

LE GUIDE DU TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE



SOMMAIRE

LE MOT DU GNTC	P. 5
-----------------------	-------------

PRÉSENTATION DU TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

<u>Le transport combiné aujourd'hui</u>	<u>P. 6 et 7</u>
<u>Un mode de transport qui maille le territoire</u>	<u>P. 8 et 9</u>
<u>Les acteurs du combiné rail-route</u>	<u>P. 10 et 11</u>
<u>L'unité de transport intermodal</u>	<u>P. 12 et 13</u>
<u>Quelle marchandise pouvez-vous transporter ?</u>	<u>P. 14 et 15</u>
<u>La plateforme multimodale : pivot entre le rail et la route</u>	<u>P. 16 et 17</u>
<u>Les opérateurs de transport combiné, le cœur de l'offre</u>	<u>P. 18 et 19</u>
<u>Cas concret</u>	<u>P. 20</u>
<u>Outil de la décarbonation</u>	<u>P. 21</u>

JE ME LANCE ! CONCRÉTISER UN PROJET DE REPORT MODAL

<u>Étape 1 : Lister les flux</u>	<u>P. 22</u>
<u>Carte indicative des plateformes multimodales</u>	<u>P. 23</u>
<u>Étape 2 : Construire le cahier des charges</u>	<u>P. 24 et 25</u>
<u>Étape 3 : Qui consulter ?</u>	<u>P. 26</u>
<u>Les opérateurs du transport combiné rail-route membres du GNTC</u>	<u>P. 27</u>
<u>Étape 4 : Réception des offres</u>	<u>P. 28</u>
<u>Incitation au report modal et aides</u>	<u>P. 29</u>
<u>Ils l'ont fait !</u>	<u>P. 30</u>
<u>Étape 5 : Conduire le changement</u>	<u>P. 31</u>
<u>Un projet long terme</u>	<u>P. 32</u>
<u>Retour d'expérience : Une solution durable pour un évènement éphémère</u>	<u>P. 33</u>

BIBLIOGRAPHIE	P. 34
----------------------	--------------

GLOSSAIRE	P. 35
------------------	--------------

LE MOT DU GNTC

Le transport combiné rail-route est aujourd’hui identifié comme l’un des **leviers majeurs de la décarbonation du transport de marchandises en France**, dans une politique globale de durabilité comme le démontrent la Stratégie nationale ferroviaire et le schéma directeur du transport combiné publiés par le ministère des Transports.

Dans la lignée de ses missions de promotion de la multimodalité, et en partenariat avec l’ADEME, le GNTC est heureux de publier le premier Guide spécifique au transport combiné rail-route.

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 ferroviaire, la réglementation, les aides** ainsi que les étapes pour mettre en œuvre efficacement un projet de report modal.

En parallèle, le GNTC œuvre 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, et nous vous encourageons maintenant à le diffuser et à le mettre en application.



Rémy CROCHET
Président du GNTC



Soutenu
par



1

INTRODUCTION AU TRANSPORT COMBINÉ

LE TRANSPORT COMBINÉ AUJOURD'HUI

41%

C'est la part du transport combiné dans le transport de fret ferroviaire en 2023 en tonnes.km.

1.000.000

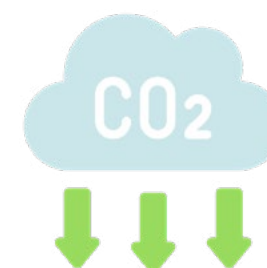
C'est le nombre de camions en moins sur nos route grâce au transport combiné.

1 TRAIN =
40 / 45 camions



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

- Une quinzaine d'opérateurs de transport combiné qui développent leur offre de service,
- 40 plateformes multimodales réparties sur l'ensemble du territoire,
- 1 125 000 UTI (Unités de Transport Intermodal) transportées tous les ans.



6 x moins

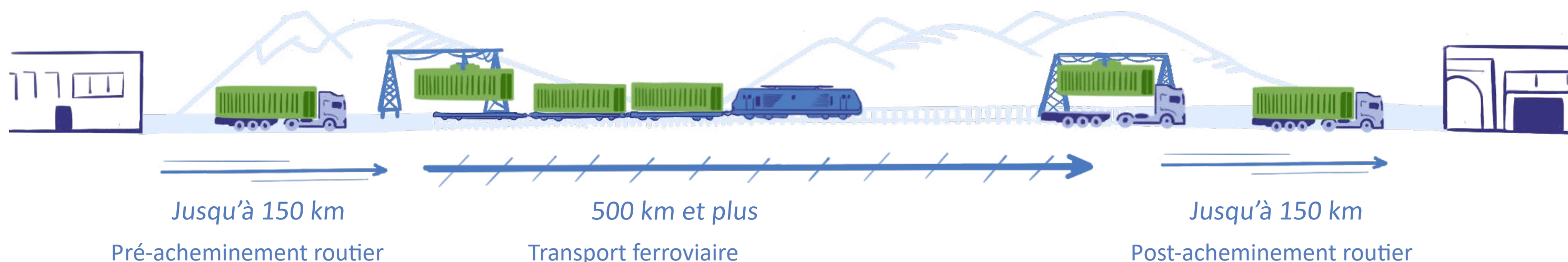
d'énergie consommée par le mode ferroviaire que par son équivalent routier.

