



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**AMBITION  
FRANCE  
TRANSPORTS**  
FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

**LIVRET  
DE  
DIAGNOSTIC**

MAI 2025

ATELIER  
n°3

# Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs

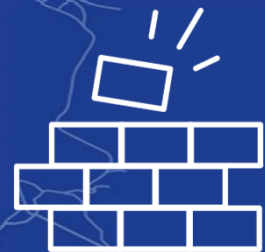
# Sommaire

|   |              |
|---|--------------|
| <b>1. Introduction</b>  | <b>P. 3</b>  |
| • Enjeux de la conférence   | P. 4         |
| • Calendrier général  | P. 5         |
| • Objectifs du livret   | P. 6         |
| <b>2. Présentation de l'atelier<br/>« Infrastructures et services ferroviaires<br/>de voyageurs »</b> | <b>P. 7</b>  |
| • Cadre de réflexion  | P. 8         |
| • Questions à aborder dans le cadre de l'atelier  | P. 10        |
| • Éléments d'état des lieux et de diagnostic  | P. 11        |
| <b>3. Modalités d'organisation des travaux</b>  | <b>P. 30</b> |
| • Modalités d'organisation  | P. 31        |
| • Séquencement des travaux  | P. 32        |
| • Liste des participants  | P. 33        |



1

# Introduction



# Enjeux de la conférence

La définition d'un modèle pérenne de financement constitue un enjeu décisif pour l'avenir des mobilités. Le secteur des transports est en effet confronté à de nombreux défis qui vont nécessiter des nouveaux investissements significatifs :



Le bon état et la disponibilité des infrastructures



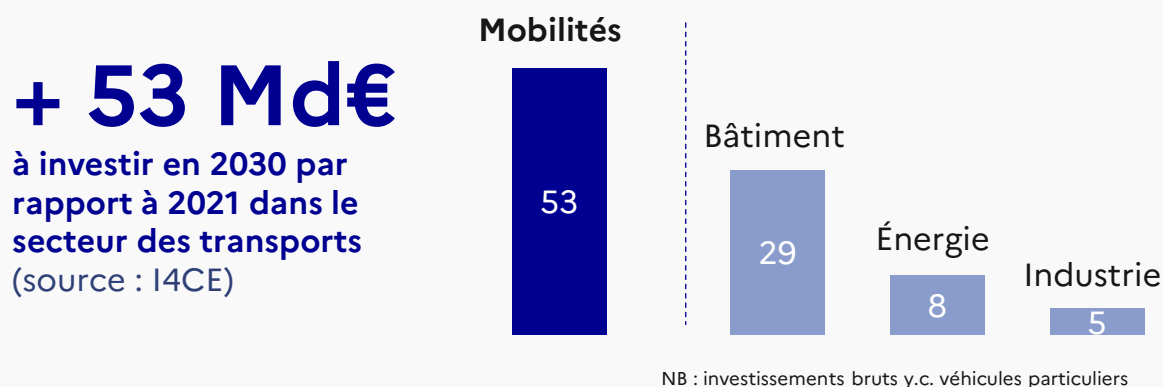
La décarbonation des transports et leur adaptation au changement climatique



Le besoin de mobilité des Français

Ainsi, le secteur des mobilités est celui qui nécessitera le plus de financements supplémentaires par an d'ici 2030 pour atteindre les cibles définies dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC3) tout en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint.

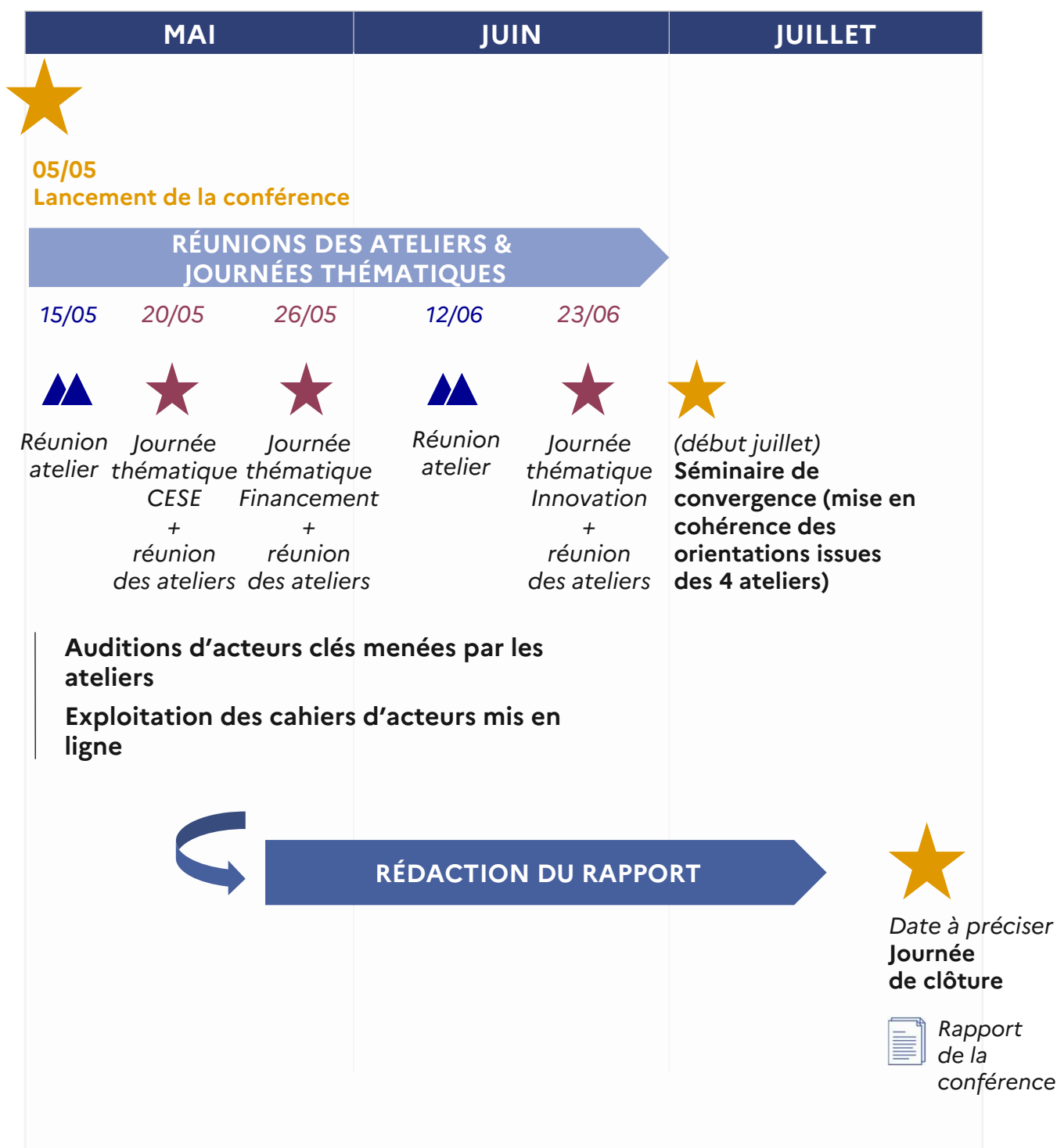
Besoins d'investissement supplémentaires annuels en 2030 pour atteindre les cibles climatiques de la SNBC3 (en Md€)



Le Premier ministre a souhaité mobiliser l'ensemble de l'écosystème des mobilités autour d'une conférence nationale de financement des mobilités. Structurée autour de quatre grands ateliers thématiques, la conférence doit permettre de mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissement dans les transports à horizon 20 ans, leur priorisation, la répartition possible de leur prise en charge, ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

# Calendrier général

Pour mener à bien ces travaux, la conférence « Ambition France Transports » se déroulera de **mai à juin 2025**, pour une **finalisation des travaux courant juillet**.



# Objectifs du livret

Le présent livret a pour vocation de fournir aux participants **un socle commun d'informations et de données liées aux besoins d'investissement et aux modalités de financement** en amont des travaux de l'atelier.

Il permet d'assurer une **compréhension partagée des constats et des enjeux** ainsi que de structurer les discussions.



## TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX :

ORGANISER LA  
RÉFLEXION AUTOUR  
DE GRANDES  
QUESTIONS

- Proposition de questions structurantes pour guider les débats de l'atelier

ÉTABLIR UN ÉTAT  
DES LIEUX FACTUEL  
ET DOCUMENTÉ

- Présentation des **tendances et dynamiques passées et actuelles** (état des infrastructures, niveau des investissements, sources des financements, etc.)
- Identification des **principaux besoins d'investissement** et des **enjeux associés**

PRÉSENTER  
LES MODALITÉS  
D'ORGANISATION

- Partage des **modalités pratiques** (rôle des parties prenantes, séquençage des travaux) relatives à l'organisation des travaux de la conférence

# 2

## Présentation de l'atelier

« Infrastructures et  
services ferroviaires  
de voyageurs »



# Cadre de réflexion (1/2)

Disposant du 2<sup>ème</sup> plus grand réseau ferroviaire d'Europe, la France bénéficie aujourd'hui d'un atout précieux pour accélérer sa transition vers un modèle de mobilités durables.

Le réseau ferré français maille l'ensemble du territoire national et permet, chaque jour, à plus de 5 millions de voyageurs de se déplacer via les 48 000 km de voies exploitées. Ce mode de déplacement a notamment l'avantage d'être vertueux sur le plan environnemental : le train français émet en effet neuf moins de CO<sub>2</sub> que la voiture sur la longue distance et consomme également six fois moins d'énergie.



