



**SOUS EMBARGO JUSQU'AU
28 JUIN à 17h35**

Contournement de Nîmes et Montpellier

**Réseau Ferré de France signe avec
Oc'Via un contrat de partenariat pour
construire la première ligne à grande
vitesse, fret et voyageurs de France**



28 juin 2012

Contacts presse :

Manon de Cassini-Hérail,
Réseau Ferré de France
+33 (0) 1 53 94 31 38
manon.herail@rff.fr

Hubert Engelmann,
Bouygues Construction
+33 (0) 1 30 60 58 68
h.engelmann@bouygues-construction.com

Plus d'informations sur RFF: www.rff.fr

Plus d'informations sur le projet : <http://contournement-nimes-montpellier.com>

Pour des illustrations : www.mediatheque-rff.fr

Sommaire

LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER

Chiffres-clés du projet

Une ligne à grande vitesse « mixte » pour améliorer la qualité des services ferroviaires

- Des gains de temps grâce à la grande vitesse
- Une amélioration de la qualité du service régional
- Des gains de capacité pour le transport de marchandises
- Un projet ferroviaire aux enjeux européens

Deux nouvelles gares pour de meilleures connexions urbaines et interurbaines régionales

- La Gare Montpellier Odysseum
- La Gare Nîmes Manduel-Redessan

Un chantier de grande ampleur réalisé par un groupement d'entreprises complémentaires et expérimentées

- Les caractéristiques du chantier
- Les principaux défis à relever
- Un groupement d'entreprises complémentaires et expérimentées

UN PROJET FERROVIAIRE INSCRIT DANS LE TERRITOIRE

Les retombées économiques du projet

- Un projet générateur d'emplois sur le chantier
- Les PME et artisans
- Des clauses sociales
- Contribution à l'attractivité du territoire après la mise en service
 - Aménagement du territoire et cadre de vie
 - Le fret, les ports et la complémentarité rail/mer
 - Le secteur tertiaire et le tourisme

Un projet respectueux de l'environnement

- Reports modaux de la route et l'avion vers le rail
- Des territoires de qualité et des risques maîtrisés
 - Mise en place d'un observatoire de l'environnement
 - Préservation des espèces patrimoniales protégées
 - Trames vertes, trames bleues
- Bruit : une amélioration globale, le respect des seuils acoustiques sur toute la ligne
- L'eau
- Les diagnostics archéologiques : un chantier déjà en mouvement
- Les acquisitions foncières

FINANCEMENT DU PROJET

Le choix d'un contrat de partenariat public-privé

Les périmètres de la maîtrise d'ouvrage après la signature du contrat

- Le périmètre du partenaire privé
- Le périmètre de RFF

Le mode de financement du Contournement de Nîmes et Montpellier

- Le financement public du projet global
- Le financement du titulaire du contrat de partenariat public-privé

Les clefs du montage financement du Contournement de Nîmes et Montpellier

Les apports financiers des partenaires

CALENDRIER DU PROJET

Historique du contrat de partenariat public-privé

Planning à venir

OC'VIA, UN GROUPEMENT D'ENTREPRISES COMPLEMENTAIRES

Bouygues Construction

Colas

Spie batignolles

Alstom Transport

FIDEPPP

Meridiam

LES AUTRES PROJETS FERROVIAIRES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

Les projets ferroviaires complémentaires au projet de Contournement de Nîmes et Montpellier.

- La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- La modernisation du réseau en Languedoc-Roussillon

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER : 4ème LGV lancée par RFF

La LGV Est Européenne – deuxième phase

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

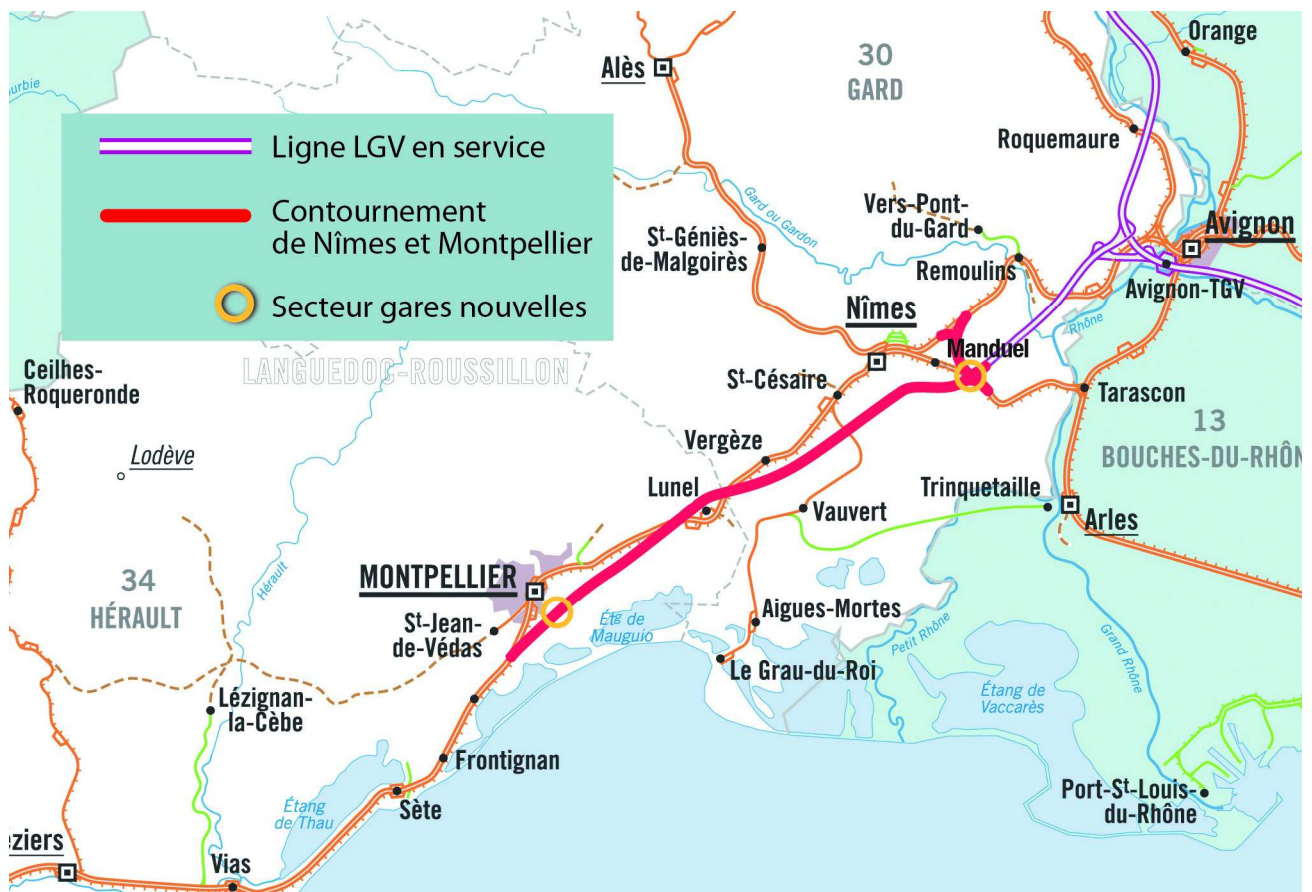
Le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Chiffres-clés du projet

- 80 km de ligne nouvelle « mixte » fret et voyageurs dont :
 - 60 km de ligne à grande vitesse mixtes entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier) soit 750 km de ligne à grande vitesse entre Paris et Montpellier ;
 - 10 km de liaison vers la ligne de rive droite du Rhône ;
 - 10 km de raccordement Lattes et Manduel.
- Deux gares nouvelles :
 - Pour Nîmes, à Manduel-Redessan ;
 - Pour Montpellier, dans le secteur Odysseum.
- Vitesse de circulation des trains aptes à la grande vitesse : 300km/h à terme
- Vitesse de circulation des trains de fret : de 100 à 120 km/h
- 30% de TER supplémentaires pourront être accueillis sur la ligne classique
- Montpellier-Paris en moins de 3h
- 3 000 poids lourds en moins chaque jour sur l'autoroute
- Plus d'un milliard d'euros de retombées économiques pour la Région
- Création d'environ 6 000 emplois directs et indirects par an par le projet (PPP et modernisation de la ligne) pendant 5 ans.

