



Projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau 2024 - 2033

« *Développer l'usage du train* »



Table des matières

Table des matières.....	1
Synthèse	4
I. AMBITION CLIENTS :	
FAIRE CIRCULER PLUS DE TRAINS SUR LE RÉSEAU	8
I.1 SNCF Réseau renforce son action pour accompagner la hausse des trafics.....	9
I.1.1 Accords-cadres : garantir de la capacité pour faciliter les projets de développement.....	9
I.1.2 Ateliers de maintenance : faciliter leur installation et leur exploitation pour accompagner l'augmentation des circulations et l'entrée de nouvelles entreprises ferroviaires.....	9
I.1.3 Voies de services et installations de services : faire du patrimoine de SNCF Réseau un levier de développement des entreprises ferroviaires.....	10
I.1.4 Anticiper et concilier au mieux les différents besoins d'usage du réseau avec le dispositif Plateformes Services et Infrastructure et l'élaboration des Plans d'Exploitation	10
I.2 Trafics voyageurs : accompagner la hausse des trafics au plus près des besoins des clients.....	12
I.2.1 Services librement organisés	12
I.2.2 Services conventionnés	13
I.3 Circulation des marchandises : développer les trafics et améliorer la qualité de service	13
II. UNE TRAJECTOIRE DE RÉNOVATION ET DE MODERNISATION RENFORCÉE POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE.....	16
II.1 Un programme d'investissement pour une meilleure pérennité et performance des actifs du réseau.....	16
II.2 Un programme d'investissement concerté pour une vision partagée de l'état du réseau	20
II.3 Une organisation dédiée à la digitalisation du réseau et un programme de transformation des modes de production de SNCF Réseau pour garantir la montée en puissance.....	22
II.4 Une vision partagée et une dynamique collective renforcée pour la filière industrielle ferroviaire	24

II.5	Une trajectoire ambitieuse et réactualisée pour les grands projets, des conditions de réussite exigeantes.....	25
II.6	Une structuration des projets régionaux de développement autour des offres de services majeures, une ambition confirmée pour les lignes de desserte fine du territoire.....	26
II.7	Un développement des services express régionaux et métropolitains (SERM) au service de la décarbonation de la mobilité dans les territoires métropolitains.....	27
II.8	Une nouvelle ambition pour le fret, en cours de transcription dans un programme d'investissement renforcé	28
II.9	Répondre aux enjeux de la défense nationale et accompagner le développement de la mobilité militaire	28
II.10	La poursuite des actions relatives à la santé et à la sécurité	29
III.	L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	31
III.1.	Impact des aléas climatiques sur le réseau ferré	31
III.2	La démarche stratégique d'adaptation.....	32
III.3	Les engagements de SNCF Réseau au 3 ^{ème} plan national d'adaptation au changement climatique.....	33
III.4	Une gouvernance ouverte aux partenariats	34
IV.	LA PERFORMANCE ET SON PILOTAGE	36
V.	LA NOUVELLE TRAJECTOIRE FINANCIÈRE ET LES INDICATEURS ASSOCIÉS.....	41
VI.	PRÉVOIR DES MÉCANISMES DE GESTION DES ALÉAS.....	44
VI. 1	Mettre en œuvre un mécanisme régulier de gestion des écarts.....	44
VI.2	Procéder aux actualisations triennales du contrat	44
VI.3	Un suivi renforcé du contrat à destination des parties prenantes	45

Synthèse

Élaboré en application de la directive européenne 2012/34/UE et de l'article L. 2111-10 du code des transports, le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, signé pour une durée de dix ans et actualisé tous les trois ans, a pour ambition majeure de fixer les grands axes stratégiques qui vont permettre le développement durable du mode ferroviaire, sur la base d'un modèle économique soutenable. Dans cette perspective, l'amélioration du réseau existant est une nécessité et les moyens qui y sont consacrés ont crû de façon importante depuis le milieu des années 2000.

Cette démarche, dynamisée par la reprise de 35 milliards€ de dette par l'État en 2020 et 2022, qui a redonné des marges de manœuvre financières à SNCF Réseau, a été confortée par l'aide exceptionnelle de 4,05 milliards€ attribuée à l'entreprise par l'État dans le cadre du plan de relance pour compenser les effets de la crise sanitaire de 2020.

Pour autant, les audits du réseau réalisés régulièrement font apparaître la nécessité d'augmenter encore l'effort de régénération pour garantir l'accessibilité et la performance du réseau. Le conseil d'orientation des infrastructures, dans son rapport de décembre 2022, reprend ce constat et souligne également le besoin de moderniser le réseau. L'autorité de régulation des transports, dans un rapport publié en juillet 2023, estime qu'il faudra accroître les investissements prévus par le contrat pour que le réseau supporte le développement attendu de l'usage du mode ferroviaire.

Ainsi, le gouvernement a décidé en février 2023 une nouvelle donne ferroviaire qui, sans perdre de vue les objectifs en matière de développement du réseau, met l'accent sur les infrastructures existantes, sur la base du rapport du conseil d'orientation des infrastructures.

A la suite de la conférence Ambition France Transport qui s'est déroulée de mai à juillet 2025 et a estimé nécessaire de rehausser le niveau annuel de régénération et de modernisation du réseau ferré à hauteur d'1,5 milliard€ constants supplémentaires, l'État a confirmé la priorité donnée à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. Au travers du présent contrat, l'État confirme un rehaussement du niveau des investissements de régénération et de modernisation du réseau pour atteindre d'ici 2028 une augmentation supplémentaire du montant annuel de 1,5 milliard€²⁰²⁸ puis s'y maintenir, pour atteindre dès 2028 et jusqu'à la fin du présent contrat un montant annuel de 4,5 milliards€²⁰²⁸. Les modalités de financement de cette trajectoire seront définies par l'État en étroite collaboration entre les différents financeurs.

Cet effort supplémentaire, de +1 milliard€ pour la régénération et +500 millions€ pour la modernisation, permettra de stabiliser l'état du réseau structurant, et de le moderniser, au bénéfice de tous ses usages. SNCF Réseau justifiera dans la durée la cohérence d'ensemble et la pertinence des opérations réalisées. L'effort supplémentaire bénéficiera en priorité aux segments de mass transit et de haute performance, avec l'objectif à l'horizon de la fin de contrat :

- Pour la voie, d'atteindre et de maintenir l'Indice de Consistance de la Voie à 55 (ICV d'équilibre) ;
- Pour la signalisation, d'amener la part des postes anciens restant à régénérer à moins de 40%.

Pour les segments d'ambitions « Standard 1 » et « Standard 2 », l'ICV sera stabilisé 2 points en-dessous de l'équilibre (53) [contre une baisse rapide et préoccupante dans le précédent contrat] ;

la part des postes de signalisation anciens diminue mais reste supérieure à 60%, avec un effort de régénération centré sur le périmètre de la Commande Centralisée du Réseau (CCR).

La dette technique accumulée pendant des années sur le réseau ferroviaire ne pourra être résorbée que sur un temps très long, au-delà du contrat.

Compte tenu de l'importance encore accrue des investissements, un suivi renforcé, articulé avec la fixation d'objectifs calendaires sur l'état du réseau, sera mis en place. Ce suivi sera en particulier matérialisé par une revue contractuelle entre SNCF Réseau et l'État, en lien avec le Groupe SNCF, à laquelle seront présentées annuellement les principales opérations conduites et à venir. La traduction des investissements dans une trajectoire de l'état du réseau par domaine d'actifs à 3 ans est fournie en annexe 4 du présent contrat. Une mise à jour annuelle est présentée au Conseil d'administration incluant des orientations à 10 ans. D'autre part, face au changement climatique qui soumet le réseau à des contraintes de plus en plus fortes, un plan d'adaptation inscrit dans la logique du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC) a été établi et le présent contrat en présente les principes. La régénération du réseau, avec des composants plus résilients, constitue une brique essentielle de cette stratégie d'adaptation. Autour des enjeux d'atténuation, SNCF Réseau a engagé un plan ambitieux de réduction des émissions directes de gaz à effet de serre et d'amélioration de son empreinte environnementale.

Par ailleurs, le développement des trafics ferroviaires est au cœur de l'ambition du présent contrat. Bien que la période précédente ait globalement enregistré une hausse des trafics (+5,7 % de trains-km entre 2019 et 2024 vs. 8,8% dans le contrat de performance 2021-2030), cette progression masque des fluctuations importantes par activité. En particulier, la crise sanitaire de 2020 et les mouvements sociaux contre la réforme des retraites en 2023 ont entraîné des baisses significatives des trafics ces années-là. Ainsi, le trafic doit encore progresser.

Cette évolution, qui répond à une attente de la société, aussi bien pour les trains de voyageurs que pour les trains de fret, est également nécessaire à l'amélioration de l'équilibre économique de SNCF Réseau, afin d'améliorer le niveau de couverture de ses coûts par des recettes supplémentaires. Aussi, le présent contrat acte le besoin que SNCF Réseau se prépare activement à une évolution des trafics à hauteur de +2,4 % par an, hypothèse sur laquelle se fonde le présent contrat, et fasse le nécessaire pour atteindre cet objectif.

Cela passe tout d'abord par l'optimisation de l'utilisation du réseau et le renforcement de la concertation avec les parties prenantes pour répartir au mieux la capacité disponible. Ainsi, la planification stratégique amont via les plans d'exploitation à horizon moyen/long terme (au minimum 5 ans) a été mise en place en associant largement les parties prenantes au sein des plateformes services et infrastructures (PFSI). Cela a été réalisé dans le but de satisfaire au mieux les demandes, parfois concurrentes, des différents utilisateurs du réseau et les articuler de la façon la plus satisfaisante possible avec les plages à libérer pour la réalisation des travaux, particulièrement nombreux du fait de l'effort engagé pour la régénération et la modernisation du réseau. L'État et SNCF Réseau associeront en tant que de besoin les autres gestionnaires d'infrastructures ferroviaires à la démarche PFSI. SNCF Réseau poursuivra la dynamique d'accords-cadres afin de répondre aux besoins des entreprises ferroviaires.

SNCF Réseau s'engage ensuite à continuer à améliorer l'état des infrastructures spécifiques indispensables à l'augmentation des trafics fret comme voyageurs tout en garantissant la sécurité et la pérennité de l'ensemble du réseau structurant. Cela passera par des investissements ciblés dans la modernisation des installations de service dans la limite des budgets alloués, un meilleur

suivi de l'usage de son patrimoine, une amélioration de la qualité de service, un accompagnement dédié dans l'installation et la gestion des interfaces avec le réseau ferré national des ateliers de maintenance ou encore des actions en faveur du transport combiné.

Enfin, SNCF Réseau renforcera l'accompagnement des clients et des territoires, en particulier par la pleine mise en œuvre du programme de réorganisation Résonances qui vise à permettre des prises de décision au plus proche du terrain, des clients et des partenaires territoriaux. SNCF Réseau proposera aux autorités organisatrices de la mobilité un accompagnement renforcé, en mode projet. Il s'agira de les appuyer pour répondre à leurs demandes d'augmentation d'offre de transport, notamment via les projets de service express régionaux métropolitains (SERM) et d'accueillir les nouveaux opérateurs de trains express régionaux dans le contexte du développement de l'ouverture à la concurrence. Il s'agira également d'accompagner les nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché de la grande vitesse et des grandes lignes, ainsi que les demandeurs de capacité de fret, afin de faciliter leur accès au réseau.

Afin de réaliser cette ambition, SNCF Réseau poursuivra les actions relatives à la santé et à la sécurité des personnes intervenant sur le réseau ou le traversant, et des usagers en visant une amélioration notable des indicateurs dédiés.

En parallèle, l'État et SNCF Réseau ont engagé des réflexions visant à définir comment traduire l'objectif de contribuer à l'aménagement du territoire fixé par la loi à SNCF Réseau, visant à concilier l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires librement organisés portant les perspectives de développement des trafics tout en veillant à la desserte équilibrée des territoires. A cet effet, le document de référence du réseau 2027-2029 prévoit différents mécanismes de modulation tarifaire incitative pour les dessertes librement organisées d'aménagement du territoire (remises tarifaires pour les trains inter-secteurs en fonction du nombre d'arrêts intermédiaires, diminution de la redevance de marché pour les trains non-aptés à la grande vitesse ainsi que pour 27 gares d'aménagement desservies par des trains à grande vitesse).

Au regard du contexte économique instable, des enjeux liés au changement climatique et de la forte inflation observés ces dernières années, les trajectoires financières et industrielles du présent contrat ont été revues significativement par rapport au précédent.

Les hypothèses prises en termes de croissance des trafics, face à une progression des charges qui reste soutenue, font apparaître une situation tendue. Les efforts de l'entreprise en matière de performance, dont l'ambition a été renforcée par rapport au précédent contrat, permettent de maintenir l'équilibre des cash-flows libres et de stabiliser la dette, et donc au ratio dette nette / EBITDA de décroître.

Afin de mettre en œuvre ce contrat, l'État et SNCF Réseau, en lien avec le Groupe SNCF, poursuivront des échanges réguliers, en transparence, dans un souci de co-construction de l'avenir du ferroviaire.

Pour sa part, l'État s'engage à rechercher les financements utiles au respect des engagements pris dans le présent contrat avec les parties prenantes.





I. AMBITION CLIENTS : FAIRE CIRCULER PLUS DE TRAINS SUR LE RÉSEAU

Depuis la rédaction et la signature du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021 – 2030, SNCF Réseau a mis en œuvre un certain nombre d'actions avec pour objectif de développer toujours plus l'usage du train.

L'évolution positive du nombre de circulations, malgré une conjoncture difficile, est une excellente nouvelle pour SNCF Réseau et ses clients. De plus, la qualité de service s'améliore, illustrée par l'amélioration continue de la satisfaction des clients ou mesurée à travers d'autres indicateurs (capacitaires ou relatifs à l'exploitation). Le service de SNCF Réseau s'est également adapté aux différents segments de trafic, pour accompagner au mieux les Autorités Organisatrices de la Mobilité et les clients. Une attention spécifique est portée pour améliorer la gestion des circulations de trains de fret en situation perturbée. Enfin, la refonte de la tarification 2024-2026 prend en compte les développements des trafics et la valeur apportée au réseau par les différents types de circulations. Une tarification binomiale a été mise en place pour les trains régionaux conventionnés de voyageurs, permettant des développements d'offres à coût marginal.

Des axes forts de progrès ont été engagés pour accompagner l'ouverture du marché, et seront poursuivis, avec des actions spécifiques pour les activités de voyageurs conventionnées et librement organisées ainsi que pour le fret ferroviaire, conventionnel et combiné. De nouveaux indicateurs ont été définis pour mieux suivre la qualité de service de SNCF Réseau, dans un souci permanent de transparence et d'amélioration continue.

Ce contrat de performance, est l'occasion de mieux inclure les parties prenantes du réseau ferroviaire dans son suivi. Ainsi, un point annuel sera consacré au suivi du contrat de performance chaque année dans le cadre du Comité des opérateurs du réseau (COOPERE), afin d'associer l'ensemble des parties prenantes.

I.1. SNCF Réseau renforce son action pour accompagner la hausse des trafics

I.1.1. Accords-cadres : garantir de la capacité pour faciliter les projets de développement

SNCF Réseau développe depuis 2023 une politique d'accords-cadres pour les activités voyageurs :

- ▶ **Sept¹ liaisons à grande vitesse sont pour le moment concernées**, identifiées en fonction des besoins des clients et des critères d'éligibilité définis dans le Document de référence du réseau (point 3.3.1.3). D'autres demandes pourraient venir enrichir cette liste.
- ▶ **Les accords-cadres ciblent de manière privilégiée des transporteurs ayant des demandes capacitaires importantes, récurrentes et répétitives**. A titre d'illustration, les demandes pour les activités trains aptes à la grande vitesse (TAGV) concernent des transporteurs souhaitant opérer des liaisons 4 fois par jour dans un même sens, au moins 4 fois par semaine et 40 semaines par an.

Plusieurs accords-cadres ont déjà été signés. Ils permettent d'augmenter le nombre de circulations et de faciliter les projets des opérateurs, actuels ou futurs.

I.1.2. Ateliers de maintenance : faciliter leur installation et leur exploitation pour accompagner l'augmentation des circulations et l'entrée de nouvelles entreprises ferroviaires

Pour les services librement organisés et le transport conventionné, SNCF Réseau met en place des actions concrètes pour répondre à la problématique des différents opérateurs (existants ou nouveaux) dans le but de faciliter la construction de sites de maintenance dont l'existence est essentielle aux entreprises ferroviaires pour déployer une offre de transport optimisée et conséquente :

- ▶ **L'aide à l'identification de terrains potentiels d'implantation d'un site de maintenance** (foncier localement disponible, éventuellement déjà embranché au réseau ferré national et impact éventuel sur l'exploitation du réseau) ;
- ▶ **Des études d'exploitation pour s'assurer des conditions d'exploitation optimales du projet de site de maintenance et garage en ligne.**

Ces actions ont vocation à être renforcées.

Par ailleurs, SNCF Réseau veillera à clarifier les conditions de raccordement des sites de maintenance au réseau ferré national afin de répondre au mieux au calendrier des différents projets.

Pour le transport conventionné, SNCF Réseau accompagnera le cas échéant le transfert des ateliers de maintenance déjà existants aux autorités organisatrices de mobilité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Un guide de conception des interfaces Ateliers de maintenance - Réseau sera fourni par SNCF Réseau, afin de faciliter le raccordement des nouveaux ateliers au réseau.

¹ Paris-Lyon par LGV (SA 2026), Paris-Lille par LGV (2029), Paris Strasbourg par LGV (2029), publiées en août 2023. Paris Nantes par LGV (2028), Paris Rennes par LGV (2028) et Paris Bordeaux par LGV (2028) publiées le 12 mars 2024. Paris-Nord Wannehain-(Bruxelles) (2029) publiée le 10 janvier 2025.

I.1.3. Voies de services et installations de services : faire du patrimoine de SNCF Réseau un levier de développement des entreprises ferroviaires

Les voies de services sont indispensables à l'augmentation des trafics, fret comme voyageurs. Les opérateurs en ont besoin pour faire du remisage simple mais aussi pour réaliser des opérations logistiques.

Deux leviers seront mobilisés par SNCF Réseau :

- ▶ **La maximisation de l'utilisation du patrimoine SNCF Réseau, via :**
 - La création d'un référentiel et d'une base de données sur les voies de service existantes ;
 - Le développement de systèmes d'informations transverses dédiés aux voies de services, à la réservation de capacité en espace-temps, à la gestion d'occupation réelle et à la facturation ;
 - La production d'indicateurs permettant de suivre la qualité de service et la production pour les voies de services, conformément à la demande de l'ART.
- ▶ **La modernisation de ce patrimoine par des remises en état ciblées, en fonction des enveloppes à disposition de SNCF Réseau :**
 - En moyenne, entre 2021 et 2024, les investissements dans les voies de services étaient de l'ordre de 40 millions€/an, en grande partie grâce aux financements issus du plan de relance pour les voies de services fret (environ 35 millions€/an).
 - **Pour les voies de service fret, SNCF Réseau a signé des conventions 2025 et 2026 pour des montants totaux de travaux à hauteur de respectivement 37 millions€ et 48,6 millions€ avec l'État. Une concertation menée avec les acteurs du fret ferroviaire a conduit à estimer des besoins dont le montant d'investissement et ses modalités de financement devront être arrêtés par l'État.**

I.1.4. Anticiper et concilier au mieux les différents besoins d'usage du réseau avec le dispositif Plateformes Services et Infrastructure et l'élaboration des Plans d'Exploitation

Depuis la première période d'application du présent contrat, le travail effectué dans le cadre des plateformes « services et infrastructures » a conduit à la confection des premiers plans d'exploitation (PE) par SNCF Réseau. Les 27 Plans d'Exploitation de Référence ont été produits.

Ces premiers travaux confortent le dispositif dans ses attendus généraux, à savoir trouver un équilibre dans l'offre capacitaire du réseau entre les besoins en capacité des différents types de trafics (voyageurs et fret) et les travaux de régénération, de modernisation ou de développement :

- ▶ **A moyen terme, via les PER à horizon 5 ans, pour optimiser l'usage du réseau en anticipant et résolvant au mieux les conflits entre les sillons voyageurs, les sillons fret et les fenêtres travaux, ainsi que pour établir un cadre de référence en ce sens, en amont du processus de pré-construction ;**
- ▶ **A plus long terme, au travers des Plans d'Exploitation Emergents (PEE), pour identifier les investissements nécessaires** afin d'assurer la performance des sillons qui seront proposés dans les PER en répondant le mieux possible aux besoins exprimés. La prise en compte des grands projets ferroviaires sur le long-terme permet également d'avoir une vision plus claire sur la capacité du réseau à répondre aux demandes des transporteurs

de voyageurs, de fret et aux besoins de travaux. Ces PEE nécessitent donc une concertation accrue et un travail itératif entre les partenaires financeurs et les besoins exprimés afin de déterminer le meilleur compromis entre la performance de l'infrastructure et les investissements engagés.

Au regard de ces bénéfices, le dispositif d'ensemble est maintenant mieux installé auprès de l'ensemble des acteurs, et sera renforcé, notamment par une stabilisation de la méthode de construction et de validation des PER et PEE, et de leurs formats de restitution, ainsi qu'une coordination et une synchronisation renforcée du travail des différentes plateformes.

La « Plateforme Nationale Fret » (PNF), mise en place en septembre 2023 sous le pilotage de la DGITM, participera à l'amélioration du dispositif. Cet espace de concertation a vocation à permettre une meilleure prise en compte des flux fret de long parcours, qui représentent une part importante des volumes totaux et pour lesquels les PFSI (Plateforme ferroviaire services infrastructure) territoriales ont pu rencontrer des difficultés de traitement à l'occasion des premiers exercices d'élaboration des PE. Les premiers travaux menés en PNF ont notamment permis de constater la nécessité de systématiser les maquettes 24 heures dans les PER et les PEE, sur les lignes où cela est pertinent au regard du niveau de trafic, pour disposer d'une information complète de la capacité allouée aux services de fret ferroviaire.

L'amélioration du dispositif plateformes a été réalisé avec le renforcement des échanges au sein de la « plateforme nationale voyageurs » et l'intégration de représentants de l'État et de l'Autorité de régulation des transports en tant qu'observateur dans l'ensemble du dispositif.

SNCF Réseau, sous l'égide et avec un soutien de l'État, poursuivra et achèvera les travaux de production et de suivi des différents plans d'exploitation, anticipera leur révision, développera des méthodes d'intégration de l'ensemble des fenêtres travaux (fenêtres génériques, de surveillance et déformées) dans les PER et contribuera à définir des principes consensuels de répartition prévisionnelle de la capacité entre les différents acteurs et les besoins d'usage notamment travaux.

Ces plans d'exploitation, notamment les plans d'exploitation émergents (validés par l'État) et les stratégies d'axes qui donneront des orientations sur le long-terme, identifieront et planifieront les fonctionnalités et investissements permettant d'obtenir la performance nécessaire pour développer les trafics, et traiter les points de contraintes capacitaires d'ores et déjà perçus ou pressentis sur le réseau.

Les travaux des plateformes associeront en tant que de besoin les gestionnaires des lignes qui sont transférées aux collectivités locales. Notamment SNCF Réseau veillera à la bonne coordination des sillons et des plages travaux aux points frontières entre les gestionnaires d'infrastructure.

En juillet 2025, un « Bilan des plateformes ferroviaires services et infrastructures » produit par l'IGEDD a souligné la pertinence du dispositif et ses bénéfices tout en proposant des recommandations pour améliorer la visibilité des livrables ou encore pour l'intégration d'éléments complémentaires dans les analyses.

I.2. Trafics voyageurs : accompagner la hausse des trafics au plus près des besoins des clients

I.2.1. Services librement organisés

De nombreux projets visant à développer ou créer une offre ferroviaire de services librement organisés (SLO) sont aujourd'hui accompagnés par SNCF Réseau **depuis leur conception jusqu'à la réalisation des circulations via un suivi national et territorial**. Dans le cadre de cet accompagnement, SNCF Réseau est à l'écoute des besoins de ses clients et dans la recherche d'une co-construction des solutions :

- ▶ **Présentations des trames capacitaires** afin qu'ils puissent se repérer dans l'organisation capacitaire proposée.
- ▶ **Recueil des besoins des clients et développement de scénarios de mobilité**, dans le but d'anticiper le dimensionnement des capacités aux projets futurs des clients.
- ▶ Présentation des Plans d'Exploitation de Référence, qui donnent une perspective sur les capacités disponibles sur un horizon de temps de 4 à 5 ans (**voir supra**) au fil de l'eau à l'ensemble des clients, dont ceux opérant des services librement organisés.

Plusieurs actions ont été mises en place pour faciliter les projets ferroviaires des clients actuels ou futurs, lorsque SNCF Réseau a la capacité d'agir, et continueront d'être améliorées :

- ▶ Les accords-cadres (**voir supra**), dont le développement est amorcé, ont pour objectif de garantir des capacités sur les lignes éligibles aux entreprises ferroviaires qui le souhaitent. Ces accords-cadres offrent aux demandeurs des garanties de disponibilité de capacité et sont attendus par les financeurs des transporteurs.
- ▶ La facilitation et l'accompagnement dans la recherche de sites pour établir une installation de maintenance de matériel roulant (**voir supra**), afin de permettre aux entreprises ferroviaires (ou d'autres acteurs) de bâtir des stratégies industrielles cohérentes avec leurs plans de transports actuels et futurs.

Ces actions visent en partie à répondre aux difficultés auxquelles sont confrontés les nouveaux arrivants, dans la limite des missions attribuées au gestionnaire d'infrastructure :

- ▶ Difficultés d'accès à des capitaux et restrictions d'accès au crédit ;
- ▶ Difficulté à disposer d'un matériel roulant adéquat et compatible avec une entrée en service rapide ;
- ▶ Mise en conformité avec la réglementation de sécurité ;
- ▶ Accès à des sites de garage ou des ateliers de maintenance ;
- ▶ Accès à une main d'œuvre qualifiée.

Par ailleurs, le projet tarifaire pour 2027-2029 porte des mesures tarifaires visant à favoriser le développement des services voyageurs à grande vitesse sur l'ensemble du territoire, alors qu'ils sont aujourd'hui plutôt polarisés sur la capitale, cela grâce à deux mesures : d'une part, une tarification plus incitative pour les trains à grande vitesse inter-secteurs et, d'autre part, des réductions de péages proposées aux trains à grande vitesse proposant des arrêts dans des gares aujourd'hui peu desservies.

SNCF Réseau veillera à échanger avec SNCF Gares & Connexions pour s'assurer de leur bonne information des développements de trafic envisagés, dans le respect de la confidentialité du droit

des affaires et de la réglementation s'appliquant au gestionnaire d'infrastructures. Ce partage d'information doit permettre le bon dimensionnement des gares et des services associés en vue de ce développement des trafics.

I.2.2. Services conventionnés

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) manifestent le souhait d'augmenter fortement leurs offres de service, pour certaines à travers les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) mais également via l'augmentation de leurs plans de transport actuels.

Dans ce cadre, SNCF Réseau continuera d'accompagner les autorités organisatrices de la mobilité dans ces augmentations de trafics via :

- ▶ **Ses Directions Régionales et ses équipes en territoires, en adaptant l'organisation lorsque cela est nécessaire ;**
- ▶ **Des études spécifiques** afin d'apprécier la faisabilité d'un projet de développement de l'offre ferroviaire quand l'AOM et l'opérateur choisi le souhaitent ;

En parallèle, les régions préparent l'ouverture à la concurrence du marché conventionné via la rédaction, la publication et l'attribution d'appels d'offres, certaines régions ayant déjà attribué au moins un lot.

SNCF Réseau accompagnera l'ensemble des AOM qui le souhaitent sur ce sujet, notamment via des actions concrètes :

- ▶ **Mise en œuvre d'une organisation projet en Direction Régionale pour accompagner** chaque région concernée au plus près de ses besoins ;
- ▶ **Clarification des interfaces entre le réseau ferré national et l'accès aux ateliers de maintenance actuels (ou à construire) ;**
- ▶ **Présentation au fil de l'eau des Plans d'Exploitation de référence (PER), qui donnent une perspective sur les capacités disponibles sur un horizon de temps de 4 à 5 ans,** aux AOM et à leurs transporteurs. Ils sont une traduction des besoins recensés dans le cadre des Plateformes de Services et Infrastructures (PFSI) dans lesquelles les AOM sont représentées.

I.3. Circulation des marchandises : développer les trafics et améliorer la qualité de service

Pour contribuer à la décarbonation du transport de marchandises, l'État a mis en place la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (SNDFF), approuvée par le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022. Dans ce cadre, SNCF Réseau est directement chargée de mettre en œuvre une partie des mesures de cette stratégie, notamment pour améliorer la qualité de son service, en collaboration étroite avec les demandeurs de capacité, entreprises ferroviaires ou non, ainsi que les chargeurs.

Les démarches suivantes seront poursuivies pour améliorer la qualité et augmenter la quantité de sillons fret :

- ▶ **Le plan de sécurisation des sillons** (210 millions€) en place depuis 2021 dans le cadre du plan de Relance de l'État, jusqu'à utilisation totale de l'enveloppe financière associée à horizon 2026 ou 2027. L'État et SNCF Réseau travailleront conjointement à la poursuite

des objectifs du plan de sécurisation des sillons afin d'accompagner la croissance envisagée des trafics.

- ▶ Le projet de Planification Agile pour nos Clients et les Travaux (PACT), qui améliore et fluidifie le dialogue capacitaire en amont et qui donne plus de visibilité aux clients.
- ▶ La prise en compte du fret ferroviaire dans les plans d'exploitation (voir supra). Ces derniers sont présentés aux clients au fil de l'eau.
- ▶ Le développement d'outils et de processus numériques afin d'améliorer la qualité de service. Par exemple, SNCF Réseau construira un outil de numérisation de la commande de sillons de dernière minute afin d'apporter une réponse plus rapide à ses clients.
- ▶ La démarche d'amélioration de la ponctualité des trains de fret, lancée en 2021, qui repose sur la mise en place de procédures au départ des trains ainsi que sur un meilleur suivi des trains en ligne. Des actions spécifiques seront également prévues afin d'améliorer la gestion et les niveaux de circulation des trains de fret lors de situations perturbées (équipes mobiles d'aiguilleurs, procédures de coordination/information renforcées, mise en service temporaire de postes d'aiguillage ...). *L'offre premium de suivi des circulations les plus critiques, lancée en 2025 et déjà commercialisée auprès de plusieurs clients, vient renforcer cette démarche générale d'amélioration de la performance.*

La hausse des investissements dans les infrastructures nécessaires au service de fret ferroviaire permettra de répondre à l'exigence de qualité de service tout en accroissant les capacités pour le fret :

- ▶ **La modernisation des installations de tri à la gravité** fait l'objet d'un programme d'investissement de 139 millions€ entre 2024 et 2027 financé par des fonds européens, l'État et SNCF Réseau.
- ▶ **La démarche collective entre l'État, SNCF Réseau et les acteurs du fret ferroviaire sera poursuivie**, permettant de prioriser les infrastructures dont la modernisation est particulièrement opportune pour le développement du fret ferroviaire (projet Ulysse fret).
- ▶ A noter que les investissements de SNCF Réseau dans la régénération du réseau structurant ainsi que les projets de ligne nouvelle bénéficient à la fois aux activités fret et voyageurs.

Enfin, **pour faciliter les projets de développement en matière de fret ferroviaire, plusieurs actions sont mises en place :**

- ▶ **Pour les installations de services**, essentielles pour les opérateurs de fret ferroviaire, SNCF Réseau travaille à améliorer sa qualité de service à travers la constitution d'indicateurs concrets et faisant l'objet d'un suivi (*supra*) ;
- ▶ **Les accords-cadres fret** sont également une solution afin de garantir de la capacité pour faciliter les projets de développement (*voir supra*) ;
- ▶ **Pour les Plans d'Exploitation** (*voir supra*), SNCF Réseau met en place une organisation spécifique au fret ferroviaire via la Plateforme nationale fret et la constitution de « plans de transport cible » pour le long parcours et sur les grands axes du fret ferroviaire comprenant une maquette 24h.

En plus des actions relatives à l'ensemble des circulations de fret, SNCF Réseau agit plus spécifiquement pour le transport combiné :

- ▶ **SNCF Réseau précisera sa vision en matière de Terminaux de Transports Combiné, dans le cadre de la démarche conduite par l'État sur le Schéma Directeur National du Transport Combiné.** L'objectif est de s'appuyer sur les sites existants, en renforçant leurs capacités quand cela est possible. Cela sera réalisé en coordination avec l'identification des zones susceptibles d'accueillir de nouveaux sites de transport combiné pour aboutir à un maillage de terminaux pertinents, avec une utilisation éventuelle des cours de marchandises.
- ▶ **Dans le cadre de la démarche de programmation des investissements fret à horizon 2032, des investissements seront destinés à accompagner le développement du transport combiné. Ces investissements seront financés en priorité par les acteurs privés.** D'autres investissements sont aussi envisagés sur les volets facilitation des accès aux terminaux, voies d'évitement de 850 mètres de long ainsi que dans des études avancées pour différents projets.
- ▶ **La coopération avec d'autres acteurs en faveur du report modal** (Voies navigables de France, l'ADEME et les chargeurs routiers notamment) s'inscrira également dans cette dynamique de développement du transport combiné.



II. UNE TRAJECTOIRE DE RÉNOVATION ET DE MODERNISATION RENFORCÉE POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

II.1. Un programme d'investissement pour une meilleure pérennité et performance des actifs du réseau

A l'issue des travaux de la conférence de financement en 2025, l'État a confirmé sa nouvelle ambition pour la régénération et la modernisation du réseau structurant (encadré 1), afin d'assurer la pérennité de l'infrastructure, de garantir l'impératif de sécurité ferroviaire du patrimoine et d'améliorer la qualité de service ferroviaire d'ici à la fin du contrat de performance.

A partir de 2028, la part des investissements de régénération et de modernisation atteindra 4,5 milliards€2028 par an jusqu'à la fin du contrat, tel que défini à l'annexe 3, sous les conditions (1) d'identifier de manière détaillée la nature et la localisation de ces investissements pour s'assurer de leur pertinence au regard de l'offre ferroviaire actuelle et projetée, de la sécurité et de la pérennité des installations et pour qu'ils se traduisent in fine par une augmentation de la part modale ferroviaire, et (2) d'optimiser leurs coûts.

Cet effort d'investissement doit permettre à l'échéance du contrat une amélioration de la pérennité du patrimoine d'ouvrages d'art, la stabilisation de l'indice de consistance des voies sur l'ensemble du réseau structurant à un niveau qui assure leur pérennité. Cet investissement permettra également une diminution de la proportion de caténaires obsolètes ou hors d'âge. Il permet en outre d'accroître la résilience du réseau aux phénomènes climatiques extrêmes grâce au traitement d'une centaine de zones de vulnérabilité hydraulique. L'instauration de cette dynamique dans le domaine des ouvrages en terre se traduira dans un premier temps par une montée en charge significative des études. L'annexe 4 – « Synthèse de la politique des investissements de régénération et modernisation » donne le détail par domaine d'actifs de la vision à 3 ans du réseau. Une mise à jour annuelle est présentée au Conseil d'administration incluant des orientations à 10 ans.

Ce nouveau programme (cf. annexes 3 et 4) doit également permettre une accélération de la digitalisation du réseau avec, à l'horizon 2033, 89 secteurs circulation CCR mis en service et la préparation de la mise en service de l'ERTMS sur les lignes à grande vitesse Nord et Atlantique.

La modernisation du réseau ferroviaire comprend la mise au point et la mise en œuvre des technologies de signalisation européenne (ERTMS) selon le plan de déploiement national validé par le Ministère en charge des Transports et présenté à la Commission Européenne. Ceci inclut la remise à niveau technique nécessaire à la mise en œuvre de ces technologies sur l'ensemble des actifs concernés par le déploiement de l'ERTMS ou par une situation d'obsolescence (installations de signalisation, télécommande des postes d'aiguillage, commande et contrôle des circulations, télécommunications). Sont également inclus dans ce périmètre les investissements du gestionnaire d'infrastructure nécessaires à l'exploitation et à la maintenance de ces équipements (les engins et outillages).

L'effort de déploiement de la CCR se concentrera sur les segments Mass Transit, Haute Performance et Standard 1, en priorisant Mass transit et Haute Performance. A l'issue du contrat, la dérive du vieillissement des appareils de signalisation devrait ainsi être ralentie : les postes anciens représenteront moins de 40% des équipements du segment Mass Transit contre 55% en 2021.

Cet investissement doit conduire, à l'horizon 2033, à améliorer la performance du réseau en terme d'incidentologie technique, avec une priorité donnée sur la période du contrat au traitement des causes d'irrégularité sur les segments Haute Performance et Mass Transit. Toutefois, la conjonction d'impacts externes, nouveaux par leur ampleur (événements météorologiques extrêmes, évolution du changement climatique, risques végétation) et de la poursuite du vieillissement des actifs signalisation conduisent à réviser temporairement à la hausse l'objectif d'irrégularité pour les trois années à venir, soit 4,3% de 2025 à 2030, pour revenir ensuite progressivement à une valeur de 4% en 2033.

SNCF Réseau préparera les marchés pluriannuels dans ses relations avec la filière afin de mettre en œuvre les investissements nécessaires à la réalisation des trajectoires d'investissement.

Le réseau ferré national est composé :

- ▶ Du réseau structurant, comprenant :
 - Les lignes à grande vitesse ;
 - Les lignes classées dans les catégories UIC 2 à 6 qui relèvent du régime de sécurité n°2019-525 (décret Sécurité Interopérabilité) ;
 - Depuis le 1er janvier 2024, les 14 lignes de desserte fine du territoire reprises par SNCF Réseau dans le cadre du Plan « petites lignes » présenté par l'État le 20 février 2020 ;
 - Les lignes classées UIC 7 à 9 AV mais ne relevant pas des lignes de desserte fine du territoire ;
- ▶ Des lignes classées UIC 2 à 6 qui relèvent du régime de sécurité du décret n°2017-440 (décret relatif aux transports guidés), du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ou du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs² ;
- ▶ Des lignes de desserte fine du territoire (dont la liste est en annexe 6) ;
- ▶ Des lignes capillaires fret (lignes classées UIC 7 à 9 SV).

Les investissements de régénération pris en charge par SNCF Réseau sont ciblés sur le réseau structurant précédemment défini, ainsi que les lignes UIC 2 à 6 qui relèvent du régime de sécurité des décrets n°2017-440 (transports guidés), 2017-439 et 2022-664. Ceux relatifs aux lignes de

² Le décret 2017-440, dit décret STPG concerne 7 lignes du RFN, à savoir :

- Ligne 132 000 : Mulhouse – Lutterbach (tramway et tram-train)
- Ligne 958 000 : T4 (tram-train)
- Ligne 960 000 : T11 (tram-train)
- Ligne 990 000 : T13 (tram-train)
- Ligne 600 000 : Salbris – Valençay/Blanc Argent (voie métrique)
- Ligne 896 000 : Saint Gervais – Vallorcine (voie métrique)
- Ligne 669 000 : Villefranche – Latour de Carol/Train Jaune (voie métrique)

Concernant le décret n°2022-664, aucune ligne du RFN n'est actuellement exploitée sous ce régime de sécurité.

desserte fine du territoire ainsi qu'aux lignes capillaires fret sont conduits sur la base des cofinancements dans le cadre des projets régionaux de développement.

Afin d'être au plus près des ambitions d'usage, le réseau structurant a été classé en 4 ambitions : mass transit, haute performance, standard 1 et standard 2. La hiérarchisation des investissements comprend les enjeux de sécurité et de pérennité des actifs et ceux de la performance (déclinées par la segmentation du réseau).

Ainsi dans le souci de répondre au mieux aux enjeux des clients et des partenaires institutionnels, les indicateurs de suivi des infrastructures sont reportés par ambition mais intègrent toujours le triptyque sécurité/pérennité/performance.