2<sup>ème</sup>

plus grand réseau ferroviaire d'Europe

La pérennité de notre modèle ferroviaire est toutefois fragilisée, aujourd'hui, par des infrastructures vieillissantes, à régénérer et à moderniser, alors même que les investissements sont jugés insuffisants. Des rapports récents d'audits et de l'Autorité de régulation des transports (ART) estiment que le réseau ferré national (RFN) est « insuffisamment entretenu et modernisé » et « peine à sortir de sa dégradation ». Ainsi, l'âge moyen du RFN est aujourd'hui de 28,4 ans, soit 55 % de la durée théorique des voies, tandis que 8 % des voies du réseau structurant sont considérées comme « hors d'âge ». Cette dégradation des infrastructures n'est pas linéaire, en témoigne l'expérience du réseau allemand qui a vu sa régularité chuter drastiquement après 2020. Elle constitue un risque par définition imprévisible, pouvant nécessiter à tout moment des interventions en urgence, et affecter en retour la qualité de service et l'attractivité du mode.



**8 %** des voies du réseau structurant sont considérées comme « hors d'âge » (2021)

Source : ART, rapport 2023

L'atteinte des objectifs climatiques nécessitera par ailleurs de fortement augmenter la part du transport ferroviaire de voyageurs. La troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC3) fixe ainsi un objectif de hausse du trafic ferroviaire de 50 % à horizon 2040. Ce développement ne sera possible qu'à condition de régénérer et moderniser le réseau, afin de faire circuler davantage de trains sur les voies existantes, et de développer certains projets qui possèdent un potentiel important de report modal. Enfin, le réseau devra également s'adapter à des événements climatiques de plus en plus fréquents et répondre aux nouveaux besoins de mobilité militaire.

# Cadre de réflexion (2/2)

**Les besoins supplémentaires d'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau ferré structurant** s'élèvent entre +1 Md€ et +1,5 Md€ par an à partir de 2028, en fonction du niveau souhaitable de performance du réseau et de disponibilité des infrastructures. La détermination du niveau et des modalités de financement de ces besoins sur le réseau structurant constitue le premier enjeu de la conférence de financement. Les travaux pourront également évoquer les investissements dans la **régénération et la modernisation des lignes de desserte fine du territoire**, moins circulées, dans une approche qui prend également en compte leur déficit d'exploitation, leur niveau de desserte et l'existence éventuelle d'alternatives davantage adaptées en cas de faible trafic (ex : desserte par car).

**En parallèle, des « grands projets » prévoient la réalisation d'infrastructures nouvelles dont les investissements associés sont significatifs.** L'atelier pourra interroger le bon équilibre des montants d'investissements globaux dans le ferroviaire entre les besoins pour la régénération et la modernisation du réseau existant et ceux liés au développement de nouvelles lignes. Il pourra, aussi, identifier les cas de pertinence de la mobilisation de capitaux privés par le recours à des montages tels que des concessions ou des contrats de partenariat, et la manière de mieux mobiliser les financements européens.

**Enfin, l'augmentation de la demande de voyages en train pose la question de l'avenir du réseau des dessertes TGV d'aménagement du territoire**, dessertes déficitaires actuellement financées par péréquation interne à SNCF Voyageurs. Les travaux de l'atelier pourront proposer une vision cible du réseau de dessertes TGV et des orientations sur un changement de modèle permettant le financement de ces dessertes pour tenir compte de l'arrivée de nouveaux opérateurs de services librement organisés.

**Les travaux devraient ainsi permettre aux parties prenantes de proposer des orientations sur le financement du réseau ferroviaire français**, qui viseront notamment à :

1. Valider un scénario d'investissement dans la régénération et modernisation du réseau et les ressources pour le financer ;
2. Définir des orientations sur le bon équilibre entre investissements dans la régénération/modernisation du réseau et les grands projets ;
3. Définir des orientations sur la taille optimale du réseau peu circulé et des dessertes TGV d'aménagement du territoire, ainsi que les leviers de financement associés.

# Questions à aborder

Les travaux de l'atelier « Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs » devraient apporter des réponses aux enjeux suivants :

## 1 Priorisation des besoins d'investissement

- Quelle **priorisation entre les différents besoins d'investissement** du ferroviaire (régénération/modernisation, petites lignes de desserte et le développement du réseau) ?

## 2 Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire

- Quel est le **scénario d'investissement** dans la régénération et modernisation à privilégier ? Quel type de **ressources** pour le financer ?
- Selon les scénarios de priorisation esquissés, quelle est la **taille souhaitable du réseau de petites lignes de desserte** et le **modèle financier** associé ?

## 3 Financement du développement du réseau (dont grands projets)

- Quels **critères de priorisation** parmi les grands projets de développement ?
- Quels sont les différents modes de réalisation permettant de **mobiliser des financements privés** et quelles sont leurs conséquences en matière de **gouvernance** comme sur les **finances publiques** ?
- Comment **mieux mobiliser les fonds européens** (MIE ; prêts de la BEI par exemple), notamment sur les projets transfrontaliers ?

## 4 Réseau de dessertes TGV d'aménagement du territoire

- Dans un marché de la grande vitesse ouvert à la concurrence, quelle **vision souhaitable du réseau de dessertes d'aménagement du territoire** et quels **leviers de financement** associés ?

# État des lieux général

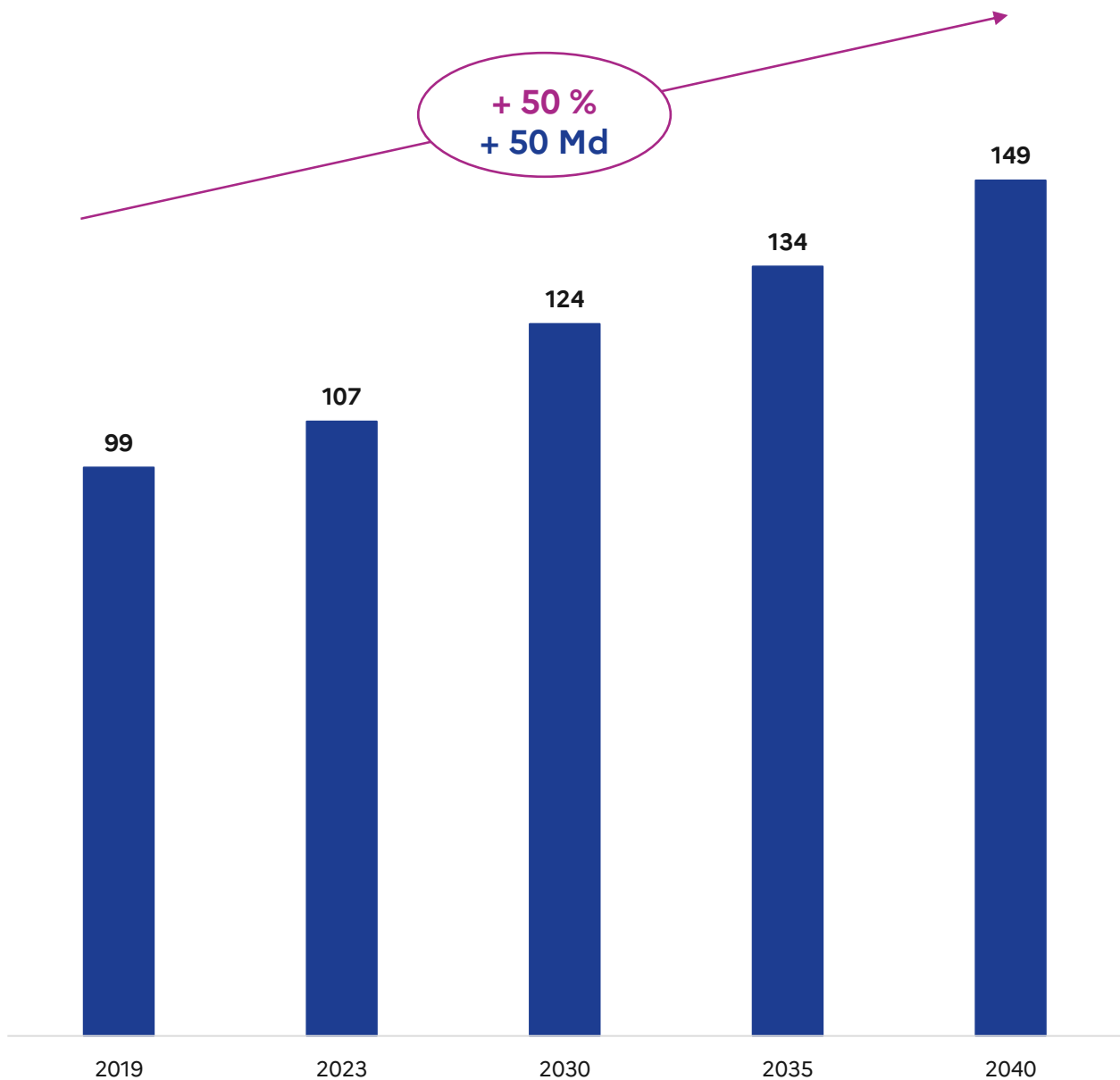
## État des lieux actuel des infrastructures ferroviaires et ambitions (1/5)



Une hausse du trafic de voyageurs ferroviaire de 50 % à réaliser à horizon 2040 pour atteindre les objectifs de la SNBC3

Sources : SNBC

Évolution des trafics de voyageurs ferroviaires envisagée par la SNBC3 (Md voy-km)



