

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N°1026



MOBILITÉ

Janvier 2025 • www.institutparisregion.fr

QUELLES PERSPECTIVES POUR LE FRET FERROVIAIRE FRANCILIEN ?

11,8 millions

DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE RAIL EN 2022 EN ÎLE-DE-FRANCE, SUR UN TOTAL RÉGIONAL DE 248 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES

>100

TRAINS DE FRET PAR JOUR SUR LA GRANDE CEINTURE FERROVIAIRE, CONTRE 6 000 TRANSILIEN PAR JOUR SUR LE RÉSEAU RÉGIONAL

LA STRATÉGIE NATIONALE DU FRET FERROVIAIRE DE 2021 VISE À DOUBLER LA PART MODALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE FERRÉE EN 2030, DE 9 A 18 %, POUR EN FAIRE UN MODE ATTRACTIF, FIABLE ET COMPÉTITIF. CET OBJECTIF SE HEURTE CEPENDANT, DEPUIS PLUSIEURS DÉCENNIES, AUX LIMITES ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES D'UNE OFFRE MARQUÉE PAR SES HÉRITAGES, FACE À UN TRANSPORT ROUTIER DOMINANT ET À UNE OFFRE COMPLEXE EN ÎLE-DE-FRANCE. À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, LES TRAFICS DU FRET SE TASSENT ET LES PROGRAMMES RÉCENTS TARDENT À RELANCER L'ACTIVITÉ. LA PLANIFICATION ACTUELLE ENVISAGE LE REDÉPLOIEMENT DU FRET FERROVIAIRE AVEC LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ ET L'ACCROISSEMENT DES CAPACITÉS RÉGIONALES DES CHANTIERS INTERMODAUX.

Il est loin le temps où 45 % des marchandises en France étaient transportées par le rail. C'était le pic du fret ferroviaire, au début des années 1970. Les trafics étaient alors dominés par les pont-déroulés de l'industrie lourde et les centrales nucléaires n'avaient pas encore remplacé le charbon. Aujourd'hui, la part modale du fret ferroviaire national est tombée à 10,4 % des tonnes-kilomètres et pèse autant dans les échanges franciliens, avec 11,8 millions de tonnes (Mt) manutentionnées (voir infographies p. 2), une part stable des échanges ferroviaires nationaux. Avec 11 000 trains en transit par an¹, l'Île-de-France apparaît comme un hub national dans l'organisation des circulations ferroviaires de marchandises² (voir carte p. 2). La structure du réseau en étoile et l'électrification privilégiée des radiales favorisent en effet la convergence des trains et leur recombinaison³ sur des sites franciliens. Au centre de ces échanges, la grande ceinture ferroviaire interconnecte les liaisons nationales, et donne accès aux grandes gares de triage et aux chantiers de transport combiné (voir carte p. 4). La priorité des circulations y est garantie au fret⁴. Aujourd'hui, l'État réaffirme ses ambitions à travers la Stratégie nationale pour le fret ferroviaire de 2020, que vient décliner le Schéma directeur du transport combiné de 2024.

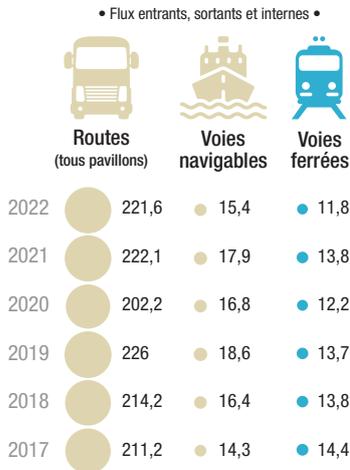
DES INSTALLATIONS À MODERNISER

Le recul des volumes et la réorganisation de l'offre se sont faits au détriment des allotissements. Le trafic se concentre désormais sur quelques sites nécessitant d'être modernisés :

