



CAHIER D'ACTEUR DE L'AGIFI

Nom de la structure : AGIFI

Contact : Axel Guillermand, délégué général

Adresse : 229, rue Saint-Honoré, 75001 Paris

Téléphone : +33 (0)6 25 29 32 34

Courriel : delegue@agifi.org

Site internet : www.agifi.org

Thématique : Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire

Présentation de la structure : L'Association Française des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants regroupe depuis 2014 des titulaires de contrats de concession ou de marchés de partenariat, engagés aux côtés des autorités publiques pour la modernisation et le développement du réseau ferré national. Elle participe aux réflexions nationales et européennes sur le secteur ferroviaire.

Assurer le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires en mobilisant le financement privé

En bref

Les membres de l'AGIFI œuvrent, aux côtés des décideurs publics et de SNCF Réseau, en faveur de la régénération, de la modernisation et du développement des infrastructures ferroviaires par le biais de marchés de partenariat (MdP) ou de concessions. Ces modèles ont fait leurs preuves. A travers eux, entre 2010 et 2017, plus de 600 km de lignes nouvelles et un réseau de télécommunications essentiel ont été réalisés, pour un total d'investissements proche de 13 Md€.

Ces PPP ont prouvé leur efficacité en garantissant la livraison des infrastructures dans les délais, une maîtrise rigoureuse des budgets en construction et leur sanctuarisation dans le temps long pour la maintenance, une qualité de service irréprochable en matière d'exploitation (pour exemple, taux de ponctualité supérieur à 99% sur les LGV). Cette excellence opérationnelle repose sur la mobilisation

d'expertises de pointe comme la maintenance prédictive, l'innovation industrielle ainsi que sur des organisations agiles. La performance environnementale est aussi au cœur du modèle : préservation de la biodiversité, intégration de pratiques durables, millions de tonnes de CO₂ évitées grâce au report modal, études de résilience face aux enjeux climatiques.

Engagement à long terme, efficacité organisationnelle, capacités d'investissement et de maîtrise d'ouvrage : le recours à des partenaires privés, via des PPP, est un levier incontournable pour l'avenir du rail, en complément des financements et capacités publics. Parmi les modèles particulièrement prometteurs : MdP pour boucler le financement et porter la maîtrise d'ouvrage du projet LNSO, mise en concession de lignes existantes pour en assurer modernisation technologique (ERTMS) et gros entretien, nouvelle concession pour les accès français du TELT, MdP pour déployer le nouveau système de communications FRMCS, modèles de partenariat à construire pour les SERM ou les LDFT.

Introduction

Le ferroviaire est au cœur des défis : urgence climatique, attractivité des territoires, compétitivité économique. Face à une demande croissante et à l'obsolescence du réseau, la modernisation, l'entretien et le développement des infrastructures sont une priorité nationale. Les besoins sont considérables : régénération, nouvelles lignes, SERM, systèmes... Pour y répondre, il est impératif de mobiliser l'ensemble des capacités du pays : financières, industrielles, techniques. Aux côtés des pouvoirs publics, les membres de l'AGIFI entendent contribuer pleinement à cette ambition, en mobilisant capacité d'investissement, expertise opérationnelle et savoir-faire en maîtrise d'ouvrage, au service d'un ferroviaire durable, fiable et performant.

Le financement privé des infrastructures ferroviaires : une solution éprouvée

La France a déjà fait le choix de mobiliser des financements privés pour répondre à des besoins ferroviaires massifs. En 2010, dans un contexte de tensions budgétaires et de capacité à faire limitée des acteurs publics, les pouvoirs publics ont engagé une phase d'investissement ambitieuse, associant capacités de maîtrise d'ouvrage privée et nouveaux modes contractuels. Cet acte politique fort a permis d'étendre et de moderniser le réseau ferroviaire, tout en minimisant l'impact sur les finances publiques.

Plus de 13 Md€ ont été investis entre 2010 et 2017, dont 7 Md€ sur fonds privés, dans quatre projets structurants : la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) - 302 km, la LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL) - 182 km, le Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) - ligne mixte de 80km et le réseau de communication GSM-Rail couvrant 16 683 km de voies. Ces projets, réalisés en marchés de partenariat (MdP) ou en concession (nota : ces deux types de contrats sont ci-après regroupés sous l'appellation de Partenariat Public-Privé, soit PPP, sauf mention contraire) ont été livrés dans les délais (voire un mois d'avance pour SEA) et dans les budgets prévus.

