

POUR EN SAVOIR PLUS...

EXEMPLES DE FICHES DISPONIBLES

également téléchargeables et actualisées sur le site :

www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/l-observatoire-regional-des-r417.html

- 1 Le transport combiné, comment ça marche ?
- 2 Les équipements multimodaux en Bourgogne
- 3 Quelles sont les aides pour démarrer ?
- 4 Quelles solutions pour les colis lourds ou exceptionnels ?
- 5 Les contacts en Bourgogne pour aller plus loin
- 6 Glossaire
- 7 Le transport combiné rail-route, comment ça marche ?
- 8 Comment accéder au réseau ferré national (RFN) ?
- 9 Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)
- 10 Le transport combiné fleuve-route, comment ça marche ?

CONTACT

Observatoire Régional des Transports

Isabelle Pichon - 03 45 83 20 99

Mel : ort.dreal-bourgogne@developpement-durable.gouv.fr

REALISATION CONCEPTION ACT CONSULTANTS • EDITION 2012

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN BOURGOGNE : LA MULTIMODALITÉ À VOTRE PORTE...

Guide Fiches pratiques



Aujourd'hui, la multimodalité est plus que jamais au cœur des préoccupations des entreprises.

Comment franchir le pas en Bourgogne ?

Quelles sont les solutions de transport disponibles ?

Nous vous invitons à découvrir des modes de transport qui ont fait leurs preuves, et des équipements bourguignons modernes et performants.

ORT Bourgogne

LA COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT AU SERVICE DES ENTREPRISES

Le transport multimodal est caractérisé par l'acheminement de marchandises utilisant au moins deux modes de transport. La complémentarité des modes est donc incontournable pour un transport de porte à porte.

Les modes ferroviaire et fluvial s'affichent désormais comme des solutions économiques, performantes et modernes qui peuvent répondre à des problématiques logistiques complexes et variées, tout en garantissant une faible empreinte environnementale.

LA MULTIMODALITÉ ACCESSIBLE À TOUS

Elle séduit de plus en plus d'entreprises issues de secteurs très diversifiés : agro-alimentaire, automobile, chimie, métallurgie, bois, céréales, matériaux de construction, déchets...

Des solutions adaptées existent désormais pour tous les produits et conditionnements : vrac, conteneur, caisse mobile, colis lourds,...

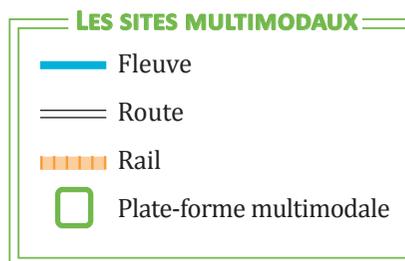
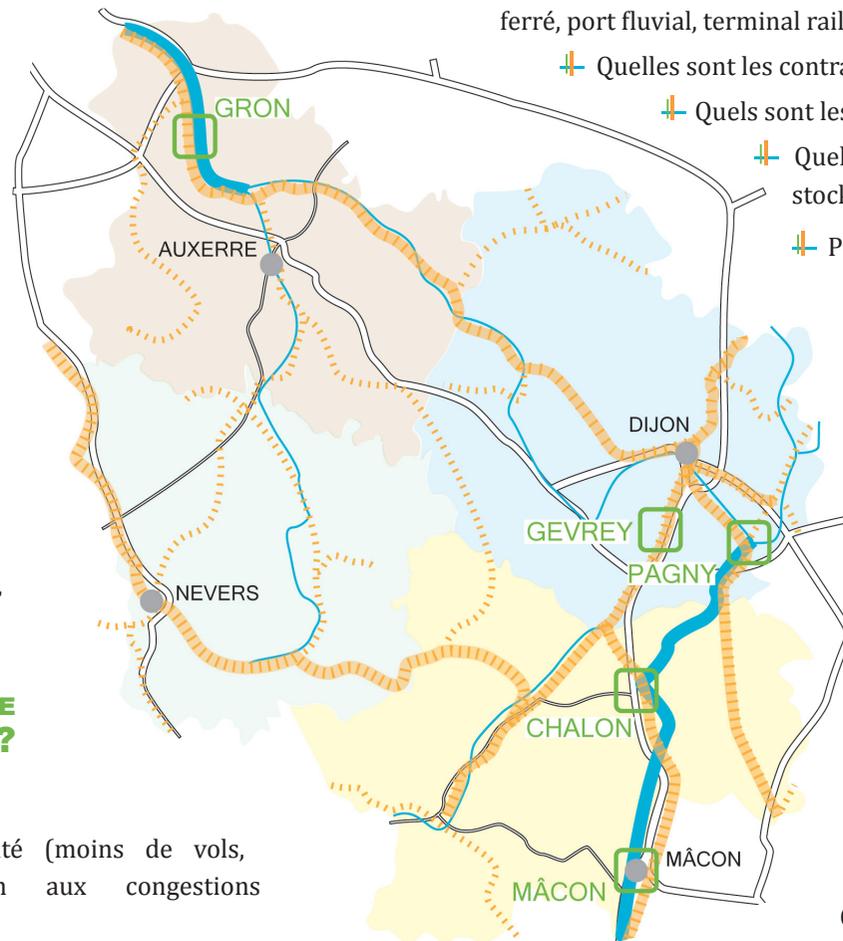
POURQUOI CHOISIR UNE SOLUTION MULTIMODALE ?

En optant pour la multimodalité, vous pourrez...

- ✚ Bénéficier de plus de fiabilité et de sécurité (moins de vols, d'avaries, de dégradations, faible exposition aux congestions routières...)
- ✚ Economiser sur vos dépenses de transport et de logistique
- ✚ Améliorer votre compétitivité (massification, mutualisation, stockage flottant)
- ✚ Contourner les principaux réseaux routiers saturés
- ✚ Contribuer à la protection de l'environnement (réduction des émissions de gaz à effet de serre, baisse de la consommation d'énergie ...)
- ✚ Disposer de services de proximité (stock tampon, manutention)

LES QUESTIONS À SE POSER POUR CONSTRUIRE SON PROJET ?

