



Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire

Programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032

Ulysse fret

MARS 2025

4F FRET
FERROVIAIRE
FRANÇAIS DU
FUTUR


MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
*Liberté
Égalité
Fraternité*

SNCF
RÉSEAU



Table des matières

P. 6	1.	PRÉAMBULE & CONTEXTE
p.6	1.1	Préambule
p.7	1.2	Contexte général et fondamentaux
P. 8	2.	MÉTHODE
p.8	2.1	Domaines d'investissement spécifiques
p.8	2.2	Évaluation des enjeux associés aux projets
p.8	2.2.1	Projets capacitaires
p.8	2.2.2	Autres domaines d'investissements
p.8	2.3	Temporalité
p.9	2.4	Expertises techniques et financières
p.9	2.4.1	Expertises techniques
p.9	2.4.2	Évaluation financière des projets
p.10	2.5	Évaluation des ressources études et travaux
p.10	2.6	Production de la trajectoire des investissements
p.10	2.7	Production de la trajectoire financière
P. 11	3.	PRINCIPAUX RÉSULTATS
p.11	3.1	Résultats par domaine
p.11	3.1.1	Capillaires : maintien des lignes en exploitation
p.12	3.1.2	Tri à la gravité : soutien et développement du wagon isolé
p.12	3.1.3	Voies de service : régénération et augmentation de leur disponibilité et de leur usage
p.15	3.1.4	Digital
p.16	3.1.5	Installations terminales embranchées
p.17	3.1.6	Outils de développement du transport combiné : les chantiers combinés (mesure 46 de la SNDFF)
p.18	3.1.7	Développement du transport de semi-remorques : schéma directeur (mesure 53 de la SNDFF)
p.19	3.1.8	Capacité : maintien et développement de l'offre par axe, des opérations à gain rapide aux grands projets infrastructurels
p.20	3.1.9	Résilience du réseau
p.20	3.2	Trajectoire de réalisation des investissements
p.20	3.3	Trajectoires financières et financements
p.20	3.3.1	Trajectoires financières
p.23	3.3.2	Point d'avancement sur les Contrats de Plan État-Région
P. 24		CONCLUSION

Résumé

Au cours des dix-huit derniers mois, dans le cadre de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDFF), l'État, l'Alliance Fret Français Ferroviaire du Futur (4F) et SNCF Réseau ont travaillé à une proposition de programme d'investissements destiné à soutenir le doublement de la part modale du fret ferroviaire prévu par la loi.

Défini à 4 milliards d'euros, dont 2 milliards d'euros apportés par l'État, par le Ministre chargé des transports, ce programme se distingue des précédents « plans fret » sur deux points.

Première originalité : il résulte d'une démarche partenariale inédite associant l'ensemble des acteurs du secteur :

le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

les opérateurs de fret ferroviaire et les chargeurs regroupés au sein de l'alliance Fret Ferroviaire Français du Futur (4F), et

l'État par sa Direction Générale des Infrastructures des Transports et des Mobilités (DGITM)

Au total, plus de cinquante réunions techniques ont été nécessaires pour élaborer le programme, soutenu également par de premières évaluations technico-financières. Quatre réunions plénières de haut niveau ont permis la validation collective des différentes étapes de sa construction.

Deuxième originalité : le programme couvre une période de dix ans (2023-2032). Il comprend à la fois des actions dites à « gains rapides » et des projets plus ambitieux qui nécessitent la réalisation d'études parfois complexes, de démarches administratives obligatoires, la recherche de cofinancements et la réservation de ressources humaines et capacitaires suffisamment longtemps à l'avance. Il donne ainsi de la visibilité à tous : chargeurs, opérateurs, financeurs, ingénieurs d'études, équipes travaux et même horairistes. Ce choix essentiel permet une approche exhaustive du traitement des besoins du fret ferroviaire en couvrant :

la régénération des installations existantes destinées au fret ferroviaire : lignes capillaires (700M€), voies de services (717M€), installations de tri (118M€), installations terminales embranchées (200M€) ;

la modernisation du réseau : augmentation de la capacité en ligne (982M€), rehaussement des gabarits pour le transport ferroviaire de semi-remorques (530M€) ;

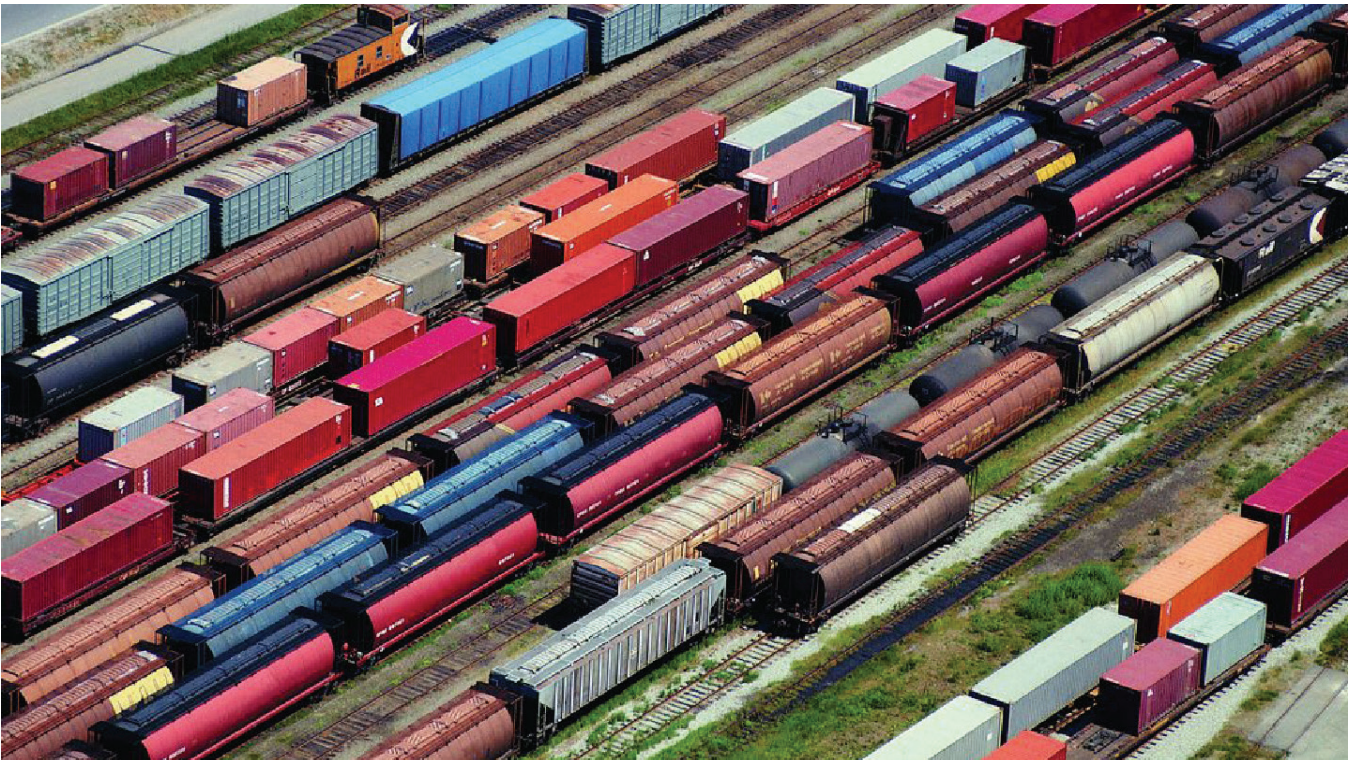
l'augmentation de la capacité des terminaux existant du transport combiné et la création de nouveaux terminaux (1097M€) ;

le développement de système numérique (199M€) améliorant notamment l'expérience clients, la gestion de la capacité, la gestion des circulations et le partage de données standardisées avec les gestionnaires d'infrastructure voisins.

Cet équilibre des investissements permet de satisfaire à la fois les besoins des acteurs du fret ferroviaire conventionnel, segment majoritaire aujourd'hui, et ceux des acteurs du transport combiné, principal vecteur de la croissance à venir.

Le choix d'un horizon de long terme n'interdit pas le concret et même le détail : le programme comprend plusieurs centaines de projets et le présent rapport indique leur montant et leurs dates d'exécutions, évidemment conditionnés à la mobilisation des financements nécessaires. Les projets capacitaires de tri et de transport combiné (dans le cadre d'un schéma directeur spécifique) font chacun l'objet d'une fiche descriptive détaillée fournie en annexe.

La publication de ce rapport n'a pas vocation à figer les choix d'investissements dans le fret ferroviaire. Le programme doit vivre et tenir compte de l'évolution des projets, ce qui explique qu'il soit un programme légèrement supérieur à la cible des 4 Mds€. L'alliance 4F, la DGITM et SNCF Réseau restent mobilisées au sein du comité technique de la SNDFF, piloté par la DGITM, pour assurer le suivi du programme et l'adapter si nécessaire, afin de favoriser le développement du fret ferroviaire.