Une ligne à grande vitesse « mixte » pour améliorer la qualité des services ferroviaires

Conçu à la fois pour accueillir les circulations de trains de voyageurs et de marchandises, le projet ferroviaire de Contournement de Nîmes et Montpellier constitue la première ligne à grande vitesse, dite « mixte », fret et voyageurs. Cette ligne s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'environnement qui prévoient le lancement de 2000 km de lignes à grande vitesse d'ici 2020.



Carte du Contournement de Nîmes et Montpellier

Des gains de temps grâce à la grande vitesse

Le projet ferroviaire permet à l'horizon 2017, d'accroître l'attractivité du transport de voyageurs à grande vitesse vers le sud de la France et vers l'Espagne et sur l'axe Nice-Bordeaux.

Ce projet est pleinement inscrit dans le Grenelle de l'environnement dans l'objectif de lancer 2000 km de LGV additionnels sur le réseau national d'ici 2020.

Il constitue le quatrième tronçon de ligne à grande vitesse vers le sud de la France depuis la mise en service de la LGV Paris-Lyon en 1981 et 1983 de 389 km, du contournement de Lyon en 1994 de 115 km de long et de la LGV Méditerranée en 2001 longue de 221 km.

Ce maillon supplémentaire de ligne à grande vitesse de plus de 60 km où les trains circuleront à terme 300 km/heure, offrira un gain de temps de parcours de plus de 20 minutes, mettant :

- Montpellier - Paris à moins de 3 heures ;
- Montpellier - Lille à moins de 4h30 ;
- Montpellier - Lyon à moins d'1h30 ;
- Montpellier - Marseille à moins d'1h10.

Une amélioration de la qualité du service régional

Au bénéfice du développement régional, la ligne nouvelle permettra d'augmenter significativement l'offre des trains régionaux en Languedoc-Roussillon, en libérant sur la ligne classique les sillons utilisés jusqu'alors par les trains aptes à la grande vitesse et les trains de fret. 230 trains de marchandises et de voyageurs circulent quotidiennement sur la ligne proche de la saturation.

La réalisation du Contournement de Nîmes et Montpellier permettra une augmentation de 30% du trafic de TER sur la ligne classique.

En libérant des sillons (créneaux de circulation) pour les trains aptes à la grande vitesse et pour le fret, ce projet va soulager la ligne existante jusqu'alors saturée, permettant ainsi à tous types de trains de circuler avec une meilleure régularité. Cette voie libérée au bénéfice du développement régional permettra d'augmenter significativement l'offre des trains régionaux en Languedoc-Roussillon. L'objectif du Conseil régional Languedoc-Roussillon est de pouvoir offrir un train régional toutes les 15 à 20 minutes en heure de pointe.

Des gains de capacité pour le transport de marchandises

A la mise en service du contournement, le réseau ferroviaire disposera d'un doublet de lignes qui permettra de basculer les circulations de trains de fret de transit vers la ligne nouvelle. Celle-ci offrira des sillons (créneaux de circulation) en quantité et en qualité afin d'accompagner la croissance du report modal de la route vers le rail.

Cette ligne nouvelle pour le fret a pour objectif de favoriser **le développement du corridor de fret européen** entre l'Espagne, l'Italie et le nord et l'est de l'Europe.

La région Languedoc-Roussillon est un point de passage majeur pour le flux des marchandises entre le Nord et le Sud. La somme des volumes passant par la région s'élève à 164 millions de tonnes avec aujourd'hui une forte prédominance du mode routiers (92.5%). Le volume de marchandises transitant par les Pyrénées a doublé en moins de 10 ans. Le nombre de poids-lourds au Perthus (frontière espagnole) a été multiplié par cinq en 20 ans pour dépasser les trois millions d'unités.

Un projet ferroviaire aux enjeux européens

En s'inscrivant dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Méditerranée, le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier constitue le trait d'union avec le projet de ligne nouvelle à grande vitesse mixte entre Montpellier et Perpignan.

Ce maillon supplémentaire participe à la construction de la circulation à grande vitesse européenne. Des liaisons pourront ainsi s'ouvrir vers le réseau ibérique, grâce à la concession franco-espagnole Perpignan-Figueras, mise en service fin 2010, et plus globalement sur l'axe Barcelone-Gênes.

Cette ligne nouvelle, qui accueillera les circulations de trains de marchandises, renforce la capacité de l'axe ferroviaire européen (en Espagne) – Lyon – Ljubljana – Budapest, dit corridor D.

Le développement de ces corridors répond à l'idée de promouvoir un réseau ferroviaire européen à priorité fret, sur lequel le transport sera plus fiable et performant en termes de temps de parcours, en fiabilité et en capacité. Une des mesures phare est le déploiement de l'European Rail Traffic Management System, ERTMS, système européen de signalisation, qui remplacera tous les systèmes de signalisation différents en Europe. Il s'agit d'un élément clé pour le développement d'un système intégré. La nouvelle ligne CNM sera équipée de cette dernière technologie. Ce projet permettra une circulation ferroviaire fret et voyageurs plus fluide, plus fiable au niveau des horaires et plus rapide aux niveaux national et européen, notamment vers l'Espagne, l'Italie mais également les pays du Nord de l'Europe.

Deux nouvelles gares pour de meilleures connexions urbaines et interurbaines régionales

A Nîmes et à Montpellier, les acteurs locaux se sont positionnés en faveur de la réalisation de deux gares nouvelles sur le Contournement de Nîmes et Montpellier.

La Gare Montpellier Odysseum

Dès la mise en service du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, une gare nouvelle permettra la desserte de l'agglomération montpellieraine. A Montpellier, la gare du nouveau Pôle multimodal d'Odysseum permettra une amélioration des connexions urbaines et interurbaines vers toute l'agglomération de Montpellier. Les espaces fonciers de cette nouvelle gare sont d'ores et déjà inscrits dans les documents d'urbanisme. Les études et la concertation nécessaire à la construction sont en cours, associant les acteurs locaux

Ce nouveau pôle urbain sera porteur d'activités économiques connexes :

- développement des commerces ;
- création d'un quartier d'affaires autour de la gare nouvelle.

Ce projet ferroviaire s'insère dans le projet éco-cité de l'Avenue de la Mer et proposera des aménagements à faible impact environnemental basés sur l'usage des énergies renouvelables.



Projet de gare de Montpellier Odysseum

La Gare Nîmes Manduel-Redessan

La gare nouvelle de l'agglomération nîmoise sera construite d'ici 2020 sur les communes de Manduel et Redessan. RFF a engagé les études en collaboration étroite avec les partenaires locaux.

Nîmes Métropole développe un projet urbain dans lequel s'intégrera le futur pôle d'échange.



Projet de gare de Nîmes Manduel-Redessan

Un chantier de grande ampleur réalisé par un groupement d'entreprises complémentaires et expérimentées

Les caractéristiques du chantier

Le projet comporte une importante phase de terrassement : 5 millions de m³ de matériaux seront déblayés et 8,5 millions de m³ seront remblayés. 3,5 millions de m³ de matériaux seront récupérés, à proximité du chantier afin de limiter l'impact environnemental.

En plus des mesures conservatoires des deux gares futures présentées ci-dessus, le groupement réalisera de nombreux ouvrages d'arts :

- 145 ouvrages d'arts courants ;
- 7 viaducs ;
- 1 tranchée couverte sous un nœud ferroviaire à Manduel.

Au total, le projet comporte un ouvrage d'art tous les 450 mètres, tous conçus avec la collaboration de l'architecte Alain Spielmann et du paysagiste Daniel Laroche.

Oc'via réalisera également une sous-station électrique au sud-ouest de Montpellier (La Castelle) et une véloroute de 30 kilomètres le long de la voie ferrée, dans le département du Gard.