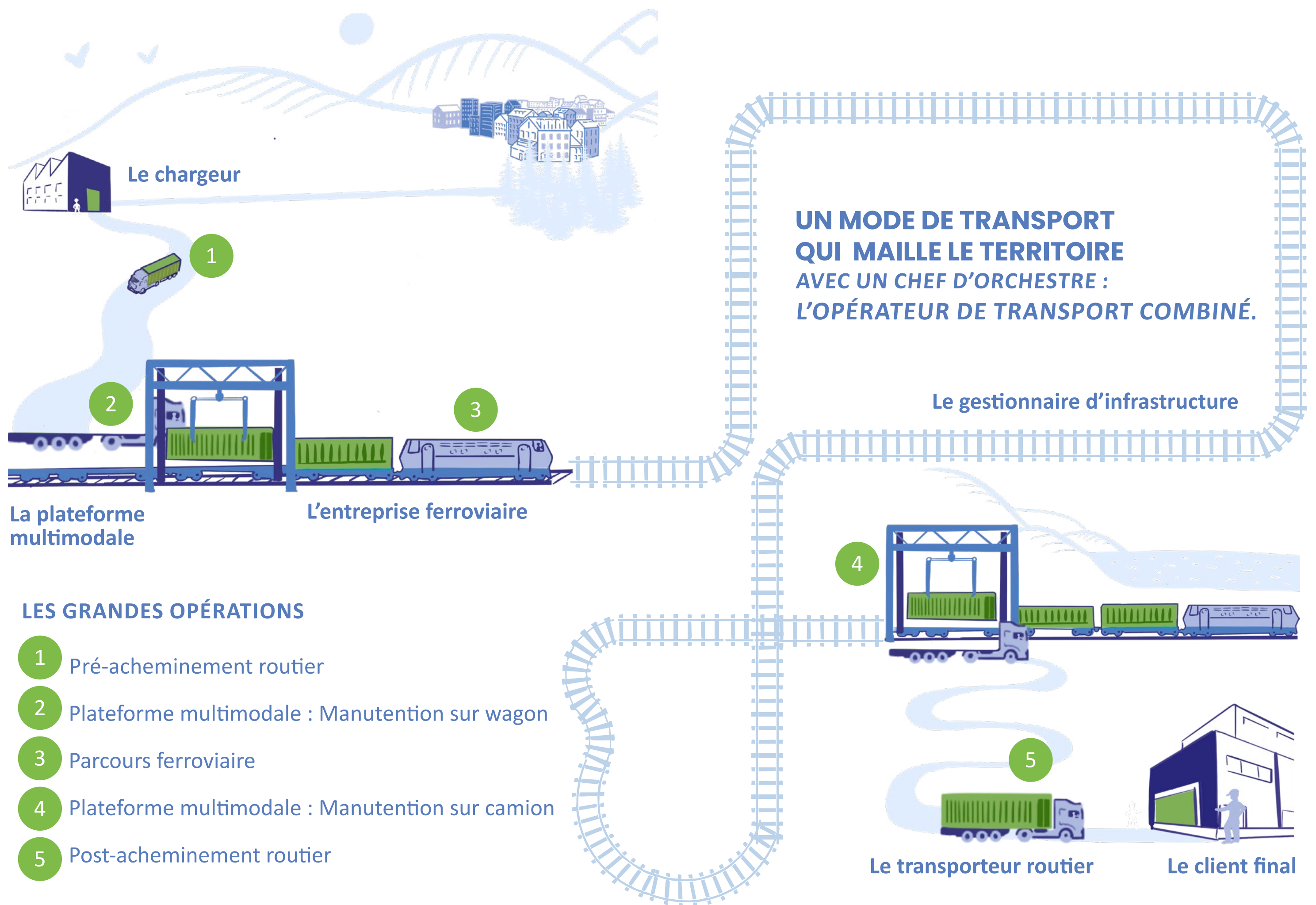
1.000.000 t

C'est la quantité de CO₂ économisée chaque année grâce au transport combiné.

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

UN ENCHAÎNEMENT D'OPÉRATIONS





LES ACTEURS DU COMBINÉ RAIL-ROUTE

LE CHARGEUR

C'est l'entreprise qui détient la marchandise et souhaite l'acheminer d'un point A vers un point B.

L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT COMBINÉ (OTC)

C'est l'acteur majeur de la chaîne car il propose une offre de transport, en organisant ses trains entre deux plateformes multimodales. Il vend des places sur ses trains à différents clients. Il peut aussi parfois intégrer dans sa prestation la mise à disposition d'une Unité de Transport Intermodal (UTI), le pré- ou post-acheminement routier. Il dispose de wagons. La traction des trains est réalisée par des entreprises ferroviaires.

LA PLATEFORME MULTIMODALE

C'est le site qui sert de pivot entre le rail et la route. L'exploitant de ce site connecté au réseau ferroviaire dispose de moyens de manutention pour transborder l'UTI du camion, vers le wagon ou l'inverse. Un réseau d'une trentaine de terminaux couvre l'ensemble du territoire national.

L'UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

C'est le contenant dans lequel la marchandise va voyager. C'est un des atouts du transport combiné rail-route pour la sécurité de la marchandise.

L'ENTREPRISE FERROVIAIRE (EF)

Elle tracte des trains pour le compte de l'opérateur entre deux plateformes multimodales en mettant à disposition une locomotive et un conducteur de train. Pour le faire, elle doit disposer d'une licence délivrée par l'Etat et d'un certificat de sécurité qui justifie la maîtrise de ses activités.

LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Il agit en tant qu'organisateur de transport, facilitant le transport de marchandises selon les conditions adaptées à son client.

Vidéo « Acteurs du transport combiné rail-route »



LE TRANSPORTEUR ROUTIER

Il fournit la prestation routière :

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

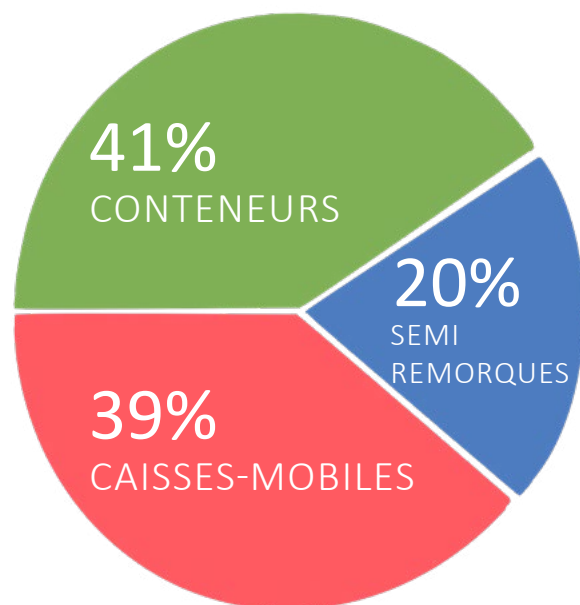
LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE (GI)

SNCF Réseau, assure l'entretien et la modernisation du réseau ferré tout en garantissant la sécurité. C'est lui qui commercialise les sillons (créneaux de circulation) aux entreprises ferroviaires ou OTC candidats autorisés.



L'UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

L'UTI c'est le contenant dans lequel les produits vont être transportés.



Part des UTI dans le transport combiné rail-route en 2024



LE CONTENEUR

Communément utilisé dans le maritime, il est aussi largement utilisé dans les transports terrestres.

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

Pour en savoir plus



LA CAISSE MOBILE (ou swap body)

Elle a été créée et standardisée pour développer le transport combiné. De structure légère, elle ne peut être manipulée que par le dessous, et ne peut être empilée. Une caisse mobile est plus longue qu'un conteneur. Avec 45 pieds, elle se rapproche de la capacité de chargement d'une semi-remorque.

Pour en savoir plus



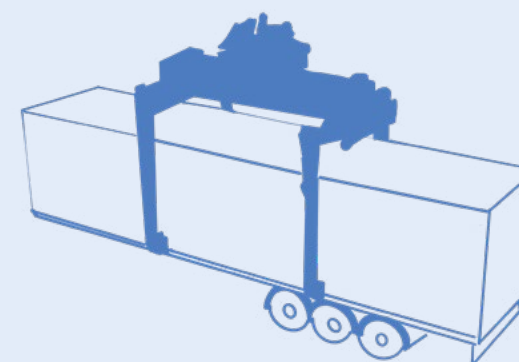
LA SEMI-REMORQUE

Ce sont les camions qui circulent sur nos routes. La remorque routière est séparée du tracteur pour être chargée sur un train.

L'utilisation de cette technique permet aux transporteurs routiers de déposer leur remorque dans un train du combiné. Les distances courtes entre le point de chargement et la plateforme multimodale peuvent permettre d'optimiser la tournée du chauffeur et son tracteur. L'utilisation de cette technique est en pleine croissance.

Elle a augmenté de 50% entre 2018 et 2021, notamment grâce à l'ouverture de nouveaux services d'autoroutes ferroviaires mais aussi du développement de l'offre de service classique et de nouvelles techniques de manutention.

10% de la flotte européenne de semi-remorques est dite « préhensible ».



Elles disposent de platines latérales pour le chargement permettant de soulever la semi-remorque.

De nouvelles solutions pour les remorques non préhensibles.

De nombreuses sociétés ont développé des logiques de paniers dans lesquels les semi-remorques sont posées, afin de permettre ensuite leur manutention.



Le conducteur de camion charge sa semi-remorque dans cette structure métallique.

Pour en savoir plus



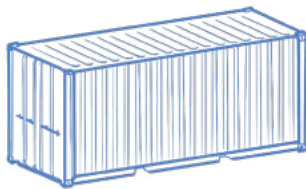
QUELLE MARCHANDISE POUVEZ-VOUS TRANSPORTER ?

