

Quelle participation des acteurs privés dans l'entretien des infrastructures ?

IDEHATE

Cycle Territoires et mobilités 2026

Session 3 « Mobilités : qui va payer ? »

Clément RUEL

cruel@systra.com

Vendredi 2 octobre 2026

SYSTRA



- 1. Financer le cycle de vie des infrastructures**
- 2. Cas n°1 LGV Sud Europe Atlantique**
- 3. Cas n°2 Tunnel Euralpin Lyon Turin**
- 4. Cas n°3 Ligne régionale Nancy-Contrexéville**
- 5. Quelques enseignements**

Financer le cycle de vie des infrastructures

De la conception à la maintenance



- Plusieurs problématiques soulevées
 - Assurer un financement adéquat sur l'ensemble du cycle de vie
 - Minimiser les risques techniques de bout en bout
 - Permettre une gouvernance efficace sur la durée
 - Allouer les risques aux acteurs les plus à même de les gérer

Financer le cycle de vie des infrastructures

Les spécificités et nouveaux cas du secteur ferroviaire

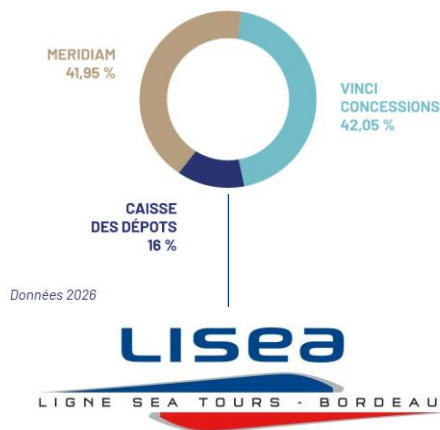
- Séparation « verticale » du secteur ferroviaire
 - l'article 2(4) de la directive EU 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen
 - Transposition dans le code des transports
 - Séparation des activités infra / services sous l'angle comptable, organisationnel, institutionnel
- Nouveaux cas qui amènent de nouveaux montages
 - Nouvelles lignes développées par des promoteurs para-publics dédiés
 - Sections de réseau transférées par SNCF Réseau aux Régions

Comment la participation du secteur privé au cycle de vie est-elle envisagée dans les cas de nouvelles lignes ferroviaires ou de sections de réseau transférées aux Régions ?

Cas n°1 LGV Sud Europe Atlantique

Une concession de 50 ans intégrant un cofinancement public

- Une **ligne nouvelle grande vitesse** **concédée** à LISEA: 302 km entre Tours et Bordeaux, accueillant des trains jusqu'à 320 km/h
- **Concession de conception – construction – financement – exploitation – maintenance** de l'infrastructure sur 50 ans
- Un **premier financement** avec une dette de construction contractée en 2011 jusqu'à 2021 au plus tard
- Un **refinancement** planifié dès 2018 pour 27 à 35 ans à hauteur de 2,2 Md€ avec suppression de la garantie de l'Etat et réduction du coût financier)



Source: LISEA, 2026

Cas n°1 LGV Sud Europe Atlantique

Une activité de maintenance de l'infrastructure dépendante du risque trafic et des tarifs

- Une **conception-construction** assurée par le groupement d'entreprises COSEA (VINCI Construction, Eurovia, VINCI Energies + BEC, NGE, TSO, Ineo, SYSTRA, Arcadis et Egis Rail)
- Une **exploitation-maintenance de l'infrastructure** assurée par l'entreprise MESEA dont LISEA est le client unique
 - Implication en amont pour définir les systèmes de gestion / sécurité
 - 3 bases de maintenance, 1 base secondaire, 1 siège social
 - 200 collaborateurs, capital détenu à 70% par VINCI et 30% SYSTRA
- Les **dépenses de maintenance portées par le concessionnaire LISEA** (via MESEA) sont couvertes sous condition de risque trafic par
 - Le niveau de trafic atteint et, in fine, le nombre de circulations des trains à grande vitesse
 - La tarification appliquée en termes de redevance par train convenu dans la concession



