RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

PPP ferroviaires : c'est parti !

Les premières Rencontres de RFF, consacrées aux partenariats public - privé, ont réuni le 4 juillet, à l'UIC, plus de 350 participants (représentants du monde politique, de l'administration, des entreprises, de l'ingénierie, du monde financier…).

Une trentaine d'agents de RFF ont également participé à cette journée d'échanges, animée par Jean-Marc Sylvestre.

La matinée fut consacrée à défricher le contexte réglementaire et financier propre au ferroviaire, à présenter les montages innovants et les modalités d'attribution de ces contrats d'un nouveau type, ainsi qu'à évoquer deux expériences étrangères. La synthèse en fut faite par Hubert du Mesnil.

L'après-midi furent détaillés les projets de l'Etat (CDG Express) et de RFF (GSM-R, SEA, CNM) et le calendrier de mise en concurrence arrêté pour l'attribution des contrats.

Une table ronde réunit enfin, avant la conclusion du Président Boyon, les représentants du secteur public et du secteur privé.

Les actes de ces rencontres seront disponibles à la rentrée.

Par ailleurs, le conseil d'administration de RFF a donné, lors de sa séance du 6 juillet, le coup d'envoi pour les projets GSM-R et LGV SEA, en décidant de lancer la procédure de mise en concurrence, le premier devant être réalisé sous forme d'un contrat de partenariat, le second sous forme d'une délégation de service public.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Ouverture des Rencontres RFF sur les PPP ferroviaires

4 juillet 2006

3 questions à Michel Boyon, Président de RFF

Jean-Marc Sylvestre - Monsieur le Président, en quoi ces premières Rencontres de RFF sur les PPP doivent-elles faire progresser la réflexion ?

Le Gouvernement a autorisé RFF à recourir aux PPP pour la réalisation des opérations décidées par le CIACT. Pour RFF, c'est à la fois une véritable opportunité et une immense responsabilité, à la hauteur des attentes de nos concitoyens en ce qui concerne le développement et la modernisation du réseau ferré national.

RFF s'est donc mobilisé pour être en mesure de mettre en œuvre ces décisions.

Le recours aux PPP dans le secteur ferroviaire constitue pour la France d'aujourd'hui une grande première, même si l'on sait bien qu'il n'y a de nouveau que ce qui a été oublié…
(les chemins de fer n'ont-ils pas pris leur essor au 19ème siècle grâce à ce qu'on ne nommait pas alors « PPP » bien que cela y ressemblât fort ?…)

Aujourd'hui, il est important de bien prendre la mesure d'un tel choix et de réunir toutes les conditions pour s'assurer du succès de sa mise en œuvre.

Cette journée de réflexion et d'échanges sera réussie dans la mesure où elle permettra d'engager le dialogue avec des professionnels venus de tous les horizons : des acteurs publics bien sûr, mais également des entrepreneurs, des représentants du monde financier, du droit, de l'industrie, des travaux publics, de l'ingénierie,…

JMS - En quoi cette journée peut-elle permettre de construire un nouveau type de relations avec de futurs partenaires ?

Nous allons nous efforcer de donner une information utile et concrète sur les projets qui vont demain être engagés ainsi que tout l'éclairage nécessaire aux partenaires privés potentiels sur le contexte ferroviaire afin qu'ils s'approprient ses spécificités et sa complexité.

Nous souhaitons également nous mettre à l'écoute de nos futurs partenaires, car cela me paraît le meilleur moyen de créer les conditions d'une concurrence réelle et saine :

- **réelle**, de telle sorte que chacun se trouve en situation de donner le meilleur de soi ;

- **saine**, afin que le contrat que nous allons construire ensemble soit effectivement équilibré entre le partenaire et RFF, mais également entre les partenaires au sein des consortiums.

Cette journée ne suffira pas à elle seule à créer cette culture commune, et peut-être pourrions-nous d'ores et déjà prendre date pour une nouvelle journée de rencontres, car l'intérêt des débats, la richesse des points de vue exprimés montrent clairement que les PPP ferroviaires supposent une grande qualité de transparence et de dialogue entre les partenaires.

JMS – A propos de transparence, comment sera assurée l'égalité de traitement entre les différents candidats aux PPP ?

Compte tenu de la taille des opérations que nous allons évoquer - et de celles qui suivront -, les conditions de sélection des offres des différents candidats, comme l'exigence d'égalité de traitement entre ces candidats, revêtent une extrême importance. Mais on ne fait rien de grand tout seul ! C'est pourquoi RFF a choisi de mettre en place une Commission indépendante pour garantir la transparence et l'équité indispensables. Cette Commission formera un avis objectif sur l'offre la mieux adaptée aux besoins exprimés.

Un contrat de PPP doit être construit pour durer. Aussi chacun doit-il y trouver son compte, qu'il s'agisse des acteurs publics ou des partenaires privés. Pour que ce contrat puisse prendre forme, pour qu'il soit efficace, il est fondamental que tous soient sur la même longueur d'onde et que la négociation soit construite pour partager au mieux les risques.

