économiser 105 kg éq. CO<sub>2</sub>, soit 1.7 fois moins que la route au départ du Havre.



## UN OUTIL PUISSANT DE DÉCARBONATION

Le secteur du transport est le premier émetteur de CO<sub>2</sub> en France avec plus de 30% des émissions nationales. Le fret en représente un tiers. La demande de transport de marchandises ne cesse d'augmenter depuis les années 1960 en tonnage et en distance parcourue.



Comment répondre, dans ce contexte, aux enjeux climatiques de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ?

**Le report de flux routiers sur une technique fleuve-route est une solution :**

- Rapide à mettre en œuvre,
- Ne nécessitant pas d'investissements,
- Qui s'inscrit dans une démarche durable en évitant certaines externalités négatives (décongestion des routes, baisse de la pollution, réduction des accidents...).

**Pourquoi ?**

- Grâce à la massification qu'il permet : 1 unité fluviale transporte en moyenne l'équivalent de 125 camions,
- Le fluvial consomme 4 fois moins d'énergie à quantité transportée équivalente.
- Le verdissement en cours de la flotte réduit aussi la dépendance dans les énergies fossiles. Certaines barges circulent déjà aux biocarburants, comme le HVO.

**Comment calculer vos économies de CO<sub>2</sub> ?**

L'ADEME a développé plusieurs outils pour vous aider à construire et mesurer vos actions de décarbonation :

- [Empreinte Projet](#) : Quantifier l'impact GES d'une action de réduction des émissions,
- [Base Empreinte](#) qui met à disposition les facteurs d'émission (FE) nécessaires à l'évaluation d'un impact environnemental d'un produit ou d'un service.

**QUELQUES EXEMPLES CONCRETS :**

**Fos - St Vulbas (01)**

- 370 km par la route, soit 370 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO,
- 375 km en combiné, soit 181 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO (-51%).

**Le Havre - Evry (91)**

- 252 km par la route, soit 95 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO,
- 391 km en combiné, soit 29 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO (-69%).

**Dunkerque - Dourges (62)**

- 116 km par la route, soit 125 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO,
- 109 km en barge, soit 69 kg équiv. CO<sub>2</sub> par conteneur ISO, (-45%).

**Le calculateur EVE développé par VNF**

Pour bien utiliser l'outil, sélectionner :

- "conteneur ISO" comme type de conditionnement. Le kilométrage fluvial sera rempli automatiquement.
- "Bateau RHK 1350 t" pour le gabarit du bateau.
- cliquer sur le lien Mappy pour calculer les kilomètres routiers à saisir.
- Si vous voulez en savoir plus sur les paramètres de calcul, cliquez sur le bouton "aide" du calculateur.

Accédez au calculateur EVE VNF



## 2

## JE ME LANCE

## CONCRÉTISER SON PROJET

## ÉTAPE 1 : LISTER LES FLUX

Vous souhaitez étudier le report de certains de vos flux routiers sur le combiné fleuve-route? Voici la première étape à mener: quantifier et qualifier vos flux de transport.

## DE QUEL FLUX PARLE T-ON ?

Il peut s'agir de flux d'approvisionnement ou de flux de livraison.

## Une géographie ancrée autour d'un bassin

Votre flux doit emprunter un itinéraire le long d'un canal fluvial à grand gabarit. Cela restreint les options aux 5 bassins français, les bassins ne communiquant pas entre eux.

Le bassin rhénan vous permet d'atteindre des ports belges et allemands.

## La distance n'est pas un critère

Contrairement au combiné rail-route, la distance du flux n'est pas un critère pré-dominant, le transport fluvial peut s'organiser sur de courtes distances.

## Maîtriser le transport

Il est plus facile d'agir si vous êtes le donneur d'ordres du transport. Vérifiez les incoterms d'achat ou de vente de vos marchandises (ex. achat franco de port : le transport est inclus dans le prix de la marchandise et organisé par votre fournisseur).

## Tous types de marchandises

Comme nous l'avons vu dans la première partie, toutes les marchandises peuvent être transportées en combiné fleuve-route.

Les contraintes de transport (matière dangereuse, température dirigée) doivent être identifiées.

## Volume à transporter

Dans ce premier état des lieux, il est intéressant d'identifier les volumes ponctuels (spot), réguliers, la saisonnalité.

## Y a-t-il une plateforme multimodale fluviale proche des sites visés ?

Une fois le bassin fluvial identifié, c'est le moment d'étudier les plateformes multimodales qui peuvent être utilisées. Avant de vous lancer dans un appel d'offres transport, vous pouvez effectuer un premier tri qui vous fera gagner du temps dans les étapes suivantes.