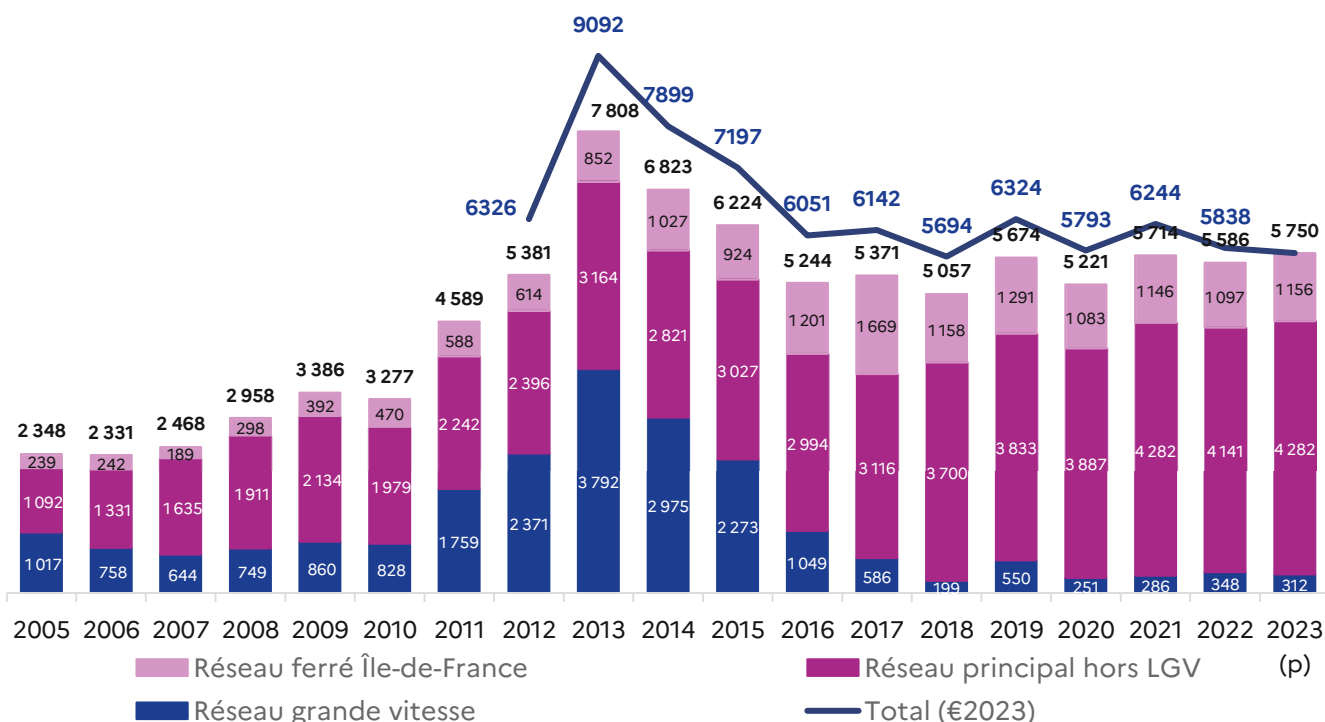
# État des lieux général

## État des lieux actuel des infrastructures ferroviaires et ambitions (2/5)



Après un pic en 2013, un **maintien en valeur des investissements (de toutes natures) dans l'infrastructure ferroviaire, une légère baisse en volume**

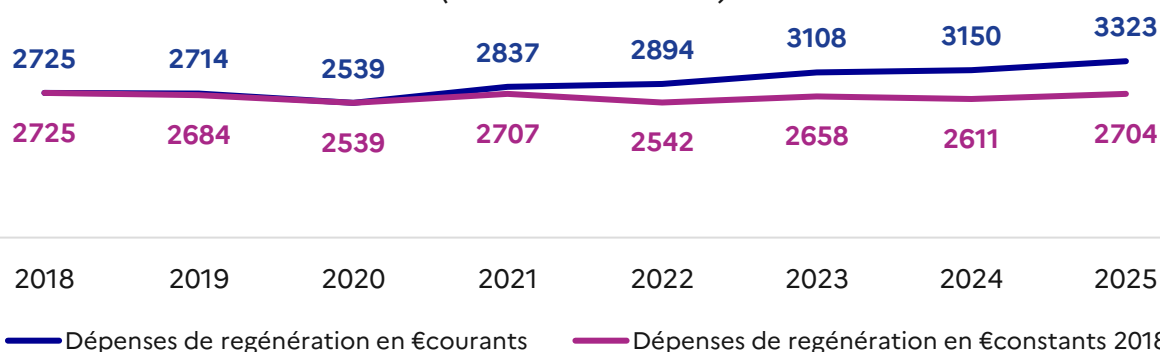
Investissements (M€ courants et, pour le total, M€ constants) Source : SDES



**Zoom sur la régénération du réseau** : une stabilisation de l'investissement en €constants dans la régénération du réseau ferroviaire en volume depuis 2018, malgré une augmentation en €courants

Source : SNCF Réseau

Dépenses réelle de régénération du réseau ferroviaire structurant (M€ courants et 2018)



# État des lieux général

## État des lieux actuel des infrastructures ferroviaires et ambitions (3/5)



**Un réseau vieillissant** avec une part importante de voies, d'appareils de voirie, de caténaires et de postes de signalisation qui sont hors d'âge

**Un âge moyen élevé** : 30 ans pour la composante « voie », nettement supérieur à l'Allemagne (23 ans).

Toutefois, le paramètre de l'âge moyen ne suffit pas à lui seul à appréhender l'état du réseau car l'état des composants est très hétérogène, avec une partie neuve et une autre obsolète.

Une partie importante des composants sont **hors d'âge** :

- 11% des appareils de voie
- 21% des caténaires
- 19,5% des postes de signalisation

Schéma 2 – Age moyen et part des composants hors d'âge par familles d'actifs du réseau ferroviaire français

|  | Âge moyen  | Part hors d'âge |      |       |       |       |            |     |     |     |     |
|--|--|-----------------|------|-------|-------|-------|------------|-----|-----|-----|-----|
|  |  | HP              | MT   | Std1  | Std2  |       |            |     |     |     |     |
| <b>Voie</b>                              | <b>30 ans</b>                                    | <b>11%</b>      | 8,2% | 16,3% | 13,1% | 34,4% |            |     |     |     |     |
| <b>Appareils de voie</b>                 | <b>29 ans</b><br>(aiguillages)                   |                 |      |       |       |       |            |     |     |     |     |
| <b>Caténaires et sous-stations</b>       | <b>40 ans</b><br>(fil de contact 25kV caténaire) |                 |      |       |       |       | <b>21%</b> | 17% | 27% | 20% | 33% |
| <b>Postes de signalisation et blocks</b> | <b>26 ans</b><br>(appareils de signalisation)    |                 |      |       |       |       |            |     |     |     |     |

Source : extrait SNCF Réseau de l'audit externe sur l'état du réseau réalisé en 2022 par IMDM

# État des lieux général

## État des lieux actuel des infrastructures ferroviaires et ambitions (4/5)



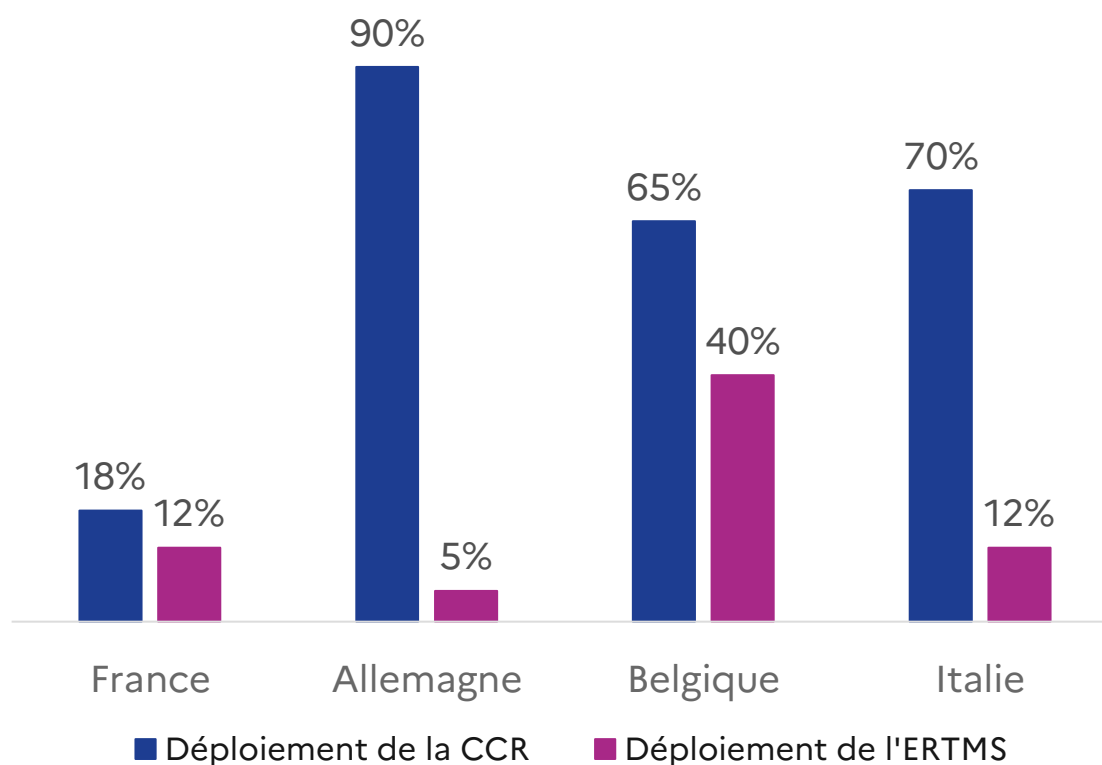
**Un retard important de la France dans le déploiement de la CCR,** notamment par rapport à d'autres pays européens

Source : ART

Le déploiement de la **commande centralisée du réseau (CCR)** permet de regrouper la gestion de l'aiguillage en un nombre limité de tours de contrôle. La CCR améliore la performance du réseau (plus réactif face aux incidents, meilleure régularité) et optimise les effectifs, ce qui permet de réduire le coût d'exploitation au km. Les travaux réalisés embarquent aussi quasi systématiquement une part importante de régénération des systèmes de signalisation.