RFF est convaincu de la pertinence d'un tel choix pour les projets dont nous avons parlé aujourd'hui. Si le PPP ne saurait devenir le mode de réalisation exclusif des autres grands projets à venir, le recours aux PPP va certainement devenir une réponse naturelle et fréquente à la demande croissante de ferroviaire ; et, comme l'indiquait récemment le Ministre de l'Economie et des Finances, c'est une formule qui permet de démultiplier considérablement les efforts financiers de l'Etat.

RFF croit fortement en cette nouvelle forme de maîtrise d'ouvrage, qui représente une opportunité formidable pour le développement du réseau ferroviaire.

Partenariat public-privé

Une opportunité pour le développement du réseau ferré français

Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est porteur de plusieurs dizaines de grands projets de développement d'un coût total dépassant les 50 milliards d'euros. Ces attentes exprimées par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de décembre 2003, réaffirmées en octobre 2005, sont telles que les financements publics traditionnels, qu'ils soient nationaux ou locaux, ne peuvent y suffire. Les partenariats public-privé (PPP) sont une nécessité. Ils ont vocation à devenir un mode de réalisation normal pour les grands projets de RFF.

En effet, RFF a désormais la possibilité de recourir à un autre mode de réalisation et de financement que celui défini dans le cadre des marchés publics : les partenariats public-privé associent collectivités ou établissements publics et opérateurs privés dans la conduite d'opérations d'intérêt général. Leurs aspects novateurs résident dans la recherche de performance, le partage des risques et des bénéfices sur la durée entre les partenaires. RFF entend utiliser cette opportunité pour faire face aux besoins de développement du réseau ferré national.

RFF prendra en compte les spécificités du transport ferroviaire, ses exigences techniques, réglementaires et de sécurité, dans la mise en oeuvre des diverses formes de partenariats public-privé (contrat de partenariat ou délégation de service public). Il respectera le calendrier fixé par les pouvoirs publics, notamment pour le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, et la modernisation du système de communication radio sol-train (GSM-R). 2006 sera une année d'évaluation, de préparation et de consultation pour un lancement maîtrisé de ces trois grands projets de développement sous forme de PPP.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Accélérer le développement du réseau ferré national

La loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports autorise Réseau ferré de France à recourir au contrat de partenariat ou à la délégation de service public pour les projets d'infrastructures ferroviaires. Il s'agit d'une opportunité pour accélérer le développement du réseau ferré national en réalisant un plus grand nombre de projets en un temps plus court.

Deux formes de partenariats

La loi sur la sécurité et le développement des transports prévoit deux formes de partenariat public-privé : la concession de service public et le contrat de partenariat.

Les missions et la rémunération :

- la concession de service public, déjà utilisée dans le domaine routier : un « concessionnaire » est chargé de financer, concevoir, construire et exploiter une infrastructure de transport. Sa rémunération provient de la perception d'un péage ;
- le contrat de partenariat : le « partenaire » est également chargé de financer, concevoir, construire et exploiter une infrastructure de transport mais sa rémunération provient d'un loyer versé par la puissance publique.Le contrat passé avec le partenaire privé prévoit que la rémunération est liée à sa performance, afin de garantir la satisfaction des besoins des usagers.

Le champ d'intervention

Le champ d'intervention du contrat dans le secteur ferroviaire ne peut couvrir la gestion opérationnelle des circulations ni la surveillance ou la maintenance des installations de sécurité qui demeurent régies par le cadre existant sur le réseau ferré national et relèvent de la compétence opérationnelle de l'opérateur historique (la SNCF).

Le recours au partenariat public-privé constitue une nouvelle forme d'achat public dans le secteur du transport ferroviaire. Il se caractérise par le caractère global du contrat qui prend en compte la conception, la construction, l'exploitation et le financement sur une longue durée, et par un partage des risques équilibré.

Le partenariat public-privé permet d'associer au maître d'ouvrage public le savoir-faire financier et technique du secteur privé. Il garantit un calendrier de réalisation plus rapide. Par un allotissement pertinent des risques, par le recours aux techniques d'ingénierie financière et l'optimisation des concours publics, le partenariat public-privé permet de mobiliser de nouvelles ressources financières auprès du secteur privé pour le secteur ferroviaire dans son ensemble.

Il permet d'optimiser le coût global, le délai de réalisation et l'allocation de risques.

Coût global :

- l'intégration de la conception et de la construction entraînera un gain financier réel. L'implication du partenaire privé à la conception contribuera à améliorer la définition du programme en amont ;
- l'optimisation de la planification, de la gestion du projet et de l'organisation logistique de sa réalisation devront concourir aussi à cette réduction des coûts ;
- la responsabilité assumée par le partenaire sur la maintenance entraînera, au stade de la conception, des arbitrages techniques dans le choix des matériaux en fonction de leur coût de maintenance et de leur durée de vie.