La liste des indicateurs de consistance du réseau et de performance industrielle figure dans le tableau ci-après.

	Domaine	Indicateurs de consistance du réseau	Périmètre	Unité	Évolution par rapport au contrat précédent	Réalisé 2024	Cible 2033
État et performance des actifs	Voie	Indice de consistance de la voie (ICV)	Mass transit + Haute Performance (MT + HP)	Indice	Modification référence	54,3	55,2
			Standard 1 - Standard 2 (Std1 - Std 2)	Indice	Modification référence	52,7	53
		Disponibilité du réseau à la vitesse nominale (linéaire de ralentissements patrimoine)	MT + HP	Km	Modification référence	271	133
			Std 1 - Std 2	Km	Modification référence	882	537
		Disponibilité du réseau à la vitesse nominale (en proportion)	MT + HP	%	Modification référence	98,49%	99,26%
			Std 1 - Std 2	%	Modification référence	95,32%	97,15%
	Ouvrages d'art, ouvrages en terre et ouvrages hydrauliques	Nombre cumulé d'opérations d'investissement réalisées sur Ouvrage d'Art	Réseau structurant	Nb d'opérations	Nouveau	30	469
		Nombre d'études engagées sur les Ouvrages en Terre, les ouvrages Hydrauliques (OTH) et les Zones de Vulnérabilité Hydraulique (ZVH)	Réseau structurant	Nb d'études	Nouveau	41	99

Niveau et performance de la production	Signalisation	Pourcentage de postes d'aiguillages anciens	HP	%	Nouveau	49,45%	38,87%
			Std 1	%	Nouveau	65,62%	61,48%
		Pourcentage de blocks d'espacement anciens	HP	%	Nouveau	32,28%	20,18%
			Std 1	%	Nouveau	32,97%	25,76%
		Nombre de secteurs circulation sous CCR mis en service	Réseau structurant	Nb de secteurs circulation	Nouveau	55	89
				% de secteurs circulation	Nouveau	16,7%	27,1%
		Age moyen des postes anciens en service sur le réseau	Std 1	Années	Nouveau	55	59
	Installations fixes de traction électrique	Linéaire de caténaires anciennes restant à régénérer	Réseau structurant	Km	Nouveau	18 159	16 077
	Production	Linéaire de caténaires régénérées dans l'année avec des moyens industriels	Réseau structurant	Km	Nouveau	268	330
		Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau	Total réseau	K€2024 / km	Modification référence	52,6	48,4
		Volume de GOPEQ produits par an	Réseau structurant	GOPEQ	Nouveau	872	911
		Ratio annuel GOPEQ	Réseau structurant	M€2024 / GOPEQ	Nouveau	2,13	2,27
		Part des opérations d'investissement réalisées	Sans surcoût	% d'opérations	Inchangé	87%	90%
			Sans retard	% d'opérations	Inchangé	95%	95%

II.2. Un programme d'investissement concerté pour une vision partagée de l'état du réseau

La nouvelle trajectoire de financement de la régénération et de la modernisation conforte les acquis du précédent contrat de performance et permet d'inscrire le réseau structurant dans une dynamique de pérennisation de ses actifs et d'amélioration de la performance délivrée pour ses clients, à condition de poursuivre l'effort au-delà de 2033. Le nouveau programme « augmenté » d'opérations de régénération doit répondre à trois grands objectifs :

- ▶ Continuer à travailler au rattrapage des retards structurels et des risques patrimoniaux majeurs générés par la dette grise cumulée en matière d'investissements sur le RFN notamment sur les 14 lignes de desserte fine du territoire intégrées au réseau structurant, rails anciens, ouvrages d'art... ; cela permettra de ralentir le vieillissement sans pour autant l'arrêter ;
- ▶ Optimiser dans la durée le couple performance-coût (CAPEX+OPEX), en toute sécurité. Cela passe en particulier par une répartition optimale des ressources entre chaque domaine d'actifs et par une stratégie de production équilibrée entre moyens industriels et chantiers courants. Il s'agit aussi de combiner une trajectoire OPEX fortement impactée par l'état du RFN (réseau structurant et LDFT) et les choix d'investissements consentis par l'ensemble des partenaires institutionnels concernés ;
- ▶ Hiérarchiser les investissements par la segmentation du réseau structurant en tenant compte de la qualité de service au plus proche du niveau souhaité par les clients en adoptant et valorisant une approche par les territoires.

En outre, dans chaque domaine d'actifs, les réponses techniques et les programmes adoptent désormais explicitement des objectifs de résilience au changement climatique et de réduction de leur impact environnemental, en application du cadre stratégique élaboré par SNCF Réseau en 2024. C'est le cas en particulier pour les domaines particulièrement émissifs en CO₂ (travaux de voie), sensibles aux phénomènes climatiques (caténaires, appareils de signalisation) et exposés aux risques majeurs (plateformes et ouvrages en terre) pour certains des actifs concernés.

Le programme de modernisation, qui concerne en premier lieu la signalisation et porte l'enjeu de digitalisation de l'exploitation du réseau, est quant à lui basé sur une accélération et une mise à jour des schémas directeurs CCR, étroitement articulés au plan national de déploiement de l'ERTMS notifié par l'État à la Commission européenne le 15 juin 2024. Le programme ne permettra pas à l'issue du contrat de répondre à l'ambition du RTET 2024.

L'ambition de l'État pour la régénération et la modernisation se traduit ainsi dans une trajectoire de production pour les principaux actifs du réseau : voie, caténaire, signalisation. Ce sont ainsi, sur la base des trajectoires de financement décrites dans le présent contrat, plus de 5500 km de lignes, plus de 3278 km de caténaires et 39 secteurs circulations supplémentaires qui seraient traités entre 2024 et 2033. Cette prévision s'entend aux conditions économiques 2028 du contrat. Pour les années 2028-2033, cette prévision est valable sous réserve de l'affectation effective des financements aux domaines telle que définie dans le présent contrat. En cas de modification non significative, SNCF Réseau s'efforcera de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires afin de tenir ces objectifs de production. Les conséquences significatives feront l'objet d'une adaptation des résultats des indicateurs de consistance du réseau et seront discutés en revue annuelle de contrat.

SNCF Réseau rendra compte annuellement de l'avancement des plans de régénération et de modernisation, notamment par des indicateurs de production industrielle et de coût, comme de l'exécution du présent contrat, en réunion formelle avec les services de l'État concernés, puis dans le cadre de son rapport financier présenté conformément à ses organes de gouvernance. Les facteurs de maîtrise ou de dérive des coûts feront l'objet d'une analyse partagée avec l'État et l'ART selon des modalités qui seront définies ultérieurement afin de documenter la productivité des activités d'investissement industriel de SNCF Réseau.

Pour rendre compte de la façon la plus précise possible de la bonne allocation des crédits de régénération en fonction des besoins de clients du réseau, ces indicateurs seront déclinés, pour ceux pour qui ceci est pertinent, avec les notions de segmentation du réseau structurant (haute performance, mass transit, standard 1 et 2).

La mise en œuvre de cette ambition exige en outre la poursuite de l'effort de mise à niveau de l'outillage industriel de SNCF Réseau, notamment dans les domaines de la *supply chain*, comprenant les engins ferroviaires nécessaires à l'activité du GI, et de l'équipement numérique.

La maîtrise des conditions de réalisation des travaux, notamment le fait de disposer de plages de travaux de durée suffisante pour assurer l'efficacité des outils industriels, est un facteur clef de performance économique. Dans le cadre des Plateformes de Services à l'Infrastructure, l'État apportera son soutien à SNCF Réseau pour conduire une concertation capacitaire de qualité avec les autorités organisatrices des mobilités et leurs mandants, dans l'intérêt commun des parties prenantes du transport ferroviaire.

En application de la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains et sur recommandation de l'Autorité de Régulation des Transports, la programmation 2026-2028 des opérations de régénération industrielle et de modernisation les plus dimensionnantes est annexée au présent contrat. La liste des opérations demeure à ce stade susceptible de modifications en cas de survenue d'événements externes ou d'incompatibilité majeure avec la programmation d'opérations de développement, particulièrement intenses sur certains territoires. Une version de cette programmation couvrant une période de 10 ans sera fournie lors de la prochaine actualisation du contrat. Cette programmation est élaborée sur la base de modèles de vieillissement des actifs et de cibles de modernisation, dans le cadre d'un processus visant à optimiser le coût de chaque actif sur son cycle de vie au regard du niveau de performance attendu. Cela s'effectue en recherchant une allocation optimale des ressources par domaine d'actif à partir d'une enveloppe financière fixée. Cette méthode constitue une contribution au modèle attendu par l'ART aux termes de sa recommandation 2024-2 du 18 janvier 2024.

SNCF Réseau renforcera progressivement ses pratiques d'association des parties prenantes territoriales à ses décisions d'investissement : pour 2026-2028, SNCF Réseau portera à la connaissance des Régions la liste des opérations de régénération les concernant ainsi que leurs principales caractéristiques. Pour les opérations programmées à compter de 2028, un processus de recueil d'avis des Régions sera expérimenté puis progressivement mis en place.

II.3. Une organisation dédiée à la digitalisation du réseau et un programme de transformation des modes de production de SNCF Réseau pour garantir la montée en puissance

L'enjeu majeur de digitalisation du réseau est confié à une direction de programme en charge d'établir les schémas directeurs CCR et ERTMS, d'en définir le financement (le cas échéant avec les partenaires publics lorsque ces projets sont imbriqués avec des projets de développement) et d'en piloter la mise en œuvre. Cette direction générale de la digitalisation de la signalisation est appuyée d'une direction industrielle, qui rassemble l'ensemble des compétences internes de conduite de projet, d'études et de réalisation, autour de méthodes revisitées et standardisées. Cette nouvelle organisation devra permettre à la fois de consolider les phases amont des projets, où se joue la pertinence du programme et du chiffrage, et de maîtriser pleinement les délais et conditions d'étude et de réalisation des opérations.

La capacité à définir de façon robuste les programmes fonctionnels et techniques des opérations de CCR est une condition fondamentale pour assurer la réalisation effective du programme dans le respect des coûts et des délais. Ces opérations sont souvent imbriquées avec des opérations de développement. L'État apportera son soutien à l'objectif stratégique de SNCF Réseau de stabiliser les programmes à l'issue des études préliminaires, après concertation avec les parties prenantes du territoire.

Plus largement, SNCF Réseau poursuivra un programme de transformation de ses méthodes et organisations afin de porter sa capacité de production au niveau exigé par la nouvelle trajectoire et de garantir une programmation robuste et performante de ses opérations.

Cette transformation concerne quatre grandes thématiques :

- ▶ Maîtriser la performance du patrimoine et ses risques, en plaçant la gestion des actifs au cœur des processus de décision, de management et de concertation avec les parties prenantes ;
- ▶ Construire l'acceptabilité des travaux et leur soutenabilité pour ses clients en structurant la politique capacitaire et sa concertation dès la phase amont et en optimisant les méthodes, pour gérer le risque capacitaire et maîtriser l'impact sur les recettes ;
- ▶ Fiabiliser la programmation des investissements pour accroître la capacité de SNCF Réseau à tenir son ambition, en révisant ses processus de planification et ses stratégies de ressources le plus en amont possible ;
- ▶ Outiller et organiser la production pour passer à l'échelle en renforçant la continuité des chaînes de valeur des investissements et en industrialisant les processus de production, pour disposer d'un appareil de production performant, standardisé, cohérent et pilotable, permettant de déployer la programmation et d'éviter une désoptimisation de l'ensemble de la chaîne.

Face à l'accroissement des investissements de régénération, de modernisation mais également de développement, particulièrement nombreux notamment dans le Sud de la France, cette démarche est une condition nécessaire pour garantir la promesse faite à l'État et aux collectivités qui portent les projets.

Par ailleurs, SNCF Réseau poursuit la digitalisation de ses processus et de ses activités dans les domaines des travaux, de la supervision et de la surveillance des infrastructures, de la circulation, de la relation commerciale, du fret et des transports exceptionnels. A titre d'illustration :

- ▶ Digitalisation des échanges entre les équipes d'intervenants sur les voies et les équipes gérant les circulations ainsi que l'alimentation électrique du réseau ;
- ▶ Extension des collectes et traitements d'informations de surveillance du réseau (drones, engins de mesures, capteurs fixes, nouveaux algorithmes et croisements de données, ...) ;
- ▶ Digitalisation des échanges entre le sol et le bord ;
- ▶ Poursuite de la digitalisation des interactions avec les EF dans une logique « parcours client digital » ;
- ▶ Dans le domaine spécifique du fret, poursuite de la digitalisation du réseau permettant de mieux actualiser les gabarits des ouvrages et des voies de services.

Pour les usages spécifiques à l'entreprise, l'IA est expérimentée sur plusieurs cas d'application, comme la documentation commerciale et technique, la synthèse et l'analyse des événements liés à des situations exceptionnelles ou portant plus généralement sur l'infrastructure.

SNCF Réseau renforce également ses actions autour de la cybersécurité, qui ont déjà donné des résultats dans la préparation et la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Les actions pour la suite sont les suivantes :

- ▶ Renforcer la veille sur les menaces et les tentatives de cyberattaques ;
- ▶ Étoffer les outils de traitement des cybermenaces ;
- ▶ Régénérer les systèmes anciens (obsolètes) qui, par nature, présentent des failles non couvertes par des correctifs ;
- ▶ Gagner en expérience sur des exercices de simulations de crise cyber ;
- ▶ Se préparer à des modes de fonctionnement perturbés.

Sur le plan réglementaire, SNCF Réseau adaptera ses pratiques et ses outillages aux dispositions prévues par la réglementation NIS 2.



II.4. Une vision partagée et une dynamique collective renforcée pour la filière industrielle ferroviaire

Le nouveau programme d'investissement voulu par l'État sur le réseau ferré national constitue une ambition très forte pour la filière industrielle ferroviaire, qui porte 80% environ de la charge de production des investissements sur le réseau, en études, fournitures et travaux.

De nombreux liens ont été construits entre SNCF Réseau et la filière ferroviaire. Les animations récurrentes à l'initiative de SNCF Réseau s'articulent autour de 6 thèmes principaux : sécurité, enjeux du ferroviaire, stratégie par domaine, gestion contractuelle, enjeux techniques, réponses digitales. Sur cette base, SNCF Réseau et la filière ont approfondi leur coopération en 2023 sur cinq thématiques de progrès :

- 1) Améliorer la visibilité de la filière sur la charge à court, moyen et long terme ;
- 2) Renforcer l'attractivité de la filière ferroviaire, y compris le dispositif de formation ;
- 3) Collaborer davantage pour répondre aux enjeux de transition écologique ;
- 4) Rechercher une meilleure efficacité de la filière ;
- 5) Encourager l'innovation.

Avec le soutien de l'État, et en ligne avec la révision du contrat stratégique de filière en cours de finalisation, SNCF Réseau renforcera sa coopération avec la filière sur ces différentes dimensions, dans l'objectif d'une meilleure attractivité, d'une performance économique accrue et d'une dynamisation de l'innovation. SNCF Réseau s'appuiera sur la revisite réalisée en 2024 de sa politique industrielle à l'horizon 2030, qui définit les priorités et les stratégies de mobilisation de la filière industrielle.

La création de l'Alliance des Industries et Ingénieries du réseau ferroviaire a concrétisé une partie de ce travail en 2025. La poursuite du travail partenarial reste un enjeu essentiel pour SNCF Réseau.

Pour investir et se préparer, les acteurs de la filière ont besoin d'une assurance minimale sur les perspectives financières, nécessaires pour embaucher et former le personnel, obtenir les habilitations ou qualifications nécessaires et viabiliser des investissements industriels lourds. Cette exigence est particulièrement critique pour les activités intensives en capital telles que les lignes de production industrielles, et le développement des produits nouveaux nécessaires à la digitalisation du réseau.

L'État apportera en outre son appui pour la mobilisation des parties prenantes de l'éducation et de la formation, ainsi qu'à travers un partenariat renforcé sur toutes les dimensions de la démarche de transition écologique.

Cette démarche doit apporter une contribution essentielle à la mise en œuvre du programme de digitalisation du réseau, qui exige le développement et l'implantation à grande échelle de produits technologiques nouveaux, ainsi qu'à la réussite du déploiement de nouvelles lignes de production industrielle pour la régénération de la voie et des caténaires.

II.5. Une trajectoire ambitieuse et réactualisée pour les grands projets, des conditions de réussite exigeantes

En cohérence avec les décisions et orientations du Gouvernement et des acteurs publics sur les grands projets de développement du réseau, la trajectoire d'investissements du présent contrat de performance inclut les grands projets en cours d'études ou de réalisation, sur la base des estimations financières connues à date et des conventions d'ores et déjà signées. Les éventuels ajustements dans la planification des projets et la mobilisation des financements correspondant seront pris en compte en gestion au fil de l'eau. L'État souhaite à ce titre rappeler qu'il souhaite prioriser sur la durée du contrat les investissements en régénération et modernisation par rapport au lancement de grands projets au regard de l'état de dégradation du réseau et d'un contexte budgétaire contraint.

Le présent contrat de performance retient l'absence de contribution financière de SNCF Réseau pour ces investissements sur les grands projets de sorte que cette composante des CAPEX est sans impact sur le *cash-flow libre* conformément à la règle d'or définie dans la loi de 2018 et à la non-atteinte, d'ici la fin de la période du contrat, de la couverture du coût complet par SNCF Réseau. Ceci est conforme également à la priorité donnée à SNCF Réseau de financer la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire. Cette absence de contribution n'exonère pas SNCF Réseau de ses responsabilités de maître d'ouvrage en cours d'exécution des projets.

Ces grands projets concernent en particulier :

- ▶ En Ile-de-France, l'aboutissement du projet EOLE de prolongation de la ligne de RER E de la gare Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie, la réalisation de la liaison Charles-de-Gaulle Express (CDG X) jusqu'à la gare de l'Est, la mise en œuvre du nouveau système d'exploitation NExTEO sur les lignes B et D du RER en lien avec la RATP, la liaison entre l'Aéroport de Roissy et Amiens (Projet Roissy Picardie), l'aménagement de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest, la construction de la gare nouvelle de Villiers-Champigny-Bry.
- ▶ En dehors de l'Ile-de-France, l'interconnexion et la réalisation de la gare nouvelle internationale de Saint-Jean-de-Maurienne, dans le cadre de la réalisation de la section internationale de la liaison Lyon-Turin, sous maîtrise d'ouvrage de TELT, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avec le lot 1 du volet ERTMS (Haute Performance Marseille Vintimille), ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

De plus, la modernisation des axes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont, en lien avec l'arrivée des nouveaux matériels roulants des trains d'équilibre du territoire, fera l'objet d'un suivi particulier de la part de l'État et de SNCF Réseau.

Par ailleurs, les projets suivants font l'objet d'études :

- ▶ En Île-de-France, le saut-de-mouton de Saint-Lazare, la désaturation du complexe Paris Gare de Lyon / Bercy, le projet RER E Est+, la gare d'Orly-Pont de Rungis et la modernisation ferroviaire du Val d'Orge.
- ▶ Hors Île-de-France, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), les nouveaux accès français de la liaison Lyon-Turin s'articulant avec la modernisation de la ligne Dijon-Modane, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), des opérations au sein de l'étoile ferroviaire lyonnaise

comme la mise à 4 voies de l'axe Saint-Fons-Grenay, des études du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), sur les sections prioritaires, et les Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL).

S'agissant de LNSO et LNMP, la trajectoire d'investissements sera amendée en parallèle de la phase de consultation du projet de contrat, pour prendre en compte les décisions prises en mai 2026.

De manière générale, la visibilité sur les financements à venir sera clé pour que SNCF Réseau puisse mettre en œuvre des moyens d'études et de travaux suffisants pour permettre la bonne réalisation des investissements liés à ces projets. Cette exigence nécessite une visibilité 24 mois à l'avance afin de prendre en compte le nécessaire équilibre entre les différentes activités de production de SNCF Réseau : grands projets et projets régionaux de développement, régénération et modernisation, exploitation et maintenance courantes. L'État, aux côtés de SNCF Réseau, portera une attention particulière au réalisme industriel de la trajectoire de production prise dans son ensemble.

II.6. Une structuration des projets régionaux de développement autour des offres de services majeures, une ambition confirmée pour les lignes de desserte fine du territoire

L'État confirme les objectifs du contrat en matière de projets régionaux de développement : contribuer à la pérennité des lignes de desserte fine du territoire, investir dans les infrastructures utiles au développement du fret ferroviaire et au réseau ferré stratégique de défense (RFSD) et mettre en œuvre les autres projets de développement décidés par l'État et les financeurs publics.

La rénovation des **lignes de desserte fine du territoire (périmètre précisé en annexe 6)**, dont la dynamique est en place, est appelée à se poursuivre dans le cadre des CPER 2023-2027, et au-delà. De ce fait, la trajectoire financière inscrite dans ce contrat de performance est susceptible d'ajustements en fonction des ambitions de l'État et des Régions dans chacun des territoires. Il conviendra de notifier les financements dans les délais nécessaires au projet fournis par le maître d'ouvrage pour acheter et mobiliser moyens et ressources nécessaires et fiabiliser les capacités dans le cycle du processus capacitaire avec les EF (avec au minimum 12 mois de préavis). Toute notification tardive entraînera des risques de modifications substantielles des coûts et plannings de l'opération.

SNCF Réseau poursuivra la recherche de solutions d'exploitation et de travaux adaptées aux lignes de desserte fine, en lien avec une logique de juste dimensionnement, de modernisation et de capacité à maintenir vis-à-vis des besoins exprimés par l'État et les Régions. Un point d'attention sera à porter pour les lignes de desserte fine du territoire entrant par ailleurs dans le périmètre des SERM.

Par ailleurs, SNCF Réseau poursuivra son accompagnement des Régions qui s'engagent dans la reprise de la gestion de lignes éligibles à un transfert au titre de l'article 172 de la loi LOM, en veillant à la préservation de la sécurité et la cohérence d'ensemble de la gestion du réseau, tout en veillant au respect de ses intérêts financiers dans le cadre de cette démarche. SNCF Réseau et l'État soutiendront, en outre, les projets régionaux de développement sur le réseau structurant, dans une vision coordonnée avec les projets de régénération, dans la mesure où plus de 80% des circulations TER sont réalisées sur le réseau structurant.

Pour ce qui concerne les 14 ex-lignes de desserte fine du territoire qui ont intégré le réseau structurant en 2024, SNCF Réseau assurera la poursuite des travaux de leur remise à niveau dans le cadre du programme de régénération et de modernisation.

II.7. Un développement des services express régionaux et métropolitains (SERM) au service de la décarbonation de la mobilité dans les territoires métropolitains

Pour répondre au double besoin de décarboner la mobilité et de rendre les territoires métropolitains plus accessibles, SNCF Réseau contribuera à la mise en œuvre des ambitions portées par l'État et les collectivités territoriales en matière de développement de **services express régionaux et métropolitains (SERM)**, dans les conditions définies par la loi 2023-1269 du 27 décembre 2023, telles qu'elles sont appelées à se traduire dans les contrats de plan État-Région.

En particulier, SNCF Réseau apportera son expertise en matière de conception et de réalisation de l'exploitation du réseau, au titre et dans le cadre de sa compétence de gestionnaire de l'infrastructure que constitue le réseau ferré national (RFN), dans une vision systémique, au bénéfice de tous les utilisateurs du ferroviaire (TER mais aussi TAGV, Intercités, fret ...). L'objectif est que chacun des nouveaux services voulus par les collectivités territoriales et l'État soient délivrés avec un niveau et une qualité atteignant les attentes et promesses, en plaçant la robustesse de l'exploitation comme priorité et en intégrant pleinement la dimension intermodale des nouveaux services.

Lorsque ceux-ci nécessitent des travaux d'infrastructures, SNCF Réseau et Gares et Connexions auront vocation, si les AOM et financeurs le souhaitent et dans des conditions à déterminer, à déployer également leur savoir-faire en matière de maîtrise d'ouvrage de projets pour les travaux sur le réseau exploité ou sur les barreaux neufs et gares nouvelles. SNCF Réseau, Gares et Connexions et le cas échéant la Société des Grands Projets sur les barreaux neufs apporteront de façon coordonnée et complémentaire leur expertise aux collectivités pour des offres de service et des modèles économiques optimisés.

Une direction de programme commune SNCF Réseau – SNCF Gares et Connexions a été mise en place à l'été 2023 pour impulser et coordonner les démarches nécessaires au déploiement rapide et maîtrisé de ces nouveaux services, aussi bien en interne que vis-à-vis de tous les partenaires.

L'initiative d'un SERM revenant aux collectivités en fonction de leur ambition et de la maturité des échanges, la connaissance des réflexions et avancées dans les territoires permet d'esquisser les SERM qui pourraient faire l'objet d'études voire le cas échéant de travaux pour des étapes de mises en service d'ici 2028 :

- ▶ Bordeaux, Strasbourg ou Leman Express sont des SERM lancés, qui ont fait l'objet de premières mises en service : d'autres étapes sont à venir ;
- ▶ Marseille, Toulon et Nice, sans avoir défini un projet de SERM précis à ce stade, vont pouvoir s'appuyer sur le projet LNPCA, et en particulier la nouvelle gare souterraine de Marseille – Saint-Charles dont les études techniques sont lancées ;
- ▶ A des tailles et des niveaux d'avancement différents, Lille, Grenoble, Lorraine – Luxembourg, Mulhouse – Bâle, Tours, Toulouse, Montpellier, Nantes, Rennes, Rouen, le Pays basque ou Lyon ont des projets en cours. Leur réalisation dépendra du succès de la mobilisation de financements.

II.8. Une nouvelle ambition pour le fret, en cours de transcription dans un programme d'investissement renforcé

Au-delà de l'ambition inscrite dans le contrat de performance pour la période 2021-2024 et dans la continuité des activités déjà prévues par le contrat, notamment la maîtrise d'ouvrage des projets spécifiques au fret (préservation des infrastructures existantes, développement d'activités à fort potentiel de croissance), SNCF Réseau poursuivra, aux côtés de l'État, son action en faveur de la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le fret ferroviaire approuvée par décret le 18 mars 2022. Cette action concerne en particulier la performance des infrastructures de développement du fret et la qualité de service.

Le plan de relance mis en place par l'État a constitué une première étape d'investissements spécifiques aux services du fret ferroviaire. La poursuite de cette dynamique d'investissement est demandée par les entreprises ferroviaires et SNCF Réseau a apporté son expertise afin d'éclairer certains investissements à réaliser dans les dix prochaines années, ainsi que les conditions techniques, économiques et organisationnelles de leur mise en œuvre.

SNCF Réseau a réalisé les études portant sur l'analyse, l'expertise et la proposition d'une trajectoire d'investissements fret dont il est maître d'ouvrage pour les dix prochaines années. SNCF Réseau participe également étroitement, en mobilisant son expertise, aux exercices de schéma directeur national du transport combiné et de stratégie d'aménagement du réseau ferré pour le transport des semi-remorques pilotés par l'État. L'ensemble de ces travaux a permis d'aboutir à une proposition de trajectoire, divisée en 6 catégories correspondants aux grandes familles d'investissements, sur la base d'une expression de besoin des opérateurs : les lignes capillaires fret, les voies de service et triages, les gabarits, les aménagements pour trains lourds et longs, les aménagements capacitaires essentiels aux services de fret ferroviaires et les terminaux multimodaux.

Un programme d'investissement technique priorisé à 2032 en concertation entre l'État, SNCF Réseau et les acteurs a été publié début 2025. Le financement et ses modalités devront être définis entre les différents partenaires (État, Collectivités territoriales, Union européenne, acteurs privés ...) en tenant notamment compte du contexte budgétaire contraint. Ces modalités de financement ne sont pas intégrées aux trajectoires d'investissement du présent contrat de performance 2024-2033.

II.9. Répondre aux enjeux de la défense nationale et accompagner le développement de la mobilité militaire

Le contexte géopolitique remet le sujet de la défense au centre des enjeux européens. Il en ressort que la mobilité militaire, et tout particulièrement ferroviaire, constitue un axe majeur des politiques initiées à la maille nationale, européenne et otanienne.

SNCF Réseau, comme les autres gestionnaires ferroviaires européens, se doit de s'inscrire dans cette évolution afin d'accompagner les armées dans leur processus de déploiement, mais également les opérations de soutien à nos partenaires comme l'Ukraine. La position géographique de la France conduit à ne pas devoir seulement satisfaire les besoins de mobilité des armées françaises, mais également des armées alliées devant faire acheminer leurs unités à travers l'hexagone.

Les actions à conduire en matière d'investissement et d'exploitation par SNCF Réseau doivent s'articuler autour des deux axes :

- ▶ La mise en œuvre des orientations européennes définie par le RTE-T Militaire, et en particulier les opérations de développement à conduire autour des 4 corridors prioritaires, dont deux concernent le territoire français, et les hotspot associés. A cette fin, une stratégie devrait être élaborée par l'État avec SNCF Réseau pour proposer à la Commission européenne les projets à financer dans le cadre des programmes qui découleront du Plan REARM présenté en 2025.
- ▶ Les investissements de régénération et de maintenance des lignes et installations militaires au titre des articles 10 et 11 du décret n°97-444. En particulier, SNCF Réseau assure une prévision pluriannuelle à 5 ans des besoins d'investissement à réaliser sur les lignes relevant de l'article 10 (lignes à usages exclusifs de la Défense, civile et militaire), ainsi que des charges de maintenance et d'exploitation. Cette trajectoire est construite en lien avec l'expression des besoins formulées par le ministère des Transports et le ministère des Armées. En contrepartie, l'État assure, comme le définit le cadre réglementaire, le financement de ces dépenses, et notamment les charges d'entretien, sur la base du périmètre de ligne relevant de ce cadre de gestion. L'État s'engage à préciser les modalités de la couverture de ces charges.

En parallèle, en complément d'une remise à jour du réseau stratégique de défense avec l'approbation d'une nouvelle convention précisant les lignes et les modalités associées, le devenir des « ponts de secours » devra être précisé. Cela concerne la consistance du parc, de sa localisation et surtout de l'élimination des équipements non utilisables, avec les modalités financières associées.

A cette fin, SNCF Réseau consolide son organisation autour des fonctions régaliennes liées aux missions de Défense afin d'assurer un pilotage d'ensemble des attentes de l'État autour des enjeux de mobilité militaire.

II.10. La poursuite des actions relatives à la santé et à la sécurité

L'atteinte de la trajectoire de l'indicateur du taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt s'appuiera sur le programme Nos Vies Notre Priorité, déjà existant au sein de SNCF Réseau et de ses partenaires. Ce programme réduit l'exposition au risque ferroviaire des personnes intervenant sur le réseau à travers le respect de règles comportementales, connues par tous, portées par les managers et par les collectifs de travail. SNCF Réseau a décidé fin 2025 d'inclure la diminution du taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt dans ce programme, pour travailler avec tous les acteurs dans la même dynamique. D'autres leviers complémentaires seront travaillés et déployés d'ici 2028 pour permettre de poursuivre la baisse.

Concernant les personnes traversant le réseau et les usagers, SNCF Réseau investit en moyenne 130 millions€ par an sur des programmes liés à la sécurité. Les travaux menés ces dernières années ont contribué à l'amélioration de la sensibilisation des usagers aux risques aux passages à niveau, à la sécurisation des parcours d'approche, et ont consisté également en investissements d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, notamment par :

- ▶ Une dynamique de la réalisation des diagnostics routiers aux passages à niveau (conduits conjointement par SNCF Réseau et les gestionnaires de voirie) ;

- ▶ Des travaux d'investissements à hauteur de 36 millions€ en 2024, conduits par SNCF Réseau, pour supprimer des passages à niveau et renforcer la sécurité aux passages à niveau ;
- ▶ Des expérimentations de nouveaux équipements destinés à améliorer la visibilité du passage à niveau et l'attention des usagers de la route : marquages au sol à des fins routières et piétonnes, dispositif d'alerte piéton ;
- ▶ L'équipement d'environ 160 sites en filets sous barrières et l'installation de 150 caméras vidéo et 15 détecteurs d'obstacle aux passages à niveau, dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance de l'état (lié au plan de sécurisation 2019).

Les investissements sur les risques en gares seront renforcés pour réaliser des suppressions des traversées voie piétons, remplacées par des passerelles et complétées de travaux de quais.

Les investissements liés à la sûreté sont réalisés au titre d'une meilleure protection physique des actifs constitutifs du réseau ferré vis-à-vis des actes de malveillance : protection physique de sous-stations d'alimentation électrique de traction et des centres d'exploitation associés, renforcement du niveau de sûreté des triages, sécurisation de locaux en particulier des postes d'aiguillage, protection des câbles contre le risque de vol, renforcement de la résistance de certains composants ferroviaires installés aux passages à niveau (en particulier les guérites hébergeant les installations électriques en ligne), déploiement de dispositifs d'alarmes mobiles... La pose de clôtures s'est également intensifiée pour protéger contre le risque de heurts en lignes.



III. L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement : le développement du train est une des réponses principales à la demande croissante de se déplacer tout en limitant son impact sur l'environnement.

Le réseau ferroviaire français, l'un des plus anciens d'Europe, représente 28 000 km de lignes principales. Les voies, tunnels, remblais, postes d'aiguillages, caténaires, éléments de signalisation, etc. sont depuis toujours exposés aux intempéries et aux risques liés à la végétation, mais le sont de plus en plus à cause du changement climatique.

III.1. Impact des aléas climatiques sur le réseau ferré

Les premiers effets du changement climatique sont déjà visibles : la végétation est plus abondante, la mortalité des arbres a augmenté et, sur l'année 2024, il est observé plus de glissements de talus. Ces événements risquent de gagner en ampleur et en intensité. La qualité de service s'en trouverait alors affectée. Les études conduites par SNCF Réseau ont permis d'envisager l'impact sur l'infrastructure ferroviaire d'une quinzaine d'événements climatiques redoutés.

Sept aléas majeurs (directs ou induits) sont présents sur une large partie du territoire métropolitain avec un potentiel de dégradation ou de destruction de certains actifs ferroviaires : cinq d'entre eux avaient été étudiés au niveau national dès 2023 : fortes chaleurs, feux de végétation, retrait et gonflement des argiles, inondations par débordement de cours d'eau et inondations par ruissellement. Deux aléas supplémentaires ont été inclus en 2025 : inondations par remontée de nappes et glissement de terrains, pour donner suite à des événements qui ont mis en lumière les risques associés (rôle des remontées de nappes dans les inondations des Hauts-de-France fin 2023/début 2024, déraillements liés à des glissements de terrain en 2024). Les risques pour les talus, tunnels et ponts, construits parfois au XIX^{ème} siècle, face au cycle de l'eau, font par ailleurs l'objet d'une attention particulière.

Deux autres types d'événements peuvent avoir des impacts considérables localement : les vents et tempêtes ; la mer entre submersion marine et recul du trait de côte (avec une élévation prévue d'ici 2100 de +65 centimètres).

Les études conduites par SNCF Réseau montrent que si le sujet de court terme concerne la végétation, des risques supplémentaires prennent de l'importance à moyen terme dans deux autres domaines :

- ▶ Des risques de chaleur et de canicule qui impactent les conditions de travail des personnels, et qui sur le plan technique peuvent d'une part affecter les équipements électriques, d'autre part contribuer à des départs de feux aux abords des voies ;
- ▶ Des risques liés au cycle de l'eau avec les différents types d'inondations qui mettent notamment sous pression les ouvrages en terre et les ouvrages hydrauliques.

III.2. La démarche stratégique d'adaptation

En sa qualité de gestionnaire d'un réseau nativement exposé aux intempéries, SNCF Réseau a d'ores et déjà commencé à adapter ses pratiques et renforce sa logique d'anticipation face à l'instabilité climatique croissante pour conserver un haut niveau de performance et de qualité de service.

L'entreprise déploie une stratégie d'adaptation au changement climatique fondée sur une analyse prospective des risques et des coûts. Après s'être dotée d'une cartographie nationale des risques, SNCF Réseau continue à réaliser des études précises de vulnérabilité dans les zones géographiques les plus sensibles, à identifier les coûts induits et des actions possibles en faveur de la résilience. De telles études sont en cours dans les régions Bretagne et Pays-de-la Loire, ainsi que sur l'axe Dijon Modane.

La stratégie d'adaptation au changement climatique adoptée par SNCF Réseau en février 2024 prévoit que la démarche d'adaptation mise en œuvre s'attache à rechercher un optimum entre les coûts engagés et les gains de résilience attendus liés à des actions à prioriser par ordre de mérite. Elles se répartissent en trois axes :

- ▶ **Axe 1** : adaptation de l'entretien et de la surveillance, en ciblant prioritairement les zones les plus vulnérables ; par exemple : maintenance des rails et des caténaires pour anticiper les vagues de chaleur, surveillance des ouvrages en terre à la suite de fortes pluies, entretien des ouvrages hydrauliques ou encore des arbres à risque, en cherchant un équilibre avec la préservation de la biodiversité. SNCF Réseau travaillera aussi, en parallèle, sur l'adaptation des conditions de travail des agents, notamment en période de canicule ;
- ▶ **Axe 2** : adaptation de l'exploitation et des fonctionnalités du réseau – comme cela est déjà fait par exemple en annulant préventivement certaines circulations en cas d'avis de tempête, ou en ralentissant la vitesse des trains en cas de canicule pour limiter le risque d'arrachement de certaines caténaires, qui peuvent être détendues par la chaleur ;
- ▶ **Axe 3** : adaptation des actifs, en profitant autant que possible des cycles de régénération déjà prévus et des projets de développement. Cette adaptation peut selon les cas se traduire par de petits ajustements (exemples : peindre en blanc les installations électriques, ou parfois les climatiser ; assurer la maintenabilité de la végétation dans la durée, intégrée à la conception même des actifs) ou des travaux de grande ampleur (allant jusqu'à la création de viaducs pour assurer la transparence hydraulique sur le Contournement de Nîmes et Montpellier ou dans les projets futurs comme la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan). Les normes et les technologies les plus récentes produisent, à dire d'expert, une infrastructure a priori résiliente aux aléas météorologiques prévisibles à l'horizon 2040-2050. En revanche il n'est pas certain aujourd'hui que l'ensemble du catalogue technique actuel permette une résilience face au dérèglement attendu en 2100.

III.3. Les engagements de SNCF Réseau au 3^{ème} plan national d'adaptation au changement climatique

Le 3^{ème} plan national d'adaptation au changement climatique lancé par le gouvernement le 10 mars 2025 prévoit un ensemble d'actions concrètes pour adapter le territoire aux impacts visibles et attendus du changement climatique. La mesure n° 30 de celui-ci vise à assurer la résilience des transports et des mobilités.