Les principaux défis à relever

Oc'via est chargé de construire un système ferroviaire mixte, qui doit s'adapter à la circulation de trains de fret à 120 km/h et de trains aptes à la grande vitesse à 220 km/h, puis 300 km/h. Les rampes de la ligne ne doivent donc pas être trop importantes, afin de convenir aux trains de fret. La ligne est également prévue pour accueillir un trafic très dense.

La signalisation doit également s'adapter aux deux types de circulation, puis au passage à 300 km/h sur la ligne à grande vitesse.

Le chantier sera situé dans une zone qui traverse de nombreux champs d'inondation méditerranéens. La majeure partie du projet est donc réalisée sur des remblais, afin d'élever la voie ferrée d'au moins 1,5 mètre au-dessus du niveau des eaux. La gestion des aspects hydrauliques est centrale, car la ligne doit être transparente, c'est-à-dire ne pas retenir les eaux.

Le chantier sera également situé à proximité du chantier du contournement autoroutier de Montpellier, en cours au même moment. Les deux sites se joutent sur 6 kilomètres et les travaux devront donc être réalisés en concertation entre les deux constructeurs.

Un groupement d'entreprises complémentaires et expérimentées

Le groupement d'entreprises Oc'via est constitué de spécialistes de tous les aspects du développement d'une ligne ferroviaire : terrassement, génie civil, signalisation, etc., et d'investisseurs financiers majeurs (voir la présentation du groupement en page 25).

Les membres du groupement présentent une expérience reconnue dans le domaine ferroviaire, avec de nombreuses références en France et à l'international.

La maîtrise d'œuvre du projet rassemble Systra, Setec et SGTE, ingénieries de premier plan, intégrées au groupement constructeur.

Un projet ferroviaire inscrit dans le territoire

Les retombées économiques du projet

Un projet générateur d'emplois sur le chantier

Les métiers nécessaires à la conduite des différents travaux de construction d'une ligne ferroviaire participent à l'économie locale.

Le projet va créer en moyenne environ 6 000 emplois directs et indirects (PPP et modernisation de la ligne) par an pendant 5 ans :

- La phase de conception finale mobilisera fortement des équipes d'ingénierie ;
- La phase de terrassement et de génie civil mobilisera ensuite plus d'un millier d'ouvriers des travaux publics ;
- La plate-forme terminée, suivront les entreprises chargées des équipements ferroviaires : voies et signalisation, alimentation électrique, télécommunication.

La part d'emploi sur le chantier de personnes connaissant des difficultés d'insertion socioprofessionnelle (chômeurs de longue durée, jeunes travailleurs en difficulté d'insertion, etc.) représente environ 7% du personnel nécessaire à la réalisation des travaux.

Les PME et artisans

Une part importante des travaux qui seront confiés aux PME et artisans. Elle sera de l'ordre de 20% pour le contrat de partenariat, soit environ 300 M€ d'activité confiée aux PME.

Des clauses sociales

Réseau Ferré de France a introduit dans le contrat de partenariat une clause sociale obligeant les entreprises à réserver 7% du temps de travail à des personnes en situation de précarité : Rmistes, chômeurs de longue durée ou de plus de 50 ans, jeunes sans formation.

Contribution à l'attractivité du territoire après la mise en service

Le territoire traversé par la ligne nouvelle, bénéficiera de plus d'un milliard d'euros de retombées économiques. Les secteurs d'activités comme la logistique, le transport, le tourisme et les loisirs seront les principaux bénéficiaires.

- Aménagements du territoire et cadres de vie

En améliorant la qualité des transports et des dessertes, le Contournement de Nîmes et Montpellier aura une influence positive sur la vie quotidienne, notamment en facilitant les déplacements quotidiens des personnes grâce à l'amélioration attendue des dessertes TER entre Nîmes et Montpellier (+ 30 % environ d'offre de transport) : réduction du temps de trajet domicile-travail, du fait de la diminution des attentes entre les trains, possibilité d'un choix plus large des horaires.

Plus généralement, la mise en service du contournement facilitera une articulation renforcée entre modes pour l'ensemble du système de transports collectifs (train, car, tramway, bus), qui évoluera grâce à la mise en service du contournement.

La réalisation du contournement participera à l'amélioration de la fréquentation des trains aptes à la grande vitesse entre l'Île-de-France d'une part, Montpellier et le sud de la région.

Des actifs ayant un emploi dans les grands centres urbains comme Lyon ou Paris pourront venir s'installer dans la région, attirés par le cadre de vie (système de double résidence).

- Le fret, les ports et la complémentarité rail/mer

Les effets attendus vont au-delà du territoire du Languedoc-Roussillon puisque le projet constitue à la fois un maillon essentiel des itinéraires transeuropéens entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, et un segment clé du corridor D.

Les ports de marchandises du Languedoc-Roussillon (Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres), disposant d'une desserte ferroviaire, pourront profiter des nouvelles capacités offertes par le projet.

Le Port de Barcelone bénéficiera pleinement de la ligne avec la réalisation du Contournement de Nîmes et Montpellier, qui libérera la capacité nécessaire à l'écoulement d'un trafic supplémentaire, après la mise en service de la ligne Perpignan-Figueras et l'ouverture prochaine de la ligne Barcelone-Figueras raccordant directement le port catalan au réseau ferroviaire français et européen.

Les entreprises de logistique pourront ainsi développer leur activité à l'arrivée de la ligne nouvelle.

Les entreprises qui proposent des services d'acheminement de trains complets, de wagons isolés, de containers ou de caisses mobiles tireront tout particulièrement avantage de l'infrastructure. Les plates-formes multimodales et les entités travaillant déjà avec le fer

seront particulièrement concernées. Toutes les activités logistiques devraient trouver un avantage direct ou indirect dans l'amélioration de la compétitivité du fer.

- Le secteur tertiaire et le tourisme

Pour le secteur tertiaire, comme pour le tourisme, l'amélioration de l'accessibilité apportée par la LGV Méditerranée et consolidée en termes de qualité de service par le contournement de Nîmes et Montpellier facilitera les initiatives qui viseront à développer par exemple le tourisme "haut de gamme", ou encore les courts ou moyens séjours hors été.

Le développement des liaisons TER devrait également permettre d'accroître le tourisme urbain (culture, loisirs...) et d'affaire.

Un projet respectueux de l'environnement

Le projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier intègre les objectifs du Grenelle de l'environnement en région Languedoc-Roussillon.

Reports modaux de la route et l'avion vers le rail

A la fois plus sûr que le transport routier, le transport ferroviaire génère quatre à cinq fois moins d'impact sur l'environnement. Moins énergivore que de nombreux autres moyens de transports - le train qui transporte plus de 10% des voyageurs et des marchandises ne consomme que 1.7% de l'énergie du secteur des transports - et significativement moins polluant (78% des trains sont tractés grâce à l'électricité), le rail présente de nombreux atouts écologiques.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra de doubler les flux ferroviaires en offrant une alternative au transport routier. Transférer plus de 10 millions de tonnes de la route vers le rail correspondrait à 3 000 poids-lourds en moins chaque jour sur l'autoroute A9.

Dès la première année d'exploitation, le contournement permettra une économie globale avoisinant 250 000 tonnes de CO2.

Par ailleurs, le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra un accroissement sensible de l'attractivité de l'offre TER dans un couloir de déplacement primordial (Nîmes/Montpellier) : trois à quatre trains régionaux aux heures de pointe.

Enfin, la réduction des temps de parcours apportée par la grande vitesse va permettre un autre report modal, celui de l'avion vers le mode ferroviaire. Paris sera alors à moins de 3h de Montpellier et Lille à 4h30.

Des territoires de qualité et des risques maîtrisés

- Mise en place d'un Observatoire de l'Environnement

La mise en place d'un Observatoire de l'Environnement est prévue préalablement au lancement des travaux et pour une période s'étendant au moins jusqu'à 5 ans après la mise en service de la ligne. Cet observatoire permettra d'alimenter le volet environnemental du bilan LOTI (circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures). Il procédera ainsi à l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement, au suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et de leur efficacité.

- Préservation des espèces patrimoniales protégées

En menant des études environnementales pointues depuis 2000, Réseau Ferré de France participe à l'acquisition de connaissances scientifiques sur des espèces parfois peu connues. RFF s'assure ainsi de la protection des espèces protégées et patrimoniales aux abords de la ligne en étudiant des mesures pérennes, destinées à soutenir leur développement.