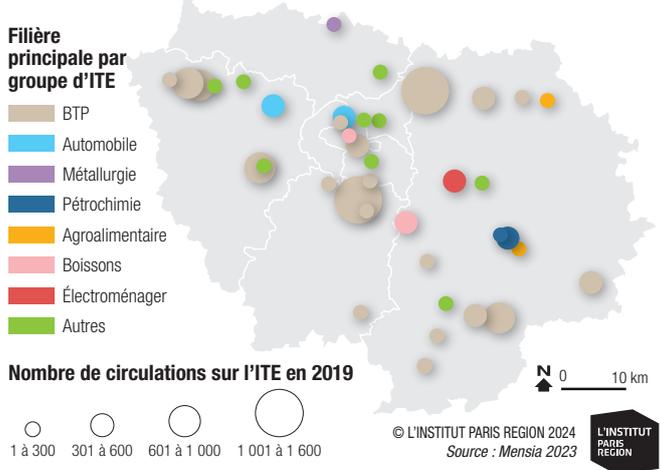
En couverture

Un train de fret conventionnel (à gauche) croise un train de transport combiné (à droite) à Valenton, dans le Val-de-Marne, l'un des plus grands terminaux multimodaux de France.

Évolution du fret ferroviaire en Île-de-France (en millions de tonnes)



Les échanges ferroviaires de marchandises conventionnelles en 2019 (installations terminales embranchées-ITE)



Villeneuve-Saint-Georges (2,2 Mt, pour la collecte et la distribution vers les installations terminales embranchées-ITE régionales), Valenton (3,2 Mt, à dominante transport combiné), Bobigny (3 Mt) et Le Bourget (3,5 Mt, triage de trains conventionnels à vocation nationale)⁵. Le transport combiné (lire ci-contre) se concentre sur les terminaux de Valenton (70 trains par semaine) et de Noisy-le-Sec (10), complétés par le site portuaire de Bonneuil-sur-Marne (18). L'accès ferroviaire de la plateforme multimodale de Gennevilliers est réduit du fait d'un itinéraire d'une vingtaine de kilomètres en partie communs au RERC et coupant à niveau le RER D. De nombreuses installations sont sous-exploitées ou en friche⁶, et d'autres ont été démantelées (La Chapelle, Rungis – transférée à Valenton – ou Pompadour – fermée en 2002). Dans un contexte budgétaire structurellement déficitaire, les gestionnaires sont tentés de chercher à valoriser un foncier laissé en déshérence, poussés par les promoteurs immobiliers et certains édiles. Mais il y a aujourd'hui des signes de renouveau possible, avec le développement progressif du transport combiné, et, notamment, pour y répondre, la réouverture d'un terminal combiné rail-route au

marché d'intérêt national (MIN) de Rungis ainsi que divers projets de chantiers portés par l'État et la Région.

Il s'agit d'endiguer le recul des trafics ferroviaires de fret en Île-de-France, reflet des tendances au niveau national. La désindustrialisation y a été très marquée en première couronne, zone de prédilection des grands opérateurs ferroviaires. La nouvelle géographie productive et commerciale fait la part belle aux zones périphériques, souvent exclusivement accessibles par la route et auxquelles il convient d'offrir des alternatives.

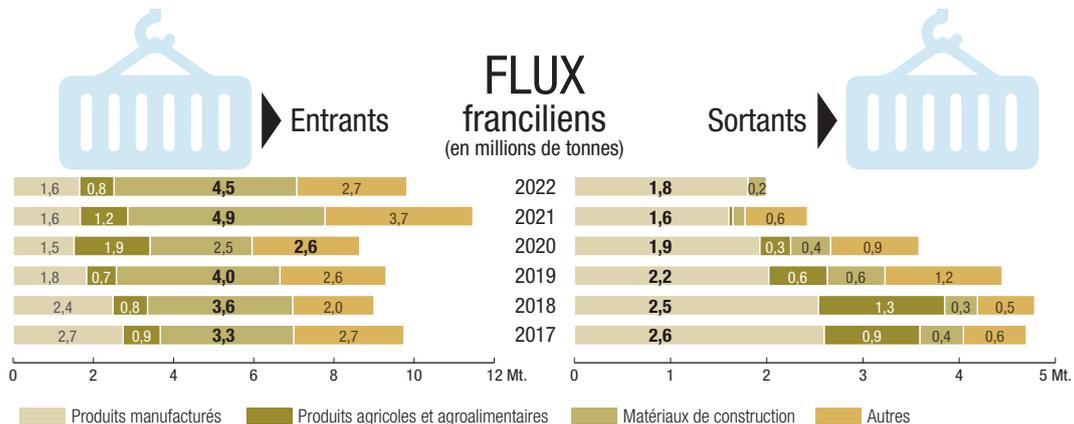
Les efforts de l'autorité organisatrice et de ses partenaires ont préférentiellement porté le renouvellement de l'offre voyageurs (RER et Transilien). Ils se traduisent par l'intensification du trafic sur le réseau existant, au détriment des sillons laissés vacants par le fret. Au sud, les TGV reliant les régions hors Île-de-France empruntent une partie de la grande ceinture. De même, le futur Roissy Express, qui desservira l'aéroport Charles de Gaulle depuis la gare de l'Est, viendra limiter les capacités d'un axe fret historique reliant l'Île-de-France au Benelux et à l'Allemagne via Laon.