Quel que soit le type de marchandise et le volume à transporter, il existe une solution.

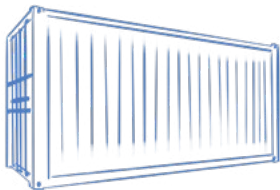
Les UTI se déclinent en différentes familles pour répondre aux besoins de transport :

Votre produit	Conteneur	Caisse-mobile	Semi-remorque
Produits palettisés ne nécessitant aucune condition particulière : électro-ménager, vêtements, produits électriques, petit mobilier, etc...	Standard (Dry)	A rideaux coulissants	Tautliner fourgon (version renforcée)
Variante pour des produits volumineux et légers.	Grand volume (High cube)	/	Grand volume (Jumbo)
Marchandises nécessitant une température dirigée : aliments, médicaments, cosmétiques, fleurs.	Frigorifique (Reefer Container)	Frigorifique	Frigorifique
Marchandises à l'état liquide ou gazeux : carburant, déchets liquides, produits alimentaires, gaz.	Citerne (Tank Container)	Citerne	Citerne
Marchandises vrac (matériaux de construction et minéral).	Bâché (Open Top)	Bâchée	Bâchée (open top)
Marchandises lourdes ou de grandes dimensions, nécessitant un chargement latéral : tubes, machines industrielles...	Plateau (Flat Rack)	Plateau	Plateau

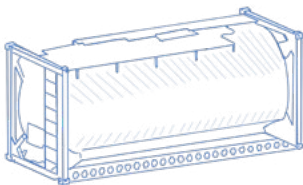
CONTENEUR ISO



Standard



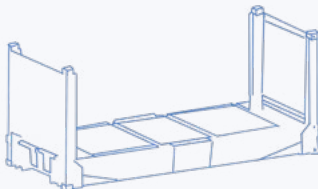
Grand volume (High cube)



Citerne



Frigorifique

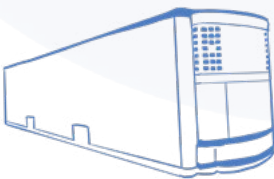


Plateau (flat-rack)

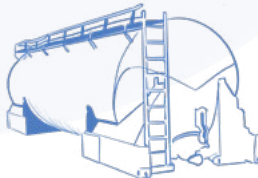
CAISSE MOBILE



A rideau coulissant



Frigorifique



Citerne

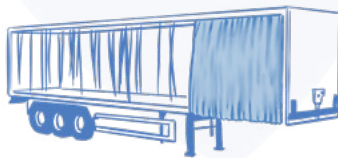


Bâchée ou tôle



Plateau

SEMI-REMORQUE



Tautliner fourgon



Grand volume (Jumbo)



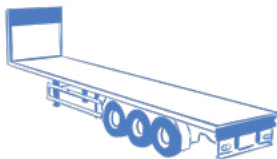
Frigorifique



Citerne



Bâchée (open top)



Plateau

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le transport combiné convient au transport de la plupart des marchandises dangereuses : liquides ou palettisées. Il est toutefois soumis à des réglementations spécifiques.

Pour en savoir plus sur les matières dangereuses



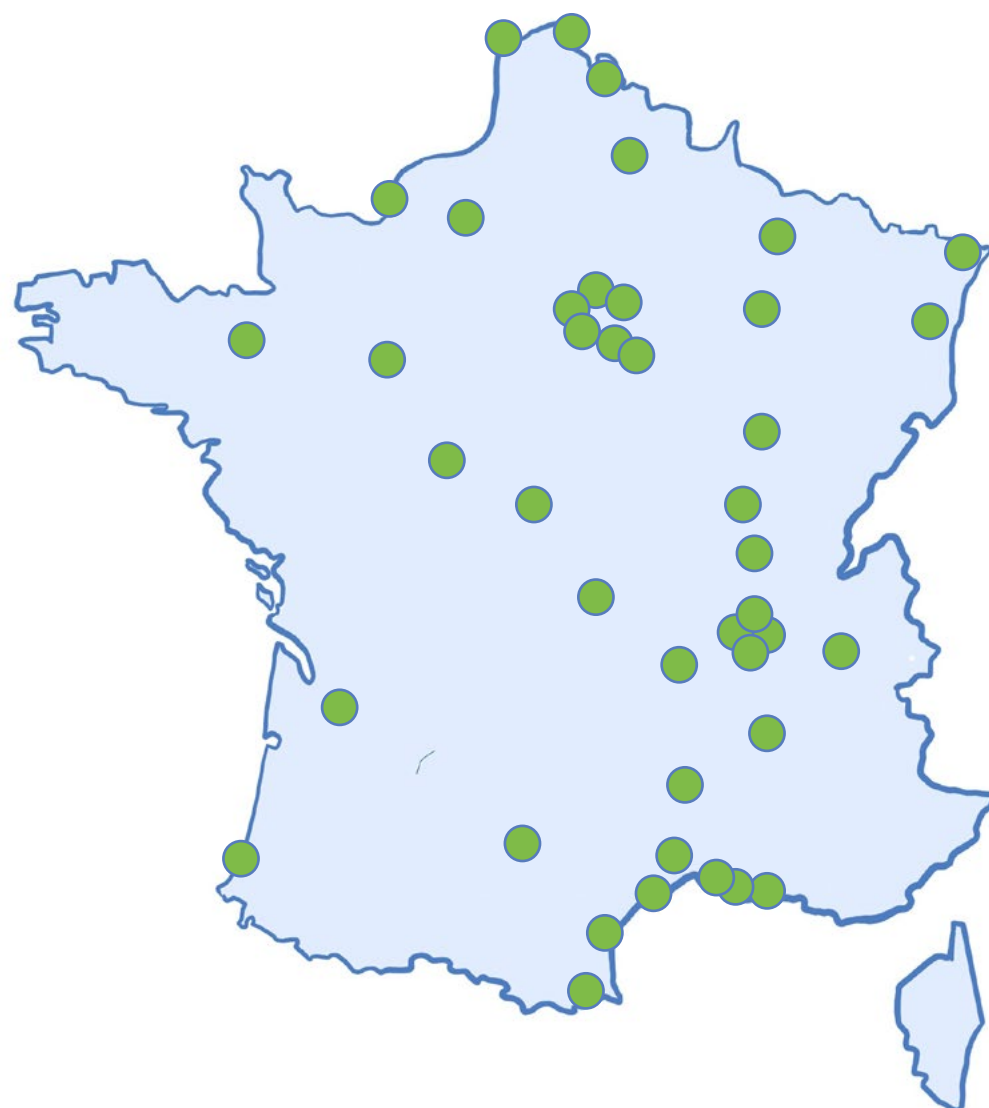
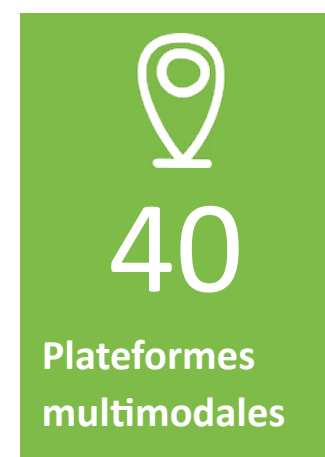
LA PLATEFORME MULTIMODALE : PIVOT ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE

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

L'exploitant d'un terminal rail-route gère les opérations de transfert qui s'y déroulent et met à disposition :

- Une zone de réception camion et de stockage des UTI,
- Des moyens de manutention,
- Un raccordement ferroviaire pour permettre l'arrivée et le départ des trains.

