

LIVRE BLANC
2026

**LE TRANSPORT
COMBINÉ FACE À
LA HAUSSE DES
HYDROCARBURES**

Une résilience au service des
chargeurs et des transporteurs



Avant propos

La flambée des prix des hydrocarbures que nous traversons depuis plusieurs années n'est pas une anomalie conjoncturelle : elle s'inscrit dans une tendance de fond, alimentée par l'instabilité géopolitique, la raréfaction progressive des énergies fossiles et les tensions persistantes sur les marchés mondiaux de l'énergie.

Dans ce contexte, le transport routier de marchandises — pilier incontournable de la logistique nationale — subit de plein fouet une pression sur ses coûts d'exploitation qui fragilise l'ensemble de la chaîne : chargeurs, transporteurs et, in fine, l'économie productive française.

Ce livre blanc est le fruit de la réflexion de la Commission Route du Groupement National du Transport Combiné (GNTC). Il ne cherche pas à opposer les modes de transport, mais à montrer comment le transport combiné rail-route peut constituer une réponse structurelle, complémentaire et mutuellement bénéfique pour l'ensemble des acteurs du secteur.

Notre conviction est simple : face à la volatilité des hydrocarbures, la résilience logistique passe par la diversification modale. Le transport combiné n'est pas une alternative au camion — c'est son allié naturel sur les longues distances.

Résumé exécutif

Ce document présente les principaux enseignements et recommandations issus de l'analyse de la Commission Route du GNTC sur la résilience du transport combiné dans un contexte de hausse structurelle des hydrocarbures.

Points clés



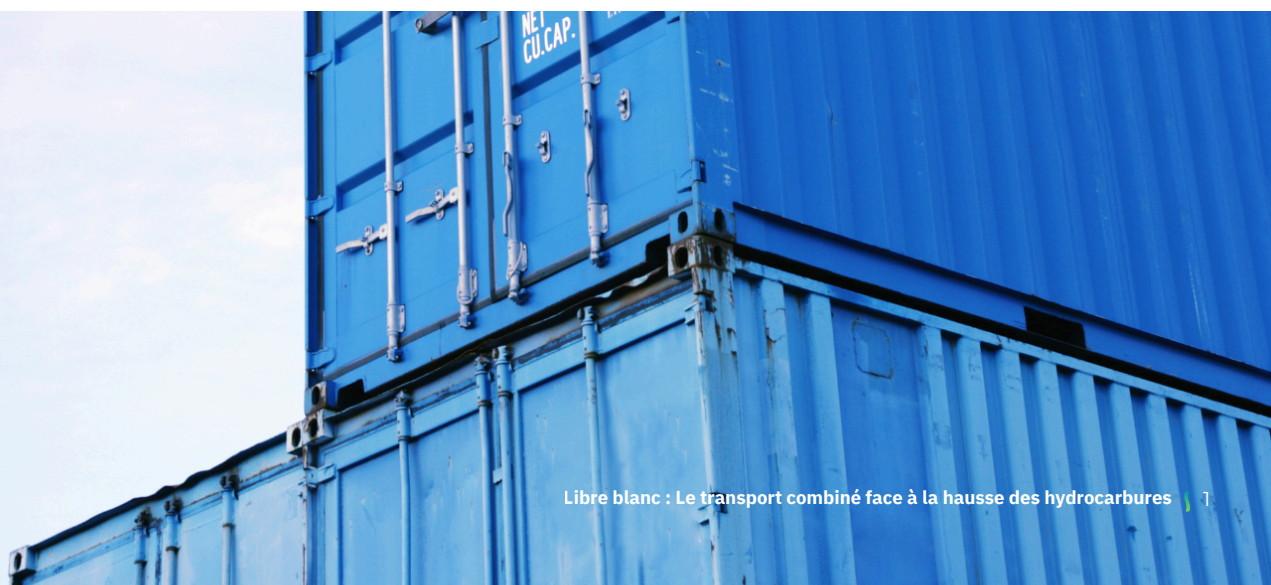
Le poste carburant représente entre 25 % et 35 % des coûts d'exploitation d'un transporteur routier.

Le transport combiné rail-route réduit la consommation de carburant de 60 % à 80 % sur les trajets longue distance.

Un chargeur industriel peut sécuriser ses coûts logistiques sur 3 à 5 ans grâce aux contrats de transport combiné.

Le report modal ne supprime pas le camion : il valorise le pré et post-acheminement routier en le concentrant sur les flux à haute valeur ajoutée.

