



SOMMAIRE

1. **La ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique
Tours-Bordeaux, un projet pionnier et ambitieux**
2. **Le PPP, un mode de financement original et innovant**
3. **Le plus important projet de concession d'infrastructure
en Europe**
4. **Un projet porteur d'enjeux économiques forts**
5. **Le développement durable,
une exigence dans la conception du projet**
6. **Les grandes étapes du projet**
7. **Annexes**

1. LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE-ATLANTIQUE TOURS-BORDEAUX, UN PROJET PIONNIER ET AMBITIEUX

Avec 340 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, la **ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique** est l'un des plus importants projets ferroviaires à l'échelle européenne. Mobilité durable, aménagement et développement des régions, ouverture vers les réseaux du nord et du sud de l'Europe : ce projet bénéficiera aux hommes, à leur environnement et à l'économie de leurs territoires. Il s'inscrit dans une démarche de développement durable portée par Réseau ferré de France.

La LGV Tours-Bordeaux, un investissement majeur

Le trajet **Paris-Bordeaux s'effectuera en 2h05** (meilleur temps de parcours à 300 km/h), contre 3h aujourd'hui.

La réalisation du projet permettra de libérer des capacités sur la ligne existante principalement pour les trains de voyageurs régionaux et les trains de marchandises, évitant ainsi les risques d'une saturation progressive de certains segments.

Une ouverture sur le réseau européen

Le projet SEA se situe dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Atlantique construite en 1989, qui relie Paris à Tours. La LGV Tours-Bordeaux, partie de l'axe transeuropéen rapprochant, par la façade atlantique, les régions du Nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique, jouera un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. Elle se poursuivra avec les liaisons Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne (Grands Projets du Sud-Ouest) et Poitiers Limoges.

LE PROJET EN CHIFFRES

- 302 km de ligne à grande vitesse
- 17 raccordements, soit 38 km
- Un total maximum de 4 500 emplois directs lors du pic du chantier dont 1 300 créations d'emplois directs générés pendant la phase de construction et 10% des heures consacrées aux travaux d'infrastructures seront réalisés dans le cadre d'un plan d'insertion ;
- un investissement global de 7,8milliards d'euros
- 3 millions de voyageurs supplémentaires par an sur l'axe Paris-Bordeaux
- 3.300 ha d'emprises ;
- 50 millions de m³ déblais ;
- 36 millions de m³ de remblais ;
- 415 ponts dont 10 000 m de viaduc ;
- 240 ouvrages hydrauliques ;
- 684 km de voies ferrés simples.

Gains de temps apportés avec le projet LGV SEA Tours-Bordeaux

	Temps de parcours actuel	Temps de parcours futur	Gain de temps
Bordeaux-Lille	5h00	4h28	32min
Bordeaux-Paris	3h05	2h05	1h00
Bordeaux-Angoulême	0h52	0h34	18min
Bordeaux-Poitiers	1h32	0h55	37min
Paris-La Rochelle	2h50	2h27	23min
Paris-Toulouse	5h00	4h08	52min

2. LE PARTENARIAT PUBLIC PRIVE (PPP), UN MODE DE FINANCEMENT ORIGINAL ET INNOVANT

Premier PPP pour une ligne à grande vitesse

La LGV SEA Tours-Bordeaux est la première ligne à grande vitesse à être réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé. Couramment utilisé pour d'autres grands projets d'infrastructures (ex : autoroute), ce type de montage est totalement innovant dans le domaine ferroviaire et permet de répondre dans les meilleures conditions, à l'ampleur du projet. La LGV SEA Tours-Bordeaux sera donc une des plus importantes concessions d'infrastructure jamais réalisées en Europe.

Ce montage technico-financier est d'autant plus original qu'il s'agit de concéder une section de ligne (Tours-Bordeaux) au milieu du réseau ferré national.

Ce PPP représente le deuxième dans le domaine ferroviaire mené par RFF, le premier ayant été signé le 18 février 2010 pour le déploiement du GSM-Rail. Son montant s'élève à 7,8 milliards d'euros, soit plus de 5 fois le montant de celui du GSM-Rail. Le PPP de la LGV Sud Europe-Atlantique Tours-Bordeaux est de fait, le plus important conduit par RFF.