DEUX GRANDS TYPES DE TRAFICS

Le fret conventionnel regroupe, à l'export, les trains complets et massifs chargés de produits agricoles, et, à l'import, les granulats non sédimentaires que l'Île-de-France fait venir des périphéries du Bassin parisien. Ces flux d'échanges dans un rayon de 200 à 250 km s'imposent face à un transit interrégional plus lointain.

Le transport combiné prend en charge les unités de transport intermodales (UTI), conteneurs et caisses mobiles. Il propose une géographie structurée autour des flux nord-sud de longue portée (de 700 à 1 000 km). La place du transit, plus diffus entre les ports et les frontières, est équilibrée par des trafics d'échanges de Bonneuil et Valenton vers le sud-est et l'Italie. Le transport combiné domine le trafic de transit ferroviaire régional.

La nature des trafics ferroviaires franciliens (en millions de tonnes)



La densité des trafics exige davantage de travaux d'entretien à réaliser de nuit, réduisant d'autant les capacités offertes au fret. Les sillons disponibles sont donc globalement rares et souvent de moindre qualité. L'offre voyageurs reste prioritaire, et son cadencement rend délicate l'insertion de trains de marchandises, longs et lourds, dans les circulations. Tout aléa est alors susceptible d'avoir des effets amplifiés sur le fret, perçu comme une variable d'ajustement.

Les sites dédiés au fret sont en outre marqués par des héritages pénalisants. Le traitement du transport combiné est déterminé par les anciens faisceaux de voies de 400 mètres, imposant de coûteuses manœuvres pour des trains standard de 750 m.

LE BILAN MITIGÉ DES RELANCES ET DES PROGRAMMES EN ÎLE-DE-FRANCE

Les documents de planification garantissent les emprises ferroviaires en vue d'une réactivation future, sans empêcher toujours des mutations de fait. Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2013 et celui de 2024 (SDRIF-E) protègent les infrastructures et les équipements multimodaux, et posent un règlement conservatoire aux équipements de différentes tailles – près de 200 sites dans le SDRIF-E. Le Plan local d'urbanisme (PLU) de Paris sanctuarise une partie de la petite ceinture ferroviaire, classée en zone urbaine de grands services urbains (UGSU), ménageant un retour théorique du fret. Si les cessions foncières directes restent l'exception, les sites non exploités étant alors simplement mis en sommeil, les mutations des terrains adjacents ou leur progressive contraction réduisent « par asphyxie » un possible redéploiement des trafics.

La volonté de relance du fret ferroviaire par les pouvoirs publics est une constante dont les effets tardent à se concrétiser. Les propositions des plans et études produits⁷ n'ont pas été suivies d'effet ou atteint l'ampleur escomptée. Le manque de moyens a renforcé le peu d'attrait commercial du ferroviaire. L'État a réaffirmé ses ambitions avec la Stratégie nationale du fret ferroviaire (2020) et le Schéma directeur du transport combiné (2024).