Les transporteurs pionniers du report modal témoignent d'une amélioration de leurs marges et d'une diversification réussie de leur activité.



Une contrainte partagée :

LA HAUSSE STRUCTURELLE DES HYDROCARBURES

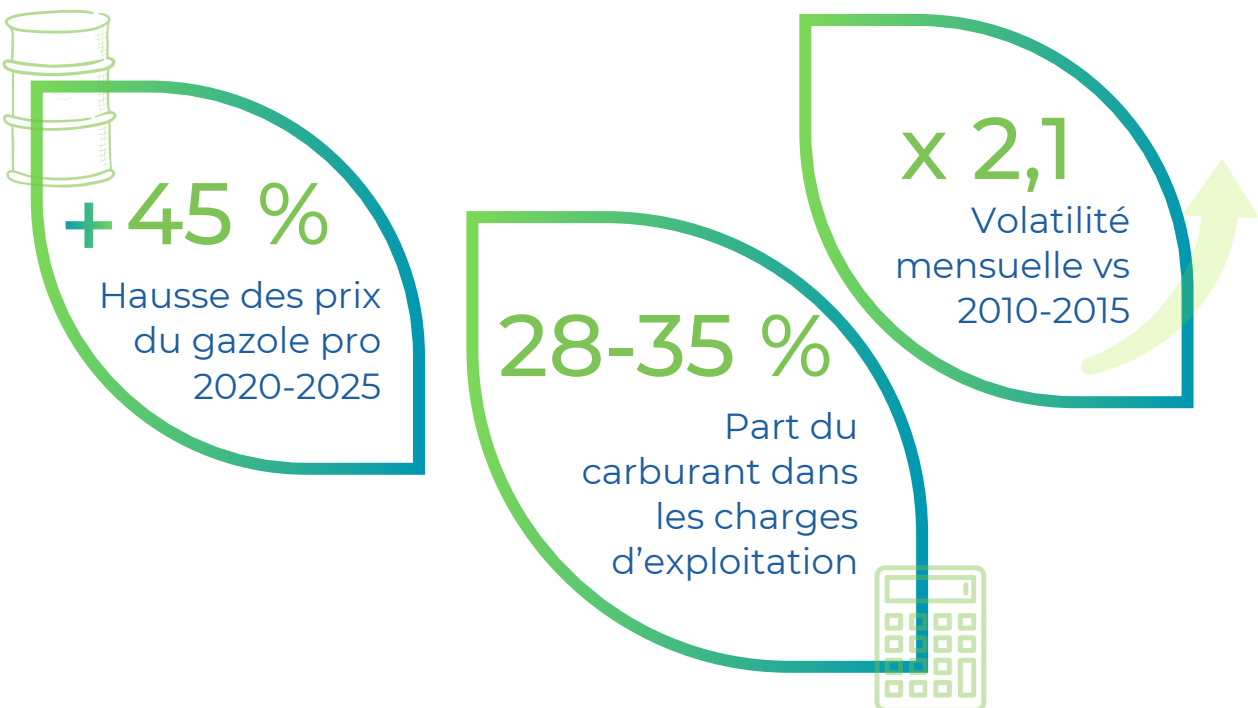
L'ampleur du choc énergétique

Le prix du gazole professionnel a progressé de plus de 45 % entre 2020 et 2025, dépassant plusieurs fois le seuil historique de 1,80 €/litre.

Cette évolution n'est pas linéaire — elle est marquée par des pics brutaux liés à des événements géopolitiques — mais la tendance de fond est irréversible.

Pour les transporteurs routiers, cette évolution se traduit concrètement par :

- une érosion des marges sur les contrats à tarif fixe ou indexé partiellement sur le gazole ;
- une difficulté croissante à proposer des offres tarifaires compétitives aux chargeurs sans rogner sur la qualité de service ;
- une pression sur l'investissement, notamment le renouvellement du parc avec des véhicules moins consommateurs.





L'impact sur les chargeurs industriels

Du côté des chargeurs, la hausse des coûts de transport routier se répercute sur la compétitivité des produits finis. Dans les secteurs à faibles marges — grande distribution, chimie, matériaux de construction, automobile — le poste transport peut représenter 3 % à 8 % du chiffre d'affaires.

Une augmentation de 20 % de ce poste peut à elle seule effacer plusieurs points de rentabilité. Par ailleurs, les engagements RSE et les objectifs de décarbonation pris par les grandes entreprises industrielles — souvent sous pression de leurs actionnaires et clients — créent un impératif de réduction des émissions de CO₂ lié au transport, indépendamment des considérations purement économiques.