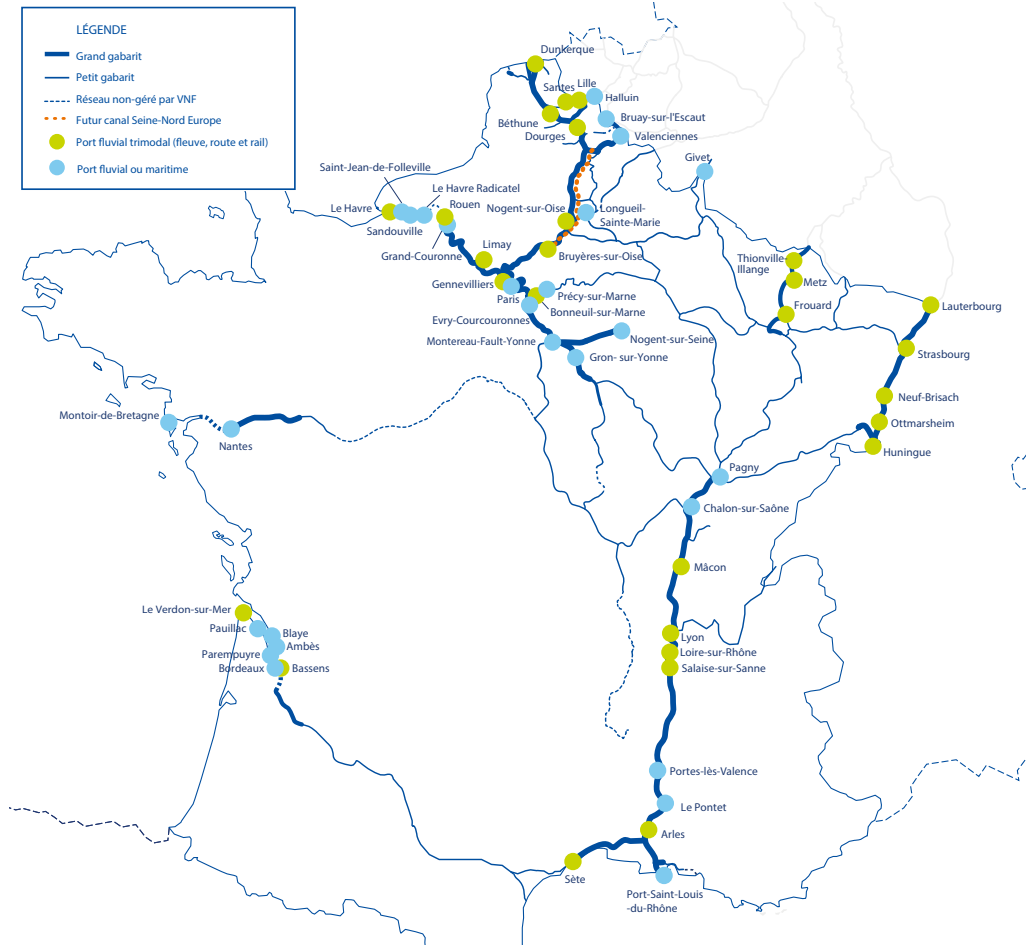
## Cas des flux import ou export France

Les principaux ports maritimes français sont connectés au réseau fluvial. Vous pouvez intégrer les flux Grand Import ou Grand Export (overseas) dans votre étude pour décarboner les parcours amont ou aval de ces flux.

Accédez à la liste des plateformes fluviales



## CARTE DES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS



## CONTACTS VNF

Forts de leurs connaissances de l'éco-système fluvial, les experts VNF, au national et en région, vous accompagnent dans vos projets logistiques.

Accédez au réseau des développeurs VNF



Le combiné fluvial s'envisage aussi à l'international intra-européen au départ de France vers :

- La Suisse,
- L'Allemagne,
- La Belgique,
- Les Pays-Bas.

Téléchargez la carte en pdf



## ÉTAPE 2 : CONSTRUIRE LE CAHIER DES CHARGES

Afin de gagner du temps sur le processus global d'appel d'offres transport, il est important de bien préparer son cahier des charges avant de lancer les demandes de cotation.

Il s'agit de bien définir son besoin, en examinant les thématiques suivantes :

### Le type de marchandise

La nature de la marchandise influence le choix de l'UTI :

- Ma marchandise a-t-elle besoin d'être transportée sous **température dirigée** ? (imposera une UTI réfrigérée).
- Si elle est **liquide**, on s'orientera vers les citernes.
- S'il s'agit de **matières dangereuses**, ce point est à déclarer au transporteur en indiquant la classe du produit.
- En cas de **produits palettisés**, la hauteur du chargement est à indiquer. En effet, certains conteneurs High Cube peuvent permettre un chargement plus haut, mais ils ne sont autorisés que sur certaines lignes.

Le transporteur vous proposera un type d'UTI en fonction de vos paramètres.

### Le volume à transporter

Un volume régulier est plus attractif pour l'opérateur de transport combiné car il lui garantit un remplissage de ses lignes. Pensez à indiquer si vos flux subissent un effet de saisonnalité. Vous pouvez aussi faire une demande pour un envoi unique (volume spot).

### Impératifs horaires

Le transport fluvial est très souple dans la construction du service. Si vous avez des impératifs horaires, mais représentez un volume de transport intéressant, indiquez les, l'OTC pourra peut-être adapter son offre.