La protection du *Lythrum thesioides*

Le *Lythrum thesioides* fait l'objet d'une attention toute particulière. Cette espèce floristique a été découverte lors des inventaires écologiques menés par RFF en juillet 2010. La station découverte alors représente la deuxième station au monde de cette espèce de rareté mondiale, protégée en droit français et par la convention de Berne. Du fait de cet enjeu majeur et en concertation avec les services de l'Etat et organismes de protection de l'environnement, RFF a décidé d'étudier des solutions techniques permettant d'éviter toute incidence du projet de contournement de Nîmes et de Montpellier sur l'habitat du *Lythrum thesioides*.



La protection de l'Outarde Canepetière

L'Outarde Canepetière, dont l'habitat a été inscrit en zone de protection spéciale (ZPS) «Costière Nîmoise», (réseau Natura 2000) par arrêté ministériel du 6 avril 2006, est l'espèce emblématique faisant l'objet de mesures environnementales depuis 2007.

Du fait de l'évolution de la dynamique agricole, l'espèce est en régression dans toute l'Europe, elle est à ce titre protégée en droit européen et français. Un programme d'actions sur 15 ans, fruit d'une longue collaboration avec les services de l'Etat, a été proposé par RFF, en novembre 2009, pour compenser les incidences que le contournement de Nîmes et de Montpellier pourrait entraîner sur les habitats qu'affectionne l'Outarde : luzernières, jachères, prairies, friches herbacées, etc.

Les mesures compensatoires de Réseau Ferré de France suivent deux idées-clés : d'une part, maîtrise foncière avec une gestion agricole appropriée ; d'autre part, mise en œuvre de mesures agro-environnementales contractuelles.

Concrètement, RFF s'est engagé à :

- Procéder à 500 hectares d'acquisitions compensatoires dans le but de remettre en état les sites et les gérer via des pratiques agricoles favorables à l'Outarde canepetière ;
- Contractualiser des conventions de gestion agricole favorables aux Outardes sur 640 ha, avec des exploitants agricoles volontaires.

A ce jour, RFF a acquis 22 ha et environ 80 ha complémentaires sont en cours d'acquisition tandis que plus de 500 ha de mesures agro-environnementales ont été contractualisées pour 5 ans sur le territoire de la Costière Nîmoise.

Des évaluations auront lieu tous les ans ou tous les 2 ans pour analyser l'évolution de la population d'Outarde Canepetière avant, pendant et après les travaux (en phase d'exploitation de la ligne nouvelle).

Un comité de suivi ZPS Costière Nîmoise est également mis en place, associant RFF, le maître d'ouvrage partenaire, le MEDDTL (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable des Transports et du Logement) et ses services centraux régionaux et départementaux, ainsi que des experts naturalistes.

Il se réunira une fois par an pour évaluer l'efficacité des mesures compensatoires et éventuellement les adapter.



- Trames vertes, trames bleues

Le Grenelle de l'Environnement prévoit la prise en compte des trames vertes et bleues dans le cadre des projets d'aménagement. RFF a donc lancé en 2010 l'étude des trames vertes et bleues du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier. Plusieurs cœurs de biodiversité et corridors écologiques, principalement aquatiques : « les trames bleues », ont été mises à jour. Ces territoires feront l'objet d'une attention particulière afin d'être préservés lors de la conception finale du projet et lors de la phase de chantier.

Bruit : une amélioration globale, le respect des seuils acoustiques sur toute la ligne

Avec le Contournement de Nîmes et Montpellier, le report des trafics, notamment de fret, de la ligne actuelle vers la ligne nouvelle permettra de réduire sensiblement les impacts acoustiques dans les zones urbaines. Du reste, le Contournement de Nîmes et Montpellier sera équipé de toutes les protections acoustiques nécessaires pour garantir le respect des seuils réglementaires, dont des murs anti-bruit.

L'eau

En menant des études pointues (hydrologiques et hydrogéologiques) Réseau Ferré de France a anticipé depuis 2002, avec l'appui d'un comité d'experts, la maîtrise des données en vue de la définition des mesures à mettre en œuvre pour assurer la transparence hydraulique du Contournement de Nîmes et Montpellier, la préservation de la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques.

RFF s'est engagé au travers des « Engagements de l'État » à remplir ses objectifs de développement durable. Un bilan LOTI visant à contrôler l'exactitude et le respect des engagements pris en matière environnementale, sociale et économique sera donc engagé.

Les diagnostics archéologiques : un chantier déjà en mouvement

Comme tout chantier majeur, le Contournement de Nîmes et Montpellier représente une opportunité de fouilles archéologiques qui donne lieu depuis l'été 2009 à la réalisation de diagnostics par l'Institut National de Recherche de d'Archéologie Préventives (INRAP) (plus de 565 ha diagnostiqués à fin 2011 sur 680 ha prescrits).

Les acquisitions foncières

Afin de permettre les investigations archéologiques entre 2009 et 2012 et les futurs travaux nécessaires à la réalisation de la ligne, le service foncier du Contournement de Nîmes et Montpellier s'est mobilisé pour libérer les emprises du tracé. Au travers des contacts individuels avec les riverains et de réunions publiques menées en juin 2010 (en collaboration avec les chambres d'agriculture, France Domaine, l'INRAP et la DRAC) et en septembre-octobre 2011, l'équipe est allée à la rencontre des propriétaires concernés présentant l'ensemble des possibilités proposées pour mettre leur terrain à disposition de RFF.

Une collaboration étroite avec la profession agricole a permis la conclusion d'un protocole indemnitaire spécifique pour les besoins des diagnostics archéologiques parallèlement à ceux déjà en vigueur pour les acquisitions et les dommages travaux. Sur les 710 hectares d'emprise nécessaire à la réalisation de la ligne nouvelle estimés à ce jour, RFF en a acquis 68 % sur les bases d'évaluation de France Domaine. 150 hectares supplémentaires ont été libérés par le biais de conventions d'occupation temporaire.

Des procédures d'aménagement foncier sont par ailleurs en cours dans les deux départements afin de réorganiser avantageusement les structures agricoles et remédier aux effets de coupures d'exploitations.

Financement du projet

Le choix d'un contrat de partenariat public-privé

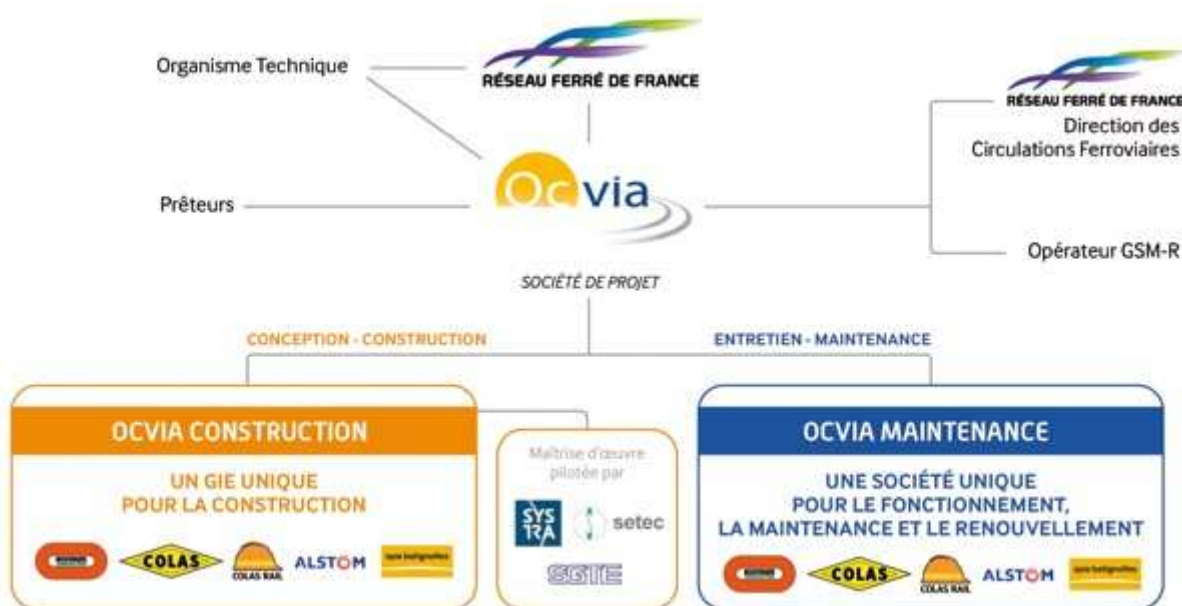
Le recours aux partenariats publics-privés constitue une opportunité pour accélérer le développement du réseau ferré national en réalisant un plus grand nombre de projets en un temps plus court.