Faire appel à des ressources du secteur privé

Les concessions permettent à une entité publique de confier à des entreprises privées le financement, la construction, la gestion, l'exploitation et la maintenance d'équipements publics. Elargis en 2006 au domaine ferroviaire, ils sont en passe de devenir un mode de réalisation courant pour tous les grands projets. L'ouverture à de nouvelles sources de financement répond à la volonté de faire du réseau français un réseau performant, à la hauteur de ses voisins européens, en faisant appel à des ressources du secteur privé.

Optimiser les fonds publics

Les partenariats publics-privés vont permettre à RFF de donner une nouvelle impulsion au développement du réseau ferré national. Ils constituent également l'opportunité d'explorer de nouvelles formes d'investissement, de nouvelles techniques d'ingénieries financière et ferroviaire.

À l'heure où de nombreux projets doivent être réalisés dans un temps court à l'échelle nationale, le PPP permet d'accélérer la réalisation des projets et de répartir les risques (notamment financiers) de manière optimale.

Plus précisément, cette gestion de projet permet de :

- réduire les délais de mise en service ;
- optimiser les fonds publics en mobilisant de nouvelles ressources financières auprès du secteur privé ;
- susciter la créativité du secteur privé dès le stade de la conception ;
- réduire les coûts du projet par une approche globale en intégrant la conception, la construction et la maintenance, en optimisant la planification, la gestion du projet et l'organisation logistique.

Subvention publique et relations avec les co-financeurs

Après la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 par le secrétaire d'Etat aux transports, par les présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi Pyrénées et de Poitou Charentes, et par le président de RFF, un protocole d'intention a été signé pour la réalisation du projet SEA.

Le 9 juin 2011, le conseil d'administration de RFF a autorisé son président à signer la convention de financement avec 4 conseils régionaux, 19 départements et 33 communautés de communes ou d'agglomération, en faisant apparaître pour chacune des collectivités territoriales une clé de financement et, s'agissant de Tours-Bordeaux, un

montant de contribution fondé sur un partage du coût de construction prévu par RFF à égalité entre les subventions et l'autofinancement du projet.

Le principe retenu est :

- que les subventions publiques soient versées à RFF,
- que le concessionnaire demande un montant de subvention dans son appel d'offres,
- que la capacité d'autofinancement dégagée par RFF sur le projet soit consacrée pour partie à ses dépenses directes d'investissement (essentiellement les raccordements) et pour partie à l'abondement de la subvention publique demandée par le concessionnaire.

Un comité des financeurs associant l'Etat, les chefs de file des collectivités territoriales associées et RFF, se mettra en place pour préparer les dispositions finales de la convention de financement.

La LGV SEA Tours-Bordeaux, projet pilote

Le partenariat public-privé se conduit soit sous forme de concession, le partenaire privé étant dès lors financé par les péages acquittés par le transporteur, soit sous forme de contrat de partenariat dans lequel RFF rémunère son contractant par des loyers.

Après la LGV SEA Tours-Bordeaux, conduite en concession, les deux projets ci-après sont conduits en contrat de partenariat comme GSM-Rail, signé en février dernier. Il s'agit des projets de ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire (Le Mans-Rennes) et Contournement de Nîmes et de Montpellier.

Concernant le projet de LGV entre Le Mans et Rennes, RFF finalise le contrat avec les parties prenantes publiques et l'attributaire du contrat de partenariat. L'entrée en vigueur est prévue pour l'été 2011.

Pour le contournement de Nîmes et de Montpellier, RFF a lancé le dialogue compétitif avec les trois candidats et prévoit de désigner, à l'automne 2011, l'attributaire pressenti.

