



LA NEWS

L'AGIFI est fortement mobilisée depuis plusieurs mois dans les réflexions coordonnées par le Gouvernement relatives au financement des infrastructures de transport et à la réforme ferroviaire.

L'association a présenté, dans différentes enceintes de réflexion, des éléments d'analyse concrets sur l'apport potentiel d'acteurs privés pour la réalisation d'infrastructures ferroviaires, qu'il s'agisse d'équipements nouveaux ou de projets de modernisation identifiés par différents participants du secteur : déploiement ERTMS, régénération/maintenance de noeuds ferroviaires ou déploiement/entretien/maintenance de programmes de modernisation de gares, en particulier d'équipements accessibilité PMR.

En s'appuyant sur plusieurs études, et sur l'exemple concret offert par les réalisations ferroviaires mises en service en 2017, l'AGIFI rappelle que le Partenariat Public Privé est un outil de maîtrise d'ouvrage performant, permettant d'encadrer les coûts et les délais des projets. En outre, à l'heure où l'une des priorités identifiées porte sur le rattrapage d'une politique publique de la maintenance souvent défaillante, l'engagement d'un partenaire privé, contraint par des critères très stricts et soumis à des évaluations fréquentes à maintenir une infrastructure aux meilleur niveau de performance durant 25 ou 50 ans, doit être regardé avec intérêt.

En tant qu'acteurs et investisseurs du secteur, les membres de l'AGIFI sont en faveur de toutes les évolutions permettant à celui-ci de gagner en compétitivité et soutiennent en particulier l'ouverture à la concurrence. Ils ont indiqué dans le cadre de la concertation organisée par le Gouvernement et des travaux parlementaires en cours, que le succès et l'effectivité de cette ouverture reposerait sur le respect de certains principes fondamentaux : (I) un gestionnaire d'infrastructure indépendant et des garanties d'indépendance solides sur l'ensemble de ses missions ; (II) un régulateur indépendant et fort qui joue un rôle essentiel dans le degré de visibilité du marché qui sera offert aux nouveaux entrants ; (III) un gestionnaire des gares indépendant ; (IV) une Autorité Nationale de Sécurité Ferroviaire à même de contrôler la sécurité de l'activité d'acteurs toujours plus nombreux.

ÉCHOS DE NOS INFRASTRUCTURES

LISEA, BILAN POSITIF SUR TOUTE LA LIGNE

La Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Bordeaux a transporté 2,7 millions de passagers durant les six premiers mois d'exploitation. Cela représente une hausse de 70% par rapport à la même période en 2016. Depuis la mise en service de la ligne le 2 juillet, 15 000 trains ont relié Bordeaux à l'Île de France. Le nombre de voyages d'affaires a été multiplié par deux. Le report modal air/fer se confirme donc au fil des mois. Paris-Bordeaux est désormais la troisième relation la plus fréquentée derrière Paris-Lyon et Paris-Lille. La SNCF reconnaît que ce succès commercial est supérieur à ses attentes.

LISEA attend à présent l'ouverture à la concurrence et l'arrivée de nouveaux opérateurs. La ligne éveille d'ailleurs déjà un certain intérêt. Thello, filiale française de Trenitalia a fait connaître son intention de lancer rapidement des services TGV en France et s'intéresse donc notamment à la liaison Paris-Bordeaux.

OBJECTIFS ATTEINTS SUR LA LGV BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE



Après six mois d'activité de maintenance sur la Ligne à Grande Vitesse BPL Le Mans-Rennes par la société OPERE (gestionnaire d'infrastructure ERE et sous-traitant OPERE), les résultats constatés sont bons. Les objectifs contractuels de performance incluant régularité, fiabilité, disponibilité et confort de la ligne ont été atteints. Entre la mise en service début juillet 2017 et la fin de l'année 2017, il y a eu près de 170000 circulations commerciales sur la LGV, soit en moyenne 89 trains par jour. Si la ligne déplore sur cette période un retard cumulé de 1544 minutes, celui-ci est largement compensé par les 5000 minutes d'avance cumulées.