### Inclure la fourniture de l'UTI dans l'offre

Sauf si vous êtes dans le cas de Grand Export ou Grand Import où la compagnie maritime vous fournit un conteneur ISO, vous devrez vous procurer une UTI.

Vous pouvez consulter l'OTC mais aussi des sociétés de location dont c'est le métier. Si vous poursuivez cette démarche à moyen / long terme, vous pourrez choisir d'investir directement dans un parc d'UTI dédié.

Ces UTI demandent un châssis routier particulier (porte-UTI) pour le pré- ou post-acheminement.

Si vous souhaitez prolonger un flux Grand Import ou Grand Export par une approche ou une livraison fluviale, indiquez le type de conteneur (principalement sa dimension : 20 pieds ou 40 pieds) à l'OTC.

Si la caisse mobile est une option possible, elle ne fait pas partie d'une offre standard sur les lignes régulières. Vous devrez donc consulter l'OTC pour étudier la faisabilité sur la ligne visée. Les semi-remorques ne peuvent pas être chargées dans les barges.

### Besoin d'avoir un interlocuteur unique

- Vous êtes une TPE/PME et n'avez pas de service logistique.
- Vous ne voulez pas prendre de risque et avoir un interlocuteur qui vous accompagne et prend en charge tous les sujets pour vous.
- Vous souhaitez démarrer mais n'avez pas beaucoup de temps à y consacrer.

Le plus simple sera de vous adresser à un transporteur ou un commissionnaire de transport en lui précisant que vous souhaitez une offre multimodale.

### Besoin d'un transport "one way" :

Vous n'avez pas de volumes équilibrés et souhaitez transporter votre marchandise d'un point A à un point B. Sachez que l'offre intégrera le repositionnement de l'UTI vide sur un point du réseau de l'OTC.

### Cas du prolongement d'un flux Grand Import ou Grand Export

Les principaux ports maritimes français sont raccordés à un bassin à grand gabarit. Votre marchandise est déjà chargée dans un conteneur ISO.

Selon les incoterms définis dans votre contrat d'achat ou de vente, vous pouvez soit :

- demander directement à la compagnie maritime de vous proposer un pré- / post-acheminement fluvial vers / depuis le port maritime.
- consulter un OTC pour qu'il organise ce transport pour vous.
- Vérifier avec la compagnie maritime que les délais de dépose et de restitution de l'UTI sont bien compris dans la franchise de détention.

### Vous êtes sur un trajet où il n'existe pas de ligne régulière

N'abandonnez pas! Si vos volumes sont réguliers, ils peuvent intéresser l'OTC et le motiver à étudier une nouvelle ligne.

Il existe très peu de contraintes pour ouvrir une nouvelle ligne :

- mettre une unité fluviale en circulation,
- organiser un engin de manutention sur un des points de chargement ou déchargement s'il n'y en a pas d'adapté.

Ne vous censurez pas et indiquez votre potentiel aux OTC circulant déjà sur le bassin visé.

## À RETENIR

- ✓ Flux à l'intérieur d'un bassin,
- ✓ Relié (ou non) à un flux overseas,
- ✓ Conditionnement & Contraintes marchandises,
- ✓ UTI,
- ✓ Pré- / post-acheminement routier,
- ✓ Intégrateur unique ou assemblage des éléments de l'offre,
- ✓ Indicateurs de performance,
- ✓ Besoin de stationnement des UTI.

### Spécificités douanières

Dans le cas d'un parcours amont ou aval en combiné fluvial en lien avec l'Import ou l'Export, les procédures douanières sont simplifiées :

- A l'export : les formalités douanières peuvent être déclenchées dès que l'OTC valide le transport.
- A l'import : le paiement des taxes et droits de douane est suspendu jusqu'au port intérieur, en cas de transfert sous IST (Installation de Stationnement Temporaire). C'est l'OTC qui déclenche les mouvements douaniers.

Accédez à la fiche focus  
Formaliser sa  
consultation



## ÉTAPE 3 : QUI CONSULTER ?

Ca y est ! Vous avez qualifié votre besoin de transport et disposez maintenant d'une liste de flux. Vous pouvez passer à la consultation de fournisseurs potentiels.

Y-a-t-il une offre combiné sur mes axes ?

Vous pouvez le vérifier assez rapidement :

Accédez au plan de transport VNF



Il existe des plateformes numériques qui indiquent directement les lignes de transport combiné fluvial existantes en fonction de l'origine et la destination choisies par l'internaute, sur le même principe que les comparateurs de vols. Elles ne permettent toutefois pas d'aller jusqu'à l'achat, vous devrez consulter un transporteur ou un OTC directement.

Accédez à l'offre nationale et internationale sur la plateforme Appel d'air



Si vous démarrez dans votre projet de report modal, il vaut mieux vous adresser à un transporteur ou un commissionnaire de transport qui va coordonner pour vous l'ensemble du transport.

Où trouver des transporteurs spécialisés fluvial ?