3. LE PLUS IMPORTANT PROJET DE CONCESSION D'INFRASTRUCTURE EN EUROPE

Historique de la concession

La mise en concession de la LGV SEA Tours-Bordeaux concerne les 340 km de ligne nouvelle, pour un coût estimé à environ 7,8 milliards d'euros. Ce coût sera pris en charge à hauteur de 3 milliards par l'Etat et les collectivités locales et 1 milliard par RFF. Lancé en 2007, l'avis d'appel public à candidatures avait permis de sélectionner trois candidats qui devaient remettre une première offre avant le 15 septembre 2008. Un an plus tard, le 15 décembre 2009, ils remettaient leur offre finale.

Analyse des offres finales et la sélection du concessionnaire pressenti

Le conseil d'administration de RFF, réuni le 29 mars 2010, a validé la proposition qui lui était faite par une commission indépendante présidée par Gilbert SANTEL et décidé de retenir le groupement VINCI en tant que concessionnaire pressenti de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. Les négociations avec le candidat LISEA arrivant premier au classement des offres finales ont été engagées immédiatement. (..)

Le processus de sélection du concessionnaire

Les critères retenus pour le choix du concessionnaire, qui ont été mentionnés dans l'avis d'appel public à candidatures et rappelés dans le règlement de consultation, sont les critères composites suivants, par ordre décroissant d'importance :

- Engagements demandés au secteur public et répartition des risques ;
- Qualité technique du projet ;
- Délai de mise en service et durée de la concession.

Une rémunération au péage

Le concessionnaire sera rémunéré sous forme de péages. Un barème de tarification a été inséré dans le dossier de consultation. Les candidats ont établi leur offre sur cette base.

Innovation et gain de temps

La concession est un mode de gestion et de financement qui offre la possibilité d'associer des partenaires privés à la réalisation d'investissements publics. Elle permet notamment grâce au préfinancement privé, la réalisation rapide des projets tout en tirant le maximum d'innovation et de créativité du secteur privé. Dans le secteur des transports, plusieurs infrastructures structurantes ont déjà été réalisées sous le mode de la concession, notamment dans le domaine autoroutier. Le concessionnaire est chargé de financer, concevoir, construire et assurer la maintenance de l'infrastructure de transport sur une durée définie dans un contrat. Sa rémunération provient de la perception de péages qui seront versés par les entreprises ferroviaires utilisatrices de l'infrastructure concédée.

Une concession strictement encadrée : un engagement de RFF

La mise en concession a été strictement encadrée : tous les engagements pris par l'État et RFF à l'issue des enquêtes publiques ont été consignés dans le dossier des engagements de l'État (notamment sur les mesures de protection acoustique et les mesures d'intégration paysagère). Ils ont été transmis et s'imposent au concessionnaire dans le cadre de son contrat de concession.

Bien préparer la concession

Afin de préparer au mieux l'arrivée du concessionnaire, et lui permettre de démarrer les travaux dans le respect du planning de la mise en service de la LGV Sud Europe-Atlantique Tours-Bordeaux, les équipes de RFF et leurs partenaires ont mené de front plusieurs chantiers : acquisitions, opérations d'archéologie préventive, déboisements.

Qui fait quoi ?

Réseau ferré de France

Réseau ferré de France (RFF) est l'autorité concédante du projet ; ce dernier est chargé par l'article premier de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau ferré de France de l'aménagement, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national.

En tant qu'autorité concédante, RFF est garant de la bonne exécution du contrat signé avec le futur concessionnaire. À ce titre, son rôle est de :

- garantir la cohérence du Réseau Ferré National
- définir les principes et les objectifs de qualité de service
- évaluer le niveau de participation financière du concessionnaire et contribuer à la mise au point de la convention financière entre les partenaires publics
- négocier les moyens de mesure de la performance et en assurer le suivi, la rémunération ou la pénalisation.

À la fin de la concession, dont la durée est fixée dans le contrat de concession à 50 ans, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux reviendra gratuitement à Réseau ferré de France.

Le concessionnaire LISEA

Le concessionnaire assure à ses risques et périls – dans le cadre des réglementations nationales et communautaires applicables – la conception, la construction, l'entretien (y compris le renouvellement), l'exploitation (notamment la répartition des capacités d'infrastructure et l'attribution des sillons) et le financement du projet. Le concessionnaire a la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

En contrepartie des missions qui lui sont confiées, le concessionnaire dispose du droit de percevoir les recettes générées par l'exploitation de la ligne.

