



ACTEUR DES
INFRASTRUCTURES
**FERROVIAIRES
& ROUTIÈRES**

Sommaire

Cahier d'acteur

- 2 Introduction
- 3 Infrastructures routières
- 3 Infrastructures ferroviaires
- 5 Conclusion

NGE

- 6 Acteur du BTP en France
- 8 Accompagner les territoires français

Références

- 9 Concessions autoroutières
- 11 Concessions ferroviaires

En bref

Face aux défis de la transition écologique et de la résilience des infrastructures, NGE propose une approche renouvelée de la gestion des réseaux routiers et ferroviaires français fondée sur deux piliers : le financement de leur modernisation via l'utilisation de l'excédent des revenus du péage et la nécessité de modèles de gouvernance des concessions plus ouverts et territorialisés.

Le maintien des **péages** au-delà des concessions actuelles constitue une opportunité pour dégager des ressources nouvelles, sans hausse pour l'utilisateur, afin de financer :

- **la régénération du réseau routier non concédé**, aujourd'hui insuffisamment entretenu ;
- **les investissements ferroviaires**, sous réserve d'une affectation transparente, notamment via des partenariats public-privé, et exclusivement tournée vers l'investissement ;

Le modèle **concessif**, qui a fortement évolué, reste adapté à condition de :

- **favoriser des modèles de gouvernance hybrides**, associant l'État, collectivités territoriales et investisseurs privés pour garantir efficacité économique et finalité d'intérêt général ;
- **renforcer l'implication des acteurs publics locaux** (Régions, Métropoles) dans la gouvernance des projets, au vu notamment des périmètres géographiques qui sont amenés à évoluer ;
- **maintenir une majorité privée** pour assurer la performance technique et économique de la société dédiée.

Enfin, le réseau ferroviaire souffre d'un manque d'investissement depuis de nombreuses années. Il est urgent d'entériner le financement complémentaire de **1,5 Md€/an** dans la régénération du réseau structurant en fonds propres pour SNCF Réseau pour le porter à **4,5Md€/an** à compter de 2028. C'est la condition pour que la filière industrielle, dont NGE et sa filiale de travaux ferroviaires TSO, soient en mesure de s'y préparer.

Depuis 20 ans, NGE a démontré sa capacité à concevoir, construire ou régénérer tout type d'infrastructure de mobilité, à mettre en place les structures de financement de projet nécessaires, en nouant des partenariats spécifiques aux besoins des territoires. **NGE sera donc pleinement engagé aux côtés des acteurs publics pour mener à bien la transition écologique et la résilience des infrastructures nationales.**



Directeur de la publication :
direction de la communication
Création graphique :
Bénédicte Govaert
Copyright : DR, NGE

Notre contribution

LE CONSTAT

1. Maintenir le péage routier à la fin des concessions

NGE soutient l'objectif de parvenir à maintenir, au-delà de la fin des contrats de concession dans la décennie 2030, les niveaux de péages actuels, de sorte que la part du péage couvrant actuellement la rémunération des capitaux et l'amortissement serve à financer la **transition écologique** et la résilience des infrastructures.

L'acceptabilité de ce maintien passe nécessairement par un **schéma clair et lisible** pour l'utilisateur et le citoyen de l'utilisation faite de l'excédent de péage. Il est également essentiel de ne plus modifier l'équilibre des contrats en cours (nouvel avenant, prolongation...) car cela entamerait de nouveau la confiance du public alors qu'il est urgent de repartir sur de nouvelles bases.

2. Financer par la route les infrastructures routières et ferroviaires

Le réseau routier, concédé mais surtout non concédé, nécessite **d'importants investissements** dans les décennies à venir, que ce soit en raison de son état dégradé pour une part, ou pour le gros entretien, renouvellement normal et son « grand carénage », pour une autre part, et pour l'ensemble dans le cadre de la résilience face au changement climatique.