Conformément à cette mesure n° 30 :

- ▶ SNCF Réseau mettra à jour l'étude de vulnérabilité macroscopique selon la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC). Plusieurs études locales sont également en cours, en utilisant les données de la TRACC (axe Dijon-Modane, Bretagne-Pays de la Loire). De nouveaux besoins d'études de vulnérabilité pourront être identifiés pour affiner localement les résultats de l'étude macroscopique. Depuis 2024, la TRACC est en effet est considérée dans les hypothèses des études de vulnérabilité réalisées par SNCF Réseau et constitue une base de travail pour la révision des référentiels techniques. Ces nouvelles études de vulnérabilité seront réalisées avec la TRACC comme scénario climatique.
- ▶ SNCF Réseau s'est dotée en février 2024 d'une feuille de route 2024 – 2026 pour passer d'une logique d'adaptation « réactive » à une logique « proactive » afin de conserver un haut niveau de performance et de minimiser les impacts sur la qualité de service. Cette feuille de route est une des composantes de la stratégie d'adaptation au changement climatique de SNCF Réseau, publiée en août 2024. Les actions d'adaptation identifiées portent à la fois sur l'adaptation des actifs, de l'entretien et de la surveillance, de l'exploitation et des fonctionnalités du réseau. SNCF Réseau rendra compte annuellement de l'avancement de cette feuille de route, permettant une mise à jour si nécessaire.
- ▶ SNCF Réseau a d'ores et déjà renforcé considérablement ses dépenses d'entretien de la végétation (passage de 119 millions€ en 2020 à 226 millions€ en 2024). On estime que 50 millions€ environ de ces coûts supplémentaires sont liés au changement climatique. De nouvelles augmentations de ce budget doivent intervenir à hauteur de 30 millions€ par an pour renforcer le traitement des arbres en bord de voies.
- ▶ SNCF Réseau approfondit la question des coûts actuels et futurs du changement climatique :
 - Dépenses opérationnelles (de l'ordre de 139 millions€ par an, hors traitement de la végétation),
 - Montants des dommages liés aux intempéries (environ 40 millions€ en 2024 mais variable d'une année sur l'autre),
 - Pertes de recettes en opérationnels (moins de 10 millions€/an) mais aussi liées à des fermetures longues de lignes (35 millions€ de pertes de péages estimées pour l'éboulement de la Maurienne, hors coûts des travaux).
- ▶ L'entreprise poursuivra ses analyses³ pour aboutir à une estimation la plus complète possible des coûts actuels et projetés des intempéries, en incluant les coûts indirects, avec notamment la construction d'un outil d'évaluation coûts-bénéfices des actions d'adaptation. Pour éviter de subir ces coûts croissants, la priorité identifiée est

³ Y compris sur les impacts indirects.

d'augmenter les investissements en matière de régénération du réseau ferroviaire. Les principales orientations dans ce domaine ont été présentées lors de la conférence de financement de l'été 2025 :

- Le renforcement de la régénération des voies avec notamment la mise en œuvre lorsque c'est pertinent des « travaux connexes » que sont la remise en état des ouvrages hydrauliques et le traitement de la végétation à l'occasion des opérations de renouvellement voie-ballast.
 - La régénération spécifique de certains ouvrages en terre et hydrauliques pour la suppression de « zones d'évolution rapide » (souvent des zones boueuses).
 - Un effort supplémentaire de renouvellement des caténaires les plus sensibles à la chaleur (anciennes caténaires 1 500 Volts).
 - En complément, la modernisation de la signalisation (Commande Centralisée du Réseau et système de signalisation européen ERTMS) et la régénération des ouvrages d'arts apportent par elles-mêmes, sans surcoût, de la résilience au réseau.
- Enfin, afin de s'assurer que les choix d'investissements et les arbitrages de SNCF Réseau prennent en compte les risques liés au changement climatique, l'entreprise développe un label pour la résilience des projets (de régénération comme de développement) : l'analyse de la vulnérabilité des projets aux aléas naturels est déjà intégrée dans les études d'impact, elle sera complétée par des propositions de mesures d'adaptation examinées lors des passages devant le comité national des investissements et des engagements (CNIE) pour tous les projets importants.
- SNCF Réseau s'engage à traduire la trajectoire d'adaptation au changement climatique dans un référentiel national intégré dans le système de références SNCF Réseau, et pouvant servir d'appui aux rédacteurs des référentiels techniques ; SNCF Réseau entamera la mise à jour les référentiels techniques pour renforcer l'éco-conception résiliente des infrastructures, en commençant par élaborer un calendrier de mise à jour des référentiels d'ici 2026.

III.4. Une gouvernance ouverte aux partenariats

Comme précisé dans la feuille de route d'adaptation au changement climatique 2024-2026, SNCF Réseau développera les interactions avec les différents partenaires, au-delà de celles internes au groupe SNCF, notamment :

- **Avec les territoires** : les directions régionales de SNCF Réseau se coordonneront avec les conférences des parties régionales, afin de permettre à chaque niveau territorial de se saisir du plan d'adaptation, avec prise en compte des spécificités propres à chaque territoire. Par ailleurs, elles solliciteront en tant que de besoin les autorités chargées de la gestion des milieux aquatiques et de la prévention des inondations (GEMAPI), certaines solutions permettant de conforter la résilience du ferroviaire, en particulier la maîtrise des ruissellements étant à rechercher au-delà des emprises SNCF. Également, SNCF Réseau participera aux travaux d'élaboration des études multimodales de vulnérabilité du système de transport territorial dans les régions qui lancent ce type d'initiatives, et contribuera aux SRADDET, tant pendant leur phase d'élaboration que pour leur mise en œuvre. Enfin, des initiatives seront prises, en fonction des sujets, avec d'autres

collectivités (départements, métropoles, communes, intercommunalités...) et avec les agences d'urbanisme ;

- ▶ **Avec la filière industrielle** : le premier objectif du travail déjà engagé avec les industriels, notamment réunis au sein de l'Alliance de l'Industrie et de l'Ingénierie des Réseaux Ferroviaires, lancée lors du salon SIFER 2025, est de construire une vision partagée des priorités. La réflexion sur l'atténuation des émissions de CO₂ dans la fabrication de l'acier ou du béton est déjà bien avancée. La recherche de solutions d'adaptation au changement climatique fait partie des démarches à lancer ;
- ▶ **Avec d'autres gestionnaires d'infrastructures** (RTE, autoroutiers, etc.), notamment via la participation au réseau sur l'adaptation des transports et des mobilités face au changement climatique (action n°5 de la mesure n°30 du PNACC 3) ;
- ▶ **Avec les entreprises ferroviaires**, qui déploient leurs propres mesures d'adaptation au changement climatique en interface avec le réseau.

En conclusion, SNCF Réseau mettra en œuvre la stratégie et les mesures décrites ci-dessus pour rendre le système ferroviaire plus résilient au changement climatique. Les actions se poursuivront sur la durée du contrat de performance en lien avec le plan national d'adaptation au changement climatique.



IV. LA PERFORMANCE ET SON PILOTAGE

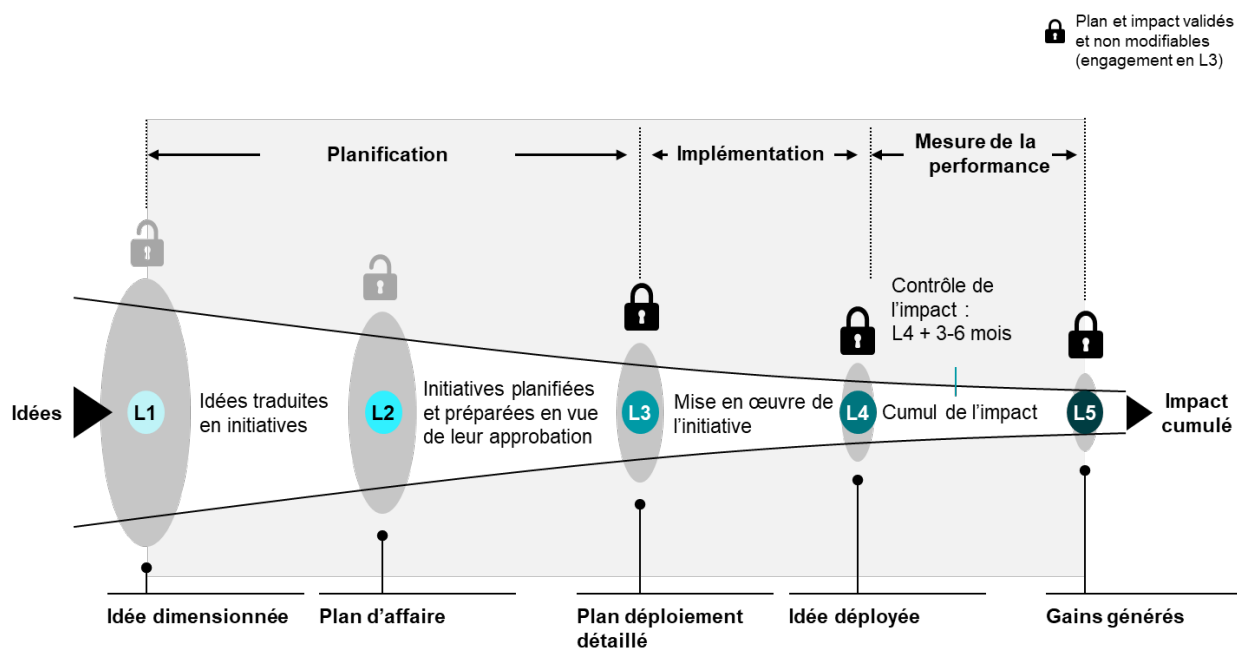
La loi dispose que le contrat expose « les dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien, de renouvellement et de développement, dont les dépenses de modernisation, ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus ».

La couverture des coûts du réseau suppose que ces coûts soient optimisés. Pour ce qui relève des leviers à sa disposition, SNCF Réseau a engagé à partir de 2017 un effort de performance de grande ampleur, avec l'objectif d'atteindre 1,2 milliard€ de performance sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2026.

Progressif, le plan s'appuyait sur les leviers de performance suivants :

- ▶ Augmentation de la productivité portée par la croissance du volume de régénération et la mise en œuvre de leviers d'efficacité industrielle (innovation technologique, réingénierie des processus, analyse de la valeur des projets, allongement des plages travaux de nuit) ;
- ▶ Réinvestissement des gains de productivité dans la maintenance du réseau ;
- ▶ Diminution des dépenses d'entretien à partir de 2021, conséquence des investissements de régénération du réseau ;
- ▶ Optimisation des charges commerciales (amélioration constante de la qualité de service) ;
- ▶ Diminution des frais généraux administratifs.

Les gains de performance, constatés en OPEX ou en CAPEX, sont déclarés et mesurés par chacune des directions de l'entreprise ; ces gains sont ensuite déclinés par levier de performance et par année, sur la base des plans de déploiement de chacun des leviers :



Les règles d'imputation et de suivi de la performance ont été définies comme suit :

- ▶ La performance s'exprime en euros courants,
- ▶ La construction budgétaire conduit à défalquer ex ante le montant de la performance de celle prévue pour l'année suivante,
- ▶ L'impact final de la performance CAPEX sur le CFL dépend du volume de travaux / projets, il est partagé avec l'État et les régions sur les projets cofinancés (environ 12% de la performance est ainsi reversée aux co-financeurs). La performance réalisée en CAPEX sur les projets financés en fonds propres est immédiatement réinjectée dans des investissements supplémentaires.

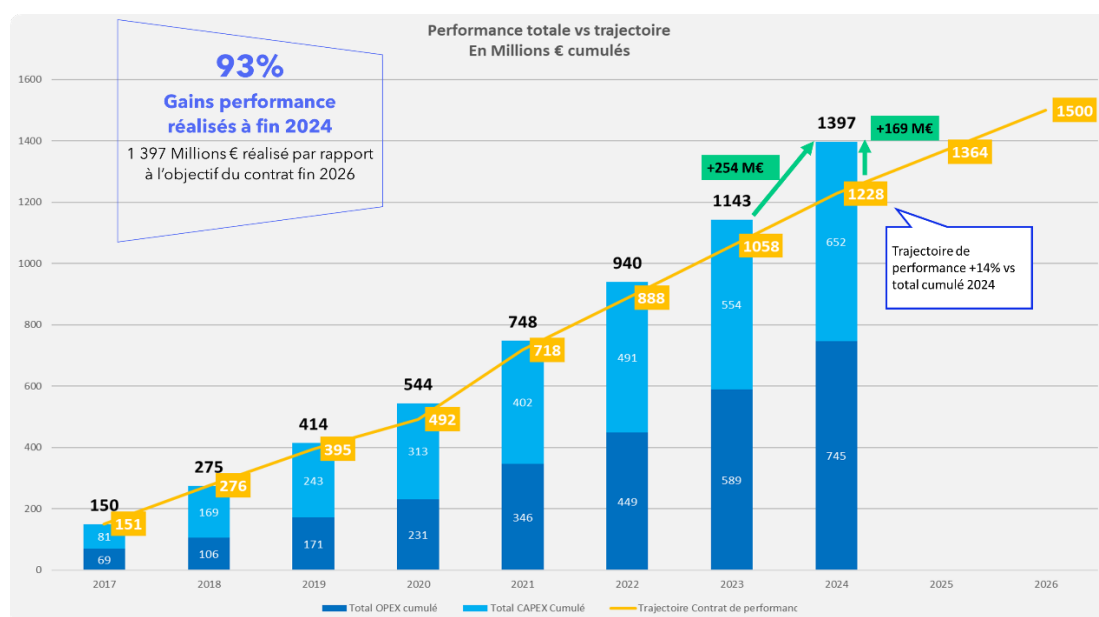
La performance réalisée se constate dans les comptes de l'entreprise : elle concourt à l'amélioration observable des cash flows. Ces éléments sont présentés chaque année au conseil d'administration et mis en regard des résultats opérationnels de l'entreprise.

Les gains attendus du plan de performance sont sécurisés car prélevés chaque année à la source dans le budget global de SNCF Réseau : la performance s'impute et se cumule année après année sur les budgets des entités.

En 2022, la signature du nouveau Contrat 2021-2030 avec l'État a revu à la hausse l'objectif de performance. L'ambition de performance a été revue à 1,5 milliard€ courants entre 2017 et 2026 (c'est à dire 1,5 milliard€ de baisse des coûts en 2026 en comparaison avec les coûts 2016), avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025.

Depuis 2022, le plan de performance fait l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité exécutif de SNCF Réseau et d'un compte-rendu de ses résultats dans le rapport financier qui est publié chaque année.

Les actions et le pilotage resserrés de son plan de performance par SNCF Réseau ont permis de délivrer une performance supérieure aux engagements du contrat 2021-2030 : la performance à fin 2024 atteint 1 397 millions€ (745 millions€ en OPEX et 652 millions€ en CAPEX), soit 93% de l'objectif 2026 du contrat, avec une avance de 169 millions€ à date :



Le surplus de performance est intégralement utilisé chaque année à soutenir les résultats, en couvrant le coût supplémentaire lié aux effets réglementaires, climatiques et économiques, et à améliorer les indicateurs de performance financière.

Dans ce contexte, l'objectif de performance est réaffirmé dans le contrat de performance 2024-2033 :

- ▶ Réduire la base de coûts chaque année, sans dégrader la qualité.
- ▶ Accélérer progressivement la performance pour compenser une partie de l'inflation, en dehors des effets de périmètre.

Cette performance industrielle s'appuiera sur les axes suivants :

- ▶ Une politique d'offre industrielle maximisant le potentiel des infrastructures existantes ;
- ▶ Un développement des programmes industriels les plus porteurs de performance et d'économies notamment dans le domaine de la surveillance digitalisée du réseau ;
- ▶ La modernisation de l'exploitation avec l'allocation de capacité (programme SIPH) et la gestion de la circulation (programme CCR) ;
- ▶ L'adaptation de la maintenance aux niveaux de performance attendus des différents segments du réseau (asset management) ;
- ▶ Une politique d'achats conciliant animation du tissu concurrentiel et le développement des partenaires industriels pour favoriser l'innovation et déployer des technologies nées à l'extérieur du système ferroviaire ;
- ▶ Une politique d'innovation et de transformation digitale pour simplifier et faciliter le travail des opérateurs de terrain et concentrer les efforts sur l'accélération du déploiement des innovations digitales qui apportent de la performance opérationnelle et économique ;
- ▶ Une optimisation des processus de l'entreprise et une réduction des coûts des fonctions support et des frais de siège.

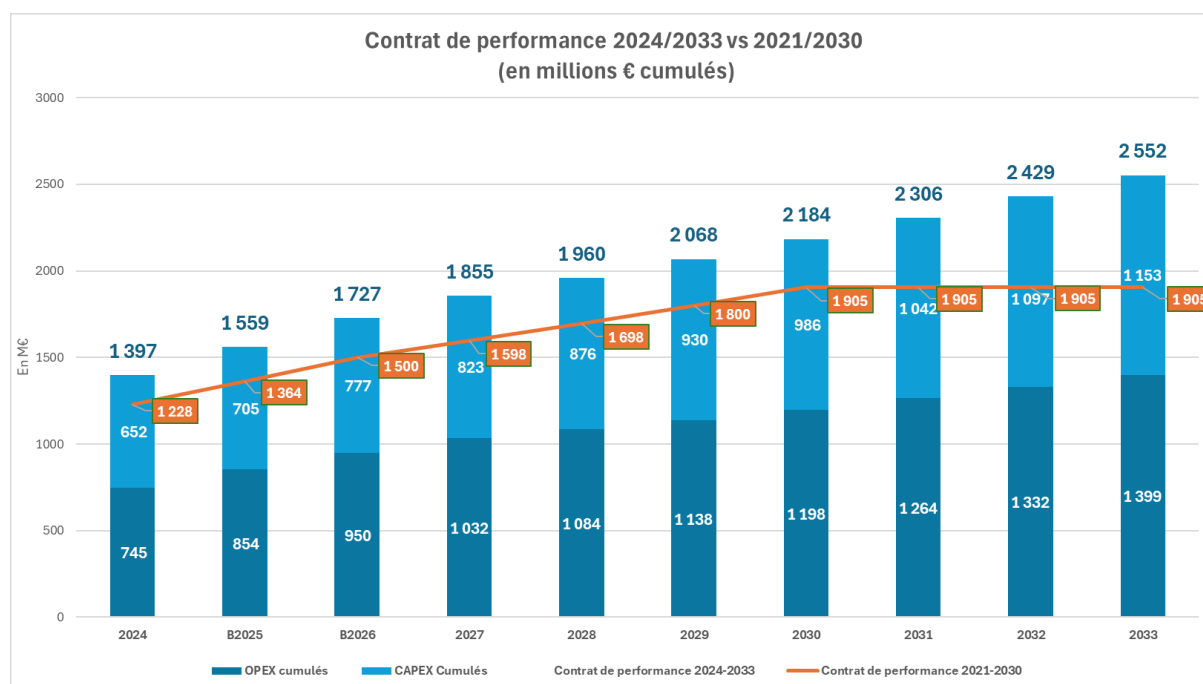
En outre, d'ici 2028, SNCF Réseau s'engage à développer des indicateurs complémentaires permettant de quantifier les gains de productivité effectués par l'entreprise dans le cadre de ses opérations d'investissement dans le renouvellement du réseau existant. Ces indicateurs seront présentés annuellement lors des réunions formelles avec les services de l'État concernés, prévues à la partie II du présent contrat.

La structure des programmes de performance est conservée avec des objectifs redimensionnés :

Programme	Intitulé	Objectifs
#1	Optimisation de la conception, des spécifications et des achats	Transformer l'approche globale d'achats et renforcer le suivi d'exécution des marchés
#2	Optimisation du volume d'entretien et de régénération	Optimiser le volume global de maintenance et d'entretien à réaliser : rationaliser les actifs exploités, ré-évaluer les fréquences de maintenance et de régénération des actifs
#3	Optimisation de l'entretien et des travaux	Transformer la manière de produire la maintenance et les travaux notamment : réorganiser la structure de production ; redéfinir les processus, les organisations, les compétences et les outils ; saisir les opportunités offertes par les technologies innovantes
#4	Optimisation de l'exploitation du réseau	Exploiter autrement le réseau pour améliorer la mise en œuvre des sillons et la contribution à la maintenance et aux travaux du réseau via la transformation des postes d'aiguillage et une plus grande efficacité des organisations et des processus
#5	Optimisation des fonctions de siège	Ré-évaluer les missions réalisées par les sièges de direction et poursuivre l'effort déjà engagé sur les fonctions support et transverses
#6	Pilotage des contrats de prestations inter-SA	Mettre sous contrôle la facturation entre SA du Groupe et engager les partenaires internes vis-à-vis du plan de performance de SNCF Réseau ; maîtriser le volume de prestations inter-SA
#7	Adaptation des coûts de personnel	Optimiser et industrialiser le processus de formation afin de générer des gains en jours de production par agent
#8	Optimisation des activités d'ingénierie	Améliorer l'efficacité des études au service des programmes #2, #3 et #4 : gestion de la demande, lean engineering, stratégie d'externalisation, structure de production...
#9	Optimisation et accélération de la production de services numériques	Sécuriser et accélérer la production de services numériques performants, en déclinaison de la stratégie d'entreprise
#10	Augmentation des volumes de circulations et de recettes au-delà de la trajectoire prévue	Reconquérir le volume de recettes / trafics, augmenter la vente de services autres et sécuriser les recettes

La part respective des différents programmes à l'objectif global de performance est en cours de définition sur la base de l'analyse de la réalisation du programme de performance précédent, qui s'achèvera fin 2026. En effet, certains leviers de performance actuels continueront à être activés (par exemple, le déploiement des CCR), en même temps que de nouveaux leviers tels que l'actualisation des prescriptions d'ingénierie et de maintenance ou l'usage de l'intelligence artificielle seront déployés.

L'objectif de performance globale (OPEX et CAPEX) de la période 2017-2030 est réhaussé de 279 millions€ / +19% par rapport à la trajectoire définie dans le contrat de performance précédent (2022), dont 95 millions€ de plus (OPEX et CAPEX) entre 2025 et 2030. Cela correspond à une performance moyenne de 1,2% par an sur les dépenses en OPEX entre 2025 et 2033. Le suivi du taux de performance n'est pas déclinable sur les CAPEX car la performance CAPEX est directement intégrée dans la trajectoire des investissements.



Le respect de cet objectif de performance repose sur une absorption par SNCF Réseau des contraintes réglementaires (en matière de sécurité, lutte contre la végétation, obligations de débroussaillage...) et des risques liés aux sinistres dus au changement climatique sans augmentation à due concurrence des OPEX alors même que le vieillissement du réseau ne sera pas stabilisé avant le début des années 2030.

Le respect de l'objectif de performance retenu en matière d'OPEX et de CAPEX dépend du niveau de régénération et de modernisation, ainsi que de la capacité industrielle à réaliser celui-ci. A défaut, le réseau continuera de vieillir et les coûts de maintenance augmenteront tendanciellement.

V. LA NOUVELLE TRAJECTOIRE FINANCIÈRE ET LES INDICATEURS ASSOCIÉS

Le maintien d'un équilibre économique de l'infrastructure durable conditionne la soutenabilité du modèle ferroviaire français et le rétablissement de marges de manœuvre financières pour le gestionnaire d'infrastructure. Cet objectif doit être conclu dans des conditions de performance et de soutien public qui permettront dans la durée de concilier équilibre économique, qualité de service et haut niveau d'investissements.

L'État et SNCF Réseau s'engagent sur la mise en œuvre d'une trajectoire financière équilibrée et pérenne, dans la continuité du redressement des comptes affiché depuis 2022. Le respect de cette trajectoire sera assuré par un contrôle des cash-flows et du niveau d'endettement.

La trajectoire financière du présent contrat de performance :

- ▶ Définit les paramètres fondamentaux engageant l'entreprise sur le rétablissement de son équilibre économique ;
- ▶ Détaille l'enveloppe totale du programme pluriannuel des investissements de SNCF Réseau pour le renouvellement du réseau, sa mise en conformité avec la réglementation, sa modernisation et son développement ;
- ▶ Donne à SNCF Réseau une projection à date sur la réalisation attendue des investissements financés par subventions (grands projets nationaux, projets régionaux, investissements pour le fret, travaux pour tiers, etc.) qui devra être complétée au fur et à mesure des décisions à venir sur les grands projets et les projets régionaux de développement, notamment loi cadre et examen du COI en fin d'année ;
- ▶ Détermine le niveau et la trajectoire d'efforts de productivité à réaliser ;
- ▶ Fixe les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification de l'infrastructure, et l'évolution prévisionnelle des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Cette trajectoire consacre une vision cohérente entre, d'une part, les objectifs de transport poursuivis, la consistance du réseau souhaitée par l'État, les orientations soutenant la stratégie industrielle de l'entreprise – tels qu'énoncés aux chapitres précédents – et, d'autre part, les moyens garantis à SNCF Réseau et les efforts auxquels elle s'engage.

Conformément aux engagements pris dès 2018 et actés dans le contrat de performance 2021-2030, SNCF Réseau a équilibré pour la première fois son cash-flow libre en 2024 avec un résultat positif à +30 millions€, malgré le retrait important des trafics par rapport aux prévisions initiales et l'impact de l'inflation sur les coûts et les frais financiers.

Depuis la signature du contrat précédent en 2022, le contexte économique français n'a pas retrouvé la stabilité attendue en sortie de la crise sanitaire. La guerre en Ukraine déclenchée en février 2022 et la poussée inflationniste concomitante, ont entraîné une détérioration du contexte économique, avec une hausse durable du coût de l'énergie et des autres facteurs de production, notamment salariaux, une crise immobilière et le ralentissement de la croissance. SNCF Réseau a ainsi dû faire face à une forte hausse des coûts supportés pour exploiter, entretenir et maintenir le réseau.

Par ailleurs, la crise a également eu un impact sur l'ouverture du marché du transport de voyageurs en France avec un report de l'arrivée des nouveaux entrants sur le réseau français mais également avec une progression plus faible qu'attendu des circulations chez les opérateurs historiques, principalement pour défaut de matériel et adaptations de plans de transport.

La Conférence Ambition France Transports a validé la nécessité d'augmenter les investissements en matière de régénération et de modernisation afin d'atteindre un montant d'investissements supplémentaire de 1,5 milliard€ en 2028 par rapport à la trajectoire socle du contrat de performance précédent, ce qui permet d'atteindre un montant d'investissements annuels de 4,5 milliards€ à partir de 2028, indexé à l'IPCH à partir de 2029. Cette trajectoire de régénération est présentée dans l'annexe 3.

Au-delà, la loi-cadre sur les transports qui sera présentée prochainement au Parlement devrait instaurer le principe d'un financement des modes de transport carbonés vers les transports décarbonés, matérialisé par le fléchage d'une partie des péages autoroutiers vers le ferroviaire à partir de 2032. Des dispositions seront également proposées pour faciliter le recours aux mécanismes de financement innovants actuellement à l'étude : partenariats publics privés et schéma SQE pouvant être mobilisés pour le financement du réseau.

Ainsi, le contrat de performance 2024-2033 est basé sur une trajectoire financière qui intègre les conséquences pour SNCF Réseau de ces éléments exogènes :

- ▶ La prise en compte de la nouvelle donne ferroviaire avec la prise en compte d'un accroissement annuel de la régénération et de la modernisation de 1,5 milliard€²⁰²⁸ à partir de 2028 et la poursuite de ces investissements complémentaires pour les années suivantes.
- ▶ Une progression ralentie du chiffre d'affaires, du fait de la moindre hausse des plans de transport, du décalage de l'arrivée de la concurrence, ainsi qu'une baisse des autres produits en raison du report des cessions immobilières.
- ▶ Les conséquences de la hausse des coûts constatée entre 2021 et 2023 sur les années suivantes (le niveau atteint reste élevé) ainsi qu'une émergence d'une boucle prix salaires, des taux d'intérêt plus élevés qui augmentent les coûts de financement court terme et long terme.
- ▶ Des tensions nouvelles apparues sur les financements publics destinés à l'investissement.

Les principales hypothèses retenues dans la trajectoire financière du contrat de performance 2024-2033 sont les suivantes :

- ▶ Sur le chiffre d'affaires et les trafics, la grande vitesse ne revient à son niveau 2019 qu'à partir de 2026 pour rejoindre la trajectoire du précédent contrat à partir de 2031 ; le marché du fret ferroviaire se redresse plus lentement que prévu depuis la fin des grèves de 2023 ; les transports régionaux connaissent également une croissance plus modérée qu'escompté initialement.
- ▶ Le niveau des investissements de régénération et de modernisation du réseau est relevé pour atteindre, d'ici 2028, une augmentation du montant annuel de 1,5 milliard€²⁰²⁸, par rapport au montant prévu au contrat 2021-2030 et se maintenir à 4,5 milliards€²⁰²⁸ par an.
- ▶ L'impact de l'inflation sur la hausse des coûts a été en partie compensé par une hausse de l'indexation des tarifs (progressive et partielle). Les hypothèses de croissance des tarifs

intègrent les décisions du DRR 2027-2029. Pour les années suivantes, pour le secteur conventionné, une évolution moyenne annuelle a été arrêtée, en tant qu'hypothèse jusqu'en 2032, à un montant de 3,6 %, en considérant l'effort à fournir via la tarification pour couvrir les coûts complets imputables à ce segment de marché. Elle est ramenée à l'inflation au-delà. Pour les SLO, la hausse est limitée à l'inflation.

- ▶ SNCF Réseau a décidé de mettre en œuvre des actions volontaristes de réduction des coûts et de hausse de l'objectif de performance pour réduire l'impact de l'inflation sur ses indicateurs de résultat (EBITDA et CFL notamment).
- ▶ Il est prévu également la prise en charge progressive des nouvelles contraintes notamment réglementaires, exigeant une augmentation de la maintenance (loi Didier, décret SECUFER renforçant les mesures de sécurité Végétation avec le traitement des arbres en bordure de voies, ouvrages en terre et risque éboulements en cas de fortes intempéries, remplacement préventif en maintenance de rails en attendant leur renouvellement, traitement accru de la végétation et multiplication des phénomènes météorologiques). Les nouvelles contraintes réglementaires (notamment sur voies de service et ouvrages d'art) sont déployées progressivement sur la durée du contrat pour garantir la sécurité technique à court terme tout en maîtrisant la croissance des dépenses opérationnelles dans un objectif de respect de l'objectif d'équilibre des comptes sur le long terme.
- ▶ SNCF Réseau a décidé de mettre en œuvre une politique de sobriété sur les autres dépenses.

Dans un contexte de vieillissement du réseau et d'impact croissant du changement climatique, les efforts de performance significatifs sous-jacents à la trajectoire financière, notamment en matière d'entretien du réseau, feront l'objet d'un suivi particulier au regard de la sécurité et de la qualité de service, et pourront être revus au regard de l'atteinte des indicateurs y afférents.

Cette trajectoire confirme la capacité de l'entreprise à dégager un cash-flow libre positif et croissant sur la période couverte par le contrat de performance : le cash-flow libre est proche de l'équilibre sur la période 2026-2027 et croît progressivement à partir de 2028.

La dette nette en normes CRC est stabilisée à une valeur légèrement inférieure à 18 milliards€ jusqu'en 2028, le désendettement est amorcé en 2029, la dette nette atteint 13,7 milliards€ fin 2033.

Le ratio dette nette (en normes CRC) / EBITDA atteint 6 en 2028 puis décroît progressivement pour atteindre 2,7 en 2033.

VI. PRÉVOIR DES MÉCANISMES DE GESTION DES ALÉAS

La loi dispose que le contrat expose « les mesures correctives que SNCF Réseau prend si une des parties manque à ses obligations contractuelles et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau ».

VI.1. Mettre en œuvre un mécanisme régulier de gestion des écarts

Les objectifs en matière d'indicateurs financiers seront appréciés avec une marge pour aléas raisonnable sur le chiffre d'affaires (hors redevances électriques), l'EBITDA et le CFL.

En cas de non-atteinte, constatée ou anticipée, pour une année donnée, des objectifs assignés par le contrat en termes d'EBITDA et de CFL ou de respect de la trajectoire d'investissements, SNCF Réseau soumet à l'État et à son conseil d'administration les mesures correctives appropriées et les ajustements éventuels de la trajectoire financière, la trajectoire ainsi revue devenant la trajectoire de référence.

En cas de décision relative aux tarifs des prestations minimales à partir de 2030 différente de celle prise en hypothèse dans le présent contrat, la trajectoire financière du contrat sera révisée dans les meilleurs délais, en veillant à préserver la cible de régénération.

VI.2. Procéder aux actualisations triennales du contrat

L'État et SNCF Réseau s'attacheront à procéder aux actualisations triennales du présent contrat au regard des paramètres structurants de l'économie de SNCF Réseau tels que :

- ▶ Les évolutions tendancielles du marché du transport ferroviaire, selon ses différents segments, et les évolutions liées aux projets de développement du réseau ;
- ▶ Les évolutions de la consistance linéaire du réseau, notamment les transferts de gestion de lignes au profit des autorités organisatrices régionales ;
- ▶ Les évolutions de la substance des actifs du réseau, notamment celles liées :
 - À la mise en œuvre des normes relatives à l'interopérabilité, notamment le déploiement de l'ERTMS ;
 - Aux perspectives de renouvellement des éléments structurants des LGV (voie et IFTE notamment) ;
- ▶ L'évolution possible du niveau et des modes de financement des investissements ou des activités courantes de l'entreprise ;
- ▶ Le renforcement des obligations s'imposant à SNCF Réseau, que ce soit quant aux caractéristiques attendues des infrastructures ferroviaires ou à leur gestion (par exemple les obligations environnementales, de protection des riverains ou de gestion des interfaces avec d'autres infrastructures) ;

- ▶ Les éléments de risques pesant sur SNCF Réseau, notamment les facteurs structurants de coûts (conditions de financement, évolution des prix des fournisseurs et prestataires, cotisations sociales, etc.) ;
- ▶ Les recommandations de l'Autorité de régulation des transports ;
- ▶ Les éventuels changements de normes comptables impactant les indicateurs financiers.

Lors de la préparation d'une actualisation du contrat, SNCF Réseau veillera à échanger avec les parties prenantes dans le cadre d'ateliers thématiques spécifiques.

D'ici la prochaine actualisation du contrat, il devra être examiné comment :

- ▶ Élaborer une vision-cible du réseau qui en détaille la consistance technique et les fonctionnalités à l'horizon du contrat, en cohérence avec les grands objectifs de la politique des transports.
- ▶ Davantage détailler la programmation des investissements pour le réseau ferroviaire, afin de couvrir une période de 10 ans.
- ▶ La mise en place d'indicateurs complémentaires afin de couvrir l'ensemble des processus industriels de SNCF Réseau et de leur adjoindre des mécanismes plus incitatifs.
- ▶ L'analyse plus fine des cash-flows générés par les différentes unités génératrices de trésorerie pour identifier à terme l'éventuelle capacité de SNCF Réseau à financer de manière croissante la régénération, tout en poursuivant son désendettement. Dans l'attente de cette analyse plus fine, la génération de cash-flow est affectée au désendettement financier de SNCF Réseau, étant précisé qu'un équilibre entre réduction de la dette financière et financement de la régénération du réseau sera recherché à travers l'objectif précédemment énoncé.

VI.3. Un suivi renforcé du contrat à destination des parties prenantes

Afin d'assurer une communication sur la mise en œuvre du contrat, SNCF Réseau s'engage à :

- ▶ Des présentations et des échanges dans le cadre des instances de consultation du secteur, notamment le COOPERE, portant en particulier sur le réalisé de l'horaire de service précédent ;
- ▶ Un tableau de bord permettant le suivi des indicateurs du contrat mis en ligne sur le site Internet de SNCF Réseau, régulièrement actualisé et faisant l'objet d'une publicité large ;
- ▶ Un rapport complet de suivi annuel de la mise en œuvre du contrat de performance



Annexes du projet de contrat de performance

entre l'État et SNCF Réseau
2024 - 2033

« Développer l'usage du train »

Annexes

du projet de contrat de performance 2024-2033

ANNEXE 1 – LA SEGMENTATION DU RÉSEAU STRUCTURANT (SRS)

Avant l'introduction de la segmentation du réseau structurant, les référentiels d'entretien et de régénération des actifs du réseau ferroviaire étaient adossés à la segmentation UIC du réseau ferroviaire national. Cette classification technique, qui tient compte du tonnage circulé, est principalement axée sur le domaine de la voie. Elle est aujourd'hui imparfaitement adaptée aux besoins d'analyse et de pilotage stratégique, notamment parce qu'elle ne prend pas en compte les attentes spécifiques de performance des clients. Aujourd'hui, la segmentation du réseau structurant est utilisée pour orienter les politiques de régénération.

Cette segmentation décrit une partition du réseau en segments homogènes en matière d'usages et d'ambition de qualité de service. Pour chaque segment, l'explicitation des attentes des clients et de leur modèle économique devient une donnée d'entrée pour définir des politiques de maintenance et d'exploitation optimisées.

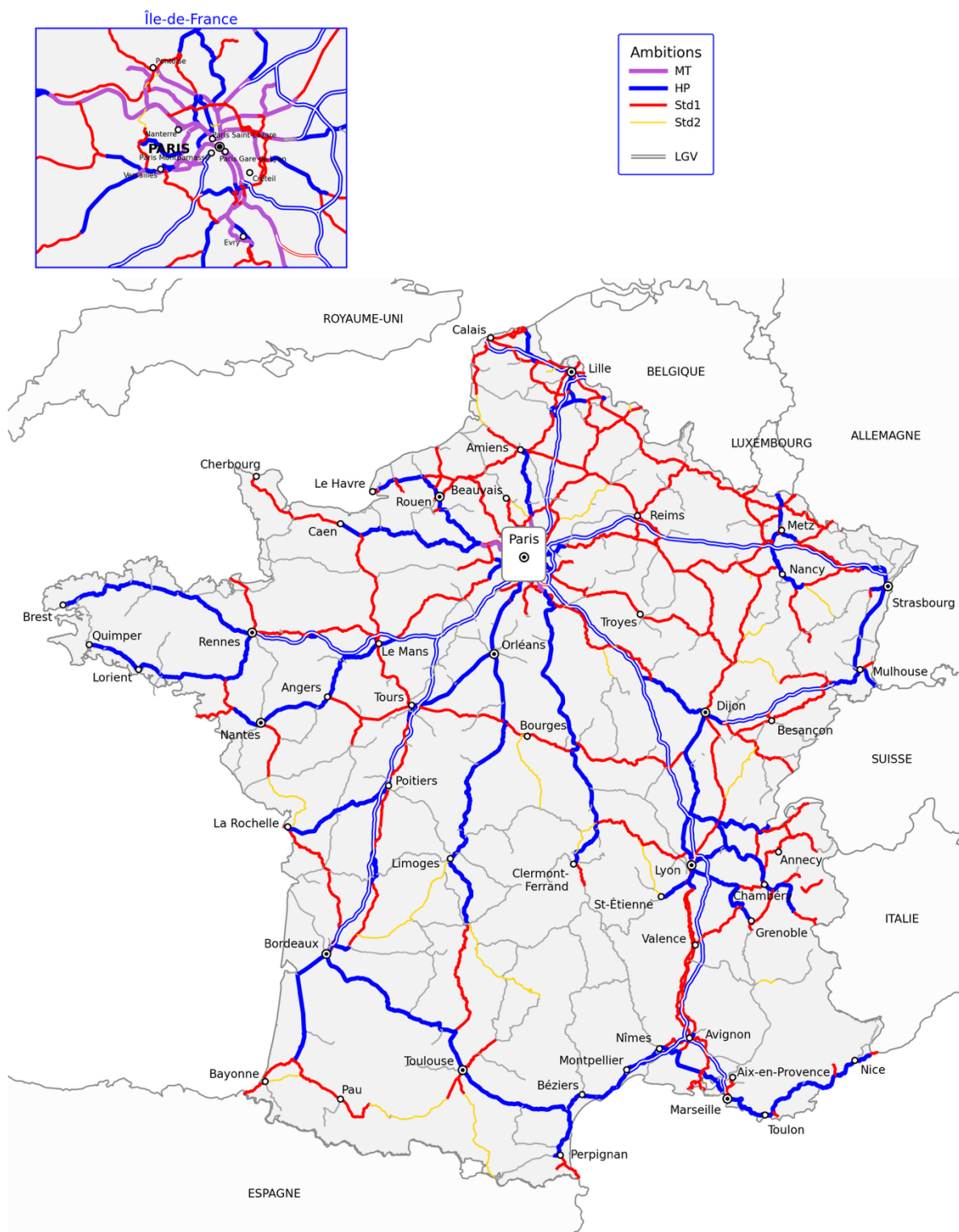
Elle a vocation à orienter les choix en matière de régénération du réseau (résorption des retards de régénération) en alimentant des programmes de régénération cohérents, par axe et étoile, entre les différents domaines techniques. Elle a également vocation à s'appliquer aux politiques d'exploitation et de maintenance courante, selon un principe d'allocation optimale des moyens aux usages et ambitions des clients.

Le réseau structurant, défini dans le contrat de performance (15 712 km de lignes y compris les 14 LDFT intégrées en 2024), est découpé en 530 segments selon 4 niveaux d'ambition qui se déclinent ensuite par ligne ou faisceau, et par type de trafic privilégié.

