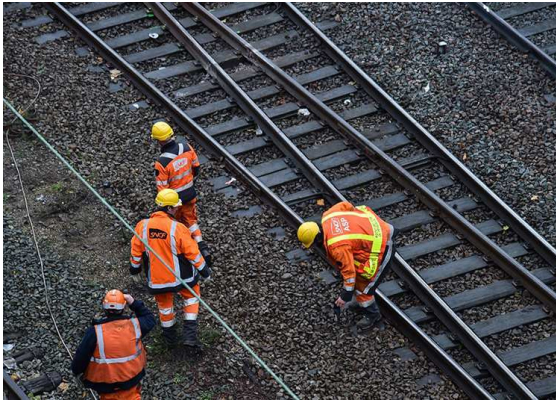




La News

.....



ADOPTION CRITIQUÉE DU CONTRAT DE PERFORMANCE

Le premier contrat de performance pluriannuel entre l'Etat et SNCF Réseau, prévu par la réforme ferroviaire de 2014, a été signé par les deux parties dans l'urgence le 20 avril, avant le premier tour de la Présidentielle. Cette signature est intervenue sans que le contrat ait été transmis au Parlement – comme la Loi le prévoit – et malgré l'avis critique émis par l'ARAFER. Le Régulateur considère en effet que ce contrat, « déconnecté des réalités économiques », « échoue sur le fond comme sur la méthode à remplir les objectifs » de la réforme ferroviaire, et demeure trop optimiste sur la trajectoire financière de SNCF Réseau. Un certain nombre d'indicateurs

relatifs aux engagements de l'Etat et SNCF Réseau sont par ailleurs manquants. Au total, 46 milliards d'euros d'investissement sont prévus par ce contrat, dont 28 milliards dédiés au renouvellement du réseau.

////////////////////////////////////

Actualité réglementaire

.....

PUBLICATION DU DÉCRET SUR LA « RÈGLE D'OR »

Le décret relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau a été publié au JO le 30 mars 2017. Il officialise la « Règle d'or » visant à limiter l'endettement du gestionnaire d'infrastructure public. En cas de dépassement du niveau plafond du ratio, SNCF Réseau ne pourra en effet participer au financement de ces investissements.

« HIGH LEVEL MEETINGS ON RAIL COMPETITIVENESS »

Créé à l'initiative de l'eurodéputé Wim Van de Camp suite à l'adoption du 4e paquet ferroviaire, ce groupe rassemble plusieurs acteurs du ferroviaire en Europe. L'AGIFI a participé pour la première fois à une réunion de ce groupe le 21 mars, et a insisté sur l'importance du respect sur le long-terme des accords tarifaires des projets portés par ses membres.

L'AGIFI en bref

.....

LA GRANDE VITESSE S'EXPOSE À RENNES



A l'approche de la mise en service de la LGV BPL, l'espace des Sciences de

Rennes accueille depuis le 2 avril et jusqu'en janvier 2018 l'exposition Grande Vitesse, qui s'installera par la suite à la Cité des Sciences à Paris. Le public pourra y découvrir les techniques de construction utilisées sur les chantiers ferroviaires et les technologies impliquées dans la circulation des trains.

LISEA A OBTENU SON AGRÉMENT DE SÉCURITÉ LE 31 MARS

L'EPSF lui délivrera également une Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale d'ici le 2 juillet.

Secteur ferroviaire

.....

PETITION POUR GPSO

A l'initiative du maire de Toulouse, la pétition lancée fin mars pour la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse a reçu près de 24 000 signatures.

ALLRAIL, NOUVEL ACTEUR FERROVIAIRE EN EUROPE

L'association ALLRAIL (Alliance of Railway New Entrant) a été créée en mars afin de représenter les nouveaux entrants sur le marché ferroviaire européen. Elle regroupe des sociétés de transport ferroviaire de fret et de voyageurs, toutes engagées pour l'ouverture à la concurrence du rail.

RAPPORT SUR LES PPP FINANCÉS PAR LA BEI

Publié en mars, ce [rapport](#) recense les projets en PPP financés par la BEI entre 1990 et 2016. Conclusion : 66% de ces PPP sont des projets de transport, parmi lesquels 11 projets français, pour un financement total de près de 3,4Mds€.



AGENDA

31 mai : Journée d'animation réglementaire de l'EPSF

13 juin : Présentation de l'étude EY chez VINCI

29 juin : Colloque ARAFER
« Ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs »

7 juillet : Bureau de l'AGIFI



TWITTER AGIFI



AGIFI @AGIFIfrance · 21 mars

"La voie ferrée est la plus vertueuse : moins de 1 % des émissions pour 7 % du volume du #transport de passagers" @theShiftPROJECT 2/2



AGIFI @AGIFIfrance · 6 mars

#LGBPL : feu vert à Eiffage pour l'entretien et la maintenance de la ligne #leRailAutrement



AGIFI @AGIFIfrance · 17 janv.

2017 : 3 #LGV réalisées par le privé, 650km de ligne, 1/4 du réseau #LGV en France #LeRailAutrement



INFRASTRUCTURES ET INNOVATION



Créée en 2009, la start-up Intesens offre des solutions de surveillance à distance des machines et des infrastructures. Elle est depuis 2015 partenaire de la SNCF dans le cadre de son Lab Digital et multiplie les expérimentations sur le terrain pour convaincre de l'intérêt de la maintenance prédictive.

Ce sont en effet 30 projets qui sont actuellement testés sur l'infrastructure ferroviaire, parmi lesquels des solutions de surveillance de la température du rail, de la tension caténaire ou encore du tonnage des trains. Grâce à

ces capteurs placés le long de l'infrastructure, l'objectif est de booster l'efficacité opérationnelle mais également de faire des économies, en limitant l'inspection périodique manuelle des installations. Selon la start-up, les coûts de déploiement peuvent être rentabilisés en quelques mois rien qu'avec les économies en frais de déplacement des équipes de maintenance.

A terme, Intesens souhaite s'associer à d'autres gestionnaires d'infrastructure en France et dans le monde. Elle est d'ailleurs d'ores et déjà en discussion avec des GI Européens et Américains. « Pour nous, la SNCF, c'est comme une niche dans laquelle on fait la preuve du concept de surveillance globale d'infrastructure, pour ensuite déployer à l'échelle mondiale. »

3 questions à...

ARNAUD LEROY (CONSEILLER TRANSPORT D'EMMANUEL MACRON)*



Sur la concurrence

Nous ne sommes pas favorables à une expérimentation de la concurrence car il n'y en a pas de réel besoin. Nous préférons faire voter rapidement une loi d'organisation de la concurrence pour transposer les textes européens, avec des critères à discuter et prévoyant un transfert des personnels sous statut.

Sur le financement de SNCF Réseau

Nous considérons que la dette historique de SNCF Réseau, qui continuera de croître malgré la « Règle d'or », doit être reprise par l'Etat. Cessons de jouer les hypocrites, il s'agit bien d'une dette maastrichtienne !

Sur les nouveaux projets

Nous croyons en un Etat aménageur et conciliateur, et envisageons une loi de programmation des infrastructures, tous modes confondus, qui pourrait porter son effort à 5 milliards d'euros par an. Nous restons toutefois prudents concernant GPSO, en raison du coût élevé du projet et de la priorité à accorder à la régénération du réseau existant.

* Propos issus du Grand Débat Transports organisé par TDIE le 22 mars 2017