



Fret

Transport combiné • Développement

Combirail accompagne la montée en puissance du groupe Open Modal

L'entreprise ferroviaire du groupe assure l'exploitation des nouvelles circulations, illustrant le rôle central de la traction internalisée dans le développement de l'offre.

Laurent Charlier

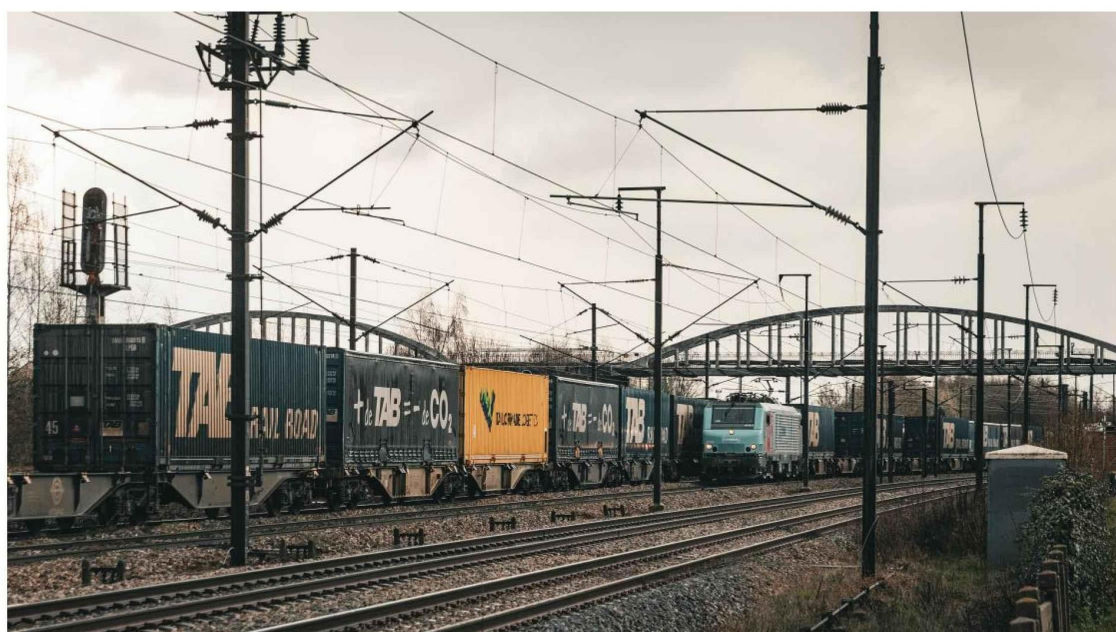
Suite de la page 1

marqué par le baptême de la locomotive JCB 27164, en hommage à Jean-Claude Brunier, PDG du groupe, disparu le 4 mai 2025. Jean-Claude Brunier a transformé l'entreprise créée par son père en 1943 sous le nom des établissements Brunier Transports, devenus Transport Auto Brunier (TAB) en 1962. Sous son impulsion, le transport rail-route se développe et s'accélère avec la

naissance de l'opérateur de transport combiné T3M en 2000. En 2013, la holding Open Modal est structurée pour chapeauter l'ensemble des activités qui comprennent aujourd'hui le transport routier de pré- et post-acheminement TAB, le combiné rail-route T3M, la gestion de terminaux BTM (2012) et l'exploitation ferroviaire Combirail (2019). L'ensemble compte 380 personnes et a réalisé, en 2025, un chiffre d'affaires de 144 millions d'euros. Jean-Claude Brunier a déployé « une stratégie unique d'intégration des maillons de la chaîne du transport combiné rail-route ». Céline Humbert-Demougeot, directrice générale de Combirail, confirme les bénéfices apportés par l'entreprise ferroviaire intégrée par rapport à la sous-traitance. « L'intégration de la traction a permis d'améliorer

le taux de service de façon significative », assure la dirigeante, sans communiquer de chiffres. « Les retards sont mesurés à partir de 30 minutes, le seuil de tolérance étant fixé à une heure ». Malgré les vicissitudes du réseau quant aux travaux ou à la qualité des sillons, le basculement d'un train sur la route est « marginal » et doit le rester. L'internalisation des activités figure dans le plan stratégique du groupe, Openway 2030, comprenant également l'intensification des trafics sur les liaisons existantes ou l'interconnexion du réseau T3M avec des « partenaires européens », à l'image de la coopération avec Hupac depuis 2021 pour desservir l'Italie via le hub de Novara. Combirail s'appuie sur une centaine de collaborateurs pour assurer chaque nuit la circulation en propre de huit trains

À l'arrière-plan, le nouveau train « Lille - Miramas 2 » quitte Lille - La Délivrance. Tiré par la locomotive BB 27164, le convoi double le train « Lille - Miramas » habituel, qui rentre sur le faisceau de La Délivrance (10 mars 2026).