Accédez au site du GNTC rubrique Acteurs fluviaux



Sachez que s'il n'existe pas de ligne régulière sur le flux envisagé, un OTC peut étudier la mise en place d'une offre si vous l'interrogez. Le fluvial peut aussi être utile pour des campagnes saisonnières.

Accédez à l'offre nationale et internationale sur la plateforme Routescanner



© Francis Cormon - Convoi poussé

## LES OPÉRATEURS COMBINÉ FLEUVE-ROUTE MEMBRES DU GNTC



**COMBRONDE** (Thiers)

Le Groupe en quelques chiffres :

- CA : 200 millions €
- 1 200 personnes
- 25 sites dont 7 embranchés fer et 2 sites trimodaux (fleuve, rail, route).

Historiquement transporteur routier, le Groupe COMBRONDE a fait le choix depuis une quinzaine d'années d'investir dans le développement d'une offre combiné rail route et fleuve route.

Ainsi, le groupe réalise aujourd'hui 2200 trains par an, reliant les terminaux du groupe aux grands ports maritimes du Havre et de Marseille Fos.

Le Groupe Combronde opère 3 barges sur le Rhône (une barge pour du transport de vrac et deux barges pour le transport de conteneurs maritimes entre Fos et Lyon/Loire sur Rhône).



**SOGESTRAN LOGISTICS** (Le Havre)

Sogestran Logistics est le métier multimodal du groupe Sogestran, au côté d'autres activités que sont le fluvial, le maritime et les services aux industries.

Sogestran est un groupe familial, créé en 1948, qui emploie près de 1 200 salariés en Europe et réalise un CA de plus de 370 M€ en 2025.

15% de son chiffre d'affaires sont réinvestis chaque année dans l'innovation, la décarbonation et le renouvellement de sa flotte. Sogestran Logistics propose des solutions de transport multimodal alliant



**GREENMODAL** (Marseille)

Opérateur multimodal français spécialisé dans l'organisation de solutions de transport combiné, associant rail, fleuve et route à l'échelle nationale et européenne.

Créé en 2012 du regroupement de Railink Europe et River Shuttle Containers, l'entreprise, qui appartient au Groupe Charles André depuis 2017, s'inscrit comme un acteur clé du report modal, en proposant des alternatives durables au transport routier traditionnel.

Son cœur d'activité repose sur la commission de transport et le transport combiné rail-route et barge-route, permettant d'acheminer des conteneurs via des modes massifiés sur les longues distances, tout en assurant le pré- et post-acheminement routier.

fleuve, route, rail et maritime, ainsi que des prestations douanières et de logistique urbaine, incluant le dernier kilomètre. Elle transporte plus de 210 000 EVP par voie fluviale chaque année en Europe.

L'entreprise développe des solutions adaptées aux enjeux de tous les acteurs de la chaîne logistique, offrant performance, fiabilité et réduction de l'impact environnemental.

Accédez à la base transport du GNTC



## ÉTAPE 4 : RÉCEPTION DES OFFRES

L'offre que vous allez recevoir sera :

- Un prix global par UTI pour l'ensemble de la prestation,
- Les conditions d'enlèvement et de livraison en fonction des pré- ou post-acheminements,
- Les conditions de stationnement sur les plateformes.

Le fonctionnement de ce mode logistique ressemblera énormément à celui de la route :

- Grille tarifaire valable sur une certaine durée,
- Prise de rendez-vous pour la mise en exploitation.

Le transport sera documenté via les CMR couvrant les pré- et post-acheminements routiers. La partie fluviale est couverte par un Manifeste Unique de Transport qui reprend l'ensemble des UTI présentes à bord.

### Comparer les prix

Afin de comparer vos coûts actuels avec cette nouvelle offre, vous devrez réaliser une étude de chargement.

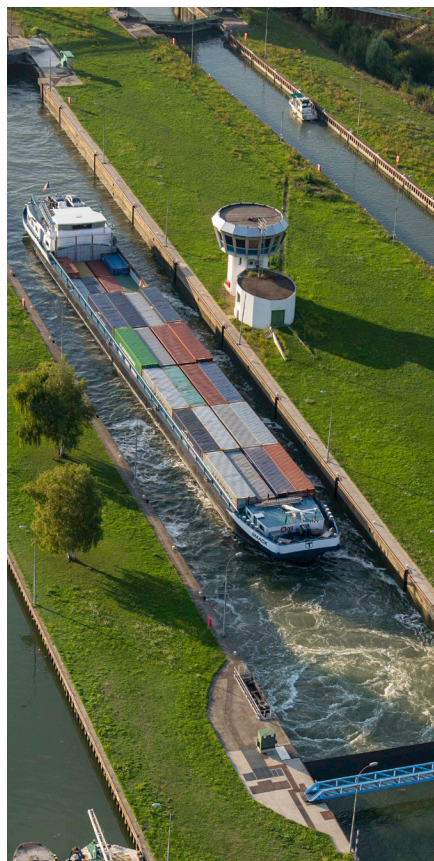
Les paramètres à prendre en compte :

- Dimensions intérieures de l'UTI,
- Charge maximale autorisée indiquée par l'OTC.