- ▶ **Le type de segment** : Une ligne ou un site étoile (lorsqu'il existe une aire métropolitaine avec des usages voyageurs du quotidien en nombre important)
- ▶ **Le type de trafic privilégié** : Celui qu'on donnera la priorité, en cas de conflits de capacitaire, aux flux voyageurs, au fret, à un trafic mixte.
- ▶ **4 niveaux d'ambition** :
 - Le mass transit, où le débit est la variable essentielle ;
 - La haute performance, où la vitesse et la robustesse sont privilégiées ;
 - Le grand transit, pour lequel les exigences de performance sont moyennes ;
 - Le réseau optimisé, pour lequel l'optimisation des coûts sera recherchée, au prix si nécessaire de certains renoncements.

Le niveau de performance attendu est défini selon des critères de débit, vitesse, amplitude commerciale, régularité, matériel accepté (gabarit et vitesse) et pertinence économique (coûts et recettes kilométriques), pour chaque niveau d'ambition et par type de trafic.

La mise en œuvre de politiques de gestion différenciées par segment matérialise le passage d'une gestion basée sur la vision du mainteneur à une vision intégrant des attentes de performance pour le client.



ANNEXE 1 BIS – INDICATEURS CONTRACTUELS

	Domaine	Indicateurs de performance	Périmètre	Unité	Evolution par rapport au contrat précédent	Réalisé 2024	Cible 2033
Activité		Circulation commerciale des trains	Trains voyageurs	Trains-km	Inchangé	407	503
			Trains Fret	Trains-km	Inchangé	58	74
Sécurité		Fréquence des accidents significatifs	Tout Réseau	Nb accidents significatifs pour 100 Millions de Trains-km	Inchangé	5,6	4,8
		Fréquence des accidents avec arrêt de travail	Tout Réseau	Nb accidents pour 10 Millions d'heures travaillées	Inchangé	8,5	6,2
Développement durable		Taux d'achats responsables avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% de la notation	Tout Réseau	% montant d'achats contractualisés avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% de la note globale/ au montant total des achats contractualisés dans l'année (hors gré à gré)	Nouveau	50%	90%
		Intensité des émissions des gaz à effet de serre directes rapportées au chiffre d'affaires	Tout Réseau	tCO2e SNCF Réseau / CA consolidé SNCF Réseau (hors filiales)	Nouveau	18,3	8,5
		Taux de réemploi du ballast	Tout Réseau	Pourcentage du ballast réemployé sur le ballast posé en voie (périmètre LGV et réseau structurant)	Nouveau	22%	30%
Performance clients		Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS	Trains voyageurs	Taux de sillons attribués	Inchangé	94,9%	96,0%
			Trains Fret	Taux de sillons attribués	Inchangé	90,2%	90,5%
		Instabilité des sillons attribués cause Réseau après la certification de l'Horaire de service	Sillons voyageurs (hors AOM IDF)	% des sillons-jours modifiés ou supprimés	Evolution	1,1%	1,2%
			Sillons fret	% des sillons-jours modifiés ou supprimés	Evolution	1,7%	1,9%
		Irrégularité pour causes Réseau (retards > 5'59)	Tout Réseau	% d'irrégularité	Inchangé	4,1%	4,0%
		Trains totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau (taux)	Tout Réseau	% de suppression	Evolution	0,24%	0,30%
		Baromètre de satisfaction sillons	Sillons voyageurs	Note sur 10	Nouveau	7,3	7,7
			Sillons fret	Note sur 10	Nouveau	7,3	7,6
Etat et performance des actifs	Voie	Indice de consistance de la voie (ICV)	Mass transit + Haute Performance (MT + HP)	Indice	Modification référence	54,3	55,2
			Standard 1 - Standard 2	Indice	Modification	52,7	53,0
			MT + HP	km	Modification référence	271	133
			Std 1 - Std 2	km	Modification référence	882	537
		Disponibilité du réseau à la vitesse nominale (en proportion)	MT + HP	%	Modification référence	98,5%	99,3%
			Std 1 - Std 2	%	Modification référence	95,3%	97,2%
	Ouvrages d'art, ouvrages en terre et ouvrages hydrauliques	Nombre cumulé d'opérations d'investissement réalisées sur Ouvrage	Réseau structurant	Nb d'opérations	Nouveau	30	469
		Nombre d'études engagées sur les Ouvrages en Terre, les ouvrages Hydrauliques (OTH) et les Zones de Vulnérabilité Hydraulique (ZVH)	Réseau structurant	Nb d'études	Nouveau	41	99
	Signalisation	Pourcentage de postes d'aiguillages anciens	HP	%	Nouveau	49,5%	38,9%
			Std 1	%	Nouveau	65,6%	61,5%
		Pourcentage de blocks d'espacement anciens	HP	%	Nouveau	32,3%	20,2%
			Std 1	%	Nouveau	33,0%	25,8%
	Installations fixes de traction électrique	Nombre de secteurs circulation sous CCR mis en service	Réseau structurant	Nb de secteurs circulation	Nouveau	55	89
		Age moyen des postes anciens en service sur le réseau	Std 1	% de secteurs circulation	Nouveau	16,7%	27,1%
				Années	Nouveau	55	59
Niveau et performance de la production	Production	Linéaire de caténaires anciennes restant à régénérer	Réseau structurant	km	Nouveau	18 159	16 077
		Linéaire de caténaires régénérées dans l'année avec des moyens industriels	Réseau structurant	km	Nouveau	268	330
		Linéaire de réseau équipé d'ERTMS	Réseau structurant	km	Nouveau	nd	nd
		Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau	Total réseau	K€2024 / km	Modification référence	52,6	48,4
		Volume de GOPEQ produits par an	Réseau structurant	GOPEQ	Nouveau	872	911
		Ratio annuel GOPEQ	Réseau structurant	M€2024 / GOPEQ	Nouveau	2,13	2,27
		Part des opérations d'investissement réalisées	Sans surcoût	% d'opérations	Inchangé	87%	90%
Performance financière			Sans retard	% d'opérations	Inchangé	95%	95%
		Redevances d'infrastructure (hors élec.)	Tout Réseau	Milliard €	Inchangé	6,6	9,9
		EBITDA	Tout Réseau	Millions €	Evolution	2 114	5 039
		EBITDA / Chiffre d'affaires (hors red. élec.)	Tout Réseau	%	Evolution	27,6%	45,7%
		Dette / EBITDA	Tout Réseau	Ratio	Evolution	8,4	2,7
		Cash-flow libre	Tout Réseau	Millions €	Inchangé	30	1 586
		Couverture du coût complet du réseau par les ressources régulières de SNCF Réseau	Tout Réseau	%	Inchangé	76%	95%

Indicateur de sécurité : Impact des accidents significatifs sur les personnes

► Mode de calcul :

L'indicateur est calculé conformément à la définition donnée à l'article 3 de la *"Décision de la Commission du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil"*. En l'espèce une blessure grave est considérée comme statistiquement équivalente à 0,1 mort.

La formule utilisée est la suivante :

Nombre pondéré des tués et blessés graves par catégorie de victimes autorisées sur le réseau.

► Définition/périmètre :

Un accident significatif est défini par la directive sécurité 2016 - 798 du 11 mai 2016 : « accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

Les accidents concernant les personnes non autorisées et les usagers des passages à niveau sont exclus de l'indicateur. Les catégories considérées sont les voyageurs, les membres du personnel de toute entreprise (y compris sous-traitants) et les personnes autres.

► Modalité de production :

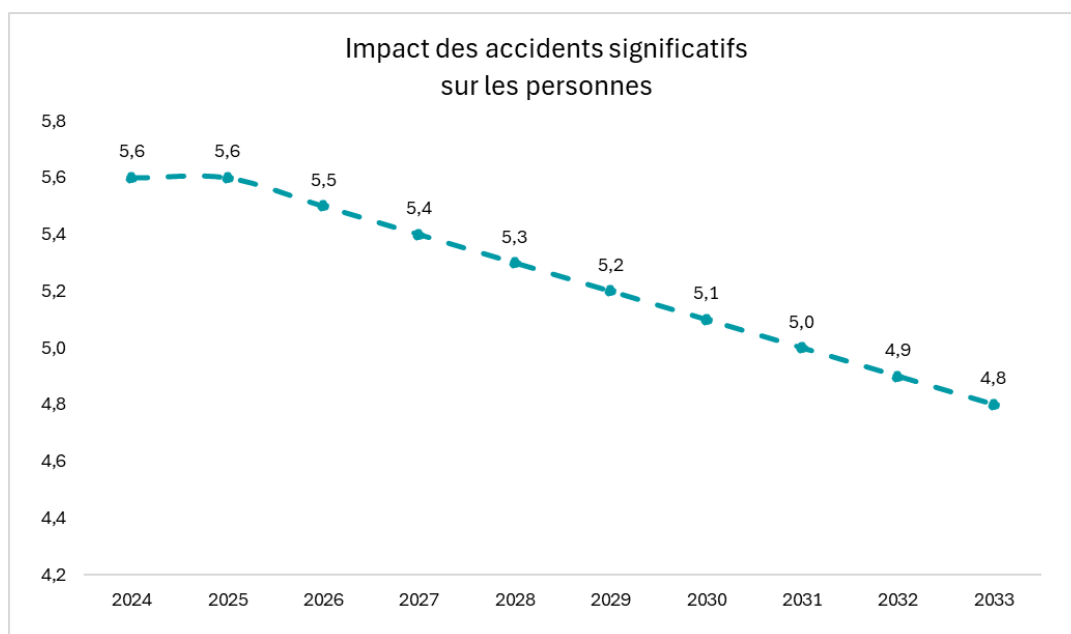
Nombre pondéré des tués et blessés graves par catégorie de victimes parmi les personnes autorisées sur le réseau.

► Modalité de validation :

Pour le nombre des accidents significatifs et le nombre de tués et blessés graves, partage trimestriel avec l'EPSF pour consolidation.

► Trajectoire :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
5,6	5,6	5,5	5,4	5,3	5,2	5,1	5,0	4,9	4,8



Indicateur de sécurité : Fréquence des accidents avec arrêt de travail

► Mode de calcul :

$$\text{Taux de fréquence} = \frac{\text{Nombre d'accidents avec arrêt} \times 1\,000\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$$

► Définition/périmètre :

Les accidents pris en compte sont ceux avec arrêt de travail supérieur à un jour, affectant les salariés de SNCF Réseau, survenus au cours de la période allant de novembre A-1 à octobre A (12 mois).

► Modalité de production :

Production par extraction de la plateforme d'aide au pilotage RH RHUMBA le 5^e jour (ou au plus proche après) du 2^e mois suivant la période concernée (i.e. le 05 décembre pour le Taux de Fréquence à fin octobre).

RHumba fournit des tableaux de bord instantanés et des reportings d'activité. Ces tableaux de bord sont constitués d'indicateurs clés élaborés à partir de données communes et de règles de gestion uniformisées au sein du Groupe SNCF, garantissant ainsi leur fiabilité et leur qualité.

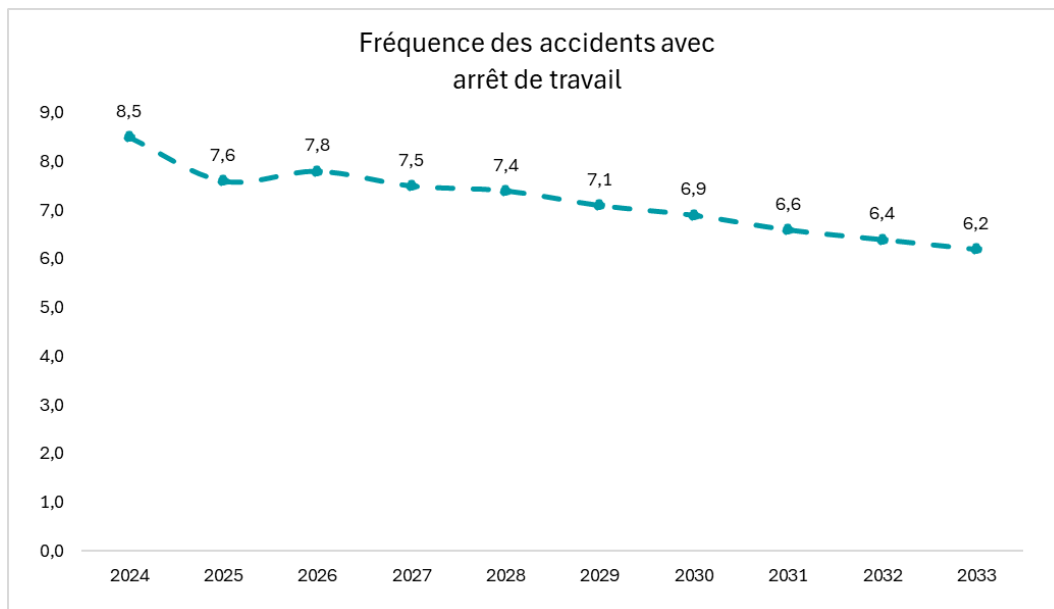
Les données utilisées par RHumba sont majoritairement issues de l'application Hélios qui sert à la réalisation et à l'enregistrement de nombreux actes de gestion RH (suivi administratif, inscription aux formations, gestion de la paie, description des organisations, etc.)

► Modalité de validation :

Par le N+1 de la personne en charge de produire le chiffre.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
8,5	7,6	7,8	7,5	7,4	7,1	6,9	6,6	6,4	6,2



Indicateur de performance commerciale : Circulation commerciale de trains voyageurs et fret

► Mode de calcul :

Le train-kilomètre est l'unité de mesure quantifiant les circulations de trains (1 train circulant sur 10 km = 10 trains-km).

Le volume de trains-km est extrait du système d'information de facturation aux clients. L'unité de facturation des redevances est une unité kilométrique. Cet indicateur permet de suivre l'effet volume lié à l'évolution des recettes de SNCF Réseau.

► Définition/périmètre :

La première des finalités du gestionnaire de réseau est de faire circuler des trains, particulièrement du point de vue des clients. Le volume de circulation de trains – exprimé en trains-kilomètres – est un des principaux indicateurs de son activité, bien que largement tributaire de facteurs externes au GI (activité des EF et de leurs clients, concurrence modale, conjoncture économique, etc.).

Les trains de voyageurs sont les trains destinés au transport de voyageurs, qu'ils circulent en service commercial ou à vide, qu'ils soient conventionnés par une autorité organisatrice de transport ou non.

Les trains de fret sont les trains destinés au transport de marchandises, qu'ils circulent en service commercial ou à vide. En sont exclus les trains réalisés par SNCF Réseau pour son propre compte (acheminement des matières sur les chantiers notamment).

► Modalité de production :

Les circulations commerciales mesurées en trains-kilomètres prises en compte sont issues du système d'exploitation des circulations, puis consolidés dans la chaîne de comptabilisation/facturation de SNCF Réseau. En pratique, la source opérationnelle des circulations réelles est le système temps réel de suivi des trains (données de circulation et de parcours réellement effectués).

► Modalité de validation :

Ces données sont ensuite agrégées et contrôlées dans la chaîne de tarification et de facturation des prestations.

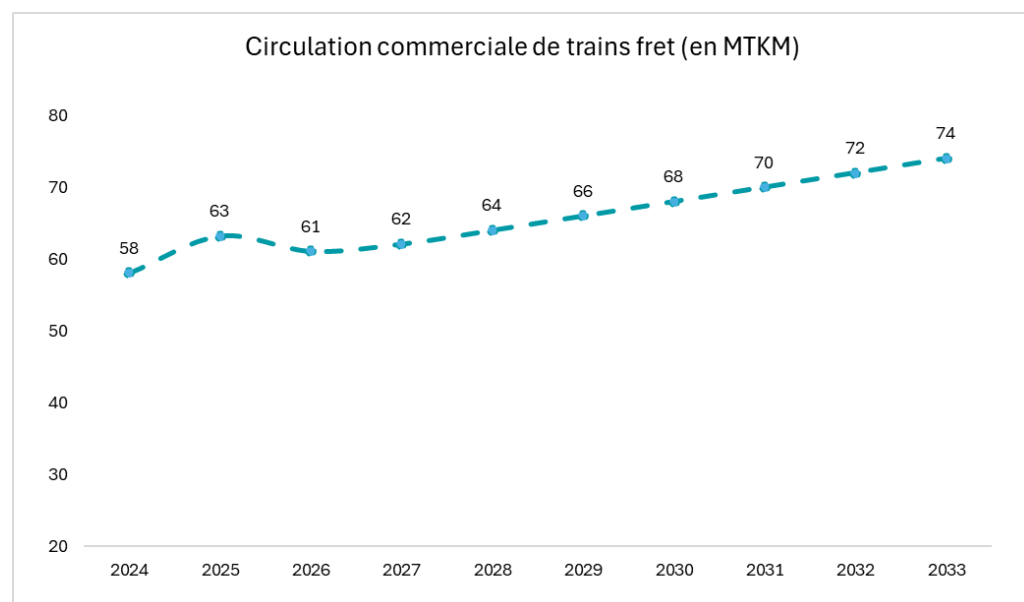
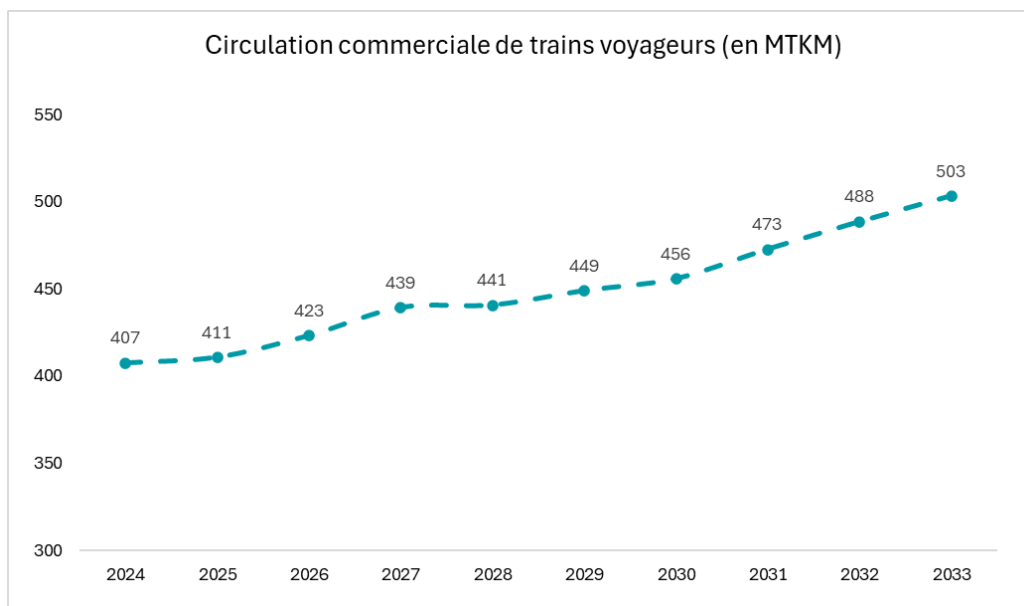
► **Trajectoires (en milliards de trains-km) :**

• **Trains de voyageurs :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
407	411	423	439	441	449	456	473	488	503

• **Trains de fret :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
58	63	61	62	64	66	68	70	72	74



Indicateur de performance commerciale : Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS

► Mode de calcul :

L'indicateur, parfois appelé « taux de sillons-jours fermes », comptabilise le nombre de sillons-jours attribués au moment de la publication de l'horaire de service (mi-septembre), rapporté au nombre de sillons-jours demandés par les candidats au cours des mois précédents.

L'unité de mesure est le sillon-jour, permettant de pondérer proportionnellement les sillons en fonction de leur occurrence dans l'année (un sillon demandé pour 100 circulations au cours de l'horaire de service compte pour 100 sillons-jours).

► Définition/périmètre :

L'attribution des sillons est une des fonctions essentielles d'un gestionnaire de réseau ferré, qui doit arbitrer l'utilisation des capacités disponibles entre les différents trains ainsi qu'entre la circulation de trains et les travaux de maintenance du réseau. Le GI doit ainsi traiter des demandes parfois difficiles à concilier afin de parvenir à un optimum collectif.

Le processus d'attribution des sillons constitue largement en la préparation de l'horaire de service (HDS, d'avril à septembre A-1), au cours duquel est attribuée la plupart du volume de sillons. SNCF Réseau s'attache à attribuer le maximum de sillons dès la publication de l'HDS, en respectant les demandes initiales ou dans les marges prédéfinies.

L'enjeu pour les EF est de disposer d'un maximum de sillons attribués le plus tôt possible, afin de pouvoir organiser efficacement les futures circulations.

L'indicateur traduit le volume de sillons attribués – c'est-à-dire, selon le vocable largement usité « fermes » – vis-à-vis des demandes exprimées, avec un fort enjeu d'amélioration attendue pour les trains de fret et les trains de nuit, dont les besoins de sillons sont les plus contraints par les travaux.

Ce qui n'est pas attribué correspond aux sillons à l'étude ou aux refus d'attribution (trous de régime en raison de travaux essentiellement). L'indicateur ne comprend ni les demandes tardives de sillons (DTS) ni les demandes de sillons en adaptation (DSA), qui sont traitées plus tard au cours du processus horaire.

► Modalité de production :

L'indicateur est calculé pour les trois catégories suivantes de trains :

- trains de voyageurs ;
- trains de voyageurs de nuit (TET et autres trains de nuit) ;
- trains de fret.

► Modalité de validation :

Le Document de Référence du réseau précise le processus de construction de l'horaire de service.

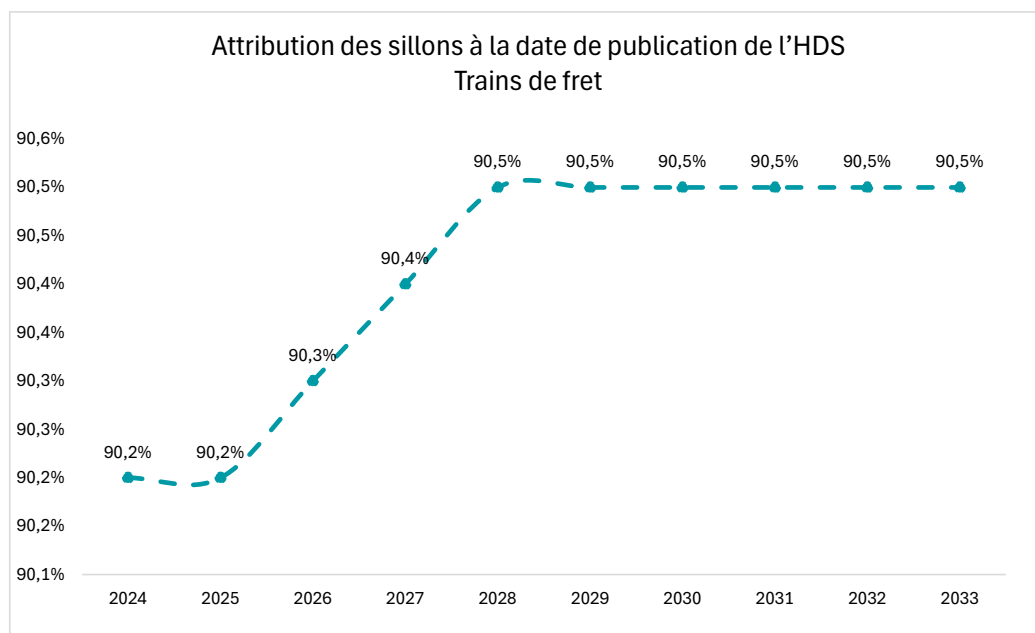
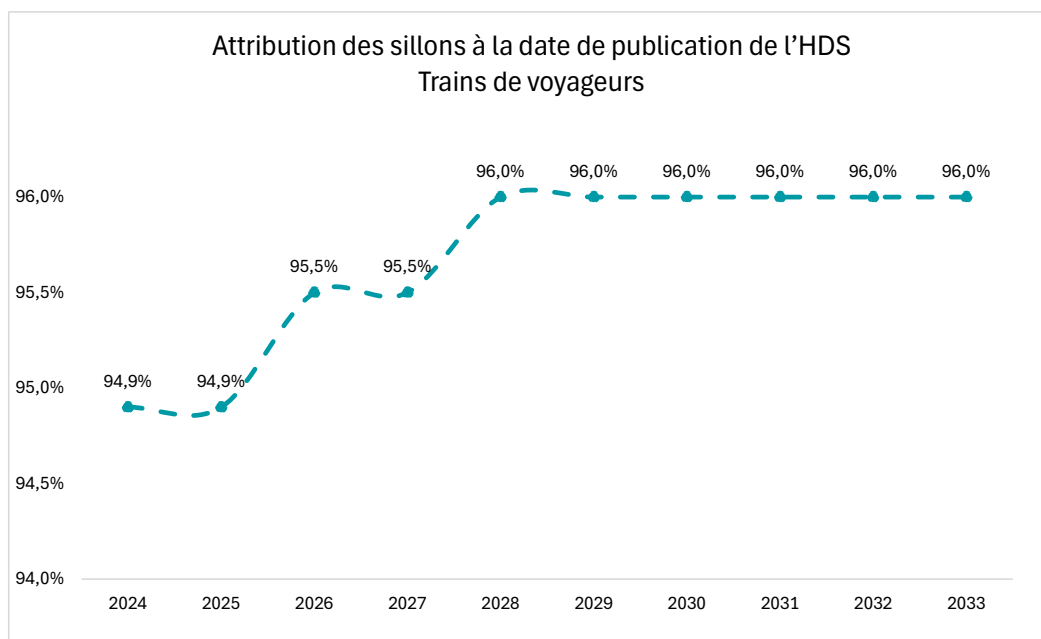
► Trajectoire :

• Trains de voyageurs :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
94,9%	94,9%	95,5%	95,5%	96,0%	96,0%	96,0%	96,0%	96,0%	96,0%

• Trains de fret :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
90,2%	90,2%	90,3%	90,4%	90,5%	90,5%	90,5%	90,5%	90,5%	90,5%



Indicateur de performance commerciale : Instabilité des sillons attribués cause Réseau après la certification de l'Horaire de service

► Enjeu :

L'organisation évolutive des chantiers de maintenance et de développement du réseau ferré entraîne la modification voire la suppression d'un certain nombre de sillons, ce qui peut avoir un impact sur les clients. L'indicateur traduit le volume de ces changements sollicités par le GI dans le cadre des procédures de concertation en vigueur et impactant les sillons commerciaux, avec pour objectif de le faire baisser.

Plus précisément, il indique l'impact des traitements tardifs des limitations de vitesse causées par les chantiers ou de nouvelles demandes de capacités travaux (demandes d'écart travaux sur la capacité commerciale) qui peuvent conduire à supprimer ou altérer significativement les sillons alloués.

► Définition/périmètre :

L'indicateur est relatif aux sillons-jours supprimés ou modifiés par SNCF Réseau au cours de l'horaire de service (HDS) ; il est calculé sur la base des sillons-jours du périmètre du dispositif de l'incitation réciproque (IR), appliqué dès l'HDS 2015 et dont les principes ont été redéfinis par la décision 2018-094 de l'ARAFER.

La tolérance est de 5 minutes pour les sillons voyageurs et de 30 minutes pour le fret.

D'une part, le périmètre de l'indicateur prend en compte les demandes au service (DS) formulées par les demandeurs entre décembre A-2 et avril A-1 et attribuées par SNCF Réseau en septembre A-1, sur les activités fret et voyageurs. A partir de l'HDS 2023, l'indicateur intègre également les sillons-jours attribués à la suite de demandes tardives de sillons (DTS), de demandes de sillons en adaptation (DSA) ou de demandes de sillons de dernière minute (DSDM).

D'autre part, sont exclus les sillons-jours de ce périmètre qui sont supprimés/modifiés entre septembre A-1 et la certification de l'HDS à mi-novembre A-1 (pour 2019 encore : entre septembre A-1 et la facturation de l'acompte de péages à fin octobre A-1).

Par ailleurs, l'indicateur s'en tient au premier rang de suppression/modification de sillon, appelée vibration. Par exemple, un sillon-jour ayant fait l'objet d'une modification par le demandeur en 1^{re} action, puis d'une suppression ou modification par SNCF Réseau en 2^e action ne sera pas considéré comme ayant fait l'objet d'une vibration de la part de SNCF Réseau.

De plus, une 1^{re} action sur un sillon-jour n'est prise en compte que si elle intervient entre la certification de l'HDS à mi-novembre A-1 (pour 2019 : la facturation de l'acompte de péages à fin octobre A-1) et J-7 avant la circulation théorique du sillon-jour.

Ces règles découlent de la décision de l'ART sus-indiquée.

L'ensemble de ces règles s'applique au numérateur et au dénominateur de l'équation de calcul de l'indicateur.

L'indicateur distingue les sillons pour trains de voyageurs et les sillons pour trains de fret.

Au sein des sillons pour trains de voyageurs, les sillons du service de transport conventionnés de voyageurs de l'Ile-de-France sont exclus de l'indicateur, du fait des spécificités du processus de gestion des capacités sur ce périmètre. D'une part, les processus horaires appliqués sur ce périmètre rendent impossible l'attribution de la cause de la vibration au GI ou à l'EF. D'autre part, la modification/suppression de sillons par l'EF impacte généralement beaucoup plus de sillons-jours qu'il n'est nécessaire, ce qui rend le taux de modification/suppression non représentatif de la réalité.

► Mode de calcul :

$$I = \frac{\sum \text{sillon jour modifié ou supprimé par SNCF Réseau}}{\sum \text{sillons jours attribués}} \times 100$$

► Modalité de validation :

Par le responsable du dispositif incitation réciproque.

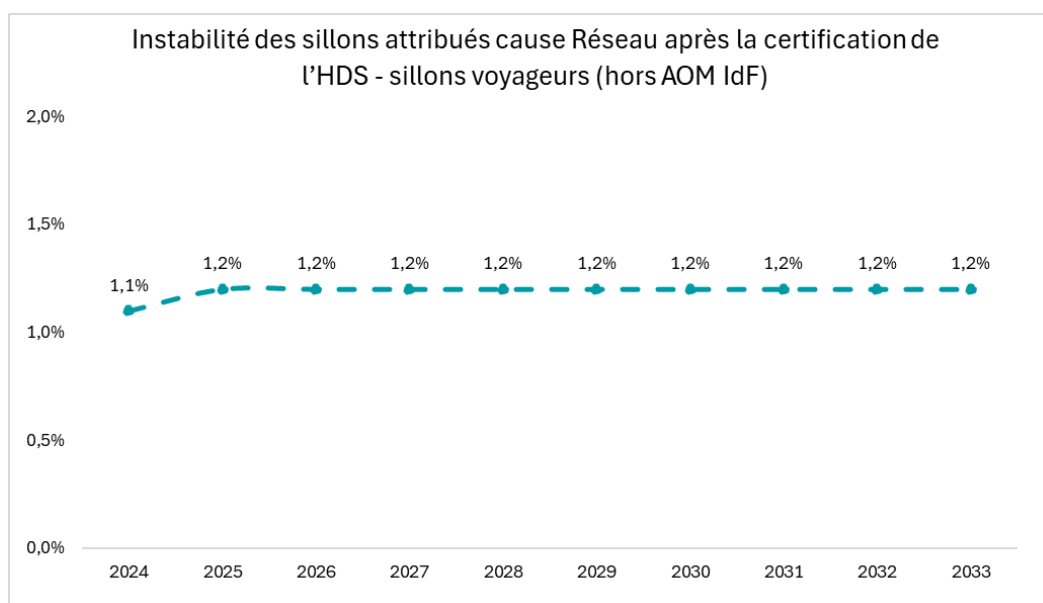
► Trajectoire :

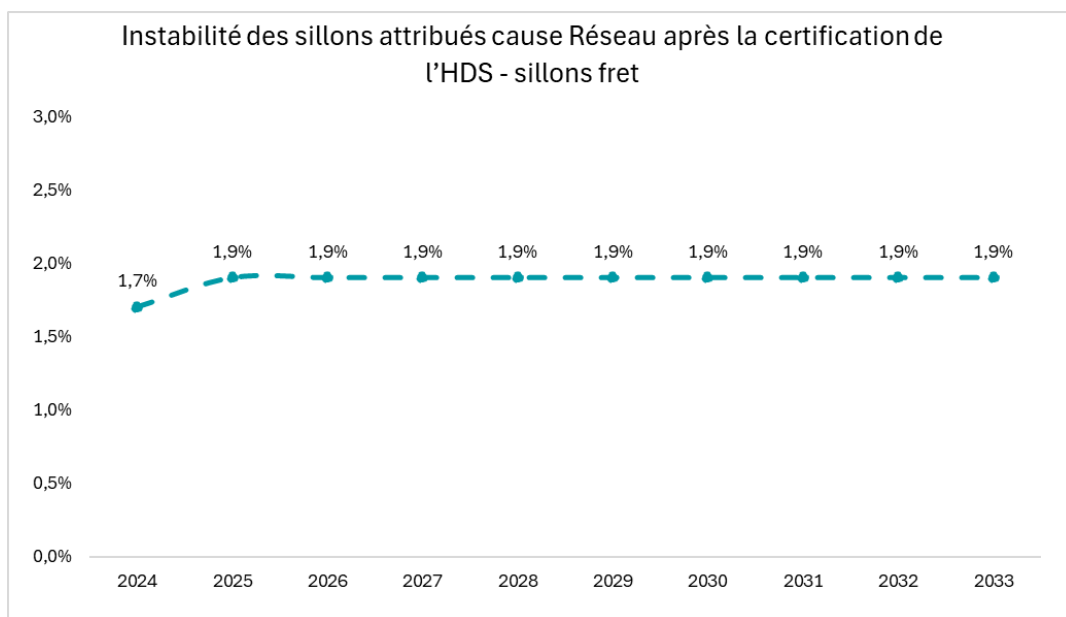
• Sillons voyageurs (hors AOM IDF):

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%

• Sillons fret :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1,7%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%





Indicateur de performance commerciale : Irrégularité pour causes Réseau (retards > 5'59)

► Mode de calcul :

[Somme des ratios pour les trains non ponctuels (perte de temps du train due aux incidents cause RESEAU / perte de temps totale de ce train)] / [nombre de trains transitant sur le Réseau Ferré National]

► Définition/périmètre :

Part des pertes de temps des trains (tous trafics) non ponctuels (avec plus de 5min59sec de retard), au dernier point observé par la localisation BREHAT (balises ou saisie manuelle des agents), pour cause Réseau : causes internes Réseau (défaillance des installations, restitution tardive d'un chantier, erreur d'aiguillage...) et causes externes gérées par Réseau : intempéries, accidents de personne.

► Modalité de production :

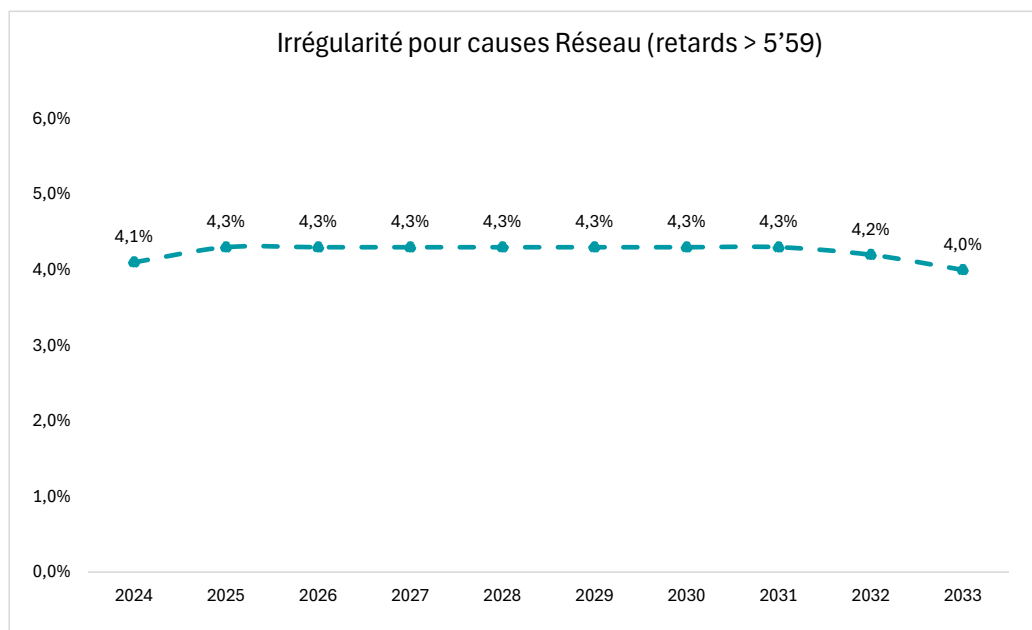
Via l'outil Bréhat

► Modalité de validation :

Suivi dans le tableau de bord du Comex

► Trajectoire :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
4,1%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,2%	4,0%



Indicateur de performance commerciale : Taux de trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maitrisables par SNCF Réseau

► Enjeu :

Dans le contrat de performance 2021-2030, un indicateur mesurait le nombre de suppressions totales de trains de voyageurs pour causes maitrisables Réseau (hors causes externes). Cet indicateur en volume de trains supprimés ne permettait néanmoins pas de tenir compte de l'évolution du trafic dans un contexte d'ouverture du marché.

Afin de refléter de la dynamique du marché, il est proposé de suivre les suppressions de manière relative, via un taux de suppression plutôt qu'en volume de suppressions.

► Définition/périmètre :

Le périmètre intègre uniquement les trains totalement supprimés pour causes maitrisables SNCF Réseau (hors externe, et hors Gares & Connexions).

Un train totalement supprimé est un train supprimé depuis son origine jusqu'à sa destination finale.

► Modalité de calcul :

L'indicateur est le ratio entre :

- Le nombre de trains voyageurs, sur la base de la référence théorique des données du plan de transport arrêté la veille, à J-1 17h ;
- Le total des trains voyageurs circulants et supprimés ;
- Tout train créé dans le plan transport à partir de J-1 17h compte également dans la statistique.

► Modalité de production :

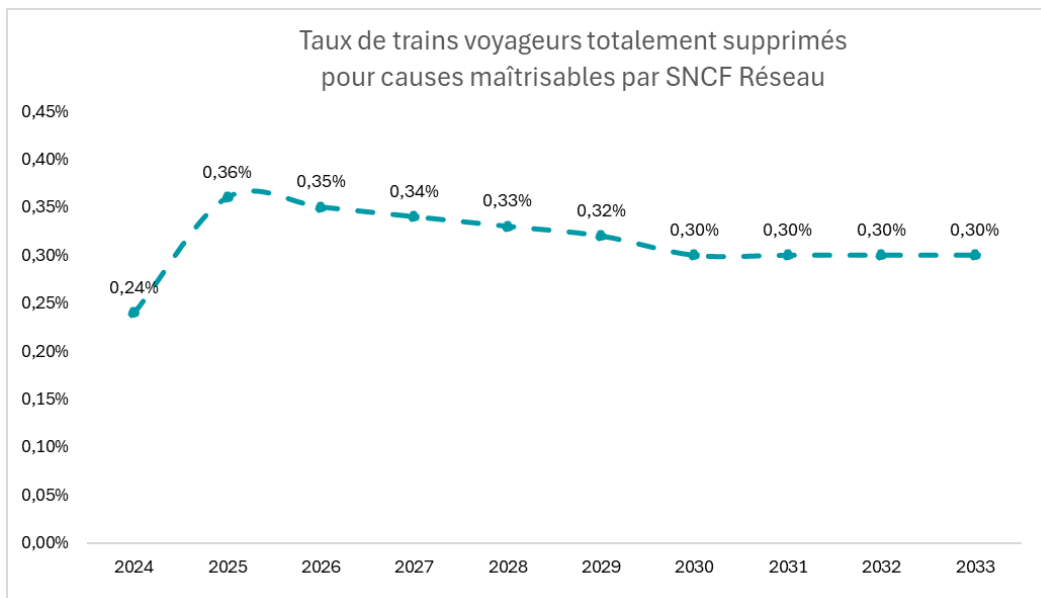
Somme des trains totalement supprimés rattachés à des incidents documentés dans l'outil de documentation des incidents (suite Cœur Incident Ferroviaire, Isitrac / Brehat). Dans cet outil de suivi et d'identification des incidents, il ne peut y avoir qu'une seule cause de suppression, la cause majeure, la première constatée. Les responsabilités et le processus de documentation des événements production et circulation sont déterminés dans un texte opposable.