Les réalisations interviennent tard et restent incomplètes. Ainsi, la ligne Serqueux-Gisors, conçue comme une alternative à l'itinéraire historique *via* Mantes, a été inscrite comme prioritaire dans le rapport Daubresse de 1994 sur le développement du transport combiné, mais n'a été inaugurée qu'en 2021. Son arrivée en Île-de-France a été envisagée pour faire passer le fret en heures creuses, en soirée et la nuit *via* Pontoise et l'itinéraire Conflans-Argenteuil, qui assure l'accès à la grande ceinture. Elle contourne Gennevilliers, dont l'accès ferroviaire demeure précaire et ne permet pas, pour l'heure, de desservir les importantes plateformes logistiques qui se sont développées aux confins de l'Oise et du Val-d'Oise. Dans ces conditions, sa montée en charge reste limitée, d'autant que l'option encore en discussion d'une ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), si elle était validée, assurerait de nouvelles

capacités fret en Île-de-France sur le réseau classique⁸. Toutes les nuisances sonores redoutées par les riverains n'ont pas été levées, malgré la qualité des aménagements réalisés par le gestionnaire et la relative faiblesse des trafics.

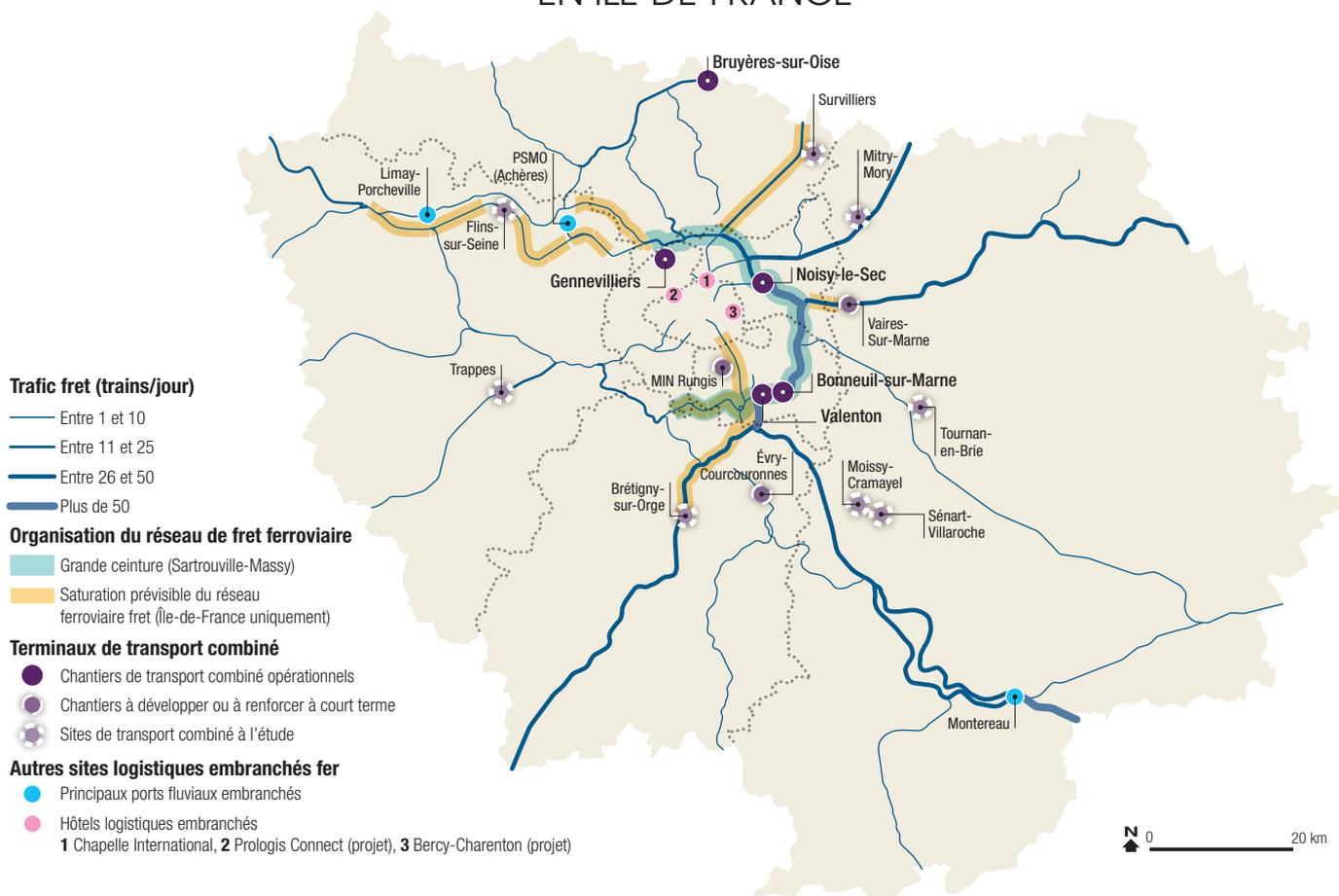
DES EXPÉRIMENTATIONS MULTIPLES EN QUÊTE DE PÉRENNISATION

À l'autre extrémité de l'échelle géographique, des changements sont intervenus dans la gestion locale du ferroviaire, avec un même goût d'inachevé. La première expérience a concerné la solution ferroviaire pour la logistique urbaine. Médiatisée lors de sa mise en œuvre, en 2011, une navette fret a fonctionné neuf ans pour Monoprix, entre ses entrepôts de Combs-la-Ville (77) et la Halle Gabriel Lamé (Paris 12^e), point de départ des tournées de distribution. Le service, qui empruntait de nuit les voies du RER D, a été remplacé par des camions au gaz naturel pour véhicules (GNV). On peut regretter que l'intégration d'un service fret n'ait pas été retenue pour le Grand Paris Express, alors qu'elle offrait des avantages évidents dans la desserte de nouveaux pôles métropolitains. La dernière expérience en date est l'hôtel logistique Chapelle International. Bâti sur une ancienne emprise ferroviaire, il est raccordé au réseau ferré mais n'accueille pas encore de trains. Le projet de base logistique à étages Connect, au nord de la ZAC Clichy-Batignolles, a aussi privilégié le principe d'une desserte par le rail *via* un faisceau préexistant des voies de la gare Saint-Lazare. L'avenir proche dira si cette réhabilitation portera ses fruits. Acteur puissant de l'intermodalité, Haropa intensifie l'offre ferroviaire avec les grands acteurs du transport combiné et le soutien des armements maritimes.