Le comparatif doit être plus large que le simple prix de transport, en intégrant des économies possibles grâce au report modal: - réduction de surfaces de stockage.

- économies sur les frais de stationnement portuaire des UTI.

Le fluvial est caractérisé par un coût de transport stable dans le temps.



© Francis Cormon - Automoteur

### Optimiser les délais de bout en bout

Si vous étudiez le fluvial en pré- / post-acheminement d'un flux overseas, indiquez les horaires d'arrivée / départ des bateaux. L'offre fluviale pourra peut-être s'adapter à votre cas, pour optimiser le délai de correspondance.

## INCITATION AU REPORT MODAL ET AIDES

Fin 2024, l'ensemble de la filière a été mobilisée pour construire une stratégie nationale fluviale, dont un des objectifs est d'accroître le report modal vers le combiné fleuve-route. En ligne avec cette stratégie de développement, plusieurs aides existent pour améliorer la compétitivité de ce mode de transport.

### AIDES AU REPORT MODAL

Le dispositif REMOVE



VNF est porteur associé du programme de Report Modal & de Verdissement (ReMoVe).

Il permet la prise en charge de coûts de transport pour une durée maximale de 24 mois, dans la limite de 800 k€ par projet, dans le cadre d'un report modal sur le fluvial :

- jusqu'à 25% pour de grandes entreprises,
- jusqu'à 35% pour des PME,
- jusqu'à 45% pour des TPE.

Les équipes VNF accompagnent les entreprises qui souhaitent se porter candidates.



### Le dispositif PARM

Avec le Plan d'Aide au Report Modal (PARM), VNF soutient les entreprises en octroyant un financement au report modal quelle que soit l'étape du projet : réalisation d'études de faisabilité, expérimentation du transport fluvial, acquisition d'équipements de maintenance, rénovation ou construction de quais.

Accédez à la fiche VNF PARM



### AIDES AU TRANSPORT - FICHES CEE

#### [TRA-EQ-107 - Achat d'UTI](#)

Unité de Transport Intermodal pour le transport combiné fluvial-route

Portent sur l'acquisition (achat ou location) d'une UTI neuve (caisse mobile ou semi-remorque à prise par pince) dédiée au transport combiné fluvial-route. Les conteneurs maritimes de type ISO ne sont pas éligibles à cette opération.

#### [TRA-SE-117 - fret fluvial](#)

La bonification de prime CEE concerne la mise en place d'un contrat de prestation de service de fret fluvial pour des marchandises qui étaient précédemment transportées par voie routière ou qui ont une alternative routière de transport.

Le GNTC peut vous orienter sur le montage de dossiers CEE.

Accédez aux fiches CEE



### UN OBJECTIF DE VERDISSEMENT DE LA FLOTTE

En parallèle de ces aides qui vont directement aux chargeurs ou commissionnaires de transport, VNF pilote un Plan d'Aide à la Modernisation et l'Innovation (PAMI) de la flotte, afin d'atteindre l'objectif fixé de réduction de 20% des émissions de GES d'ici 10 ans.



## ILS L'ONT FAIT !

« CMA CGM s'engage depuis de nombreuses années à privilégier, chaque fois que possible, les solutions de transport terrestre les plus vertueuses sur le plan environnemental, en limitant au maximum les émissions de CO<sub>2</sub>. Dans cette logique, nous développons en France des solutions de transport barge-route sur les trois grands bassins :

- Dunkerque via la Deûle
- Le Havre via la Seine
- Fos via le Rhône

Ce mode de transport combiné permet :

- de réduire l'empreinte carbone par rapport au tout-routier,
- de décongestionner les axes routiers,
- d'apporter une solution fiable et compétitive pour les flux.

Pionnier sur ces solutions, CMA CGM continue d'aller de l'avant. L'implication de toutes nos équipes est essentielle pour accompagner et convaincre nos clients du bien-fondé de ce mode de transport et des bénéfices concrets qu'il apporte à leurs chaînes logistiques.

Dans la continuité de cet engagement, nous préparons la prochaine étape : le développement de barges électriques, qui seront exploitées en France, afin de réduire encore davantage l'impact environnemental de nos opérations.

En choisissant les solutions barge-route, nous contribuerons à une logistique plus durable et résolument tournée vers l'avenir. »

**DAMIEN CHANU, Directeur Intermodal et Logistique, CMA CGM**

*Je suis responsable logistique et transport pour une société qui achète des déchets recyclables dans toute la France et les revend principalement en Asie. Nous exportons entre 300 et 800 conteneurs par mois.*

*Nos principales zones d'activité sont en région parisienne et lyonnaise. Nous privilégions donc la barge comme mode de transport inland principal pour plusieurs raisons :*

- la capacité : nos envois se font par lots de 10 conteneurs minimum, la barge permet de charger plusieurs lots en même temps et d'être sûr qu'ils embarquent tous sur le même navire.
- le tarif : les barges sont très compétitives.
- l'environnement : en effet, c'est plus écologique d'envoyer 10 conteneurs sur la même barge plutôt que d'envoyer 10 camions différents.