L'**usager-payeur des autoroutes** est le premier à percevoir l'écart de qualité entre le réseau concédé et le non concédé. Aussi, l'un des vecteurs forts de l'acceptabilité du maintien des péages est que celui-ci finance

des investissements routiers, lesquels sont bien nécessaires.

Puisque l'excédent dégagé par les péages dépasse le besoin d'investissement routier, une part significative pourra être orientée vers le ferroviaire, à deux conditions pour favoriser l'acceptabilité d'un paiement dont les automobilistes ne bénéficient pas :

- **de financer** l'investissement plutôt que l'exploitation ;
- **d'assurer** un fléchage et une traçabilité rigoureux des flux financiers.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

1. Le mode concessif, qui a fortement évolué, est adapté pour le réseau routier principal

La concession n'est pas un héritage à solder, mais un **levier à réinventer** qui peut prendre le relais de l'investissement public et garantir la pérennité des infrastructures françaises. Dans les deux dernières décennies, le modèle concessif s'est profondément renouvelé, évoluant vers un partage équilibré de la valeur entre concédant et concessionnaire, plus de transparence et une plus grande diversité d'acteurs. Par exemple,

le refinancement d'Atlandes (société de projet de l'A63 dans les Landes), dont NGE est actionnaire, a été partagé avec l'Etat qui bénéficie d'un revenu annuel de 4 M€ jusqu'en 2051.

Les atouts du modèle, en matière de tenue des coûts, des délais, de qualité et d'alignement des intérêts permettront de relever le défi de la **renovation** et de l'adaptation des infrastructures.

2. Mieux associer les parties prenantes publiques

La réussite des projets d'infrastructure de transports durables repose de plus en plus sur une **gouvernance hybride**, associant l'État, collectivités territoriales et investisseurs privés. Ces nouveaux modèles de gouvernance par projet s'appuient sur des montages souples et innovants, capables de concilier efficacité économique, ancrage territorial et finalité d'intérêt général. Compte tenu de la complexité technique, juridique et financière, de l'expérience acquise, pour garantir une

gestion de long terme au-delà des échéances politiques et aussi pour déconsolider la dette, ces futures sociétés concessionnaires doivent être à **majorité privée**. Les actionnaires et leurs représentants dans l'organe de gouvernance ont en effet un rôle clé à jouer pour la performance technique et économique et de conseil au management.

Il semble cependant essentiel d'ouvrir la possibilité, en particulier aux Régions ou aux Métropoles, d'entrer dans

la **gouvernance des sociétés** de projet ou concessionnaires, voire d'être elles-mêmes concédantes. Cela sera d'autant plus pertinent que les périmètres géographiques doivent être revus, par rapport aux concessions actuelles, afin de s'adapter à **des échelles territoriales plus pertinentes** et de favoriser l'entrée de nouveaux acteurs par une taille réduite (environ 1 000 km par

contrat), et donc l'intensité concurrentielle. Enfin, un investisseur comme la Caisse des Dépôts et Consignations a un rôle central à jouer, comme **médiateur entre parties prenantes privées et publiques**, équilibrant la gouvernance de sociétés qui sont profondément ancrées dans les territoires et qui réalisent des missions de service public et de décarbonation.

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

1. Un financement ferroviaire fléché et sécurisé

Le réseau structurant

Le réseau ferroviaire français souffre d'un manque d'investissement depuis de nombreuses années et son vieillissement a pour conséquence la multiplication de défauts, de ralentissements et d'incidents avec une **baisse de qualité de service alors que la demande des voyageurs augmente**. Les entreprises de travaux ferroviaires françaises, dont TSO, filiale de NGE, ont travaillé auprès du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour maintenir et développer les compétences et moyens nécessaires pour répondre aux besoins supplémentaires de régénération industrielle du réseau structurant dans les prochaines années. L'entreprise sera prête à répondre s'il est donné une visibilité suffisante dans la durée car ce sont des investissements lourds en matériel, en formation et en recrutement.