PROJETS ACTUELS : LES COLLECTIVITÉS LOCALES À LA MANŒUVRE

À l'échelle régionale, les collectivités sont conscientes des enjeux de la transition environnementale et soutiennent le principe du transfert modal vers le ferroviaire. La Région Île-de-France apporte ainsi son concours financier *via* les contrats de plan État-Région (CPER) et les contrats de plan interrégionaux État-Régions (CPIER), ainsi que les appels à manifestation d'intérêt (AMI) dans le cadre de sa Stratégie régionale fret et logistique de 2018, renouvelée en 2022, pour lesquels quelques projets ferroviaires ont pu être retenus (cofinancement d'ITE, modernisation des terminaux multimodaux de Valenton et Bonneuil-sur-Marne, rénovation des voies ferrées portuaires, réouverture de lignes fret ferroviaire, nouveaux terminaux combinés...). Dans son Pacte pour une logistique métropolitaine de 2018, la Métropole du Grand Paris, même si elle privilégie aujourd'hui la voie d'eau, n'écarte pas le fer. L'initiative vient ici plus des établissements publics territoriaux (EPT) qui la composent, au premier rang desquels les territoires accueillant d'importantes infrastructures à revitaliser : Paris Terres d'Envol et Grand-Orly Seine Bièvre, avec les grandes gares de

LES PLATEFORMES DU TRANSPORT COMBINÉ FERROVIAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE



trriage du Bourget/Drancy et de Villeneuve-Saint-Georges. Les Départements de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis sont aussi très attentifs sur le sujet. De manière générale, les collectivités territoriales cherchent à mobiliser les leviers fonciers, institutionnels et financiers suffisants, mais moins que d'autres Régions qui se sont fortement engagées en faveur de lignes de desserte fine du territoire⁹. Le CPER 2023-2027 consacrerait 378 millions d'euros (dont 228 M€ de l'État et 101,5 M€ de la Région), soit 4,5% de l'enveloppe globale (8,4 milliards d'euros, l'essentiel allant aux voyageurs), à partager entre la modernisation des axes ferroviaires, l'accessibilité des grandes gares et le fret ferroviaire.