1. PRÉAMBULE & CONTEXTE

1.1. Préambule

L'État et 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) ont sollicité SNCF Réseau au début de l'année 2023 afin d'obtenir un éclairage sur les investissements fret à réaliser dans les dix prochaines années. Le gestionnaire du réseau ferré national a également été interrogé sur les conditions techniques, économiques et organisationnelles de leur mise en œuvre.

Le présent rapport résulte de cette sollicitation. Il est construit à partir des travaux effectués depuis un an dans le cadre de la convention de financement signée entre l'État et SNCF Réseau, relative au pilotage du projet Ulysse Fret, et des études associées.

Le rapport contient également les annexes suivantes :



ANNEXE I :

CALENDRIER DES PROJETS ULYSSE FRET

Objet : Diagrammes de Gantt simplifié par domaine et projet



ANNEXE II :

FICHES PROJETS CAPACITAIRES + RÉGÉNÉRATION DES INSTALLATIONS DE TRI

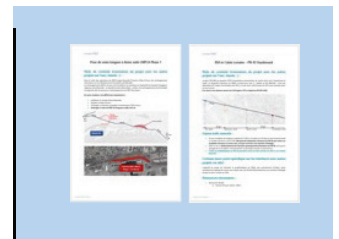
Objet : Description détaillée des projets capacitaires Ulysse fret



ANNEXE III :

SCHÉMA DIRECTEUR DU TRANSPORT COMBINÉ

Objet : Planification des investissements destinés au transport combiné



ANNEXE IV :

FICHES PROJETS DES PROJETS MIXTES (HORS PROGRAMME ULYSSE FRET)

Objet : Description détaillée des projets mixtes hors programme Ulysse fret

1.2. Contexte général et fondamentaux

La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDFF) décrit le cadre général des actions visant le doublement de la part modale du fret ferroviaire prévu par la loi¹. L'État a construit cette stratégie, inscrite dans la Loi d'Orientation des Mobilités² et validée début 2022 par décret³, dans le cadre d'une large concertation. Elle tient compte des propositions du secteur, via l'alliance 4F.

Le plan de relance mis en place par l'État en 2021-2022 a permis de financer une première étape d'investissements spécifiques aux services de fret ferroviaire, pour un montant total de 500 M€, dont la moitié financée par l'État.

Pour poursuivre la dynamique initiée et les mesures d'investissements prévues par la SNDFF, **l'État, 4F et SNCF Réseau ont convenu de mettre en place une démarche concertée d'identification et de priorisation d'un programme d'investissements pour le fret, dimensionné à 4 Mds€ sur les dix prochaines années dont 2 Mds€ financés par l'État**. Dénommé Ulysse Fret, la démarche nécessaire à la définition de ce programme ambitieux est financée intégralement par l'État⁴. Sa coordination est confiée à SNCF Réseau, maître d'ouvrage d'une partie substantielle des investissements.

Périmètre du programme d'investissements Ulysse Fret

- ▶ Le programme traite uniquement d'investissements en infrastructures, y compris des investissements numériques.
- ▶ Il vise la montée en performance des axes structurants du réseau et est en partie lié aux prescriptions du règlement RTE-T.
- ▶ Il prend en compte les objectifs d'augmentation des flux transportés par les modes massifiés, portés par la stratégie nationale portuaire.
- ▶ Il tient compte des plans d'exploitation construits sur des scénarios de mobilité partagés avec les acteurs du fret ferroviaire.
- ▶ Il intègre les résultats des démarches pilotées directement par l'État dans le cadre de la SNDFF pour les domaines du transport combiné (mesure 46) et du gabarit (mesure 53).

Ce qui n'est pas inclus dans le programme :

- ▶ Ce programme n'intègre pas la sécurisation des sillons fret par la prise en charge des surcoûts travaux éventuels.
- ▶ Il ne se substitue pas à l'optimisation permise en conception par la production des plans d'exploitation.
- ▶ Il ne prend pas en considération les opportunités qui pourraient être offertes par le développement d'innovation dans le matériel roulant (ex : attelages automatiques).

L'État, 4F et SNCF Réseau ont convenu de mettre en place une démarche concertée d'identification et de priorisation d'un programme d'investissements pour le fret, dimensionné à 4 Mds€ sur les dix prochaines années.

La démarche a porté sur l'ensemble des enjeux fret avec l'objectif de contribuer à atteindre le doublement de la part modale.

Le programme porte sur le développement des trafics en wagons conventionnels (qui représentent une part significative des trafics et répond toujours aux besoins d'une partie des industriels), et sur le transport combiné (qui offre un potentiel de développement certain).

Vision système consolidée

Les investissements, pris un à un, permettent rarement d'augmenter les trafics. Cela est vrai pour les projets capacitaires - ce qui implique de travailler sur des logiques d'axe - comme pour l'association entre accès au réseau et performance intrinsèque de ce dernier.

Recherche de mesures à gain rapide

Les solutions fonctionnelles à réalisation rapide ont été recherchées dans l'ensemble des investissements étudiés.

Priorisation

Les modalités de financement, les conditions de réalisation selon les ressources ingénierie disponibles et la temporalité des projets pris en compte ne permettent pas d'opérer une priorisation entre les différents domaines d'investissement. Pour autant, à l'issue du cadrage financier, des ajustements pourront être envisagés.

Les travaux réalisés en 2023 et 2024 ont permis de poser les bases d'un premier cadrage financier qui intègre les principaux enjeux tout en restant réaliste sur la faisabilité (capacité à produire les investissements et contraintes financières). Ce premier cadrage ne lèse pas un domaine relativement à un autre.

¹ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, art 131

² Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, art 178

³ Décret 2022-399 du 18 mars 2022

⁴ Convention du 1^{er} décembre 2023 relative au pilotage du projet Ulysse Fret et aux études de faisabilité associées, d'un montant de 850.000 €



2. MÉTHODE

2.1. Domaines d'investissement spécifiques

Le travail entrepris recouvre les différents domaines d'investissements dans le fret ferroviaire :

- ▶ L'ensemble des accès au réseau : Installations Terminales Embranchées (ITE), terminaux de transport combiné
- ▶ Les sites d'installations de service : voies de services et tri à gravité
- ▶ La performance des axes et lignes : capillaires, gabarit et les projets capacitaires
- ▶ Les outils numériques

Ces différents domaines sont fortement liés à la capacité des opérateurs à maintenir et développer les trafics. Certains domaines sont reliés à des produits ferroviaires spécifiques : par exemple, le tri à la gravité pour le lotissement, les terminaux multimodaux pour le transport combiné...

2.2. Évaluation des enjeux associés aux projets

2.2.1. Projets capacitaires

Un travail d'évaluation des enjeux de trafic a été réalisé pour une grande partie des projets capacitaires.

Les plans d'exploitation ont permis de connaître les contraintes d'inscription des sillons fret dans les principaux axes. Cette première approche s'appuie sur l'expertise des différents acteurs du projet.

- ▶ L'ensemble des trafics nationaux et internationaux ont été pris en compte.
- ▶ L'unité retenue est la tonne kilomètre, en cohérence avec la mesure des enjeux de la SNDFF.

- ▶ Les gains sont évalués sur la base de nombre de trains supplémentaires ou l'augmentation de la capacité de transport liée au passage de 750 à 850 mètres.
- ▶ Afin d'éviter les doubles comptes par axe, un ajustement a été réalisé pour ne compter par projet qu'une partie des gains obtenus avec, en numérateur, la totalité des gains de l'axe.

2.2.2. Autres domaines d'investissements

À ce stade, différentes hypothèses ont été retenues :

- ▶ Capillaires : maintien des lignes en exploitation
- ▶ Voies de service : régénération des voies de service en usage, augmentation de leur disponibilité et utilisation
- ▶ Tri à la gravité : maintien en conditions opérationnelles des quatre triages à la gravité
- ▶ Installations terminales embranchées (ITE) : modernisation des installations existantes et développement de nouvelles installations
- ▶ Terminaux de transport combiné : Accompagnement de l'objectif SNDFF d'un triplement des trafics (mesure 46 de la SNDFF)
- ▶ Ouverture des axes au transport de semi-remorques : réalisée dans le cadre du schéma directeur (mesure 53 de la SNDFF)
- ▶ Numérique : amélioration de la performance des entreprises ferroviaires et de SNCF Réseau, et accompagnement des chargeurs

2.3. Temporalité

Les projets retenus sont ceux dont l'engagement (c'est-à-dire l'obtention d'un financement) est compris entre le 01/01/2023 et le 31/12/2032.

2.4. Expertises techniques et financières

2.4.1. Expertises techniques

Les projets ont été appréhendés selon leur niveau de maturité : en émergence ou engagés.

- ▶ Pour les projets en émergence, SNCF Réseau s'est appuyé sur l'expertise de SYSTRA et de ses propres équipes d'ingénierie en ce qui concerne les ouvrages d'art.
- ▶ Pour les projets engagés, il a utilisé les éléments des études en cours.

