

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 23 mai 2017



ASSOCIATION FRANÇAISE DES GESTIONNAIRES  
D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES INDÉPENDANTES

## Publication d'une étude sur l'efficacité et la pertinence du Partenariat Public-Privé dans le secteur ferroviaire

**Le Partenariat Public-Privé (PPP) est un outil pertinent et efficace pour le développement et la modernisation d'infrastructures ferroviaires. Telle est la conclusion d'une étude conduite par Ernst & Young, à la veille de la mise en service, en France, de 3 Lignes à Grande Vitesse (LGV) réalisées grâce à ce modèle.**

Prenant appui sur des études académiques internationales comparant plusieurs centaines de projets d'infrastructures<sup>1</sup>, et sur l'examen détaillé de 13 projets ferroviaires réalisés en PPP dans le monde, l'étude conduite par Ernst & Young (EY) démontre que ce modèle est un outil efficace pour la réalisation de grands projets. En effet, **70 à 80% des projets d'infrastructures réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage privée sont achevés dans les délais et dans le respect du budget initial** tandis que la proportion est globalement inversée en maîtrise d'ouvrage publique<sup>2</sup>. La structure même du PPP incitant le partenaire privé à générer de l'efficacité à toutes les phases du projet, les dépassements, quand ils se produisent, restent maîtrisés : 4,3% en moyenne en PPP contre 18% en maîtrise d'ouvrage publique<sup>3</sup>.

Selon EY, ces chiffres s'expliquent par le regroupement des prestations de conception, financement, réalisation, maintenance et exploitation au sein d'un seul contrat. Cela donne au partenaire privé davantage de leviers pour **optimiser le projet sous tous ses aspects et sur l'ensemble de son cycle de vie**, en tenant compte, dès le départ, des coûts d'exploitation et de maintenance sur 20, 30 ou 50 ans.

*« Le partenariat public-privé est un outil qui doit d'abord être entendu comme un mode d'organisation générant de l'efficacité, grâce à une collaboration étroite entre secteurs public et privé, sur l'ensemble du cycle de vie du projet. »,* ajoute Christophe Pélissié du Rausas, Président de l'AGIFI\*.

Initiée par l'AGIFI, afin d'obtenir des éléments d'analyse concrets, objectifs et « dépassionnés » autour de la performance de la maîtrise d'ouvrage privée, cette étude invite à réfléchir au rôle que pourront jouer les acteurs privés dans le secteur ferroviaire, dans les années à venir. La réalisation d'un certain nombre des projets d'infrastructures ferroviaires prévus d'ici à 2030 ne serait rendue possible que grâce à un recours raisonné et ciblé au Partenariat Public-Privé, les capacités de financements publiques étant déjà largement absorbées par la poursuite de programmes déjà engagés.

Le recours au partenariat public-privé pour la réalisation d'infrastructures ferroviaires résulte d'un mouvement initié par SNCF Réseau et les pouvoirs publics en 2010. Cela répond à la volonté de « *faire du ferroviaire autrement* », en s'ouvrant à de nouvelles méthodes et ressources afin d'apporter des réponses aux enjeux de modernisation et de développement du réseau.

La mise en service, cette année, de plus de **650 km de lignes à grande vitesse** (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux et le Contournement Nîmes-Montpellier), conçues, financées, réalisées et maintenues sur le long terme par des acteurs privés et représentant **¼ du réseau LGV en France**, constitue à ce titre un épisode majeur de l'histoire du secteur ferroviaire français.

<sup>1</sup> Pour un investissement global de plus de 100 milliards de dollars.

<sup>2</sup> Résultat issu des conclusions convergentes de plusieurs études : Etude de Flyvbjerg, Skamris Holm et Soren (2004), Etude de Duffield, Rainsbeck et Xu de l'Université de Melbourne, Australie (2008), Etude de Cantarelli, Delt University of Technology (2011)

<sup>3</sup> Etude de l'Université de Melbourne (Australie) de 2008 portant sur 67 projets.

\* L'Association française des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants représente cinq acteurs privés du secteur ferroviaire, engagés aux côtés des autorités publiques dans le développement et la modernisation du Réseau Ferré National. Ses membres financent, réalisent, maintiennent et exploitent, dans le cadre de Partenariats Public-Privé, des projets ferroviaires complexes au bénéfice du plus grand nombre.



ERE est le titulaire du contrat de partenariat de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de La Loire, qui s'inscrit dans le prolongement de la LGV Atlantique Paris - Le Mans. Elle sera mise en service au le 2 juillet 2017 et mettra Paris à moins d'1h30 de Rennes. Le contrat de partenariat entre ERE et RFF signé le 28 juillet 2011 confie à ERE la responsabilité du financement, de la conception, de la construction et de la maintenance de la nouvelle LGV pour 25 ans (jusqu'en 2036). <http://www.ere-lgv-bpl.com>

Eurotunnel est la société concessionnaire de la liaison fixe transmanche jusqu'en 2086. C'est une autoroute ferroviaire empruntée par 2,5 millions de voitures et 1,4 million de camions par an, ce qui en fait le leader mondial du ferroutage. Le tunnel sous la Manche accueille aussi des trains voyageurs à grande vitesse et des trains de marchandises. <http://www.eurotunnelgroup.com>

LISEA est la société concessionnaire de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux, qui sera mise en service le 2 juillet 2017 (projet SEA, Sud Europe Atlantique) et qui mettra Bordeaux à 2h04 de Paris contre plus de 3h actuellement. Aux termes du contrat de concession signé en juin 2011 avec Réseau Ferré de France (RFF), LISEA est responsable du financement, de la conception, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation de la nouvelle LGV pour les cinquante prochaines années (jusqu'en 2061). <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr>

Oc'Via est le titulaire du contrat de partenariat du Contournement de Nîmes et Montpellier qui sera inauguré fin 2017 et qui permettra de relier Montpellier à Paris en moins de 3h. Aux termes du contrat de partenariat signé le 28 Juin 2012 avec Réseau Ferré de France (RFF), Oc'via est responsable du financement, de la conception, de la construction, de la maintenance de ce maillon supplémentaire pour 25 ans (jusqu'en 2037). <http://www.ocvia.fr>

Synerail est la société titulaire du contrat de partenariat public-privé GSM-Rail. Aux termes du contrat de partenariat signé en février 2010, sa mission est d'assurer la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement du déploiement du GSM-Rail sur 16 000 kilomètres du réseau ferré français jusqu'en 2025. <http://www.synerail.com>

#### **Contact :**

Pauline d'Héré

Déléguée Générale

[pauline.dhere@agifi.org](mailto:pauline.dhere@agifi.org)

01 47 16 42 33

[www.agifi.org](http://www.agifi.org)

@AGIFrance

#LeRailAutrement