



Chères lectrices, chers lecteurs,

Cet édito commence par une note positive : les trafics rail-route ont progressé en France de 7% au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 versus 2024 (en trains-kilomètres). Et les trafics fluviaux ont augmenté de + 16,7% au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 versus 2024 (en EVP).

Merci à nos clients pour leur confiance. Ces progressions sont encourageantes, et nous savons tous quels sont les efforts produits par les opérateurs ferroviaires et fluviaux pour atteindre ces résultats. Car le report modal reste un combat de tous les jours, et nous devons rester humbles devant ces chiffres car ils restent malheureusement en deçà de ceux du 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Mais la tendance positive est là.

Nous ne devons rien lâcher pour que cette progression se confirme encore plus fortement, pour nos clients, pour nos entreprises et pour la planète.

Et les sujets sont nombreux pour y arriver :

- continuer à défendre le fret ferroviaire et fluvial comme une composante majeure de l'atteinte des objectifs de décarbonation fixés par les accords de Paris,
- aller chercher encore plus de qualité de service et de compétitivité pour que le ferroviaire et le fluvial soient attractifs pour les clients existants et ceux que nous devons aller convaincre,
- continuer à ne pas opposer les modes entre eux, et au contraire jouer la complémentarité, qui est indispensable. Nous aurons toujours besoin de la route, avec davantage de ferroviaire et de fluvial.
- appuyer toujours plus auprès des pouvoirs publics pour défendre et faire augmenter les moyens alloués au développement du fret ferroviaire et fluvial, notamment en ce qui concerne les investissements pour les infrastructures.
- préserver et développer les capacités de sillons pour le fret sur le réseau ferroviaire français, pour le développement des trafics nationaux et internationaux,
- faire sauter ou au moins assouplir les verrous qui empêchent le fluvial de se développer à sa juste valeur (comme les THC par exemple).
- 

Les combats ne manquent pas. A nous de continuer à les porter, et merci au GNTC de nous fédérer si efficacement pour mener ces actions.

Nous réussirons à dépasser les résultats de 2022 et aller plus haut encore ...

Bonne lecture et très bon été !

**Jean-Philippe DELMONT**  
Directeur général de Combronde

**La « CombiLettre » prend des vacances d'été. Notre prochain numéro paraîtra en septembre. Bonnes vacances !**



**L'adhérent du mois**  
**3 questions à... Alain DOUAT, Directeur général**  
**Railsider France / Logifer**

**Qui êtes-vous... Railsider France / Logifer ?**

Nous sommes 2 sociétés spécialisées dans la logistique et le transport ferroviaire de tous types de marchandises, conventionnel et combiné. Elles font partie de la division ferroviaire du groupe

Algeposa (groupe logistique portuaire et maritime espagnol) et cette même branche ferroviaire trouve son origine dans la société Hendaye Manutention qui fut fondée en 1982.

Grâce aux 13 terminaux situés en France et en Espagne, tous embranchés ferroviaires et dotés d'une gamme importante d'équipements de manutention, nous pouvons proposer une large palette de services et de solutions en fonction des besoins et sollicitations de nos clients. Plus particulièrement, Railsider France exploite le terminal combiné d'Hendaye qui se compose d'un portique 60 tonnes permettant de manutentionner aussi bien les conteneurs (20' à 45') que les caisses mobiles, de 3 voies sous portique de 250m chacune et d'une zone de stockage permettant d'accueillir 150 EVP.

#### **Vos principaux chiffres ?**

Le CA de notre division ferroviaire est de 100M€. Nous employons 165 personnes dans 13 terminaux embranchés fer en Espagne et en France. A Hendaye, nous enregistrons environ 8.000 mouvements par an. Nous traitons environ 300 000 tonnes par an en conventionnel pour Logifer et Railsider France.

#### **Quels sont votre vision, vos projets ?**

Notre ADN se trouve dans le transport et la logistique ferroviaire et notre volonté est d'amener le plus de clients possibles à nous confier le transport de leurs marchandises dans un objectif d'amélioration de leur empreinte carbone tout en leur proposant des services logistiques adaptés et performants. Pour cela, nous suivons évidemment les évolutions majeures du secteur ferroviaire qui nous ont amené par exemple à construire un entrepôt embranché à Jundiz (Espagne) dans l'optique de l'arrivée des voies à écartement UIC dans un futur très proche.

En parallèle, nous avons signé la rénovation du bail d'exploitation du terminal combiné d'Hendaye auprès de SNCF Réseau puisque nous sommes intimement convaincus que le volume global de marchandise transportées par le fer va augmenter dans les années à venir et que tous les terminaux, conventionnel ou combiné, auront un rôle important à jouer pour assurer le report modal de la route vers le fer.

**Alain DOUAT**

Directeur général  
Railsider France / Logifer



### **Le Chiffre du mois**

---

94

C'est le nombre de projets d'infrastructures de transport récemment sélectionnés par la Commission européenne dans le cadre des financements CEF (Connecting Europe Facilities) visant à accroître la mobilité verte sur le continent.

Nous reviendrons prochainement sur ces différents projets, dont 9 concernent directement la France.

---

## La conférence sur le financement des transports, de l' "Ambition" à l'action

Ce premier semestre a été marqué par la tenue de la Conférence voulue par le Gouvernement sur le financement des transports.

Le Président de cette instance, M. Dominique BUSSEREAU, ayant rendu son rapport final le 8 juillet, et le Ministre des Transports, Philippe TABAROT ayant annoncé le lendemain ses lignes d'action sur cette problématique fortement stratégique pour l'avenir du combiné, nous vous proposons une synthèse des travaux accomplis et des perspectives qu'on peut raisonnablement en prévoir.