Un contexte réglementaire qui renforce l'urgence

La réglementation européenne renforce cette dynamique : la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité (CSRD) impose aux entreprises de taille significative de mesurer et réduire leur empreinte carbone liée au transport.

La taxe carbone sur les poids lourds, en cours de déploiement dans plusieurs pays européens, renchérit encore les solutions purement routières sur longue distance.



Le transport combiné

UNE ARCHITECTURE DE RÉSILIENCE

Définition et fonctionnement

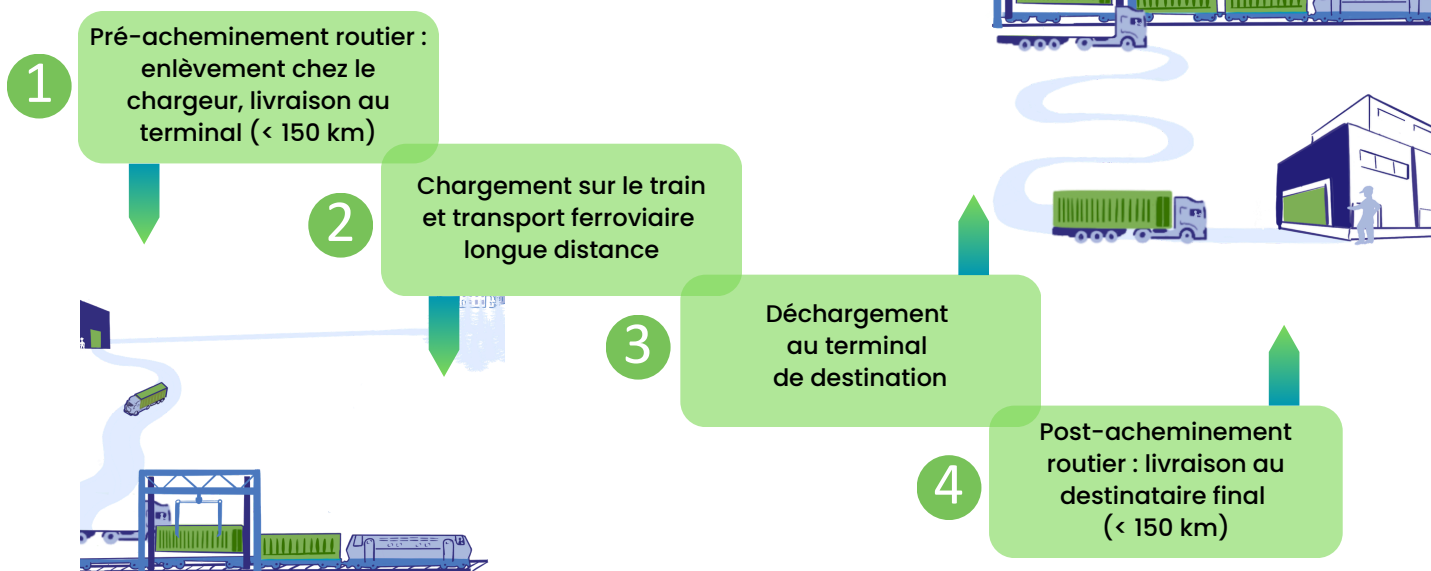
Le transport combiné rail-route est un mode de transport multimodal dans lequel la marchandise placée dans une unité de transport intermodale (conteneur, caisse mobile, semi-remorque), effectue l'essentiel du trajet par voie ferrée, tandis que les extrémités du parcours (pré et post-acheminement) sont assurées par camion sur de courtes distances.

Ce modèle repose sur des terminaux multimodaux qui assurent le transbordement des UTI entre le mode routier et ferroviaire. En France, le réseau de terminaux s'est densifié pour couvrir les principaux corridors logistiques : axe nord-sud (Lille-Lyon-Marseille), axe est-ouest (Paris-Strasbourg), corridors ibériques et alpins.

La structure de coût : une protection naturelle contre les hydrocarbures

La différence fondamentale entre le transport routier pur et le transport combiné réside dans la structure de leur coût variable. Le train est propulsé à l'électricité, dont le prix, s'il peut varier, est beaucoup moins volatile que celui des produits pétroliers et peut faire l'objet de contrats à prix fixe sur le long terme.