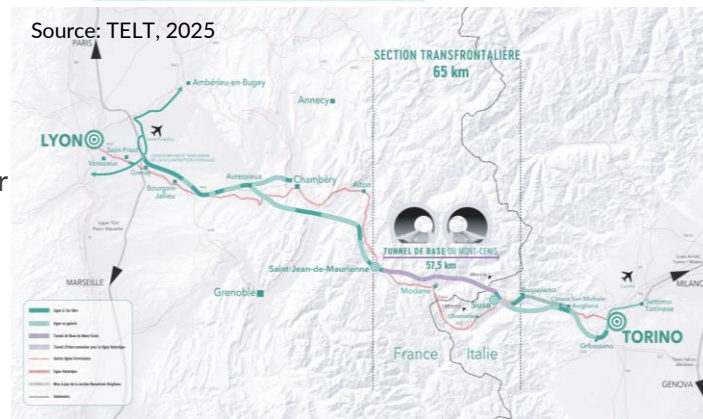
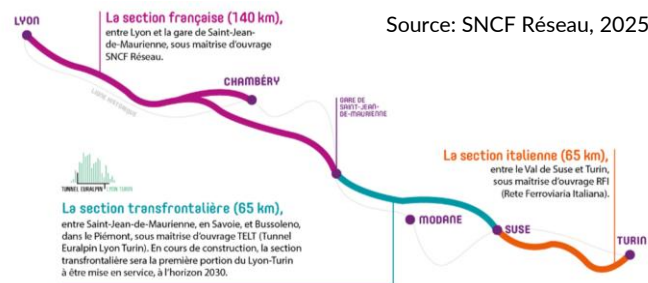
Source: LISEA, 2026

Cas n°2 Tunnel Euralpin Lyon Turin

Une maîtrise d'ouvrage franco-italienne et l'apprentissage du futur métier de gestionnaire

- Un **tunnel de base**, une **section internationale** et deux **gares internationales** (Saint-Jean-de-Maurienne et Susa) sous maîtrise d'ouvrage parapublique franco-italienne pour 11 Md€
- Des **accès français et italiens sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau** (France) et **RFI** (Italie), indispensables au fonctionnement performant et global du projet
- La conception a pour l'instant été contractualisée en **séparant conception et réalisation**, via des maîtrises d'œuvre par chantier opérationnel
- La Division ferroviaire de TELT prépare sa montée en compétence opérationnelle par le **déploiement d'un « Gestionnaire d'Infrastructure Virtuel »** pour préfigurer sont rôle de futur gestionnaire d'infrastructure avant la mise en service.

Nota bene: d'autres grands projets ferroviaires ont recours à ce type de contrat comme: Grand Paris express (lignes 15, 16, 17 et 18) – groupement Transamo / Transdev / Strides; Rail Baltica – groupement DB Engineering & Consulting / RENFE / INECO; Etihad Rail stage two - Etihad Rail DB, Qatar Rail - DB International...