En effet, RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est porteur de plusieurs grands projets de développement, dont plusieurs lignes à grande vitesse. Ces attentes exprimées lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) de décembre 2003, réaffirmées par la loi Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 et l'avant-projet de SNIT de juillet 2010, sont telles que les montages de financement doivent être diversifiés.

Les partenariats publics-privés (PPP) ont vocation à devenir un mode de réalisation courant, mais non systématique, pour les grands projets de RFF en offrant des possibilités d'optimisation des coûts et des délais et en permettant une diversification des modalités de financement.

Le recours au partenariat public-privé constitue donc une nouvelle forme de financement et de gestion publics dans le domaine du transport ferroviaire. Il se caractérise par l'aspect global du contrat, portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement sur une longue durée, selon un partage équilibré des risques entre la sphère publique et l'opérateur privé.

RFF conserve la direction des circulations ferroviaires.



Les périmètres de la maîtrise d'ouvrage après la signature du contrat

Le périmètre du partenaire privé

Le titulaire se voit confier par RFF la maîtrise d'ouvrage de la ligne nouvelle. Il assure, dans le cadre des réglementations nationales et communautaires, la conception, la construction, l'entretien (y compris le renouvellement) et le financement du projet, sur la durée du contrat de 25 ans. Le titulaire a la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Dans le respect des dispositions du contrat de partenariat, le titulaire prend ainsi le relais du pilotage opérationnel conduit jusqu'alors par RFF.

Il assure avant le lancement des travaux :

- la mise au point définitive du projet technique et des mesures d'accompagnement ;
- l'accomplissement des procédures complémentaires à mener après les études détaillées : loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, acquisitions foncières restantes, etc. ;
- les études des mesures conservatoires des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier.

Le contrat de partenariat est prévu pour une durée de 25 ans à partir de la signature du contrat, soit environ 5 ans d'études et travaux et 20 ans d'exploitation.

Le périmètre de RFF

RFF autorité contractante est garante du respect des dispositions du contrat de partenariat. Celui-ci constitue le cadre contractuel que devra respecter le partenaire privé. Il s'appuie sur la Déclaration d'Utilité Publique (décret du Premier Ministre du 16 mai 2005) ainsi que sur le Dossier des engagements de l'Etat (mars 2006).

RFF veillera au respect de l'ensemble des engagements pris, au travers d'un dispositif de contrôle.

RFF conserve la maîtrise d'ouvrage :

- des jonctions des raccordements du Contournement de Nîmes et Montpellier aux lignes existantes ;
- des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique ;

- de la modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan ;
- des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier, le mode de réalisation de ces gares devant être décidé cette année.

Le mode de financement du Contournement de Nîmes et Montpellier

Le projet global du Contournement de Nîmes et Montpellier comprend à la fois les opérations en maîtrise d'ouvrage publique (périmètre RFF) et les opérations en maîtrise d'ouvrage privée (contrat de partenariat).

- Le financement public du projet global

Le financement public du Contournement de Nîmes et Montpellier est assuré par l'Etat, le Conseil régional Languedoc Roussillon, les agglomérations de Nîmes et Montpellier, le conseil général du Gard, l'Union européenne et RFF.

Il repose sur l'accord de financement signé avec l'ensemble des partenaires, le coût global du projet étant estimé à 2 milliards d'euros courants, hors gares nouvelles.

Après déduction des contributions financières de l'Union Européenne et de RFF, les contributions de chaque partenaire sont les suivantes :

- Etat :	65%
- Conseil Régional du Languedoc-Roussillon :	25%
- Conseil Général du Gard :	2.5%
- Communauté d'agglomération de Montpellier :	5%
- Communauté d'agglomération de Nîmes :	2.5%

Les gares nouvelles de Nîmes Manduel et Montpellier Odysseum sont globalement estimées à 280 M€ euros courants.

Les contributions de chaque partenaire sont les suivantes :

- Etat :	33.3%
- Collectivités territoriales :	33.3%
- RFF :	33.3%

- Le financement du titulaire du contrat de partenariat public-privé

Le titulaire du contrat de partenariat, maître d'ouvrage du contournement, assure le financement de l'aménagement en bénéficiant du versement des participations des collectivités et de RFF en phase de construction. Ce montant de concours publics versé au titulaire du contrat de partenariat pendant la construction de la ligne représente 37% de la ligne nouvelle.

La contribution de l'Etat au financement de la ligne nouvelle sera versée sous forme d'un loyer d'investissement en phase d'exploitation, après la mise en service de la ligne.

Le titulaire du contrat perçoit également un loyer pour la maintenance et le renouvellement de la ligne en phase d'exploitation, qui sera financé par RFF.

Les clefs du montage financement du Contournement de Nîmes et Montpellier

L'enveloppe globale de financement du Contournement de Nîmes et Montpellier est de 2,280 milliards d'euros courants dont :

- 1,500 milliard d'euros pour la partie réalisée en partenariat public privé, mené par le groupement Bouygues TP ;
- 0,500 milliard d'euros pour la partie réalisée en maîtrise d'ouvrage publique (études et acquisitions foncières déjà réalisées, travaux des jonctions au réseau ferré national, modernisation de la ligne entre Montpellier et Perpignan) ;
- 0,280 milliard d'euros pour les gares nouvelles de Montpellier Odysseum et de Nîmes TGV.

Les apports financiers des partenaires

Dans ce cadre des conventions de financement ont été signées avec les collectivités territoriales, l'Etat et RFF, pour financer le projet global :

- Etat et Union Européenne : 50% ;
- Collectivités locales : 30% ;
- RFF : 20%.

Calendrier du projet

Historique du contrat de partenariat public-privé

16 mai 2005 : déclaration d'utilité publique du Contournement de Nîmes et Montpellier

Juin 2008 : signature du protocole d'intention de financement entre l'Etat, les collectivités territoriales et RFF

Septembre 2008 : lancement par RFF de l'appel à candidatures

Décembre 2009 : signature de l'accord de financement entre l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération, Nîmes Métropole et RFF.

Décembre 2009 : lancement par RFF du premier tour de la consultation

Mai 2010 : réception des propositions initiales des candidats au contrat de partenariat

Juillet 2010 : sélection par RFF des 3 candidats admis à poursuivre la procédure de dialogue compétitif

Février 2011 : signature du protocole d'étape entre l'Etat, la région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération, Nîmes Métropole et RFF.