Le déploiement du **système européen de gestion du trafic (ERTMS)** sur le réseau RTE-T est une obligation du règlement européen, pour permettre l'interopérabilité des réseaux. Il permet également des gains de capacité et de régularité.

Déploiement de la CCR et de l'ERTMS (% de l'objectif)



# État des lieux général

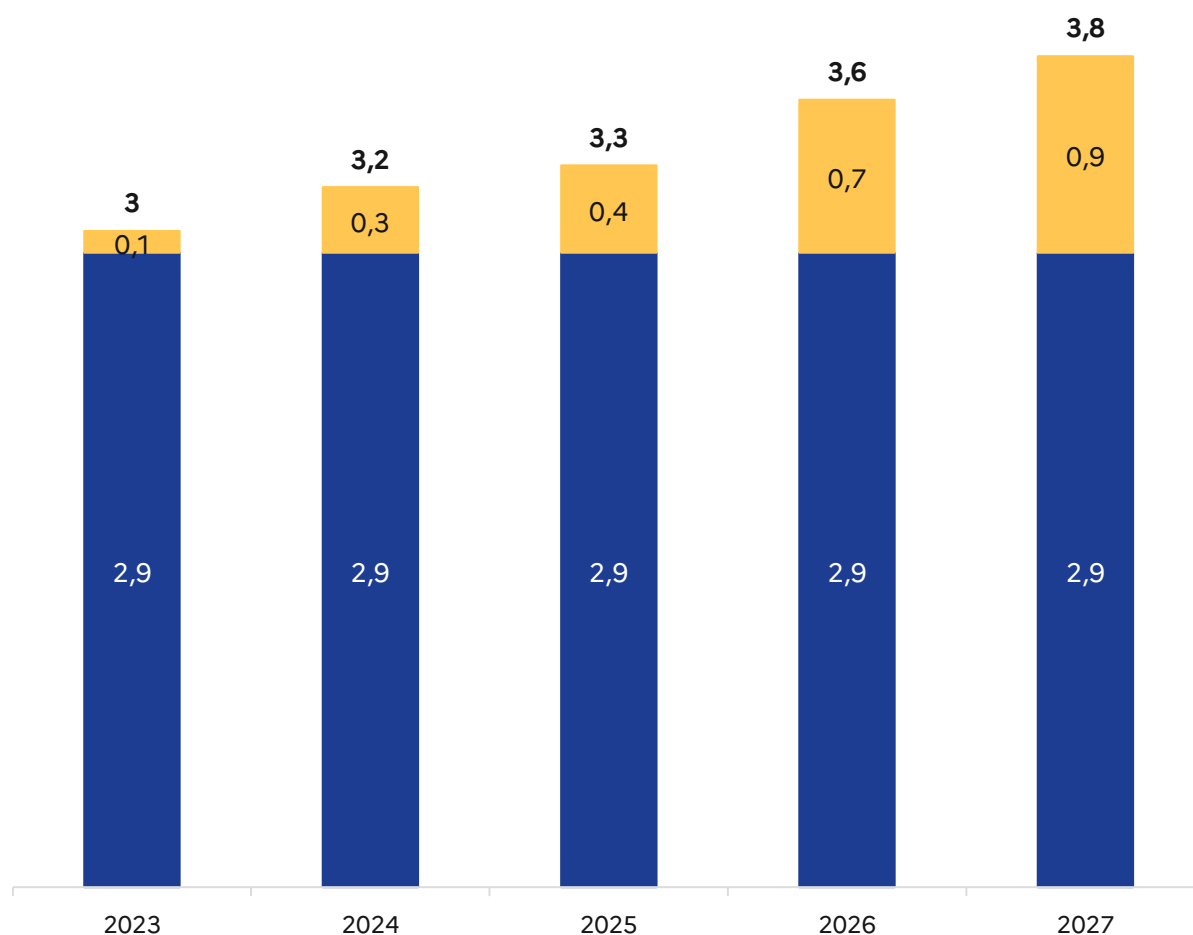
## État des lieux actuel des infrastructures ferroviaires et ambitions (5/5)



**Le trajectoire actuelle de financement de la régénération du réseau ferroviaire s'élève à 3,3 Md€ en 2025 et devrait augmenter à 3,8 Md€ en 2027**

Source : SNCF Réseau

Trajectoire de financement de la régénération actée entre l'État et la SNCF (Md€ courants)



■ Hausse envisagée depuis 2021

■ Investissements prévus dans le contrat de performance de SNCF Réseau

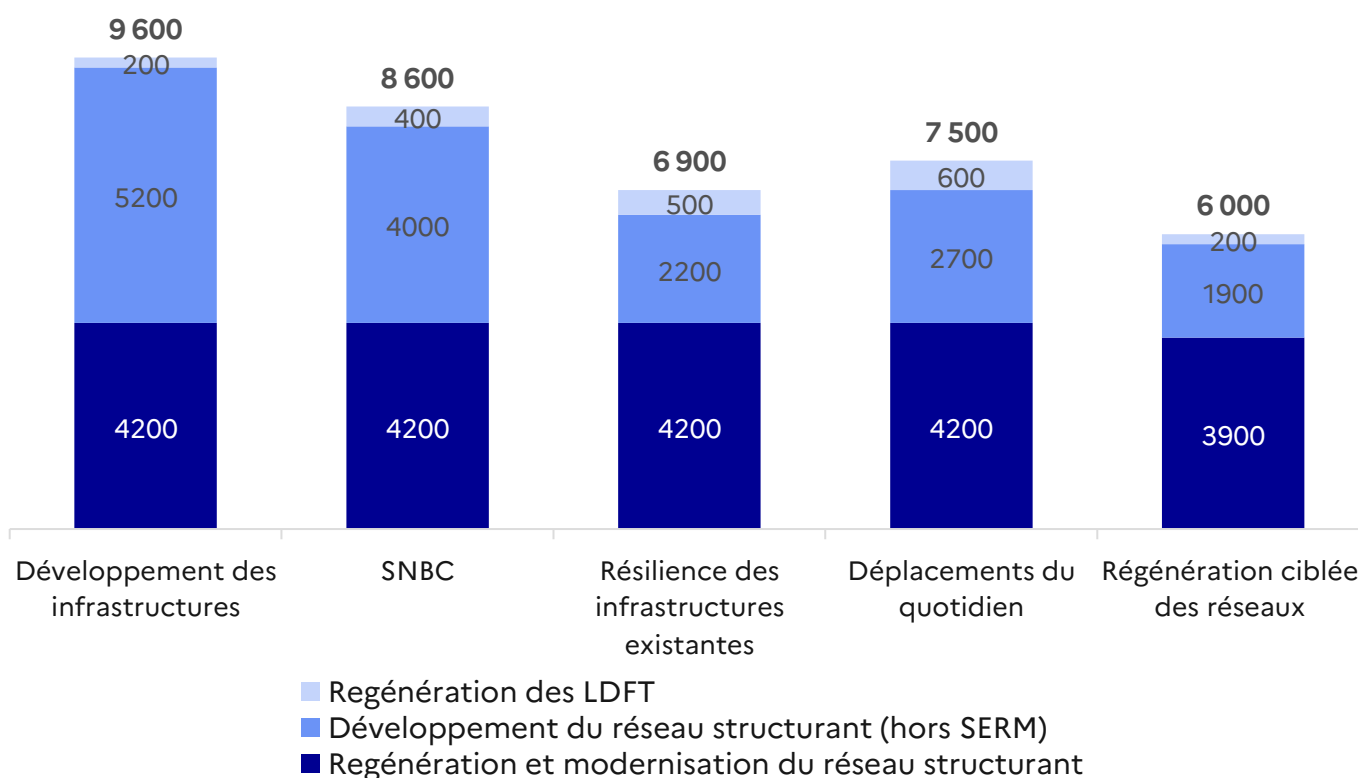
# Focus par enjeu

## 1 Priorisation des besoins d'investissement (1/2)



### Des montants d'investissement dans les différentes composantes du ferroviaire variables en fonction de 5 grands scénarios

*Illustrations de différents choix de priorisation : investissements annuels moyens sur la période 2026-2031 en fonction de cinq grands scénarios, en M€ constants, hors SERM et hors fret (qui sont traités dans les ateliers 1 et 4)*



#### **Hypothèses d'investissement dans la régénération et modernisation :**

- 4,5 Md€/an à partir de 2028 dans les scénarios développement des infrastructures, SNBC, résilience des infrastructures et déplacements du quotidien
- 4 Md€/an à partir de 2028 dans le scénario régénération ciblée des réseaux