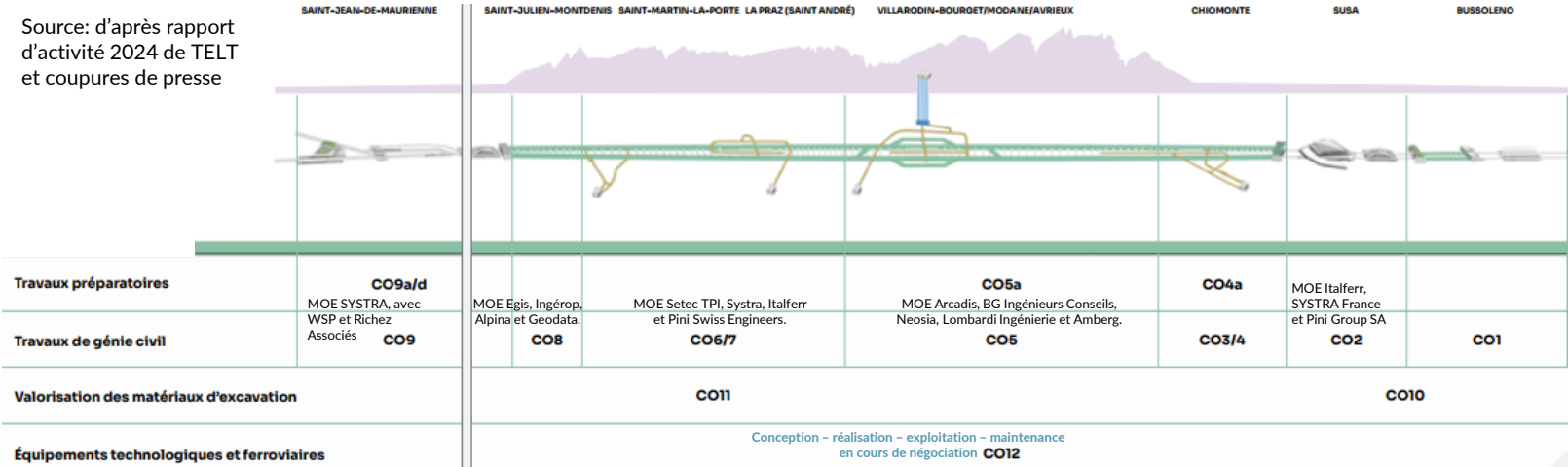


Cas n°2 Tunnel Euralpin Lyon Turin

Un recours ciblé à la conception-réalisation pour les systèmes et la maintenance-exploitation

- Un **marché global de performance (MGP)** estimé à 3 Md€ est en cours de négociation sur le chantier opérationnel 12 (CO12)
- Il couvre la **conception-réalisation** des travaux de génie civil secondaire, les équipements ferroviaires et non ferroviaires **et leur exploitation-maintenance** pour une durée de 7 ans
- Le MGP implique une part de **financement privé** couvert par un loyer acquitté par le maître d'ouvrage modulé selon la performance opérationnelle et environnementale
- Des **tranches optionnelles** prévoient un allongement de la durée de maintenance ainsi que la réalisation et maintenance d'un système de refroidissement

Source: d'après rapport d'activité 2024 de TELT et coupures de presse



Cas n°3 Ligne régionale Nancy-Contrexéville

Une petite ligne à régénérer avec un programme de travaux ambitieux

- Une **petite ligne ferroviaire de 75 km** fermée et transférée à la Région Grand Est par SNCF Réseau, à régénérer et moderniser
- Une **offre de service jusqu'à 30 aller-retours** par jour (16 jusqu'à Pont-Saint-Vincent, 14 jusqu'à Contréxéville) pour 550 000 voyageurs attendus à l'ouverture, pour 12 gares desservies sur l'itinéraire
- Un **planning de travaux ambitieux** sur 3,5 ans devant s'achever avec la réouverture de la ligne en décembre 2027, après avoir réalisé:
 - La régénération complète des voies et la remise en état de la plateforme
 - La rénovation des ouvrages d'art et la sécurisation des passages à niveau
 - La mise en place d'une signalisation ferroviaire automatisée et centralisée
 - La modernisation des gares et des haltes et la construction d'un site de maintenance



Source: Région
GE, 2025

Cas n°3 Ligne régionale Nancy-Contrexéville

Un modèle contractuel et économique intégré pour en assurer la pérennité

- Une **concession de travaux et de service intégrée** de la ligne Nancy-Contrexéville (ligne 14) sur 22 ans avec une autorisation de la Commission Européenne pour déroger au principe de séparation verticale (*Nota bene: une dérogation similaire a été refusée pour la concession Grand Est – Bruche-Piémont-Vosges sur la section Obernai – Sélestat*)
- Le groupement NGE, Transdev, associé à la Banque des Territoires assurer le **financement, la conception, les travaux, la maintenance et l'exploitation**, avec un sous-traité de concession pour la partie exploitation et maintenance auprès de Transdev Rail (75 %) et NGE Exploitation (25%)
- Un **investissement global de 150 millions d'euros** avec un financement bancaire auprès de la BEI (50%) et à parts égales auprès de CIC, BP, CE GEE et NORD/LB



Source:
Nova14, 2026

Quelques enseignements

Des modèles public-privé à géométrie variable sur les lignes nouvelles ou transférées

- Il n'existe **pas de modèle public-privé universel** pour les lignes ferroviaires nouvelles ou transférées aux régions permettant de couvrir le cycle de vie mais des solutions à géométrie variable selon les objectifs
- Les **lignes nouvelles...**
 - ...peuvent faire l'objet de concession intégrant la maintenance, sous réserve de couvrir ces coûts par les recettes d'exploitation sujettes au risque de trafic et de tarification
 - ...peuvent plutôt recourir à un marché global de performance permettant de minimiser les risques techniques de conception et de continuité d'exploitation avec un différé de trésorerie
- Les **lignes régionales**
 - peuvent faire l'objet de contrat intégrés verticalement afin de limiter les coûts de contractualisation et d'interface
 - doivent alors obtenir une dérogation de la Commission Européenne par exemple pour leur caractère « non stratégique pour le marché européen »

SYSTRA



LA CONFIANCE TRANSPORTE LE MONDE