- ✚ Quelle est la distance totale à parcourir (transport régional, continental, import/export) ?
- ✚ Quelles sont les techniques de transport disponibles à proximité (embranchement ferré, port fluvial, terminal rail/route) ?
- ✚ Quelles sont les contraintes liées à la marchandise ?
- ✚ Quels sont les volumes et la fréquence des flux ?
- ✚ Quels sont les services attendus (délais, cadencement, stockage, manutention ...) ?
- ✚ Pourquoi mutualiser mes transports ?



Des professionnels sont présents en Bourgogne pour vous aider à définir la solution multimodale adaptée à vos trafics (fiche contacts)

DES AIDES POUR FRANCHIR LE PAS...

Des soutiens financiers existent sous la forme d'aides directes (à l'investissement, à l'exploitation, aux études) ou de mesures réglementaires.

Détails et contacts dans les fiches pratiques

LES SITES MULTIMODAUX EN BOURGOGNE

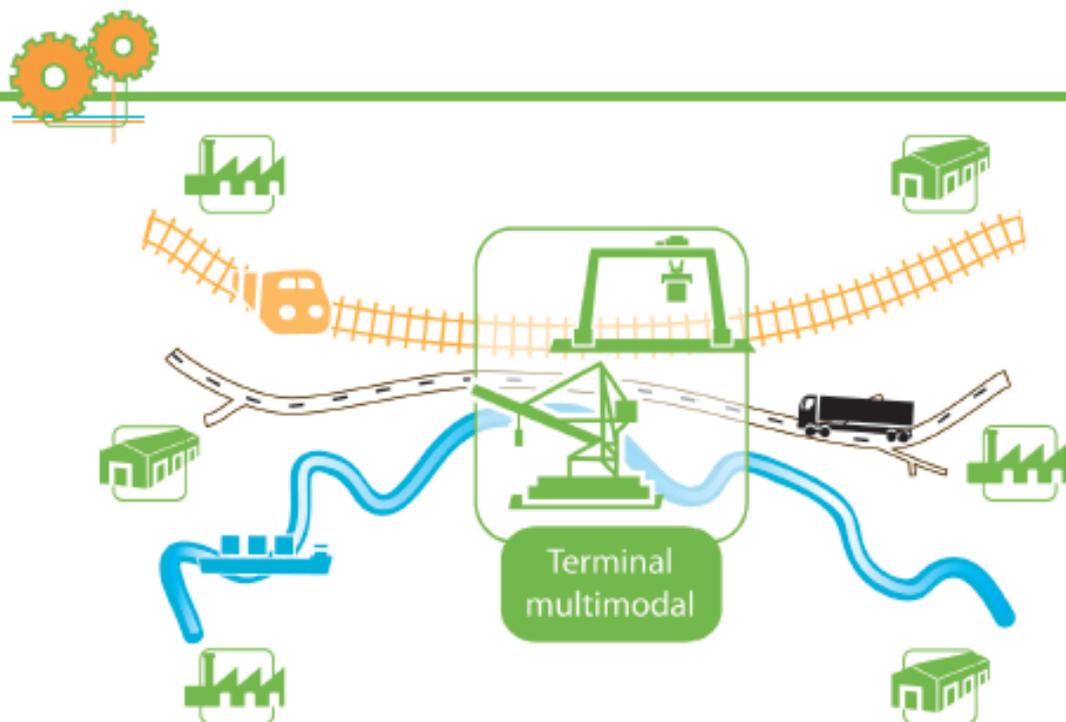
Quels que soient la nature des marchandises, le conditionnement, les volumes, et les contraintes liées au parcours, des solutions existent en Bourgogne. Accessibles par la route, le fer et le fleuve, des équipements multimodaux, dotés de moyens de manutention modernes et performants, permettent d'offrir des services diversifiés et polyvalents aux entreprises.

Détails et contacts dans les fiches pratiques



LE TRANSPORT COMBINÉ, COMMENT ÇA MARCHE ?

1



ILS TÉMOIGNENT

**M. Dey, Président UNICEM Bourgogne Franche Comté,
transport de vrac**

La filière matériaux de construction a recours historiquement au transport multimodal. Nos carriers locaux contribuent au développement des modes ferroviaire et fluvial pour les matériaux dits spécifiques et ceux destinés à l'approvisionnement des territoires plus éloignés, notamment la région Île de France. En effet, sur ces matériaux la part modale des modes alternatifs à la route représente plus de 50% des flux.

**Mme Walter, Responsable Service Transport, Hillebrand,
transport des conteneurs**

Notre société est spécialisée dans le transport de vins et spiritueux. Au départ de la Bourgogne et plus particulièrement de la Côte d'Or, nous utilisons autant que possible le site de Bourgogne Terminal à Gevrey, pour acheminer les conteneurs vers le port du Havre. En 2011, ce sont plus de 40% des conteneurs compatibles avec le transport ferroviaire qui ont utilisé la navette quotidienne Gevrey-Le Havre.