► Modalité de validation :

Validation CODIR de la Direction générale Clients et Exploitation.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,24%	0,36%	0,35%	0,34%	0,33%	0,32%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%



Indicateur de performance commerciale : Baromètre de satisfaction clients fret et voyageurs

► Enjeu :

L'attribution des sillons est une des fonctions essentielles d'un gestionnaire de réseau ferré, qui doit arbitrer l'utilisation des capacités disponibles entre les différents trains ainsi qu'entre la circulation de trains et les travaux de maintenance du réseau. Le GI doit ainsi traiter des demandes parfois difficiles à concilier afin de parvenir à un optimum collectif.

Le processus d'attribution des sillons constitue largement en la préparation de l'horaire de service (HDS, d'avril à septembre A-1), au cours duquel est attribuée la plupart du volume de sillons. SNCF Réseau s'attache à attribuer le maximum de sillons dès la publication de l'HDS, en respectant les demandes initiales ou dans les marges prédéfinies.

L'enjeu pour les EF est de disposer d'un maximum de sillons attribués le plus tôt possible, afin de pouvoir organiser efficacement les futures circulations.

La satisfaction des clients fret et la satisfaction des clients voyageurs, pour ce qui concerne les échanges menés entre les horairistes de SNCF Réseau et les demandeurs de capacité chez les clients de SNCF Réseau, contribue à une allocation apaisée, comprise par les parties prenantes et efficace.

► Définition/périmètre :

Cet indicateur, par nature subjectif, consiste à mesurer la satisfaction exprimée (note sur 10) par les clients fret et voyageurs de SNCF Réseau sur des enquêtes récurrentes (au moins 2 fois par an) constituées des mêmes questions relatives aux échanges, en situation normale et perturbée, pour l'allocation des sillons.

► Modalité de calcul :

Pour chaque année, l'indicateur est la moyenne des résultats des différentes enquêtes réalisées au cours de l'année (note sur 10).

► Modalité de production :

Les enquêtes sont conduites par le Pôle Relation Client Sillon de SNCF Réseau.

► Modalité de validation :

La validation du résultat relève de la Directrice de la Direction de l'Attribution des Capacités.

► Trajectoires :

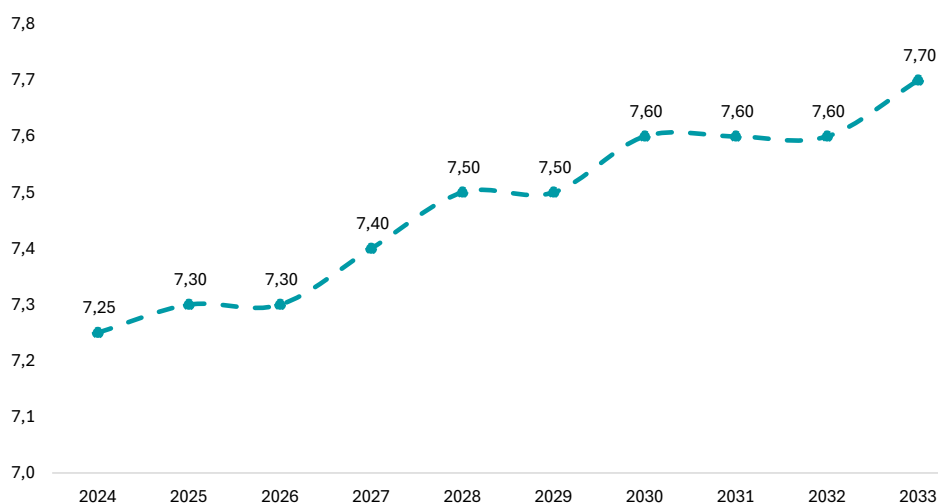
• Clients voyageurs :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7,3	7,3	7,3	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6	7,7

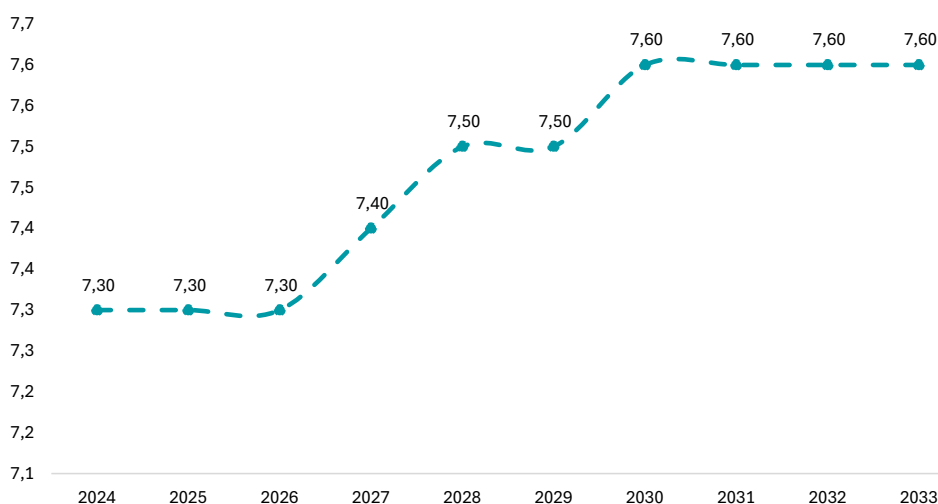
• Clients fret :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7,3	7,3	7,3	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6	7,6

Baromètre de satisfaction clients voyageurs



Baromètre de satisfaction clients fret



Indicateur de performance commerciale : Adéquation brute entre sillon demandé par un client fret et sillon alloué par SNCF Réseau

► Enjeu :

L'attribution des sillons est une des fonctions essentielles d'un gestionnaire de réseau ferré, qui doit arbitrer l'utilisation des capacités disponibles entre les différents trains ainsi qu'entre la circulation de trains et les travaux de maintenance du réseau. Le GI doit ainsi traiter des demandes parfois difficiles à concilier afin de parvenir à un optimum collectif.

Le processus d'attribution des sillons constitue largement en la préparation de l'horaire de service (HDS, d'avril à septembre A-1), au cours duquel est attribuée la plupart du volume de sillons. SNCF Réseau s'attache à attribuer le maximum de sillons dès la publication de l'HDS, en respectant les demandes initiales ou dans les marges prédéfinies. L'enjeu pour les EF est de disposer d'un maximum de sillons attribués le plus tôt possible, afin de pouvoir organiser efficacement les futures circulations.

La bonne concordance entre les besoins exprimés par les clients fret lors des commandes au service et les sillons alloués à la construction est un facteur important de satisfaction des demandeurs de capacité fret.

Cet indicateur est particulièrement suivi par les demandeurs fret lors des différentes instances de présentation des résultats de la construction par SNCF Réseau (notamment en COOPERE).

► Définition/périmètre :

Il est un indicateur composite, qui évolue sous les effets combinés suivants :

- Les demandes des clients (fret ou voyageurs) : en volume, en nature...
- La qualité des demandes des clients fret (pertinence des tolérances, des parcours, des performances, des jours commandés, prise en compte des principaux travaux ou non, ...)
- La réutilisation ou non des sillons préconstruits par les demandeurs fret, et, dans une moindre mesure, voyageurs
- Le volume et la nature des objets travaux programmés sur le réseau (PGF)
- Les efforts des horairistes de SNCF Réseau pour dégager des solutions techniques au plus proche du besoin des clients (en amont des commandes lors de la pré construction, puis en aval en construction)
- Le taux de traitement effectif des sillons-jours fret commandés à la date de la publication de l'horaire de service

Cet indicateur, par nature composite, consiste à mesurer :

- La part des sillons-jours alloués sur un parcours différent de celui commandé (parcours dit « partiel ») parmi les sillons-jours alloués.
- La part des sillons-jours alloués avec au moins un écart horaire (à l'origine ou à la destination) parmi les sillons-jours alloués sur le parcours commandé.

Il est rappelé que l'évolution de cet indicateur ne peut être imputée à la seule action de SNCF Réseau.

► Modalité de calcul :

Cette mesure se fait à la publication de l'horaire de service sur la base des sillons-jours commandés au service (DS) par les demandeurs fret.

Le taux brut de parcours partiel est le résultat du quotient : sillons-jours fret alloués sur un parcours différent de celui commandé / sillons-jours fret alloués.

Le taux brut d'écart horaire est le résultat du quotient : sillons-jours fret alloués avec au moins un écart horaire (à l'origine ou à la destination) par rapport aux tolérances applicables / sillons-jours fret alloués sur le parcours commandé.

Les tolérances applicables sont définies par le DRR : il s'agit des tolérances exprimées par le client dans sa commande sans pouvoir être inférieures à -30' / +30' à l'origine comme à la destination.

► Modalité de production :

La production de cet indicateur est assurée par la Direction de la Capacité de SNCF Réseau, sur la base des éléments publiés dans le Document de Référence du Réseau (DRR).

► Modalité de validation :

La validation des résultats de cet indicateur relève du comité de direction de la Direction Clients et Exploitation (DG CE) de SNCF Réseau.

► Trajectoire :

SNCF Réseau rappelle les éléments suivants :

- Cet indicateur brut ne permet pas d'imputer la responsabilité des évolutions, positives ou non, à l'un ou l'autre des acteurs du système ferroviaire. La distance mesurée peut être due à une proposition moins conforme au besoin du demandeur de capacité. Mais la distance peut être aussi due à une demande erronée ou à une modification du demandeur de capacité (par exemple : commande dans une fenêtre travaux connue du demandeur). Il témoigne néanmoins d'une évolution d'un service à l'autre et peut inviter, dans certains cas, à mener des analyses plus poussées pour comprendre cette évolution – nécessairement sur un échantillon de sillons-jours au vu des volumes en jeu.

- Cet indicateur brut ne permet pas non plus de préjuger de l'acceptation ou non par le demandeur fret de la proposition alternative faite par SNCF Réseau. En effet des informations portées dans le champ commentaire de la demande ont pu être prises en compte comme attendu par le demandeur, des préconisations de traitement travaux formulées en RPO ont pu être correctement mises en œuvre par les horairistes et/ou des échanges directs par mail ou téléphone au cours de la construction ont pu permettre d'arriver à une solution jugée acceptable et acceptée par le demandeur quand bien même elle serait différente de la demande initialement formulée.

Pour ces raisons, aucune cible ni trajectoire n'est proposée pour le contrat de performance. Cette fiche propose simplement de faire un suivi de cet indicateur, afin de constater ses variations à la baisse ou à la hausse qui peuvent faire l'objet d'une analyse plus poussée avec les acteurs concernés.

Indicateur de performance commerciale : Taux de non-utilisation des plages-travaux

► Enjeu :

Mesure des capacités de travaux non restituées qui n'ont pas été utilisées.

L'enjeu est la bonne allocation des capacités du réseau ferré pour les travaux – qui sont indispensables à la performance du réseau – et leur restitution pour des circulations s'ils sont surdimensionnés.

► Définition/périmètre :

L'indicateur mesure les fenêtres-travaux génériques et déformées qui ne sont pas du tout utilisées le jour J et qui auraient donc pu être restituées et utilisées pour le tracé de sillons commerciaux.

► Mode de calcul :

Indicateur CapaciT module 5 de l'outil capteur

► Modalité de production :

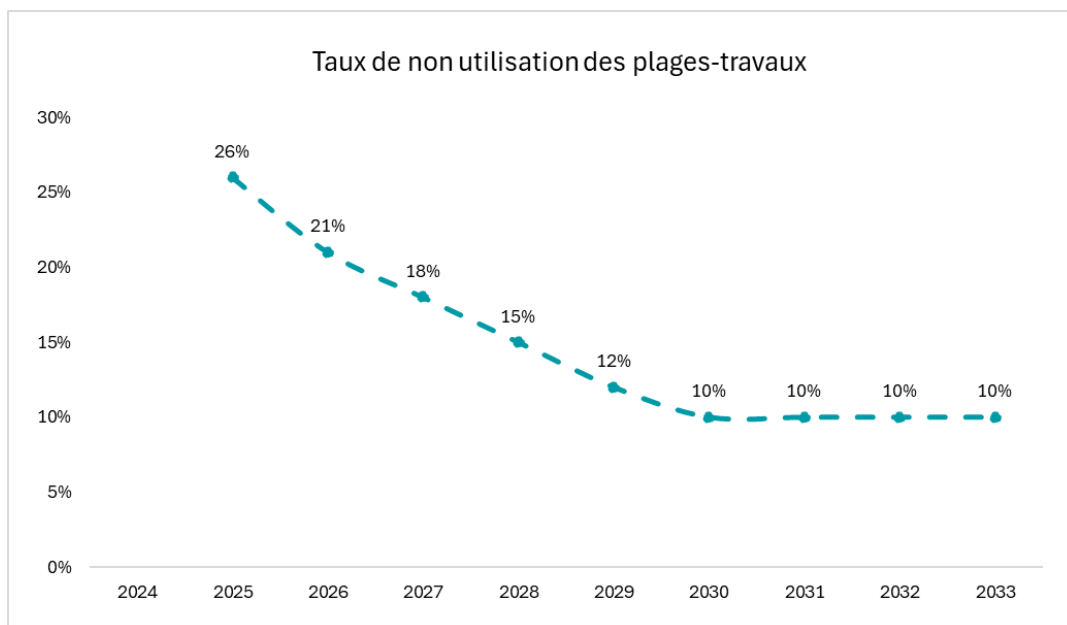
La production de cet indicateur est assurée par la Direction de la Capacité de SNCF Réseau, sur la base des éléments publiés dans le Document de Référence du Réseau (DRR).

► Modalité de validation :

La validation des résultats de cet indicateur relève du comité de direction de la Direction Clients et Exploitation (DG CE) de SNCF Réseau.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
nd	26,0%	21,0%	18,0%	15,0%	12,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%



Développement durable : Taux d'achats responsables avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% de la notation

► Mode de calcul :

Montant d'achats hors grés à grés contractualisés avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% de la note globale (la note globale permet de choisir l'attributaire du marché) rapporté au montant total des achats contractualisés dans l'année hors gré à gré, exprimé en %.

► Définition/périmètre :

Ces critères sociaux et environnementaux sont définis par famille d'achats pour tenir compte de différents paramètres (objet du marché, principaux enjeux extra-financiers ciblés avec les opérationnels, maturité du panel de fournisseurs potentiels, performance extra-financière mesurable et opposable).

Ils sont intégrés comme critère de notation des offres reçues en réponse aux marchés d'achats publiés par SNCF Réseau, avec la volonté que la notation obtenue ait un impact sur le classement de l'attribution des marchés et que les engagements associés soient repris en clause d'exécution des contrats. Depuis 2021, SNCF Réseau a adopté une démarche volontariste visant à déployer l'application de ces critères RSE à hauteur de 20% de la note globale dans les marchés de travaux, de prestations intellectuelles et de services et d'achat de fournitures industrielles.

Exemples de critères :

1. Analyse des risques et management de la sécurité (ex : maîtrise des risques vis-à-vis du personnel, liste des travaux en sous-traitance, sécurité des circulations).
2. Empreinte carbone du produit, de la solution ou du transport (ex : acier recyclé dans le marché du rail, plans d'actions pour limiter les émissions de CO2 sur les chantiers de régénération de voie industrielle, déclaration des émissions de carbone des matériaux employés dans les marchés d'ouvrages d'art)
3. Plan d'actions pour améliorer les performances environnementales d'un produit
4. Mesures prises pour éviter les impacts sur la biodiversité (ex : continuité écologique, période de nidification)
5. Dispositif pour mettre en œuvre la clause d'insertion (ex : demandeurs d'emploi de longue durée, travailleurs handicapés, jeunes de moins de 26 ans en recherche d'emploi)

► Modalité de production :

Les données sont extraites de l'outil de pilotage des achats du Groupe SNCF (E@si) dans lequel le remplissage du champs « % de notation RSE » est obligatoire pour tous les marchés.

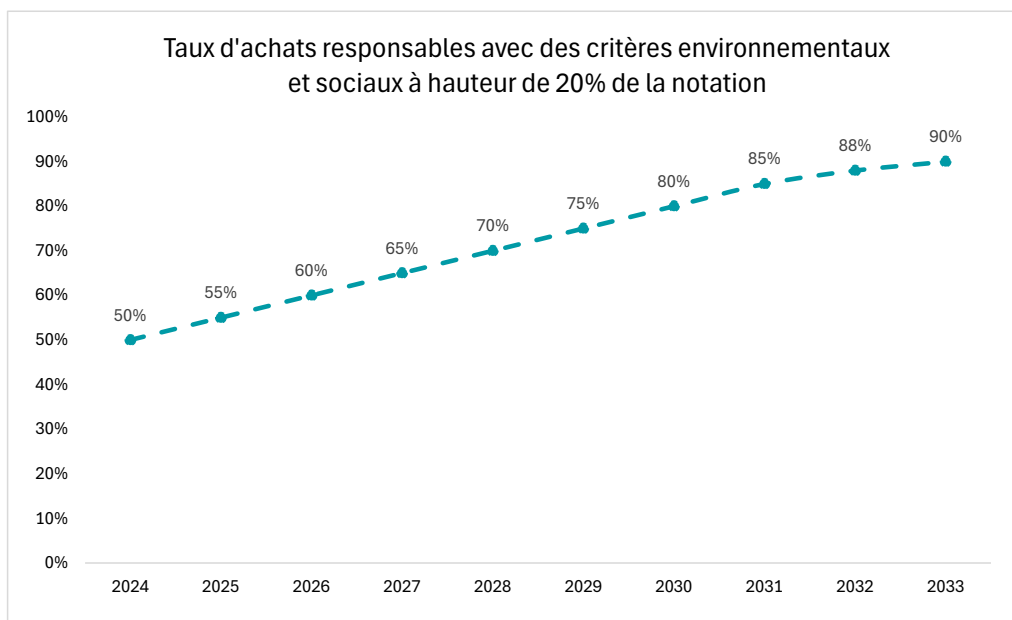
► Modalité de validation :

La notation RSE est pilotée et suivie par le département Achats responsables de la direction des Achats.

► Trajectoire :

Part du montant d'achat réalisé avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% (notation RSE à 20%)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	88%	90%



Développement durable : Intensité des émissions des gaz à effet de serre directes rapportées au chiffre d'affaires

► Mode de calcul :

$$\frac{\text{Emissions directes SNCF Réseau (tCO}_2\text{e)}}{\text{CA consolidé SNCF Réseau (M€)}}$$

► Définition/périmètre : SNCF Réseau (hors filiales)

Permet de mesurer l'intensité des émissions carbone directes (Scope 1 et 2) rapportées au chiffre d'affaires (CA) ; c'est-à-dire combien de tCO₂e sont émises en moyenne par million d'euros de CA réalisé par SNCF Réseau (hors filiales)

► Modalité de production :

Calculé lors de la mise à jour du bilan carbone de SNCF Réseau (hors filiales)

► Modalité de validation :

Au sein de la Direction générale régulation et stratégie durable, le département RSE est en charge du calcul du bilan carbone de l'entreprise. La méthode de calcul du bilan GES est normée. Les informations sont publiées dans le rapport de gestion intégrant le rapport de durabilité (CSRD). Les commissaires aux comptes peuvent effectuer des audits aléatoires sur les points de données servant à calculer cet indicateur.

► Trajectoire : tCO₂e/M€

Part du montant d'achat réalisé avec des critères environnementaux et sociaux à hauteur de 20% (notation RSE à 20%)

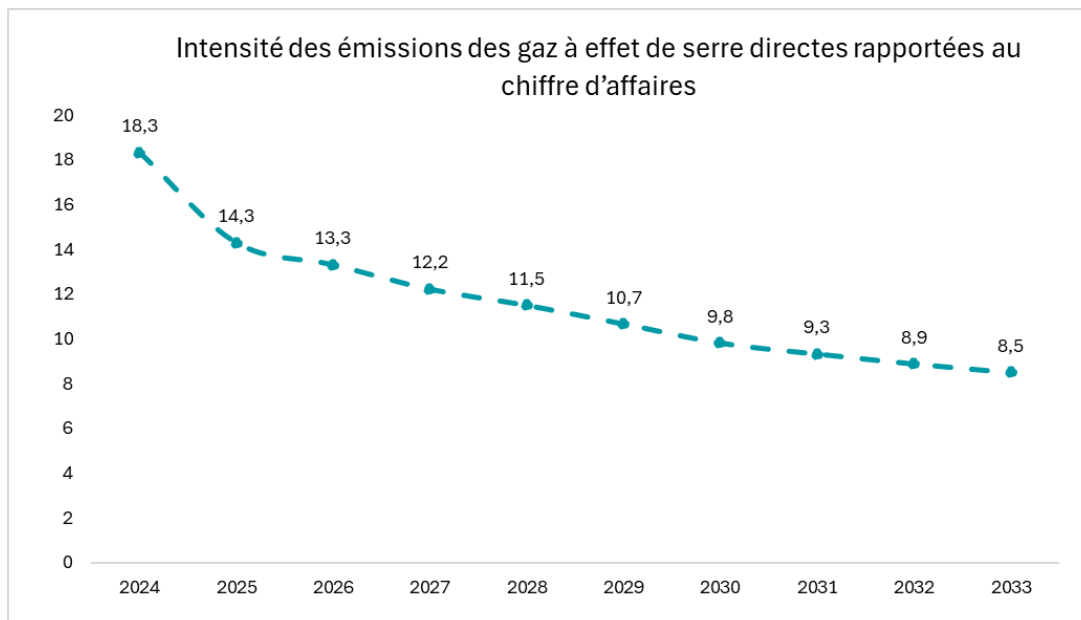
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Émissions GES tCO ₂ e	145 474	117 825	113 401	108 977	104 552	100 128	95 704	95 704	95 704	95 704
CA M€	7 935	8 239	8 517	8 916	9 087	9 382	9 745	10 255	10 769	11 255
Intensité tCO ₂ e/M€	18,3	14,3	13,3	12,2	11,5	10,7	9,8	9,3	8,9	8,5

Numérateur : Trajectoire prévisionnelle cible des émissions de gaz à effet de serre (GES) directes de SNCF Réseau (hors filiales) Scope 1 et 2 exprimées en tCO₂e correspondant à l'objectif à terme de -27% de réduction des émissions GES directes à terme en 2030 par rapport à l'année de référence 2022. 2024 étant calculé sur la base des émissions GES constatées et du chiffre d'affaires effectif réalisé.

Cette trajectoire pourrait être révisée selon les évolutions soit réglementaires soit volontaires d'accélération de la réduction des émissions appliquées à SNCF Réseau.

Les objectifs cibles étant fixés par pas de temps décennal (2030, 2040, 2050...) les trajectoires de décarbonation ne sont pas identifiées à date pour les années > 2030. La trajectoire cible sur ces années est donc maintenue constante.

Dénominateur: Trajectoire prévisionnelle du chiffre d'affaires



Développement durable : Taux de réemploi du ballast

► Mode de calcul :

Réemploi du ballast hors remise en voie directe

$$\text{Ballast réemployé}(\%) = \frac{\text{Ballast retraité livré chantier (t)}}{\text{Ballast neuf (t)} + \text{Ballast retraité livré chantier (t)}}$$

Représente la part du ballast réemployé sur le ballast posé en voie total

► Définition/périmètre :

National (traçabilité sur le C2 : périmètre LGV et C4 : périmètre réseau structurant)

► Modalité de production : annuelle

► Modalité de validation :

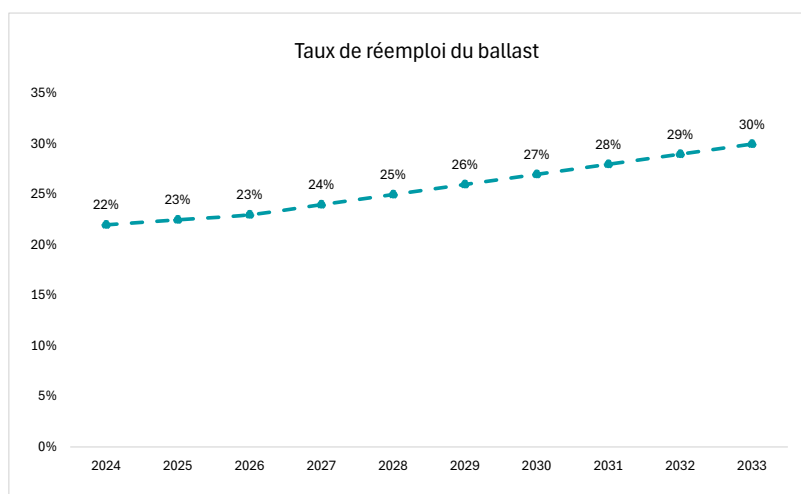
- Ballast neuf : contrat d'achat national pour le C2 et C4
- Ballast retraité livré chantier : Activité des carrières artificielles + contrat de retraitement

► Trajectoire :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
22%	22.5%	23%	24%	25%	26%	27%	28%	29%	30%

Revue triennale : jalons de réévaluation du périmètre et de l'indicateur

- 2028 : intégration du poids du criblage direct sur le périmètre DIPR
- 2031 : intégration du C5 : périmètre LDFT et réseau capillaire



Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Indice de consistance de la voie

Périmètres : Mass transit + Haute performance (MT+HP),
Standard 1 + Standard 2 (Std1+Std2)

► Mode de calcul :

L'ICV est calculé par section pour le rail, les traverses et le ballast.

On attribue une note de 100 en début de vie de l'actif. La note en fin de vie est de 10. En-dessous de 10, l'actif est considéré comme ayant franchi sa durée de vie acceptable.

Entre le début de vie (note 100) et la fin de vie (note 10) d'un actif, la note décroît dans le temps de façon linéaire en fonction de l'âge du composant, sans aucun autre facteur de pondération. Au-delà de la fin de vie, la note décroît plus rapidement jusqu'à atteindre 0. Les principes de notation peuvent être représentés ainsi :



En conséquence, la note à mi-vie d'un actif est de 55, ce qui correspond à une « pérennité » de l'actif du point de vue de la maintenance, et constitue l'objectif minimal à poursuivre.

- Le calcul de l'indicateur ICV du réseau structurant (ICVRS) s'appuie sur les durées de vie des composants de la voie. Ces durées de vie sont reprises dans la politique de renouvellement voie des lignes classiques actualisée en 2024. Par convention, le calcul est effectué au 31/12 de chaque année (image du patrimoine après la réalisation des travaux de l'année).
- Le calcul est effectué sur l'ensemble du réseau structurant (hors LGV) et l'assemblage des périmètres respectifs MT et HP, Standard 1 et standard 2, est effectué via une moyenne pondérée par les longueurs (de voie en km).

► Définition/périmètre :

Standards de lignes considérés :

- Ambitions stratégiques Mass Transit (MT) et Haute Performance (HP) (hors LGV)
- Ambitions stratégiques Standard 1 (Std1) et Standard 2 (Std2)

► Modalité de production :

Source PANDA/ARMEN

Une version provisoire de l'indicateur sera proposée en janvier de chaque année. Un traitement consolidé du réalisé de l'année A sera produit en avril de l'année A+1 pour intégrer les données des travaux réalisés en fin d'année A.

► **Modalité de validation :**

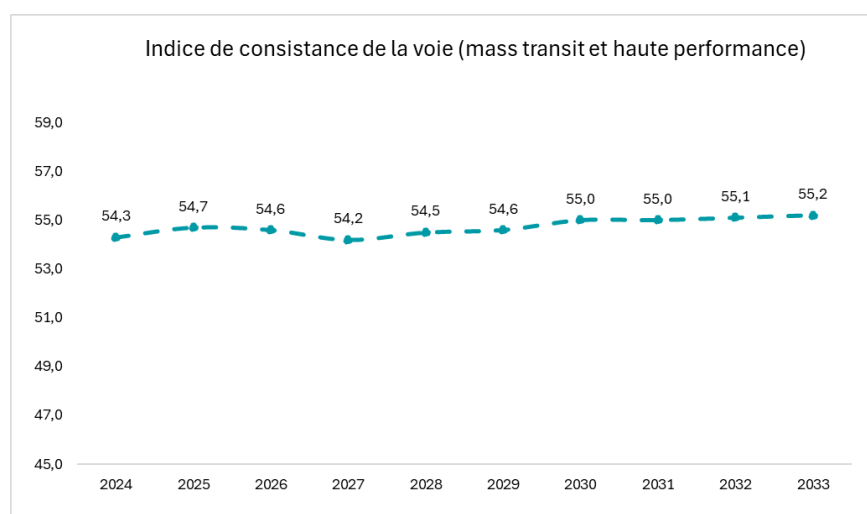
Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP).

► **Trajectoires :**

• **Indice de consistance Voie :**

périmètre Mass Transit (MT) + Haute Performance (HP)

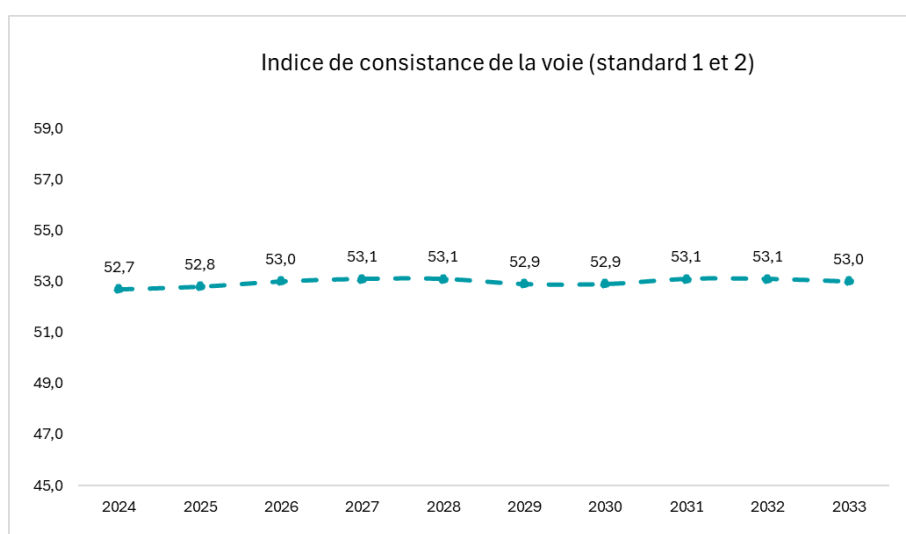
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
54,3	54,7	54,6	54,2	54,5	54,6	55,0	55,0	55,1	55,2



• **Indice de consistance Voie :**

périmètre Standard 1 (Std1) + Standard 2 (Std2)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
52,7	52,8	53,0	53,1	53,1	52,9	52,9	53,1	53,1	53,0



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

► Commentaires :

Périmètre Mass Transit (MT) + Haute Performance (HP)

La trajectoire d'investissement permet de faire progresser favorablement l'indicateur ICV_{RS} sur ce patrimoine à partir de l'année 2028. Le maintien d'un niveau d'investissement élevé et stable sur la période devrait permettre d'atteindre une valeur cible d' ICV_{RS} de 55 au terme de l'échéance du contrat de performance.

Périmètre Standard 1 (Std1) + Standard 2 (Std2)

Les durées de vie théorique des composants les moins circulés sont plus élevées et ont par construction un ICV_{RS} qui décroît plus lentement dans le temps.

La trajectoire d'investissement associée aux ambitions S1-S2 affiche un maintien global dans le temps. Ceci est en partie expliqué par les investissements qui sont à différencier entre les lignes les plus circulées de ce paquet (UIC 2-4) et les autres. Ces lignes bénéficient d'un effort d'investissement maintenu pour répondre à la qualité de service attendue.

Le traitement des rails anciens, conformément à l'engagement pris auprès de l'EPSF, participe aussi à la bonne dynamique d' ICV des ambitions S1-S2 sur la période. Ces rails majoritairement présents sur les voies les moins nobles doivent être éradiqués à fin 2034 pour des raisons de sécurité et génèrent un investissement supplémentaire sur le périmètre d'étude.

Commentaire général

Les modélisations effectuées supposent des investissements intégralement orientés vers les zones les plus âgées et ne tiennent pas compte de la massification des opérations. L'optimum technico-économique réel se situe en écart avec cette modélisation et impactera nécessairement les projections moyen terme effectuées avec une tolérance de +/- 0.5 points d' ICV_{RS} .

À noter : Il existe plusieurs indicateurs ICV . La version historique, basée sur la convention de mandat (ICV_{CM}) s'appuie sur des durées de vie des composants de la voie qui n'ont pas fait l'objet d'évolution depuis de nombreuses années (2008). Cet indicateur permet un suivi facilité dans le temps mais ne retranscrit pas l'évolution des connaissances (évolution des lois de défaillances et travaux d'ingénierie de maintenance) et les retours d'expérience (constats de défaillances et pratiques) des récentes années. Il n'intègre pas non plus l'évolution du patrimoine voie qui dispose d'une pérennité de conception supérieure au patrimoine des années 2000.

L'indicateur ICV_{RS} prend en compte ces éléments et traduit plus précisément l'état théorique des composants.

Par ailleurs, leurs périmètres respectifs sont différents :

- ICV_{CM} : RFN exploité
- ICV_{RS} : Réseau structurant exploité, hors LGV

2024, à titre d'illustration :

	ICV _{RS}
	2024
MT + HP	54,3
Std 1 + Std 2	52,7

	ICV _{CM}
	2024
UIC 1-4	50,7
UIC 5-6	54,3

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Disponibilité du réseau à la vitesse nominale (Réseau structurant)

► Mode de calcul :

L'indicateur est calculé en 2 temps :

1. On calcule d'abord la somme au 31/12 des longueurs de voie affectées d'une Limitation Temporaire de Vitesse (LTV) ou d'une Limitation Permanente de Vitesse (LPV) (indicateur en km)
2. Puis, on rapporte les totaux de ralentissements par catégorie à la longueur de voies principales (indicateur en %)

Les ralentissements sont calculés par segment stratégique :

- Mass Transit + Haute Performance (MT+HP)
- Standard 1 + Standard 2 (Std1+Std2)

► Définition :

Un ralentissement est une limitation de vitesse par rapport à la vitesse nominale définie dans les renseignements techniques de ligne. Cette limitation est mise en place en cas de risque pour les circulations, notamment pour non-conformité de l'infrastructure par rapport à son état nominal.

Les ralentissements compris dans le périmètre de l'indicateur sont :

- Des limitations temporaires de vitesse (LTV), qui constituent des ralentissements dont la levée est envisagée dans un terme dépendant des moyens (financement, capacité, etc.) et de l'urgence identifiée (de quelques jours à quelques années). La levée de la LTV aboutit en général au retour à la vitesse nominale.
- Des limitations permanentes de vitesse (LPV), qui constituent des ralentissements dont la levée n'est envisagée qu'à plus long terme ou pas envisagée. La création d'une LPV entraîne la baisse de la vitesse maximale de circulation indiquée dans les renseignements techniques de ligne ainsi que la modification de la signalisation ferroviaire.

Certains ralentissements ne s'appliquent qu'aux trains de fret.

Concernant les LTV, la plupart sont comprises dans le périmètre de l'indicateur ; en sont exclues celles :

- D'une durée inférieure à 5 jours (soit de 1 à 4 jours) pour cause de défauts de maintenance d'origine voie mises en place pour une maintenance corrective en urgence (et qui seront nécessairement levées)
- Directement liées à des chantiers en cours sur le réseau.

► Périmètre :

Les voies principales du réseau structurant déclinées selon les standards de lignes suivants :

- Mass Transit + Haute Performance (MT+HP)
- Standard 1 + Standard 2 (Std1+Std2)

► Modalité de production :

Via l'application de suivi « RALPAT »

► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

• Linéaire de ralentissements (km) :

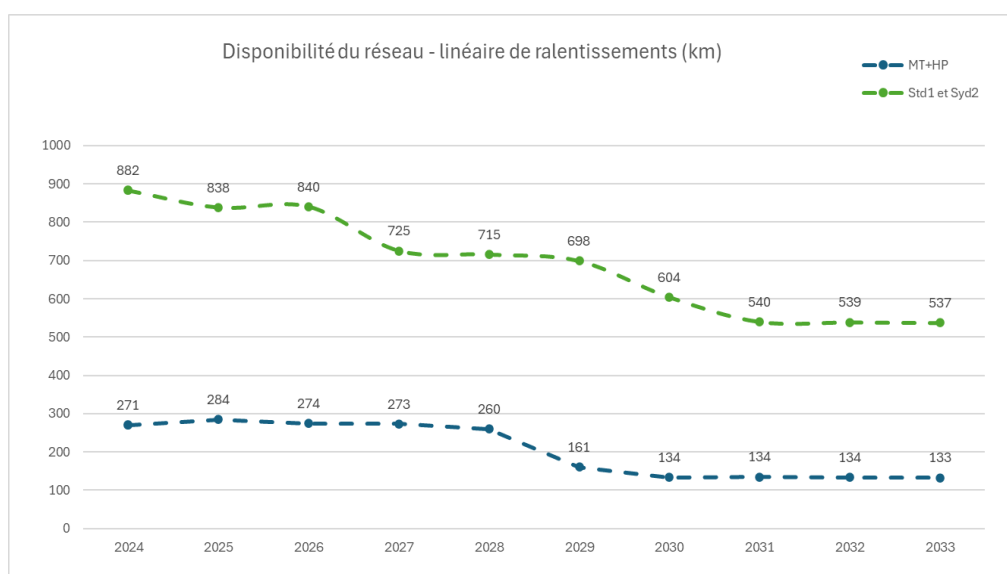
périmètre Mass Transit (MT) + Haute Performance (HP)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
271	284	274	273	260	161	134	134	134	133

• Linéaire de ralentissements (km) :

périmètre Standard 1 (Std1) + Standard 2 (Std2)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
882	838	840	725	715	698	604	540	539	537



• Disponibilité du réseau (%) :

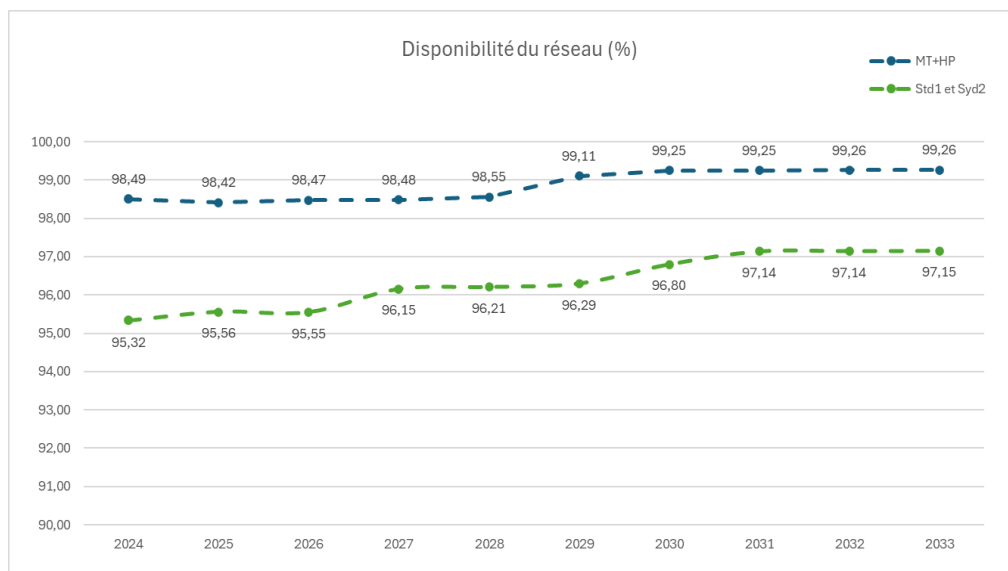
périmètre Mass Transit (MT) + Haute Performance (HP)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
98,49	98,42	98,47	98,48	98,55	99,11	99,25	99,25	99,26	99,26

- **Disponibilité du réseau (%) :**

périmètre Standard 1 (Std1) + Standard 2 (Std2)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
95,32	95,56	95,55	96,15	96,21	96,29	96,80	97,14	97,14	97,15



► **Hypothèses :**

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Nombre cumulé d'opérations d'investissements réalisées sur le patrimoine « Ouvrages d'Art » (OA) (Réseau Structurant)

► Mode de calcul :

- Le calcul de l'indicateur s'appuie sur le comptage unitaire des réalisations d'opérations d'investissement sur toutes les typologies d'ouvrages d'art hors les garde-corps.
- Le nombre d'opérations réalisées sur une année correspond au nombre de projets ayant enregistré la part de dépenses maximales sur cette même année (= année de réalisation des travaux).
- Le calcul n'intègre pas les opérations en lien avec le risque de Réaction Sulfatique Interne des bétons (RSI).
- Le calcul n'intègre pas les opérations sur les ponts-routes dits de la « Loi Didier ».