Des fiches « projet » ont été élaborées et sont présentées en annexe de ce rapport. Elles sont structurées selon dix critères :

- ▶ Contexte et lien avec les autres projets sur zone
- ▶ Enjeux trafics (maintien, développement, performance...)
- ▶ Consistance (définition des opérations envisagées, le cas échéant différents scénarios)
- ▶ Ressources (études des besoins en études et en production)
- ▶ Coûts (valorisation par phase)
- ▶ Durée (évaluation des phases études et réalisation)
- ▶ Impact capacitaire (principaux enjeux)
- ▶ Insertion dans trajectoire des investissements (tant en phase étude que réalisation)
- ▶ Modalité de financement (notamment taux de cofinancement) à venir
- ▶ Risques



2.4.2. Évaluation financière des projets

Pour les projets émergents, l'évaluation des coûts des projets est, en règle générale, établie en euros à date d'expertise. Leur enveloppe financière prévisionnelle est la somme de quatre composantes :

- ▶ le Montant Brut en Principal (MBP) auquel s'ajoute une Provision pour Risques (PR)
- ▶ les frais de maîtrise d'œuvre (MOE) – d'usage, 10 à 22% du MBP + PR selon les typologies de projet ou bien au montant défini lors d'études (devis, etc.)
- ▶ les frais de maîtrise d'ouvrage (coordination sécurité, concertation...) – d'usage, 3-5% du MBP + PR + MOE + Foncier, ou bien au montant défini lors d'études (devis, etc.)

Pour les projets déjà engagés, SNCF Réseau dispose d'un montant à conditions économiques déterminées.

Afin de finaliser la trajectoire financière, un inflateur annuel a été appliqué à l'ensemble des phases des projets retenus (études et travaux) selon les hypothèses indiquées ci-dessous dans le but de respecter le cadrage financier annoncé par l'État en mai 2023 pour les 4 Mds€ (euros courants).

Index pour CFI (croissance en moyenne annuelle)	2024	2025	2026 et au-delà
Travaux (Indice TP01)	2,8 %	2,5%	2,5%
Etudes (Indice Ingénierie ING)	2,5%	2,3%	2,2%

2.5. Évaluation des ressources études et travaux

SNCF Réseau a évalué les besoins en ressources études et travaux. Cette évaluation prend en compte le planning des projets engagés et celui issu des expertises des projets émergents. Elle tient compte de la nature des opérations à conduire et des métiers à solliciter.

2.6. Production de la trajectoire des investissements

La trajectoire des investissements reprend l'ensemble des domaines d'investissements. Le détail des opérations retenues diffère selon les domaines.

Pour les capillaires et les voies de service, une enveloppe de financement qui correspond à un ensemble d'opérations annuelles identifiées pour les cinq prochaines années, considérant que ce financement serait prolongé les cinq années suivantes, a été retenue. Ces opérations font l'objet de cofinancement pour l'ensemble « études et travaux ».

Pour le domaine des installations terminales embranchées (ITE), le montant a été défini à partir d'un retour d'expérience des aides apportées dans le cadre du plan de relance 21-22.

Pour le transport combiné et les projets liés aux gabarits, les trajectoires d'investissement sont issues des schémas directeurs pilotés par l'État dans le cadre des mesures 46 et 53 de la SNDFF.

Les projets liés à la digitalisation, réalisés dans le cadre des mesures de la SNDFF (rappelées ci-après), sont co-financés par l'État et peuvent faire l'objet de financements européens complémentaires.

La remise en état des triages à la gravité est détaillée, année par année, conformément au programme cofinancé par l'État et la Commission européenne.

Les projets capacitaires ont été intégrés en détail dans une trajectoire pluriannuelle afin de sécuriser les ressources « études et travaux » de SNCF Réseau nécessaires à chacun d'eux.

L'obtention de financements est un élément déterminant pour le démarrage des études préliminaires des projets émergents. Aucune étude ne pourra être lancée par SNCF Réseau sans financement.

Enfin, les **Contrats de Plan État-Région (CPER)** sont des leviers importants pour le financement des projets territoriaux, notamment des lignes capillaires. Les éléments issus de ces contrats sont pris en compte dans la trajectoire.

2.7. Production de la trajectoire financière

La trajectoire financière est le pendant du planning de l'ensemble des investissements du présent programme. Elle en détermine la faisabilité, notamment pour le lancement des études.

La trajectoire financière est présentée sous deux angles d'approche : **les dépenses effectivement réalisées et les autorisations d'engagement associées**.

Deux tableaux reprennent ces éléments avec les domaines d'investissement en ordonnée et les années en abscisse. Les autorisations d'engagement permettent notamment de mesurer l'enjeu des tours de table nécessaires pour le financement des projets.

Certains projets qualifiés de mixtes (au bénéfice des services voyageurs et fret) ne sont pas pris en compte dans la trajectoire financière. Ils sont toutefois mentionnés dans le cadre de ce rapport avec une indication des fonctionnalités attendues (cf. annexe IV).





3. PRINCIPAUX RÉSULTATS

3.1. Résultats par domaine

3.1.1. Capillaires : maintien des lignes en exploitation

Les lignes capillaires sont définies comme des lignes UIC 7 à 9 sans voyageurs. En excluant les raccordements, voies mères et autres embranchements, SNCF Réseau compte environ **140 capillaires effectivement circulés pour un linéaire d'environ 2 000 km** (soit en moyenne 14 km par capillaire). **L'âge des composants de ces lignes est élevé. La plupart a besoin d'être renouvelée à court ou moyen terme (dans les cinq à dix ans à venir).**

- ▶ En 2023 et 2024, le montant global engagé tous financeurs, pour les capillaires fret était respectivement de 32M€ et 67M€.
- ▶ Pour 2025, ce montant est estimé à 60M€.
- ▶ L'analyse des besoins montre toutefois qu'il faudrait se rapprocher de 100M€ par an pour éviter des fermetures de capillaires. Dans certains cas, il est difficile d'obtenir un accord sur un tour de table financier.
- ▶ Au regard des contrats de plan entre l'État et les régions pour 2023 à 2027, un montant tous financeurs de 474 M€, dont une part prise en charge par l'État de 213 M€, devrait être mobilisé sur la période au bénéfice des lignes capillaires fret.
- ▶ Dans certains cas, le CPER ne prévoit qu'un « volet fret » sans autre précision.
- ▶ Les CPER des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France et Bourgogne-Franche-Comté sont peu détaillés en matière de capillaires, ce qui interroge le maintien en performance des lignes concernées.

La pérennité des lignes capillaires n'excède pas dix ans (y compris pour celles qui ont fait l'objet de régénérations récentes). En conséquence, ne pas réaliser les investissements proposés aurait un impact négatif sur le trafic ferroviaire équivalent à 16% du marché actuel, soit environ 5,5 Mds de tonnes.km.

Le trafic issu des capillaires fret représente plusieurs dizaines de pourcents du marché du fret ferroviaire français. Il est toutefois difficile de le mesurer avec précision : les marchandises passent souvent d'un train à un autre dans une ou plusieurs gares de triage, avec parfois des distances importantes circulées à l'étranger⁵. À ce stade, SNCF Réseau retient le milieu de la fourchette d'estimation du trafic par l'ART (Autorité de Régulation des Transports), soit 16%.

Dans la quasi-totalité des cas, **la pérennité des lignes capillaires n'excède pas dix ans** (y compris pour celles qui ont fait l'objet de régénérations récentes). En conséquence, **ne pas réaliser les investissements proposés aurait un impact négatif sur le trafic ferroviaire équivalent à 16% du marché actuel, soit environ 5,5 Mds de tonnes.km.**

En tout état de cause, les capillaires demeurent un actif essentiel pour une part importante du marché ferroviaire français. Il semble opportun de permettre le maintien des circulations existantes, sauf en cas d'arrêt de l'activité des chargeurs concernés ou en cas de basculement du trafic vers le transport combiné.

⁵ Dans son rapport [Le marché français du transport ferroviaire de marchandises de 2017 à 2022](#), l'ART indique avec raison « L'assemblage des trains en gare de triage crée une rupture dans le suivi des marchandises transportées et une même marchandise peut ainsi être transportée sur des circulations de trains différentes. Il est complexe d'apparier les circulations associées à une marchandise et de déterminer les kilomètres que celle-ci parcourt réellement

depuis son lieu d'origine vers son terminus en passant par une gare de triage, les différentes hypothèses prises pour déterminer le poids du réseau capillaire dans le fret ferroviaire permettent de donner une fourchette allant de 8 à 24 % de tonnes.km sur le RFN dont l'origine ou le terminus se situeraient sur le réseau capillaire. »

3.1.2. Tri à la gravité : soutien et développement du wagon isolé

Selon les chiffres publiés par l'ART⁶, le marché du wagon isolé aurait atteint 8,5 milliards de tonnes.km en 2022, soit 23,9% du marché total du fret ferroviaire en France.