#### **Hypothèses d'investissement dans le développement du réseau structurant :**

- Développement des infrastructures : ratio de 55 % entre les investissements de développement et les investissements totaux dans le réseau structurant
- SNBC : ratio de 45 %
- Déplacements du quotidien : ratio de 35 %
- Résilience des infrastructures existantes et régénération ciblée des réseaux : ratio de 25 %

# Focus par enjeu

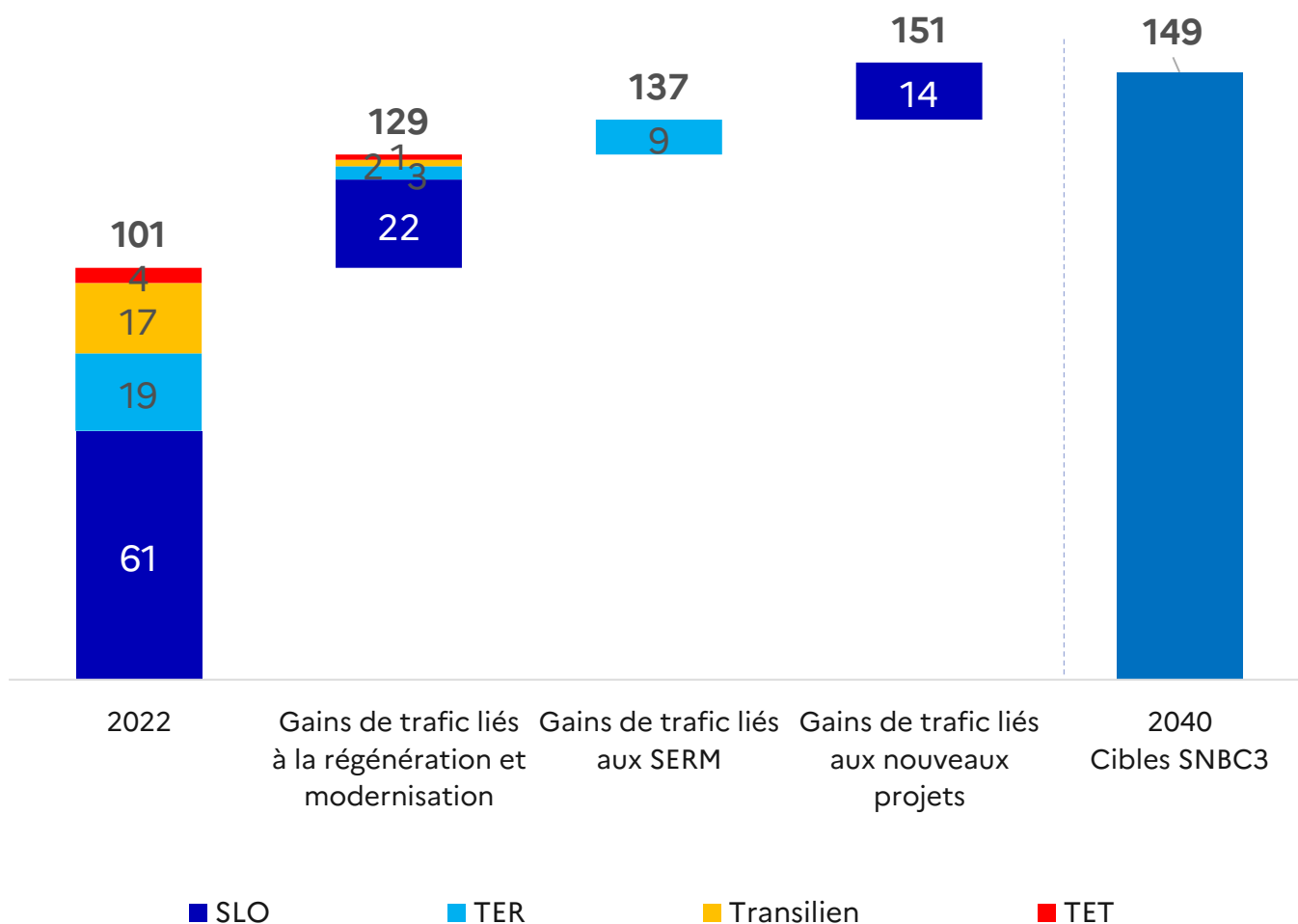
## 1 Priorisation des besoins d'investissement (2/2)



Selon l'ART, la régénération et la modernisation sont les investissements qui permettront de générer le plus de trafic supplémentaire à horizon 2040

Source : ART

Evolution du trafic à horizon 2040 dans le scénario Planification écologique du COI selon l'ART et comparaison avec les cibles de la SNBC3, Md de voy-km



# Focus par enjeu

2

Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire structurant (1/7)



3 scénarios de financement proposés par SNCF Réseau pour comparer les hypothèses financières envisagées

Scénario 3

+1,5 Md€

Stabiliser l'état du réseau structurant

Scénario 2

+1,25 Md€

Cibler l'effort sur les lignes les plus circulées au détriment des 3 000 à 4 000 km de lignes les moins circulées (ralentissements et dégradation du service, voire fermeture)

Scénario 1

+1 Md€

Cibler l'effort sur les lignes les plus circulées au détriment des 5 000 km de lignes les moins circulées (ralentissements et dégradation du service, voire fermeture)

# Focus par enjeu

2

## Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire structurant (2/7)



**Scénario 1 : 1 Md€/an post 2027**, impliquant de prioriser les lignes les plus circulées du réseau structurant

Un scénario 1 à **1 Md€** ne permet pas de préserver l'intégralité du réseau structurant : **5000 km de lignes seraient à risque**. Ce scénario implique une augmentation des charges de maintenance courante et de la dette grise de renouvellement, et présente des risques de dégradation brutale de certaines lignes.

|  | 2024  | 2027    | 2032          |   |
|--|---|---------|---------------|---|
| <b>Qualité de l'infrastructure (ICV état nominal 55)</b> |   |         |               |   |
| <i>Réseau structurant le plus structuré</i>              | 50,7  | 51      | 55            | → |
| <i>Réseau structurant le moins circulé</i>               | 54,3  | 54      | 47- 48        | ↓ |
| <b>Km de voies rénovées (équivalent GOPEQ)/an</b>        | 882   | 793     | 690           | ↓ |
| <b>Disponibilité réseau structurant/vitesse nominale</b> | 97,7 %  | 97,8 %  | 97,1 %        | ↓ |
| <b>Linéaire cumulé de signalisation traité par CCR</b>   |   |         |               |   |
| <i>en ligne classique (2032)</i>                         | 1133 km   | 1778 km | 2000 km       | ↓ |
| <i>des Lignes de Grande Vitesse</i>                      | Désynchronisation LGV + Nord et Atlantique<br>Une ligne LGV exposée au-delà de 2035 |         |               | ↓ |
| <b>Linéaire cumulé de caténaires restant à régénérer</b> | 6342 km   | 5800 km | 5 200 km      | ↓ |
| <b>Irrégularité cause réseau</b>                         | 4,1 %   | 4,3 %   | Incertitude % | ↓ |

# Focus par enjeu

2

## Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire structurant (3/7)



**Scénario 2 : 1,25 Md€/an post 2027**, impliquant de prioriser les lignes les plus circulées du réseau structurant

Un scénario 2 à **1,25 Md€** permet, comme pour le scénario 1, de **préserver le réseau le plus circulé** mais **impacter les lignes les moins circulées** avec un risque sur la qualité de service et la pérennité des 3 à 4000 km du réseau structurant, **dont une grande partie (jusqu'à 90% si les lignes maintenues en priorité sont les lignes les plus circulées) est dans le réseau stratégique ferroviaire de défense**. Ce scénario implique une augmentation des charges de maintenance courante ainsi que des risques sur la qualité de service augmentant ainsi la dette grise.

|  | 2024  | 2027    | 2032     |   |
|--|---|---------|----------|---|
| <b>Qualité de l'infrastructure (ICV état nominal 55)</b> |   |         |          |   |
| <i>Réseau structurant le plus structuré</i>              | 50,7  | 51      | 55       | → |
| <i>Réseau structurant le moins circulé</i>               | 54,3  | 54      | 49 - 50  | ↓ |
| <b>Km de voies rénovées (équivalent GOPEQ)/an</b>        | 882   | 793     | 755      | ↓ |
| <b>Disponibilité réseau structurant/vitesse nominale</b> | 97,7 %  | 97,8 %  | 97,3 %   | ↓ |
| <b>Linéaire cumulé de signalisation traité par CCR</b>   | 1133 km   | 1778 km | 2300 km  | ↓ |
| <i>en ligne classique (2032)</i>                         |   |         |          |   |
| <i>des Lignes de Grande Vitesse</i>                      | Désynchronisation LGV + Nord et Atlantique<br>Une ligne LGV potentiellement en risque de qualité de service au-delà de 2035 |         |          | ↓ |
| <b>Linéaire cumulé de caténaires restant à régénérer</b> | 6342 km   | 5800 km | 5 100 km | ↓ |
| <b>Irrégularité cause réseau</b>                         | 4,1 %   | 4,3 %   | 4,4 %    | ↓ |

# Focus par enjeu

2

## Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire structurant (4/7)



**Scénario 3 : 1,5 Md€/an post 2027, pour assurer la pérennité du réseau structurant, limiter le vieillissement du patrimoine et améliorer la qualité de service des lignes les plus circulées**

Un scénario 3, de référence, à 1,5 Md€ permet de stabiliser l'état du réseau structurant, d'assurer une montée en charge du programme CCR/ERTMS et de maîtriser les besoins de maintenance qui resteront toujours importants avec une dette de renouvellement qui n'augmentera pas mais devra faire l'objet d'une attention sur un temps long. Ce scénario permet de porter les augmentations de trafic et de sécuriser la disponibilité de la filière industrielle.