Février 2011 : début du dialogue compétitif approfondi avec les 3 candidats au contrat de partenariat

Février 2011 : prise en compte des deux gares nouvelles Montpellier Odysseum et Nîmes Manduel-Redessan

Juillet 2011 : lancement du second tour de la consultation, prenant en compte le résultat du dialogue compétitif avec les 3 candidats

Octobre 2011 : réception des offres finales de deux candidats

Janvier 2012 : désignation du titulaire pressenti du contrat de partenariat, le groupement Oc'via

Mars 2012 : désignation du groupement Oc'via en tant que titulaire désigné

Juin 2012 : signature du contrat de partenariat

Planning à venir

2012 : Archéologie et déviation de réseaux/ travaux préparatoires

Juillet 2012 à octobre 2013 : Etudes détaillées et dossiers administratifs

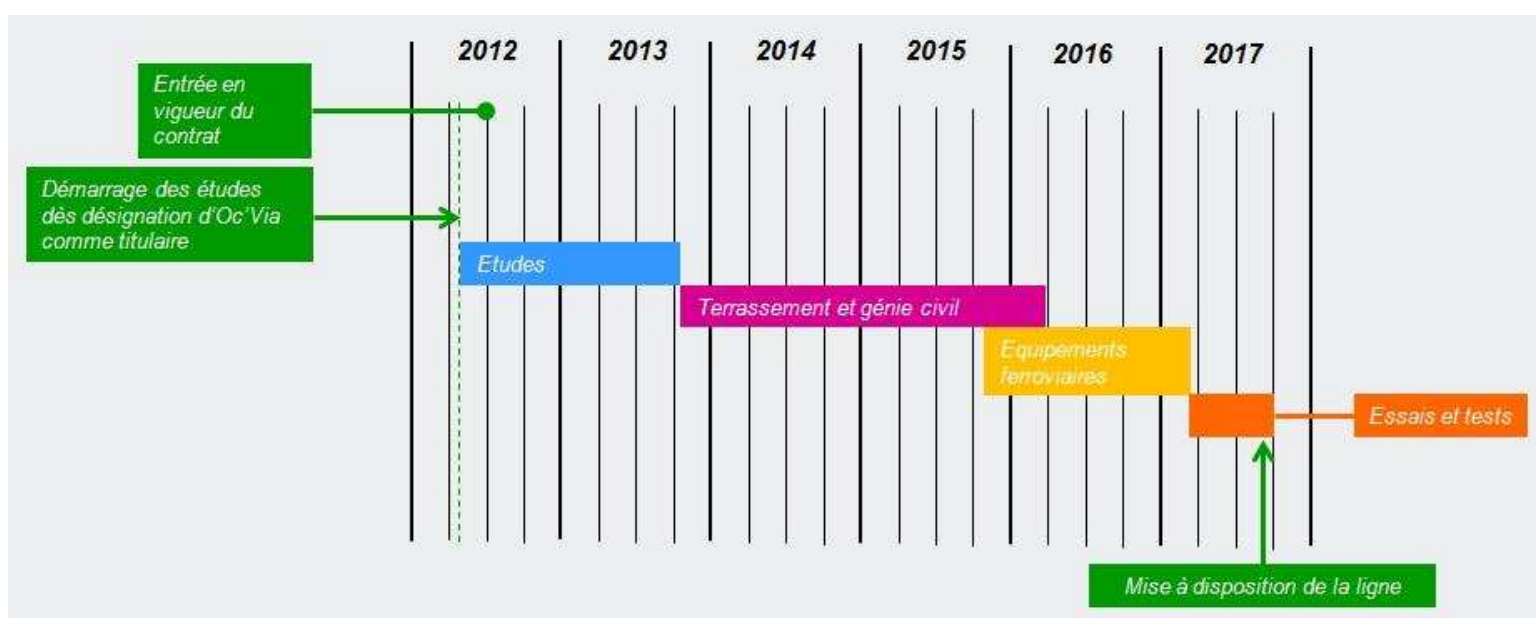
Fin 2013 : Début des travaux d'infrastructure

Fin 2015 : Début des travaux ferroviaires

2017 : Mise en service de la ligne nouvelle et de la gare nouvelle de Montpellier Odysseum

2019 : Mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel-Redessan

2037 : Fin du contrat de partenariat



Oc'via, un groupement d'entreprises complémentaires



Bouygues Construction

Acteur mondial du bâtiment, des travaux publics, de l'énergie et des services, Bouygues Construction opère sur toute la chaîne de valeur des projets : financement, conception, construction, exploitation et maintenance. Sur les 5 continents, ses 52 000 collaborateurs imaginent et mettent en œuvre des solutions qui améliorent au quotidien l'environnement et la vie de tous. En 2011, Bouygues Construction a réalisé un chiffre d'affaires de 9,8 milliards d'euros.

Plusieurs entités du groupe Bouygues Construction participent au groupement Oc'via :

- Bouygues Travaux Publics : mandataire du groupement Oc'via, il réalise, en France et à l'international, des travaux souterrains, des ouvrages d'art ainsi que des infrastructures de transport. Spécialisée dans le management de grands projets complexes, elle axe son développement sur des opérations à forte valeur ajoutée.
- DTP Terrassement est un spécialiste des travaux linéaires et des infrastructures terrestres à forte valeur ajoutée. Présente en France et à l'international, la filiale de terrassement de Bouygues Construction offre une compétence diversifiée sur des projets très techniques : du chantier de proximité à la conception et à la réalisation de routes, d'autoroutes, de lignes ferroviaires à grande vitesse ou encore au terrassement de mines à ciel ouvert.



Colas

Le groupe Colas est un leader mondial de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport et des aménagements urbains. Implanté dans près de 50 pays sur les cinq continents, à travers un réseau de 800 établissements travaux et 1 400 sites de production de matériaux (granulats, émulsions, bitume, enrobés), il rassemble 66 000 collaborateurs et réalise chaque année quelque 110 000 chantiers.

En 2011, le chiffre d'affaires consolidé du groupe Colas a atteint 12,4 milliards € (dont 42% à l'international). Le résultat net (part du Groupe) s'est élevé à 336 millions €.

Deux filiales de Colas participent au groupement Oc'via :

- Colas Rail, leader dans la conception, la construction, l'entretien et la maintenance des infrastructures de transport ferroviaire (lignes classiques et à grande vitesse, tramways, métros) en France et à l'international. L'entreprise constitue un pôle ferroviaire complet : ingénierie et management de projets complexes, pose et renouvellement de voies, électrification (sous-stations, caténaires), signalisation et systèmes de sécurité, etc. Colas Rail est également opérateur de fret ferroviaire.
- Colas Midi-Méditerranée, filiale routière, est implantée dans les régions Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse, et couvre 14 départements grâce à un réseau de 23 établissements travaux et 120 sites de production de matériaux. Elle réalise chaque année une grande diversité de travaux: routes, terrassements, pistes d'aéroport, circuits automobiles, plateformes et sols industriels, voiries et aménagements divers, génie civil...

spie batignolles

Spie batignolles

Acteur majeur dans les métiers du bâtiment et des travaux publics, Spie batignolles se positionne comme le leader de la relation client dans son domaine d'activités. Le groupe a créé un ensemble de marques innovantes (Concertance[®], Performance[®] et Présance[®]) assorties d'engagements, expression concrète de sa forte culture du partenariat.

Spie batignolles a réalisé en 2011 un chiffre d'affaires de 2,17 milliards d'euros, essentiellement sur le territoire national, et compte 8300 collaborateurs.

Le groupe opère dans cinq grands domaines d'activités qui couvrent l'ensemble des métiers du BTP : la construction de bâtiments privés et de bâtiments publics, le génie civil et les fondations, les travaux publics, l'énergie et l'aménagement, les projets immobiliers et les concessions.

Spie batignolles a aussi développé son expertise et organisé ses prestations en réponse aux nouveaux besoins du marché, en particulier : la rénovation et la réhabilitation, l'amélioration des performances énergétiques, les grands projets d'infrastructures, les projets en partenariat (PPP, conception-construction, immobilier, et concessions).

Spie batignolles a obtenu en 2009 la notation AAA+ pour la performance de sa politique de développement durable.

ALSTOM Alstom Transport

Promoteur de la mobilité durable, Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du secteur ferroviaire. Alstom Transport gère l'intégralité des systèmes de transport, dont le matériel roulant, la signalisation et les infrastructures, et propose à ses clients des solutions clé en main. Alstom Transport a enregistré un chiffre d'affaires de 5,2 milliards d'euros pour l'exercice 2011-2012. Alstom Transport est présent dans plus d'une soixantaine de pays et emploie 24 700 personnes.



Le FIDEPPP, Fonds d'Investissement et de Développement des Partenariats Public-Privé, est le véhicule d'investissement du groupe BPCE dans toutes les formes de partenariat public-privé (PPP) dans lesquelles une société privée finance, construit ou exploite un équipement ou une infrastructure publique en France.

Le FIDEPPP est entièrement souscrit par les Caisses d'Epargne, le Crédit Foncier, Natixis et BPCE International et Outre-mer.