Or, aujourd'hui, se multiplient les arbitrages et annulations d'opérations programmées de longue date conduisant à une sous-activité faute d'investissement et de visibilité. Il est donc nécessaire d'entériner fermement le financement complémentaire de 1,5 Md€/an dans la régénération du réseau structurant en fonds propres pour SNCF Réseau pour le porter à **4,5Md€/an à compter de 2028** (en euros constants) afin que toute la filière industrielle soit en mesure de s'y préparer. Le cas échéant, face à l'ampleur des besoins, des expérimentations de régénération en projet financé pourraient être menées sur certains axes. Outre le bénéfice immédiat pour les circulations voyageurs, cet investissement aura un **impact économique direct sur l'emploi**, les fabrications industrielles d'outils et engins au sein de la filière française, auxquels NGE est attaché. Les très bonnes performances démontrées actuellement en régénération industrielle sont également le gage de la bonne performance de l'emploi de l'investissement réalisé et encouragent à poursuivre. La filière est prête.

Petites lignes et projets de développement

Concomitamment à la conclusion des nouvelles concessions autoroutières revisitées, les **modalités d'affectation des recettes** qui en sont issues et orientées vers les infrastructures ferroviaires doivent être précisément définies et offrir aux automobilistes-payeurs des garanties sur leur usage dans la durée.

Pour ce faire, il est possible de mettre en place simultanément et en « miroir » des concessions autoroutières, des **contrats de partenariats ferroviaires** dont les loyers seraient payés par les recettes de péage. Les projets concernés, qu'ils soient de développement, de régénération ou de modernisation, participent aussi pour la plupart à désengorger certains axes routiers, renforçant ainsi le bien-fondé du fléchage.

De plus, le mur d'investissements auquel fait face le système ferroviaire français, conjugué à une contrainte budgétaire accrue, nécessite la mobilisation de toutes les forces de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie et de construction. La situation est en cela similaire à celle des années 2010 qui a conduit à la conclusion de plusieurs partenariats public-privé pour développer simultanément **3 LGV** et déployer le **réseau télécom GSM-R** : au même problème, la même solution, puisqu'elle a fait ses preuves.

Notons que, outre les recettes futures des péages routiers débutant entre 2031 et 2036, environ **200 M€/an** aujourd'hui consacrés par l'AFIT aux loyers des LGV Nîmes-Montpellier et Bretagne – Pays de Loire arriveront à échéance en 2036. Ces crédits pourraient être pérennisés et fléchés vers un nouveau projet mis en service à cet horizon, donc à lancer prochainement. Cela permet de financer, en ordre de grandeur, **2 Md€**, soit presque le coût du contournement lyonnais (mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay puis contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise entre Grenay et Dagneux).

2. Quelques projets concrets à financer

Les projets de développement (ligne nouvelle du Sud-Ouest (Bordeaux-Toulouse), contournement lyonnais et Lyon-Turin, ligne nouvelle grande vitesse Montpellier-Perpignan, ...) présentent évidemment toutes les caractéristiques opportunes pour mettre en œuvre le **fléchage présenté**. Le modèle du contrat de partenariat semble le plus adapté et celui-ci pourrait évoluer pour être déconsolidant.

Le déploiement du **FRMCS** (la 5G pour le ferroviaire) est désormais le nouvel enjeu après celui du GSM-R, déployé en PPP. Il permettra d'accroître significativement les capacités du réseau et n'a d'intérêt que s'il est déployé massivement et rapidement.

Les petites lignes méritent leur « acte 2 » du plan initié en 2020. Elles sont les premières à souffrir de l'annualité budgétaire. De plus, l'absence actuelle de couverture du coût complet par les péages conduit de manière inexorable à leur **détérioration**. Pour celles qui feraient l'objet d'une priorisation politique forte, la mise en place de contrats de longue durée en gestion déléguée, par les Régions, comme l'a fait la Région Grand Est, ou directement par SNCF Réseau, permettrait de sortir définitivement de la dégradation de performance, tout en améliorant les coûts grâce à une approche sur-mesure.