Le marché du wagon isolé dépend, par essence, des infrastructures de triage. En France, il existe une cinquantaine d'installations de tri. La plupart ne permettent que le tri à plat. **Quatre installations permettent le tri à la gravité (Woippy, Sibelin, Miramas et Le Bourget), particulièrement adapté au traitement des gros volumes de wagons.**

Les investissements dans les triages à plat sont inscrits dans le programme « Voies de service » décrits au point 4.1.3 ci-dessous. Les installations de tri à la gravité comprennent, quant à elles, bien d'autres actifs que des voies, notamment des freins de voie ou des systèmes de protection assistés par informatique (SYPRAI).

Pour répondre aux besoins spécifiques de renouvellement des installations des quatre sites français de tri à la gravité, SNCF Réseau a lancé un plan d'investissement de 156 M€, concentré sur :

- ▶ Les voies de service des installations de tri à la gravité : 71 M€
- ▶ Les freins de voies : 41 M€
- ▶ Les systèmes de protection assistés par informatique (SYPRAI) : 21 M€
- ▶ D'autres investissements : 23 M€

Ces investissements doivent être réalisés entre 2024 et 2027.

L'effort devra être maintenu au-delà de cette première phase. De 2027 à 2032, il sera nécessaire d'engager des investissements supplémentaires, mais à un rythme moins soutenu, qui pourrait être de l'ordre de 30 M€ sur six ans, hors voies de service.

Renoncer à investir dans les installations de tri à la gravité entraînerait avec certitude la disparition de l'exploitation de ces sites à un horizon de 5 à 10 ans.

En supposant que 80% du marché du wagon isolé est dépendant des sites de tri à la gravité, un tel renoncement entraînerait la perte de 19% du marché, soit environ 7 Mds de tonnes.km. Il handicaperait par ailleurs la croissance des trafics conventionnels de fret ferroviaire qui doit notamment venir du segment des services de wagons isolés.

Un ensemble de conventions Tri à la Gravité pour un montant total de 156 M€ tous fonds confondus (38% État, 45% Europe, 17% SNCF Réseau) incluant également un volet « voies de service », permet de renouveler une partie importante des installations des quatre sites de tri à la gravité français (Le Bourget, Woippy, Sibelin, Miramas). L'intervention financière de l'Union européenne a été obtenue sur le programme dual mobilité civile et militaire du MIE-T.



3.1.3. Voies de service : régénération et augmentation de leur disponibilité et de leur usage

Le patrimoine des voies de service du réseau ferré national est dans un état inégal, résultant de nombreux facteurs historiques. Constitué d'environ 10 000 km de voies, ce patrimoine est surdimensionné, en raison notamment des évolutions de trafic que le fret ferroviaire a connu ces dernières décennies. Ce surdimensionnement peut représenter un facteur de dispersion, empêchant de concentrer les investissements là où il y en aurait le plus besoin.

Le modèle économique des voies de service est déséquilibré pour SNCF Réseau, qui absorbe le déficit généré par un niveau de recette très faible.

Face à ces constats, le gestionnaire souhaite continuer à mettre en œuvre des mesures fortes afin de répondre aux exigences de compétitivité et de sécurité. **SNCF Réseau souhaite redimensionner les infrastructures au plus près des besoins actuels et futurs, et mettre en œuvre une dynamique commerciale cohérente.** Ces actions doivent se traduire par une meilleure politique industrielle pour la modernisation de ces actifs, grâce à des investissements ciblés et bien dimensionnés. La démarche Ulysse Fret est nécessaire pour répondre à ces grands objectifs.

⁶ [Le marché français du transport ferroviaire de marchandises de 2017 à 2022](#), 20 décembre 2023, page 6

**SNCF Réseau
souhaite
redimensionner
les infrastructures
au plus près
des besoins actuels
et futurs,
et mettre en œuvre
une dynamique
commerciale
cohérente.**

Depuis 2021, SNCF Réseau et l'État ont accéléré la régénération des voies de service, en soulignant l'importance stratégique de ces installations, pour tous les clients, et en particulier pour les services de fret.

Dans le cadre du plan de relance du fret ferroviaire, l'État et SNCF Réseau ont signé une première convention de financement de 110 M€ pour la période 2022-2024. Le but était de remettre à niveau tout ou partie des voies de service des principaux sites de triage français. D'autres conventions ont également été signées pour les équipements spécifiques de tri à la gravité, permettant de régénérer de manière significative ces installations.

Dans la lignée de cet engagement, l'État et SNCF Réseau ont signé en décembre 2023 une deuxième convention pour la période 2025. Elle s'élève à 34 M€. Elle a été complétée par une convention locale signée pour le complexe de Gevrey-Perrigny.

Au total, les investissements sur la période 2022-2025 (hors équipements spécifiques au tri à la gravité) s'élèvent à environ 147 M€ tous fonds (financés à hauteur de 40% par SNCF Réseau et 60% par l'État). Ils permettent de prévoir un programme composé de 156 opérations de renouvellement, concentrées sur 68 sites identifiés comme stratégiques par les entreprises ferroviaires. Le détail des investissements prévus est régulièrement concerté en local et largement partagé avec le secteur, notamment à l'occasion des comités de site ou des réunions COOPERE fret.

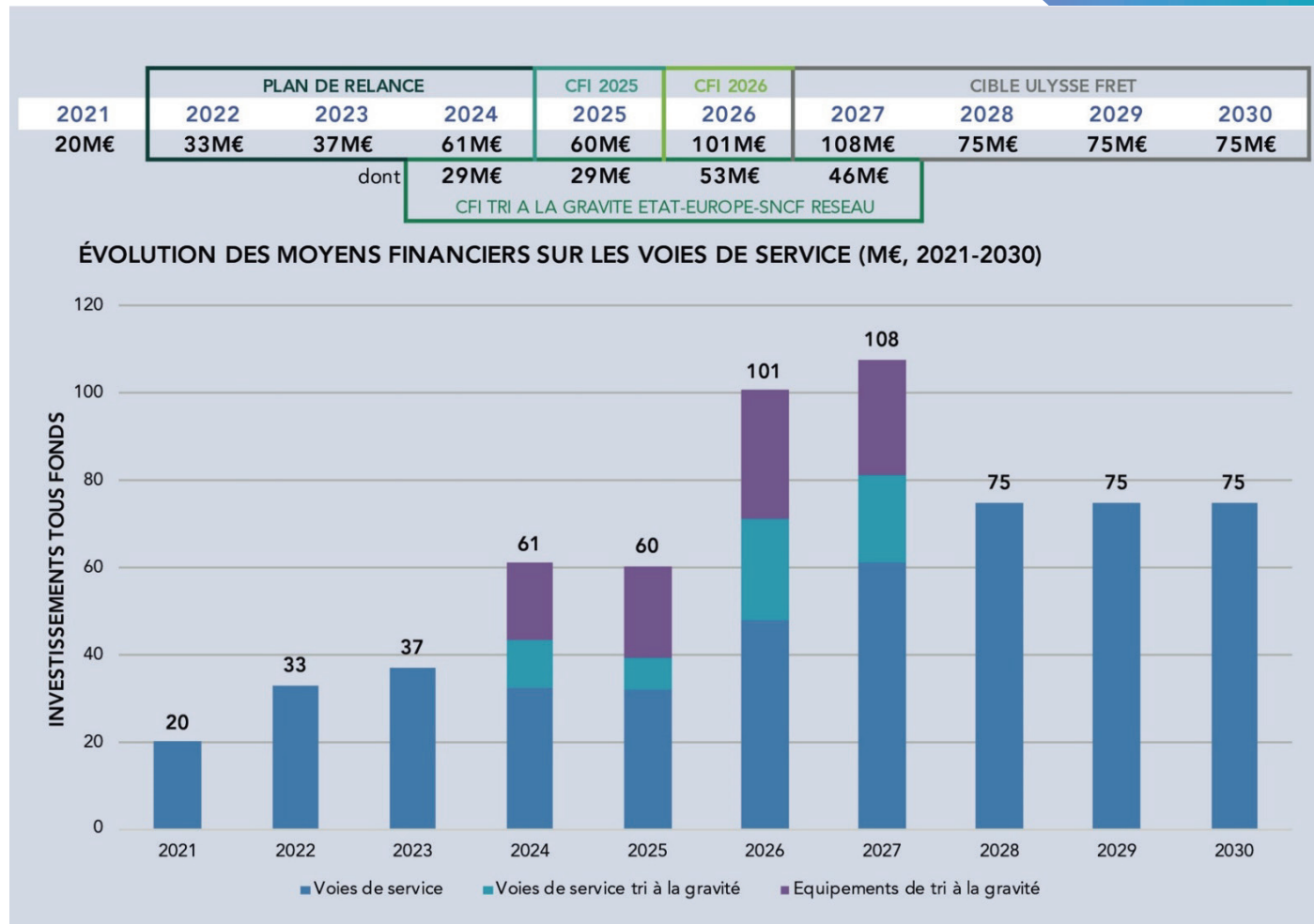
La poursuite et le renforcement de cette dynamique, convenue dans le cadre du programme et inscrite dans sa trajectoire financière, s'est matérialisée par la signature en novembre 2024 d'une convention 2026 entre l'État et SNCF Réseau pour les voies de service fret à hauteur de 48,6 M€ ; elle permet de renouveler des voies de service sur 36 sites majeurs français.



