



Chères lectrices, chers lecteurs,

J'ouvre cette Combilette du mois en la dédiant à notre confrère Jean-Claude BRUNIER, Président du groupe Open Modal, décédé le 4 mai dernier.

C'est une grande perte pour notre secteur, perte professionnelle tant les compétences et l'engagement de Jean-Claude en faveur du combiné étaient denses et constants, et perte humaine tant sa personnalité était forte, chaleureuse et exigeante.

Au nom de notre filière et du GNTC, dont Jean-Claude BRUNIER fut Président à deux reprises, j'adresse à sa famille, ses proches et tous les collaborateurs des sociétés du groupe Open Modal nos sincères condoléances.

Dans une autre tonalité, notre communauté du combiné aura sûrement, par ailleurs, l'occasion de rappeler ces messages lors de la soirée de célébration des 80 ans du GNTC, ce 21 mai à Paris. J'en profite pour expliciter l'importance de cet événement festif, qui mettra en exergue toutes les années d'activité de notre association en faveur du report modal ferroviaire et fluvial.

En guise d'apéritif, je vous invite spécialement à parcourir le *Dossier du Mois* de cette Combilette et à revisiter les grandes époques de l'histoire du GNTC et du combiné depuis 1945.

Et pour nous tourner également vers l'avenir, le GNTC est très heureux de publier son Guide du Transport Combiné Rail-Route, un Guide indispensable pour comprendre le report modal et concrétiser ses projets de combiné.

Très bonne lecture !

Rémy CROCHET

Président du GNTC



L'adhérent du mois 3 questions à... Antonello VICINI, Hupac

Qui êtes-vous... Hupac ?

Hupac est le premier opérateur de transport intermodal en Europe. Notre réseau relie entre elles les principales régions économiques du continent et des destinations en Extrême-Orient.

Fondé en 1967 à Chiasso, en Suisse, Hupac est aujourd'hui un groupe international avec 24 sociétés en Suisse, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Espagne, Pologne, Russie et Chine. Avec près de 730 collaborateurs, une flotte moderne de 8300 plates-formes ferroviaires et des terminaux gérés numériquement dans les principaux hubs européens, Hupac propose des solutions de transport fiables et tournées vers l'avenir.

Vos principaux chiffres ?

- 950 000 envois routiers par an (soit 1,3 million de tonnes e.CO2 économisées)
- 130 trains par jour
- 12 terminaux gérés par le groupe Hupac
- CA annuel : CHF 626,4 millions (EUR 657,6 millions)
- Résultat annuel : CHF 9,4 millions (EUR 9,9 millions)

Quels sont votre vision, vos projets ?

La conjoncture économique et sociale actuelle en Europe et dans le monde demeure difficile. En particulier, l'économie européenne est largement stagnante depuis deux ans. Ce ralentissement se fait clairement sentir dans le secteur logistique. Chez Hupac, nous sommes actuellement dans une phase de consolidation des volumes, avec un fort accent sur la prévention d'un retour du trafic sur les routes.

Malgré cet environnement difficile, Hupac reste engagé dans un développement à long terme et continue d'investir dans les infrastructures intermodales. En janvier 2025, nous avons ouvert un nouveau terminal à Piacenza, en Italie. Avec notre partenaire TP Nova, nous développons un terminal à Barcelone qui devrait entrer en service d'ici janvier 2026. Un autre terminal à Milano Smistamento est prévu pour 2027.

Le corridor transalpin entre l'Europe du Nord et l'Italie reste au cœur de l'activité de Hupac. En même temps, nous voyons un fort potentiel de croissance dans le sud-ouest de l'Europe, notamment en Espagne.



Antonello VICINI

Head of Shuttle Net South-West
Europe, **Hupac**



Le Chiffre du mois

+ 1,76 %

C'est l'évolution du trafic du transport combiné rail-route européen au cours du 1^{er} trimestre 2025, tel que mesuré par l'UIRR. C'est la quatrième fois d'affilée, depuis le 2^e trimestre 2024, que le combiné européen est en croissance, après les très fortes chutes de 2023.



Le dossier du mois

80 ans de GNTC... et de transport combiné

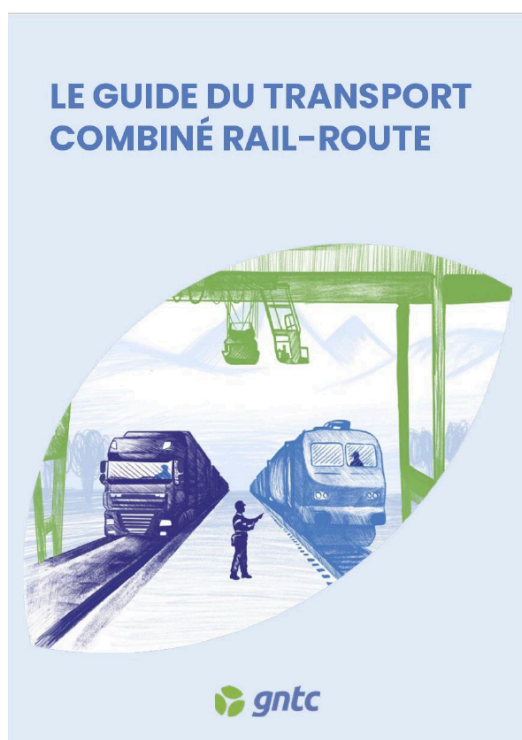
Notre association, le GNTC, fête ses 80 ans cette année !

Créé, en effet, en 1945 sous le nom de *Syndicat national des transports mixtes (SNTM)*, le GNTC est à la tête d'une déjà longue histoire en faveur du transport combiné, qu'il a accompagné dans sa croissance tout au long des « 30 Glorieuses » puis de la construction européenne et de la mondialisation des échanges de marchandises.