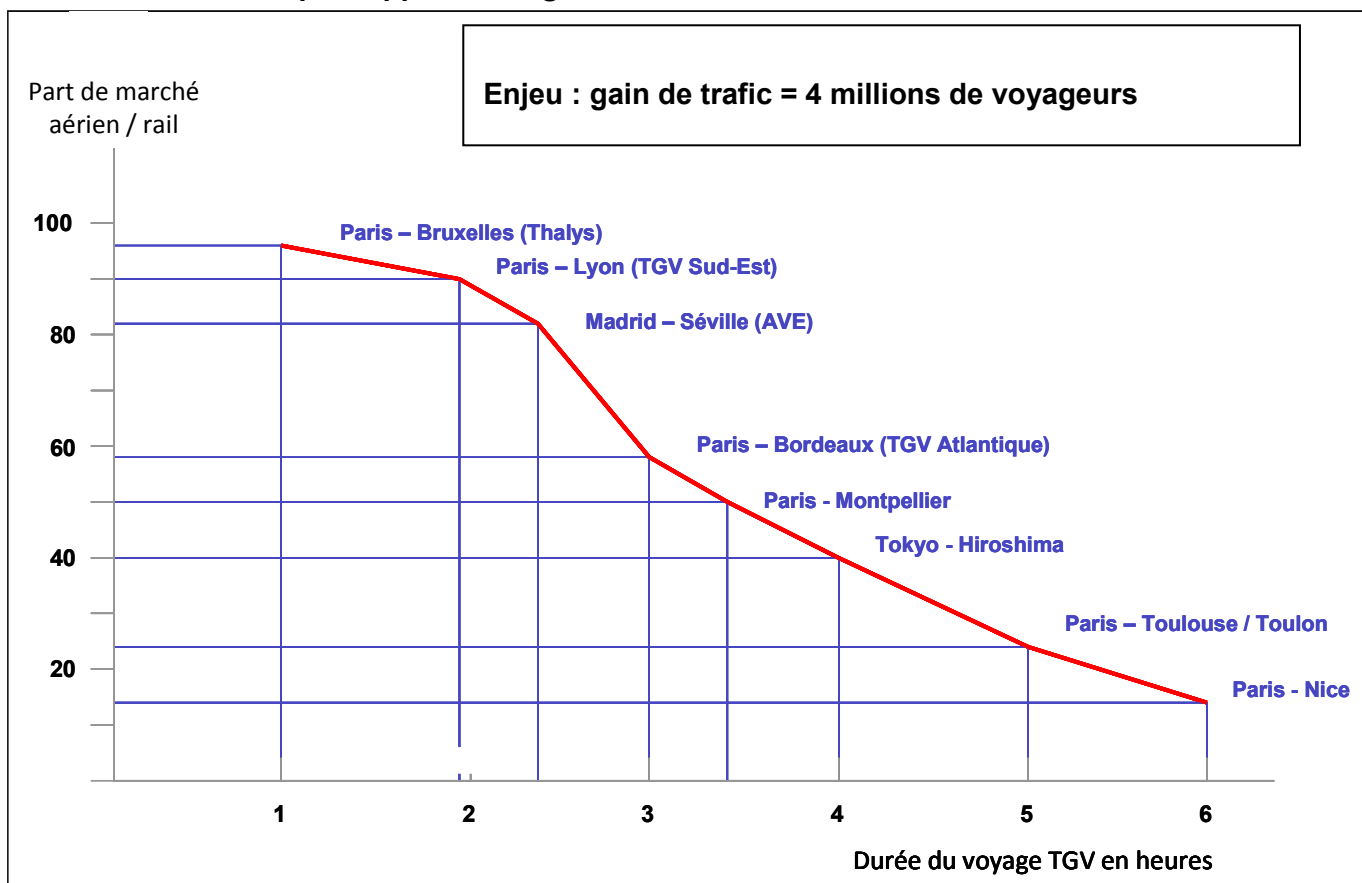
Le concessionnaire confiera, à compter de la mise en service de la Ligne, la gestion de la régulation du trafic à la nouvelle Direction de la Circulation Ferroviaire créée par la loi ORTF en décembre 2009, par le biais d'une convention spécifique et dans le respect des objectifs et principes définis par RFF.