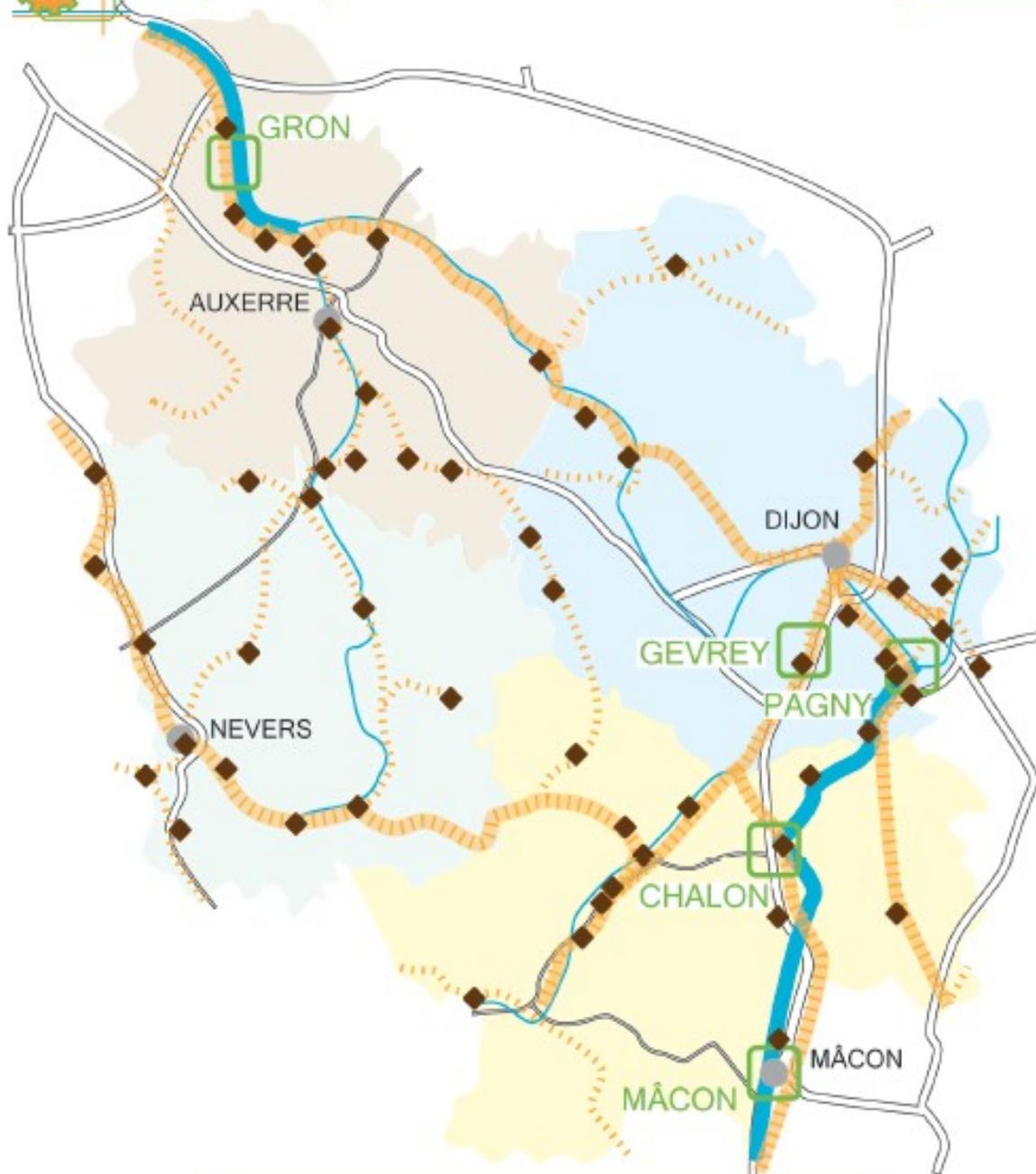


LE TRANSPORT COMBINÉ, COMMENT ÇA MARCHE ?

1



LES ÉQUIPEMENTS MULTIMODAUX EN BOURGOGNE



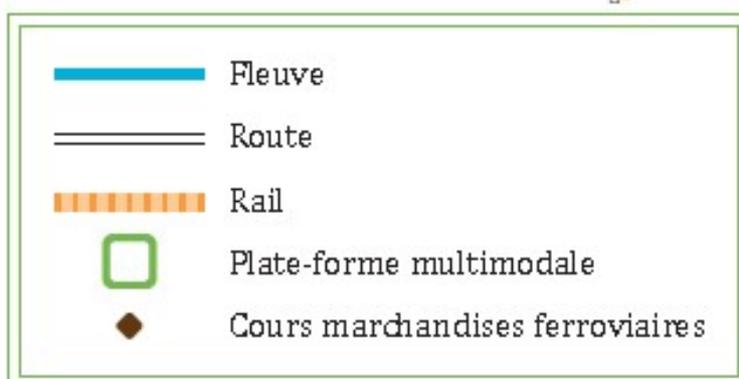
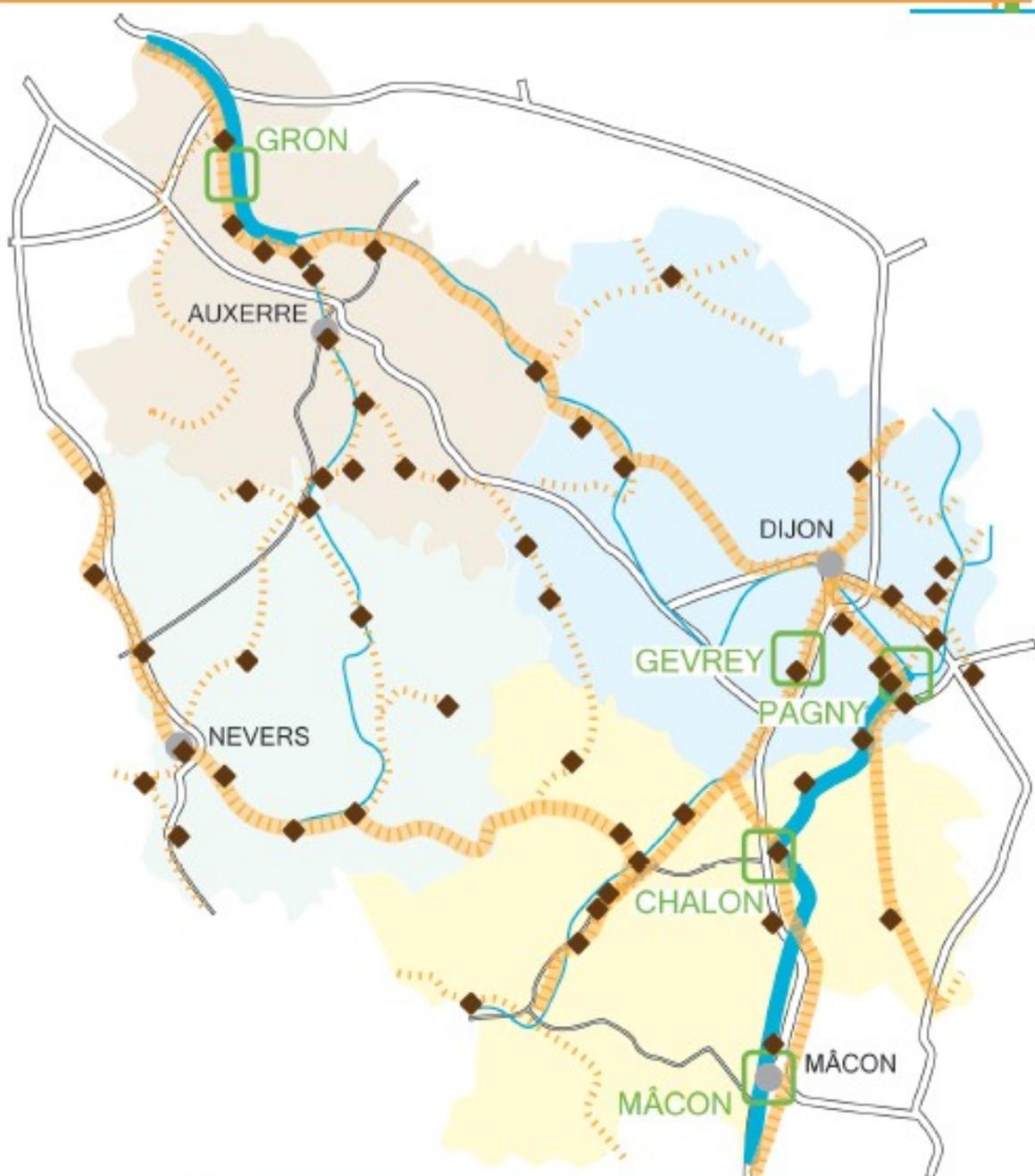
	Fleuve
	Route
	Rail
	Plate-forme multimodale
	Cours marchandises ferroviaires