Au-delà de la construction, les gestionnaires de ces infrastructures ont montré leur capacité à en assurer une gestion exigeante et durable. Grâce à des approches innovantes de la maintenance, fondées sur la prédiction et la réactivité, ces acteurs garantissent une haute qualité de service : ponctualité supérieure à 99% pour les LGV, disponibilité de 99,9% des sites critiques pour le GSM-

Rail. Leur présence dans le temps long, la souplesse de leurs organisations, leur esprit d'initiative (qu'illustre notamment le centre de maintenance et de remisage en construction sur la LGV SEA, destiné à accueillir de nouveaux opérateurs pour répondre à la demande) concourent à une réponse efficace aux attentes des usagers et aux enjeux du réseau.

Dans un moment où transition écologique et croissance de la demande imposent un effort massif d'investissement, ces expériences réussies doivent servir de référence.

Des montages particulièrement efficaces

Les projets des adhérents de l'AGIFI le démontrent : les PPP sont des montages contractuels efficaces pour développer le système ferroviaire, grâce à plusieurs avantages structurels.

1. Démultiplication de la capacité publique d'action

Le recours aux PPP permet aux acteurs publics de piloter simultanément plusieurs projets structurants. En mobilisant des partenaires privés responsables sur l'ensemble du cycle de vie de l'ouvrage, les pouvoirs publics peuvent intensifier leur action en matière d'aménagement du territoire tout en maintenant leur capacité de gouvernance.

2. Maîtrise des délais d'exécution et accélération des bénéfices socio-économiques

La rémunération du partenaire privé étant conditionnée à la mise en service effective de l'infrastructure, celui-ci est incité à respecter – voire anticiper – les échéances. Ce respect des délais permet une mise à disposition rapide des ouvrages et une manifestation plus précoce des retombées socio-économiques attendues.

3. Sécurisation des budgets, notamment ceux dédiés à la maintenance

Le PPP engage l'ensemble des parties sur un budget global, fixé dès la signature. Ce cadre limite les risques de dérapage financier et permet un pilotage rigoureux et sanctuarisé des budgets sur le long terme, pour une maintenance optimale de l'infrastructure. L'obligation faite au partenaire privé de restituer l'infrastructure en bon état de fonctionnement après plusieurs décennies conduit à une séquence de prestations de maintenance aux justes niveau et moment.

4. Performance intégrée et organisation dédiée

Les PPP associent financeur, concepteur, constructeur et mainteneur au sein d'un même groupement. Cette intégration crée une dynamique d'optimisation continue, à toutes les étapes de la vie de l'infrastructure. Le partenaire privé met en place une organisation agile, dimensionnée spécifiquement pour l'objet du contrat, ce qui garantit efficacité, réactivité et performance durable sur l'ensemble du cycle de vie. Il est fortement incité à innover.

5. Moindre impact sur les finances publiques

En MdP, en rémunérant le partenaire privé via des loyers versés sur plusieurs décennies, la personne publique évite de porter immédiatement l'intégralité de l'investissement et bénéficie d'un étalement budgétaire maîtrisé. En concession, le principe de l'utilisateur-payeur s'applique, transférant le risque de trafic à l'opérateur privé et soulageant les finances publiques.

Par ailleurs, les projets en concession n'ont pas à être consolidés dans les comptes publics. Il en va de même des MdP sous certaines conditions. Ce traitement comptable favorable, reconnu au niveau européen, fait de ces contrats un outil stratégique pour concilier investissements d'avenir et maîtrise de l'endettement.

Il convient enfin de souligner que le grief fait à ces montages d'être plus onéreux que la maîtrise d'ouvrage publique est battu en brèche par l'analyse objective, ainsi que le montre [une étude de sensibilité sur le coût global et les externalités positives du partenariat Public-privé en matière d'infrastructure ferroviaire](#), réalisée par EY en décembre 2023¹.

De nombreuses applications possibles au regard des défis d'aujourd'hui

LNSO : Ce grand projet (418km) pose un défi de financement pour les années à venir, avec un montant total estimé à 14 Md€ en 2020. Le désenclavement de Toulouse autant que la concrétisation du corridor européen atlantique nécessitent de toute urgence une solution apportant visibilité et efficacité aux parties prenantes, à l'abri des aléas budgétaires. En complément des financements apportés par la SGPSO et par l'UE, un MdP permettrait d'apporter la part de financement manquante, de porter la maîtrise d'ouvrage de l'opération et d'assurer une maintenance optimisée du nouvel axe sur plusieurs décennies. Le tracé du projet permettrait d'éventuels allotissements de ce MdP (par exemple Bordeaux-Agen, Agen-Toulouse, Bordeaux-Dax), tandis que les accès ferroviaires aux abords de Bordeaux et de Toulouse pourraient être réalisés en maîtrise d'ouvrage publique.