UNE RÉPONSE EN PRIORITÉ AUX BESOINS DE L'INTERMODALITÉ

Les initiatives majeures ne peuvent relever que de l'État. Certaines mesures sont parfois très médiatisées. Ainsi, le « train des primeurs », entre Perpignan et Rungis, suspendu de 2019 à 2021, a pu bénéficier d'un appui politique au plus haut niveau et d'une subvention de 12 millions d'euros, sans garantir pour autant sa pérennité.

Les principaux instruments de relance du fret ferroviaire portent sur deux mesures complémentaires d'ampleur : l'appui au développement du transport combiné dans la desserte régionale et l'organisation d'un contournement fret ferroviaire de l'Île-de-France pour accroître les capacités du trafic inter-régional français. Le transport combiné francilien s'inscrit dans les priorités gouvernementales. Il s'agit d'accompagner une trajectoire positive pour répondre à la saturation des chantiers existants. Aussi, des études ont été engagées pour prospecter de nouveaux sites, en partie déjà identifiés¹⁰. L'équation est difficile entre l'extension de chantiers historiques plus centraux et le développement de sites modernes en périphérie, disposant de meilleures capacités de traitement et de fenêtres de circulation plus amples, à l'écart de la zone dense. Il convient de privilégier une localisation à proximité de zones à forte concentration d'entrepôts logistiques, et à l'articulation d'une radiale et d'un potentiel de contournement. La desserte terminale peut s'effectuer par la route, mais la voie d'eau constitue une option alternative trimodale très attractive. Une première étude exploratoire de la DRIEAT proposait six sites prioritaires et des options de plus

long terme (voir tableau)¹¹. Pour sa part, le Schéma national du transport combiné retient neuf sites, pour une réalisation d'ici 2032 : quatre en extension (Limay, Valenton, Bonneuil et Gennevilliers) et cinq en création (Bruyères, Évry, Rungis, Vaires et un terminal à Montereau).

LE CONTOURNEMENT FRET DE L'ÎLE-DE-FRANCE POUR ÉVITER LES ENGORGEMENTS

À l'échelle nationale, les contraintes techniques d'accès privilégient le contournement du nœud francilien¹² à une distance de 150 à 200 km, suivant des lignes bien tracées, à double voie et sans ouvrages d'art importants, mais engageant de lourds travaux. En discussion depuis plusieurs décennies, et porté, plus récemment, par la coopération inter-régionale des Conseils économiques sociaux et environnementaux régionaux (CESER)¹³, l'itinéraire devrait être unifié (électrification, vitesse, pentes et charges admises) pour accueillir à terme plus de 3 000 circulations annuelles (20% des trafics de transit franciliens). L'avantage serait de pouvoir développer des échanges directs entre pôles nationaux tout en délestant par cette rocade le nœud parisien. Le dispositif aurait aussi des retombées locales, notamment entre Le Mans et Rouen, avec la remise en état de la « route ferroviaire des blés ». Dans certains cas, l'évitement de l'Île-de-France pourrait reporter les trafics jusqu'à Lille et Metz.

UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SUR LES TRAFICS INTERNATIONAUX

Dans un cadre européen, l'Île-de-France peut être appelée à jouer un rôle bien plus important d'échange ferroviaire qu'elle n'occupe aujourd'hui. L'intégration européenne a redistribué les systèmes de production et de consommation sur des distances qui justifient le recours au fer. Désengorger les nœuds ferroviaires et assurer les interfaces avec les systèmes métropolitains est, de ce fait, une priorité affichée dans la politique européenne des transports. Inscrites dans deux corridors du réseau central du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), voire comme terminus eurasiatique, les installations régionales doivent répondre aux normes attendues, notamment la capacité de manutention dans les terminaux de fret et le déploiement du Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), les autres conditions étant déjà remplies.