Délais

Il sera possible de réduire les délais de construction par un management de projet efficace, notamment par une gestion globale des interfaces et des imprévus.
Une garantie effective sur le respect des coûts et des délais constituera une assurance supplémentaire sur le respect des objectifs assignés lors de la contractualisation du partenariat.

Allocation des risques

Segmenter les risques entre les partenaires publics et privés offrira une garantie de portage de ceux-ci au meilleur rapport.

De nouvelles modalités de maîtrise d'ouvrage pour RFF

Comme maître d'ouvrage et pilote, RFF devra définir ses attentes en termes d'obligations de résultats, négocier les moyens de mesure de la performance et assurer leur suivi en vue d'accroître l'efficacité du projet. En 2006, RFF mènera de front les actions à caractère général nécessaires à une mise en place pérenne de ce nouveau mode de partenariat et les actions propres à la préparation ainsi qu'aux consultations pour chacun des premiers grands projets éligibles.

La définition des règles du jeu des consultations (notamment des modalités de répartition des risques économiques, juridiques, techniques, financiers et commerciaux) et l'élaboration de référentiels techniques propres à la construction et à l'exploitation des lignes nouvelles, apporteront les fondements indispensables pour que RFF puisse exercer à l'avenir ses responsabilités de maîtrise d'ouvrage pour ce nouveau mode de réalisation des grands projets.

Par ailleurs, pour chaque projet de développement éligible à une telle démarche, RFF réalisera les études de faisabilité et définira les programmes fonctionnels. RFF évaluera le niveau de sa participation financière et contribuera à la mise au point de la convention financière entre les partenaires publics (Etat, collectivités locales et RFF principalement) le cas échéant.

Le processus de consultation avec les partenaires privés définira :
- le périmètre du projet et ses modalités de réalisation, notamment sa date de mise en service ;
- la structuration financière assurant une garantie de bonne fin ;
- les modalités de rémunération, c'est-à-dire le niveau éventuel de subvention et les péages ou loyers ;
- l'allocation des risques ;
- la rémunération ou la pénalisation liées à la performance.

RFF a mobilisé en interne les ressources nécessaires au lancement et à la négociation de ces nouveaux modes de partenariat. La direction des projets de développement est chargée de la coordination et du pilotage :
- une équipe dédiée est créée en son sein ; les missions des grands projets concernées lui sont rattachées ;
- des pôles d'expertise spécifiques dans les autres directions lui apportent leur appui en matière de montages financiers, juridiques, de modalités d'exploitation des lignes nouvelles et d'évaluation économique (trafic, recettes).

Un contexte spécifique que RFF entend maîtriser

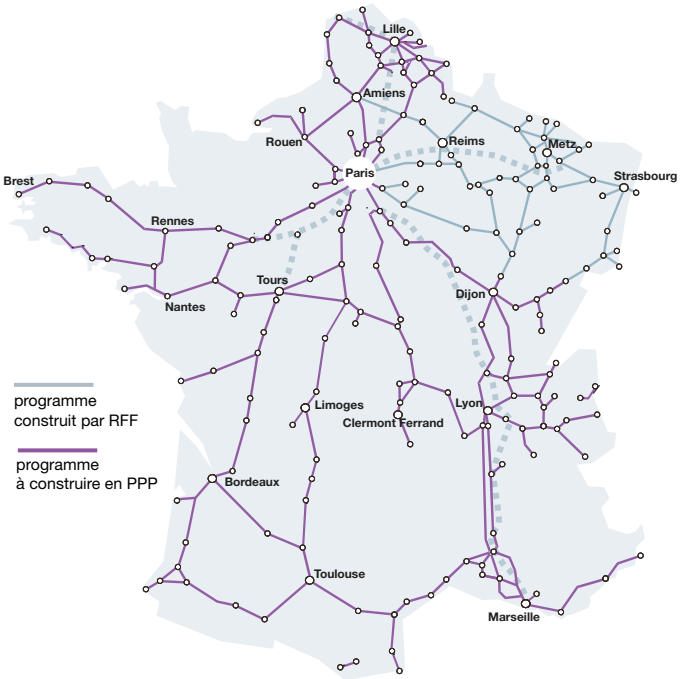
Le partenariat public-privé se déploiera dans des conditions différentes de celles d'autres secteurs économiques comme celui du secteur routier :

- le coût de l'infrastructure ferroviaire et le niveau d'équipements sont sensiblement plus élevés. La disponibilité de ceux-ci est critique pour le fonctionnement du système de transport ;
- les infrastructures participent d'un réseau maillé : la répartition des capacités s'effectuera en coordination avec RFF, gestionnaire des sections de lignes adjacentes et du réseau ferré national. La gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité resteront assurés par l'opérateur historique (la SNCF) ;
- le transport ferroviaire est soumis à des exigences et des normes fortes de sécurité ;
- l'entreprise ferroviaire est un intermédiaire entre le propriétaire de l'infrastructure et les clients finaux (voyageurs et chargeurs).