IMPLANTATION DES PLATEFORMES MULTIMODALES EN FRANCE



DIFFERENTS TYPES DE PLATEFORMES MULTIMODALES

Elles sont de plusieurs natures :

- Des **terminaux publics gérés** par SNCF Réseau et mis à disposition de gestionnaires de plateformes. C'est la majeure partie du parc actuel.
- Des **terminaux privés**,
- Des **terminaux mixtes**, par exemple issus de partenariats public/privé dans lesquels des collectivités ou des régions ont investi.

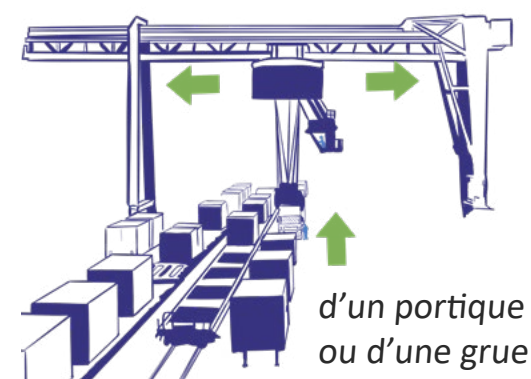
Certaines sont purement rail-route mais d'autres peuvent être tri-modales, intégrant le fluvial.

DEUX TYPES DE MANUTENTION

Manutention verticale

(en maritime LoLo)

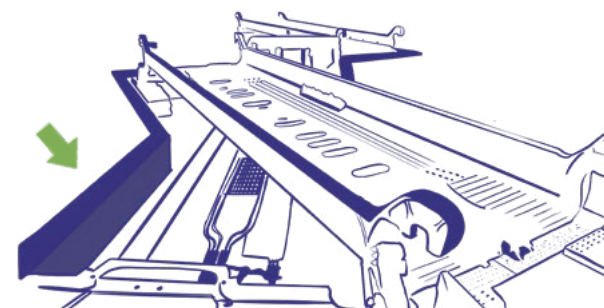
L'UTI est soulevée à l'aide :



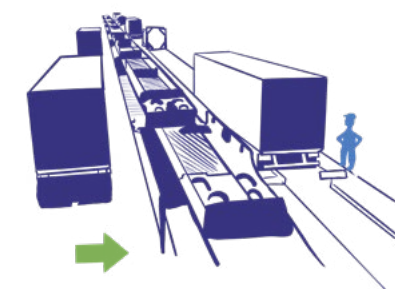
Manutention horizontale

(en maritime RoRo)

Développée pour la manutention des semi-remorques.



En pivotant : des wagons spécialisés pivotent pour accueillir les semi-remorques.



Par translation : les semi-remorques sont déplacées automatiquement de/vers les wagons.



LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ

COMMENT SE DEFINIT L'OFFRE ?

L'OTC identifie le potentiel de transport sur un axe, entre deux plateformes multimodales et organise la mise en place des liaisons ferroviaires :

- Il **démarche des clients potentiels** sur cet axe afin d'en définir le potentiel commercial et la fréquence des trains possible.
- Il **se coordonne avec les exploitants des deux plateformes multimodales** pour intégrer ce service dans le planning de travail des sites.
- Il **contractualise avec une entreprise ferroviaire (EF)** pour la traction des trains.
- Il **fournit les wagons** qui seront en circulation sur cette nouvelle ligne.
- Après l'assemblage des différents coûts d'exploitation, il **définit le prix de transport** sur la ligne.
- Les trains sont dits « **ouverts** », leur capacité étant commercialisée à plusieurs clients au sein d'une même circulation. C'est l'OTC qui porte le risque commercial.
- Certains OTC étoffent leur offre ferroviaire avec des **prestations complémentaires**, comme la fourniture des UTI, leur manutention et parfois le pré- ou post-acheminement routier.

ENTREPRISE FERROVIAIRE

Certains OTC vont encore plus loin en devenant **entreprise ferroviaire**. Cette démarche est complexe :

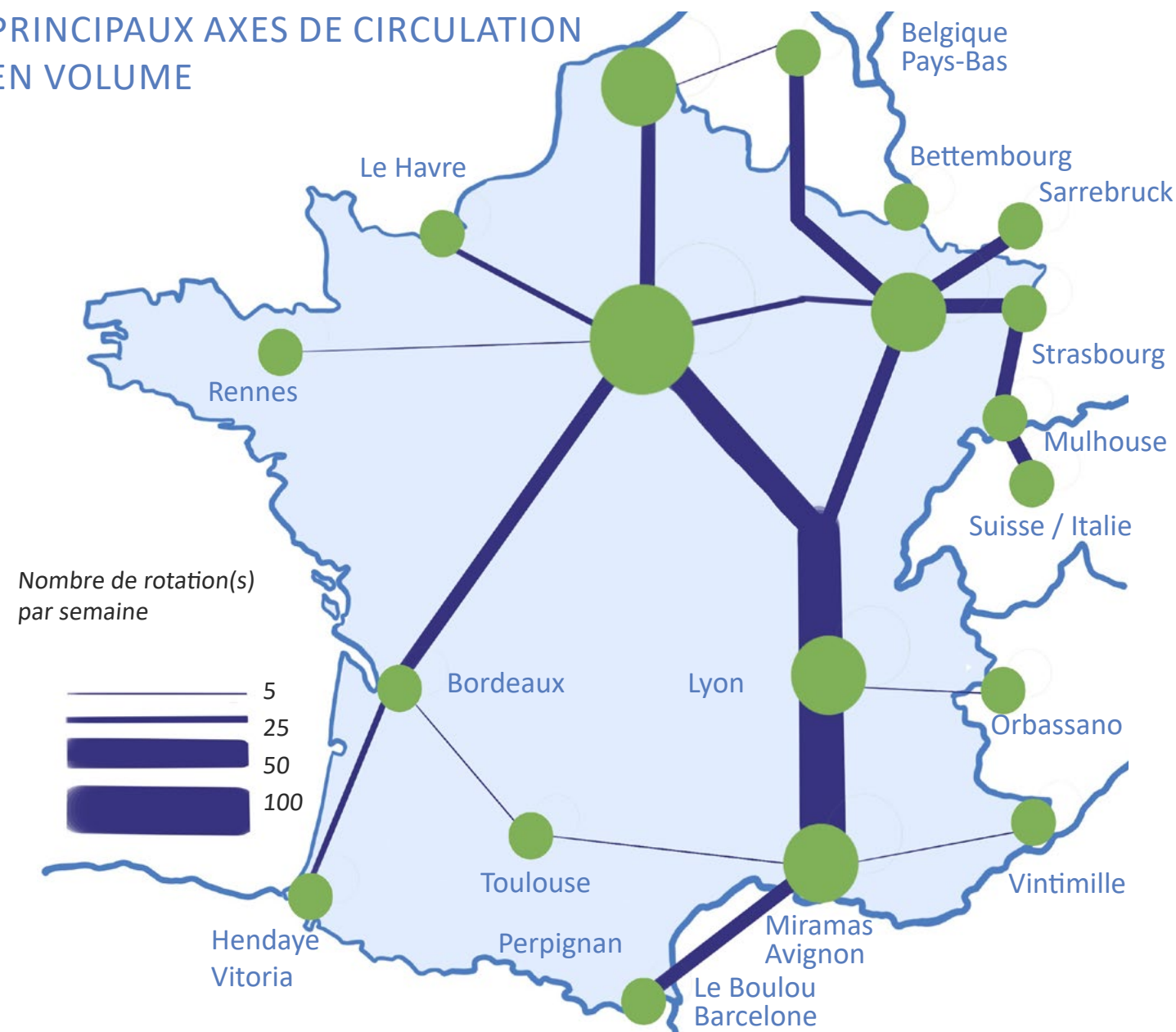
- obtention d'une licence de l'Etat et d'un certificat de sécurité,
- investissement ou location de locomotives,
- Recrutement de conducteurs de trains et autre personnel spécialisé.