Des sites ferroviaires prioritaires pour le transport combiné en Île-de-France

Sites	Capacité actuelle (en UTI)	Capacité future (en UTI)	Porteurs	Estimation des coûts (en M€)
Valenton	150 000	250 000 (2030)	SNCF Réseau	18,0
Bonneuil-sur-Marne	48 000	100 000	Haropa	-
Chelles/Vaires-sur-Marne	0	100 000	SNCF Réseau	45,0
MIN de Rungis	0	50 000 (2027)	SEMMARIS	32,8
Bruyères-sur-Oise	-	40 000	Haropa/MedLog (MSC)	18,1
Trappes	-	-	SNCF Réseau	-

Source : DRIEAT, 2023

Note : le tableau présente cinq des neuf sites du Schéma national du transport combiné, pour lesquels l'étude de la DRIEAT proposait un cadrage chiffré.

L'échelle européenne plaide également pour l'amélioration des conditions de circulation du fret et ouvre d'intéressantes options de cofinancement.

LES LEVIERS DU FRET FERROVIAIRE FRANCILIEN

Le fret ferroviaire se heurte de longue date à une difficile adaptation aux attentes de l'économie contemporaine. Il peine à faire face à l'évolution de la nature des échanges, à la fragmentation accrue des envois, et aux besoins de fiabilité et de flexibilité. Pourtant, les ambitions de reconquête nationale et européenne ne pourraient faire l'impasse sur une région qui est un incontestable hub en la matière, du fait de son poids économique et de sa position-clé en France, pays de grand transit international. Dans ce contexte, le transport combiné, susceptible de répondre au mieux à des trafics diversifiés, est reconnu comme un élément décisif de l'offre ferroviaire. Calibrer les installations pour répondre au développement de l'offre est au cœur des politiques de relance ferroviaire. Sa réussite dépend de la capacité de traitement dans les chantiers de transport combiné (longueur des voies et qualité de l'accès) et de l'offre de sillons adaptés. L'accès prioritaire de la grande ceinture au fret doit être préservé et articulé avec le contournement des trafics qui n'intéressent pas directement la région-capitale. Cela permettrait de soulager le cœur du système tout en assurant une meilleure fiabilité aux trafics de transit. Dans les deux cas, la nouvelle offre assurerait des réserves de capacité.

De fait, la réflexion sur la relance du fret ferroviaire en Île-de-France conduit à envisager plusieurs échelles qu'il faut pouvoir associer. Les niveaux national et européen posent la question de l'organisation du transit et, par conséquent, du contournement du nœud parisien. La desserte du marché francilien est liée au développement du transport combiné, avec la reconfiguration quantitative et qualitative de l'offre (sillons réservés et sites adaptés avec accès multimodaux facilités). Viennent ensuite les logiques d'échanges de plus courte distance, aujourd'hui surtout portés par des flux de matériaux, dont l'Île-de-France est grande consommatrice et exige le maintien de capacités de traitement en zone dense ou à proximité. Enfin, l'offre urbaine par le mode ferroviaire semble offrir des options logistiques plus limitées, qu'il ne faudrait cependant pas écarter d'emblée.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, les gains majeurs seraient assurés par les trafics de transport combiné interrégionaux de longue distance. L'option suppose des terminaux performants en périphérie, libérés des contraintes d'accès au réseau et susceptibles de traiter des trains unitaires de 750 à 850 m. Une position idéalement située au barycentre de plusieurs grands clusters logistiques actuellement non desservis par le rail optimiserait les pré- et post-acheminements routiers. Un accès facile à la Francilienne et une interconnexion à la voie d'eau sont des éléments d'intermodalité à privilégier. La combinaison rail-fluve offre en effet une option encore sous-exploitée en Île-de-France pour la desserte des zones denses, en alternative à la route. ■

Antoine Beyer, expert fret et logistique,
département Mobilité et transports (Dany Nguyen-Luong, directeur)