Les projets immédiatement éligibles à un partenariat public privé

La modernisation des communications radio sol-train

Le projet GSM-R, qui doit assurer le renouvellement de la radio d'exploitation sol-train et servir de support à la commande de la signalisation ERTMS sur les lignes, sera réalisé dans le cadre d'un contrat de partenariat. L'appel à candidatures sera lancé au troisième trimestre 2006, l'engagement de la consultation au quatrième trimestre 2006 pour aboutir à une contractualisation au début de 2008, et permettre un déploiement rapide sur le réseau ferré jusqu'en 2015.

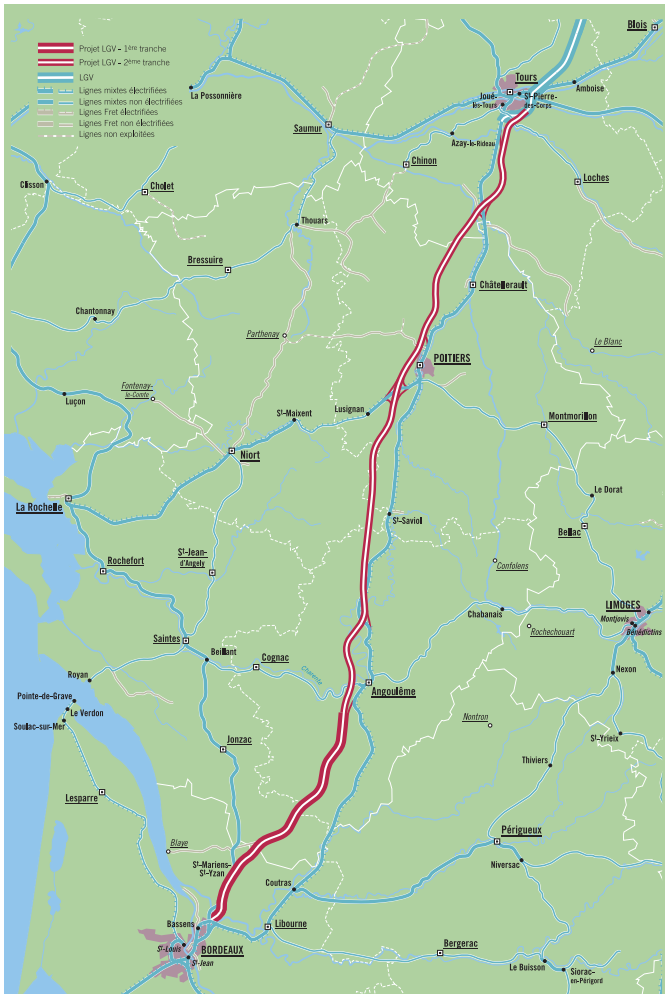


Le contournement de Nîmes et de Montpellier

Le contournement de Nîmes et de Montpellier, qui permettra l'amélioration de la desserte voyageurs et fret en Languedoc-Roussillon et vers l'Espagne, sera réalisé en contrat de partenariat. L'appel à candidatures est prévu au troisième trimestre 2006, la consultation sera engagée avant la fin de 2006 pour une contractualisation en 2008; le processus de contractualisation sera mené en plusieurs étapes et finalisé au milieu de 2008 pour une mise en service de la ligne en 2013.

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, qui mettra Bordeaux à 2h10 de Paris, sera réalisée sous forme d'une concession. L'appel à candidatures est prévu au début du troisième trimestre 2006; la consultation sera engagée avant la fin de 2006 pour une contractualisation en 2008; la mise en service est programmée pour 2013 pour la partie de la ligne nouvelle allant d'Angoulême à Bordeaux et en 2016 pour la partie allant de Tours à Angoulême.



Contact :
Gweltaz GUIAVARC'H
Direction des projets de développement
Tél. : 33 (1) 53 94 31 17

Juin 2006 - **TROCADERO** - Crédit photo : RFF 2005/CAPA/C. Sasso ; RFF 2006/CAPA/L. Cherrier ; S.Cambon ©RFF ; F.Sautereau/L'oeil Public, D. Logerot, CAPA/S. Zaubitzer, CAPA/W. Daniels, CAPA/L. Rothan ©RFF-LGV Est Européenne.