Grâce à cet investissement important, l'OTC organise ses propres trains et en assure la gestion opérationnelle.

CANDIDAT AUTORISÉ

Afin de mieux contrôler leur offre, certains OTC ont pris la **maîtrise des sillons** (créneaux de circulation). En devenant « candidats autorisés », ce sont eux qui passent directement leur commande de sillons au gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

PRINCIPAUX AXES DE CIRCULATION EN VOLUME



100
trains combinés /
jour



23,3
milliards de
tonnes.km brutes
transportées en
2024

LE NORD/SUD : UN AXE MAJEUR

L'offre de transport combiné rail-route se concentre sur un axe Nord / Sud :

- Des flux domestiques entre les Hauts de France, l'Île de France, la Vallée du Rhône et PACA.
- Des flux de transit entre le Bénélux, l'Allemagne et l'Espagne (principalement par la façade méditerranéenne mais aussi via Hendaye), complétés par l'offre d'autoroute ferroviaire au départ de Calais desservant le marché britannique.

Certains OTC ont développé des partenariats pour étendre l'offre au-delà de nos frontières, principalement vers les pays limitrophes de la France.

Accédez aux **plans de transports annuels des OTC**



UN CAS CONCRET



Je suis un fabricant de jouets basé à Amiens. Je souhaite livrer 2 hypermarchés autour d'Avignon.

Voilà l'organisation proposée par le transporteur que j'ai consulté :

Il se sert d'un train du combiné qui circule entre Bonneuil-sur-Marne et Avignon.

Le train part tous les jours (ouvrés) de Bonneuil-sur-Marne. L'heure limite de remise (HLR) est 19h sur la plateforme multimodale.

Le train circule la nuit et les UTI sont mises à disposition (MAD) à partir de 7h25 le lendemain matin à Avignon.

Le transporteur me met à disposition une caisse mobile en milieu de matinée. Je peux la charger au fil de l'eau jusqu'à l'enlèvement vers 15h.

A destination, il a organisé la prise de rdv avec les 2 enseignes pour pouvoir livrer mes produits.

C'est un petit peu plus long qu'avec la route, mais mes clients l'ont accepté.

Cette organisation me permet de livrer mes clients en Jour A Jour B.

Et surtout JE DECARBONE !

En 100% routier ce transport émet : 58 667 gCO₂ par tonne. **Grâce au multimodal, on n'émet que 17 667 gCO₂ par tonne, soit une réduction de 70%.**



Accédez à un quiz pour vérifier vos connaissances

UN OUTIL PUISSANT DE DÉCARBONATION



Le secteur du transport est le premier émetteur de CO₂ 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 CO₂,
- Réduction de la dépendance aux énergies fossiles ?

Le report de flux routiers sur une technique rail-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 ?

- Un train de marchandise émet en moyenne 9 fois moins de CO₂ qu'un poids lourd pour le même tonnage transporté,
- Grâce à la massification qu'il permet : 1 train transporte l'équivalent de 40 camions,
- Le ferroviaire consomme 6 fois moins d'énergie à quantité transportée équivalente,
- 85% du trafic ferroviaire circule sur le réseau électrifié.

Comment calculer vos économies de CO₂ ?

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

Accédez à la plateforme Ecotransit

- [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 :

Paris - Marseille

- 796 km par la route, soit 56 549 gCO₂ par tonne,
- 862 km en rail-route, soit 9 047 gCO₂ par tonne (-84%).

Lille - Bordeaux

- 839 km par la route, soit 59 579 gCO₂ par tonne,
- 1022 km en rail-route, soit 8 937 gCO₂ par tonne (-85%).

Rennes - Grenoble

- 840 km par la route, soit 59 618 gCO₂ par tonne,
- 979 Km en rail-route, soit 23 847 gCO₂ par tonne (-60%).

Accédez à la source : la Plateforme Appel d'Air



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 rail-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 distance de pertinence minimale de 500 km

Du fait des deux ruptures de charge, on estime le combiné compétitif à partir d'un trajet total d'au moins 500 km.

Jusqu'à 150 km en acheminement routier

L'ensemble du territoire national est maillé d'un réseau de plateformes multimodales. Pour que le transport combiné soit compétitif, la distance moyenne des pré-et post-acheminements doit être la plus courte possible et peut aller jusqu'à 150 km.

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 rail-route.

Les contraintes de transport (matière dangereuse, température dirigée) doivent être identifiées pour choisir l'UTI la plus adaptée.

Volume à transporter

Dans ce premier état des lieux, il est intéressant de différencier les volumes ponctuels (spot), de flux réguliers. Les seconds présentent plus d'intérêt pour les OTC.

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

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 :

Pour les flux internationaux

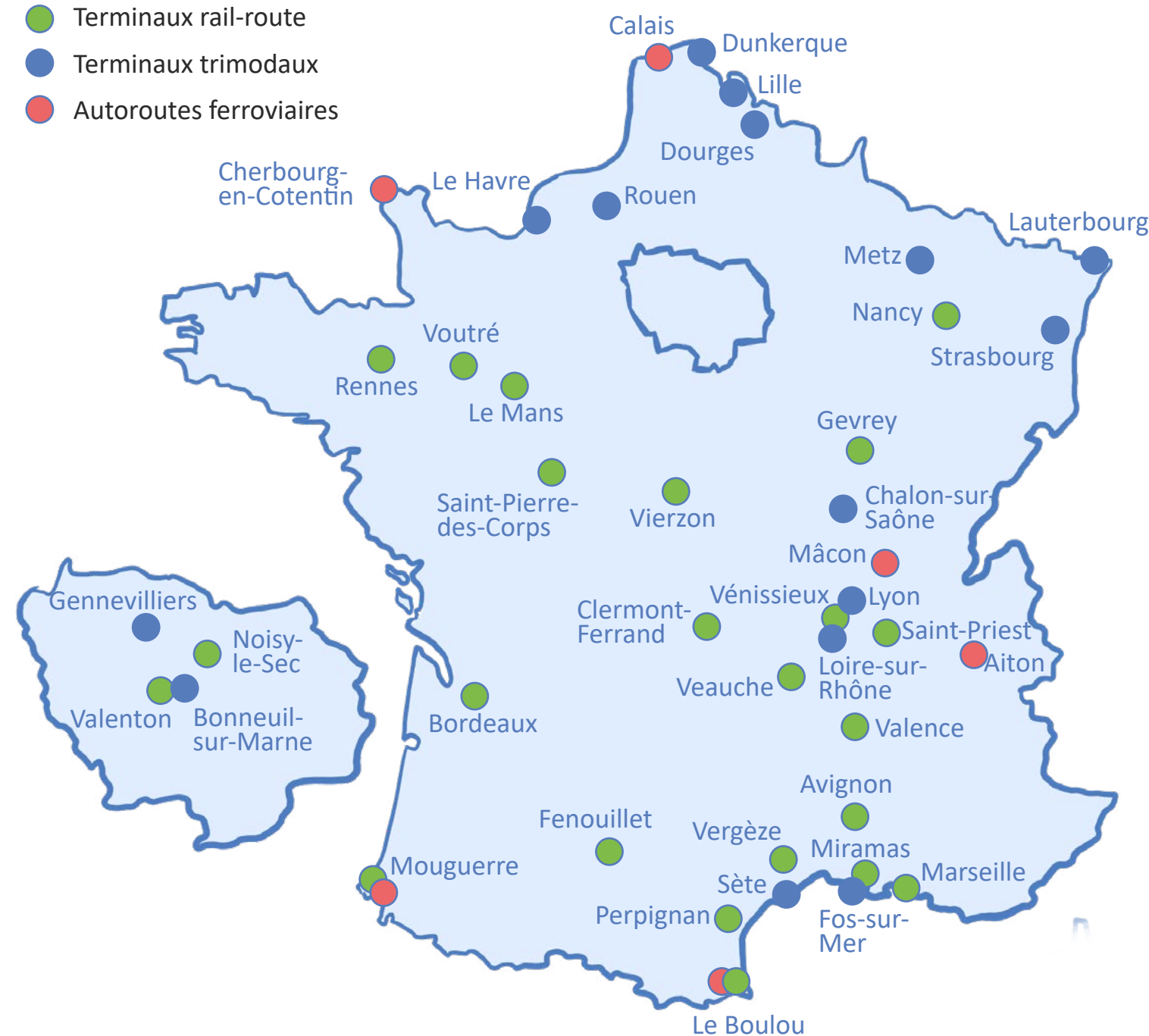
L'offre multimodale internationale en lien avec la France relie essentiellement les pays limitrophes :