Groupe Combrionde

Fret



Laurent Charlier

sur l'axe Méditerranée :

- un aller-retour cinq fois par semaine Bonneuil - Miramas par trains de 850 m de long ;
- un aller-retour cinq fois par semaine Bonneuil - Avignon par trains de 850 m de long ;
- un aller-retour Lille - Avignon - Miramas par trains de 750 m de long, des wagons sont laissés à Avignon à la descente et repris à la montée ;
- un aller-retour trois fois par semaine Lille - Bonneuil - Miramas, lancé le 10 mars 2026 (départ de Lille les mardis, jeudis et samedis, départ de Miramas les lundis, mercredis et vendredis) par train de 750 m avec prend-laisse à Bonneuil.

UNE TRACTION INTERNE POUR DAVANTAGE DE PERFORMANCE

L'entreprise maîtrise la traction de l'ensemble de ses trains entre le nord, Paris et le sud-est. La montée en puissance rapide de l'activité a contraint Combirail à concentrer ses moyens sur cet axe et à se désengager des flux qu'il réalisait pour le groupe Combronde, celui-ci demeurant par ailleurs actionnaire minoritaire de la société. Un parc de 12 locomotives électriques Prima de type 27000 est loué auprès d'Akiem. Céline Humbert-Demougeot souligne la qualité de

ce partenaire auprès duquel l'opérateur loue ses locomotives depuis sa création. La BB 27164 a été pelliculée au sein de l'atelier du loueur, à Ostricourt, dans la zone Delta 3. Huit engins sont chaque jour engagés en service pour couvrir le plan de transport. La réserve représente un tiers du parc, une condition *sine qua non* pour Combirail d'être en mesure de pallier tout incident et ainsi « servir le client », souligne Céline Humbert-Demougeot, dans le

Le 10 mars 2026, le premier train « Lille - Miramas 2 » quitte Lille - La Délivrance avec la locomotive BB 27164 baptisée « JCB » en hommage à Jean-Claude Brunier, PDG du groupe, disparu le 4 mai 2025. Trois allers-retours sont proposés en plus des cinq allers-retours commercialisés jusqu'alors.

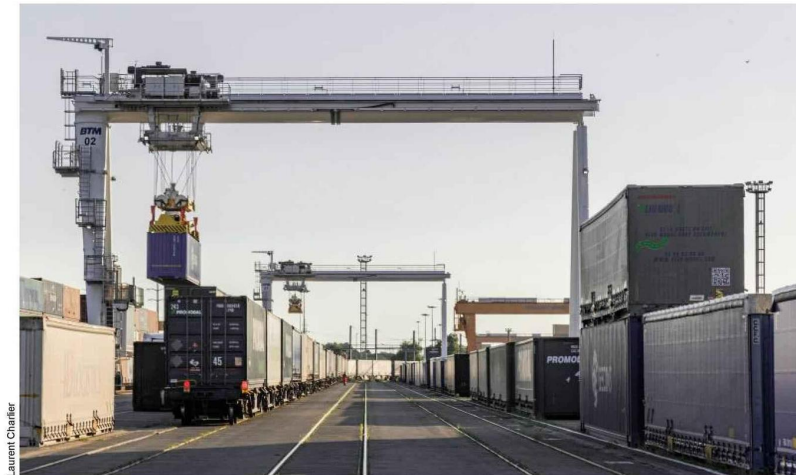
respect des exigences fixées par Jean-Claude Brunier pour garantir le niveau de qualité offert. Combirail réalise également les opérations de sécurité au sol ainsi que les derniers kilomètres ferroviaires en assurant, depuis juillet 2025, une activité dite de desserte Open Modal (DOM). Ces opérations étaient auparavant assurées par Captrain France avec des engins BB 400. Combirail réalise également la sortie des rames de l'opérateur Froidcombi, qui sont pour leur part reprises par Captrain à La Délivrance pour les emmener jusqu'à Arles. Les manœuvres sont assurées par quatre locomotives thermiques de type G2000 louées auprès de GTF/ETMF : deux sont à Lille et deux sur la zone de Valenton et de Bonneuil. Nexrail fournit un locotracteur G6 qui est également