Au total, 62,5 M€ tous fonds confondus seront investis dans la régénération des voies de service fret en 2026, y compris celles des triages à la gravité, avec en cible 2027 et au-delà, un investissement annuel de l'ordre de 75 M€ par an.

De manière concrète :

Fin février 2024, SNCF Réseau a finalisé sa vision travaux-voies de service pour 2026. Fin mars 2024, il a élaboré un premier recensement priorisé des besoins travaux pour 2027 et 2028.



Ce travail démontre qu'une vision nominale et raisonnée des besoins « voies de service » pour le fret ferroviaire s'établirait aux alentours de 75 M€ par an (soit 600 M€ sur la période d'Ulysse Fret).

Concernant l'impact de ces investissements sur les circulations, et afin de limiter les effets de dispersion, SNCF Réseau intervient principalement sur les sites générant le plus de trafic. Cette stratégie conduit à admettre que si le niveau d'investissement venait à diminuer substantiellement, une large partie des trafics serait mise en difficulté.

Ces difficultés se traduiraient, dans un premier temps, par des surcoûts pour les entreprises ferroviaires.

Compte tenu de l'état hétérogène des constituants de voies de service, les modalités d'exploitation se complexifieraient.

Dans un second temps, sans investissement, plus de la moitié du trafic fret ferroviaire total serait au mieux altéré, au pire arrêté, au bout de 10 ans.

Au total, 62,5 M€ tous fonds confondus seront investis dans la régénération des voies de service fret en 2026, avec en cible 2027 et au-delà, un investissement annuel de l'ordre de 75 M€ par an.

3.1.4. Digital

Les projets digitaux pour le fret à horizon 2032 visent à **mettre en place des systèmes d'information connectés et interopérables entre SNCF Réseau et les opérateurs ferroviaires fret**. L'objectif est d'harmoniser et fluidifier les échanges d'information. Cet environnement connecté permettra de simplifier le parcours clients de bout en bout, depuis l'expression de besoin jusqu'à la circulation : partage d'informations pertinentes et personnalisées au bon moment, réduction du nombre et de la complexité des interfaces des systèmes d'information (SI). La vision cible des différents projets est détaillée ci-dessous. Le plan d'investissement de 200 M€ à horizon 2032 est détaillé en annexe.

L'Union européenne finance une partie des projets, notamment grâce à l'appel à projet MIE-T. Lors du premier appel à projets MIE-T 2021, SNCF Réseau a obtenu le financement d'une moitié des projets portant sur la gestion capacitaire et les référentiels, pour un montant total de 37,5 M€ entre 2022 et 2024. L'État vient en co-financement complémentaire de ces projets. SNCF Réseau a déposé de nouvelles demandes de financements en réponse à l'appel à projet européen MIE-T 2024.

La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDF) comprend 72 mesures opérationnelles, construites en partenariat étroit avec les acteurs du secteur. Certaines de ces mesures portent directement sur des projets de digitalisation et de numérisation du fret ferroviaire, afin de permettre sa modernisation et son développement. Les mesures associées à chaque projet sont spécifiées ci-dessous.

Vision cible 2032

Expérience client de bout en bout

- ▶ **Intégration de webservices à l'espace clients** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : continuer à enrichir l'offre de services numériques avec des webservices facilitant les échanges entre les Systèmes d'Information. Ces services seront accessibles depuis l'espace clients via un parcours simplifié et sécurisé.
- ▶ **Espace clients et panier commun** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : simplifier le parcours clients en offrant un service de type « panier unique » pour les sillons, les voies de service et les services complémentaires. À la clé : un assemblage simplifié et des propositions plus faciles à consolider.
- ▶ **Mesure 18 (SNDF) Outils de voies de service commerciaux et opérationnels** (bénéfice principal fret) : offrir des outils de réservation et de facturation de la capacité des voies de service connectés aux systèmes de suivi de leur occupation.
- ▶ **Mesure 20 (SNDF) Référentiels de lieux, infrastructure et matériel roulant** (bénéfice principal fret) : poursuivre la mise en qualité des données de référence de lieux, infrastructure et matériel roulant en assurant leur cohérence et leur mise à jour automatique

Commande et gestion capacitaire

- ▶ **Mesure 10 (SNDF) Stratégie et modélisation capacitaire travaux** (bénéfice principal fret) : mettre à disposition, de manière digitalisée, les prévisions travaux à plusieurs horizons de temps ainsi que leur impact sur les circulations fret, et proposer une alternative en cas d'annulation d'un sillon fret commandé pour cause de travaux
- ▶ **Mesure 10 et 19 (SNDF) Commande sillons et STI Capacitaires** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : transmettre une réponse au format STI aux demandes de sillons pour tous les cas d'usage, et permettre au client de faire une commande unique sur un parcours européen inter-GI
- ▶ **Mesures 13 et 14 (SNDF) Transports exceptionnels et Gabarits** (bénéfice exclusif fret) : améliorer l'outil client et l'outil de gestion des Autorisations de Transports Exceptionnels (ATE), publier des cartes gabarits détaillées de la voie précisant les conditions de circulation par ligne, et permettre la demande d'un ATE général
- ▶ **Production horaire SIPH et TPS** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : mettre en œuvre un meilleur pilotage et partage des États Courants de Sillon (ECS), la fiabilisation du tracé de sillon, la compréhension des refus d'allocation, etc.
- ▶ **Mesure 10 (SNDF) Last Minute Request (anciennement nommée « Short-term DCM »)** (bénéfice exclusif fret) : permettre d'effectuer des simulations de dernière minute sur une grande partie des parcours fret et pouvoir les commander rapidement, élargir l'outil de simulation à d'autres horizons de temps : en anticipation du pré-opérationnel, voire en adaptation (avant S-5)
- ▶ **Mesure 11 (SNDF) Outillage de la simulation des trafics futurs** (bénéfice exclusif fret) : mettre à disposition (en open source) un outil de simulation des trafics fret en déclinaison des Plans d'Exploitation de Référence (optimisation des roulements matériels, génération automatique des plans de transport, etc.)



Conduite et gestion des circulations

- ▶ **Mesure 19 (SNDF) STI opérationnels** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : améliorer la fluidité du trafic et faciliter le passage aux frontières grâce aux échanges interopérables entre gestionnaires d'infrastructure (GI) et entreprises ferroviaires (EF) fret
- ▶ **Mesure 17 (SNDF) Conduite connectée (ODICEO & DAS)** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : partager des instructions de sécurité interopérables et automatiquement traduites, et généraliser le *Connected Driver Advisory System* (C-DAS)
- ▶ **Mesure 24 (SNDF) Assistance à la reconnaissance de ligne** (bénéfice principal fret) : améliorer la reconnaissance de ligne pour les conducteurs devant emprunter un itinéraire alternatif
- ▶ **Mesure 15 (SNDF) Géolocalisation** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : enrichir le service en intégrant de nouvelles sources de données, communiquer les voies empruntées, et intégrer des services de localisations critiques empruntées
- ▶ **Supervision de la production** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : assurer une supervision en temps réel (transfert d'informations inter-GI et suivi client en continu) permettant la proposition d'itinéraires alternatifs
- ▶ **Scénarios de gestion perturbée** (bénéfice mixte fret et système ferroviaire) : appliquer des scénarios préservant le fret en situation perturbée de grande ampleur et améliorer le dialogue avec les EF fret

Optimisation des projets fret

- ▶ **Optimisation de l'infrastructure par rapport aux services fret via un outillage dynamique** (bénéfice exclusif fret) : concevoir un haut niveau de performance en termes de qualité de services et de performance environnementale, via un outillage digital en Open Source

3.1.5. Installations Terminales Embranchées

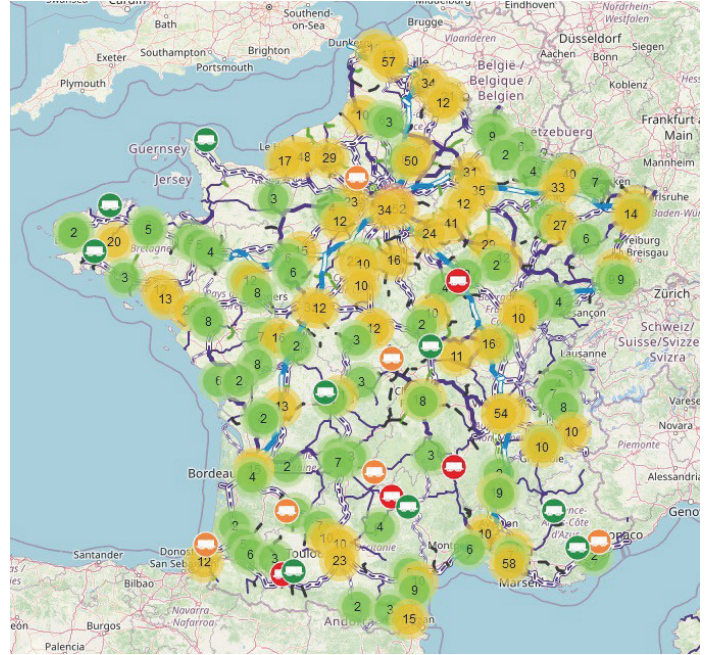
La modernisation et création des installations terminales embranchées (ITE), qui constituent des points d'accès au réseau ferré national, représentent un enjeu majeur du développement du fret ferroviaire, en particulier pour le segment conventionnel. La base de données ITE3000 maintenue par le CEREMA et financée par l'État constitue le référentiel des ITE au niveau national. Elle a été construite à partir de 2014 suite au constat d'une base existante qui se concentrait davantage sur les conventions de raccordement que l'usage réel. Une grande partie a été réalisée autour de 2018. Elle a été terminée fin 2023 et une mise à jour a débuté avec l'objectif d'en avoir réalisé l'essentiel d'ici fin 2025.