- Benelux,
- Allemagne,
- Italie,
- Espagne.

Accédez à la liste des plateformes multimodales

CARTE INDICATIVE DES PLATEFORMES MULTIMODALES

- Terminaux rail-route
- Terminaux trimodaux
- Autoroutes ferroviaires



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 **vrac**, il pourra être chargé dans des UTI open top avec chargement par le haut.
- 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 trains. Pensez à indiquer si vos flux subissent un effet de saisonnalité. Vous pouvez aussi faire une demande pour un envoi unique (volume spot).

Si vous avez des volumes très importants, vous pouvez acheter un « **company train** » qui vous est complètement dédié.

Le + : Grande capacité d'emport garantie
Le - : Vous portez entièrement le risque de remplissage

La question de l'UTI

Si le flux est un prolongement terrestre d'une approche overseas, la marchandise sera déjà chargée dans un conteneur, fourni par la compagnie maritime.

Si vos flux sont purement terrestres, vous allez être orientés naturellement vers la caisse mobile et la semi-remorque qui proposent la plus grande capacité de chargement. Elle pourra être chargée pendant le pré- ou post-acheminement sur un châssis routier porte-UTI.

Si vous ou votre transporteur routier n'en possédez pas, il faudra en demander la fourniture.

Inclure la fourniture de l'UTI dans l'offre

Si vous n'avez pas d'UTI en propre, l'OTC pourra vous en fournir en complément de son offre de transport, ce qui est l'option la plus simple. Vous pouvez aussi choisir de les louer séparément aux nombreuses sociétés 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.

Vous êtes **transporteur routier** et possédez une flotte de **semi-remorques** ?

Il y a de fortes chances qu'elles ne soient pas préhensibles. Il vous faudra :

- Vérifier avec l'OTC quelles lignes sont compatibles avec le gabarit ferroviaire.
- Lui demander la location de paniers pour pouvoir rendre vos semi-remorques transportables.

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 unique qui vous accompagne et prend en charge tous les sujets pour ce mode de transport qui est nouveau 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 en lui précisant que vous souhaitez une offre multimodale.

Ces sociétés pourront vous offrir une prestation clé en main, de bout en bout, en vous accompagnant tout au long du projet.

Accédez à la liste des **transporteurs membres du GNTC**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le transport combiné convient au transport de la plupart des marchandises dangereuses. Il est soumis à des réglementations spécifiques. En résumé :

- Marquage des UTI,
- Données à transmettre à l'OTC,
- Sécurisation des charges et contrôles.

Accédez au référentiel UIRR sur les **matières dangereuses**

Décomposer les éléments de l'offre rail-route

- Vous souhaitez maîtriser votre chaîne de transport
- Votre département logistique est moteur pour décarboner votre logistique en démarrant ce nouveau projet

Vous pouvez vous adresser directement à un opérateur de transport combiné pour faire votre appel d'offres.

Inclure le pré- et post-acheminement routier

Vous pouvez intégrer ou non, le pré- ou le post-acheminement dans l'offre de l'OTC.

Vous pourrez choisir :

- De traiter en propre l'un ou l'autre tronçon (ou les deux), en utilisant un de vos transporteurs pour les réaliser.
- Déléguer totalement l'organisation de ces flux à l'OTC.

À RETENIR

- ✓ Flux longues distances,
- ✓ Plateformes multimodales jusqu'à 150 km,
- ✓ Volumes réguliers,
- ✓ Conditionnement & Contraintes marchandises,
- ✓ UTI,
- ✓ Pré- / post-acheminement routier,
- ✓ Intégrateur unique ou assemblage des éléments de l'offre,
- ✓ Indicateurs de performance.



ÉTAPE 3 : QUI CONSULTER ?

Ca y est ! Vous avez qualifié le besoin de votre marchandise 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 annuel des adhérents du GNTC**



Il existe des plateformes numériques qui indiquent directement les lignes de transport combiné rail-route 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**



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



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 rail-route ?

Accédez au **site du GNTC rubrique transporteurs**



Comment formaliser la consultation ?

En reprenant :

- La check-list détaillant les caractéristiques de vos flux.
- La liste des origine/destination avec le volume annuel à transporter.

Besoin d'un modèle ?

Accédez à la **fiche focus formaliser sa consultation**



LES OPÉRATEURS COMBINÉ RAIL-ROUTE MEMBRES DU GNTC

AMBROGIO
INTERMODAL
AMBROGIO INTERMODAL
Mouguerre (France)

Be Modal
INTERMODAL TRANSPORT
BE MODAL INTERMODAL TRANSPORT
Rennes (Italie)

CargoBeamer
CARGO BEAMER AG
Leipzig (Allemagne)

cinérîtes
TRANSPORT & LOGISTIQUE
CINÉRITES TRANSPORT ET LOGISTIQUE
Rouessé-Vassé (France)

COMBRONDE
Groupe
SAS PRESTALOG-GROUPE COMBRONDE
Gerzat (France)

DELTA RAIL
MULTIMODAL SOLUTIONS
DELTA RAIL MULTIMODAL SOLUTIONS
Aix-en-Provence (France)

FROID COMBI
FROID COMBI
Châteaurenard (France)

NOVATRANS
GREEN MODAL - NOVATRANS
Paris (France)

HUPAC
HUPAC INTERMODAL SA
Chiasso (Italie)

MERCITALIA
INTERMODAL
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
MERCITALIA INTERMODAL SPA
(Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane)
Milano (Italie)

metrocargo
Italia s.r.l.
METROCARGO ITALIA
Genova (Italie)

Naviland
Cargo
NAVILAND CARGO
Levallois-Perret (France)

T3M
T3M
Saint Jean de Védas (France)

TPNOVA
TP NOVA
Madrid (Espagne)

VIIA
VIIA / LORRY-RAIL
Levallois-Perret (France)

VIGNERON
VIGNERON
Ludres (France)



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.