**DIANE BAADACHE CISSE, Logistics Manager, VPA Netherland**



© Laure Chaminas



## ÉTAPE 5 : CONDUIRE LE CHANGEMENT

### PHASE PREPARATOIRE

Comme pour tout changement, la clé de la réussite du projet est l'engagement des équipes. Voici quelques étapes qui pourront aider à la mise en route des projets :

#### Intégrer le combiné fleuve-route dans la stratégie de l'entreprise

Il est important de donner du sens aux actions. Le report modal est un levier fort de décarbonation des transports, à ce titre, il peut être intégré dans le volet RSE de la stratégie de l'entreprise.

#### Nommer un sponsor au sein de l'équipe de direction

Cela permet de valoriser les équipes projet et de leur fournir un appui en cas de besoin d'arbitrage au sein de l'entreprise.

#### Choisir des ambassadeurs motivés

Pour démarrer, il est important de constituer une équipe avec des personnes motivées par ce report modal, et qui en feront la promotion interne au fur et à mesure du projet.

#### Embarquer les commerciaux

Les commerciaux seront les personnes qui vont devoir vendre ces nouvelles solutions à leurs clients et « prendre un risque » de changer une solution qu'ils connaissent pour l'inconnu.

L'objectif est de les rassurer et de leur donner les arguments pour mettre en valeur cette nouvelle offre.

#### Aller au contact des opérateurs du transport combiné

Afin de rendre ce projet très concret dès le départ.

**Faire de la pédagogie autour du multimodal**  
Sans en faire des spécialistes, il est important de donner les bases de culture générale sur ce mode très peu connu du grand public en prévoyant des formations spécialisées. Cela permettra aux opérationnels d'avoir une vision des attendus possibles et des responsabilités de chaque acteur de la chaîne.

### RIVERTRAINING

Afin d'accompagner les professionnels de la logistique, VNF organise sur l'ensemble du territoire des sessions d'initiation au transport fluvial : les Rivertraining.

Accédez au programme Rivertraining



### AU DEMARRAGE

#### Commencer simple

Le test and learn est une méthode qui s'applique bien au report modal. Choisir un flux plutôt facile, régulier permettra aux opérationnels de cumuler de l'expérience, avant d'attaquer des flux à plus forts enjeux.

#### Retour d'expérience

Prendre le temps à chaque étape de faire le bilan :

- De ce qui s'est bien passé,
- Des points à améliorer.

#### Communiquer sur l'avancement du projet

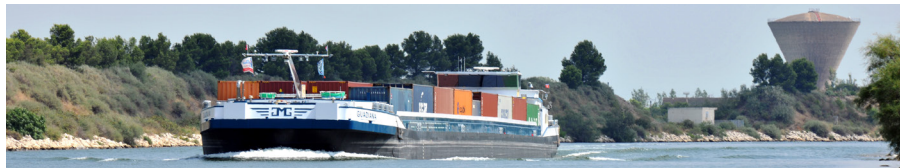
Permet d'animer la démarche et de toucher un public plus large au sein de l'entreprise.

#### Mesurer les progrès et la performance

- Calculer la réduction d'émission de CO<sub>2</sub> pour bien montrer l'impact des actions de report.
- Prévoir des indicateurs de performance pertinents.



## UN PROJET LONG TERME



© Laure Chaminas

A ce stade de votre lecture, nous espérons vous avoir convaincu de vous lancer dans le report modal et d'essayer le combiné fluvial. Il est temps de définir le chemin que vous allez emprunter.

### Percevoir les signaux faibles

Votre organisation logistique actuelle est bien rodée :

- Vous connaissez vos fournisseurs,
- Vous exploitez votre propre flotte de camions,
- Vos délais sont dans les références routières du marché.

Si vous êtes transporteur, vous avez peut-être des partenariats long terme avec des sous-traitants.

### Toutefois, vous percevez déjà des signaux qu'il faut « pivoter » :

- Vous avez déjà fait face à de fortes hausses des prix du gasoil et les perspectives ne sont pas optimistes.
- Transporteur, vous avez déjà des demandes de clients qui souhaitent des solutions décarbonées.
- Perspectives de réglementation renforcée sur les carburants fossiles et le transport routier.

### La technique des petits pas

Intégrer le multimodal fluvial dans votre offre est une carte à jouer.

Vous pouvez commencer par des tests grandeur nature, avec de petits flux ponctuels. Cela vous permet :

- De voir les personnes motivées au sein de votre entreprise pour porter ce changement.
- De vous rendre compte par la pratique de ce que cela implique.

### Un plan d'actions moyen terme

Une fois les convictions affirmées et l'équipe projet définie, il est temps de construire un véritable plan d'actions sur 2-3 ans.