LES EQUIPEMENTS MULTIMODAUX EN BOURGOGNE

2

La Bourgogne dispose de 5 plates-formes multimodales, 3 ports fluviaux embranchés fer et 65 cours marchandises ferroviaires.

Site	Services	Equipements	Exploitants
Port de Gron	Manutention Dématérialisation des formalités douanières Achat / location de conteneurs Stockage	<ul style="list-style-type: none"> • Plateforme de 12 000 m² • Accès Ro-Ro • Embranchement ferroviaire 	LOGIYONNE M. MERCEY Resp. Portuaire 03 86 86 57 61
Port de Pagny	Manutention Stockage non couvert	<ul style="list-style-type: none"> • Accès Ro-Ro • Grue à câble 45 T à 15 m • Embranchement ferroviaire 	SAS PAGNY TERMINAL M. LEYES Directeur Général 03 85 21 53 02
Port de Chalon sur Saône	Manutention, Conditionnement, Stockage couvert et non couvert Traction ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Grue portuaire de 35 T • Poste à colis lourds de 1 000 T • Porte-conteneurs de 45 T • Embranchement ferroviaire 	APROPORT M. TERRADE Direction 03 85 42 36 00
Port de Mâcon	Manutention, Conditionnement, Stockage couvert et non couvert, Traction ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Grue portuaire de 64 T • Porte-conteneurs de 45 T • Embranchement ferroviaire 	APROPORT M. TERRADE Direction 03 85 42 36 00
Terminal Dijon Bourgogne	Manutention Stockage Ligne régulière	<ul style="list-style-type: none"> • Grue portuaire 40 T + portique conteneurs • Embranchement ferroviaire 	NAVILAND CARGO Mme MONTAGU Agence de Venissieux 04 72 21 51 31





DE QUOI PARLE-T-ON ?

Des soutiens financiers sous la forme :

- d'aides directes (à l'investissement, à l'exploitation, aux études),
- de mécanismes réglementaires ou fiscaux.



POUR QUI ?

Pour les transporteurs et les chargeurs qui souhaitent s'engager vers des solutions multimodales.

EUROPE

Soutien d'actions innovantes en matière de transport multimodal :
PROGRAMME MARCO POLO II

Commission Européenne
eaci-marco-polo-helpdesk@ec.europa.eu
Tél. : +32 2 29 50924 / Fax : +32 2 29 79506

AIDES À L'INVESTISSEMENT

Pôle régional FEDER
DREAL Bourgogne ST : 03 45 83 20 94

ÉTAT

AIDES À L'INVESTISSEMENT

AIDES À L'EXPLOITATION
ET AU DÉMARRAGE

DREAL Bourgogne
Service transport
03 45 83 20 94

ADEME

AIDES À L'INVESTISSEMENT

AIDES À LA DÉCISION
(DIAGNOSTIC, ÉTUDE...)

ADEME
Direction régionale Bourgogne
Tél. : 03 80 76 89 76

VNF

AIDE À L'EMBRANCHEMENT FLUVIAL

AIDES AUX TRANSPORTEURS

VNF / Direction du développement économie transport et prospectives - Tél. : 04 72 56 59 00
betp.ddev.sn-rhone-saone@developpement-durable.gouv.fr

Bassin Rhône-Saône : 04 72 56 59 00
Bassin de la Seine : 01 44 06 63 60

RFF

AIDE À L'EMBRANCHEMENT
FERROVIAIRE

RFF
Direction régionale Bourgogne Franche-Comté
Tél. : 03 80 23 71 00

QUELLES SOLUTIONS POUR LES COLIS LOURDS OU EXCEPTIONNELS ?

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION

L'arrêté du 4/05/2006 modifié le 4/09/2007 stipule que toute demande de transport exceptionnel doit justifier que le transport ne peut pas être effectué par un mode alternatif au mode routier, la raison économique n'étant pas un critère recevable à elle seule.