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 par une succession de documents de transport :

- CMR couvrant le pré-acheminement,
- Lettre de voiture pour le tronçon ferroviaire,
- CMR pour le post-acheminement.

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.

Comparer les délais

La fréquence des trains proposée sur la ligne ferroviaire a un impact fort sur le délai global.

Certains trains du combiné circulent de nuit. Cela permet une livraison le lendemain matin dans la zone d'arrivée.



INCITATION AU REPORT MODAL ET AIDES

Il existe une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire publiée en 2022 et un schéma directeur du transport combiné, publié en 2024.

En ligne avec cette stratégie de développement, plusieurs aides existent pour améliorer la compétitivité du transport combiné rail-route.

Accédez au schéma directeur du transport combiné



Accédez à la stratégie nationale du fret ferroviaire



AIDES AU REPORT MODAL

Le dispositif REMO



C'est une démarche volontaire afin d'accélérer la décarbonation du secteur par un recours aux modes de transport massifiés.

Elle s'adresse aux chargeurs, commissionnaires de transport et transporteurs routiers.

Après un test de maturité, les entreprises sélectionnées pourront bénéficier d'un accompagnement partiellement pris en charge pour les aider à :

- construire leur plan d'actions de report modal,
- les accompagner pendant la mise en pratique.

Les équipes du GNTC accompagnent les entreprises qui s'orientent vers le transport combiné.

AIDES AU TRANSPORT - FICHES CEE

TRA-EQ-101 - Achat d'UTI

Aides à l'acquisition d'UTI pour le transport combiné rail-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 rail-route. Les conteneurs maritimes de type ISO ne sont pas éligibles à cette opération.

TRA-EQ-108 - Wagons d'autoroutes ferroviaires

L'acquisition (achat ou location) d'un wagon d'autoroute ferroviaire neuf peut être financée en partie par les Certificats d'Economies d'Energie (CEE).

TRA-SE-116 - Service de fret ferroviaire

La bonification de prime CEE concerne la mise en place d'un contrat de prestation de service de fret ferroviaire concernant des marchandises qui étaient précédemment transportées par voie routière.

Fiscalité avantageuse sur la taxe à l'essieu pour les transporteurs routiers qui sont utilisateurs du combiné.

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

Soutenu par



ILS L'ONT FAIT !

« La réussite de la mise en place du combiné rail-route repose sur l'implication de l'ensemble des équipes : Il a été essentiel de convaincre nos équipes en interne, d'embarquer nos clients et nos sales et de construire un partenariat solide avec nos transporteurs. Cette approche collaborative porte ses fruits, avec un excellent taux de service, une forte réduction des émissions de CO₂ (-70%) et une baisse notable des litiges puisqu'on a réduit les ruptures de charge. »

Marc LACHAIZE, Market Logistic Manager & Mouloud FRAH, Market Logistics Specialist VELUX.

« Dans le cadre de notre engagement RSE, nous avons basculé en ferroutage certains flux longue distance ; c'est une solution durable permettant de réduire significativement notre empreinte carbone tout en maintenant une logistique performante. »

Serge-Edouard GHESQUIERES, Senior Manager Supply Chain, IFCO SYSTEMS France S.A.S. (France).

« Le report modal s'inscrit pleinement dans notre feuille de route décarbonation et représente aujourd'hui 15% de nos kilomètres parcourus. »

Laurent KAMIEL, Directeur Supply Chain, PepsiCo France.

« En lien avec notre raison d'être de Servir la Terre et notre démarche RSE ambitieuse, la décarbonation du transport constitue un enjeu stratégique pour Lesieur. L'entreprise s'est engagée activement dans cette démarche à travers deux participations successives au programme FRET21, permettant une réduction significative de près de 40 % de ses émissions de CO₂ entre 2020 et 2024. Le combiné rail-route représente un pilier central de cette stratégie : environ 30 % des kilomètres parcourus par Lesieur sont désormais réalisés en train. Cette solution, à la fois simple à mettre en œuvre, et aussi flexible que le transport routier. De plus elle est l'une des solutions avec la plus faible intensité carbone. Lesieur saisit ainsi toutes les opportunités d'utilisation du rail route sur les lignes équipées. »

Thomas COURTOIS, Directeur Suplly Chain, Lesieur.

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 rail-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.

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.

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 CO₂ pour bien montrer l'impact des actions de report.
- Prévoir des indicateurs de performance pertinents.



UN PROJET LONG TERME



A ce stade de votre lecture, nous espérons vous avoir convaincu de vous lancer dans le report modal et d'essayer le combiné rail-route.

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 rail-route 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 !

RETOUR D'EXPÉRIENCE : UNE SOLUTION DURABLE POUR UN ÉVÈNEMENT ÉPHÉMÈRE

Le festival d'Avignon, un exemple concret de vision long terme

Le Festival d'Avignon, c'est la plus importante manifestation internationale de spectacle vivant contemporain.

Cet événement est un vrai challenge logistique : 500 compagnies y participent et doivent transporter et monter leurs décors. Jusqu'à présent c'était un grand ballet de camionnettes et camions.

Fin 2022, le Festival envisage un report modal et initie un questionnaire auprès des compagnies pour connaître leurs pratiques. Courant 2023 un transporteur partenaire est sélectionné. Les besoins des compagnies sont affinés, l'organisation logistique dessinée.

2024 : Premier test en réel

L'opération démarre avec 30 compagnies de région parisienne. Les expéditions sont organisées entre le 06 et le 24 juin :

- Les compagnies font en moyenne 25 km pour déposer leurs décors sur le site de Limay.
- 5 caisses mobiles sont chargées
- Le train les achemine entre Valentigney et Avignon.
- Livraison dans un entrepôt au Pontet.
- Dernier enlèvement vers Avignon.

Entre le 22 et le 29 juillet, la logistique inverse s'organise.

L'expérimentation a permis d'éviter 50 000 km par la route et 23 t de CO₂.



2025 : Une nouvelle étape franchie

Cette année, ce sont 150 compagnies qui ont choisi le report modal. Au départ du Nord et de la région parisienne, ce seront 25 caisses mobiles qui seront acheminées en rail-route vers le festival.

Les clés du succès

Une vision et une volonté de décarboner portée par les organisateurs du festival.

Un **chef de projet** qui fait le lien entre les intervenants et le transporteur.

Une bonne préparation

Plusieurs réunions avec le transporteur pour définir le cadre de la collaboration. Approche des compagnies pour comprendre leurs besoins.

Transparence et communication

Bien comprendre les contraintes de chacun. Communiquer à chaque étape du projet.

Cette démarche a eu le prix :



BIBLIOGRAPHIE

Schéma directeur du transport combiné – 2024
Ministère du partenariat avec les territoires et de
la Décentralisation

Stratégie nationale ferroviaire – 2024 Ministère
chargé des transports

Fiche CEE TRA-EQ-101 – Aide à l’acquisition d’UTI –
Ministère de la transition écologique

Fiche CEE TRA-EQ-108 – Aide à l’acquisition d’un
wagon autoroute ferroviaire – Ministère de la
transition écologique

Fiche CEE TRA-SE-116 – Bonification CEE pour mise
en place d’un flux ferroviaire – Ministère de la
transition écologique

Référentiel sur le transport de marchandises
dangereuses – 2023 UIRR

Study The Efficiencies of CT – Janvier 2025 UIRR

Annexe 7.6 du DRR – Liste des Chantiers de
Transport Combiné – Novembre 2024 SNCF Réseau

Les chiffres et données présentées dans ce guide
proviennent du Rapport de l’Observatoire du
transport combiné 2025 publié par le GNTC, du
Schéma directeur du transport combiné et de la
Stratégie nationale pour le développement du fret
ferroviaire publiés par la DGTIM, et des chiffres clés
des transports DATALAB

Dossier « Focus sur les UTI » – GNTC Combilettre
Mai 2023

Observatoire du Transport Combiné – Rapport
2025 GNTC

Dossier « Les certificats d’économie d’énergie » –
Combilettre N°23 Janvier 2025 - GNTC

Dossier « Transporter les camions sur les trains,
l’autre défi du transport combiné » – Combilettre
N°24 Février 2025 – GNTC

Plan de transport annuel - GNTC

[Programme REMOVE](#)

[Dispositif REMO](#)

Rapport Ulysse Fret

[Ademe Base empreinte](#)

[Ademe Empreinte Projet](#)

GLOSSAIRE

Autoroute ferroviaire : cette appellation a désigné les
lignes pionnières ouvertes aux semi-remorques par
manutention horizontale.