Ce fonds, doté de 200M€ et créé dès octobre 2005, est géré et représenté par sa société de gestion agréée par l'AMF, Natixis Environnement & Infrastructures. FIDEPPP gère actuellement 14 participations en portefeuille dont 7 sont déjà en exploitation. Tous les projets dans lesquels le FIDEPPP a investi ont tous été livrés, jusqu'ici, dans les délais et l'enveloppe budgétaire initiale.



Créée en 2006, Meridium Infrastructure est une société d'investissement indépendante spécialisée dans le développement, le financement et la gestion de projets d'infrastructures publiques sur le très long terme. Implanté à Paris, New York et Toronto, Meridium est aujourd'hui le premier investisseur privé dans les infrastructures publiques en Europe et en Amérique du Nord. Avec près de 2,5 milliards d'actifs sous gestion, la société qui a investi à ce jour dans 21 projets de transports, de bâtiments et de services publics, a été désignée investisseur de l'année au niveau mondial en 2011. Elle compte par ailleurs le premier fonds certifié ISO 9001 depuis janvier 2012. Meridium est l'actionnaire majoritaire de la société Oc'via constituée pour la mise en œuvre du Contournement de Nîmes et Montpellier.

Les autres projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon

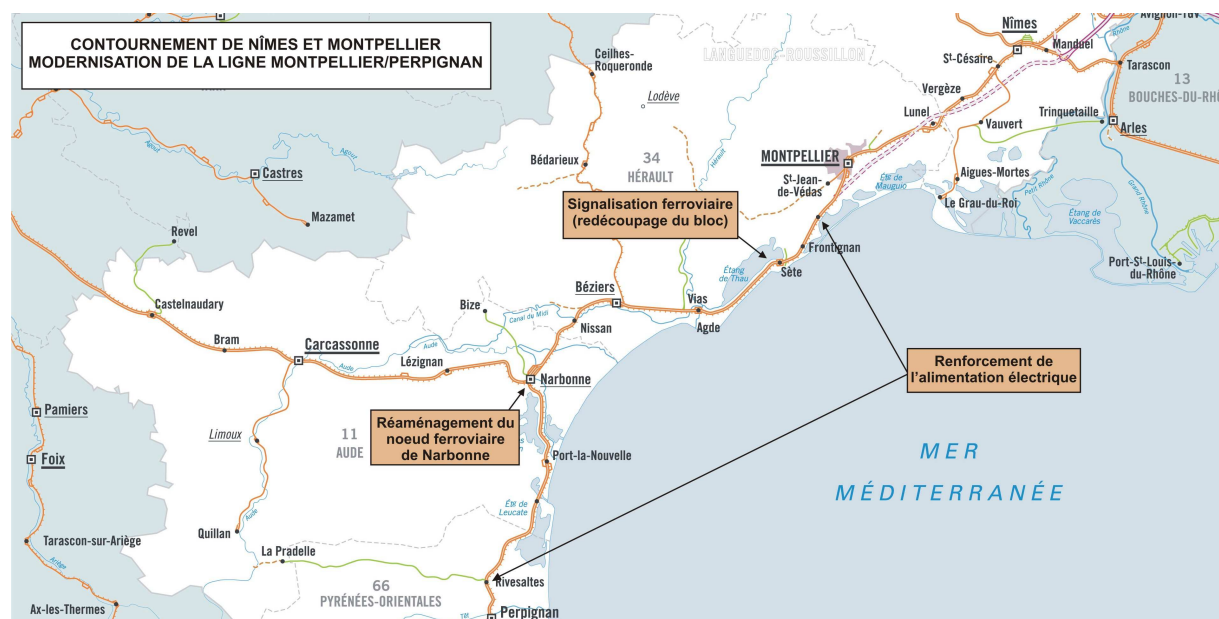
Le projet de Contournement de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans un projet à la fois, régional, national et européen. Il prépare l'extension de la grande vitesse à toute la région Languedoc-Roussillon, avec la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et la connexion France-Espagne, mise en service fin 2011.

Les projets ferroviaires complémentaires au projet Contournement de Nîmes et Montpellier

Le projet de Contournement de Nîmes et Montpellier comprend un programme de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

Ce programme consiste à :

- Améliorer les conditions d'exploitation du nœud ferroviaire de Narbonne en réaménageant la connexion de Perpignan vers Toulouse et le plan de voies en gare ;
- Fluidifier le trafic à Béziers en réaménageant le plan de voies en gare ;
- Fiabiliser le réseau entre Montpellier et Perpignan en renforçant les installations électriques ;
- Améliorer le débit de la ligne en modernisant la signalisation entre Montpellier et Perpignan.



La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond à la volonté de l'Etat et de l'Union Européenne de réaliser un réseau européen à grande vitesse et fret structurant et performant à l'horizon 2020. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a vu le 14 décembre 2011 une décision ministérielle qui confirme le choix d'un fuseau de passage de 1000 mètres de large environ. C'est à l'intérieur de ce fuseau que sera étudié le meilleur tracé possible, pour le soumettre à l'enquête publique à l'horizon 2015.

Réseau Ferré de France met en place un dispositif d'études et de concertation, au plus près des territoires et des attentes des élus, des acteurs associatifs et des habitants.

La modernisation du réseau en Languedoc-Roussillon

Réseau Ferré de France et les collectivités territoriales, notamment au travers du contrat de projets Etats-Région investissent dans un programme régulier de modernisation du réseau.

Les travaux de l'étoile ferroviaire de Nîmes contribuent à :

- Améliorer la fiabilité et la régularité des trains ;
- Réduire les temps de trajets et favoriser les transports urbains ;
- Augmenter le nombre de trains.

Le renouveau de l'Etoile ferroviaire de Nîmes se dessine dès aujourd'hui par :

- La construction du viaduc de Courbessac, qui rend plus performante la liaison Nîmes-Alès, constitue un investissement stratégique. Il est la clef de voûte du développement des dessertes du réseau ferroviaire du Gard : 37,3 M€ (État, Région Languedoc-Roussillon, Conseil Général du Gard, RFF) ;
- Le renouvellement de 2 postes d'aiguillage à Nîmes : 35,6 M€ (RFF) ;
- La mise en place d'un système automatique de signalisation sur la ligne Nîmes-Alès: 10,4 M€ (État, Région Languedoc-Roussillon, RFF) ;
- L'aménagement du point de raccordement de St Césaire à Nîmes : 15,2 M€ (État, Région Languedoc-Roussillon, RFF) ;
- La modification du pont-rail de l'Observance à Nîmes pour le viaduc de Courbessac et le futur transport en commun Est/Ouest en site propre : 3,4 M€ (État, Région Languedoc-Roussillon, Conseil Général du Gard, Nîmes Métropole, RFF).

Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier : 4^{ème} LGV lancée par RFF

La LGV Est Européenne – deuxième phase

La première phase de la LGV Est qui relie Paris à Baudrecourt en Moselle, a été inaugurée en 2007 et a permis de réduire le temps de parcours entre Paris et Strasbourg de 4h à 2h20.

La réalisation actuelle des 106 kilomètres de la seconde phase de la LGV Est européenne entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin), avec RFF en maîtrise d'ouvrage directe, permettra de réduire encore de 30 minutes (1h50 au lieu de 2h20) le temps de parcours Paris-Strasbourg ou encore d'assurer la liaison Luxembourg-Strasbourg en 1h25 (contre 2h10 actuellement). Sa mise en service est prévue pour 2017.

Le projet de réalisation de la 2^{ème} phase de la LGV Est européenne d'un montant de 2010 M€ est financé dans le cadre d'une convention signée le 1er septembre 2009 qui associe l'Etat, seize collectivités territoriales, l'Union Européenne et le Grand-Duché de Luxembourg.

La LGV Est européenne est l'un des maillons de la Magistrale pour l'Europe, axe de 1 501 km qui, à terme, reliera à grande vitesse Paris à Bratislava et à Budapest.