Schéma type



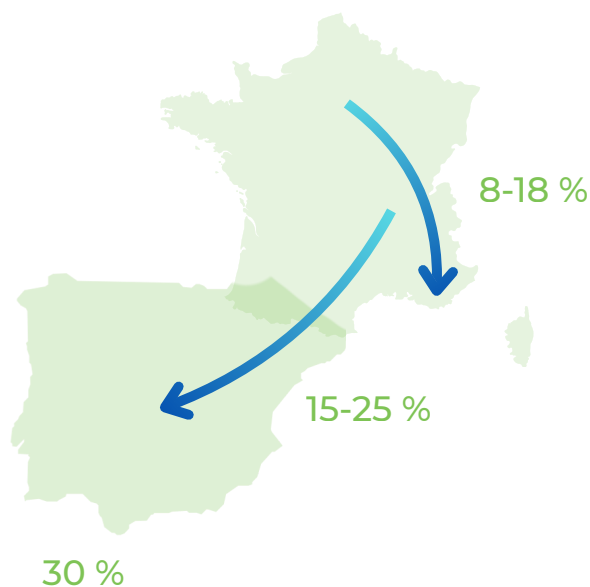


Poste de coût	Transport routier pur	Transport combiné
Carburant / énergie	28-35 % du coût total	6-12 % du coût total
Sensibilité à la hausse du gazole	Très élevée	Faible (pré/post-ach. seulement)
Prévisibilité tarifaire à 3 ans	Difficile	Élevée (contrats ferroviaires)
Émissions CO ₂ (base 100 route)	100	20 à 35
Empreinte carbone valorisable RSE	Limitée	Forte

Des gains quantifiables pour les chargeurs

L'analyse de flux logistiques réels sur des corridors de plus de 500 km révèle des économies significatives pour les chargeurs qui adoptent le transport combiné :

- **Sur un flux Paris-Marseille, le différentiel de coût en faveur du combiné varie entre 8 % et 18 %** selon le type d'UTI et le volume annuel, avec une stabilité tarifaire accrue.
- **Sur un flux Lyon-Madrid, les économies atteignent 15 % à 25 %**, combinées à une réduction d'empreinte carbone de 75 %.
- Pour les chargeurs ayant contractualisé sur 3 ans, **l'économie cumulée générée par la protection contre la volatilité du gazole s'est avérée supérieure de 30 %** aux projections initiales en raison des pics de 2022 et 2024.



Une opportunité

POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Le transport combiné : complément, non concurrent

L'une des perceptions les plus répandues et les plus erronées dans le secteur routier est que le transport combiné capte des volumes qui appartiendraient naturellement au camion. La réalité est plus nuancée et, pour les transporteurs qui l'ont compris, bien plus positive.

Le transport combiné ne supprime pas le camion ; il le repositionne.

Les trajets longue distance, souvent déficitaires en termes de rentabilité horaire une fois le carburant et les temps de conduite comptabilisés, peuvent être remplacés par du pré et post-acheminement, des missions courtes, locales, à haute fréquence et à meilleure valorisation du temps conducteur.

TÉMOIGNAGE

Transporteur régional
axe Rhône-Alpes / Île-de-France

Nous avons **réorienté 30 % de notre flotte longue distance** vers du pré-acheminement terminal.

Résultat : moins de nuits en cabine pour nos conducteurs, moins de consommation de gazole, et des contrats pluriannuels avec les opérateurs de terminaux.

Notre marge nette a progressé de 4 points en deux ans.





Les bénéfices opérationnels pour les transporteurs

Les transporteurs qui s'engagent dans le transport combiné en tant que partenaires de pré et post-acheminement bénéficient de plusieurs avantages structurels :

- Contrats pluriannuels avec les opérateurs de terminaux, offrant une visibilité sur le chiffre d'affaires et permettant une meilleure gestion du parc.
- Réduction de la dépendance au gazole : les kilomètres longue distance, les plus consommateurs, sont transférés au train, réduisant mécaniquement la facture carburant globale.
- Amélioration des conditions de travail des conducteurs : fini les longues traversées nocturnes, place à des rotations locales compatibles avec la vie familiale, un argument de recrutement décisif dans un contexte de pénurie de chauffeurs.
- Accès à des marchés nouveaux : des chargeurs engagés RSE privilégient désormais les transporteurs capables de proposer des solutions multimodales.
- Éligibilité à des aides publiques : le soutien au report modal (ADEME, subventions État, fonds européens) bénéficie en partie aux opérateurs routiers partenaires.

Comment amorcer la transition ?