La base des installations terminales embranchées sur la France ITE 3000 a été réalisée à partir d'enquêtes téléphoniques (ou d'informations internet quand aucun interlocuteur n'a pu être trouvé).

La base version publique est accessible via le lien suivant : www.cerema.fr/ferroviaire (lien cartographique Géofer + accès à un dossier partagé pour le fichier au format base de données).

Sa constitution est également collaborative puisque toute entreprise souhaitant mettre à jour les informations pour les ITE dont elle est propriétaire/gestionnaire ou ajouter un éventuel site non référencé peut remplir directement un ou des questionnaires (un questionnaire par site) via le lien suivant : <https://enqueteur.cerema.fr/index.php?r=survey/index&sid=843341&lang=fr>

À ce stade, d'après les données de la base ITE 3000, on recense 2 864 ITE dont 1 102 ITE utilisées. Parmi les 1 762 ITE non utilisées, 13 sont neuves, 392 en bon état, 710 en mauvais état et 647 sont inutilisables.



Extrait de la base ITE3000 (données CEREMA)

Le soutien des ITE se fera par les mécanismes d'aide à la création/modernisation des ITE mis en œuvre par l'État et les régions, conformément aux programmes convenus dans chaque Contrat de Plan État Région. Les crédits afférents ont été dimensionnés sur la base du retour d'expérience de la mise en œuvre du plan de relance.

Les DREAL seront, en relation avec les Conseils Régionaux engagés, chargées de l'instruction des demandes de subventions. Ce soutien a notamment été rendu possible grâce à la validation courant 2024 par la Commission européenne d'un régime d'aide en faveur de la régénération, la modernisation, l'extension ou la création de secondes parties d'ITE notifié par l'État.

Ce soutien public peut atteindre jusqu'à 50% des coûts dans la limite de 2 M€ lorsqu'il s'agit d'une modernisation/extension/réactivation et 2,5 M€ lorsqu'il s'agit d'une création. Ce régime d'aide est en vigueur jusqu'en 2029.

SNCF Réseau étant généralement gestionnaire des premières parties d'ITE, le soutien aux travaux sur ces sections n'est pas soumis aux règles des aides d'État. Il est prévu d'accompagner ces travaux avec des modalités de financement similaires à celles des secondes parties.



3.1.6. Outils de développement du transport combiné : les terminaux combinés (mesure 46 de la SNDFF)

Les terminaux rail/route constituent un élément essentiel de la performance des services de transport combiné par caisses et semi-remorques. Par le passé, la France a beaucoup investi pour la création de telles infrastructures de transbordement. Les capacités créées ont permis, jusque-là, d'absorber la croissance des volumes transportés par les services.

Ces capacités ont désormais atteint leurs limites. De fait, **en l'absence d'investissements importants au cours des 10 à 15 dernières années, de nombreux terminaux multimodaux apparaissent saturés ou vieillissants, et ne permettent pas de développer le transport combiné.**

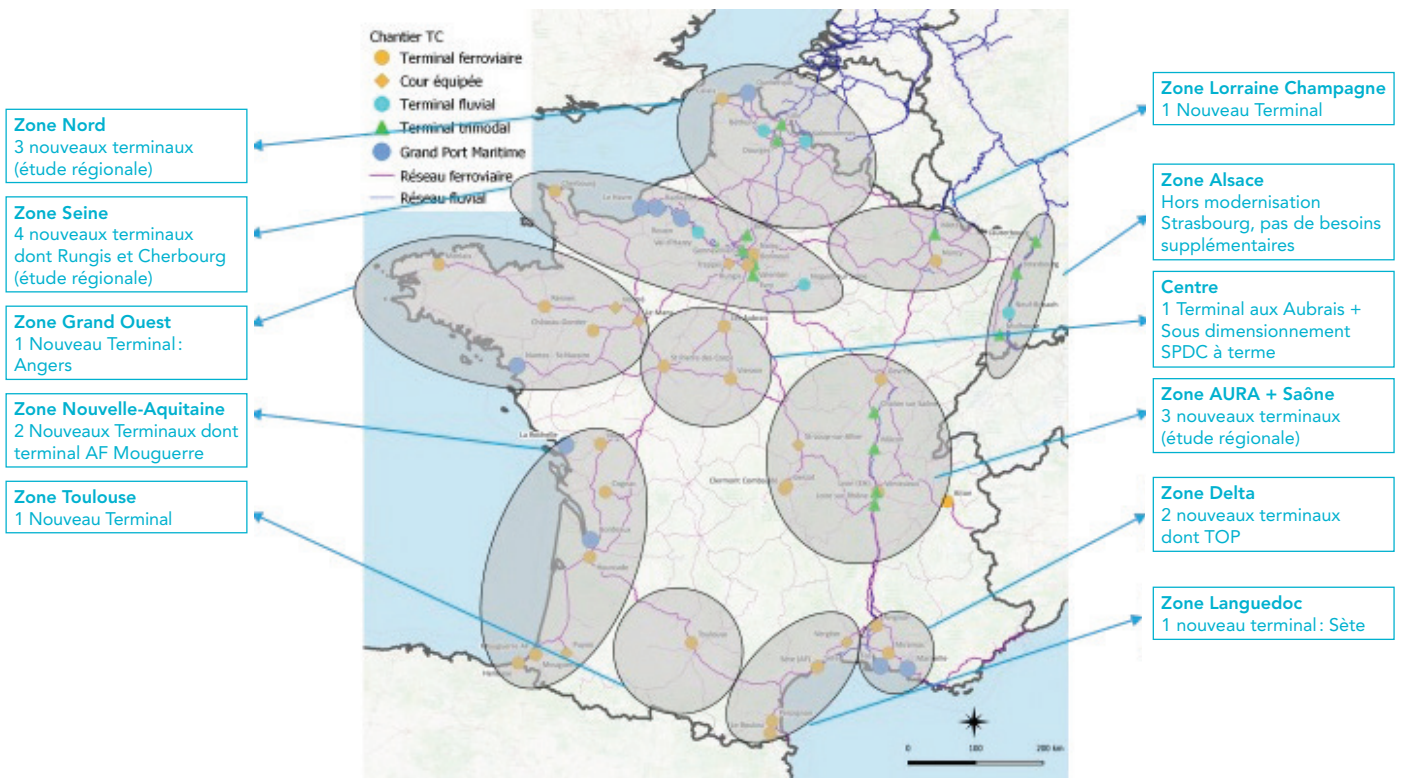
Par conséquent, il est aujourd'hui nécessaire de renforcer le niveau de performance et d'adéquation aux besoins des infrastructures dédiées au transport combiné en France. Cela passe par la création de nouveaux terminaux ou l'extension/la modernisation des terminaux existants. Il est indispensable d'identifier les zones nécessitant, à terme, la création de capacités

de transbordement supplémentaires, ainsi que les sites permettant ces implantations. La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDFF) prévoit la réalisation d'un schéma directeur du transport combiné (mesure 46). Son objectif est d'identifier, aux horizons 2032 et 2042, les projections de trafic du transport combiné et les capacités de manutention nécessaires, pour déterminer les besoins en nouveaux terminaux à l'échelle nationale. Le schéma directeur prévoit, lorsque cela est nécessaire, la réalisation d'études régionales pour déterminer la localisation précise de ces nouveaux terminaux essentiels.

Le rapport à horizon 2032 du Schéma Directeur National du Transport Combiné prévu dans le cadre de la mesure 46 de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDFF) a été publié le 24 octobre 2024 et figure en annexe 3⁷.