MILLIÈME TRAIN SUR LE CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER



Il ne s'agit pour l'instant que de trains de fret, mais au 1er Février 2018, 1000 convois avaient emprunté le CNM depuis la mise en service le 10 décembre dernier. Les élus locaux et les voyageurs attendent à présent l'ouverture au trafic passager qui démarrera cet été. En effet, à partir de juillet 2018, quatre TGV et quatre Intercités devraient desservir la nouvelle gare TGV de Montpellier Sud de France.

Yvan Lachaud, Président de Nîmes Métropole, affiche également ses ambitions pour son territoire en affirmant : «Le premier TGV arrivera en gare de Manduel le 15 décembre 2019».

AGENDA

• 14 Mars

La Ministre des Transports présente le Projet de Loi «Pour un Nouveau Pacte Ferroviaire» en Conseil des Ministres

• 21 Mars

Audition de l'AGIFI par Damien Adam, député LREM, rapporteur pour avis, pour la Commission des Affaires économiques de l'Assemblée Nationale pour le Projet de Loi «Pour un Nouveau Pacte Ferroviaire»

• 7-18 avril

Smart Rail : Construire le chemin de fer numérique du futur - Amsterdam

• 9 Avril

Début de l'examen du texte «Pour un Nouveau Pacte Ferroviaire» en Séance à l'Assemblée Nationale

• 8 - 10 Mai

10e Congrès Mondial de la Grande Vitesse de l'UIC - Ankara

• 7 Juillet

Ouverture au trafic voyageurs du CNM (Contournement de Nîmes et Montpellier)

RESTONS CONNECTÉS

- www.agifi.org
- @AGIFrance
#leRailAutrement
- www.youtube.com/watch?v=D3b6WPtbqIM
- 13-15 rue Taitbout 75009 Paris
- +33 (0)1 48 01 47 45

«LE RECOURS À DES ACTEURS PRIVÉS EST UN VECTEUR DE MODERNISATION ET D'INNOVATION POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR FERROVIAIRE»

Matthieu Chabanel, directeur général délégué, chargé de la maintenance et des travaux chez SNCF Réseau

L'AGIFI EN BREF



FAIRE DU RAIL AUTREMENT : ÉCHANGES ET RETOURS D'EXPÉRIENCE AVEC L'AGIFI

L'AGIFI a été invitée le 5 février 2018 à faire une présentation devant une vingtaine de membres des DG Move et DG Comp de la Commission Européenne. Cette rencontre avait pour thématique la contribution des acteurs privés et du modèle de Partenariat Public Privé au développement et à la modernisation du réseau ferroviaire. En s'appuyant sur l'exemple français qui a vu, grâce à l'intervention d'acteurs privés, la mise en service, en 18 mois de quatre lignes nouvelles, Alexis de Pommerol est revenu sur les caractéristiques des différents projets et sur l'apport du modèle. Les questions furent nombreuses et les échanges nourris.

Alexis de Pommerol a par ailleurs été l'invité d'un mardi d'Avenir Transports, groupe parlementaire co-Présidé par les députés Valérie Lacroute et Benoît Simian, le mardi 27 mars, sur une thématique similaire. Les participants ont par ailleurs questionné l'AGIFI sur les sujets ferroviaires en cours de discussion au Parlement tels que l'ouverture à la concurrence du secteur, ou la gouvernance de la SNCF.

NOUVELLES DU SECTEUR FERROVIAIRE

FLIXBUS SE LANCE SUR LES RAILS AVEC FLIXTRAIN

Cinq ans après les cars, place aux trains : le 24 mars la compagnie de transport lancera sa première liaison ferroviaire entre Hambourg et Cologne via Düsseldorf. Dès la mi-avril viendrait s'ajouter une liaison Berlin/Stuttgart. «Avec FlixBus nous avons démontré que la mobilité n'était pas synonyme de cherté. Avec FlixTrain nous appliquerons la même recette : coopération avec un partenaire privé indépendant et expérimenté dans le ferroviaire pour combiner le meilleur des deux mondes : technologie et industrie», explique André Schwämmlein, le Président Directeur Général de FlixBus.

L'objectif de l'entreprise est de proposer une offre de transport cohérente, combinée et

responsable. Les trains commercialisés par FlixTrain sont électriques et les cars FlixBus respectent la norme européenne la plus stricte en matière de motorisation Diesel.



GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST : LGV BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX EN LIGNE DE MIRE



Le Conseil d'Etat a examiné le 21 mars les recours déposés par les opposants au prolongement de la Ligne à Grande Vitesse de Bordeaux vers Toulouse et Dax. Ces recours pointent la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest) signée en juin 2016 par le Ministre des Transports de l'époque, Alain Vidalies.

Parmi les anti-LGV on compte des associations de protection de l'environnement, des chasseurs, des agriculteurs, des viticulteurs mais aussi des communes de Gironde ou du Lot-et-Garonne. La DUP est nécessaire pour lancer les travaux estimés à plus de 9 milliards d'euros. La décision du Conseil d'Etat devrait être connue autour du 17 avril.

3 QUESTIONS À...

MATTHIEU CHABANEL, DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ, CHARGÉ DE LA MAINTENANCE ET DES TRAVAUX CHEZ SNCF RÉSEAU



Quelle est votre feuille de route et les priorités que vous identifiez pour SNCF Réseau actuellement ?

La réorganisation de SNCF Réseau sera effective au 1er juillet. Elle répond à 3 volontés : (I) préparer l'ouverture à la concurrence. Cela implique l'existence d'une direction clients et services forte pour traiter les demandes et répondre aux attentes des nouveaux entrants. (II) Renforcer l'exploitation et mettre la performance et l'efficacité au coeur de notre action en réponse directe aux problèmes de ces derniers temps, tels que les incidents de la Gare Montparnasse. (III) Renforcer la Maîtrise d'Ouvrage. C'est capital au regard des chantiers que nous avons et aurons à piloter, qu'il s'agisse de développement ou de régénération.

Quels enjeux et quels investissements en matière de développement pour SNCF Réseau ?

Comme vous le savez, la priorité va à la régénération du réseau. Sur les projets à venir, certaines grandes opérations sont déjà connues : Eole, le Charles de Gaulle Express et le déploiement de l'ERTMS sur Paris-Lyon ou sur le réseau classique (Marseille Vintimille). D'autres projets, dont certains d'envergure plus moyenne, pourront compléter cette liste à l'issue du vote de loi de programmation en préparation par le Gouvernement.

Quel regard portez-vous sur l'action des acteurs privés dans le secteur ferroviaire, en particulier sur la réalisation de grands projets ?

Le modèle de PPP a fait ses preuves. Nous disposons d'un retour d'expérience concret avec la mise en service en 2017 des 3 lignes réalisées dans ce cadre, un succès indéniable. Le modèle pourrait ainsi être réutilisé dans le cadre de grands projets à venir, si et quand ceux-ci seront à nouveau être d'actualité. Le partenariat avec des acteurs privés est un vecteur de modernisation et d'innovation pour l'ensemble du secteur ferroviaire. Cela nous amène de l'innovation, un regard nouveau et cela enrichit notre savoir-faire reconnu partout dans le monde.

INNOVATION

Les Pays-Bas testeront leurs premiers trains sans conducteur en 2018. Ces derniers ne transporteront aucun voyageur mais achemineront des marchandises sur un trajet adapté au transport automatisé.

Les Pays-Bas démontrent à nouveau avec cette initiative qu'ils sont un pays pionnier en matière ferroviaire. Ce premier trajet de train automatisé sera mené sur la Betuwe-route, ligne reliant les ports de Rotterdam et d'Amsterdam à l'Allemagne. Prorail, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire public au Pays-Bas, indique que ce trajet a été choisi pour cette expérimentation en raison de son système de sécurité plus adapté à un train automatisé. Avec ce test, Prorail ambitionne de donner de l'impulsion à son système ATO (Automatic Train Operation), qui automatise le travail des conducteurs avec des degrés évoluant du niveau 1 (un peu) au niveau 4 (complet). La société souligne que plusieurs pays d'Europe se penchent déjà sur le mécanisme. Et pour cause : l'ATO devrait permettre aux trains de rouler de manière plus rapprochée les uns des autres, augmentant ainsi la capacité des voies, le tout sans engendrer de coûts trop importants en infrastructures et permettant une économie d'énergie grâce à une circulation plus régulière.