VISIBILITÉ & CONFIANCE

1. Maintenir les conditions de la confiance

Routières ou ferroviaires, les infrastructures, par nature, ne se déplacent pas : elles lient durablement le capital à un **territoire**. Tous les acteurs d'un projet sont donc particulièrement sensibles à toute forme d'instabilité normative et/ou contractuelle.

La France doit pouvoir compter sur un cadre juridique fiable pour mobiliser les capitaux publics comme privés autour de ses **grands projets d'infrastructures**. Cela suppose un engagement clair de l'État pour une sécurité juridique forte, lisible et défendue, qui assure à ses partenaires privés que la règle du jeu ne changera pas. Cela induira une meilleure prédictibilité de l'issue des procédures administratives.

L'acte fondateur d'une infrastructure neuve reste sa **Déclaration d'Utilité Publique** et l'acte de mise en œuvre est la signature du premier contrat de travaux. Trop souvent, un temps excessif s'écoule entre le premier et le second. Un travail est à engager pour revoir l'ordonnancement des jalons pour à la fois apaiser le débat public et sécuriser les opérateurs économiques.

De plus en plus, cet enjeu de sécurisation juridique concerne également les opérations de maintenance ou de modernisation d'infrastructures existantes.

2. Visibilité

Les investissements de la transition écologique ne seront réussis, et au meilleur prix pour la puissance publique, que si cette dernière donne aux parties privées **une bonne visibilité sur le calendrier** et les périmètres (géographique et de mission) des projets, et garde un cap clair. De la sorte, les acteurs peuvent s'organiser et proposer les meilleures solutions au meilleur prix.

La fin des premières concessions autoroutières en 2031 s'organise donc **dès maintenant**, compte tenu des délais de procédure d'appel d'offres, ainsi que le calendrier prévisionnel pour l'ensemble des périmètres. Il est de même dans le ferroviaire. C'est la déclinaison opérationnelle de la planification écologique.

En conclusion

Des solutions sur-mesure pour chaque territoire et décideur existent, prêtes à être mises en œuvre, tout en tirant les bénéfices des expériences passées et récentes en matière de performance contractuelle et d'acceptabilité pour les citoyens, pour agir au plus vite.

Depuis 20 ans, **NGE** a démontré sa capacité à **concevoir, construire ou régénérer tout type d'infrastructure de mobilité**, à mettre en place les structures de financement de projet nécessaires, en nouant des **partenariats** spécifiques aux besoins des territoires. NGE, groupe de BTP français et indépendant, détenu par ses fondateurs, dirigeants et salariés, au fort ancrage territorial, continuera à être pleinement **engagé aux côtés des acteurs publics** pour mener à bien la transition écologique et la résilience des infrastructures nationales.

NGE, 4^e acteur de BTP en France





NGE, Nouvelles Générations d'Entrepreneurs, est un groupe français et indépendant. Les fondateurs, les dirigeants et les collaborateurs détiennent 72% du capital du Groupe. NGE réunit 24 000 collaborateurs qui contribuent au quotidien au financement, à la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation d'infrastructures dans une vingtaine de pays.

NGE est devenu un acteur de référence pour les donneurs d'ordre **privés et publics** pour qui le Groupe réalise grâce à son **expertise multimétiers** des infrastructures essentielles dans les domaines de l'eau, des mobilités, des rénovations urbaines, des énergies et des télécoms et qui participent directement à la **transition écologique**.

Le Groupe se distingue par sa capacité à s'inscrire sur **l'ensemble du cycle de vie d'une infrastructure**, en toute autonomie et avec un niveau d'**expertise de pointe**. Pour ses clients, c'est la garantie d'avoir un **interlocuteur unique** qui coordonne l'ensemble des métiers. Pour le Groupe, c'est un atout pour continuer à se démarquer dans un **marché en mutation**, avec des solutions innovantes et de proximité pour le renouvellement des infrastructures, leur financement et leur exploitation.