Les résultats du schéma directeur montrent, à horizon 2032, un besoin de 3,4 millions de manutentions pour une capacité disponible sur les terminaux (incluant des projets d'extension des terminaux de transport combiné existants) de 2,9 millions de manutentions. Le déficit de 500 000 manutentions doit être comblé avec la création de 13 nouveaux terminaux à localiser et à définir dans le cadre des études régionales, comme le montre la carte synthèse ci-après.

Une étude en Île-de-France a été réalisée en 2023 par la DRIEAT. Une étude en Auvergne-Rhône-Alpes a été lancée en avril 2024, son résultat est attendu en 2025. Enfin, la réalisation d'une étude en Hauts-de-France est en cours de discussion avec les acteurs locaux. Les résultats du travail concernant l'horizon 2042 sont attendus dans le courant de l'année 2025.



⁷ Également accessible sur le site internet du ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-combine>

L'enveloppe financière définie dans le schéma directeur et intégrée aux investissements fléchés dans la programmation Ulysse fret, est de 1,1 Mds€, dont 430 M€ pour la création des nouveaux terminaux (ceux localisés et ceux restant à localiser) et 670 M€ pour les projets de modernisation des terminaux existants. Des financements pour ces opérations pourront provenir de la puissance publique et également d'acteurs privés.

Un tableau d'ordonnement des projets considérés dans le schéma directeur a été construit et est partagé en annexe III. Il distingue notamment les projets de création de nouveaux terminaux (localisés et non encore localisés) des projets de modernisation/ extension prévus à horizon 2032. Dans le rapport du Schéma Directeur du Transport Combiné, des fiches projets spécifiques, détaillant les projets ordonnancés, sont associées à ce tableau d'ordonnement.

L'enveloppe réservée au transport combiné est estimée à 1,1 Md€, dont 430 M€ pour la création de nouveaux terminaux.



3.1.7. Développement du transport de semi-remorques : schéma directeur (mesure 53 de la SNDFF)

Le report de semi-remorques de 4 mètres de haut (4m) sur le fer doit contribuer significativement à l'atteinte de l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire à horizon 2030.

Pilotée par l'État en lien avec SNCF Réseau et les opérateurs, la mesure 53 prévoit la définition d'une stratégie d'aménagement du réseau ferré national (RFN) visant la couverture de l'ensemble du territoire par un réseau de services de transport de semi-remorques. Elle complète d'autres mesures opérationnelles intégrées au sein de la Stratégie Nationale de Développement du Fret Ferroviaire : création de nouveaux terminaux, lancement de nouveaux services, réalisation de premiers travaux d'augmentation de gabarit sur le RFN.

La mesure 53 consiste à **identifier les flux de transport de semi-remorques, les axes prioritaires et les gabarits cibles, ainsi qu'à objectiver/arbitrer les solutions à mettre en œuvre** via des analyses socioéconomiques, et au regard des ressources disponibles (investissement, ingénierie...). Cette stratégie doit prendre en compte le nouveau règlement RTE-T qui pose des obligations à l'horizon 2040 pour permettre le transport de semi-remorques de 4 mètres de haut sur le réseau central et le réseau central-étendu.

Un comité de pilotage, composé de l'État, de SNCF Réseau et des représentants des organisations professionnelles, se réunit régulièrement pour construire cette stratégie d'aménagement du réseau pour le transport de semi-remorques. La phase de diagnostic est achevée. La phase de caractérisation des itinéraires a permis d'identifier les principales contraintes de transport sur les axes pour les wagons poches standards et pour les wagons surbaissés.

Le comité technique oriente à présent ses travaux vers de nouveaux objectifs : l'élaboration d'une feuille de route pour l'horizon 2032 et la définition d'une stratégie opérationnelle qui permettrait une ouverture la plus rapide possible de nouveaux itinéraires au transport de semi-remorques. Ce travail sera complété par une seconde feuille de route pour la période 2032-2042, toujours en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. La livraison du schéma directeur est prévue en 2025.

3.1.8. Capacité : maintien et développement de l'offre par axe, des opérations à gain rapide aux grands projets infrastructurels

Les projets capacitaires ont fait l'objet d'un approfondissement depuis le début de l'année 2024. Les présentations réalisées lors des assemblées plénières ont permis de mieux les appréhender et de les prioriser, notamment en termes de faisabilité dans l'horizon de temps fixé par le programme.

Les fiches jointes à ce rapport reprennent le contenu, tel que défini au point 2.4.1 ci-dessus. Elles pourront évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études et des suites qui seront données aux travaux d'Ulysse Fret.

Au total, 25 fiches ont été réalisées dont 5 concernent des projets mixtes (qui concourent au développement des services de fret ferroviaire mais font l'objet de programmes distincts de la présente démarche).

Des conventions de financement sont en cours de signature pour lancer les premières études de projets capacitaires émergents. Elles permettront de faciliter la recherche de financement pour les phases ultérieures, ainsi que la réalisation d'investissements à effet immédiat, comme les arrêts sur raccordement.

Les grandes orientations par axe sont confirmées :

6 grandes orientations d'investissements capacitaires :

ORIENTATION N°1

Absorber la croissance du trafic sur l'axe HdF-GE-IdF/ Sud-Est notamment en provenance d'Espagne dans l'attente de LNMP puis du contournement du nœud lyonnais. La massification est un levier important retenu sur cet axe.

ORIENTATION N°2

Faciliter l'accès à des terminaux stratégiques (Clésud, Calais, Bettembourg...)

ORIENTATION N°3

Préparer le développement du trafic induit par la mise en service du tunnel de base franco-italien

ORIENTATION N°4

Absorber l'augmentation du trafic de l'axe Seine dans l'attente d'investissements sur le croisement d'Argenteuil

ORIENTATION N°5

Franchir des étapes dans l'amélioration de la performance de l'axe Atlantique (banalisation au Sud de Bordeaux, gare traversante d'Hendaye...)

ORIENTATION N°6

Construire des solutions capacitaires de long terme en Île-de-France



3.1.9. Résilience du réseau

Pour des raisons diverses, il arrive que les effectifs des postes d'aiguillage soient insuffisants pour assurer la continuité des circulations de fret ferroviaire. SNCF Réseau a déjà mis en œuvre un plan d'actions visant à anticiper ce genre de situations et à en atténuer les impacts : renforcement de l'équipe circulation, développement d'un outil @Bord de cartographie des postes d'aiguillage et du canal de partage de l'information aux clients ISITRAC, etc.

Pour compléter ce plan d'actions, il est parfois possible d'adapter les consignes d'exploitation ou d'investir dans la signalisation, afin de permettre le maintien de tout ou partie du plan de transport nominal, même en situation d'effectif réduit. Ces démarches doivent être étudiées au cas par cas. Elles dépendent des technologies du poste et de la configuration des lieux.

SNCF Réseau a lancé quelques initiatives en ce sens en Lorraine. L'expérience acquise et la réalisation d'études permettront de mieux apprécier ce qui pourrait être accompli dans les prochaines années : consistance des projets, calendrier, coûts.

Ces projets d'amélioration de la résilience pourront donc être intégrés à Ulysse Fret à l'occasion d'une prochaine mise à jour du programme.

3.2. Trajectoire de réalisation des investissements

La trajectoire de réalisation des investissements est jointe à ce rapport, en annexe, sous forme d'un diagramme de Gantt. Elle a été construite en conformité avec le processus de pilotage des projets sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Les modalités de production ont été présentées dans la méthode.

Sous réserve d'avoir une bonne visibilité sur les conditions de financement des projets, notamment sur les plus forts volumes en fin de période, l'anticipation des différentes phases reprises dans le diagramme de Gantt doit permettre de mobiliser les ressources les plus contraintes.

3.3. Trajectoires financières et financements

3.3.1 Trajectoires financières

Les deux trajectoires présentées finalisent les travaux de la démarche Ulysse Fret. Elles montrent une répartition, **pour un tiers, des projets de régénération des outils de production du fret ferroviaire et, pour les deux tiers, des investissements au profit de son développement.** La relative stabilité des montants du volet régénération devra être confirmée au-delà de 2027, notamment au travers des futurs Contrats de Plan État-Région. Des financements pour ces opérations pourront également provenir d'acteurs privés.

Pour les enjeux de développement, qui recouvrent en grande partie le transport combiné dans ses différentes composantes, mais également, plus largement, la capacité du réseau à absorber plus de trafic, la priorité reste le lancement des premières études, préalables à la recherche de financement pour les travaux.