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

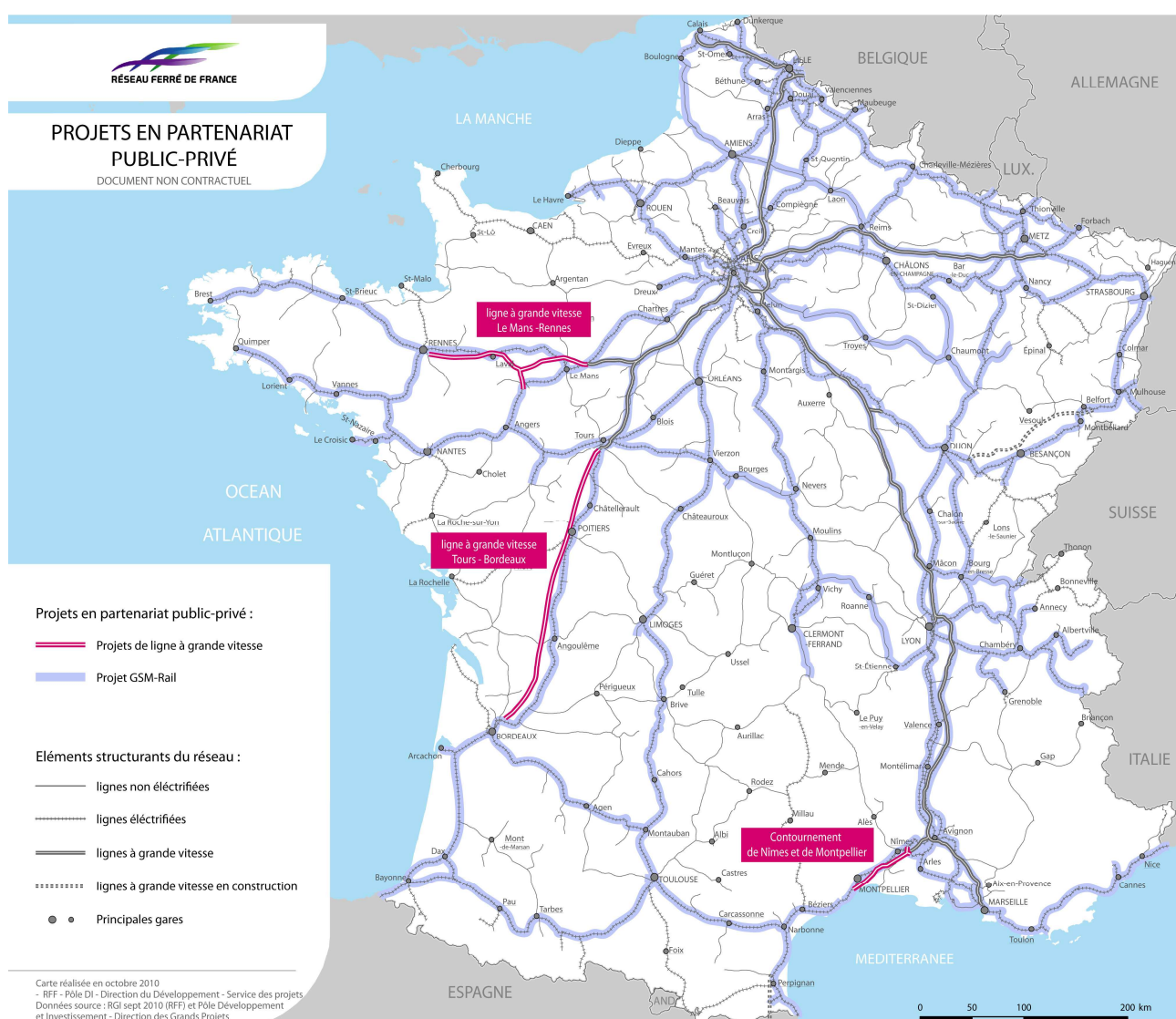
Le **contrat de concession** pour la future ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, de 340 km de long, a été signé le jeudi 16 juin 2011 entre Hubert du Mesnil, président-directeur général de RFF, et la société concessionnaire LISEA, représentée par Xavier Huillard, président-directeur général de VINCI. Ce contrat fait suite à un appel d'offres compétitif lancé en 2007 par RFF. Ce fut la première fois en France que ce type de partenariat public-privé fut proposé pour la construction d'une ligne à grande vitesse. Il s'agit du plus grand projet de concession d'infrastructure d'Europe. L'enveloppe globale s'élève à près de 8 milliards d'euros. La mise en service de la ligne est prévue pour 2017 et reliera Bordeaux à 2h05 de Paris.

La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Le **contrat de partenariat public-privé** pour la future ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, longue de 214 km, a été signé le jeudi 28 juillet 2011 entre Hubert du Mesnil, président-directeur général de Réseau Ferré de France et la société Eiffage Rail Express, représentée par Pierre Berger, directeur général d'Eiffage, suite à un appel d'offres lancé en décembre 2008 par RFF. La ligne d'un montant global de près de 3,4 milliards d'euros sera mise en service en 2017. Rennes sera à 1h36 de Paris.

Il s'agit du même type de financement que le projet GSM-Rail et le Contournement de Nîmes et Montpellier.

En complément de ces projets de LGV, RFF mène également le projet GSM-Rail (Global System for Mobile communications for Railway), système de télécommunication numérique moderne, qui a introduit Réseau Ferré de France aux partenariats publics privés dans le milieu ferroviaire lors de la signature le 18 février 2010 avec le groupement SYNERAIL (constitué de VINCI, SFR, AXA Private Equity et de TDF). Dédié aux besoins des professionnels du transport ferroviaire, ce contrat de PPP d'un milliard d'euros vise à moderniser le système de télécommunication entre les trains existant en offrant de nouvelles opportunités d'ouverture vers le réseau ferroviaire européen.





A propos de RFF

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 400 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 5,0 milliards d'euros en 2011, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles. Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Consultez notre site : www.rff.fr

Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande : www.mediatheque-rff.fr

GROUPE



A propos de la Caisse des Dépôts

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public, investisseur de long terme au service de l'intérêt général et du développement économique des territoires. Sa mission a été réaffirmée par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 : « la Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays. Ce groupe remplit des missions d'intérêt général en appui des politiques publiques conduites par l'Etat et les collectivités territoriales, et peut exercer des activités concurrentielles. »

Notons que les prêts sur fonds d'épargne, qui s'appuient sur la ressource de l'épargne réglementée (livret A, LDD, LEP), permettent d'octroyer des prêts de longue durée à des taux préférentiels pour des emplois d'intérêt général.



Banque
européenne
d'investissement

A propose de la Banque européenne d'investissement

La Banque européenne d'investissement (BEI), dont les actionnaires sont les États membres de l'Union européenne (UE), est l'institution de financement à long terme de l'Union européenne (UE). La BEI met à disposition des financements à long terme destinés à appuyer des investissements de qualité afin de contribuer à la réalisation des grands objectifs de l'UE.

Le financement des projets d'envergure liés à la modernisation et à l'extension des axes et réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est une priorité d'action pour la BEI qui a décidé d'y consacrer à l'échelle européenne plus de 75 milliards d'euros pour la période 2004-2013 . Concernant la France et pour la seule année 2011, la BEI a dédié 2,3 milliards d'euros (sur un total d'activité de 5 milliards d'euros) au financement de grands projets d'infrastructure dans l'objectif de développer un transport durable et plus sûr, de dynamiser les territoires desservis, et d'accroître l'ouverture sur les axes et réseaux transeuropéens. La ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) fait partie des projets emblématiques financés par la BEI en France en 2011 avec un financement sans précédent de 1, 2 milliard d'euros.

www.bei.org

Contact presse :

Anne-Cécile Auguin

+352 621 36 19 48

auguin@eib.org



et



En partenariat avec :



Plus d'informations sur RFF : www.rff.fr

Plus d'informations sur le projet :

<http://contournement-nimes-montpellier.com>

Pour des illustrations : www.mediatheque-rff.fr

Contacts presse :

- Manon de Cassini-Hérail, Réseau Ferré de France

+33 (0) 1 53 94 31 38

manon.herail@rff.fr

- Hubert Engelmann, Bouygues Construction

+ 33 (0) 1 30 60 58 68

h.engelmann@bouygues-construction.com