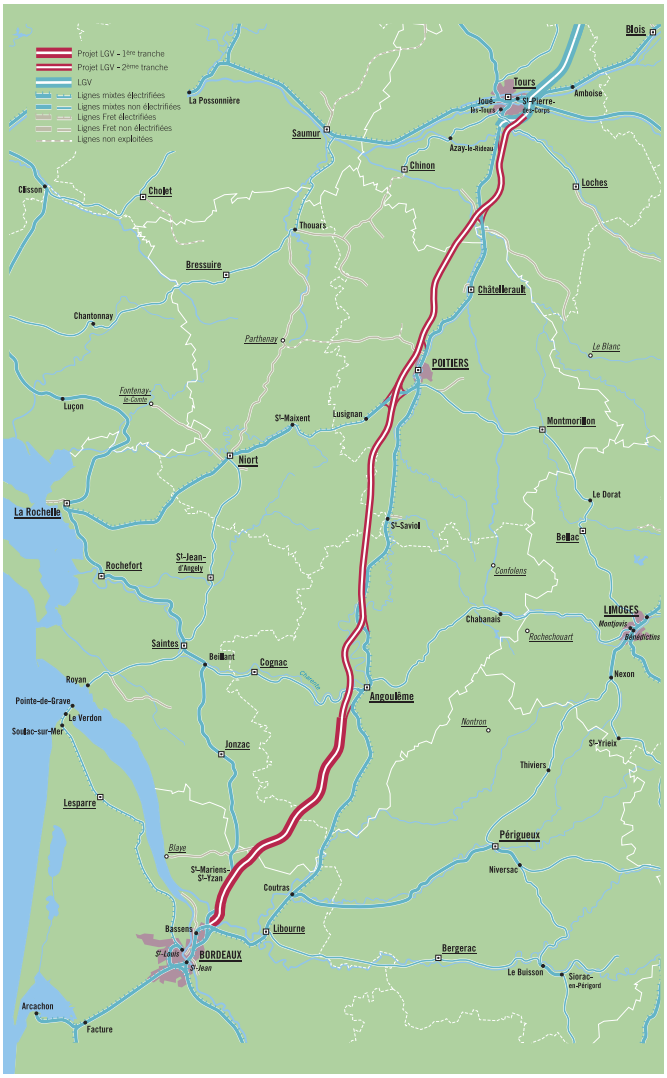
Partenariat public-privé

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

Prolonger l'actuelle LGV Atlantique par une ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, c'est :

- **mettre Bordeaux à 2h10 de Paris sur la base d'une vitesse commerciale de 300 km/h générant de 3,6 à 5 millions de voyageurs supplémentaires par an ;**
- **s'ouvrir vers le sud de l'Europe et la péninsule ibérique par la façade atlantique ;**
- **libérer la ligne existante pour les trains de marchandises (une augmentation du fret de 20% est prévue soit plus de 2,4 millions de tonnes par an à la mise en service) et les TER (plus de 400 à 550 000 voyageurs à la mise en service) ;**
- **favoriser le transfert de la route et de l'aérien vers le rail.**



Le projet

Il fait l'objet de deux phases tant pour les études que pour la réalisation : Angoulême-Bordeaux (121 km en 2013) et Tours-Angoulême (182 km en 2016).

Caractéristiques techniques :

- 303 km de ligne nouvelle et 39 km de raccordements ;
- 3 300 ha d'emprises ;
- 46 millions de m³ de déblais / 34 millions de m³ de remblais ;
- une quarantaine de viaducs pour un total de 9 300 m ; 390 ponts ;
- 400 km de routes rétablies ;
- 240 ouvrages hydrauliques ;
- 684 km de voies et ballast ;
- 53 km de protections acoustiques ;
- des mesures environnementales spécifiques, notamment pour la protection des espèces animales protégées au niveau européen (vison d'Europe, outarde canepetière, râle des genêts, cistude, grande mulette, chauve-souris…) représentant un coût de 234 M€ (janvier 2005).

Coût et financement

Le coût est de l'ordre de 1 790 M€ en valeur janvier 2005 pour Angoulême-Bordeaux et 2 995 M€ en valeur janvier 2005 pour Tours-Angoulême. Les partenaires susceptibles d'accompagner financièrement l'opération sont : l'Etat, l'Europe, les collectivités locales (Régions, Départements et Agglomérations) et RFF.

Etat d'avancement

Bordeaux-Angoulême :

- enquête d'utilité publique menée au printemps 2005 ; déclaration d'utilité publique attendue avant septembre 2006 ;
- reconnaissance de terrain en cours (levés topographiques, sondages géotechniques, investigations écologiques) ;
- acquisitions foncières et diagnostic archéologique réalisés avant la signature du contrat de concession.

Tours-Angoulême :

- études d'avant-projet sommaire en cours ; approbation ministérielle de la phase avant-projet sommaire attendue à fin 2006 ;
- enquête d'utilité publique prévue à l'automne 2007.

Une convention de délégation de service public entre RFF et une société concessionnaire

La ligne Sud Europe Atlantique sera réalisée sous la forme d'une délégation de service public attribuée après mise en concurrence sur le fondement de la loi du 13 février 1997, modifiée par la loi du 5 janvier 2006, et de la loi du 30 janvier 1993 sur les concessions.

Loi du 5 janvier 2006 :

RFF « peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, […] à une convention de délégation de service public […] ».

Un concessionnaire responsable de la conception, de la construction et de la maintenance de la ligne.

La conception et la construction de la ligne seront faites sous la responsabilité du concessionnaire. Il devra obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires à la mise en service.
Le concessionnaire devra effectuer la maintenance de la ligne (sauf installations de sécurité).

La gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité resteront assurés par la SNCF.

RFF communiquera aux candidats retenus les éléments de référence relatifs à la conception, la construction et la maintenance qui devront être mis en œuvre.

Un concessionnaire gestionnaire d'infrastructure en relation avec les entreprises ferroviaires.

En tant que gestionnaire d'infrastructure, il sera tenu de mettre la LGV à la disposition des entreprises ferroviaires bénéficiaires du droit d'accès sur le réseau ferré national, dans le cadre particulier qui sera précisé dans le décret d'application de l'article 1-1 de la loi 97-135. Il répartira les capacités en coordination avec RFF, gestionnaire des sections de lignes adjacentes et du réseau ferré national.

Le financement de l'ensemble des coûts relatifs aux missions confiées sera à la charge du délégataire. En contrepartie, celui-ci percevra les redevances qui lui seront payées par les entreprises ferroviaires utilisatrices de l'infrastructure concédée. Il pourra, le cas échéant, recevoir une subvention publique qui lui sera versée par RFF.

Le premier montage en financement innovant pour un projet de ligne ferroviaire.

- le processus de consultation vise à favoriser l'innovation économique et financière de la part des candidats ;
- la structure de la rémunération du concessionnaire constitue un élément clé du succès du montage ;
- les besoins de financement en fonds propres et en dette devraient permettre la participation d'un grand nombre d'acteurs financiers.

Cadre réglementaire :

- **Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF modifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports**
- **Loi du 30 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques**

Calendrier indicatif :

- **3e trimestre 2006 : lancement des appels à concurrence ;**
- **2e trimestre 2008 : signature du contrat.**

TROCADERO - Crédit photo : RFF 2006/CAPA/C. Sasso ; TDS-P. Giraud ©RFF

Juin 2006

Contact :
Jean-Marc POUZOLS
Chef de la mission LGV Sud Europe Atlantique
Tél. : 33 (5) 56 93 54 09

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Réseau ferré de France
92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (1) 53 94 30 10
Fax. 33 (1) 53 94 38 10
Internet : www.rff.fr

Partenariat public-privé

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le contournement de Nîmes et de Montpellier

Fluidifier l'axe ferroviaire languedocien grâce à une ligne nouvelle voyageurs et fret, c'est :

- **transporter près de 20 millions de tonnes par an de marchandises par le train au lieu de 10 millions aujourd'hui ;**
- **augmenter la desserte régionale avec une prévision de 60 TER entre Nîmes et Montpellier au lieu d'une quarantaine actuellement ;**
- **gagner 10 minutes sur le temps de parcours entre Paris et Montpellier ;**
- **mettre à terme Barcelone à 1h30 de Montpellier.**

Le projet

Il consiste en la réalisation de 70 km de voies nouvelles : 60 km de ligne mixte de Lattes (sud-ouest de Montpellier) à Manduel (à l'est de Nîmes), complétés par 10 km de liaison fret entre Manduel et Saint-Gervazy qui rejoindront la ligne de la Rive-Droite du Rhône. La connexion de cette infrastructure au réseau existant sera réalisée par 5 raccordements (1 avec la LGV Méditerranée, 3 sur la ligne Tarascon-Sète et 1 avec la ligne Rive-Droite du Rhône).

En termes de trafic, le CNM accueillera principalement les circulations directes entre l'Ouest du Languedoc-Roussillon et la vallée du Rhône. La desserte locale restera sur la voie existante ainsi soulagée. Le trafic estimé à moyen terme est de 162 circulations/jour dont plus de 90 % de fret.

Coût et financement

Le coût est de l'ordre de 1,2 milliard d'euros. Il sera financé, dans des modalités restant à définir, par l'Europe, l'Etat, les collectivités territoriales (Région, Départements et Agglomérations) et RFF.

Etat d'avancement :

- le projet a été déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005 ;
- les études et acquisitions de données de topographie, géologie, et environnement (impact Natura 2000, état initial loi sur l'eau, hydraulique) sont menées par RFF ;
- RFF conduit les acquisitions à la demande et le rythme en sera accéléré à partir de 2007;
- RFF maîtrise 40 % des emprises foncières et vise la quasi-totalité pour 2008.

Principales caractéristiques techniques :

- vitesse de circulation des TGV : 220 km/h à la mise en service ; 300 km/h à terme ;
- électrification : 25 kV ;
- double système de signalisation : système classique et nouveau système ERTMS ;
- tracé principalement en remblais représentant 15 millions de m³ de terrassement dont seulement 5 millions en déblais ; le déficit en matériaux devrait être de 7 à 8 millions de m³ ;
- fortes contraintes hydrauliques et de rétablissement de réseaux existants impliquant plus de 150 ouvrages d'art d'ouvertures supérieures à 5m dont une tranchée couverte de plus de 240 m ;
- protections acoustiques : 60 km.