Accès français du TELT : dispositif essentiel pour le fret ferroviaire, le TELT et la section italienne seront opérationnels en 2033, permettant d'accueillir jusqu'à 162 trains par jour. Les accès français ne permettront alors que le passage d'une centaine de trains par jour, et ce jusqu'en 2043. Le report modal vers le rail étant un enjeu crucial pour l'environnement régional et la compétitivité européenne, ces accès français pourraient faire l'objet d'un déploiement à un horizon plus ambitieux au travers d'un MdP ou d'une mise en concession. Dans ce dernier cas, l'intérêt financier du concessionnaire à maximiser l'utilisation de l'infrastructure serait utilement aligné avec la volonté publique de maximiser le report modal.

Projets systèmes et modernisation : tel que démontré avec succès par le projet du GSM-Rail (près de 17 000 km couverts en moins de six ans et système rétrocedé en parfait état au bout de 15 ans, grâce à un MdP), le secteur privé dispose des capacités financières et technologiques pour déployer les systèmes de pointe nécessaires au rail de demain. Ainsi, les partenaires privés pourraient contribuer à faire de la France un des meilleurs élèves européens en matière (i) d'adoption du FRMCS

¹ Cette étude met en lumière que : « *Le PPP est le mode de passation de marché le plus adapté pour la réalisation de projets de LGV. En garantissant le respect des délais et des coûts, les PPP permettent une optimisation globale du coût du projet tout en confirmant les bénéfices socio-économiques qui en découlent. Malgré leur coût de financement supérieur, ces optimisations permettent de réduire l'impact de ce coût, voire de générer des gains sur le coût global pour la personne publique, estimés entre 1,0 et 6,3% du CAPEX. En sus, le respect du planning et une maintenance efficace garantissent une mise en service de la ligne dans les temps et la préservation des performances de l'infrastructure, faisant de ces éléments des enjeux décisifs complémentaires pour l'efficacité et la durabilité des avantages économiques et sociaux de ces projets à long terme* ».

(Future Railway Mobile Communication System) par le biais d'un déploiement via Mdp similaire au projet GSM-Rail, (ii) d'équipement en ERTMS, via la mise en concession d'axes ferroviaires existants pour les en doter et assurer par ailleurs leur gros entretien et renouvellement.

LDFT : les « petites lignes » du quotidien, parfois fermées en raison de leur faible fréquentation, pourraient utilement bénéficier de PPP pour leur rénovation, permettant d'aligner l'intérêt environnemental du report modal avec l'intérêt social d'une desserte renforcée.

SERM : les SERM seront appelés à redéfinir la mobilité dans de nombreuses agglomérations. Ces projets, multimodaux par nature, pourront nécessiter des investissements dans les infrastructures ferroviaires. Du Rhônexpress en France aux projets de métro en Australie, les PPP ont déjà fait leurs preuves en matière de mobilité urbaine. Pour permettre l'avènement des SERM, le recours à des PPP aurait toute sa pertinence.

Conclusion

La transformation du réseau ferroviaire français constitue un impératif stratégique pour répondre aux enjeux climatiques, économiques et territoriaux auxquels notre pays est confronté. L'urgence de la transition écologique nous impose d'investir aujourd'hui pour réaliser les infrastructures de demain. Dans ce contexte, les Partenariats Public-Privé (PPP) ont démontré leur pertinence, tant pour accélérer la réalisation d'infrastructures structurantes que pour garantir leur performance sur l'ensemble du cycle de vie.

En mobilisant les capacités d'investissement et d'innovation du secteur privé, ces montages contractuels permettent à la puissance publique de conduire efficacement des projets d'envergure, tout en assurant une maîtrise rigoureuse des délais, des coûts et de la qualité de service. Ils représentent à ce titre un instrument de politique publique à fort potentiel, complémentaire des autres modalités d'intervention.

Les réalisations conduites au cours de la dernière décennie attestent de la solidité de ce modèle et offrent des perspectives concrètes de répliquabilité face aux défis actuels : lignes nouvelles, modernisation des systèmes, accès fret, mobilité du quotidien. L'AGIFI et ses membres réaffirment leur disponibilité à mettre leur expertise au service de ces ambitions, dans un esprit de partenariat durable et d'intérêt général.