

3 questions à Christophe Pelissié du Rausas, président de l'AGIFI⁽¹⁾



© DR

L'AGIFI réunit les entreprises signataires au cours des dernières années de PPP avec l'Etat pour la construction et l'exploitation d'infrastructures ou d'équipements ferroviaires. Peut-on considérer que cette nouvelle association a pris naissance à

la suite de la récente réforme ferroviaire, dont l'un des principaux objectifs est d'améliorer la productivité du système ferroviaire ? Comment comptez-vous procéder et quelles sont vos premières initiatives ?

L'AGIFI regroupe cinq acteurs privés du rail français, titulaires de contrats de concessions ou de partenariat pour la réalisation de projets au bénéfice de l'intérêt général : ERE avec le projet BPL, LISEA avec le projet SEA, Oc'Via pour le contournement Nîmes-Montpellier, Eurotunnel, Synerail (service de télécommunications GSM-R se substituant à la radio sol-train sur 14 000 km du réseau français). La contribution des acteurs privés à la modernisation du réseau ferré national a été majeure ces dernières années. Les quatre projets en cours de réalisation au sein de l'AGIFI représentent 13,5 Md€ investis, pour plus de la moitié issus de fonds privés.

Dans le cadre des missions qui nous reviennent avec nos contrats, nous sommes appelés à apporter des méthodes et une vision nouvelles dans le secteur.

L'association vise à promouvoir et faire reconnaître cet apport qui s'inscrit dans le long terme, nos entreprises étant titulaires de contrats de 25 à 50 ans, voire plus. Nous avons vocation à faire entendre la voix des acteurs privés du rail. L'AGIFI s'attache aussi à installer une logique et des réflexes d'échanges de bonnes pratiques entre nos membres et avec d'autres acteurs tels que Railenium⁽²⁾, sur les sujets essentiels que sont la sécurité ferroviaire, la maintenance ou l'optimisation des coûts sur l'ensemble du cycle de vie de nos infrastructures. Nous avons également lancé une réflexion sur la mise en place d'offres de formation.

L'Etat a décidé de donner la priorité à l'entretien, à la maintenance et à la sécurité du réseau existant. 1 500 chantiers sont en cours dans ces domaines. S'agit-il pour vous aussi de priorités et quelles solutions proposez-vous pour en optimiser les coûts et délais ?

La sécurité, la rénovation et *in fine* la performance du réseau sont effectivement des priorités. Les PPP ne sont pas un mode de contractualisation dont l'intérêt serait uniquement – ni même d'abord – financier. C'est un mode d'organisation incitant à l'innovation à la performance, à l'optimisation et à la bonne gestion. Le projet GSM-R mené par Synerail l'illustre parfaitement.

Nous sommes des acteurs de long terme liés à notre concédant par un contrat global de financement,

conception, construction, maintenance et exploitation. La capacité des acteurs privés à délivrer des projets complexes dans les délais contractuels prévus est réelle⁽³⁾ et repose sur deux facteurs essentiels :

- les décisions sur toutes les phases du projet (enquêtes administratives, concertations, études travaux, exploitation) sont en une même main, permettant optimisation et recouvrement ;
- la taille même de ces projets incite à la systématisation et à l'industrialisation de processus.

Cette contraction des délais se répercute directement sur les coûts. Rappelons que les partenaires privés s'engagent dans le cadre de PPP sur des enveloppes globales, garantissant une réelle transparence des coûts.

Dans un climat budgétairement tendu, certains travaux inscrits dans les CPER ont été reportés. Dans la continuité des préconisations de la commission Mobilité 21 ou de la Cour des comptes, plusieurs projets de LGV sont retardés. Leur bilan socio-économique est critiqué. Quelle est votre analyse de cette situation ?

Autant nous souhaitons agir dans le développement du secteur ferroviaire, autant nous devons savoir « rester à notre place » quant à la hiérarchisation des investissements structurants, qui restent le domaine réservé de la puissance publique.

Si la question est de savoir si je crois à la pertinence du modèle TGV, la réponse est oui. La Cour des comptes dit que la bonne santé de la grande vitesse est tributaire de ce que les trains qui roulent vite puissent rouler à leur meilleure vitesse (320 km/h) sur des voies réservées reliant des bassins de population d'importance. Les TGV doivent faire peu d'arrêts intermédiaires, être fréquents et articulés avec les autres modes de transports (TER, TET). Pour que les LGV soient rentables, elles doivent être utilisées à leur plein potentiel.

Prenons l'exemple de la SEA entre Paris et Bordeaux, citée dans le rapport : c'est tout l'enjeu de la desserte 2017, aujourd'hui en cours d'élaboration entre SNCF Réseau, LISEA, SNCF Mobilités et les AOT. Elle doit être fondée sur un nombre suffisant et une cadence adéquate de rames directes Paris-Bordeaux pour générer le report modal vers le TGV. Une fois cet objectif satisfait, la desserte des villes intermédiaires devient possible et souhaitable afin que la ligne bénéficie à l'ensemble des territoires. Enfin, contrairement à ce qui en a été retenu, le rapport dit aussi que les LGV sont rentables tant d'un point de vue financier que socio-économique. Certes moins que prévu mais elles le sont toutes.

(1) Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants.

(2) Railenium est l'Institut de recherche technologique (IRT) de la filière ferroviaire.

(3) Projet BPL : moins de six ans entre la signature du contrat et la mise en service. SEA : six ans entre ces deux échéances contre a minima neuf ans en maîtrise d'ouvrage classique type MOP.

« La contribution des acteurs privés à la modernisation du réseau ferré national a été particulièrement importante ces dernières années »