NGE EN QUELQUES CHIFFRES :

Une croissance soutenue



CHIFFRE D'AFFAIRES :

4,6 Md€

(+ 38,7%) en 2024

Acteur de l'emploi



RECRUTEMENT :

+ 5 000

collaborateurs par an

Un modèle de partage de la valeur



ACTIONNARIAT SALARIÉ :

72 %

du capital détenus par les fondateurs, dirigeants et collaborateurs de NGE

Un large panel de métiers et d'expertises



MULTIMÉTIERS :

8 métiers

(VRD & terrassement, Cycle de l'eau, Génie civil, Routes, Fondations, Ferroviaires, Bâtiment, Énergies & télécoms)
et financement de projets



PRÉSENTATION DE TSO

TSO est la filiale de NGE dédiée à la conception, construction et la maintenance des infrastructures ferroviaires en France et à l'international. Grâce à son savoir-faire reconnu, TSO intervient sur l'ensemble du cycle de vie des lignes ferroviaires, qu'il s'agisse de voies ferrées urbaines, périurbaines ou longue distance, contribuant ainsi activement au développement de mobilités performantes, sûres et décarbonées.



PRÉSENTATION DE NGE CONCESSIONS

NGE Concessions est la filiale de NGE en charge du développement et de la gestion d'actifs concessifs ou marchés de partenariat. Depuis sa première concession en 2008, NGE Concessions est à l'origine de la création de plus de 5 milliards d'actifs en France et dans le monde et détient aujourd'hui plus de 20 projets en portefeuille, parmi lesquels la route et le ferroviaire occupent une place prépondérante.

Notre capacité démontrée d'accompagnement des territoires

Ancré dans les territoires, NGE déploie une organisation de proximité à travers 15 régions multimétiers qui couvrent l'ensemble des régions en France. Cette présence locale, pilotée par des directions opérationnelles autonomes, permet au Groupe d'agir avec réactivité et pertinence au plus près des besoins des collectivités, des entreprises et des habitants.

Que ce soit sur des enjeux de décarbonation des mobilités, de modernisation des infrastructures, de préservation des ressources naturelles ou de transformation urbaine, NGE se positionne comme un **acteur incontournable du développement et de la résilience des territoires.**

Les axes stratégiques de NGE :



Développement des mobilités décarbonées

- Voies ferrées (train, métro, tramway)
- Voies cyclables
- Voies navigables
- Voies vertes



Préservation des ressources naturelles

- Gestion de l'eau
- Plateformes de recyclage et valorisation
- Dépollution, désamiantage
- Renaturation



Adaptation au changement climatique

- Végétalisation
- Désartificialisation
- Ouvrages de protection et de sécurisation
- Résilience des bâtiments
- Transformation des industries



Transition énergétique

- Énergies renouvelables (solaire, biomasse, hydraulique, géothermie)
- Industrie nucléaire
- Bornes de recharge (IRVE)
- Rénovation énergétique



Aménagement et entretien des territoires

- Réseau routier
- Infrastructures portuaires et aéroportuaires
- Transformation numérique
- Aménagements urbains
- Infrastructures de sûreté et de défense