4. UN PROJET PORTEUR D'ENJEUX ECONOMIQUES FORTS

La mise en service d'une ligne à grande vitesse a un impact important sur les activités économiques des territoires concernés. Avec la LGV SEA Tours-Bordeaux, les entreprises locales peuvent voir leur compétitivité s'améliorer et leur marché s'élargir. Par exemple, le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux représente un argument majeur dans un dossier d'implantation d'une entreprise ou de délocalisation de Paris vers la province. Les activités du tertiaire supérieur (études, conseil, assistance...) sont particulièrement intéressées par l'arrivée de la grande vitesse dans leur aire d'influence. Par ailleurs, l'activité touristique est largement favorisée, car la grande vitesse influence positivement le développement des courts séjours. Le tourisme d'affaires devrait également bénéficier de cette amélioration des dessertes ferroviaires.

De plus, l'apport de la grande vitesse entre Tours et Bordeaux, qui ramènera Bordeaux à 2h05 de Paris, prendra, à terme, des parts de marché à l'aérien. En effet, 4 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus sur la future ligne SEA Tours-Bordeaux.

Valeur socio-économique : apport de la grande vitesse



La contribution à l'attractivité des territoires

Les métiers nécessaires à la conduite des différents travaux de construction de la LGV participent à l'économie locale. De la phase de déboisement à la fin des fouilles, le chantier voit se succéder des experts forestiers, des bûcherons, des conducteurs d'engins forestiers et d'engins de chantiers, des géomètres, des photographes, des dessinateurs, des archéologues. La phase de terrassement et de génie civil va mobiliser des milliers d'ouvriers des travaux publics. La plateforme terminée, suivront les personnes chargées des équipements ferroviaires : voies et signalisation, alimentation électrique, télécommunication.

Un projet générateur d'emplois

La LGV SEA Tours-Bordeaux présente de nombreux avantages pour la collectivité nationale car elle est de façon temporaire et permanente créatrice d'emplois. En effet, l'impact de la réalisation d'une LGV sur l'emploi est double. D'une part, elle permet la création d'emplois liés au chantier et, d'autre part, elle agit sur le développement de l'activité durable dans les territoires concernés par le projet. Sur la LGV SEA Tours-Bordeaux. Près de 4 500 personnes travailleront sur le chantier de la nouvelle ligne, incluant 1 300 créations nettes. 10% des heures consacrées aux travaux d'infrastructures seront réalisés dans le cadre d'un plan d'insertion.

Une fois la construction achevée, 150 emplois permanents assureront le service commercial (exploitation et maintenance).

5. LE DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE EXIGENCE DANS LA CONCEPTION DU PROJET

Réseau ferré de France a conçu la LGV SEA Tours-Bordeaux dans un esprit de développement durable, en s'efforçant de concilier le progrès économique et social avec le respect de l'environnement et du cadre de vie. À chaque étape du projet, RFF veille à minimiser les impacts sur l'environnement humain et naturel et à créer de la valeur économique.

Dynamiser les territoires et stimuler leur développement local

La LGV Sud Europe-Atlantique Tours-Bordeaux va renforcer la solidarité entre les territoires grâce au développement du « maillage ferroviaire » et leur apportera une dynamique nouvelle. Les régions du sud-ouest bénéficieront des avantages liés à l'arrivée de la grande vitesse : amélioration de la compétitivité et élargissement des marchés pour les entreprises régionales, amélioration des déplacements pour les activités exigeant une grande mobilité et développement du tourisme, notamment des séjours « courte durée ». Avant le début des travaux, un observatoire sera créé pour mesurer les effets du projet sur l'économie. Il permettra de mesurer les synergies entre les projets ferroviaires et les autres projets d'aménagements urbains en cours ou à venir, ainsi que les problématiques des gares et des aménagements à prévoir.