Cela permet :

- De fixer un cap compréhensible pour l'ensemble de l'entreprise,
- Avec des étapes à franchir (de préférence chiffrées et clairement définies),
- De prendre le temps d'examiner l'impact que cela peut avoir sur certains de vos engagements :
  - Client : avec peut-être une organisation à revoir,
  - Sous-traitants : réfléchir ensemble à l'évolution du partenariat (intégration dans la chaîne multimodale, ou redéploiement sur d'autres axes).

**Et tous les ans, vous pourrez vous féliciter d'avoir progressé !**



## IKEA LIVRE SES CLIENTS PARISIENS EN COMBINÉ FLUVIAL



### La genèse du projet

IKEA a vu ses ventes en ligne croître ces dernières années, par le développement des livraisons à domicile. Cette activité a eu pour effet une hausse importante des livraisons routières. Le retailer a donc mené une réflexion pour continuer à répondre aux besoins de ses clients, tout en limitant l'impact sur l'environnement.

Le report modal par la Seine est l'une des réponses à ce besoin : depuis décembre 2022, IKEA livre ses clients parisiens via une solution multimodale combinant transport fluvial et livraison électrique du dernier kilomètre. Une innovation au sein du groupe IKEA.

### Comment cela se passe-t-il concrètement ?

Ce flux concerne les clients qui passent commande en magasin ou en ligne et souhaitent se faire livrer à domicile. Cette organisation logistique est opérée 7 jours sur 7, 362 jours par an.

Les commandes sont préparées au Centre de Distribution IKEA de Gennevilliers et chargées dans des caisses mobiles. Ces conteneurs de 18 m<sup>3</sup> ont été conçus spécifiquement pour la logistique urbaine. Les caisses sont acheminées jusqu'au Port de Gennevilliers, où elles seront chargées dans le bateau.

Le bateau navigue de nuit et arrive au petit matin au Port de Paris Bercy. Les treize véhicules électriques, rechargés pendant la nuit sur les bornes du port, prennent le relais pour livrer les clients.

Les caisses mobiles vides sont rapatriées en fin de tournée vers l'entrepôt de Gennevilliers.

### Les plus de cette solution

- Amélioration de la satisfaction client par une fiabilisation des créneaux de

livraison : être au petit matin dans Paris évite les congestions.

- Réduction de l'impact environnemental : les derniers km sont réalisés en zéro émission.

### Quelle conduite du changement ?

Cette nouvelle organisation a d'abord été gérée en mode "projet" avec une équipe dédiée qui a beaucoup appris des partenaires Box2Home, Fludis et Trusk.

Pour passer du mode "projet" au mode "exploitation", une passation a été organisée vers les équipes logistiques :

- Formalisation d'une procédure et de routines.
- Présentation du flux en vue de la passation.
- Accompagnement des équipes pour assurer la période de transition.

IKEA est actuellement dans une phase de consolidation et d'amélioration du flux pour gagner en efficacité.

### Des sujets spécifiques à traiter

- Apprendre à travailler dans un écosystème de livraison : le flux s'est complexifié avec plus d'acteurs imbriqués à coordonner. La communication est cruciale et il est essentiel de s'appuyer sur les collectifs et d'être attentif à leurs recommandations.
- Le foncier est un challenge. Il faut choisir des implantations compatibles avec le fluvial : l'entrepôt émetteur doit être proche d'un port. C'est le choix qui a été fait en 2019 avec le site de Gennevilliers et qui se poursuit en 2026 avec Limay-Porcheville !



# BIBLIOGRAPHIE

[Plan de transport annuel - GNTC](#)

[Programme REMOVE](#)

[Dispositif REMO](#)

[Ademe Base empreinte](#)

[Ademe Empreinte Projet](#)



# GLOSSAIRE

**Armateur** : transporteur fluvial propriétaire de son bateau.

**Automoteur** : bateau avec sa propre propulsion et cargaison.

**Barge** : unité de chargement non motrice.

**Chargeur** : c'est l'entreprise qui détient la marchandise et souhaite l'acheminer d'un point A vers un point B. Il est le donneur d'ordres du transporteur.

**Classe Marchandise Dangereuse d'un produit** : une marchandise dangereuse est une substance ou un objet qui peut présenter des risques pour la santé, la sécurité ou l'environnement. Elles sont classées en 9 catégories.

**Conteneur** : unité de transport intermodal (UTI). Le conteneur a été développé principalement par le mode maritime, avec une structure plus lourde pour résister aux risques de ce transport.

**Convoi** : unité fluviale composée d'un pousseur et d'une ou plusieurs barges poussées.

**Gerber** : empiler

**Gestionnaire de l'infrastructure fluviale** : entité en charge de l'entretien et de la modernisation du réseau fluvial. En France, cette mission est réalisée par VNF (Voies navigables de France) et CNR (Compagnie Nationale du Rhône).

**GNTC** : Groupement National des Transports Combinés. Organisation professionnelle représentant l'ensemble de la filière des transports combinés (fleuve-route et rail-route) en France.

**Incoterms** : abréviation du terme « International Commercial Terms ». En français, cela désigne les règles et les termes appliqués au commerce international.