LES ÉQUIPEMENTS BOURGUIGNONS

FERROVIAIRE

Ensemble des gares et installations accessibles aux convois exceptionnels

FLUVIAL

Les ports fluviaux : Gron, Pagny, Chalon sur Saône et Mâcon.
Sur un port n'ayant pas de grue spécifique, on peut faire appel à un levageur

ILS TÉMOIGNENT

**Mme Remires, Responsable Grands Comptes,
Agence Logistique Nationale, EDF**

Pour le transport de colis lourds du groupe EDF, nous utilisons les modes ferroviaires et fluviaux dans un objectif du respect des orientations du Grenelles de l'Environnement et de l'Arrêté du 4/05/06. Un partenariat est d'ailleurs engagé avec RFF, SNCF et VNF. Aujourd'hui, nous réalisons 20% des transports de colis exceptionnels par voie fluviale. Notre objectif est une croissance, pour ce mode, de 5% par an pour les cinq années à venir.

La Saône est un axe de transport stratégique pour nous.



POUR ALLER PLUS LOIN

DREAL	Service transport	03 45 83 20 94
RFF	Service commercial et gestion du réseau	03 80 23 71 42
VNF	Subdivision de Chalon	03 85 97 19 40
	Subdivision de Sens	03 86 83 16 30

LES CONTACTS EN BOURGOGNE POUR ALLER PLUS LOIN

5



DREAL	Réglementations Aide Etat	Service Transport st.dreal-bourgogne@developpement-durable. gouvfr 03 45 83 20 94
ADEME	Aides	Philippe PORTIER Directeur Adjoint 03 80 76 89 76
Conseil Régional	Aides	Georges WASZKIEL Direction des transports et de l'intermodalité 03 80 44 34 73
VNF	Réseau fluvial en Bourgogne	Rachid BIOUD Economie transport et prospective s 04 72 56 59 26
		Sébastien COLLARD / Alain HERR Subdivision de Chalon 03 85 97 19 40/41 chalon.ds.sn-rhone-saone@developpement- durable.gouvfr
		Subdivision de Sens 03 86 83 16 30
RFF	Réseau ferroviaire	Antoine LATOUCHE Service commercial et gestion du réseau 03 80 23 71 42
Syndicat mixte du technoport de Pagny	Port de Pagny	Frédéric LUCAZEAU 03 80 44 33 56
CCI Yonne	Gestion du port de Gron	Didier MERCEY Responsable Portuaire 03 86 86 57 61
CCI de Saône et Loire	APROPOR Service portuaire de Chalon-sur- Saône et Mâcon	François TERRADE Direction 03 85 42 36 00

LES CONTACTS EN BOURGOGNE POUR ALLER PLUS LOIN

5



SAS Pagny Terminal	Exploitation du port de Pagny	Pascal LEYES Directeur Général 03 85 21 53 02
Naviland	Exploitation Terminal Dijon Bourgogne Ligne régulière ferroviaire	Yves GIOANNINI Agence de Venissieux 04 72 21 51 33
Mecateamcluster	Pôle de compé- tences ferroviaire	Virginie BONNIN Animatrice du réseau Mecateamcluster 06 15 97 89 76
CFR	Entreprise ferroviaire	Eric DEBRAUWERE Président 03 86 30 93 00
Colas Rail	Entreprise ferroviaire	Tony STEVENARD Resp. Développement et Prospective 06 61 65 69 98
ECR	Entreprise ferroviaire	Jean-Philippe DELMONT Directeur commercial 09 77 40 00 20
Europorte Proximité	Entreprise ferroviaire	Laurent BOUVIER Directeur Agence Bourgogne-Champagne 03 84 65 33 01
SNCF Geodis	Branche trans- port et logistique de marchandises de la SNCF	Laurent MARIOTTE Délégué Régional Bourgogne 03 80 40 19 81 06 08 91 00 06
VFLI	Entreprise ferroviaire	Olivier BONDEAU Agence Bourgogne 03 85 52 63 83
Combiwest	Opérateur ferroviaire de ligne régulière	21 avenue Chardonnet - 35000 Rennes 02 99 04 90 60

Pour la liste des opérateurs fluviaux : contacter VNF

Et l'ensemble des transporteurs routiers et commissionnaires opérant sur le territoire bourguignon...



ACHEMINEMENT FERROVIAIRE

Ensemble des opérations permettant de transporter un ou plusieurs wagons d'un point d'origine à un point destinataire. On distingue deux modes d'acheminement ferroviaires principaux : l'acheminement par train entier, il s'agit d'un seul et même lot de wagons qui voyage du point de chargement directement au point de déchargement. Le deuxième mode d'acheminement est la messagerie ferroviaire qui regroupe des lots de wagons d'origines différentes au départ d'une région pour des destinataires différents à l'arrivée sur une autre région et dont le parcours principal sera effectué sous forme de train entier.

AVIS DE BATELLERIE

Toute information de nature technique ou réglementaire concernant la navigation. Les avis sont consultables en ligne sur www.vnf.fr

CAISSE MOBILE

Type de conteneur respectant les normes de sécurité et gabarits ferroviaires européens.

CALE DE HALAGE / SLIPWAY

Emplacement bord à voie d'eau permettant de maintenir un bateau à sec afin de procéder à l'entretien des bateaux.

CHANTIERS DE TRANSBORDEMENT

Chantiers spécialisés conçus pour le transfert des Unités de Transport Intermodal (Caisse mobile, conteneur) d'un mode de transport à l'autre (Rail/Route).

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Organisateur de transport multimodal. Il organise le transport de marchandises. Il a une obligation de résultat mais avec les modes de son choix.

CONTENEUR

Caisson métallique conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport.

Ses dimensions font l'objet d'une norme internationale.



CONVOI EXCEPTIONNEL

Transport de marchandises ou circulation de véhicules, présentant un caractère exceptionnel en raison de ses dimensions ou de sa masse, lesquelles ne respectent pas les limites réglementaires du code de la route ($L > 16,5\text{m}$; $l > 2,55\text{m}$; $p > 40\text{t}$).