|  | 2024   | 2027    | 2032    |   |
|--|--|---------|---------|---|
| <b>Qualité de l'infrastructure (ICV état nominal 55)</b> |  |         |         |   |
| <i>Réseau structurant le plus structuré</i>              | 50,7   | 51      | 55      | → |
| <i>Réseau structurant le moins circulé</i>               | 54,3   | 54      | 50 - 51 | ↘ |
| <b>Km de voies renouvelées (équivalent GOPEQ)/an</b>     | 882  | 793     | 828     | ↘ |
| <b>Disponibilité réseau structurant/vitesse nominale</b> | 97,7 %   | 97,8 %  | 98,3 %  | → |
| <b>Linéaire cumulé de signalisation traité par CCR</b>   | 1133 km  | 1778 km | 2582 km | → |
| <i>des Lignes de Grande Vitesse</i>                      | ERTMS CCR LGV + Nord et Atlantique délivrées selon un planning probablement légèrement ajusté, sans risque sur la qualité de service |         |         | → |
| <b>Linéaire cumulé de caténaires restant à régénérer</b> | 6342 km  | 5800 km | 4800 km | → |
| <b>Irrégularité cause réseau</b>                         | 4,1 %  | 4,3 %   | < 4 %   | ↘ |

# Focus par enjeu

2

## Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire : petites lignes (5/7)







7100 km de lignes exploitées en 2024, soit un quart du réseau ferré, qui représentent une diversité d'usage

Sources : SNCF

 **7 100 km** de lignes exploitées en 2024 (+ 460 km suspendues) :

### 4 types de circulations :

|   |          |      |
|---|----------|------|
|    | 6 970 km | TER  |
|    | 1 630 km | FRET |
|   | 520 km   | TET  |
|  | 69 km    | TGV  |

### 4 environnements avec des caractères de desserte type :

|  |          |  |
|--|----------|--|
|    | 552 km   | Nationale  |
|    | 3 369 km | Villes régionales  |
|   | 936 km   | Métropolitaine et périurbaine dont 559 km sont dans le périmètre de SERM |
|  | 2 243 km | Rurale   |



Des lignes en mauvaise état, avec près de 50 % des rails sur lignes de desserte fine du territoire datant d'avant 1970

Sources : SNCF

- Les LDFT souffrent d'un niveau de dégradation de l'infrastructure prononcé, à l'image d'un âge des rails qui est en moyenne de 47 ans sur les LDFT contre 24 ans en moyenne sur le réseau structurant ;
- 50% des rails sur LDFT datent d'avant 1970 ;
- En 2024, plus d'un tiers des LDFT sont en « mauvais état » général ;
- 85% des lignes ne sont pas électrifiées ;
- Selon le scénario retenu sur le réseau structurant, la dégradation des dessertes sur le réseau structurant impactera également les circulations qui proviennent de / poursuivent sur les petites lignes.

# Focus par enjeu

2

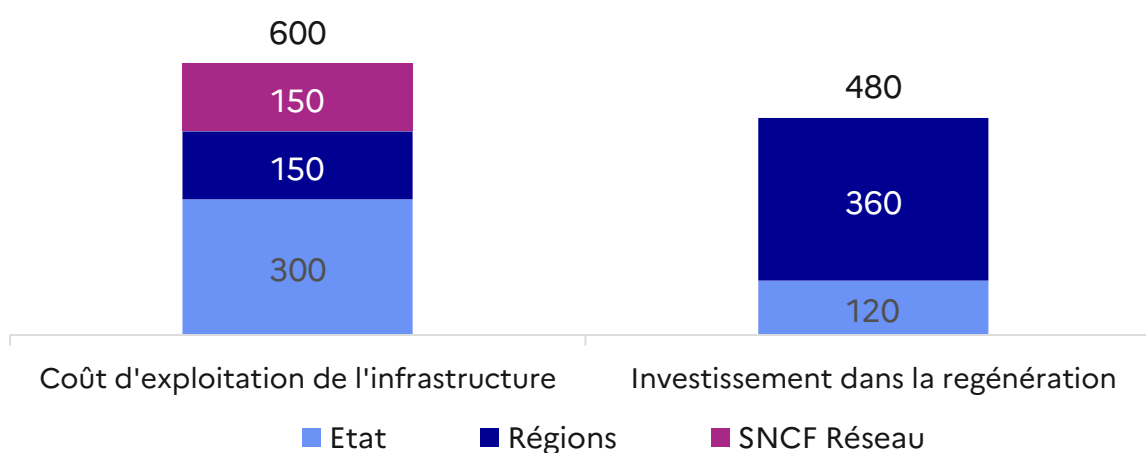
## Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire : petites lignes (6/7)



Un coût total des lignes d'environ 1 Md€ par an, hors exploitation des TER qui y circulent\*

Sources : DGITM, rapport Philizot, rapport Spinetta

Ventilation des dépenses publiques consacrées aux petites lignes (en M€)



\* Estimé par le rapport Spinetta à 1 Md€/an, qu'il convient d'actualiser



La **régénération du réseau nécessiterait 450 à 600 M€/an** à l'avenir dans un scénario de pérennisation de l'ensemble des lignes

Le COI estime à 450 M€<sub>2019</sub>/an les investissements en **régénération** dans le scénario planification écologique. Le rapport Philizot évalue quant à lui à 600-700 M€/an les investissements nécessaires pour assurer la régénération de l'ensemble des opérations nécessaires et garantir la pérennité de l'ensemble des lignes.

Un enjeu de **modernisation** pour augmenter la capacité de ces lignes, qui sont pour l'essentiel à voie unique, peut s'y ajouter sur certaines lignes, en fonction des ambitions de desserte. L'ajout de trains supplémentaires nécessiterait de faire évoluer les équipements de signalisation et les infrastructures associées. Ce besoin pourrait aller, selon les ambitions, jusqu'à 150 M/200 M€ par an.

**La conférence pourra se prononcer sur la taille souhaitable du réseau de lignes fines en fonction des priorités d'investissement retenues.**

# Focus par enjeu

2

Financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire : petites lignes (7/7)

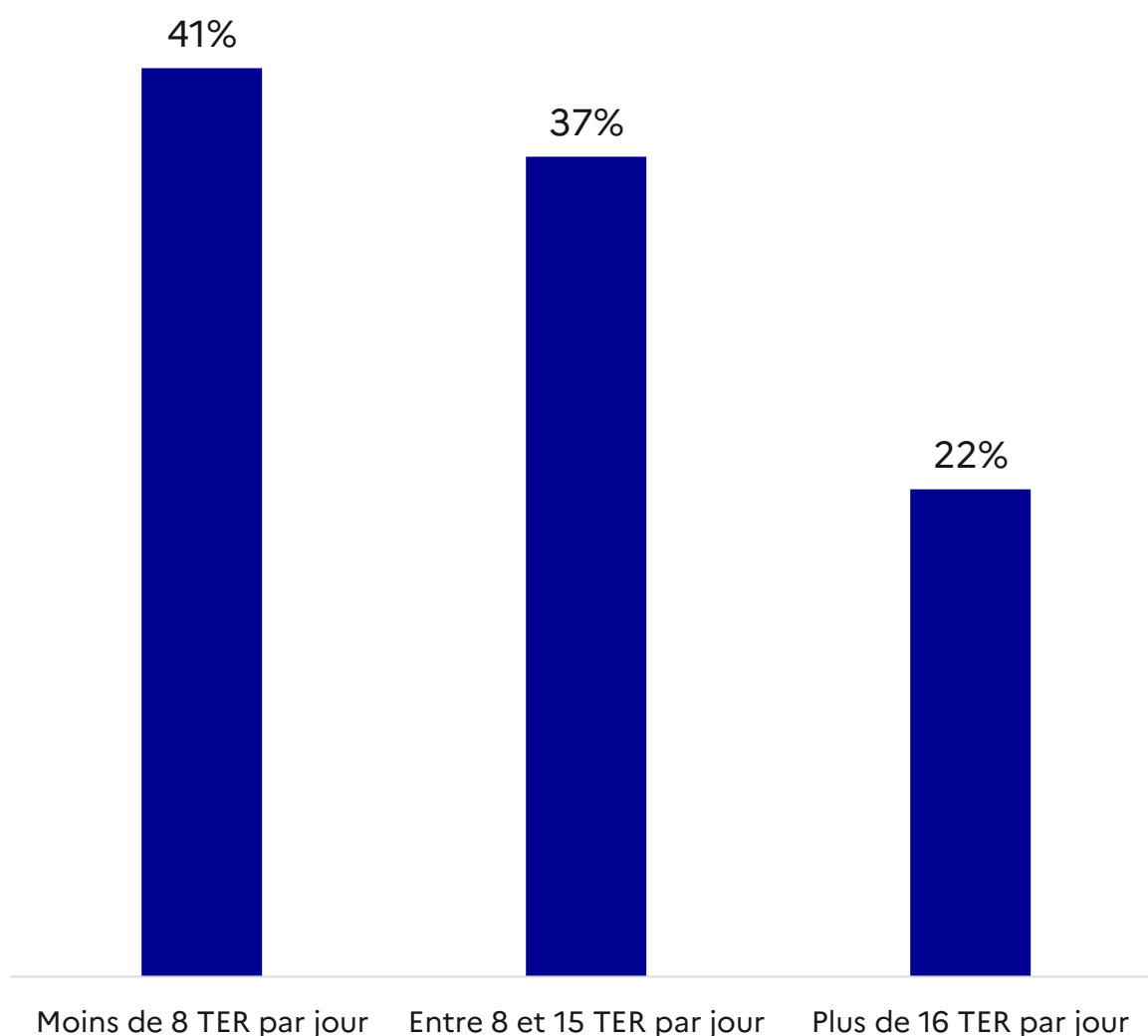


Une fréquentation des LDFT très inégale et un nombre important de lignes avec moins de 16 allers-retours TER par jour, qui soulèvent la question du maintien de certaines lignes par rapport à des alternatives (cars par exemple)

Source : DGITM

Les lignes sur lesquelles circulent au moins 16 allers-retours TER par jour, soit en moyenne un train toutes les deux heures, ne représentent que 22% du réseau.