Favoriser le report modal et réduire les émissions de gaz à effet de serre

La LGV SEA Tours-Bordeaux concrétise les engagements pris par l'État à l'issue du Grenelle de l'environnement. Elle traduit dans les faits les ambitions des politiques publiques qui, dans une préoccupation de développement durable, cherchent à augmenter la part du transport ferroviaire et à réduire d'autant l'emprise et l'empreinte environnementale des transports routiers et aériens.

En doublant le nombre de voies, le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux permettra de limiter la croissance du trafic routier en l'absence du projet, qui doublerait d'ici à 2020, et offrira sur la ligne actuelle des capacités faisant tripler les volumes transportés. Par ailleurs, le projet pourrait générer un important transfert de voyageurs depuis la route et l'avion vers le train, grâce à l'amélioration significative des temps de parcours. **Les reports modaux escomptés permettront de réduire de l'ordre de 50% le taux de croissance des poids lourds attendus entre 2004 et 2016 sur l'A10 et la RN 10 grâce à la libéralisation du réseau existant.**

Valoriser les paysages traversés

L'insertion paysagère du projet est présente à chaque étape du projet. Plusieurs études ont permis de préciser l'impact paysager et de définir les mesures qui assureront une insertion harmonieuse de la ligne nouvelle. Chaque viaduc fera l'objet d'études architecturales, des arbres et des arbustes seront plantés dans l'emprise ferroviaire mais également à l'extérieur de celle-ci. Le patrimoine riche et varié des territoires traversés fait l'objet d'une attention particulière, non seulement par la prise en compte de l'intérêt patrimonial des monuments et édifices concernés mais aussi par l'analyse des sensibilités paysagères qui leur sont liées. Ces divers aspects ont été analysés de manière spécifique, afin de dégager les principaux enjeux nécessaires à la bonne définition des mesures d'intégration visuelle et paysagère du projet.

Préserver l'environnement

L'habitat et l'activité agricole représentent un enjeu environnemental très important, non seulement pour la recherche du tracé de la ligne nouvelle, mais également en termes d'intégration paysagère ou de protection contre les nuisances acoustiques. Des protections acoustiques sont prévues dans le projet : merlons de terre, écrans anti-bruit, isolation de façades... Toutes ces mesures seront précisées avant le début des travaux puis vérifiées après la mise en service de la LGV. Des mesures spécifiques seront mises en oeuvre notamment pour la protection des espèces animales protégées au niveau européen.

Le tracé traverse 12 zones classées NATURA 2000 et le projet retient des mesures environnementales spécifiques, notamment pour la protection des espèces animales protégées au niveau européen.

Enfin, la préservation des ressources en eau constitue une priorité pour RFF qui veillera à respecter les puits et forages. Tous les écoulements d'eau seront maintenus afin d'éviter toute aggravation du risque d'inondation.

La concertation, une exigence de transparence

RFF souhaite que la conception de la LGV SEA Tours-Bordeaux allie en permanence la concertation et l'information avec les différents acteurs et les études. En effet, à mesure que les actions lancées par RFF entrent en phase opérationnelle, une batterie d'experts (opérateurs fonciers, archéologues, hydrogéologues, experts forestiers, géomètres...) se déploie sur le tracé de la LGV Sud Europe-Atlantique Tours-Bordeaux. Aussi, RFF a demandé à ses prestataires d'informer systématiquement les élus et les propriétaires avant toute intervention. Par ailleurs, de nombreux supports de communication (fiches techniques, brochures, site internet...) ont été mis en place pour que les élus et le public accèdent facilement aux informations tout au long du projet.