Caisse mobile : unité de transport intermodal. Utilisée
uniquement pour le transport terrestre, elle a été
développée avec les normes de chargement routier.

Capacité d’un train : c’est le volume total transportable
du train. Elle se mesure en nombre de wagons (ex : 22
wagons par train), en tonnes (x tonnes de marchandise)
ou en EVP (Equivalent Vingt Pieds). Il y a deux contraintes
à respecter : limite de poids total du train et limite de
longueur selon les axes.

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.

Company train : train dont la totalité de la capacité est
réservée à un client.

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.

Entreprise ferroviaire : entreprise spécialisée dans le
transport ferroviaire, qui organise la circulation des
trains en fournissant une locomotive et un conducteur.

Fréquence d’un train : il s’agit du nombre de circulations
du train par semaine ou par jour.

Gerber : empiler

Gestionnaire d’infrastructure : entité en charge de
l’entretien et de la modernisation du réseau ferré
national. En France : SNCF Réseau.

GNTC : Groupement National des Transports Combinés.
Organisation professionnelle représentant l’ensemble
de la filière du transport combiné en France.

ITE : Installation Terminale Embranchée. Voie ferrée qui
relie le site d’une entreprise (usine, entrepôt) avec le
réseau ferré national.

Massification : le ferroviaire est considéré comme un
mode de transport massifié car un train transporte à lui
seul l’équivalent de 40 camions.

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

Plateforme multimodale : site raccordé au réseau ferré
national qui sert de pivot entre le rail et la route en
manutention les UTI d’un mode à l’autre. Il est d’usage
de parler de plateforme bimodale en cas de rail-route
et de multimodale quand les trois modes sont traités
(route/rail/fluvial).

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.

Préhensible : une semi-remorque est dite préhensible
car elle peut être saisie matériellement pour être
transférée d’un châssis routier sur un wagon (ou
l’inverse) par manutention verticale.

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.

Semi-remorque : remorque dont la partie avant n’a pas
d’essieu et repose sur l’arrière d’un tracteur routier.

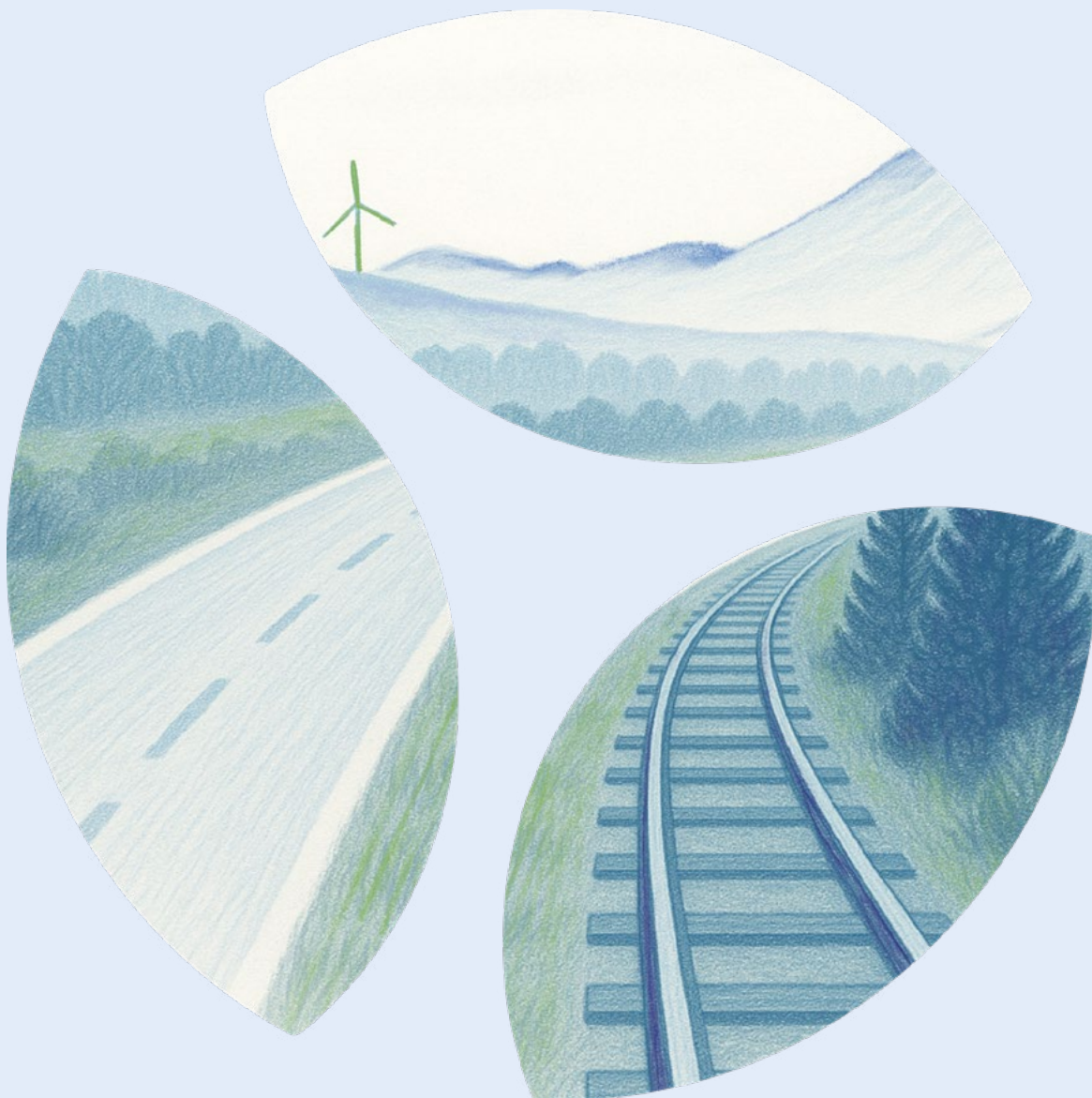
Sillon : créneau horaire sur lequel un train a l’autorisation
de circuler sur un parcours précis à un instant précis.
Il est commercialisé par le gestionnaire d’infrastructure.

Transport combiné rail-route : mode de transport de
marchandises multimodal qui allie le mode routier avec
le ferroviaire.

UIRR : Union Internationale pour le transport combiné
Rail-Route.

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.





Groupement National des Transports Combinés
13/15 rue Taitbout, 75009 Paris
www.gntc.fr

Directeur de la publication : Aurélien BARBÉ
Conception : CoRail Consulting, JK Communiqué
Graphisme : Caroline SCHMIDT
Crédits photos : ©GNTC

MAI 2025