Répartition du réseau de LDFT en fonction de la fréquentation



# Focus par enjeu

## 3 Financement du développement du réseau (dont grands projets) (1/4)



Des **grands projets ferroviaires** qui peuvent être priorisés en fonction de plusieurs critères

### Plusieurs critères de priorisation peuvent être retenus

- Les objectifs de l'Union européenne visant à établir un espace ferroviaire unique
- L'évaluation socio-économique
- L'adaptation au changement climatique, lorsque certaines lignes actuelles peuvent être menacées par ce dernier
- Le report modal de l'avion vers le train pour proposer une alternative en cas de souhait d'élargir les mesures réglementaires sur certains vols nationaux

### Précision sur l'évaluation socio économique

L'évaluation socio-économique, réalisée à un stade précoce avant la déclaration d'utilité publique, est un indicateur fondamental pour évaluer l'utilité publique d'un projet.

#### Bilan socio-économique

##### Bénéfices

- Gains de temps pour les usagers
- Baisse des émissions de gaz à effet de serre
- Baisse du bruit
- Baisse de la pollution atmosphérique
- Baisse de l'accidentologie

##### Coûts et impacts négatifs

- Coûts d'investissement
- Coût d'opportunité des fonds publics
- Coûts de fonctionnement

# Focus par enjeu

3

Financement du développement du réseau (dont grands projets) (2/4)



Parmi les modes de réalisation des grands projets de développement ferroviaire, **certains permettent de mobiliser du préfinancement privé**

Source : DGITM

|                              | Marché de partenariat   | Marché de conception-réalisation   | Concession  |
|------------------------------|---|--|---|
| Avantages                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Économie sur le coût global possible</b> si le surcoût lié à l'emprunt plus élevé est plus que compensé par une optimisation globale entre construction et exploitation</li> <li>• <b>Des délais très souvent respectés</b></li> <li>• <b>Un moindre besoin de crédits budgétaires</b></li> <li>• <b>Délégation de la gestion de la MOA</b> à des prestataires externes (ex : dans les années 2010, impossibilité pour RFF/SNCF Réseau d'assumer la MOA simultanée de 4 projets de lignes nouvelles)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Transfert du risque de conception et réalisation des LGV à un seul partenaire</b>, ainsi responsabilisé sur le calendrier</li> <li>• <b>Un financement public direct ou par la fiscalité locale</b>, donc au coût moins élevé que dans un marché de partenariat</li> </ul> | <p><b>Faire porter le risque commercial par une personne privée</b>, notamment lorsque le service présente des recettes commerciales suffisantes</p>                      |
| Inconvénients                | <p><b>Risque de rigidification des budgets publics</b> lié au versement de loyers sur plusieurs décennies dans le cadre des marchés de partenariat</p>  | <p><b>Perte du gain d'optimisation entre conception et exploitation</b>, par rapport au marché de partenariat</p>  | <p><b>Pertinence économique de la concession conditionnée à des recettes commerciales suffisantes</b>, couvrant au minimum 40 % des coûts d'exploitation de l'ouvrage</p> |
| Gestion de la dette          | <p><b>Aucun marché passé en France n'a jusqu'à présent été déconsolidé</b>, notamment en raison des cessions Dailly (mais possibilités à condition de respecter certains critères relatifs au transfert du risque)</p>  | <p><b>Consolidation de la dette (comptabilisation dans la dette publique de la France)</b></p>   | <p><b>Déconsolidation de la dette a priori</b> mais peut être reconsolidée a posteriori</p>   |
| Exemples de recours au privé | <p>LGV Contournement Nîmes-Montpellier<br/>LGV Bretagne-Pays de la Loire</p>  | <p>Envisagé pour les nouveaux projets ferroviaires : LGV LNPCA, GPSO (Sud-Ouest), LNMP (Montpellier-Perpignan)</p>   | <p>LGV Tours-Bordeaux (SEA)</p>   |

# Focus par enjeu

## 3 Financement du développement du réseau (dont grands projets) (3/4)



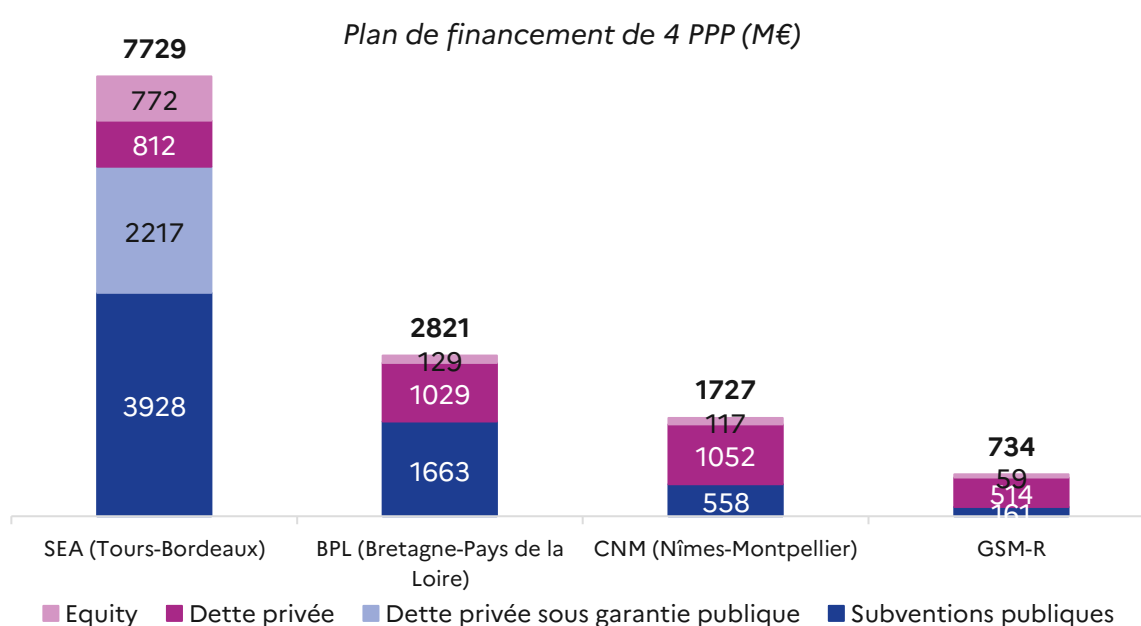
Dans les années 2010, 5 projets ferroviaires ont été financés par des investissements privés dans le cadre de partenariats publics-privés mais ont toutefois nécessité d'importantes subventions publiques

Source : SNCF Réseau

| Projet                     | Contrat                | Date de signature | Durée  | Date de mise en exploitation (respect délai) | Part des subventions publiques dans le plan de financement |
|----------------------------|------------------------|-------------------|--------|--|--|
| GSM-R*                     | Contrat de partenariat | Février 2010      | 15 ans | Septembre 2016 (oui)                         | 22 %   |
| LGV SEA (Tours-Bordeaux)   | Concession             | Juin 2011         | 50 ans | Juillet 2017 (oui)                           | 51 %   |
| LGV BPL (Le Mans-Rennes)   | Contrat de partenariat | Juillet 2011      | 25 ans | Juillet 2017 (oui)                           | 59 %   |
| LN CNM (Nîmes Montpellier) | Contrat de partenariat | Juin 2012         | 25 ans | Décembre 2017 (oui)                          | 32 %   |
| Gare nouvelle Montpellier  | Contrat de partenariat | Février 2015      | 15 ans | Juillet 2018 (oui)                           |  |

### Motifs du recours aux partenariats publics-privés :

- Impossibilité pour RFF/SNCF Réseau d'assumer la MOA simultanée de 4 projets de lignes nouvelles ;
- Réduction du financement public (Etat et collectivités territoriales) ;
- Sanctuarisation des dépenses de maintenance sur la durée du contrat.