Vue du faisceau ferroviaire de Lille Conteneurs Terminal géré par Ports de Lille. Combirail assure les manœuvres et achemine les trains jusqu'au faisceau de La Délivrance au moyen de locomotives G2000 louées auprès d'ETMF. En photo, la G2000 n°1672.



Laurent Charlier

Fret



utilisé à Valenton et à Bonneuil. Quatre engins rail-route complètent les moyens, deux étant déployés à Toulouse et deux – dont un électrique – sur le nouveau Terminal Ouest Provence (TOP) à Miramas que l'entreprise a inauguré en 2024. En ce qui concerne la commande et le suivi des sillons, Combirail s'appuie sur T3M qui a le statut de candidat autorisé depuis 2008.

UNE CROISSANCE MAÎTRISÉE AVANT DE NOUVELLES ÉTAPES

La suite logique porterait sur une intégration de l'exploitation des trains entre le nord, Paris et le sud-ouest. Combirail indique toutefois poursuivre la sous-traitance des flux aujourd'hui assurée par DB Cargo France. Avec un taux de croissance annuel moyen de 34 % depuis sa création en 2019 et 15,5 millions d'euros de

Combirail assure le mouvement de ses trains sur les terminaux de Bonneuil et de Valenton au moyen notamment d'un locotracteur G6 loué chez Nexrail. Photo prise à Valenton, le 30 juin 2025.

chiffre d'affaires en 2025, l'heure est à la stabilisation de l'organisation, souligne-t-on. L'entreprise ferroviaire compte près d'une centaine de collaborateurs. DB Cargo France assure donc les trains à destination de Bordeaux et de Toulouse. Dans le nord, ces flux sont concentrés sur la plateforme de Dourges Delta 3. La desserte de l'axe Atlantique comprend un train au départ de Dourges avec des wagons à destination de Bordeaux et de Toulouse. Ce convoi s'arrête à Valenton pour « une recomposition en prend-laisse ». Au départ

La plateforme rail-route SNCF Réseau de Valenton dispose de plusieurs cours, dont une est gérée par BTM. Des investissements ont été portés par la filiale du groupe Open Modal, comme ces deux portiques à commande déportée visibles sur la photo (30 juin 2025).

de Valenton, deux trains sont alors mis en œuvre : l'un pour Bordeaux et l'autre pour Toulouse. La fréquence est de cinq aller-retour par semaine. BTM est également le gestionnaire d'une cour à Valenton, où l'opérateur a investi dans deux nouveaux portiques à commande déportée comme ceux qui équipent le terminal TOP, à Bonneuil, et Toulouse Fenouillet. BTM s'est implanté à Toulouse Fenouillet et a démarré son activité en juin 2018. Fin 2024, Open Modal est entré en négociation exclusive avec SNCF Réseau afin de reprendre en propre le terminal et de le moderniser via la société Terminal Toulouse Fenouillet qui a été créée en juin 2025 avec la société immobilière Charmade (engagée dans TOP). Concernant l'axe italien, Regiorail assure la traction jusqu'à Modane. Les trains T3M ont été parmi les premiers à reprendre dès la réouverture de la ligne de la Maurienne, le 1er avril 2025, qui a été fermée à la suite d'un éboulement. ■

Repères

Le parc de locomotives Combirail comprend :

- 12 BB 27000 Akiem : 27117, 118, 119, 120, 125, 146, 160, 161, 162, 164, 172, 176;
- 4 G2000 GTF/ETMF : 1615 = 92 88 2272 004-3, 1616 = 92 88 2272 005-0, 1672 = 92 87 0002 004-5, 1755 = 92 87 0002 014-4 (1616 et 1672 à Lille, 1615 et 1755 à Valenton/Bonneuil) ;
- 1 G6 Nexrail : 98 87 0650 008-5.