Un contrat de partenariat entre RFF et une société privée

Le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier sera réalisé sous la forme d'un contrat de partenariat attribué après mise en concurrence sur le fondement de l'ordonnance du 17 juin 2004 et de la loi du 13 février 1997, modifiée par la loi du 5 janvier 2006.

Loi du 5 janvier 2006 :

RFF « peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, […] à un contrat de partenariat […] ».

Un partenaire responsable de la conception, de la construction et de la maintenance de la ligne.

La conception et la construction de la ligne seront faites sous la responsabilité du titulaire du contrat. Il devra obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires à la mise en service.

La gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité resteront assurés par la SNCF.

A son achèvement, la ligne sera réceptionnée par RFF pour être affectée au service des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national. Le partenaire en assurera la maintenance à l'exception des installations de sécurité.

RFF communiquera aux candidats retenus les éléments de référence relatifs à la conception, la construction et la maintenance qui devront être mis en œuvre.

Le financement de l'ensemble des coûts relatifs aux missions confiées sera à la charge du partenaire. En contrepartie, celui-ci percevra un loyer qui lui sera versé par RFF.

Le dossier d'évaluation préalable a été soumis à la MAPPP (Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat) pour avis.

Le premier montage en financement innovant pour un projet de ligne ferroviaire.

- L'investissement initial porte sur le génie civil (76 %) et les équipements ferroviaires (24 %).
- La durée exacte du contrat (plusieurs décennies) sera définie lors du dialogue avec les candidats.
- Le mécanisme de cession de créances « loi Dailly » pourra être envisagé dans le montage.
- L'importance des missions transférées doit permettre au partenaire privé de mettre en avant les avantages d'un contrat global.
- La complexité du projet est notamment liée à la mixité de la ligne (voyageurs grande vitesse et fret).

Cadre réglementaire :

- **Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF modifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;**
- **Ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat.**

Calendrier indicatif :

- **3e trimestre 2006 : lancement des appels à concurrence ;**
- **2e trimestre 2008 : signature du contrat.**

TROCADERO - Crédit photo : RFF ; RFF 2005/CAPA/D. Logerot

juin 2006

Contact :
Denis MION
Chef de la mission Contournement de Nîmes et de Montpellier
Tél. : 33 (4) 99 53 25 43

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Réseau ferré de France
92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (1) 53 94 30 10
Fax. 33 (1) 53 94 38 10
Internet : www.rff.fr

Partenariat public-privé

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

La modernisation du système de communication radio sol-train

Moderniser le système de communication radio sol-train, c'est :

- **assurer l'interopérabilité entre les réseaux de télécommunications européens ;**
- **servir de support aux applications du futur système de signalisation européen ETCS - ERTMS (European Traffic Control System - European Rail Traffic Management System) ;**
- **entraîner une réduction des coûts d'exploitation, de maintenance et d'investissement du fait de la standardisation des équipements ;**
- **répondre à terme à des besoins plus larges grâce à des nouvelles fonctionnalités dans le domaine du haut débit : systèmes d'information pour les passagers, émission de billetterie à bord, télépréparation de wagons, télémaintenance…**

Le système de télécommunications GSM, adapté aux besoins de communications du transport ferroviaire, couvrira l'ensemble des communications « voix et données » relatives à la circulation des trains sur 15 000 km de voies, en remplacement du système analogique actuel, arrivé en fin de vie. Le système GSM-R couvrira aussi l'ensemble des lignes nouvelles dans ses fonctions de radio sol-train mais aussi comme support aux applications de l'ERTMS.

Le projet

Le projet concerne l'acquisition, l'installation et la mise en service des équipements Nortel, déjà retenus pour l'ensemble du réseau. Il comprend la réalisation jusqu'en 2015 d'environ 2 500 sites antennes-relais, majoritairement localisés sur le domaine ferroviaire.
Le projet comprend également :

- l'exploitation des 2 centres de commutation « cœur de réseau » en cours de construction (un centre nominal, un centre de secours) et d'un centre de supervision du réseau localisés en Ile-de-France ;
- l'équipement synchronisé du sol, des engins moteurs (soit environ 8 300 engins) et de 50 000 agents SNCF.

Il assurera la continuité des fonctionnalités actuelles durant la phase de transition.

Coût et financement

La modernisation du système de communication représente un budget prévisionnel d'un montant d'environ 650 millions d'euros (construction et fonctionnement) issu de l'enveloppe financière de renouvellement du réseau ferré.