# Focus par enjeu

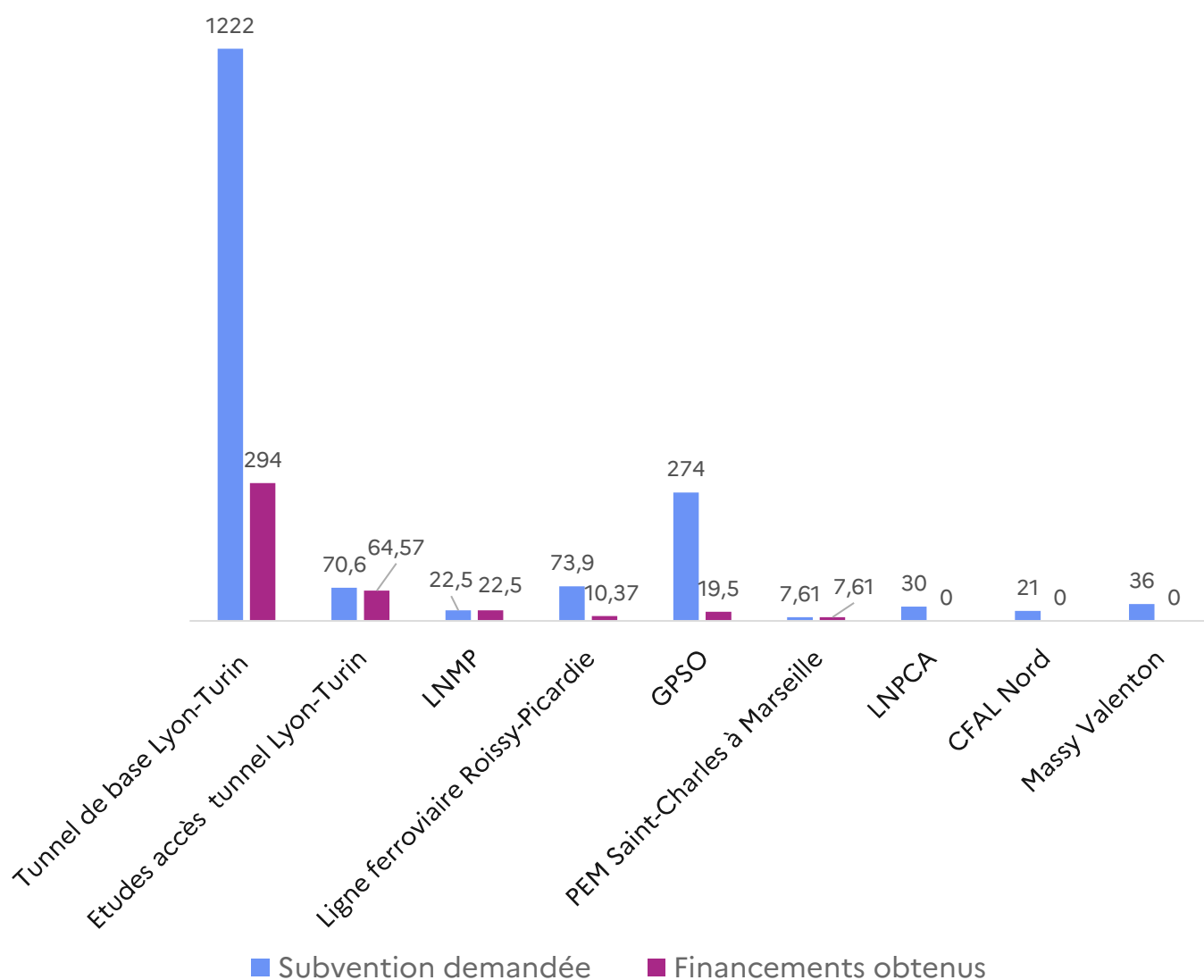
## 3 Financement du développement du réseau (dont grands projets) (4/4)



Malgré un bon taux de retour global de la France sur les appels à projet MIE-T, **des subventions obtenues parfois très inférieures aux montants demandés pour les grands projets ferroviaires** : exemple de l'appel MIE 2 pour 2023

Sources : Commission européenne

Financements obtenus sur les grands projets ferroviaires nationaux, par rapport aux subventions demandées



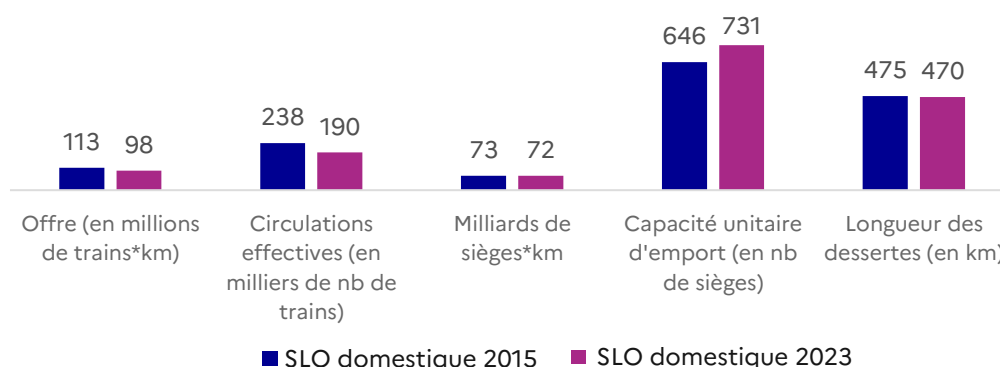
# Focus par enjeu

## 4 Dessertes TGV d'aménagement du territoire

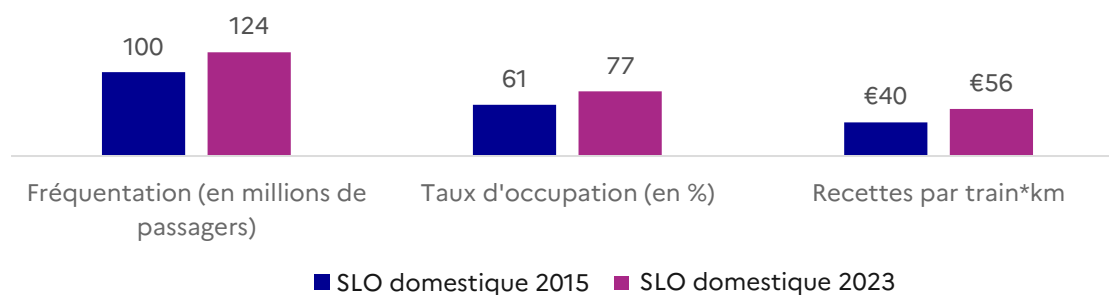


Entre 2015 et 2023, les dessertes TGV domestiques ont **diminué de 13 % en trains\*km**, de **20 % en nombre de trains en circulation**, mais de **2 % en nombre de sièges\*km** du fait d'une **hausse de la capacité unitaire des trains** et de **l'allongement des dessertes produites**

Source : ART



La fréquentation par passager et passagers\*km en forte hausse (+24 %) se traduit par la **hausse des taux d'occupation (61 % à 77 %)** et des **recettes par train\*km (40€ à 56€)**



Le TGV dessert environ **200 gares en France**, soit un maillage assez dense sur le réseau ferré



**200 gares** desservies par le TGV, dont **140** quotidiennement



# Modalités d'organisation



## Objectifs

L'atelier « Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs » a pour objectif de d'éclairer les besoins d'investissement du secteur, leurs critères de priorisation et les modalités de financement en encourageant le **partage des points de vue/expériences** entre les parties prenantes.



## Modalités

Il est proposé que l'atelier se réunisse **en format plénier a minima cinq fois sous la supervision des deux copilotes (2 réunions de travail ad hoc et trois réunions de travail organisées à la suite des tables-rondes thématiques)**. Les modalités sont les suivantes :



Format : **présentiel (de préférence) ou visioconférence**



Durée : **2h30 heures**  
avec un livret de diagnostic à disposition



Réurrence : **5 réunions**  
avec un compte-rendu rédigé pour chaque réunion

- *Remarque : Entre ces intervalles, des **auditions de personnes qualifiées pourront être organisées** selon les besoins exprimés par le groupe, sous la responsabilité des copilotes et des membres de l'atelier intéressés et disponibles. Les comptes-rendus seront rédigés par les rapporteurs.*



## Rôle des parties prenantes

### CO-PILOTES

Ils jouent un rôle central dans l'**animation** et la **coordination des échanges**. Ils structurent les discussions et veillent à la **participation active des participants**.

### PARTICIPANTS

Ils constituent l'élément moteur de l'atelier. Issus de divers horizons, ils **apportent leurs expériences, leurs questionnements et leurs idées**, enrichissant ainsi les débats.

### ADMINISTRATIONS

Elles apportent des **éclairages techniques**, **répondent aux interrogations** et **fournissent des données fiables** pour éclairer les débats. Elles assisteront en spectateur aux réunions.

*Remarque : des rapporteurs assisteront aux ateliers pour **rédigier les comptes-rendus de chaque réunion ainsi que le rapport de la conférence**.*

# Séquence des travaux

Les travaux de l'atelier n° 3 « Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs » se structureront autour de 3 séquences principales, qui permettront d'alimenter au mieux les réflexions et d'atterrir sur des résultats en phase avec les attendus de la conférence de financement.



# Liste des participants

| Organisme                                 | Membre                    | Fonction  |
|---|---------------------------|---|
| Assemblée nationale                       | Olga GIVERNET             | Députée   |
| Expert                                    | Gilles SAVARY             | /   |
| Sénat                                     | Olivier JACQUIN           | Sénateur  |
| Régions de France                         | Jean-Luc GIBELIN          | Vice-président  |
| Géographe                                 | Pierre ZEMBRI             | Professeur des Universités                                      |
| FIF                                       | Patrick JEANTET           | Président   |
| UTPF                                      | Stéphanie LOPES D'AZEVEDO | Directrice  |
| SNCF Réseau                               | Alain QUINET              | Directeur général adjoint<br>Stratégie et Affaires<br>Corporate |
| Caisse des dépôts et<br>des consignations | Pierre AUBOUIN            | Directeur-adjoint   |
| FNE                                       | Jean-Yves PETIT           | Représentant  |
| FNAUT                                     | François DELÉTRAZ         | Président   |
| GART                                      | Jean-Pierre SERRUS        | Vice-président  |



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mai 2025