► Définition/périmètre :

Réseau Structurant

► Modalité de production :

La donnée sera issue de la banque travaux Ouvrage d'Art.
Une version provisoire des indicateurs sera proposée en janvier de chaque année.
Un traitement consolidé du réalisé de l'année A sera produit en avril de l'année A+1.

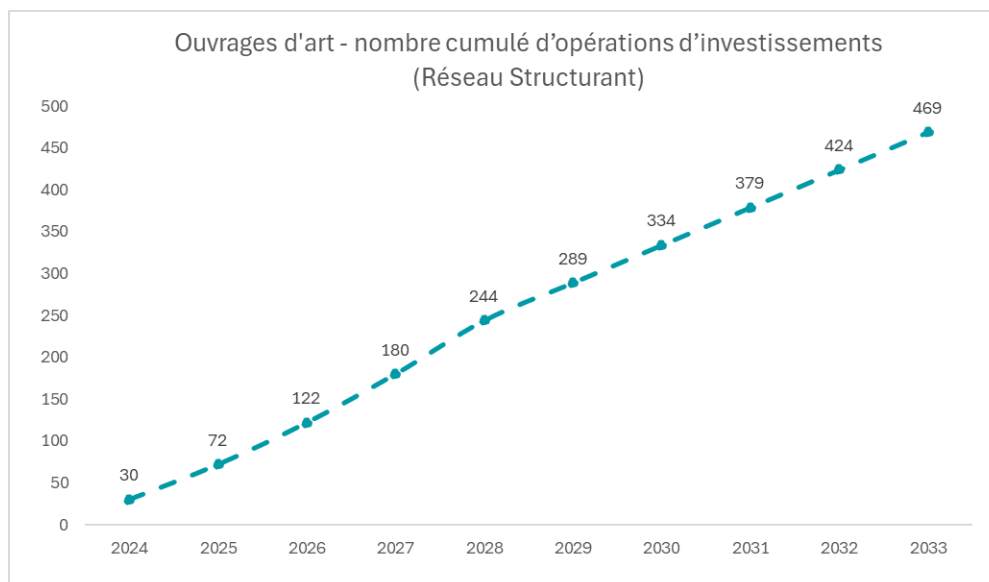
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Nombre cumulé d'opérations d'investissement sur Ouvrage d'Art (OA) [à compter de 2024 inclus].

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
30	72	122	180	244	289	334	379	424	469



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Nota : les efforts d'investissements à partir de 2029 seront portés par un nombre plus élevé de grands ouvrages (OA >7 M€) et des opérations très dimensionnantes limitant de ce fait le nombre global d'opérations.

Commentaires :

L'indicateur en valeur absolue a été privilégié à un indicateur en valeur relative car le nombre d'ouvrages à régénérer n'est pas connu avec une précision parfaite. Le nombre d'ouvrages à régénérer sur la période 2025-2033, actuellement en banque, est de 575. Le coût des travaux à réaliser est estimé à environ 3,2 Md€. La trajectoire actuelle ne permet pas d'absorber l'ensemble de la charge. Ceci nécessitera un lissage des opérations et des priorisations fondées sur l'expertise de chaque ouvrage.

Indicateur de consistance du réseau
et de performance industrielle :
Nombre d'études engagées sur les Ouvrages en Terre,
les ouvrages Hydrauliques (OTH)
et les Zones de Vulnérabilité Hydraulique (ZVH)
(Réseau Structurant)

► **Mode de calcul :**

Le **nombre d'opérations OTH et ZVH dont les études sont engagées** correspond à l'ensemble des opérations dont les Etudes Préliminaires (EP) sont validées dans l'année.

► **Définition/périmètre :**

Pour les ouvrages en terre, hydrauliques et les ZVH, le périmètre considéré de l'indicateur est le Réseau Structurant.

Nota : la ZVH est une portion de l'infrastructure ferroviaire dont la performance sécurité et régularité est affectée par le cycle de l'eau. En l'absence de traitement, ces zones sont susceptibles de dégrader la structure d'assise sous l'armement de la voie puis de provoquer un désordre visible en surface avec l'apparition d'une Zone à Evolution Rapide (ZER).

► **Modalité de production :**

Pour les OTH, la donnée sera issue de la banque travaux OT-OH. Pour les ZVH, la donnée sera issue du SD ZVH.

Ces indicateurs seront proposés en version provisoire en janvier de l'année A pour les indicateurs de A-1. Ils seront consolidés au plus tard en avril de l'année A.

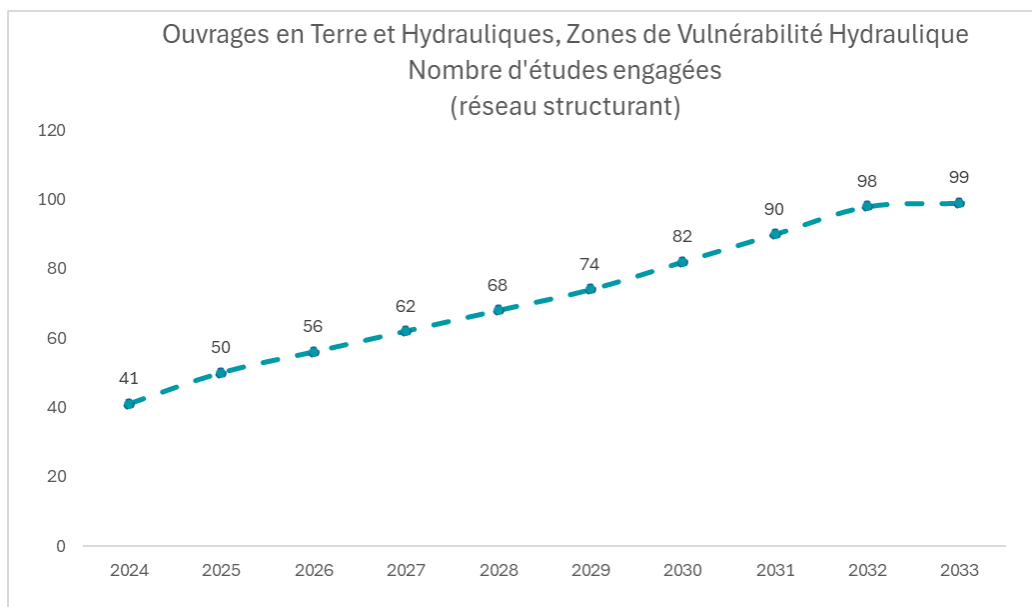
► **Modalité de validation :**

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Nombre d'EP validées :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
41	50	56	62	68	74	82	90	98	99



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Commentaires :

Afin de permettre une montée en charge progressive et pérenne des investissements dans le domaine OTH, tout en répondant aux enjeux du changement climatique, une trajectoire spécifique est dédiée à ce domaine sur la période 2025-2033 et l'indicateur proposé porte, dans un premier temps, sur l'engagement des études préliminaires. L'enjeu est d'amorcer la dynamique sur ce secteur critique. Dans un deuxième temps, une trajectoire de travaux pourra être proposée.

Le nombre de ZVH traitées à horizon 2033 sera de 66 opérations soit environ 65 % des ZVH prioritaires et 29% des ZVH totales identifiées dans le Schéma directeur hydraulique.

Pour mémoire, la vision système recherchée vise à garantir une maîtrise du cycle de l'eau de manière à améliorer la pérennité des investissements, limiter le développement de la végétation et augmenter la résilience.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Pourcentage de postes d'aiguillage anciens Périmètres Haute Performance (HP) et Standard 1 (Std1)

► Mode de calcul :

Pour les ambitions Haute Performance et Standard 1 du réseau structurant, pourcentage de postes d'aiguillage anciens de voie principale restants au 31 décembre d'une année donnée par rapport au total de postes d'aiguillage de voie principale en service.

► Définition/périmètre :

Cet indicateur représente le pourcentage de postes anciens de voie principale toujours en service, par rapport au nombre total de postes de voie principale toutes technologies confondues.

Le périmètre de cet indicateur porte sur les postes de voie principale anciens appartenant aux segments d'ambition Haute Performance et Standard 1 du réseau structurant.

Les postes anciens de voie principale comprennent l'ensemble des postes mécaniques ou électromécaniques régionaux et unifiés, les postes à serrure, les postes électriques comportant une majorité de relais de type S1 ainsi que les postes commandés par des systèmes de commande/contrôle datant des années 1980/1990 (dit de 1ère génération dont la régénération implique la régénération du poste).

► Modalité de production :

Les données seront issues de la banque travaux en lien avec la trajectoire CCR

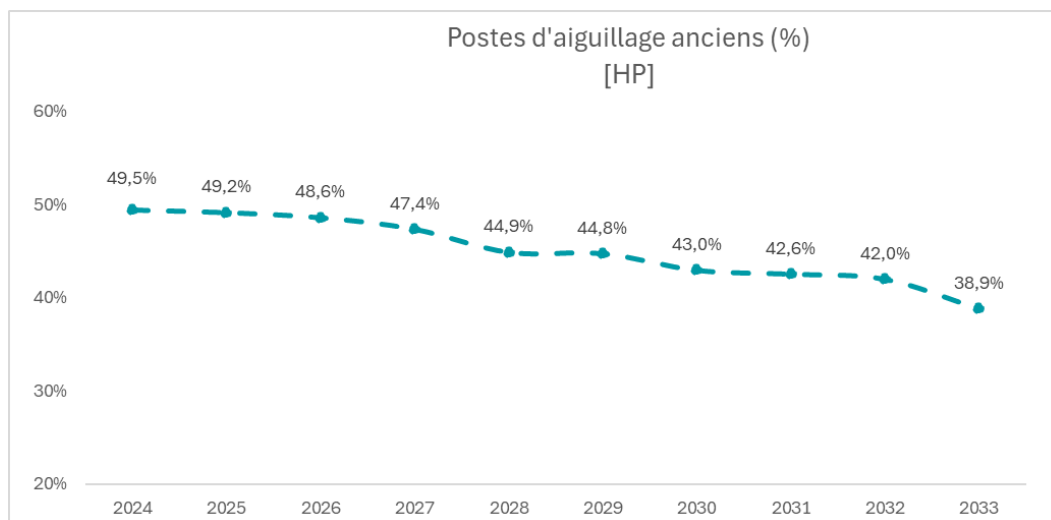
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

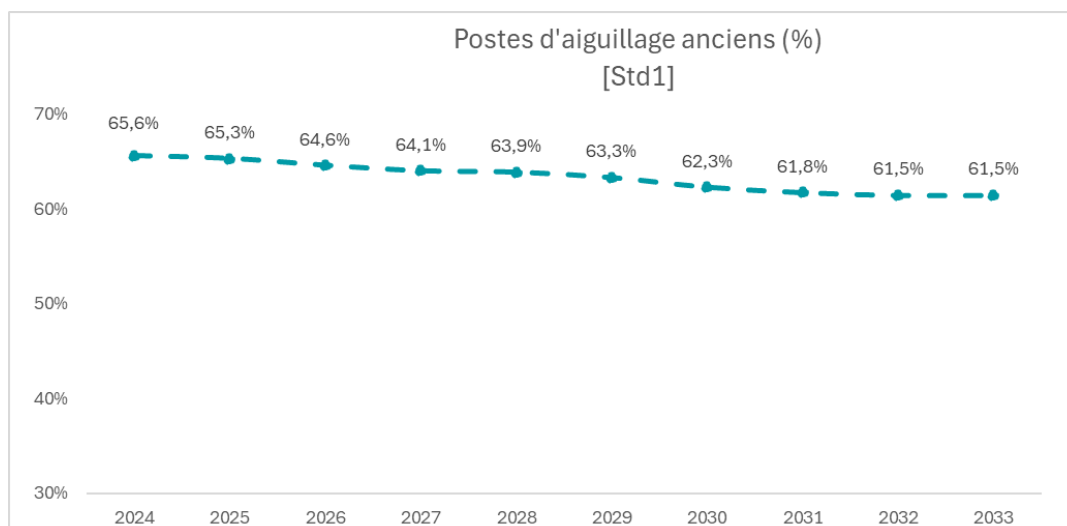
Pourcentage de postes d'aiguillage anciens (%) : périmètre Haute Performance (HP)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
49,5	49,2	48,6	47,4	44,9	44,8	43,0	42,6	42,0	38,9



Pourcentage de postes d'aiguillage anciens (%) : périmètre Standard 1 (Std 1)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
65,6	65,3	64,6	64,1	63,9	63,3	62,3	61,8	61,5	61,5



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Commentaires :

L'objet de l'indicateur est la mesure du rajeunissement des postes sur la période du contrat.

Avec près de 90% des postes anciens du réseau structurant, les segments HP et Std1 concentrent les efforts de déploiement de la CCR.

L'indicateur sur le segment HP traduit la priorité donnée, dans un premier temps, à ce segment en termes de régénération des postes d'aiguillage, avec un objectif en fin de contrat de moins de 40% de postes restant à régénérer.

L'indicateur sur le segment Std1 témoigne des enjeux de performance opérationnelle face au vieillissement d'installations dont la régénération n'est pas prévue à court, voire même moyen terme.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Pourcentage de blocks d'espacement anciens Périmètres Haute performance (HP) et Standard 1 (Std 1)

► Mode de calcul :

Pour les ambitions Haute Performance et Standard 1 du réseau structurant, pourcentage de kms de blocks anciens restants au 31 décembre d'une année donnée par rapport au total de kms de blocks sur les périmètres considérés.

► Définition/périmètre :

Le périmètre de cet indicateur porte sur les blocks anciens appartenant aux segments d'ambition Haute Performance et Standard 1 du réseau structurant).

Les blocks anciens comprennent l'ensemble des technologies obsolètes, donc les installations autre que les blocks à relais à majorité NS1 (BAL et BAPR) et les BAL digitaux.

► Modalité de production :

Les données seront issues de la banque travaux en lien avec la trajectoire CCR, et suivies via 3ÉTATIS Block et état des IS

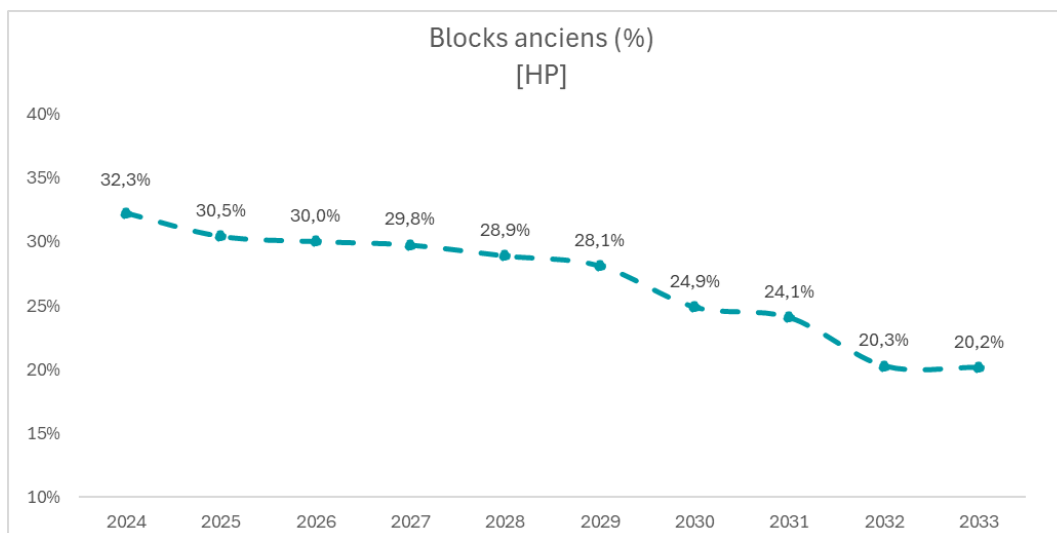
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

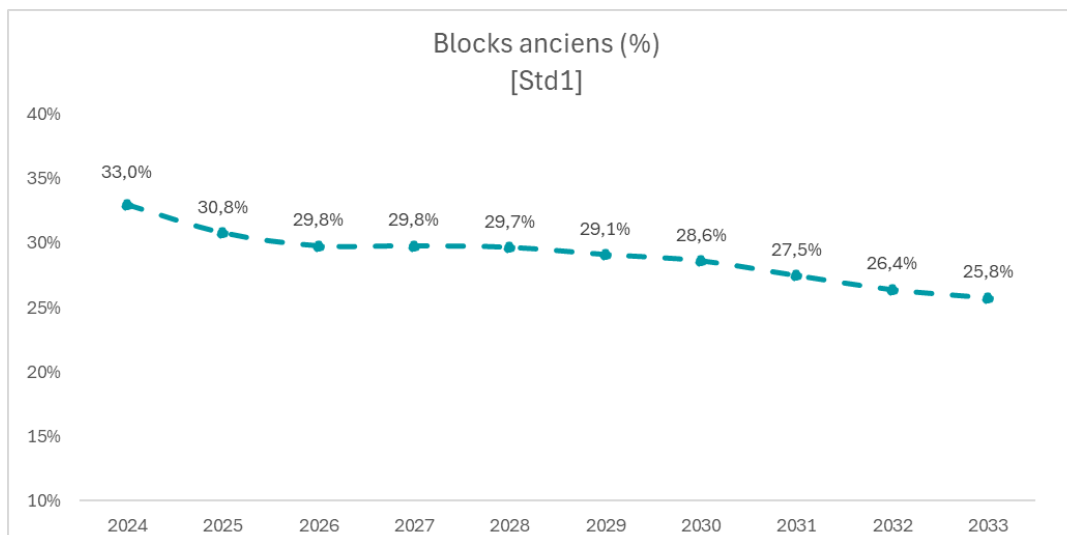
Pourcentage de blocks anciens (%) : périmètre Haute Performance (HP)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
32,3	30,5	30,0	29,8	28,9	28,1	24,9	24,1	20,3	20,2



Pourcentage de blocks anciens (%) : périmètre Standard 1 (Std 1)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
33,0	30,8	29,8	29,8	29,7	29,1	28,6	27,5	26,4	25,8



► **Hypothèses :**

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Commentaires :

Un block de signalisation est un système de signalisation ferroviaire automatique utilisé pour assurer l'espacement des trains circulant sur une même voie, entre deux postes d'aiguillage.

Indicateur de consistance du réseau
et de performance industrielle :
Nombre de secteurs circulation sous CCR mis en service
(Réseau structurant)

► **Mode de calcul :**

Nombre de secteurs circulation de CCR mis en service en cumulé au 31 décembre d'une année.

► **Définition/périmètre :**

Cet indicateur représente le nombre de secteurs circulation mis en service à date, sur le réseau structurant.

La création d'un secteur circulation permet la digitalisation des installations et par voie de conséquence conduit à la suppression de postes anciens.

► **Modalité de production :**

Les données seront issues de la banque travaux CCR

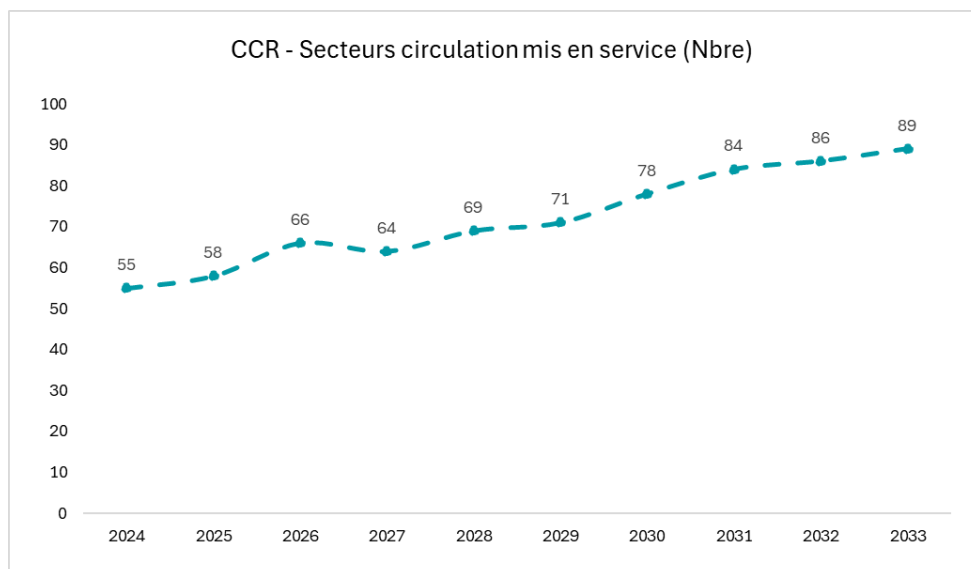
► **Modalité de validation :**

Direction Industrielle de la Digitalisation de la Signalisation (DGOPI / DIDS), et Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Secteurs circulation sous CCR mis en service (nombre et pourcentage)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
55	58	66	64	69	71	78	84	86	89



2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
16,7%	17,0%	18,5%	19,5%	21,0%	21,6%	23,7%	25,5%	26,1%	27,1%

► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Âge moyen des postes anciens en service sur le réseau Périmètre Standard 1 (Std 1)

► Mode de calcul :

Pour l'ambition Standard 1, moyenne d'âge des postes d'anciennes technologies toujours en service sur le réseau (voies principales)

► Définition/périmètre :

Sur le périmètre des lignes ferroviaires d'ambition stratégique Standard 1, cet indicateur représente l'âge moyen des postes des signalisation d'anciennes technologies.

Les postes anciens de voie principale comprennent l'ensemble des postes mécaniques ou électromécaniques régionaux et unifiés, les postes à serrure, les postes électriques comportant une majorité de relais de type S1 ainsi que les postes commandés par des systèmes de commande/contrôle datant des années 1980/1990 (dit de 1ère génération dont la régénération implique la régénération du poste).

Ceux-ci posent des problèmes croissants de maintien en condition opérationnelle : plus de fournisseurs, problématique des pièces de rechange, difficulté du maintien des compétences

► Modalité de production :

Les données seront issues de la banque travaux en lien avec la trajectoire CCR

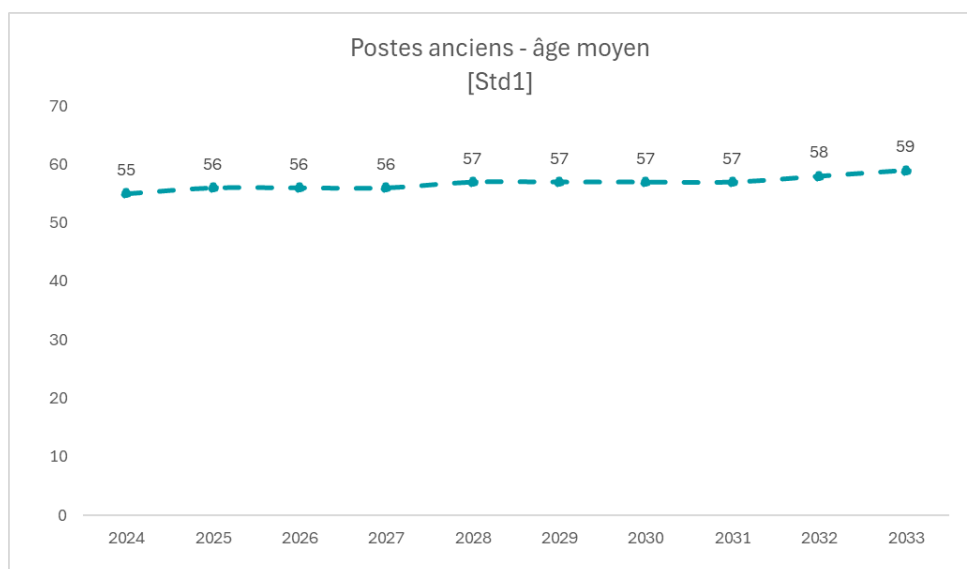
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Âge moyen des postes anciens en service sur le réseau : périmètre Standard 1 (Std 1)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
55	56	56	56	57	57	57	57	58	59



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Commentaires :

L'objectif de l'indicateur est de visualiser l'enjeu de pression sur la maintenance des postes anciens, dans des volumes probablement importants, pour soutenir la performance d'actifs vieillissants.

Le segment d'ambition Std 1 concentre ces enjeux de performance opérationnelle du réseau liée au vieillissement des postes dont la régénération n'est pas prévue à court ou même moyen terme.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Linéaire de caténaires anciennes restant à régénérer (Réseau structurant)

► Mode de calcul :

Cet indicateur donne le linéaire de caténaire (en km) ayant atteint le critère « **hors d'âge** » (caténaire de plus de 70 ans), ainsi que le linéaire de caténaire (en km) ayant atteint le critère « **obsolète** » (technologie abandonnée posant des problématiques de compatibilité avec les matériels roulants STI, ainsi que des défauts liés au vieillissement sur les armements).

► Définition/périmètre :

Le périmètre de cet indicateur concerne le réseau structurant électrifié 1500V et 25000V.

► Modalité de production :

Le critère « hors d'âge » est obtenu via la base SI ARMEN / GAIA.
Le critère « obsolète » est obtenu via la base SI ARMEN / GAIA.

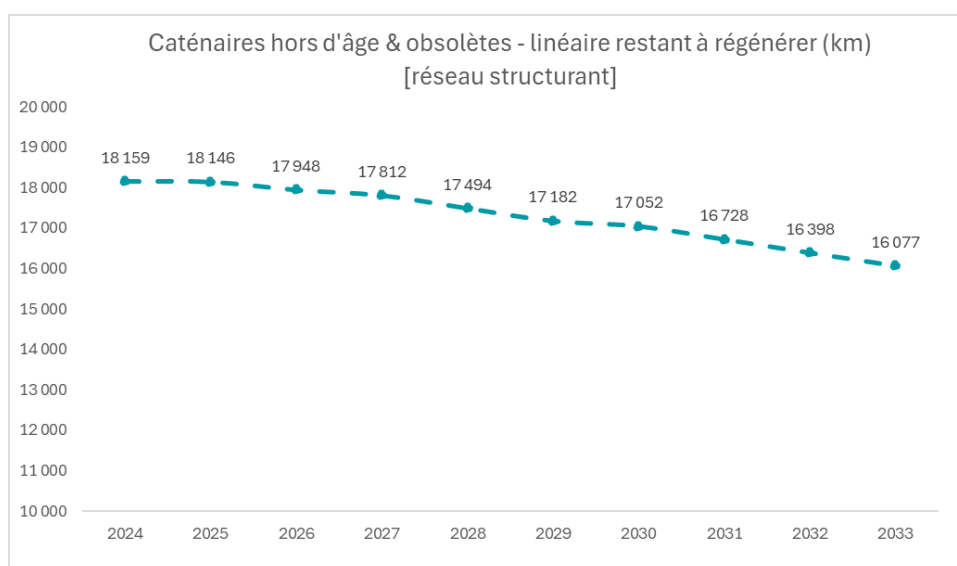
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Linéaire de caténaires anciennes à régénérer (km) :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
18 159	18 146	17 948	17 812	17 494	17 182	17 052	16 728	16 398	16 077



► **Hypothèses :**

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Linéaire de caténaires régénérées dans l'année avec des moyens industriels (Réseau structurant)

► Mode de calcul :

Cet indicateur donne le linéaire de caténaires régénérées avec les suites rapides caténaires (moyens industriels) SRCAT 25000V et SRCAT 1500V.

► Périmètre :

Le périmètre de cet indicateur concerne le réseau structurant électrifié 25kV et 1,5kV (hors caténaire type « Midi »).

► Modalité de production :

Les données sont issues du reporting de la Direction Générale des Opérations et Programmes Industriels (DG OPI)

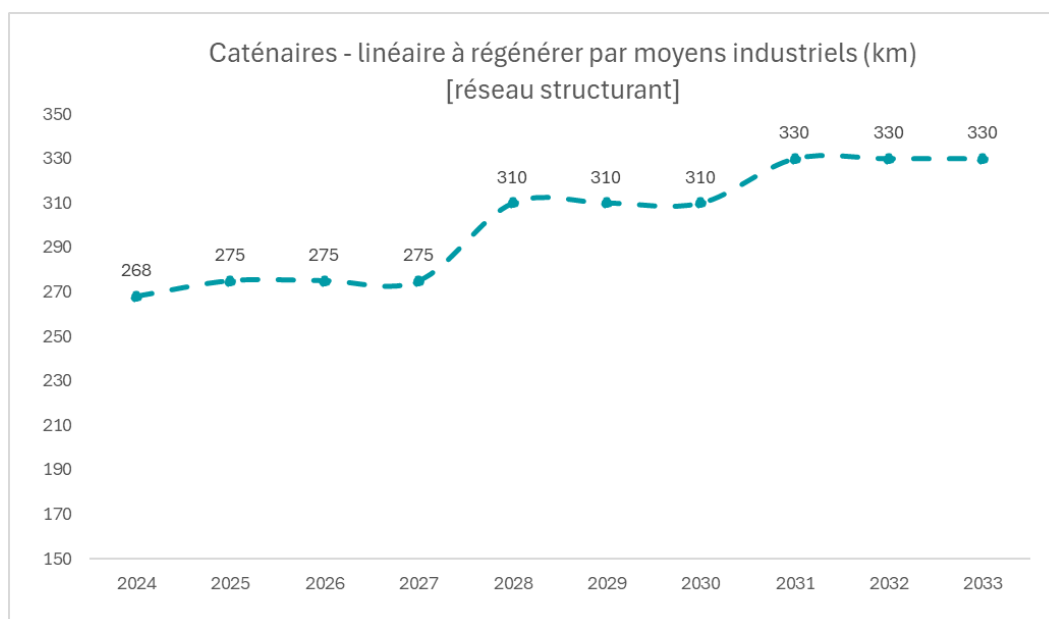
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

Linéaire de caténaires régénérées avec moyens industriels (km) :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
268	275	275	275	310	310	310	330	330	330



► **Hypothèses :**

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Linéaire du réseau équipé d'ERTMS

► Mode de calcul :

Kilomètres de ligne équipés d'ERTMS au 31 décembre d'une année.

► Définition/périmètre :

Cet indicateur représente le nombre de kilomètres de ligne du Réseau Ferré National équipés d'ERTMS à date.

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est le dispositif de signalisation ferroviaire commun à l'ensemble des pays européens. L'ERTMS est composé de deux éléments majeurs : l'ETCS (European Train Control System), système européen de signalisation et de contrôle des trains, et le GSM-R (et demain le FRMCS), système radio utilisé pour échanger des informations entre le sol et le bord, basé sur le standard GSM mais qui utilise des fréquences propres au réseau ferroviaire.

► Modalité de production :

Les données seront issues de la banque travaux CCR/ETCS.

► Modalité de validation :

Direction Industrielle de la Digitalisation de la Signalisation (DGOPI / DDS), et Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP).

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau

► Mode de calcul :

La dépense moyenne d'entretien par km est le ratio entre :

- La dépense d'exploitation de la totalité de l'entretien, sur voies principales et voies de service, issue de l'outil RAE (y compris conventions gares).
- La longueur des voies principales, de service et PPP.

Les montants de la trajectoire prévisionnelle sont calculés à réseau constant et exprimés en kilo-euros 2024.

► Définition/périmètre :

L'indicateur porte sur les dépenses d'exploitation (c'est-à-dire hors dépenses immobilisables), pour l'entretien de l'ensemble des voies du réseau ferré national.

► Modalité de production :

Indicateur produit par la Direction Générale Finances et Achats (DGFA)
RAE, l'outil informatique développé par SNCF Réseau, permet de fournir chaque année une représentation des dépenses globales de l'entretien du réseau. Il permet de suivre l'évolution des dépenses annuelles, sur différents périmètres géographiques ou techniques (catégories UIC, régions, catégories d'entretien, domaines techniques)

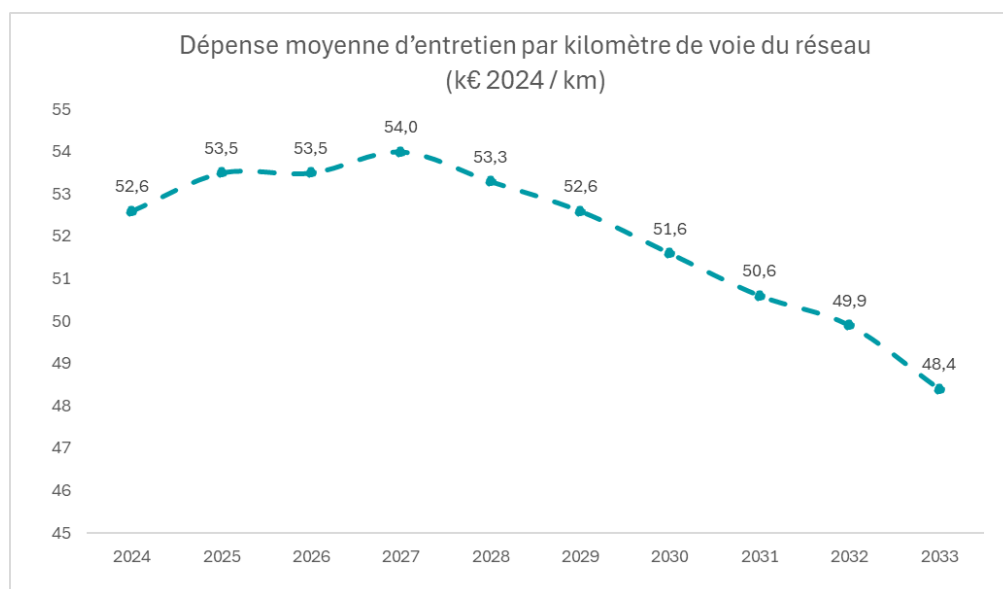
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoire :

Exprimée en k€ 2024/km :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
52,6	53,5	53,5	54,0	53,3	52,6	51,6	50,6	49,9	48,4



La trajectoire prévisionnelle intègre les impacts d'événements/évolutions à venir dont les coûts peuvent être estimés. Les événements/évolutions dont les impacts financiers ne peuvent être estimés de façon fiable à date ont été exclus :

- **Les sinistres** : les conséquences des sinistres étant fluctuantes d'une année sur l'autre, SNCF Réseau ne peut s'engager sur une trajectoire qui intégrerait les conséquences financières des sinistres dont une large part est liée aux phénomènes climatiques extrêmes dont la fréquence et l'ampleur sont en hausse
- **Le renouvellement des engins utilisés pour la Supply Chain** dont les impacts sur les coûts d'entretien ne sont pas encore connus, dépendant des modalités d'acquisition
- **Un impact temporaire du FRMCS** : l'utilisation en double de l'ancienne technologie avec la nouvelle sera nécessaire en attendant que l'intégralité des nouvelles installations soient mises en service. Cet impact, qui devrait culminer de 2031 à 2033, ne peut être estimé à ce stade.

► Hypothèses :

- La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation telle que prévue au contrat
- Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées sont les suivantes :

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1,7	1,4	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Volume de Gopeq produits par an et Ratio Annuel Gopeq (Réseau Structurant)

► Mode de calcul :

- **Nombre de Gopeq** = Production physique Voie Courante de l'année en Gopeq
- **Ratio Annuel Gopeq** = Dépenses totales de l'activité Voie en M€ de l'année ÷ Nombre de Gopeq

➔ **En euros courants puis en euros constants 01/2024** avec utilisation des indices IPCH annuels pour désactualiser en euros constants 01/2024 (cf. hypothèses ci-dessous)

► Définition/périmètre :

Réseau Structurant, Activité OPERA Voie / Programme RGVOI.

Nota : Étant donné sa globalité, le « **Ratio Annuel Gopeq** » ne peut être comparé au « **Coût Gopeq UIC 2 à 6** », indicateur Voie de l'ancien contrat de performance, qui n'incluait ni les RAV, ni les LGV, ni les bases travaux.

► Modalité de production :

Ces indicateurs seront disponibles à la clôture comptable de l'année et sont suivis mensuellement. Les données seront issues de la comptabilité de SNCF Réseau et du suivi de la production physique (rapports journaliers et mensuels).

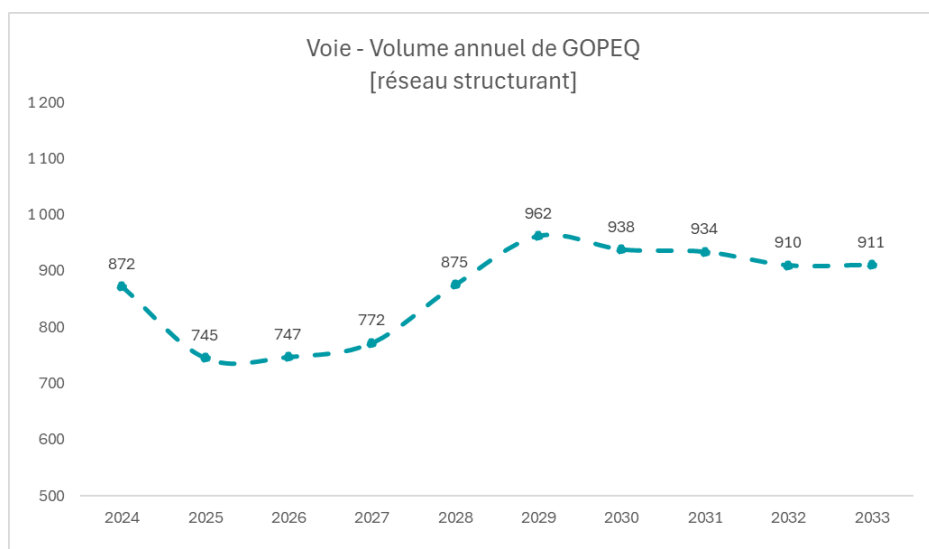
► Modalité de validation :

Direction de la Maintenance, des Actifs et de la Planification (DGIGM / DMAP)

► Trajectoires :

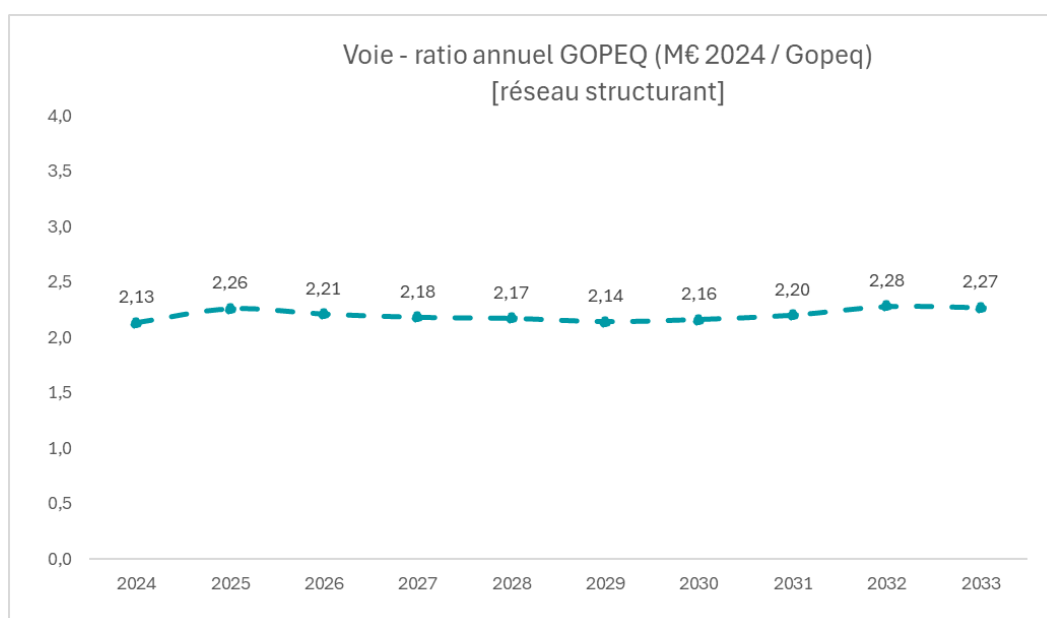
Nombre de Gopeq produits par an :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
872	745	747	772	875	962	938	934	910	911



Ratio annuel Gopeq (M€ 2024 / Gopeq) :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
2,13	2,26	2,21	2,18	2,17	2,14	2,16	2,20	2,28	2,27



► Hypothèses :

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation indiquée à l'annexe 2.