Etat d'avancement

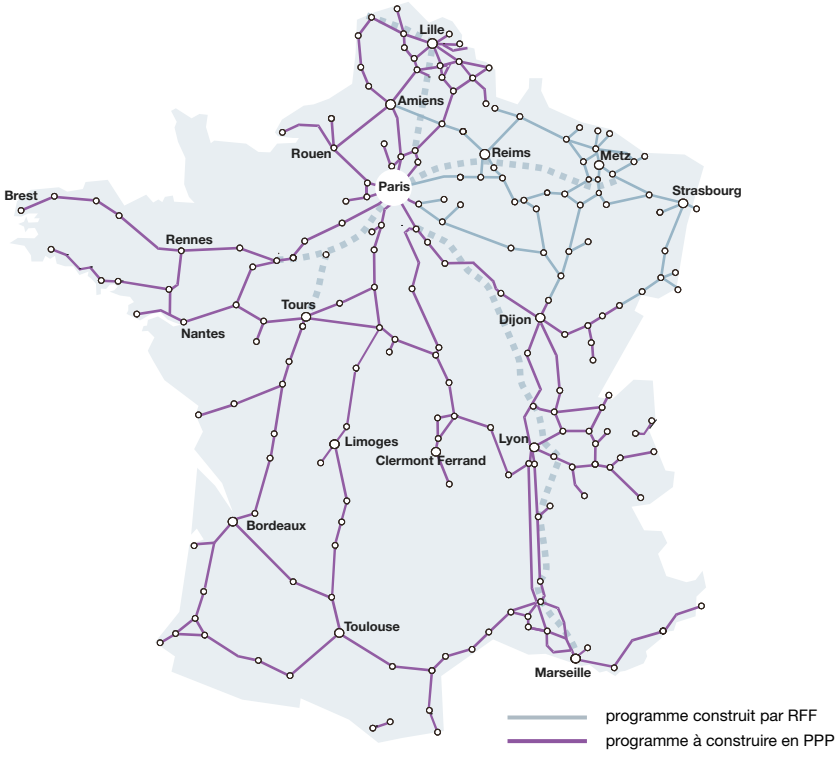
En France :

- déploiement en cours sur la ligne à grande vitesse Est européenne ;
- 2006 : mise en service commercial du tronçon Château Thierry – Châlons-en-Champagne de la ligne pilote Paris/Bar-le-Duc, du centre de commutation nominal de La Chapelle Evangile à Paris et démarrage des travaux de la tranche 1 (équipement des régions Est de la France) ;
- 2007 : mise en service de la totalité de la ligne pilote, du centre de commutation secours de Saint-Cloud (92) ;
- 2007 à mi-2009 : mise en service commercial par tronçons de la tranche 1.

Ces réalisations seront exploitées par le futur partenaire.

En Europe

En 2000, 17 gestionnaires d'infrastructures ont opté pour la mise en œuvre du système GSM-R sur leur réseau. En Allemagne, prés de 30 000 km sont déjà équipés. Dans les prochaines années, 7 500 km le seront en Italie, 16 500 km au Royaume-Uni…



Un contrat de partenariat entre RFF et une société privée

Le réseau de télécommunications GSM-R sera réalisé sous la forme d'un contrat de partenariat attribué après mise en concurrence sur le fondement de l'ordonnance du 17 juin 2004 et de la loi du 13 février 1997, modifiée par la loi du 5 janvier 2006.

Loi du 5 janvier 2006 :

RFF « peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, […] à un contrat de partenariat […] ».

Un partenaire responsable de la conception, de la construction, du déploiement et de la maintenance du système de télécommunications GSM-R.

La conception, la construction et le déploiement du GSM-R seront faits sous la responsabilité de la société partenaire. Celle-ci devra obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires à la mise en service.

Au fur et à mesure de son achèvement, le système GSM-R sera réceptionné par RFF et mis au service notamment des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national. Le partenaire en assurera la maintenance.

RFF communiquera aux candidats retenus les éléments de référence relatifs à la conception, la construction et la maintenance qui devront être mis en œuvre.

Le financement de l'ensemble des coûts relatifs aux missions confiées sera à la charge du partenaire. En contrepartie, celui-ci percevra un loyer qui lui sera versé par RFF.

Le premier montage en financement innovant pour des services de télécommunications ferroviaires.

La complexité du projet est liée au déploiement des sites et à l'implantation d'une technologie Telecom sur un réseau ferroviaire en exploitation.

La durée exacte du contrat sera définie lors du dialogue avec les candidats.

Le contrat de partenariat sur le projet GSM-R permet une mise en service rapide du projet.

- Les enjeux en termes de calendrier et d'interfaces avec les entreprises ferroviaires sont majeurs.
- Le mécanisme de cession de créances « loi Dailly » pourra être envisagé dans le montage.
- L'importance des missions transférées doit permettre au partenaire privé de mettre en avant les avantages d'un contrat global.

Cadre réglementaire :

- **Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF modifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;**
- **Ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat.**

Calendrier indicatif :

- **3e trimestre 2006 : lancement des appels à concurrence ;**
- **1er trimestre 2008 : signature du contrat.**

TROCADERO - Crédit photo : S.Cambon ©RFF ; CAPA/R. Artiges ©RFF-LGV Est Européenne

Juin 2006

Contact :
Jean-Michel CHERRIER
Chef de la mission GSM-R
Tél. : 33 (1) 53 94 30 70

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Réseau ferré de France
92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (1) 53 94 30 10
Fax. 33 (1) 53 94 38 10
Internet : www.rff.fr