Quelques références de concessions

RÉFÉRENCES AUTOROUTIÈRES

 **A88** Société de projet
ALICORNE

 **Financement, construction, exploitation
et maintenance** de l'autoroute A88 entre
Argentan et Sées en Normandie.

LONGUEUR
TRONÇON
45 km

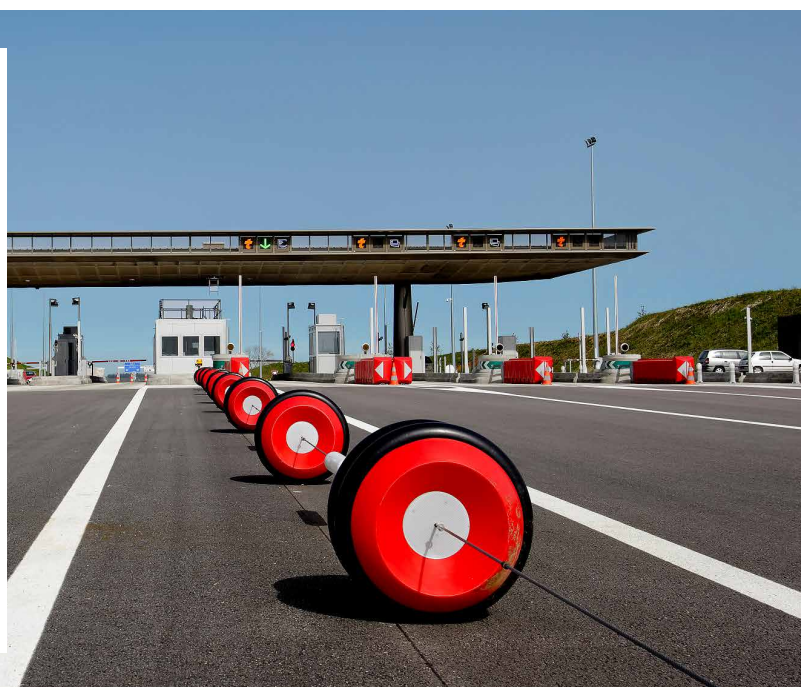
DURÉE
CONCESSION
55 ans

MISE EN
SERVICE
2010



À NOTER :

Aménagement d'une autoroute en **2x2 voies**
sur un tronçon de 45 km dont 30 km **greenfield**
(nouvelle construction).



 **A63** Société de projet
ATLANDES

 **Financement, construction, exploitation
et maintenance** de l'autoroute A63 entre
Salles et Saint-Geours-de-Maremme.

LONGUEUR
TRONÇON
104 km

DURÉE
CONCESSION
40 ans

MISE EN
SERVICE
2013



À NOTER :

Transformation de la route N10 hors péage
située dans la Traversée des Landes en une
autoroute **2x3 voies à péages**.



A150



**Société de projet
ALBEA**



Financement, design, construction, exploitation et maintenance de l'autoroute A150 en 2x2 voies entre Ecalles-Alix et Barentin.



À NOTER :

Achèvement de la liaison autoroutière entre Rouen et Le Havre, au nord de la Seine et construction d'un **viaduc de 476 mètres** au-dessus de la rivière Austreberthe.



LONGUEUR
TRONÇON
18 km



DURÉE
CONCESSION
55 ans



MISE EN
SERVICE
2015

ATOSCA

A69

**Société de projet
ATOSCA**



Financement, construction, exploitation et maintenance de l'autoroute A69 entre Toulouse et Castres en Occitanie.



LONGUEUR
TRONÇON
53 km



DURÉE
CONCESSION
55 ans



TRAVAUX
en cours



À NOTER :

Élargissement d'un tronçon en **2x2 voies** sur 9 km et construction d'un **nouveau tronçon** de 53 km.



RÉFÉRENCES FERROVIAIRES



Ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville



Société de projet Nova 14



Financement, régénération, exploitation et maintenance de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville, fermée depuis 2016.



À NOTER :

Premier contrat ferroviaire attribué par la Région Grand Est dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.
Premier modèle d'intégration verticale.



LONGUEUR
TRONÇON
75 km



DURÉE
CONCESSION
22 ans



MISE EN
SERVICE
Fin 2027



Ligne ferroviaire Ferrocarril Central



Financement, construction et maintenance d'une ligne ferroviaire en Uruguay.



LONGUEUR
TRONÇON
264 km



DURÉE
CONCESSION
20 ans



MISE EN
SERVICE
2024



À NOTER :

Premier partenariat public privé **à l'international** et dans le ferroviaire pour NGE.



www.nge.fr

Parc d'activités de Laurade
Saint-Étienne-du-Grès, CS60009
13156 Tarascon Cedex
Tél. : +33 (4) 90 91 60 00

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