Les hypothèses de taux d'actualisation (IPCH) (%) considérées figurent à l'annexe 5.

Commentaires :

Définition du GOPEQ

Le Gopeq est une unité d'œuvre d'équivalence en volume permettant de mesurer la réalisation physique d'un chantier de régénération voie sur le réseau structurant.

Un Gopeq correspond à 1 km de RVB (Renouvellement Voie Ballast, soit la régénération du ballast, des traverses et des rails sur un kilomètre de voie). S'il s'agit d'une intervention partielle, on parle « d'équivalent Gopeq », ainsi 1 km de RR (Renouvellement de rail) correspond à 0,35 Gopeq produit en ligne classique.

L'ensemble de la production physique prévue et réalisée du domaine Voie est ainsi suivi en nombre de Gopeq.

Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Part des opérations réalisées sans surcoût

► Mode de calcul :

Part des opérations en phase réalisation dont le coût final prévisionnel de réalisation est inférieur à 105% du coût prévisionnel convenu (dernière convention de financement ou dernier avenant, dont le montant figure dans l'outil de gestion de projet).

Résultat indiqué en pourcentage

► Définition :

Opérations en phase réalisation dont le coût final prévisionnel de réalisation est inférieur à 105% du coût prévisionnel convenu

► Périmètre :

Le périmètre inclut les opérations d'investissement de renouvellement, de modernisation et de développement du réseau, d'un montant supérieur à 5 M€, hors grands projets et construction de lignes nouvelles, hors projets tiers.

► Modalité de production :

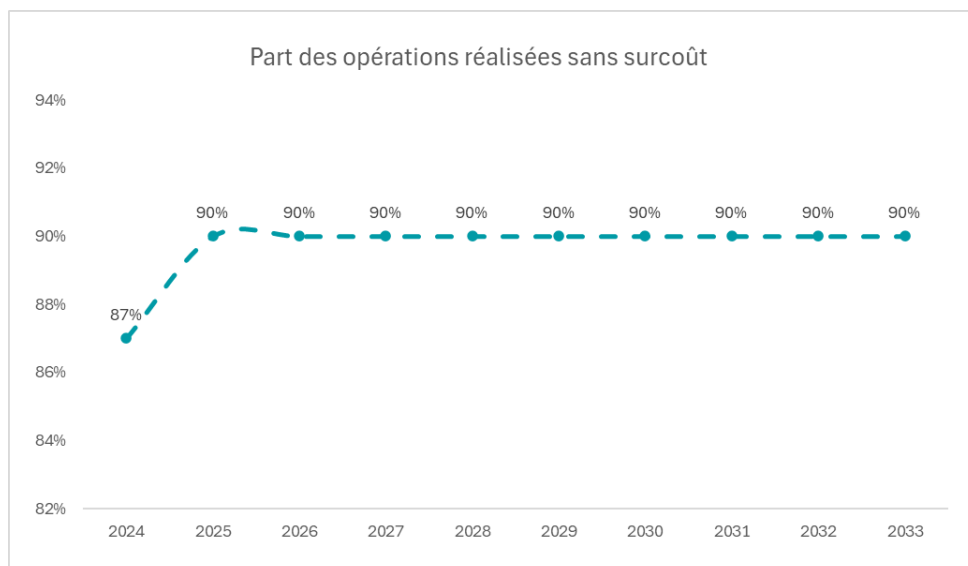
Production de l'indicateur par la Direction Générale Finances et Achats (DGFA).
Outil de suivi des projets d'investissement (GEREMI), reporting régulier (RNI) de l'état d'avancement, bilan en début d'année suivante et calcul de l'indicateur.

► Modalité de validation :

Direction Générale Finances et Achats (DGFA), et Direction de la Conduite des Projets (DGIGM / DCP)

► Trajectoires :

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
87 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %



Indicateur de consistance du réseau et de performance industrielle : Part des opérations réalisées sans retard

► Mode de calcul :

[Opérations mises en service à la date convenue lors du lancement de la phase de réalisation] / [Ensemble des opérations comprises dans le périmètre].

Résultat indiqué en pourcentage

► Définition :

Indicateur sur délais de réalisation, en pourcentage d'opérations mises en service dans les délais.

► Périmètre :

Le périmètre inclut les opérations d'investissement de renouvellement, de modernisation et de développement du réseau.

Il est constitué par un panel d'opérations servant au pilotage de niveau national (soit entre 50 et 100 opérations, y compris les opérations avec participation financière européennes, pour lesquelles les délais sont particulièrement stricts)

► Modalité de production :

Production de l'indicateur par la Direction de la Conduite des Projets (DGIGM / DCP) avec l'appui des Direction Générales Interrégionales (DGIR).

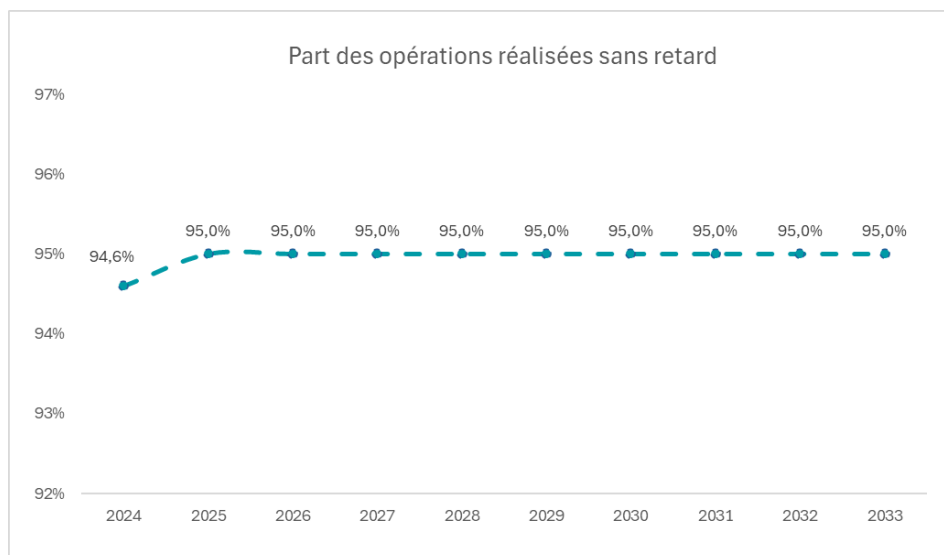
Choix du panel d'opérations à suivre en début d'année, reporting régulier de l'état d'avancement des mises en service, bilan en fin d'année et calcul de l'indicateur.

► Modalité de validation :

Direction de la Conduite des Projets (DGIGM / DCP)

► **Trajectoires :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %



Indicateur de performance financière : Redevances d'infrastructure

► Mode de calcul :

Les barèmes de ces redevances sont précisés dans le document de référence du réseau.

Les redevances sont présentées en euros, hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

► Définition/périmètre :

Les redevances constituent la grande majorité des revenus de SNCF Réseau. Elles influent directement sur la capacité d'autofinancement pour maintenir et développer le réseau.

Les redevances d'infrastructures et autres redevances et produits considérées sont les suivantes :

- Redevance d'accès
- Redevance de circulation et redevance de circulation électrique
- Redevance de marché
- Prestations relatives aux installations de services
- Produits relatifs aux embranchements particuliers
- Autres redevances

La redevance de fourniture d'électricité et la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE A et B) sont exclues de cet indicateur car elles constituent des refacturations pures et simples de l'énergie achetée par SNCF Réseau.

Les barèmes de ces redevances sont précisés dans le document de référence du réseau.

► Modalité de production :

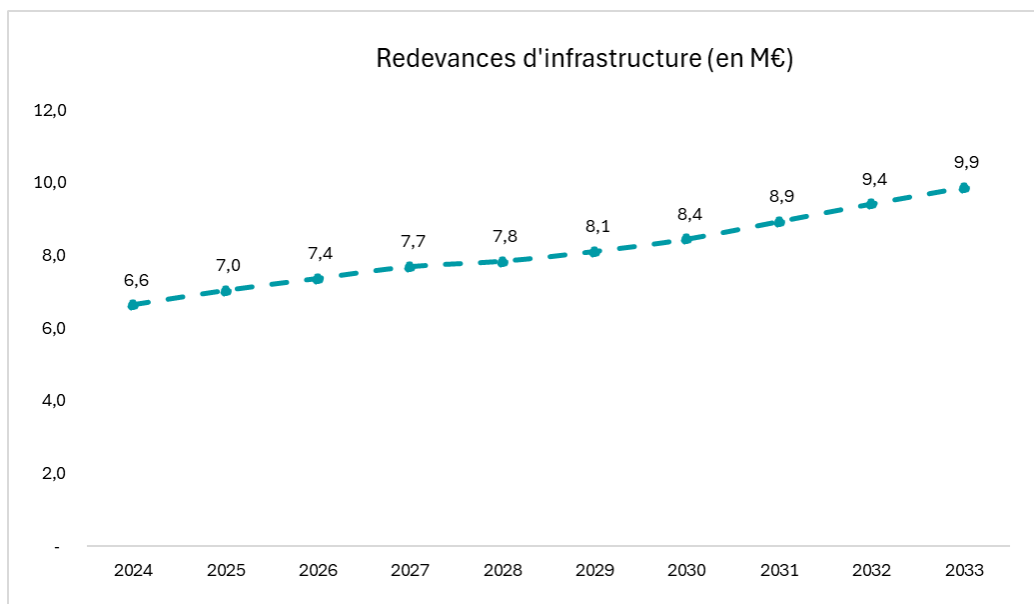
Les redevances sont issues du système d'information de facturation de SNCF Réseau. Le système de valorisation et de facturation est détaillé dans le document contractuel entre l'État et SNCF Réseau.

► Modalité de validation :

Les redevances sont validées par la Direction commerciale dans le cadre du process de facturation.

► **Trajectoire (en milliards d'euros) :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
6,6	7,0	7,4	7,7	7,8	8,1	8,4	8,9	9,4	9,9



Indicateur de performance financière : EBITDA

► Mode de calcul :

L'EBITDA est un indicateur normé, calculé de la façon suivante :

- + Chiffre d'affaires (dont les redevances d'infrastructures)
- Achats et charges externes nets (de la production immobilisée)
- Charges de personnel nettes (de la production immobilisée)
- Impôts et taxes
- Autres charges et produits d'exploitation (dont pertes sur créances irrécouvrables, réintégration en OPEX des abandons de projets, gain de change)
- +/- Variations de provisions sur actifs circulants

► Définition/périmètre :

L'EBITDA correspond à la marge opérationnelle (indicateur antérieur à 2021), à l'exclusion des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directement cash, et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité.

L'EBITDA (résultat avant intérêts, impôt et amortissements et dépréciations) mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment des conditions de son financement, de l'impôt sur le résultat et du renouvellement de l'outil d'exploitation.

L'EBITDA influe directement sur la capacité d'autofinancement de SNCF Réseau pour maintenir et développer le réseau.

► Modalité de production :

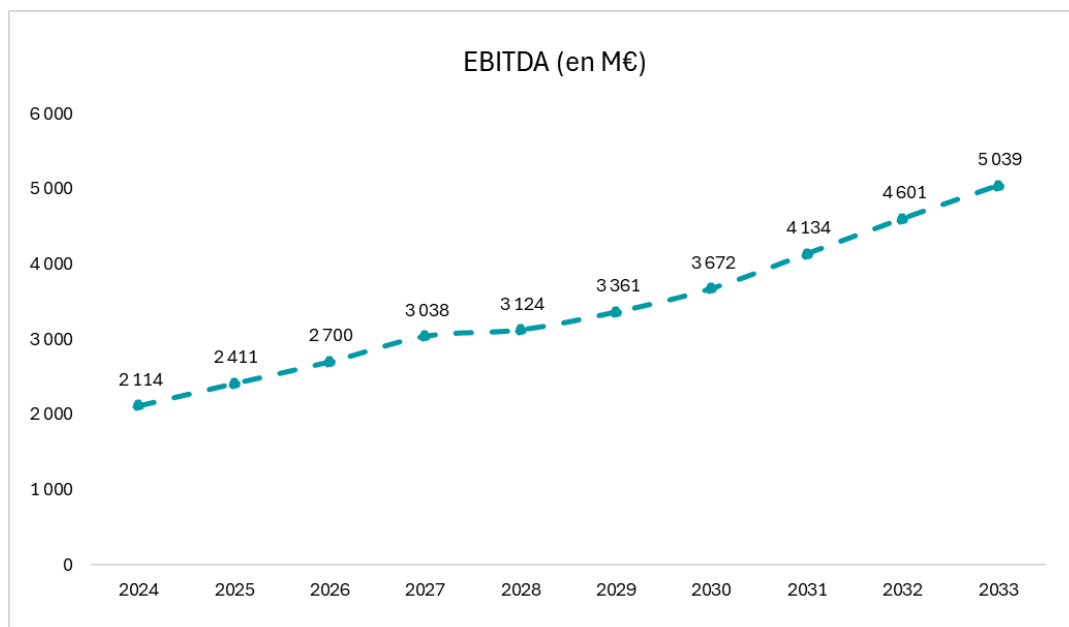
Les données qui composent l'EBITDA sont issues de l'ERP comptable de SNCF Réseau.

► Modalité de validation :

Les comptes annuels de SNCF Réseau (et les indicateurs financiers associés) sont approuvés par le Conseil d'administration et certifiés par les commissaires aux comptes.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
2 114	2 411	2 700	3 038	3 124	3 361	3 672	4 134	4 601	5 039



Indicateur de performance financière : Ratio EBITDA / chiffre d'affaires (hors redevances électriques)

► Mode de calcul :

Il s'agit du rapport entre l'EBITDA et le chiffre d'affaires (hors redevances électriques), exprimé en pourcentage.

► Définition/périmètre :

Le ratio « EBITDA / chiffre d'affaires (hors redevances électriques) » est un indicateur permettant de mesurer la capacité de SNCF Réseau à générer de la valeur en le mesurant par rapport aux revenus constatés sur l'exercice. Plus le ratio est élevé, plus fort est le niveau de marge dégagé par l'exploitation par rapport aux revenus perçus.

Ce ratio permet de traduire la performance économique de l'entreprise avant prise en compte des dotations aux amortissements, du résultat financier, des impôts et des événements exceptionnels.

Il sert à évaluer la part des recettes générées par l'activité de l'entreprise qui est convertie en richesse pour l'entreprise au titre du financement des investissements dans le réseau ferré national.

► Modalité de production :

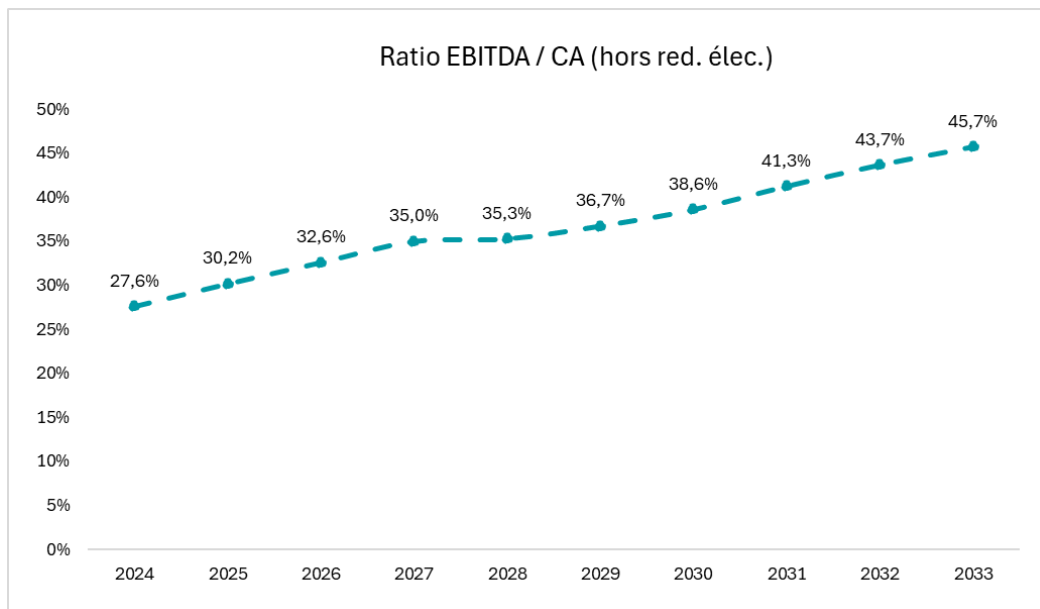
La modalité de production de cet indicateur est calculatoire.

► Modalité de validation :

Les comptes annuels de SNCF Réseau (et les indicateurs financiers associés) sont approuvés par le Conseil d'administration et certifiés par les commissaires aux comptes.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
27,6%	30,2%	32,6%	35,0%	35,3%	36,7%	38,6%	41,3%	43,7%	45,7%



Indicateur de performance financière : Ratio [dette / EBITDA]

► Mode de calcul :

Dette nette en normes françaises / EBITDA

► Définition/périmètre :

Ce ratio vise à mesurer la capacité de l'entreprise à rembourser sa dette sur la base de son EBITDA. Il équivaut au nombre d'années nécessaires pour que l'entreprise soit capable de rembourser ses dettes financières grâce à l'EBITDA dégagé par son activité. Il est calculé sur la base d'éléments issus des comptes sociaux en normes françaises.

Il s'agit du rapport entre :

- La dette nette (correspondant aux engagements financiers nets en norme française, retraitée des primes d'émission et sans impact IFRS) destinée à évaluer la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis de ses créanciers hors cycle d'exploitation (hors dettes fournisseurs, fiscales ou sociales). Elle correspond donc à la situation de la société par rapport aux banques qui accordent aux entreprises des financements à court et à long terme. Elle constitue une balance entre, d'un côté, les dettes financières de l'entreprise et, de l'autre, sa trésorerie disponible et ses investissements financiers ;

Et

- L'EBITDA, qui permet d'évaluer la ressource qu'une entreprise tire de son cycle d'exploitation.

► Modalité de production :

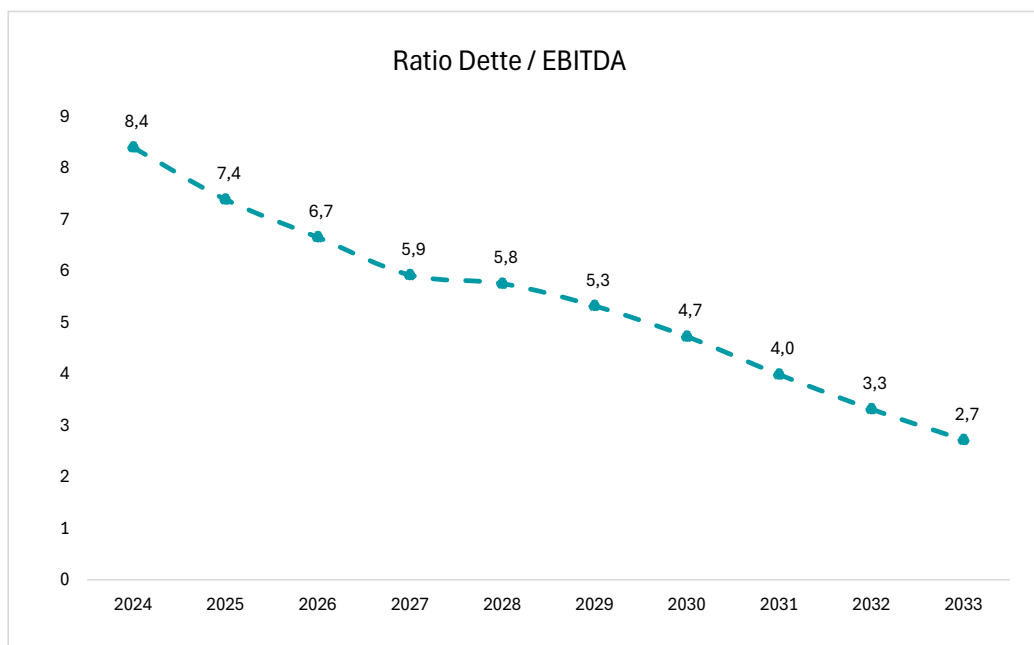
La modalité de production de cet indicateur est calculatoire.

► Modalité de validation :

Les comptes annuels de SNCF Réseau (et les indicateurs financiers associés) sont approuvés par le Conseil d'administration et certifiés par les commissaires aux comptes.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
8,4	7,4	6,7	5,9	5,8	5,3	4,7	4,0	3,3	2,7



Indicateur de performance financière : Cash-flow libre

► Mode de calcul :

Le cash-flow libre se calcule à partir des éléments du Tableau de Flux de Trésorerie (TFT) :

EBITDA

– variation de provisions sur actifs circulants – impôt sur les sociétés exigible +/- variation de besoin en fonds de roulement d'exploitation

– investissements bruts + subventions méritées +/- variation de besoin en fonds de roulement d'investissement et subventions + produits de cession d'actifs

– frais financiers (hors variation de besoin en fonds de roulement financier)

► Définition/périmètre :

Le cash-flow libre correspond aux ressources générées par l'activité dont l'entreprise dispose après avoir supporté la charge de sa dette et financé ses dépenses d'investissement.

Le cash-flow libre comprend :

- Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles, soit l'EBITDA retraité des variations de provisions sur actifs circulants et après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement d'exploitation (BFRE),
- Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissements, soit les investissements nets de subventions après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement investissements et subventions (BFRI & BFRS),
- Le coût de l'endettement financier composé des produits et charges d'intérêts payés et calculés (amortissements des frais et primes d'émission, intérêts courus non échus, variation de l'indexation de l'inflation des emprunts non couverts)

► Modalité de production :

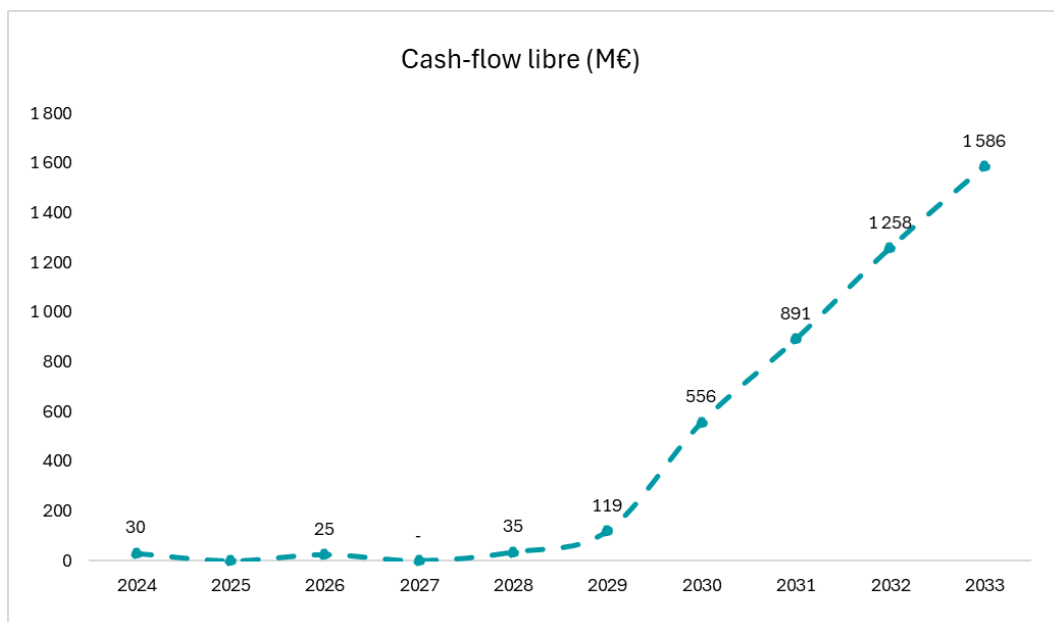
Les données qui composent le cash-flow libre sont issues de l'ERP comptable de SNCF Réseau.

► Modalité de validation :

Les comptes annuels de SNCF Réseau (et les indicateurs financiers associés) sont approuvés par le Conseil d'administration et certifiés par les commissaires aux comptes.

► **Trajectoire (en millions d'euros) :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
30	0	25	0	35	119	556	891	1 258	1 586



Indicateur de performance financière : Couverture du coût complet du réseau par les ressources de SNCF Réseau

► Mode de calcul :

Coût complet / Ressources régulées de SNCF Réseau

► Définition/périmètre :

Les ressources régulées de SNCF Réseau doivent permettre, à terme, de couvrir le coût complet imputable aux différents segments de marché. La définition de la couverture du coût complet est alignée sur celle de l'Autorité de Régulation des Transports.

Le coût complet du réseau doit être calculé en tenant compte de l'ensemble des charges régulées du réseau, y compris l'amortissement des investissements (nets des subventions reçues) et une juste rémunération des capitaux investis sous la forme d'un coût moyen pondéré du capital. Le coût complet de SNCF Réseau reflète le coût des investissements engagés par l'entreprise et tient compte des risques encourus pour les réaliser.

L'évaluation du taux de couverture du coût complet prend en compte l'ensemble des ressources régulées de SNCF Réseau (subventions et recettes de redevances d'infrastructure) afin de rendre compte aussi fidèlement que possible de l'équilibre financier de la gestion du réseau existant sur la période du contrat. Il bénéficie du complément de recettes perçues par SNCF Réseau sur ses activités autres et la valorisation du patrimoine qui lui est affecté par l'État.

► Modalité de production :

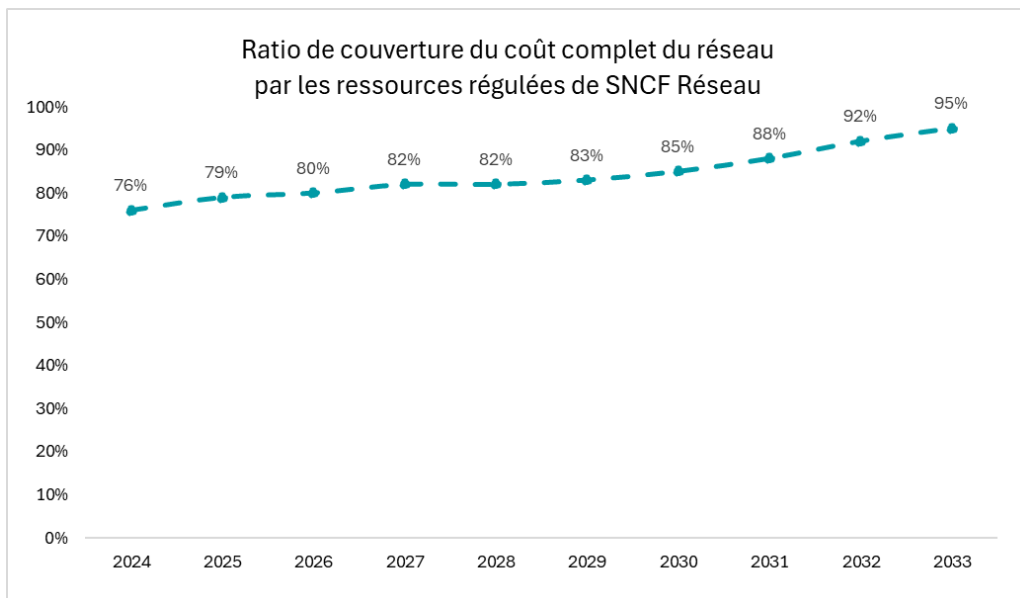
Les données qui composent le cash-flow libre sont issues de l'ERP comptable de SNCF Réseau.

► Modalité de validation :

Les comptes annuels de SNCF Réseau (et les indicateurs financiers associés) sont approuvés par le Conseil d'administration et certifiés par les commissaires aux comptes.

► **Trajectoire :**

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
76%	79%	80%	82%	82%	83%	85	88%	92%	95%



ANNEXE 2 – TABLEAU PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS ET D'EXPLOITATION

Les enveloppes d'accélération du renouvellement et de la modernisation sont conformes aux conclusions de la conférence Ambition France Transports.

Les grands projets pris en compte sont ceux dont les financements sont validés. S'agissant de LNSO et LNMP, la trajectoire d'investissements sera amendée en parallèle de la phase de consultation du projet de contrat, pour prendre en compte les décisions prises en mai 2026.

Il est fait l'hypothèse que les projets régionaux de développement (PRD) représenteront une enveloppe annuelle de 1 Milliard€ par an entre 2027 et 2033.

En M€	OPEX & CAPEX									
	2024 Réel	2025 Budget	2026 Contrat	2027 Contrat	2028 Contrat	2029 Contrat	2030 Contrat	2031 Contrat	2032 Contrat	2033 Contrat
Régénération et modernisation	-3 233	-3 323	-3 444	-3 722	-4 505	-4 585	-4 670	-4 750	-4 840	-4 925
Grands projets	-1 048	-1 208	-1 247	-1 205	-1 303	-813	-514	-328	-178	-5
Projets régionaux de développement	-1 003	-985	-1 075	-1 000	-1 000	-1 000	-1 000	-1 000	-1 000	-1 000
Mise en conformité	-161	-159	-142	-160	-167	-168	-169	-172	-176	-179
Foncier et travaux pour tiers	-104	-86	-153	-152	-161	-181	-184	-188	-192	-198
Investissements industriels	-338	-345	-346	-339	-391	-413	-439	-446	-454	-461
Autres			-7	0	0	0	0	0	0	0
Sous-total production	-5 887	-6 108	-6 414	-6 578	-7 527	-7 160	-6 976	-6 885	-6 840	-6 767
Reclassements de projets	67	12	25	25	25	25	25	25	25	25
Normes (IAS 23)	-92	-87	-76	-76	-76	-76	-76	-76	-76	-76
Autres	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissements bruts	-5 865	-6 183	-6 465	-6 629	-7 578	-7 211	-7 027	-6 936	-6 891	-6 818
Var . BFR investissements	-45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Régénération et modernisation	11	12	17	0	1 000	1 018	1 036	1 055	1 074	1 093
Grands projets	923	1 085	1 148	1 157	1 276	781	498	317	170	0
Projets régionaux de développement	928	935	1 000	945	959	955	955	955	955	955
Mise en conformité	28	23	15	32	27	33	33	34	35	35
Foncier & tiers	60	65	103	138	140	174	177	180	184	189
Investissements industriels	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	2	10	0	-2	1	-2	-1	0
Subventions brutes (hors fonds de concours & plan de relance)	1 949	2 121	2 290	2 282	3 402	2 959	2 701	2 540	2 417	2 273

ANNEXE 3 – FINANCEMENT DE LA RÉGÉNÉRATION ET LA MODERNISATION

M€ courants	R2024	B2025	B2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Rappel de l'enveloppe totale de régénération et modernisation	3 233	3 323	3 444	3 722	4 505	4 585	4 670	4 750	4 840	4 925
Dont enveloppe socle de régénération et modernisation	2 933	2 933	2 884	2 897	3 020	3 075	3 130	3 185	3 245	3 300
Dont investissements dédiés à l'accélération de la régénération et de la modernisation	300	390	561	825	1 485	1 510	1 540	1 565	1 595	1 625
Fonds de concours – dividendes SNCF (total)	1 710	1 561	1 492	1 419	1 200	1 274	1 493	1 517	1 547	1 577
Dont trajectoire initiale	1 238	1 099	931	594	700	765	975	990	1 010	1 030
Dont versements complémentaires au titre de l'accélération de la régénération et de la modernisation*	300	390	561	825	500	509	518	527	537	547
Dont Produits de cessions	172	72	-	-	-	-	-	-	-	-
Financements externes, sous réserve des autorisations annuelles en loi de finances*	-	-	-	-	1 000	1 018	1 036	1 055	1 074	1 093

* Le 1,5 Md€ supplémentaire consacré à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire à compter de 2028 sera indexé à l'inflation (indice des prix à la consommation harmonisé, IPCH) ; chacun des financeurs ayant la charge du financement de cette indexation.

ANNEXE 4 – SYNTHÈSE DE LA POLITIQUE DES INVESTISSEMENTS DE RÉGÉNÉRATION ET MODERNISATION

1. Vision stratégique et enjeux

La politique d'investissements de régénération et modernisation du réseau ferroviaire structurant s'inscrit dans le cadre du contrat de performance avec l'État. Elle vise à garantir la pérennité, la fiabilité et la performance du réseau à l'horizon 2032. L'objectif est de répondre aux enjeux de sécurité, de mobilité décarbonée, de régularité, de développement de l'offre ferroviaire, de soutien à l'emploi et de cohésion territoriale.

Établie à la demande de l'État, elle est mise à jour annuellement et validée au CA de SNCF Réseau en fin d'année.

2. Répartition des investissements

Cette note de synthèse présente les grandes tendances de la politique d'investissements associés à la trajectoire financière issue de la conférence Ambition France Transports.

Les investissements proposés à +1,5 Md€²⁰²⁸ vont permettre de limiter le vieillissement du réseau structurant. Ils ont un niveau suffisant pour organiser une montée en puissance durable de la modernisation grâce au grand programme Commande Centralisée du Réseau (CCR). Les nouvelles technologies, et en particulier le nouveau standard européen ERTMS, permettront à plus long terme de décongestionner les tronçons de réseau déjà saturés. Ces nécessaires transformations vers un réseau modernisé sont les principaux leviers pour garantir une plus grande performance de l'exploitation et l'augmentation de l'offre de service associée.

Le niveau d'investissements proposé est un socle nécessaire pour développer le réseau et permettre notamment l'émergence de plusieurs services express régionaux métropolitains (SERM) qui viendront offrir une offre de transport décarbonée aux périphéries métropolitaines.

D'ici à la fin du contrat, le ralentissement du vieillissement du réseau sera visible. Toutefois, en dépit de la hausse progressive des budgets de régénération et modernisation, le besoin nominal de régénération et modernisation des actifs du réseau n'est pas encore satisfait pour enrayer la dette patrimoniale. Dans cette situation, la priorisation des investissements est essentielle pour assurer la sécurité et la performance à court terme tout en apportant la meilleure garantie possible de pérennité des actifs au regard des usages projetés.

3. Trajectoires prévisionnelles

La trajectoire d'indicateur est adossée à la trajectoire d'investissements régénération et modernisation, mentionnée dans l'annexe 2 au présent contrat.

4. Politiques par domaine

La part relative de chaque famille d'actifs dans le budget de régénération et modernisation reste globalement stable, à l'exception des ouvrages d'art et des ouvrages en terre qui présentent des enjeux spécifiques, ainsi que le programme de modernisation et de digitalisation du réseau.

Renouvellement (en Millions€ courants)	2025	2026	2027	2028	Cumul 2025-2028
Voie courante dont :	1 708	1 731	1 789	2 026	7 254
- Voies	1 702	1 721	1 775	2 011	7 209
- Voies de service	6	10	14	15	45
IFTE- Traction électrique	338	351	377	435	1 501
Energie	0	0	0	55	55
CCR	513	521	631	688	2 353
Signalisation	146	120	133	143	542
Telecom	127	138	166	190	621
Ouvrages d'art, ouvrages en terre et	210	246	304	366	1 126
Surveillance et supervision	11	9	28	43	91
Amélioration de la régularité	74	74	72	85	305
Investissements commerciaux	5	5	5	10	25
Entretien et OGE immobilisables	126	128	131	165	550
Autres	65	121	86	314	586
Total renouvellement	3 323	3 444	3 722	4 520	15 009

Données à date d'octobre 2025, susceptibles de mises à jour ultérieures, avec les hypothèses d'indexation actuellement retenues par SNCF Réseau.

Voie

Voies principales

Les investissements visent à stabiliser le vieillissement, éradiquer les rails anciens, renouveler les appareils de voie et améliorer la régularité.

Les LGV font l'objet de programmes spécifiques de renouvellement du ballast et des appareils de voie jusqu'en 2030. A partir de 2030-2031, des besoins d'investissements complémentaires vont apparaître pour le renouvellement massif des LGV (début de régénération de la LGV Est Européenne, RVB sur la LGV Paris-Lyon et RB sur LGV Méditerranée).

Sur lignes classiques, pour les segments « Mass-Transit » et « Haute Performance », après une légère décroissance, l'ICV atteindra 55 en 2030 pour atteindre 55,2 en 2033. Sur les segments « Standards », l'ICV se maintiendra autour de 53 ; des investissements complémentaires seront nécessaires au-delà de 2030 pour en arrêter le vieillissement.

Les objectifs de disponibilité à la vitesse nominale sont maintenus à plus de 97% grâce aux travaux de renouvellement et d'entretien ciblés. La régénération industrielle poursuit sa recherche de productivité et le développement de pratiques d'économie circulaire.

Appareils de voie

Patrimoine sensible pour la sécurité et la performance, les appareils de voie font l'objet d'une rationalisation et d'une industrialisation croissante du renouvellement. La simplification des plans de voie et la suppression des appareils inutiles permettent de concentrer les moyens sur les actifs

à fort usage. Le vieillissement du patrimoine n'est pas encore endigué, mais ralentit grâce à ces efforts.

Ouvrages d'art et ouvrages en terre

Le patrimoine est important en nombre, diversité et âge : 28 335 ponts rails, 10 103 ponts routes/canaux, 1 275 passerelles, 1 762 tunnels, 27 731 murs/perrés, 120 000 ouvrages en terre...

Les priorités pour la période du contrat incluent les opérations sur les grands ouvrages, la prévention de la réaction sulfatique interne des bétons (RSI) et le traitement des zones de vulnérabilité hydraulique. Les budgets alloués à ces domaines augmentent progressivement et sont pérennisés sur le temps long (mais restent en-deçà des recommandations de l'audit du réseau 2018). Cette trajectoire devra être au moins maintenue dans le temps pour couvrir les besoins essentiels de régénération des ouvrages et anticiper la « bosse » des ouvrages centenaires à régénérer à l'horizon 2040, ainsi que pour faire face au changement climatique.

Installations fixes de traction électrique

Un tiers du réseau électrifié est obsolète, surtout en caténaires 1 500 V. Les investissements ciblent le renouvellement des caténaires, des équipements d'alimentation et des transformateurs.

Pour les caténaires, la maintenance prédictive est renforcée et une politique industrielle faisant appel à de nouveaux outils type suites rapides est mise en œuvre. Le programme permet de poursuivre l'éradication des caténaires de type « Midi » et « 1^{er} Nord Est » (qui sont obsolètes).

Installations de signalisation

La trajectoire de ce domaine prévoit une accélération importante pour ralentir le vieillissement des installations, maîtriser l'incidentologie, mais aussi moderniser des postes d'aiguillage, déployer la commande centralisée du réseau (CCR) avec l'introduction des technologies Argos, Mistral NG et ATS+, et le déploiement de l'ETCS (en lien avec le programme CCR et conformément au plan de déploiement – NIP – de 2024).

Le vieillissement de ces installations restera préoccupant : l'âge moyen des postes anciens sur le « Standard 1 » passera de 54 ans en 2023 à 59 ans en 2033. Un plan de régénération ambitieux postérieur devra être financé pour enrayer le vieillissement.

Télécommunications

Dans ce domaine, le retard porte principalement sur les supports en cuivre et la téléphonie ferroviaire.