6. LES GRANDES ETAPES DU PROJET

- Débat préalable et rédaction du cahier des charges de l'infrastructure : novembre 1995 – Octobre 1996
- Études préliminaires : 1997 – 1998
- Études complémentaires Tours-Angoulême : 1999-2002
- Études d'avant projet sommaire :
 - Angoulême Bordeaux : 2001 - 2003
 - Tours – Bordeaux : 2003 - 2007
- Enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique :
 - Angoulême Bordeaux : 2005
 - Tours – Bordeaux : 2007 et 2008
- Déclaration d'utilité publique :
 - Angoulême Bordeaux : 18 juillet 2006
 - Tours – Bordeaux : 10 juin 2009
- Appel d'offre pour la mise en concession et choix du concessionnaire
 - Lancement : 14 février 2008
 - Remise des offres initiales : 15 septembre 2008
 - Lancement de la 2ème phase : 31 juillet 2009
 - Remise des offres finales : 15 décembre 2009
 - Choix du concessionnaire pressenti : mars 2010

 - Signature du contrat : 16 juin 2011

 - Durée des travaux : 73 mois pour la mise en service commerciale de la ligne, à partir de l'entrée en vigueur du contrat de concession

 - Durée de la concession : 50 ans, 2011-2061
- Acquisitions foncières conduites par RFF, archéologie préventive : 2009 – 2010
- Etudes de détails conduites par le concessionnaire LISEA : 2010-2011

Planning des travaux

- 2011
 - Fin des études et concertations
 - Fin des acquisitions foncières

→ Fin des fouilles archéologiques → Fin des déviations de réseaux

- 2012 – 2014

→ Travaux d'infrastructure et de génie civil

- 2015

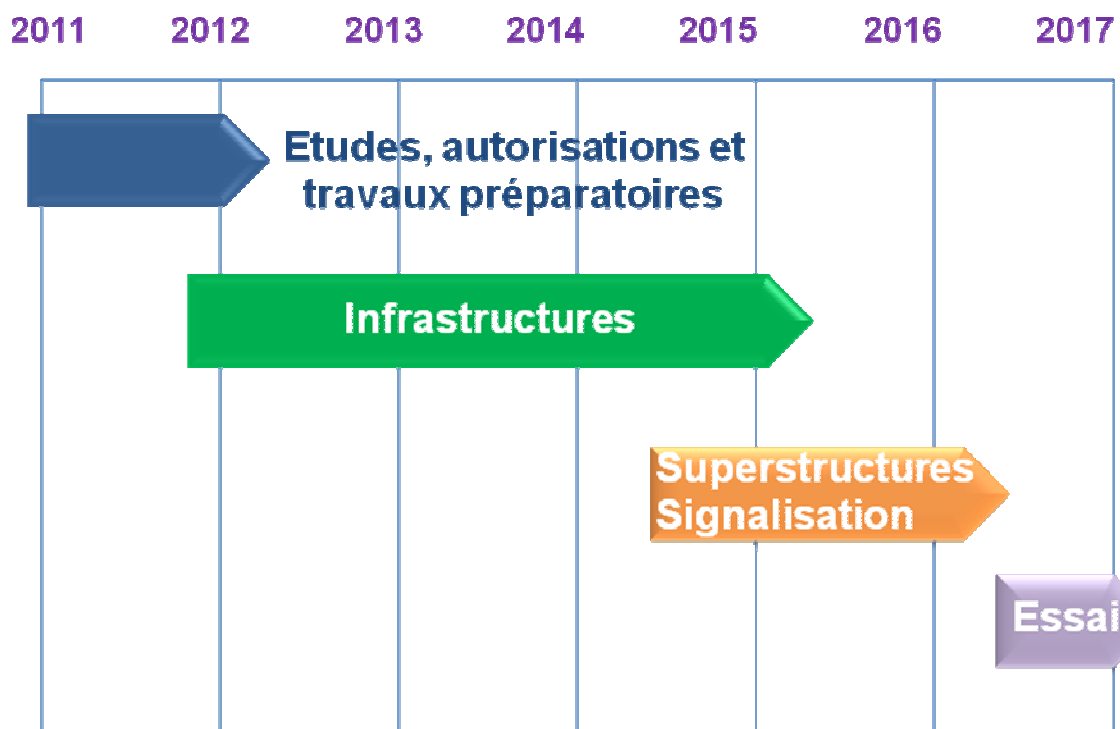
→ Travaux d'équipements ferroviaires

- 2016

→ Essais / Homologations / Marches à blanc

- Mi 2017

→ Mise en service commerciale



7. ANNEXES

PROJETS DE LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