Tableau de synthèse des investissements en dépenses

Domaines d'investissement	Montant total en M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Projets capacitaires	982	1	1	5	17	32	40	142	179	200	150	121	93	1
Capillaires	700	30	40	50	50	50	60	60	60	60	60	60	60	60
Gabarits (mesure 53)	530	0	10	15	32	32	19	97	105	106	94	20	0	0
Terminaux de transport combiné (mesure 46)	1097	3	16	49	83	110	137	160	168	150	110	64	35	12
Voies de service	717	7	17	37	47	80	79	75	75	75	75	75	75	0
Tri à la gravité	118	5	24	20	17	16	6	5	5	5	5	5	5	0
ITE	200	0	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	0	0
Digital	199	0	4	17	23	24	19	17	25	25	25	20	0	0
TOTAL	4543	46	132	213	289	364	380	576	637	641	539	385	268	73

Tableau de synthèse des investissements en engagements

Domaines d'investissement	Montant total en M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Projets capacitaires	982	14	2	3	41	51	31	588	126	116	10
Capillaires	700	32	69	60	84	80	75	75	75	75	75
Gabarits (mesure 53)	530	15	24	29	21	19	203	70	108	21	21
Terminaux de transport combiné (mesure 46)	1097	13	60	134	112	121	202	206	109	77	64
Voies de service	717	34	98	60	75	75	75	75	75	75	75
Tri à la gravité	118	22	67	0	0	5	5	5	5	5	5
ITE	200	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Digital	199		21	53	10		15	25	25	25	25
TOTAL	4543	150	360	359	363	370	626	1064	543	414	294

3.3.2 Point d'avancement sur les Contrats de Plan État-Région

Certains protocoles de CPER ont déjà été signés. Les détails sont partagés de manière non exhaustive à ce stade, ci-dessous :

- ▶ **Région Île-de-France** : Le volet mobilité du CPER 2023-2027 conclu en septembre 2024 témoigne de la participation significative de l'État au financement des opérations de développement du fret ferroviaire en Île-de-France. Il est accompagné par la Région pour le financement des plateformes multimodales (35% de la part État + Région). En revanche, la discussion avec la Région n'a pas permis de mobiliser de financement de sa part sur les capillaires fret. Les opérations présentées par SNCF Réseau sont au stade d'EP et/ou d'AVP soutenues par l'État à 100%. Le financement des prochaines étapes, si elles sont confirmées, fait l'objet de discussions avec d'autres acteurs publics et économiques.
- ▶ **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : Le CPER représente 4,4Md€ d'investissements, à parts égales (2,2Md€ État, 2,2Md€ Conseil régional), dont 1,38 milliard d'euros pour les transports durables en Auvergne-Rhône-Alpes dont plus de 430 millions d'euros consacrés au développement du secteur ferroviaire dans la région.
- ▶ **Région Centre** : 91,88M€ pour le fret ferroviaire dont 34,28M€ financés par l'État, 33,5M€ par la Région et 24M€ par les chargeurs en faveur de la régénération des lignes capillaires (Orléans-Châteauneuf, Chateauroux-Buzançais, Chartres-Beaulieu Le Coudray, Les Aubrais-Pithiviers-Engenville, Vendôme-Montoire, Les Aubrais-Marigny, Loches-Buzançais, Orgères-Fains-la-Folie), des créations/modernisations des ITE et pour le développement des terminaux de transport combiné (Orléans-Les-Aubrais).
- ▶ **Région Provence-Alpes-Côte-D'azur** : 102,2M€ sont à financer pour le volet fret ferroviaire de l'avenant mobilité dont 26M€ pour la part État prévisionnelle et 21,8M€ pour la part Région prévisionnelle (le reste devant être financé par les autres cofinanceurs) pour permettre la réalisation d'études générales sur le fret, la modernisation/création d'ITE (Ventillon, Elengy, Bréguières, Orange...), la modernisation des capillaires (Martigues-Lavera, Meyrargues-Pertuis-Cheval Blanc), pour le développement des terminaux de transport combiné (Clésud à Miramas, Avignon, Tonkin à Fos sur Mer et le raccordement de Mourepiane et l'aménagement du faisceau à Arenc) et le triage de Miramas.
- ▶ **Région Pays de la Loire** : 18M€ sont prévus pour le développement du fret ferroviaire avec une part 50% État et 50% Région auxquels s'ajoutent 11,7M€ par des cofinancements pour le transport combiné (étude d'implantation d'un terminal sur le nœud nantais, Trélazé, Saint-Berthevin), pour l'ITE de Longuefuye et pour la voie de service à Priory.
- ▶ **Région Bretagne** : 64,3M€ pour le fret ferroviaire (voies de port, terminal de transport combiné dans l'agglomération rennaise, capillaires fret, ITE)

- ▶ **Région Hauts de France** : 200M€ pour le fret ferroviaire dont la voie mère de Calais, développement des terminaux de transport combiné canal Seine Nord Europe et Longueil-Ste-Marie et les capillaires fret.
- ▶ **Région Grand Est** : 182M€ pour le fret ferroviaire pour les capillaires, ITE et études générales.
- ▶ **Région Normandie** : 103M€ pour le fret ferroviaire pour des études prospectives, les ITE, la participation au financement du terminal d'Orléans, la régénération de la ligne capillaire Motteville-Saint-Valéry-en-Caux et la tranchée couverte de Rouen.
- ▶ **Région Nouvelle-Aquitaine** : 117M€ pour le fret ferroviaire pour l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre, les terminaux de transport combiné, capillaires et ITE
- ▶ **Région Bourgogne Franche-Comté** : 48M€ pour le fret ferroviaire pour les capillaires, les ITE et le complexe Gevrey-Perrigny
- ▶ **Région Occitanie** : 159 M€ consacrés à développer la performance du fret en Occitanie, dont 65,8 M€ par l'État et 55,7 M€ par la Région pour les ITE et les terminaux de transport combiné notamment.

Les accords de programmation doivent progressivement être confirmés et traduits dans des avenants aux CPER qui n'ont, à ce stade, pas été signés pour toutes les régions citées. La DGITM consolidera progressivement une synthèse des programmations envisagées pour les projets de fret ferroviaire. Ceci permettra notamment d'asseoir la programmation des opérations concernant les ITE, les lignes capillaires fret ainsi que les terminaux multimodaux qui sont les objets essentiellement traités dans le cadre de ces contrats.



CONCLUSION

Ce rapport présente les travaux conduits depuis plus d'un an ainsi que la programmation issue de la démarche collective et partagée entre l'État, 4F et SNCF Réseau de définition et priorisation des investissements pour le développement du fret ferroviaire. Les schémas directeurs portés par l'État sur les chantiers de transport combiné et le réseau cible de transport de semi-remorques en sont également une composante.

Le programme contenu dans ce rapport contient une trajectoire d'investissements à mettre en œuvre. Elle est d'environ 4,5 Mds€ pour un cadrage initial de 4 Mds€ afin de prendre en compte les inévitables évolutions et adaptations d'une programmation d'investissements à 10 ans. Cette trajectoire nécessitera pour sa réussite la recherche rapide des financements des phases études. Elle permettra notamment de mobiliser des ressources rares chez SNCF Réseau pour la conduite du programme retenu.

Cette trajectoire de mise à disposition de fonctionnalités nouvelles, notamment capacitaires, sera prise en compte lors de l'élaboration des plans d'exploitation émergents par les Plateformes Services et Infrastructures.

Les principaux projets capacitaires au stade émergence ne verront leur mise en exploitation qu'au-delà de 2032. En revanche, une part importante des investissements nécessaires au maintien de la performance du réseau sera engagée par une politique de régénération et de modernisation renforcée.

De même, l'extension et l'ouverture de nouveaux terminaux de transport combiné, l'ouverture partielle de nouveaux itinéraires pour le transport de semi-remorques assureront de nouvelles occasions de développement d'un segment porteur.

Il subsiste des projets qui n'ont pas été retenus eu égard à l'horizon temporel du programme. Ils sont, pour certains, déjà bien identifiés (aménagement Metz-Sablons, ...), pour d'autres les solutions fonctionnelles sont encore à l'étude (accès Nord à l'Île-de-France, ...).

Le suivi de la mise en œuvre de ce programme d'investissement sera réalisé sous l'égide du comité de pilotage de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire (SNDFF) et d'un comité technique spécifique. Ce pilotage permettra :

- ▶ D'intégrer l'ensemble des domaines du programme et de s'assurer de la prise en charge des études et des réalisations y compris sur des axes recouvrant plusieurs territoires.
- ▶ De s'assurer de la prise en compte des projets/études conformément au plan dans la programmation des opérations de SNCF Réseau et des autres maîtres d'ouvrages et du respect des plannings prévus.
- ▶ De suivre globalement les engagements financiers et de proposer des mesures en cas de difficultés. De proposer des mises à jour du programme, pour les différents domaines d'investissement, si nécessaire, en lien avec les nouveaux projets, les contraintes éventuelles issues des autres usages du réseau, la disponibilité de financements, les évolutions technologiques du matériel roulant...
- ▶ De proposer la réalisation d'études en émergence.



**Fret Ferroviaire
Français du Futur (4F)**
64 bis rue Blomet
75015 Paris



**Direction générale
des infrastructures,
des transports
et des mobilités (DGITM)**
Tour Séquoia
1, place Carpeaux
92055 La Défense Cedex



SNCF Réseau
15-17, rue Jean-Philippe
Rameau / CS 80001
93418 La Plaine
Saint-Denis Cedex
R.C.S. Bobigny
B 412 280 737