[Accéder au dossier complet](#)

---

## Actualités

---



---

### LOG-te gagne un nouvel adhérent : Rennes Terminal

---

La société Rennes Terminal (groupe Lahaye), gestionnaire du terminal de transport combiné de Rennes, s'engage dans **le dispositif LOG-te du Programme REMOVE**.

Rappelons que LOG-te (« Transition Energétique des flottes de transport massifié et alternatives à la route : fluvial, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle) est un volet du programme ReMoVe porté par l'ADEME, le GNTC et divers partenaires et qui vise **l'amélioration de la performance énergétique et environnementale** des flottes de transport et des moyens de manutention. LOG-te est applicable aux matériels ferroviaires, aux matériels de transport fluvial et aux matériels portuaires et maritimes.

Dans ce cadre, Rennes Terminal s'engage sur 3 années à diviser l'intensité énergétique de ses opérations de manutention par 2, soit **un objectif de gain de 50% de kWh**, porté par un ambitieux plan d'action : optimisation de ses engins de manutention, introduction massive de carburants alternatif au GNR, optimisation de la gestion de ses flux et formation des conducteurs, qui contribueront par ailleurs à **diminuer de près de 90% l'empreinte carbone des opérations de manutention** du terminal.



## Nouvelle édition "Riverdating" les 3 et 4 décembre 2025 à Lyon

VNF organise, les 3 et 4 décembre prochains, une nouvelle session « Riverdating », cet événement d'affaires consacré au transport fluvial des marchandises et se tenant tous les ans dans une ville forte de cette activité. C'est donc à Lyon que s'amarre Riverdating 2025, en proposant **conférences, présentations flash d'entreprises et de business cases ainsi que rendez-vous d'affaires ciblés**, attendus à hauteur de 3000 cette année.

[Retrouvez toutes les informations sur le Riverdating 2025 ICI.](#)



## Nouveau service de transport combiné rail-route entre la Lorraine et Paris

En préparation depuis plusieurs mois, ce projet est devenu réalité fin juin : **le groupe de transport routier Portmann et l'entreprise ferroviaire DB Cargo France** ont lancé ces rotations de transport combiné destinées à approvisionner les magasins de la chaîne Ikea en région parisienne depuis ses sites logistiques de l'est de la France, à Metz et à Nancy. Prévues à raison de 5 trains par semaine, **ces liaisons relient le port de Metz, le terminal de Nancy-Champigneulles et le terminal de Paris-Valenton**, où la manutention est assurée par Novatrans, associé au projet. Le projet permettra à terme d'éviter la circulation de 24 000 camions par an (photo : arrivée du train à Valenton).

Cette mise en service vient étoffer une année 2025 particulièrement riche en nouveautés rail-route, signe de la vitalité de la demande en transport combiné et de la capacité de notre filière à y répondre par des solutions innovantes.

## L'indice semestriel de conjoncture du GNTC toujours assez bien orienté



Comme deux fois par an et à chaque début d'été, le GNTC interroge ses adhérents sur leur **perception de la conjoncture actuelle des transports** et leurs **perspectives sur l'avenir proche**.

Sur la base des réponses reçues, on constate que **la demande pour le transport combiné est toujours soutenue** et qu'en conséquence **la majorité des opérateurs entrevoit une année 2025 un peu meilleure que 2024**, si les tendances actuelles se confirment. Ils sont en particulier 50% à voir la situation de leur entreprise rester stable et 25% à la voir s'améliorer ; d'autre part, 66% des répondants prévoient de réaliser des investissements. Mais les travaux sur les infrastructures de

transport massifiées (rail et fleuve) et, çà et là, les mouvements sociaux pourraient venir altérer cette assez bonne orientation.

La prochaine mise à jour de cet index de conjoncture se fera au début de l'année 2026 ; son détail sera publié dans le rapport annuel de l'Observatoire du transport combiné.

## Le festival d'Avignon utilise le transport combiné



En ce mois de juillet se tient le traditionnel **Festival d'Avignon**, la plus importante manifestation de spectacle vivant au monde avec ses 100 000 spectateurs et ses 500 compagnies jouant 1 500 spectacles, « In » et « Off » confondus.

Engagé depuis 2010 dans une démarche de responsabilité environnementale, le Festival cherche à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre : en plus de l'accueil du public et des artistes, il est en effet à l'origine de mouvements logistiques considérables pour transporter et monter les décors depuis toute la France.

Jusqu'à récemment assurée entièrement par la route, **cette logistique a commencé à utiliser le transport combiné rail-route en 2024**, Avignon ayant la chance d'être desservi par un terminal situé aux portes de la ville. Cette année, ce sont 150 compagnies qui ont choisi le report modal : au départ des Hauts-de-France et de l'Île-de-France, 25 caisses mobiles seront acheminées en rail-route pendant la durée du festival.

## Agenda

|            |                                                |
|------------|------------------------------------------------|
| 17/07/2025 | Réunion 4F - M. Chabanel (SNCF Réseau)         |
| 05/09/2025 | Réunion de l'Observatoire du transport combiné |
| 09/09/2025 | COMOP Programme REMOVE                         |
| 11/09/2025 | Comité directeur du GNTC                       |
| 15/09/2025 | Comité directeur 4F                            |
| 16/09/2025 | Réunion sur le DRR - SNCF Réseau               |

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**.