La transition vers le transport combiné ne nécessite pas d'investissement lourd initial. Elle peut s'amorcer progressivement :

- Identification des flux longue distance (> 500 km) susceptibles d'être transférés : les flux réguliers, à volume constant, sont les plus adaptés.
- Prise de contact avec les opérateurs de transport combiné (Naviland Cargo, Novatrans, T3M, VIIA, FroidCombi... La liste est disponible sur www.gntc.fr) pour évaluer la faisabilité et les conditions tarifaires.
- Expérimentation sur un ou deux axes avec des clients volontaires : les premiers résultats constituent des arguments commerciaux puissants.
- Sollicitation du GNTC pour un accompagnement personnalisé et l'accès aux dispositifs d'aide disponibles.



Recommandations et perspectives

Pour les chargeurs industriels

La Commission Route du GNTC formule les recommandations suivantes à destination des directions logistiques et achats des entreprises industrielles :

- Auditer les flux de transport : identifier les relations origine-destination de plus de 500 km représentant des volumes suffisants pour le transport combiné (à partir de 2 à 3 trains par semaine).
- Intégrer le critère de stabilité tarifaire dans les appels d'offres transport, au même titre que le prix absolu, le coût total sur 3 ans est souvent plus favorable en transport combiné.
- Valoriser les émissions évitées dans les reportings RSE et ESG : le facteur d'émission du transport combiné est de 15 à 30 gCO₂/t.km contre 60 à 80 gCO₂/t.km pour le routier.
- Contacter le GNTC pour accéder à un simulateur de coût comparatif et à des études de cas sectorielles.

Pour les transporteurs routiers

- Recenser les tournées longue distance et calculer leur rentabilité réelle en intégrant le coût complet du carburant et des temps de conduite.
- Prendre contact avec les opérateurs de combiné et les terminaux multimodaux de la région pour explorer les opportunités de pré et post-acheminement.
- Rejoindre les groupes de travail du GNTC pour partager les expériences et accéder aux retours d'expérience de transporteurs engagés.
- Anticiper les obligations réglementaires à venir (normes Euro VII, taxe carbone) en commençant à diversifier l'activité dès maintenant.

Perspectives : vers un écosystème logistique résilient

L'enjeu dépasse les considérations de coût à court terme. Face aux défis croisés de la transition énergétique, de la compétitivité industrielle et de l'attractivité des métiers du transport, le développement du transport combiné constitue un levier structurant pour la logistique française.

Les pays européens les plus avancés dans ce domaine, Allemagne, Suisse, Autriche, démontrent qu'une part modale du combiné significative (10 % à 20 % des tonnes-kilomètres) est non seulement atteignable mais génératrice de valeur pour l'ensemble du secteur.

La France dispose des infrastructures, des acteurs et du savoir-faire pour y parvenir. Il manquait peut-être jusqu'ici la conscience collective d'une urgence économique qui, aujourd'hui, est là.

Conclusions

La hausse des hydrocarbures est une contrainte subie par tous. Mais elle est aussi un révélateur : elle met en lumière la fragilité des modèles logistiques mono-modaux et la pertinence d'alternatives structurelles comme le transport combiné.

Ce livre blanc ne plaide pas contre le routier. Il plaide pour une intelligence collective du secteur, une complémentarité entre modes qui profite à tous : aux chargeurs qui stabilisent leurs coûts, aux transporteurs qui diversifient et valorisent leur activité, aux conducteurs qui bénéficient de meilleures conditions de travail, et à la collectivité qui réduit ses émissions.

Le GNTC et sa Commission Route se tiennent à la disposition de tous les acteurs, chargeurs, transporteurs, collectivités, pour accompagner cette transition, construire des partenariats et partager les outils nécessaires à une logistique plus résiliente.

ENVIE D'ALLER + LOIN ? SUR WWW.GNTC.FR

- Simulateur d'aides pour le transport combiné
- Cartographie interactive et annuaire des terminaux multimodaux français
- Études de cas et témoignages sectoriels



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

La Commission Route du GNTC regroupe les représentants des transporteurs routiers. Elle travaille à renforcer la complémentarité entre le rail et la route, à améliorer les conditions opérationnelles aux interfaces terminales et à valoriser le rôle des transporteurs routiers dans la chaîne de transport combiné.

GRUPEMENT NATIONAL DU TRANSPORT COMBINÉ
58 RUE DE LA VICTOIRE 75009 PARIS 06 81 84 26 21

www.gntc.fr