Aussi, le programme inclut le renouvellement des réseaux cuivre, le déploiement de la fibre optique, la modernisation de la téléphonie ferroviaire et le lancement du FRMCS, futur support radio de l'ETCS. A partir de 2031 la trajectoire s'inscrit dans une dynamique de croissance pour la modernisation et la digitalisation du réseau.

Adaptation au changement climatique

Sur la période du contrat, plus de 1000 km de réseau structurant verront leur résilience confortée en introduisant des composants neufs, plus modernes et en remettant l'environnement à niveau :

- « Travaux connexes » à la régénération de la voie : remise à niveau des ouvrages hydrauliques et travaux de génie végétal.
- Régénération des ouvrages en terre et hydrauliques pour éradiquer plusieurs centaines de « Zones de Vulnérabilité Hydraulique » et de « Zones à évolution rapide. »
- Régénération caténaire, en particulier en 1500 V, pour la résilience à la montée en température et la maîtrise de l'impact des phénomènes de dilatation du cuivre.
- Régénération des ouvrages d'art qui améliore leur résilience en cas d'inondation.
- Modernisation de la signalisation qui diminue le nombre d'installations exposées et remplace les composants anciens par des technologies plus robustes.

5. Impacts attendus

Les investissements auront un impact significatif sur :

- La performance du réseau (régularité, fiabilité, capacité)
- La décarbonation des transports et la transition écologique
- La création d'emplois à haute valeur ajoutée dans tous les territoires
- La cohésion sociale et territoriale, avec le désenclavement des régions isolées
- Le renforcement de la filière industrielle ferroviaire française.

6. Programme triennal

A la date de finalisation du présent contrat, il est envisagé la réalisation des projets suivants, étant observé que la réalisation de ces projets est soumise aux aléas opérationnels en l'état de la connaissance actuelle.

6.1 Chantiers >10M pour 2026 :

Région administrative	Libellé projet	Ligne	Programme	Enveloppe
Occitanie	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 de la limite de Région à Saint-Gervasy - Travaux 2026	800000	RGVOI	****
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 d'Epéron à Chartres	420000	RGVOI	***
Ile-de-France	Régénération caténaire de la ligne C	570000	RGIFTE	***
Nouvelle Aquitaine	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 d'Ychoux à Morcenx	655000	RGVOI	***
Nouvelle Aquitaine	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 d'Argenton à La Souterraine	590000	RGVOI	***
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 PLM Voie 2bis entre Montereau et Dijon	830000	RGVOI	***
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Corbeil et Villabé	830000	RGVOI	***
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement d'appareils de voie LGV à Vendôme	431000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Noisy-le-Sec et Gretz	001000	RGVOI	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	CCR Ouest Provence Etape 1	830000	CCR	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Porchefontaine et Rambouillet	420000	RGVOI	**
Auvergne-Rhône-Alpes	CCR Rhône Alpes - Secteur Circulation Chasse / Sibelin	830000	CCR	**
Ile-de-France	Renouvellement d'appareils de voie en gare du Nord	272000	RGVOI	**
Ile-de-France	Régénération du poste d'Etampes en PAI 2006	570000	CCR	**
Occitanie	Régénération caténaire sur la ligne 590000 sur la section de Montauban à Cahors	590000	RGIFTE	**
Centre-Val-de-Loire	Régénération des postes de Vierzon en PAI	593000	CCR	**
Hauts-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Leval et Hirson	267000	RGVOI	**
Ile-de-France	PAI Epône	EOLE	CCR	**
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement du ballast V2 LGVA Branche Aquitaine	431000	RGVOI	**
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement du ballast LGV SE du PK 380 au PK 398	752000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide Haute Contrainte entre Morcerf et Coulommiers	002000	RGVOI	*
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement de rails industriel par train BOA V1 entre St Cyr-en-Val et Salbris	590000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Renouvellement des appareils de voie sur LGV Nord - zone du poste 28 à Avelin	226000	RGVOI	*
Nouvelle Aquitaine	Régénération de la caténaire midi entre Dax et Bayonne	655000	RGIFTE	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement des appareils Rhône de voie - zone du poste de Claveyson	752000	RGVOI	*
Normandie	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Lisieux et Caen	366000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Renouvellement des appareils de voie sur LGV Nord - zone du poste 25 à Roeux	226309	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel par train BOA sur PLM et la ligne de Corbeil à Montereau	830000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement et simplification des appareils de voie de la gare souterraine de Paris Gare de Lyon	830000	RGVOI	*
Centre-Val-de-Loire	Régénération de la caténaire V1 et V2 sur POLT	570000	RGIFTE	*
Ile-de-France	Développement d'ATS+ en Ile-de-France	EOLE	NSZD	*
Grand-Est	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Châlon -en-Champagne et Reims	081000	RGVOI	*
Bretagne	Régénération Rails et Ballast entre Rennes et Dingé	441000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Renouvellement de rails industriel par train REVO à Abbeville	311000	RGVOI	*
Nouvelle Aquitaine	Renouvellement de rails industriel par train BOA entre Ruffec et Montmoreau	570000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération de la caténaire sur le RER B - Tronçon 4	229000	RGIFTE	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de rails industriel par train BOA à Quincieux	830000	RGVOI	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Haute Performance Marseille Vintimille lot 2	930000	CCR	*
Ile-de-France	Régénération des télécommandes et du CSS EOLE	EOLE	RGIFTE	*
Ile-de-France	Remplacement du tablier du PRA de Varennes	746000	RGOA	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Renouvellement Voie et Ballast Avignon	830000	RGVOI	*
Hauts-de-France	LGV + Nord	226000	CCR	*
Ile-de-France	Régénération des postes 1 et2 de Dourdan en PAI 2006	550000	CCR	*
Ile-de-France	Renouvellement d'appareils de voie en gare de Saint-Denis	272000	RGVOI	*
Pays-de-la-Loire	CCR - Poste d'aiguillage ARGOS du Mans	420000	CCR	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel par train REVO sur Paris Nord entre Epinay et le Tréport	325000	RGVOI	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Régénération du rail sur Marseille Vintimille	930000	RGVOI	*
National	Partenariat Industriel Poste d'Aiguillage Informatisé Nouvelle Génération		CCR	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Remplacement du tablier métallique du pont-Rails des Chartreux	930000	RGOA	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel par train BOA entre Noisy-le-sec et Paris	070000	RGVOI	*
Bourgogne-Franche-Comté	Renouvellement du Block Automatique Lumineux et du Poste de Montbard	830000	CCR	*
Grand-Est	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Châlon et Pringy	070000	RGVOI	*
Nouvelle Aquitaine	Régénération du Block Automatique Lumineux entre Bordeaux et Lamothe	655000	RGIST	*
Hauts-de-France	Renouvellement de rails industriel par train km entre Hirson et Anor	229000	RGVOI	*
Occitanie	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 de la limite de Région à Saint-Gervasy - Travaux 2027	800000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel par train BOA entre Clamart et Versailles et Montigny et Maurepas	420000	RGVOI	*
Ile-de-France	Remplacement du Pont-Rail de Soissons (travaux 2027)*	229000	RGOA	*

6.2 Chantiers >10M pour 2027 :

Région Administrative	Libellé	Ligne	Programme	Enveloppe
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 sur Groupe VI de PSL	334000	RGVOI	****
Occitanie	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 de la limite de Région à Saint-Gervasy - Travaux 2027	800000	RGVOI	****
Bretagne	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 entre Dingé et Dol-de-Bretagne	441000	RGVOI	***
Grand-Est	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 de la voie 1 entre Blesme et Chaumont	020000	RGVOI	***
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 entre St Martin et Sail-les-Bains	750000	RGVOI	***
Pays-de-la-Loire	CCR - Poste d'aiguillage ARGOS du Mans	420000	CCR	***
Ile-de-France	Renouvellement d'appareils de voie en gare de Lyon - entraxes	830000	RGVOI	**
Nouvelle-Aquitaine	Régénération du COGC de Bordeaux	570000	CCR	**
Nouvelle-Aquitaine	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Argenton et la Souterraine	590000	RGVOI	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	CCR Ouest Provence étape 1	830000	CCR	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 sur Paris Est	001000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 entre Savigny-sur-Orge et Brétigny-sur-Orge	570000	RGVOI	**
Nouvelle-Aquitaine	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 d'Ychoux à Morecnx	655000	RGVOI	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Haute Performance Marseille Vintimille lot 2 - Modernisation de la signalisation - ERTMS	930000	CCR	**
Hauts-de-France	Remplacement d'appareils de voie - zone du poste d'Oignies	226000	RGVOI	**
Occitanie	Régénération des support et de l'armement caténaire sur la ligne de Montauban à Cahors du PK 600 au PK 663	590000	RGIFTE	**
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement d'appareils de voie sur LGVA - zone du poste de Plessis Dorin	429000	RGVOI	**
Ile-de-France	Régénération caténaire de la ligne C	570000	RGIFTE	**
Ile-de-France	Remplacement du Pont-Rail de Soissons (travaux 2027)*	229000	RGOA	**
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement du ballast V1 LGVA Branche Aquitaine	431000	RGVOI	**
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement du ballast LGV SE du PK 398 au PK 418	752000	RGVOI	**
Centre-Val-de-Loire	Régénération des postes de Vierzon en PAI	593000	CCR	**
Ile-de-France	PAI Epône	EOLE	CCR	**
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de 4 appareils de voie sur la BIF de Grenay LGV SEE	752000	RGVOI	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Remplacement des TM à Poutres Latérales des ponts-rails de Miron et Desrambois	930000	RGOA	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de rails industriel par train BOA V1 entre St Etienne et Givors	750000	RGVOI	*
Bourgogne-Franche-Comté	Régénération de la caténaire entre Varenne et Le Villars	830000	RGIFTE	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel entre Creil et Gannes	272000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération du poste d'Etampes en PAI 2006	570000	CCR	*
Ile-de-France	Remplacement du tablier du PRA de Varennes	746000	RGOA	*
National	Ligne expérimentale FRMCS sur LGV Nord		FRMCSMOD	*
Ile-de-France	Régénération PAI de Montereau	830000	CCR	*
Nouvelle-Aquitaine	Régénération de la caténaire midi entre Dax et Bayonne	655000	RGIFTE	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Régénération du rail sur Haute Performance Marseille Vintimille lot 2	930000	RGVOI	*
Ile-de-France	Développement d'ATS+ en Ile-de-France	EOLE	NSZD	*
Hauts-de-France	Remplacement d'appareils de voie - zone du poste de Sainghin	226000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération des postes d'Ermont-Eaubonne et Saint-Leu-la-Forêt en ARGOS	328000	CCR	*
Hauts-de-France	Renouvellement de rails industriel par train REVO V1 entre Béthune et Hazebrouck	301000	RGVOI	*
Hauts-de-France	LGV+ Nord	226000	CCR	*
National	Modernisation de la Téléphonie Ferroviaire - National - Marchés industriels		MTF	*
Auvergne-Rhône-Alpes	CCR Rhône Alpes - Secteur Circulation Chasse / Sibelin	830000	CCR	*
Normandie	Remplacement de 14 appareils de voie et régénération voie et ballast à Mézidon	366000	RGVOI	*
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement du rail LGVA Branche Bretagne	429000	RGVOI	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Saincaize et Moulins	750000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement de 4 branchements simples et 4 traversées obliques entre Noisy-le-sec et Villemomble GC	990000	RGVOI	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide Haute Contrainte entre Grenoble et Goncelin	909000	RGVOI	*
Auvergne-Rhône-Alpes	CCR 6 Saône + BAL Digital : Romanèche 6 Belleville - Villefranche St Germain au Mont d'Or - Collonges	830000	CCR	*
Ile-de-France	Renouvellement voie et ballast hors suite industriel Paris Est	001000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Modernisation de la téléphonie ferroviaire en Hauts-de-France et Picardie		MTF	*
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement des supports et de l'armement caténaire entre les PK 68 et 86 (Maintenon)	420000	RGIFTE	*
Grand-Est	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Revigny et Nançois	070000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération de la caténaire sur le RER B - Tronçon 3	229000	RGIFTE	*
Occitanie	Renforcement de la caténaire de 3 viaducs - Confortement de 1 RRMVS/Perles de grande hauteur - Régénération de 5 PSLV	718000	RGOA	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de rails industriel par train REVO entre Grésy et Annecy	897000	RGVOI	*
Grand-Est	Renouvellement de rails entre Conflans et Hagondange	085000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement voie et ballast hors suite industriel Paris Sud Est - Melun	830000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel par train BOA entre Montgeron et Melun	830000	RGVOI	*
Grand-Est	Renouvellement voie et ballast hors suite industriel entre Confly et Hagondange	085306	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement de 11 appareils de voie et Voie et Ballast hors suite sur Creil et Petit-Thérain - Phase 1	329000	RGVOI	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Haute Performance Marseille Vintimille lot 3 - Modernisation de la signalisation- ERTMS	930000	CCR	*
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement Voie et ballast Suite Rapide V60 entre Tours et Saumur	515000	RGVOI	*
Grand-Est	Mise en CCR des secteurs Circulations de Blainville, Nancy Nord/BV/Sud 1	070000	CCR	*
Nouvelle-Aquitaine	Régénération du Block Automatique Lumineux entre Bordeaux et Lamothe	655000	RGIST	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Régénération des voies des installations de desserte du Mole minéralier de Fos	935902	RGVOI	*
National	Partenariat Industriel Poste d'Aiguillage Informatisé Nouvelle Génération		CCR	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Renouvellement de rail Voie 1 et 2 du tunnel de Marseille sur la LGV5	752000	RGVOI	*
Bretagne	Viaduc sur la Vilaine - Remplacement de 5 travées	470000	RGOA	*
Ile-de-France	Remplacement industriel de 8 appareils de voie à Asnières - zone du poste 3	334000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération des télécommandes et du CSS EOLE	EOLE	RGIFTE	*
Ile-de-France	Renouvellement d'appareils de voie en gare de Saint-Denis	272000	RGVOI	*

6.3 Chantiers >10M pour 2028 :

Région Administrative	Libellé Projet	Ligne	Programme	Enveloppe
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 de la voie 1 entre Tours et Saumur	515000	RGVOI	****
Grand-Est	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 de la Voie 2 entre Blesme et Chaumont	020000	RGVOI	****
Occitanie	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V60 entre Perpignan et Cerbère	677000	RGVOI	****
Pays-de-la-Loire	CCR le Mans - Poste ARGOS	420000	CCR	***
Normandie	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V60 entre Sommersy et Darnetal	321000	RGVOI	***
Bourgogne-Franche-Comté	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V80 entre Dijon et Dôle	850000	RGVOI	***
Hauts-de-France	Renouvellement Voie et Ballast en suite rapide V80 sur la Voie 1 entre Crépy et Laon	229000	RGVOI	***
Bretagne	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V80 entre Redon et Questambert	470000	RGVOI	***
Nouvelle-Aquitaine	Régénération du COGC de Bordeaux	570000	CCR	***
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement de ballast et fraisage sur la LGV 5	752000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V80 entre Guillaumont et Boisseau	570000	RGVOI	**
Ile-de-France	Régénération PAI de Montreuil	630000	CCR	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Haute Performance Marseille Vintimille lot 2 - Modernisation de la signalisation - ERTMS	930000	CCR	**
Pays-de-la-Loire	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V60 entre Savenay et Saint-Nazaire	515000	RGVOI	**
Hauts-de-France	Renouvellement du ballast voie 2 de la LGV3 entre Vémars et Longueuil	226000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et ballast par suite rapide V80 ligne B	229000	RGVOI	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Haute Performance Marseille Vintimille lot 3 - Modernisation de la signalisation- ERTMS	930000	CCR	**
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	CCR Ouest Provence étape 1	630000	CCR	**
Bourgogne-Franche-Comté	Renouvellement des postes pour mise en CCR Haut-Jura Montagne	850000	CCR	**
Grand-Est	Mise en CCR des secteurs Circulations de Blainville, Nancy Nord/BV/Sud 1	070000	CCR	**
Centre-Val-de-Loire	Régénération du MCI de la CCT Nord	570000	CCR	**
Nouvelle-Aquitaine	Régénération de la caténaire midi entre Dax et Bayonne	655000	RGIFTE	**
Nouvelle-Aquitaine	Renouvellement Voie et ballast en suite rapide V80 entre Saint-Benoît et Niort	538000	RGVOI	**
Centre-Val-de-Loire	LGV A - RRI 2028	429000	RGVOI	**
Ile-de-France	Renouvellement Voie et ballast en Suite Rapide V80 entre Pantin et Nogent-sur-Marne	001000	RGVOI	**
Normandie	Régénération des postes 1 et 2 de Oissel	340000	CCR	**
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement de 4 appareils de voie - renouvellement de ballasts et rail sur la LGV A Dollon	431000	RGVOI	**
Centre-Val-de-Loire	Renouvellement de ballast Voie 1 de la LGVA branche Aquitaine	431000	RGVOI	**
Hauts-de-France	LGV+ Nord	226000	CCR	**
Hauts-de-France	Renouvellement du rail par train REVO entre Bully-les-Mines et Lens	301000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Renouvellement du rail Voie 2 de la LGV3 entre Paris et Longueuil	216000	RGVOI	*
Ile-de-France	PAI EPONE	EOLE	CCR	*
Auvergne-Rhône-Alpes	CCR 6 Saône + BAL Digital : Romanèche 6 Belleville - Villefranche St Germain au Mont d'Or - Collonges	830000	CCR	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Renouvellement voie et ballast hirs suite industriel entre Longery et la Plaine	890000	RGVOI	*
Ile-de-France	emplacement des tabliers du PRA de Louvois / Viaduc des 7 ponts au km 14,669	420000	RGOA	*
Nouvelle-Aquitaine	Régénération des supports det de l'armement caténaire en suite rapide du PK 225 au PK 270	590000	RGIFTE	*
Hauts-de-France	Régénération des appareils de voie de Croisille	226000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération des postes d'Ermonville-Eaubonne et Saint-Leu-la-Forêt en ARGOS	328000	CCR	*
Bourgogne-Franche-Comté	Remplacement de rail industriel entre Vougeot et Varenne	830000	RGVOI	*
National	Modernisation de la Téléphonie Ferroviaire - National - Marchés industriels		MTF	*
Ile-de-France	Régénération des postes 3 et 4 de Trappes	420106	CCR	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Remplacement de 4 appareils de voie sur la LGVSEE - zone du poste SEI de Saint-Georges	752000	RGVOI	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Regénération des supports et de l'armement caténaire entre Culoz et Chambéry	900000	RGIFTE	*
Bourgogne-Franche-Comté	Régénération de la caténaire du PK 235 au PK 258	830000	RGIFTE	*
Occitanie	Confortement des 5 tunnels : Loubail, Runac-Berduquet, Bouchadère, Lareng et Saillens	672000	RGOA	*
Ile-de-France	Renouvellement d'appareils de voie ligne C entre Avenue Henri Martin et Avenue Foch	962000	RGVOI	*
Centre-Val-de-Loire	Régénération de l'alimentation des installations de signalisation sur Paris Brest	420000	RGENERIE	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Bâtiment de la CCR Alpes	900000	CCR	*
Ile-de-France	Remplacement des Ponts-rails métalliques au dessus du boulevard Brune/Lefebvre.	420000	RGOA	*
Ile-de-France	Renouvellement Voie et ballast en Hors Suite Industriel - Paris Est	002000	RGVOI	*
Centre-Val-de-Loire	Remplacement de rails industriel par train BOA entre mer et Blois	570000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement Voie et Ballast et assainissement à Saint Gratien	962000	RGVOI	*
Nouvelle-Aquitaine	Régénération du Block Automatique Lumineux de Bordeaux - Phase 2	655000	CCR	*
Normandie	Confortement Tunnel La Motte	366000	RGOA	*
Ile-de-France	Rempacement d'appareils de voie à Gagny et Bry-Villiers	957000	RGVOI	*
Grand-Est	Régénération et mise en télécommande du poste d'aiguillage Mulhouse Nord - CCR Bâle 2	125000	CCR	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Régénération des voies des installations de desserte du Mole minéralier de Fos	935902	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération des télécommandes et du CSS EOLE	EOLE	RGIFTE	*
Ile-de-France	Renouvellement de rail industriel de la voie 1 entre Compiègne et Longueuil	242000	RGVOI	*
Hauts-de-France	Modernisation de la LGV A	429000	CCR	*
Grand-Est	Modernisation de la Téléphonie ferroviaire Champagne-Ardenne		MTF	*
Centre-Val-de-Loire	Régénération des postes de Vierzon en PAI	593000	CCR	*
Hauts-de-France	Renouvellement de rails industriel entre Amiens et Abbeville	311000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération caténaire de la ligne C	570000	RGIFTE	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Réfection du viaduc de Bonneville	895000	RGOA	*
Pays-de-la-Loire	CCR de Nantes - Bâtiment	515000	CCR	*
Ile-de-France	Conformement du tunnel de Meudon - Phase 2 - Travaux d'été de la ligne C	977000	RGOA	*
Ile-de-France	Développement d'ATS+ en Ile-de-France	EOLE	NSZD	*
Ile-de-France	Renouvellement de 7 appareils de voie à Montreuil	830000	RGVOI	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Renouvellement d'appareils de voie en gare d'Avignon	830000	RGVOI	*
Ile-de-France	Régénération de la caténaire sur le RER B - Tronçon 3	229000	RGIFTE	*
Centre-Val-de-Loire	Bâtiment de la CCR Centre-Val-de-Loire	569000	CCR	*
Occitanie	Modernisation du PRS programmable de Montpellier	810000	CCR	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel voies 1 et 2 du PK 64 au Pk 82	746000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement du rail industriel - Paris Est	990000	RGVOI	*
Ile-de-France	Renouvellement du rail par train BOA entre le PK 0 et le PK 20,450	957000	RGVOI	*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	Renouvellement d'appareils de voie et renouvellement voie hors suite entre Fos et Lavalduc	935902	RGVOI	*
Grand-Est	Renouvellement Voie et ballast dans le tunnel de Culmont	001000	RGOA	*
Grand-Est	Viaduc de Jaulny - Investigations RSI	005000	RGOA	*
Auvergne-Rhône-Alpes	Modernisation de la Téléphonie ferroviaire - Rhône-Alpes		MTF	*
Ile-de-France	Renouvellement de rails industriel voie 1 du PK1 au PK 5 et voie 2 du PK 32 au PK 35	830000	RGVOI	*

ANNEXE 5 – DONNÉES MACRO-ÉCONOMIQUES PRISES EN COMPTE

	Budget 2025	Nouveau contrat 2026	Nouveau contrat 2027	Nouveau contrat 2028	Nouveau contrat 2029	Nouveau contrat 2030	Nouveau contrat 2031	Nouveau contrat 2032	Nouveau contrat 2033
Evolution vs N-1									
IPCH	1,7%	1,4%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%
Coût Moyen Agent	1,7%	2,3%	2,3%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%
Tarification									
- Open Access	2,5%	1,0%	1,8%	1,1%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%
- Conventionné	6,0%	4,1%	3,6%	2,9%	3,6%	3,6%	3,6%	3,6%	1,8%
- EF Marchandises *	1,7%	1,0%	1,8%	1,1%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%

* L'aide exceptionnelle au fret ferroviaire (65 M€ TTC / 56 M€ HT) est considérée comme reconduite sur toute la période

Hypothèses de construction de la trajectoire du nouveau contrat.

Toute évolution postérieure de ces hypothèses est de nature à modifier l'évolution du chiffre d'affaires et des charges.

Tarification

2026 : régularisation de 0,4 point liée à l'inflation 2024

2028 : régularisation de 0,7 point liée à l'inflation 2025

ANNEXE 6 – PÉRIMÈTRE DES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

Par ligne de desserte fine du territoire, il convient d'entendre les petites lignes ferroviaires avec voyageurs (qui peuvent également accueillir des circulations fret). Il s'agit d'un ensemble de sections de ligne dont le champ est fixe et résulte du plan d'action de l'État présenté le 20 février 2020 et faisant l'objet de protocoles régionaux.

A compter du 1^{er} janvier 2024, 14 lignes ont été intégrées dans le réseau structurant dans le cadre de cette démarche.

Ainsi à compte de cette date, ce patrimoine de 7 639,1 km couvre l'ensemble des régions métropolitaines et intègre des lignes circulées et quelques centaines de kilomètre de lignes suspendues depuis 2013, date de la détermination du périmètre de ses lignes.

Ci-après la liste en précisant les contours au 1^{er} avril 2025 :

* lignes faisant l'objet d'une demande de transfert de propriété. Les lignes ayant fait l'objet d'un transfert de propriété entré en vigueur à cette date ne figurent plus dans la liste ci-après.

** lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion ou d'une demande de transfert de gestion.

N° de ligne	Ligne	Segment de ligne	Longueur du segment	PK DEBUT	PK FIN
40000	NANCY - MIRECOURT	Jarville - Mirecourt*	20,1	-450	19 684
42 000	BLAINVILLE - EPINAL - LURE	Epinal - Lure	70,8	54 679	125 504
62000	EPINAL - ST DIE	Arches - St Dié*	48,5	232	48 689
71000	ESBLY - CRECY	Esbly - Crécy	10	55	9 945
72000	MEAUX - LA FERTE MILON	Trilport - La Ferté Milon	27,9	51 904	79 842
85000	HAGONDANGE - VERDUN	Conflans-Jarny – Verdun*	40,8	316 400	276 300
110000	STRASBOURG - ST DIE	Molsheim - St Dié*	66,9	18 912	86 242
111000	STRASBOURG - SELESTAT	Obernai – Sélestat*	24,9	24 711	-186
119000	COLMAR - METZERAL	Colmar – Metzeral*	24,4	-75	24 346
124000	MULHOUSE - MULLHEIM (D)	Bantzenheim - Chalampé	2,6	14 330	16 937
130000	MULHOUSE - KRUTH	Lutterbach – Kruth*	32,5	-351	32 171
145000	STRASBOURG - LAUTERBOURG	Strasbourg – Lauterbourg*	55,2	1 637	56 840
146000	STRASBOURG - WISSEMBOURG	Vendenheim - Wissembourg	56,6	1 147	57 858
159000	STRASBOURG - NIEDERBRONN	Haguenau - Niederbronn	22,3	-382	21 890
159000	METZ - SARREGUEMINES	Béning – Sarreguemines*	22,5	106 511	84 025
161000	STRASBOURG - SARREGUEMINES	Mommenheim – Sarreguemines*	74,9	-440	74 486
168000	SARREGUEMINES - SARRE UNION	Sarralbe - Sarre-Union*	9,6	27 546	17 943

N° de ligne	Ligne	Segment de ligne	Longueur du segment	PK DEBUT	PK FIN
169000	SARREGUEMINES - SARRE UNION	Kalhausen – Sarralbe*	7,9	82	7 985
205000	FISME - GIVET	Charleville – Givet*	63,6	142 488	206 053
205000	FISME - GIVET	Reims – Fismes*	26,3	54 470	28 134
229000	PARIS - LAON	Laon - Hirson	56	140 545	196 490
232000	AMIENS - COMPIEGNE	Boves - Estrées St Denis	56,6	146 926	90 336
250306	LILLE - CAMBRAI	Raccordement Cambrai Sud	1,2	204 547	205 772
250311	LILLE - CAMBRAI	Raccordement Cambrai Nord	1,3	205 113	206 390
254000	VALENCIENNES - CAMBRAI	Valenciennes - Louches	18,7	242 658	223 923
259000	LILLE - CAMBRAI	Bif de Sin Le Noble Est - Cambrai	27,7	221 466	193 795
268000	ASCQ - ORCHIES	Ascq - Orchies	19,2	265 008	246 331
289000	LILLE - ST POL/T	Don Sainghin - St Pol/T	51,2	18 958	73 480
296000	LILLE - COMINES	La Madeleine - Comines	14,1	6 395	20 500
304000	RACCORDEMENT DUNKERQUE	Coudekerque - Dunkerque	2,2	206	2 415
307000	ARRAS - ETAPLES	Arras - St Pol/T	37,1	192 194	229 263
308000	ARRAS - ETAPLES	St-Pol/T - Etaples	61,7	73 142	134 811
317000	AMIENS - COMPIEGNE	Estrées St Denis - Compiègne	14,3	63 352	49 056
323000	ABBEVILLE - LE TREPORT	Abbeville - Eu	34,4	175 825	210 296
325000	BEAUVAIS - LE TREPORT	Beauvais - Le Tréport	104,8	78 575	182 548
330000	GISORS - SERQUEUX	Gisors - Serqueux	50,5	68 418	118 912
350000	ROUEN - DIEPPE	Malaunay - Clères	10,6	149 995	160 610
359000	LE HAVRE - FECAMP	Bréauté - Fécamp	19,8	202 151	221 950
372000	ELBEUF - SERQUIGNY	Elbeuf - Serquigny	49,6	0	49 509
379000	DEAUVILLE - DIVES CABOURG	Deauville - Dives Cabourg	21,7	49 362	27 692
390000	PARIS - DEAUVILLE	Lisieux - Deauville	29,7	189 528	219 243
395000	PARIS - GRANVILLE	Dreux - Surdon	100,7	81 181	181 840
405000	PARIS - GRANVILLE	Argentan - Granville	128,5	2 194	130 736
415000	LISON - LAMBALLE	Lamballe - Dol de Bretagne	67,7	205 777	138 000
415000	CAEN - RENNES	Dol de Bretagne - Saint Lô	134,7	136 781	30
415335	RACCORDEMENT OUEST FOLLIGNY	Raccordement Ouest Folligny	0,9	73 966	74 852
446000	PLOUARET - LANNION	Plouaret - Lannion	15,9	531 252	547 146
447000	MORLAIX - ROSCOFF	Morlaix - Roscoff	25,6	2 636	28 203
466000	RENNES - CHATEAUBRIANT	Rennes - Châteaubriant	58,6	58 576	0
470000	QUIMPER - LANDERNEAU	Landerneau - Quimper	82,4	685 917	768 334

N° de ligne	Ligne	Segment de ligne	Longueur du segment	PK DEBUT	PK FIN
473000	AURAY - QUIBERON	Auray - Quiberon	26,5	585 758	612 218
485000	GUINGAMP - CARHAIX	Guingamp - Carhaix	53,1	505 129	558 183
486000	GUINGAMP - PAIMPOL	Guingamp - Paimpol	35,8	505 947	541 776
500000	CHARTRES - COURTALAIN	Chartres - Courtalain	52,4	88 536	140 946
500000	NIORT - SAINTES	Niort - Saintes	73	415 456	488 522
519000	NANTES - CHATEAUBRIANT	Bif Nantes - Châteaubriant	62,3	429 583	491 847
523000	ANGERS - CHOLET	La Possonnière - Cholet	42,8	-281	42 488
525000	TOURS - CHINON - LES SABLES D'OLONNE	Joué - Chinon	45	245 711	200 727
525000	TOURS - LES SABLES D'OLONNE	Thouars - Les Sables d'Olonne	152,4	152 345	-22
527000	NANTES - CHOLET	Clisson - Cholet	37,8	244	38 029
534000	NANTES - ST GILLES	Nantes - Commequiers	67,7	696	68 427
534311	NANTES - ST GILLES	Commequiers-Commequiers	0,8	515	1 310
535000	NANTES - ST GILLES	Commequiers - St Gilles Croix de Vie	12,7	0	12 715
536000	SAINTE PAZANNE - PORNIC	Ste Pazanne - Pornic	29,3	473	29 731
544000	SAINTES - ROYAN	Saintes - Royan	36,9	358	37 260
550000	PARIS - VENDOME - TOURS	Dourdan - La Membrolle	178,4	55 542	234 013
556000	CHARTRES - ORLEANS	Chartres - Voves	24,3	801	25 081
569301	ORLEANS - VIERZON	Racc. Orléans - Vierzon	0,5	121 557	122 078
579000	ANGOULEME - SAINTES	Angoulême - Beillant	64,9	64 667	-252
584000	BORDEAUX - LE VERDON	Bruges - Pointe de Grave	98,4	3 595	101 924
586000	BORDEAUX - LE VERDON	Bif de la Médoquine - Caudéran	9,6	3 943	13 501
586306	BORDEAUX - LE VERDON	Pessac - Arlac bif Echoppes	1,5	5 382	6 897
587300	BORDEAUX - LE VERDON	Caudéran - Bruges	1,2	13 501	14 736
594000	TOURS - LOCHES	Joué - Loches	42,1	240 630	282 708
600000	SALBRIS - VALENCAY	Salbris - Valençay	56	178 687	234 688
601000	POITIERS - LIMOGES	Poitiers - Mignaloux	6,7	341 140	347 859
604000	POITIERS - LIMOGES	Mignaloux - Le Dorat	72,3	347 415	419 675
606000	POITIERS - LIMOGES	Le Dorat - Limoges	54,4	419 675	474 115
610000	ANGOULEME - LIMOGES	Angoulême - Limoges	122,9	519 906	401 337
613000	LIMOGES - BRIVE	Nexon - Brives	80,5	421 387	501 827
621000	BORDEAUX - LIMOGES / BRIVE	Périgueux - Tulle	98,2	75 440	173 570
628000	SIORAC - SARLAT	Siorac - Sarlat	25,7	564 770	590 427
629000	LIBOURNE - LE BUISSON	Libourne - Le Buisson	97,1	546 543	643 693

N° de ligne	Ligne	Segment de ligne	Longueur du segment	PK DEBUT	PK FIN
631000	PERIGUEUX - AGEN	Niversac - Agen	140,3	511 246	651 565
648000	TOULOUSE - AUCH	St-Agne - Auch	83,2	5 928	89 147
652000	BORDEAUX - MONT DE MARSAN	Morcenx - Mont de Marsan	38,9	108 183	147 045
657000	BORDEAUX - ARCACHON	Lamothe - Arcachon	16,1	42 073	58 202
660000	BAYONNE - ST JEAN PIED DE PORT	Bayonne - St Jean Pied de Port	50,2	199 597	249 828
664000	PAU - BEDOUS	Pau - Bedous	59,3	215 941	275 261
668000	MONTREJEAU - LUCHON	Montréjeau – Luchon**	35,2	104 344	139 522
669000	TRAIN JAUNE	Villefranche de C. - Latour de Carol	62,8	-261	62 561
676000	CARCASSONNE - QUILLAN	Carcassonne - Quillan	54,1	347 930	402 000
679000	PERPIGNAN - VILLEFRANCHE DE CONFLENT	Perpignan - Villefranche de Conflent	41,3	472 265	513 550
702000	MONTLUCON - LIMOGES	Montluçon - Saint Sulpice Laurière	120,4	328 237	448 630
705000	CLERMONT FERRAND - MONTLUCON	Montluçon - Commentry	12,6	328 237	340 847
707000	CLERMONT FERRAND - MONTLUCON	Gannat - Commentry	52,9	394 457	341 480
711000	CLERMONT FERRAND - USSEL	Volvic - Clermont Ferrand	19,9	486 994	506 822
712000	LIMOGES - FELLETIN	Busseau sur Creuse - Felletin	34,5	389 135	423 650
713000	LIMOGES - USSEL	Le Palais - Meymac	103,8	392 810	496,597
716000	BRIVE - USSEL	Tulle - Meymac	54,4	651 351	596 935
718000	BRIVE - TOULOUSE	Capdenac - Tessonnières	95,5	243 250	338 734
719000	BRIVE - AURILLAC	Saint Denis près Martel - Viescamp	60,9	637 507	698 338
720000	ARVANT - FIGEAC	Figeac - Arvant	170,6	237 672	408 110
722000	BEZIERS - NEUSSARGUES	Neussargues - Béziers	275	708 103	433 030
723000	MARVEJOLS - LA BASTIDE	Le Monastier - La Bastide St Laurent	77,9	614 717	692 658
725000	RODEZ - MILLAU	Rodez - Séverac le Château	45	579 222	624 277
736000	TOULOUSE - RODEZ	Albi - Rodez	82,7	412 850	494 995
736000	TOULOUSE - MAZAMET	Lim 738/736 - Castres	7,4	358 710	366 105
737000	TOULOUSE - MAZAMET	Castres - Mazamet	19,3	366 180	385 470
738000	TOULOUSE - MAZAMET	Saint Sulpice - lim738/736	47,6	249 391	297 067
741000	TOULOUSE - RODEZ	Tessonnières - Albi	15,8	339 167	354 912
753000	AUXERRE - CORBIGNY	Cravant Bazarnes - Clamecy	35,3	191 390	226 687
755000	AUXERRE - AVALLON	Cravant Bazarnes - Avallon	36,6	192 091	228 667
761000	ETANG SUR ARROUX - AUTUN	Etang sur Arroux - Autun	14,2	383	14 582
762000	AUXERRE - CORBIGNY	Clamecy - Corbigny	32,2	226 687	258 868

769000	DIJON - MOULINS	Montchanin - Paray le Monial	50,9	109 954	59 095
N° de ligne	Ligne	Segment de ligne	Longueur du segment	PK DEBUT	PK FIN
770000	MOULINS - PARAY LE MONIAL	Moulins - Paray le Monial	66,2	320	66 489
775000	LYON - PARAY LE MONIAL	Paray le Monial - Brignais	125,2	0	125 262
782000	LYON - SAINT BEL	Lyon Saint Paul - Saint Bel	25,6	0	25 525
782310	RACCORDEMENT DE TASSIN	Raccordement de Tassin	0,6	0	61
784000	ST ETIENNE - CLERMONT FERRAND	Clermont Ferrand - St Just sur Loire	130,8	1 516	132 238
790000	ST-GERMAIN DES FOSSES - NIMES	St Germain des Fossés - Gannat	22,1	356 266	378 390
790000	ST-GERMAIN DES FOSSES - NIMES	Nîmes - Issoire	266,8	721 097	454 433
798000	ST GEORGES D'AURAC - ST ETIENNE	Saint Etienne - Saint Georges d'Aurac	137,8	137 957	148
805000	ALES - BESSEGES	Alès – Robiac**	28,2	764 444	736 249
808000	ALES - BESSEGES	Robiac- Bessèges**	2,7	2 455	-200
810315	RACCORDEMENT NIMES - ALES	Raccordement de Nîmes-Alès	1,1	0	1 053
819000	NIMES - LE GRAU DU ROI	Saint Césaire - Le Grau du Roi	41,6	3 771	45 370
854000	BELFORT - DELLE	Belfort - Delle	20,5	444 249	464 745
871000	BESANCON - LYON	Francois - Arc et Senans	26,9	486	27 425
872000	BESANCON - LA CHAUX DE FONDS	Besançon - Le Locle	75,2	407 304	482 458
875000	DOLE - PONTARLIER	Frasne - Les Verrières	27,4	437 412	464 840
878000	BOURG EN BRESSE - ST CLAUDE	La Cluse - Andelot	116,9	116 797	-66
888000	LYON - SAINT BEL	Lyon gare de Loup - Lyon Vaise	1,3	19	1 298
896000	ST GERVAIS - MARTIGNY (CH)	St Gervais - Vallorcine	36,8	-165	36 625
905000	LYON - GRENOBLE - MARSEILLE	Jarrie - Veynes	96,2	143 967	240 048
905000	LYON - GRENOBLE - MARSEILLE	Veynes - Aix en Provence	155,5	244 131	408 274
905306	LYON - GRENOBLE - MARSEILLE	Pertuis bif - Pertuis bif	0,6	0	637
912000	LIVRON - VEYNES	Livron - Aspres sur Buech	109,1	320	109 452
915000	VEYNES - BRIANCON	Gap - Briançon	81,9	266 326	349 345
927000	SORGUES - CARPENTRAS	Sorgues - Carpentras	16,7	0	16 679
935000	MARSEILLE - MIRAMAS	L'Estaque - Martigues	30,8	839 300	870 081
945000	NICE - TURIN	Nice - Breil sur Roya	42,2	2 478	44 639
946000	NICE - TURIN	Frontière (Limone) - Frontière (Vintimille)	47,0	37 648	84 648

Longueur totale des segments de lignes
de desserte fine du territoire

7 549,4