En ce mois de mai, où le GNTC soufflera ces 80 bougies lors d'une soirée spéciale à Paris, votre *Combieltre* vous propose de revoir ci-après les temps forts de cette histoire.

[Accéder au dossier complet](#)

Actualités



Le GNTC publie un Guide du transport combiné rail-route

Attendu depuis plusieurs mois, le Guide du transport combiné rail-route conçu par le GNTC, premier du genre, est paru !

Ce document se veut avant tout un **guide pratique**, à l'usage des chargeurs, des transporteurs routiers et des commissionnaires de transport. Il rassemble l'expertise de nos adhérents en matière de report modal sur des sujets très opérationnels : quelles marchandises peut-on transporter, quels sont les types courants d'UTI, où se trouvent les terminaux, à quels opérateurs s'adresser...

Ce Guide présente également quelques business cases et se termine par un chapitre « Je me lance » présentant une méthodologie d'étude pour des projets de report modal.

Le Guide est dès à présent **téléchargeable ICI**. Bonne lecture !

Les

8

grands objectifs d'Ambition France Transports

1. Évaluer et clarifier les besoins de régénération des réseaux, pour résorber la « dette grise » ferroviaire, routière et fluviale.
2. Préparer le futur modèle de gestion des autoroutes, la tarification adéquate, et l'apport au financement de la décarbonation des transports.
3. Fléchir durablement les recettes issues de la tarification de la route vers les infrastructures de transport – notamment pour accélérer leur décarbonation.
4. Mettre l'utilisateur et les bénéficiaires des infrastructures au centre des modèles économiques d'entretien et de développement.
5. Examiner le calendrier, les modalités de déploiement et de financement des Services express régionaux métropolitains (SERM).
6. Identifier les leviers pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial.
7. Définir la part souhaitée des investissements privés et leurs conditions de mobilisation.
8. Étudier les différentes solutions de financement mobilisables, notamment européennes.

Avec l'Alliance 4F, le GNTC rappelle ses attentes à la conférence Ambition France Transports.

Le 5 mai dernier, le Gouvernement a ouvert à Marseille la conférence Ambition France Transport, qui vise à réfléchir aux enjeux de financement de la mobilité des prochaines années. Notre filière, représentée par l'Alliance 4F, dont le GNTC fait partie, rappelle ses attentes : dans sa contribution « Le fret ferroviaire, un secteur clé pour la souveraineté et le développement économique durable de la France », l'Alliance 4F rappelle l'urgence, en tout premier lieu, de mettre effectivement en œuvre le programme Ulysse Fret, prévu sur la période 2023 – 2032 pour remettre à niveau, moderniser et développer le réseau ferroviaire français en faveur du fret. Selon la SNCF, le besoin de financement est d'au moins 4,5 milliards d'euros par an pour enrayer le vieillissement du réseau et continuer sa modernisation.

La conférence, présidée par M. Dominique Bussereau, ancien secrétaire d'Etat aux transports, devrait se conclure début juillet et produire un rapport conclusif en septembre. Votre *Comblettré* reviendra sans nul doute sur ces enjeux importants.

Retrouvez le texte intégral de la contribution 4F [ICI](#)



**Un nouveau service
d'autoroute ferroviaire sur la
façade atlantique**

Les rotations commerciales du **nouveau service d'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Bayonne** commenceront ce 19 mai, à raison de 3 par semaine pour commencer.

Opéré par Brittany Ferries, adhérent du GNTC, ce service permettra aux camions de circuler par le train sur 900 kilomètres, entre le port normand et son homologue basque, et viendra étoffer l'offre commerciale du combiné rail-route sur la façade atlantique, au service des nombreux flux de

marchandises entre les Iles britanniques, le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique. Il s'agit de la plus importante liaison d'autoroute ferroviaire mise en service en France depuis plusieurs années.

En termes techniques, ce nouveau train est exploité au moyen de wagons type Modalohr permettant le chargement de 42 remorques routières, ce qui devrait retirer 30 000 camions des routes françaises par an en régime de croisière – et éviter l'émission de 20 000 tonnes d'équivalent CO2.

Le programme REMOVE prolongé 2 ans jusqu'en 2027



Normalement prévue au 31 décembre 2025, la fin du programme REMOVE est reportée de deux ans, a-t-on récemment appris, soit jusque fin 2027.

Mis en œuvre depuis 2024, conjointement avec de nombreuses parties prenantes dont l'ADEME et le GNTC, le programme REMOVE, financé par les CEE, comporte **plusieurs leviers visant à promouvoir le report modal** (« REMO ») et le **verdissement** (« LOG TE ») des flottes. Il propose par exemple le dispositif *Savoir le Fer*, qui forme les chargeurs et transporteurs aux transports ferroviaire et combiné, ainsi que le dispositif REMO, qui accompagne ces mêmes acteurs dans leurs projets de report modal.

Retrouvez toute l'actualité du [programme REMOVE ICI](#).

Agenda

20/05/2025	Audition du GNTC à la Conférence Ambition France Transport au CESE
21/05/2025	Soirée des 80 ans du GNTC
22/05/2025	Participation du GNTC à la Commission ferroviaire du
28/05/2025	Audition avec 4F à l'Assemblée nationale
02-05/06/2025	Salon ferroviaire de Munich
04/06/2025	Intervention du GNTC devant le Groupement FLO
13/06/2025	Conférence Innovation et Logistique

Suivez-nous :



Je m'inscris à la COMBILettre du GNTC



13/15 rue Taitbout, 75009 PARIS
contact@gntc.fr

Pour ne plus recevoir la newsletter du GNTC, **cliquez ici**.