COURS MARCHANDISES FERROVIAIRES

Les cours marchandises permettent le chargement et le déchargement des wagons, notamment depuis ou vers un autre mode de transport.

EMBRANCHEMENT FLUVIAL

Infrastructure permettant le chargement ou/et le déchargement de marchandises hors du chenal de navigation.

ENTREPRISE FERROVIAIRE (EF) / TRACTIONNAIRE FERROVIAIRE

Entreprise qui assure des services de transport de personnes ou de marchandises sur un réseau ferroviaire. Elles peuvent fournir les services de traction ferroviaire.

Ces services incluent la locomotive, le conducteur et le sillon. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'une licence et d'un certificat de sécurité.

EQUIVALENT VINGT PIEDS / EVP

(en anglais : *twenty-foot equivalent unit* : TEU)

Unité de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. Elle est utilisée pour le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds en vaut 2.

La taille d'un conteneur de 20 pieds est de $6,2 * 2,50 * 2,50$ mètres.

FERCAM

Fer + camion

Prestation de logistique routière composée par un enlèvement et/ou une livraison à domicile et constituant une opération annexe au transport principal ferroviaire.

**FERROUTAGE**

Transport intermodal de marchandises, utilisant des véhicules routiers acheminés sur des wagons.

INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE / ITE

Autrefois dénommée «Embranchement Particulier» (EP), une ITE est une voie ferrée privative raccordée au réseau principal desservant une usine, une zone de stockage ou de transbordement (entrepôt, silo, plate-forme, ...) afin de charger ou décharger des wagons directement sur place sans rupture de charge.

MULTIMODALITÉ

Disponibilité dans un même lieu (cf. plate-forme multimodale) et/ou utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement (cf. transport multimodal).

MUTUALISATION

Mise en commun de moyens (transport, entrepôt, outil) visant à réduire le besoin global de ces moyens ou d'en augmenter l'efficacité pour les acteurs.

OPÉRATEUR DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Il met à disposition de ses clients (« vente au détail ») des trains complets de wagons adaptés au transfert rail/route de conteneurs ou de caisses mobiles, opère les manutentions de ces matériels sur des chantiers de transbordement et en assure l'acheminement ferroviaire en réservant lui-même les sillons auprès de RFF et en achetant les tractions auprès des entreprises ferroviaires (EF).

PLATE-FORME MULTIMODALE

Zone équipée pour permettre la combinaison de plusieurs modes de transport de marchandises (route/fer/fleuve/mer).



POST-ACHEMINEMENT

Partie du transport qui succède à un transport principal. Son coût est composé de l'ensemble des charges supportées du lieu de débarquement des marchandises au magasin du client. Lorsque le post acheminement est composé de plusieurs transports successifs ou de modes différents, son coût est la somme des couts des transports successifs.

PRÉ-ACHEMINEMENT

Partie du transport qui précède un transport principal. Son coût est composé de l'ensemble des charges supportées du lieu d'achat des marchandises au magasin du transitaire qui généralement représente aussi le client. Lorsque le pré acheminement est composé de plusieurs transports successifs ou de modes différents, son coût est la somme des couts des transports successifs.

RAMPE RO-RO

Roll on - roll off

L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire vers la rampe mobile du matériel flottant.

Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, etc. Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles.

LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE, COMMENT ÇA MARCHE ?



DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le transport combiné rail-route consiste à transporter les marchandises en associant un transport routier et un transport ferroviaire sur le parcours principal.

On distingue deux techniques principales de manutention : manutention verticale / manutention horizontale.



POUR QUI ?

Pour les entreprises qui souhaitent anticiper l'évolution des contraintes routières (eco-taxe poids lourds, congestion, coût du carburant, personnel, ...).

Pour celles aussi qui souhaitent conjuguer écologie et économie.

LES ÉQUIPEMENTS EN BOURGOGNE

Les ports Bourguignons embranchés au réseau ferré national : Pagny, Chalon sur Saône, Mâcon.

Le site Terminal Dijon Bourgogne situé à Gevrey.

Et l'ensemble des cours marchandises (gare fret) de la région.

cf. Carte fiche 1 «Le transport combiné, comment ça marche ?»

ILS TÉMOIGNENT

Robert Bilbot, Directeur Général, CEREVIA

Nous sommes un important exportateur de céréales, notamment vers le Maghreb. Dans une économie de plus en plus concurrentielle, il nous fallait trouver des gains de compétitivité importants. Cela passe notamment par garantir l'approvisionnement des ports d'exportation via des modes de transport économiquement les plus avantageux. Nous transportons 1 million de tonnes de céréales vers notre silo à Fos, à 65% par la voie d'eau et 35% par fer. Ces modes de transport massifs nous ont permis de toucher de nouveaux marchés.



POUR ALLER PLUS LOIN

GNTC (Groupement National du
Transport Combiné)

M. PLISSON
Délégué Général

01 42 93 53 88

COMMENT ACCÉDER AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (RFN) ?

8



DE QUOI PARLE-T-ON ?

Il existe 3 possibilités :

- utiliser une installation embranchée (ITE) ;
- une cours de marchandises / gare fret ;
- un terminal ferroviaire de manutention.

LES CHIFFRES CLÉS BOURGUIGNONS

ITE	143
Cours marchandises	65
Terminal ferroviaire	4

ILS TÉMOIGNENT

Utilisation d'une ITE

M. Perisse, responsable Carrière Région Est, Eiffage

Avec un objectif d'un train quotidien de 1 200t au départ de notre ITE, nous augmentons notre compétitivité économique et écologique sur moyenne et longue distance. À ce titre le Bilan Carbone® de la carrière s'est avéré très positif.