**Massification** : le fluvial est considéré comme un mode de transport massifié car une barge transporte à elle seule l'équivalent de 125 camions, en moyenne.

**Opérateur de transport combiné** : transporteur qui organise des transports fluviaux entre deux plateformes multimodales et en vend la capacité à plusieurs clients.

**Plateforme multimodale** : site qui sert de pivot entre le fluvial et la route en transférant les UTI d'un mode à l'autre. Dans le cas du transport combiné fleuve route, on peut considérer comme plateforme multimodale :

- un terminal maritime : qui réceptionne des marchandises transportées via la mer et permet le transbordement sur la route pour un post-acheminement routier ou sur des barges en cas de post-acheminement combiné fluvial. A l'inverse pour l'export.

- un terminal fluvial intérieur : il s'agit d'une plateforme multimodale localisée au bord d'un fleuve. Elle permet le transbordement de la marchandise d'une barge sur un camion (et l'inverse). On peut les appeler aussi ports fluviaux intérieurs.

- On parle de plateforme trimodale, quand elle dispose d'une connexion ferroviaire en plus de fleuve/route.

**Port** : gestionnaire de l'infrastructure portuaire.

**Portique** : engin de manutention des UTI présent sur de nombreuses plateformes multimodales.

**Post acheminement routier** : transfert routier de l'UTI entre la seconde plateforme multimodale et le client final.

**Pré-acheminement routier** : transfert routier de l'UTI entre le site expéditeur et la première plateforme multimodale.

**Reachstacker** : engin mobile de manutention qui soulève les UTI. Présent sur de nombreuses plateformes multimodales.

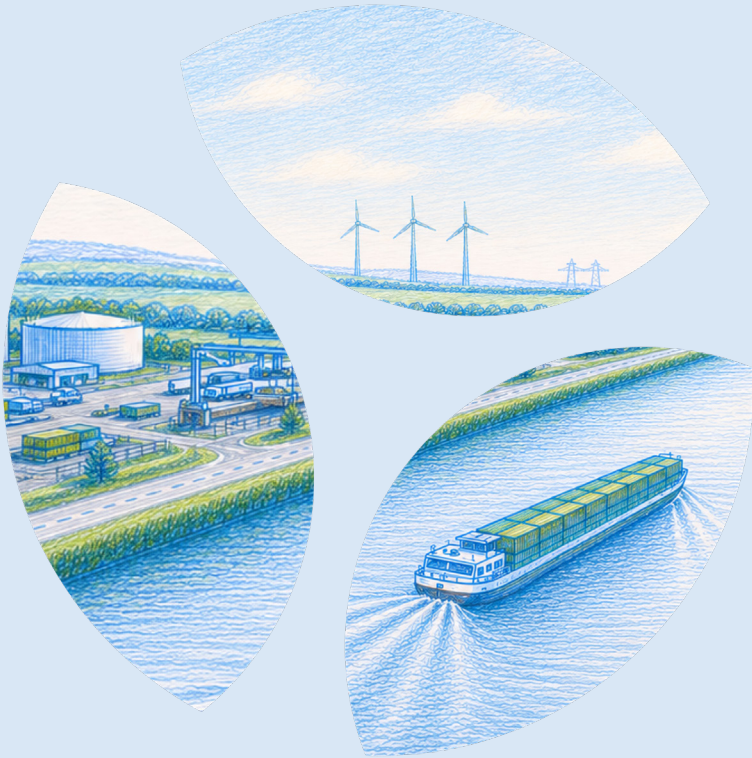
**Tirant d'air** : c'est la distance entre la flottaison et le point le plus élevé du bateau; par extension : hauteur sous un pont fluvial.

**Tirant d'eau** : c'est la hauteur de la partie immergée du bateau: la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque. Il varie en fonction de la charge transportée.

**Unités fluviales** : ce sont les moyens de transport des transporteurs fluviaux. Peuvent être de deux natures : des automoteurs ou des convois poussés.

**UTI** : Unité de Transport Intermodal. C'est le contenant dans lequel la marchandise va être transportée. Il en existe 3 types : la caisse mobile, le conteneur et la semi-remorque. La semi remorque ne peut être utilisée en combiné fluvial.





Le Groupement National du Transport Combiné (GNTC) est l'organisation professionnelle, créée en 1945, représentant l'ensemble du secteur des transports combinés et de l'intermodalité en France pour le transport de marchandises (Rail-Route et Fleuve-Route). Il accueille principalement des opérateurs de combiné, des transporteurs routiers, des plateformes multimodales et des ports. Il promeut le développement du transport combiné comme solution logistique durable et compétitive.

Directeur de la publication : Aurélien BARBÉ

Conception : CoRail Consulting, JK COMM\*UNIQUE

Graphisme : Caroline SCHMIDT

**GRUPEMENT NATIONAL DU TRANSPORT COMBINÉ**  
58, RUE DE LA VICTOIRE 75009 PARIS

[www.gntc.fr](http://www.gntc.fr)