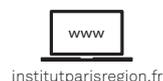
1. Un chiffre modeste si on le compare aux 6 000 Transilien quotidiens sur l'ensemble du réseau.
2. Mensia, 2019. Les mesures ont porté sur l'Île-de-France élargie à plusieurs départements : Loiret, Eure-et-Loir, Oise et Yonne.
3. Arrêt pour les relais de traction, les opérations du transport combiné ou le triage de wagons pour les trafics conventionnels.
4. Soixante-dix trains de fret circulent quotidiennement dans la partie la plus dense de la grande ceinture, entre Valenton et Noisy-le-Sec.
5. Données Mensia pour 2019.
6. Sites fermés de longue date parfois, mais dont les emprises foncières constituent de véritables enjeux stratégiques : Achères, Trappes, Vaires-sur-Marne, Juvisy et Argenteuil.
7. DRIEAT Île-de-France, 2012 et 2016.
8. Les études préalables de la LNPN sont toujours en cours, accompagnées d'une concertation portant sur les nouvelles sections prioritaires. L'enquête publique ne devrait débiter qu'en 2025.
9. Ayant très peu de lignes de desserte fine, la région Île-de-France est la seule en France métropolitaine à n'avoir pas signé de protocole avec l'État sur ce thème. Toutefois, un tronçon de voie réservée au fret a été rouvert après réhabilitation entre Buthiers (77) et Malesherbes (45), permettant de remettre sur le rail 250 000 tonnes de sable de Fontainebleau pour l'industrie du verre, pour un coût de 4 millions d'euros, dont 710 000 € de la Région Île-de-France.
10. DRIEAT Île-de-France, 2016 et 2023.
11. Des sites complémentaires ont été retenus : au nord, Survilliers, Mitry-Mory et Gennevilliers ; au sud, Brétigny-sur-Orge, Sénart-Villaroche, Moissy-Cramayel et Tournan-en-Brie. La création de sites aux marges de l'Île-de-France est aussi prévue : Fleury-les-Aubrais (45) et Longueil-Sainte-Marie (60).
12. D'autres options plus courtes d'interconnexion ont été envisagées, d'où la réouverture de la ligne Flamboin-Montereau, qui assurait un raccourci de 300 km (A/R) par rapport au passage par la grande ceinture pour les trains en transit entre les radiales Paris-Bâle et Paris-Lyon (DRIEAT Île-de-France, 2012).
13. « État des lieux des coopérations interrégionales des CESER », CESER de France, juillet 2023.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Nicolas Bauquet, DG
COORDINATION DES ÉTUDES
Sébastien Alavoine, DGA
DIRECTION DE LA COMMUNICATION
Aude Saraudy
RÉDACTION EN CHEF
Laurène Champalle
MAQUETTE
Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE
Sylvie Castano
MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
Julie Sarris
FABRICATION
Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
Sandrine Kocki
33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region
Campus Pleyad - Pleyad 4
66-68 rue Pleyel
93200 Saint-Denis
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



RESSOURCES

- Antoine Beyer, « Quelle place pour l'Île-de-France dans le réseau transeuropéen de transport ? », *Note rapide* n° 969, L'Institut Paris Region, janvier 2023.
- « Document d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France 2025 », DRIEAT Île-de-France, 2012.
- « Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France », DRIEAT Île-de-France, 2016.
- « Développement des terminaux multimodaux en Île-de-France. Recherche et analyse de sites. Propositions d'actions », DRIEAT Île-de-France, 2023.
- Laurent Guihéry, « Le nouveau corridor de fret ferroviaire Le Havre Serqueux Gisors Paris », *Transports, Infrastructures & Mobilité* n° 534, 2022.
- « Étude des flux ferroviaires 2019 et hypothèses sur les besoins spécifiques à l'Île-de-France à horizon 2030 », Mensia, 2021.
- Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, ministère des Transports, 2020.
- Lydia Mykolenko, « Les corridors ferroviaires européens et la BRI : quelle articulation ? », *Note rapide* n° 811, L'Institut Paris Region, juillet 2019.
- Schéma directeur du transport combiné, ministère chargé des transports, octobre 2024.