POUR ALLER PLUS LOIN

RFF

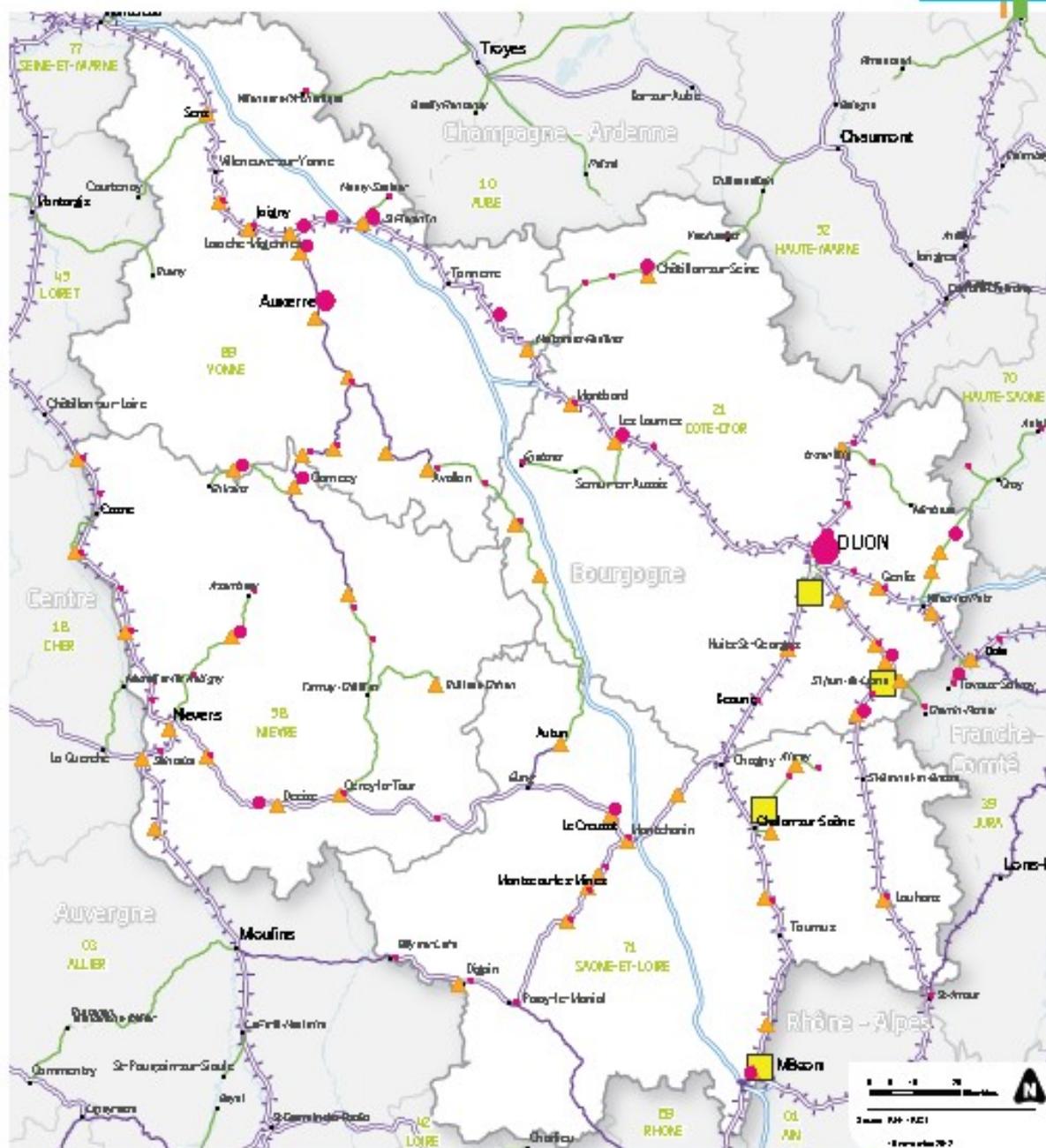
Service commercial et
gestion du réseau

M. Latouche

03 80 23 71 42

COMMENT ACCÉDER AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (RFN) ?

LOCALISATION DES SITES FERROVIAIRES ACCESSIBLES EN BOURGOGNE



Site ferroviaire

- ▲ Cours marchandises
- Plateforme multimodale

Nombre d'installations terminales embranchées

- 1
- 5
- 10

Réseau ferré

- LGV
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- Lignes non-exploitées

LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ (OFP)

9



DE QUOI PARLE-T-ON ?

L'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) peut être :

- un prestataire, gestionnaire de l'infrastructure (PGI) pour Réseau Ferré de France

prestations de surveillance et d'entretien sur les petites lignes exclusivement fret,

prestations de gestion opérationnelle des circulations sur les petites lignes exclusivement fret,

- un transporteur pour les entreprises ferroviaires traditionnelles

prestations pour l'acheminement de trains complets ou wagon isolés sur le périmètre local.



POUR QUI ?

Les OFP ont pour objectif de mutualiser les flux et de créer des convois mono ou multi clients ou multi lots. Ils s'adressent donc à l'ensemble des chargeurs Bourguignons.

ILS TÉMOIGNENT

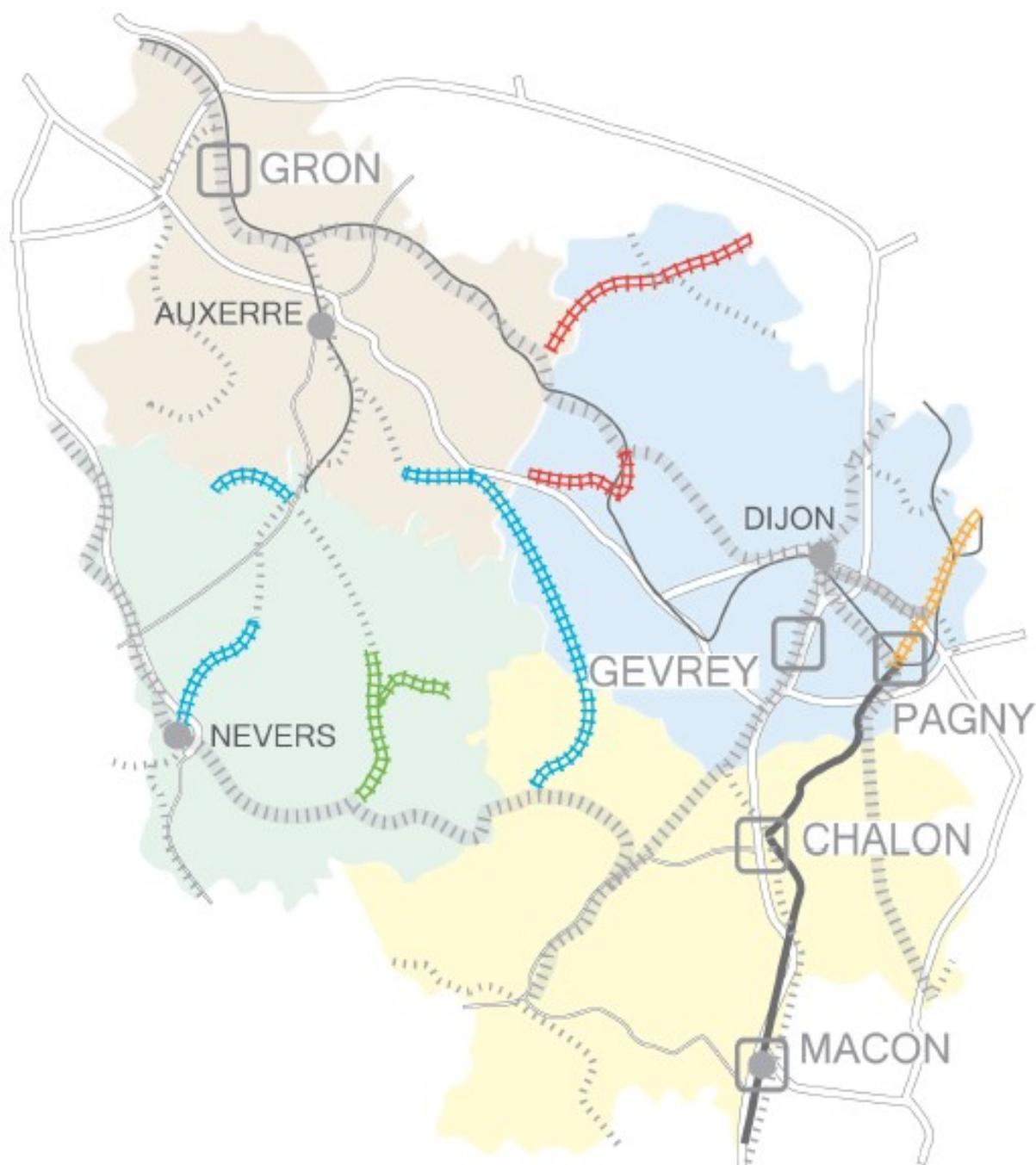
M. Mary, CFR (entreprise ferroviaire)

En 2011, CFR a transporté 105 000 t de matériaux par mode ferroviaire, soit l'équivalent de 4 800 poids lourds. L'OFP est un gage de fiabilité pour les chargeurs : proximité géographique, interlocuteur unique, suivi et traçabilité des wagons. Prochainement, nous allons assurer des convois ferroviaires pour les céréales, les bois du Morvan et la filière recyclage. Nous nous adressons à l'ensemble des industriels qui souhaitent contribuer au développement du mode ferroviaire.



LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ (OFP)

9



- | | |
|---|--------------------------------|
|  | Morvan (2010) |
|  | Chatillonnais et Auxois (2012) |
|  | Arc Morvan (projet) |
|  | Étoile de Gray (projet) |

LE TRANSPORT COMBINÉ FLEUVE-ROUTE, COMMENT ÇA MARCHE ?



DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le transport combiné fleuve-route consiste à acheminer les marchandises en associant un transport routier et un transport fluvial.



POUR QUI ?

Pour les entreprises qui souhaitent anticiper l'évolution des contraintes routières (eco-taxe poids lourds, congestion, coût du carburant, personnel, ...).

Pour celles aussi qui souhaitent conjuguer écologie et économie.

LES ÉQUIPEMENTS EN BOURGOGNE



Les ports publics Bourguignons : Gron, Pagny, Chalon sur Saône, Mâcon.

Vous pouvez aussi contacter VNF pour étudier les possibilités de raccordement particulier à la voie d'eau.

ILS TÉMOIGNENT

**M. Bouche, Responsable Logistique et Transport, Rock
(sel de déneigement)**

Nous commercialisons du sel de déneigement sur l'ensemble de la vallée de la Saône au départ des ports de Pagny, Chalon sur Saône et Mâcon. Nos dépôts sont approvisionnés par navires fluviaux de 2 000 T, une centaine par an, puis nous livrons nos clients par route. L'approvisionnement fluvial est plus compétitif qu'une logistique 100% routière. Aujourd'hui, nos clients publics intègrent des clauses de compétitivité écologique, Bilan Carbone® par exemple, ce qui renforcent la pertinence de l'intermodalité.



LE TRANSPORT COMBINÉ FLEUVE-ROUTE, COMMENT ÇA MARCHE ?

10



POUR ALLER PLUS LOIN

CCI Yonne	Exploitation du port de Gron	M. MERCEY Resp. Portuaire	03 86 86 57 61
SAS Pagny Terminal	Exploitation du port de Pagny	M. LEYES Directeur Général	03 85 21 53 02
Aproport	Exploitation des ports de Chalon sur Saône et Mâcon	M. TERRADE Direction	03 85 42 36 00
VNF	Raccordement à la voie d'eau	M. BIOUD Resp. Économie et Développement	04 72 56 59 26
		M. HERR M. COLLARD Subdivision de Chalon	03 85 97 19 40
		SUBDIVISION DE SENS	03 86 83 16 30
		M. DENET Service développement	01 44 06 63 60