



La LGV Sud Europe Atlantique (SEA) Un aménagement majeur pour la région Poitou-Charentes

Paris, le 16 juin 2011

Communiqué de presse

Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux RFF signe avec VINCI la plus grande concession de LGV du monde

- Un contrat de concession d'une durée de 50 ans, conclu entre RFF et la société LISEA pilotée par VINCI,
- Un financement total de 7,8 milliards portant sur un montant de travaux de 6,2 milliards,
- Un enjeu économique majeur pour le Grand Sud-ouest et pour le réseau ferré à grande vitesse

Le contrat de concession pour la future ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux a été signé aujourd'hui par la société concessionnaire LISEA, représentée par Xavier Huillard, Président-directeur général de VINCI, et Réseau Ferré de France (RFF), représenté par son Président-directeur général, Hubert du Mesnil suite à un appel d'offres compétitif lancé en 2007 par RFF. Cette signature fait suite à la confirmation donnée par le Premier ministre de la volonté du gouvernement français d'engager ce grand projet avant la fin du mois de juin et à la délibération adoptée par le Conseil d'Administration de RFF le 9 juin dernier.

Les actionnaires de la société concessionnaire LISEA sont VINCI Concessions (mandataire) et VINCI SA (33,4%), Caisse des Dépôts/CDC Infrastructure (25,4%), SOJAS (22%) structure d'investissement dédiée, et des fonds d'investissement infrastructure gérés et conseillés par AXA Private Equity (19,2%).

Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Tours-Bordeaux

Longue de 302 kilomètres avec 38 km de raccordements vers le réseau ferré classique, le projet de ligne à grande vitesse représente un investissement total de 7,8 milliards d'euros courants, et constitue le plus important partenariat public-privé (PPP) jamais signé dans le domaine ferroviaire en France et l'un des plus importants projets d'infrastructure lancés dans le monde au cours de la dernière décennie.

La ligne, au terme des six années nécessaires à sa conception et sa construction, mettra Bordeaux à 2h05 de Paris.

Le projet en quelques chiffres :

- 340 km et 17 raccordements;
- 117 communes, 6 départements, 3 régions ;
- Environ 400 ouvrages d'art dont 19 viaducs et 7 tranchées couvertes ;
- 4 500 emplois pour les entreprises de travaux en pic de chantier, incluant 1 300 créations nettes,
- Puis une fois la construction achevée, 150 emplois permanents pour assurer le service commercial (exploitation et maintenance) ;



- 10% des heures consacrées aux travaux d'infrastructures seront réalisés dans le cadre d'un plan d'insertion ;
- la prise en compte des impacts sur le patrimoine naturel entrainera la mise en œuvre de plus de 2 000 hectares de mesures compensatoires.

Le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux s'inscrit dans un schéma global d'aménagement du territoire et du développement du réseau ferré national issu des décisions du Grenelle de l'Environnement. Il ouvre la voie aux projets de lignes à grande vitesse vers Limoges, Toulouse et l'Espagne. Il permettra de libérer de la capacité pour le fret et les liaisons TER sur la ligne actuelle entre Tours et Bordeaux et apportera une contribution essentielle aux enjeux de développement économique des régions traversées, de l'agglomération bordelaise et au-delà, de toutes les villes du Grand Sud-Ouest.

La plus grande concession d'Europe au cœur d'un réseau ferroviaire intégré

Ce contrat d'une durée de 50 ans, porte sur le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de la LGV SEA Tours-Bordeaux. L'opération représente un investissement total de 7,8 milliards d'euros pour la LGV la plus longue jamais financée en partenariat public-privé (PPP) en Europe.

La conception et les travaux sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire LISEA ont été confiés au groupement d'entreprises COSEA, piloté par VINCI Construction et composé également d'Eurovia, du pôle Energies de VINCI, associées à BEC, NGE, TSO, Ineo, INEXIA, Arcadis et Egis Rail.

La durée contractuelle de réalisation des travaux est de 73 mois. Les travaux débuteront au premier semestre 2012. L'exploitation et la maintenance de la ligne seront assurées par la société MESEA, dont l'actionnariat est partagé entre VINCI Concessions (70%) et INEXIA (30%).

LISEA (société concessionnaire) sera rémunérée par les redevances liées au trafic versées par les entreprises opérant les trains aptes à la grande vitesse qui circulent sur la ligne nouvelle.

Un financement public-privé pour un total de 7,8 milliards d'euros

La contribution de LISEA au plan de financement de la concession s'élève à 3,8 milliards d'euros et comprend :

- 772 millions d'euros d'apport en fonds propres des actionnaires de LISEA pour un montant préfinancé par les banques commerciales et la Banque Européenne d'Investissement,
- 1 060 millions d'euros de dette bancaire garantie par l'Etat,
- 612 millions d'euros de dette bancaire non garantie.
- 757 millions d'euros apportés par le Fonds d'épargne géré par la Caisse des dépôts garantis par RFF,
- 400 millions d'euros de crédit de la Banque Européenne d'Investissement garanti par l'Etat,
- 200 millions d'euros de crédit de la Banque Européenne d'Investissement non garanti,

La Banque européenne d'investissement (BEI) apporte un financement total de 1,2 milliard d'euros en intégrant la dette sénior, la part du crédit relais fonds propres financée par la banque ainsi que la garantie LGTT (Loan Guarantee on TEN-T projects), instrument mis en place conjointement par la Banque et la Commission Européenne. C'est le premier prêt de cette envergure accordé par la BEI en France.

La contribution des Fonds d'épargne d'un montant de 757 millions d'euros sur 40 ans constitue le prêt le plus important accordé par la Caisse des Dépôts à ce jour au titre des prêts sur fonds d'épargne.



Cette opération bénéficie du dispositif de Garantie de l'Etat mis en place dans le cadre du Plan de Relance en 2009 pour favoriser les grands projets prioritaires financés en PPP.

Le plan de financement de la concession comprend également une subvention publique versée par l'Etat, les collectivités locales et l'Union européenne associées au financement qui s'élève à près de 3 milliards d'euros et une contribution de RFF de l'ordre de 1 milliard d'euros.

RFF, en tant que gestionnaire du réseau ferré national, va en effet bénéficier des revenus supplémentaires qu'apportera la nouvelle ligne à grande vitesse sur les tronçons adjacents à travers un développement du trafic sur l'ensemble de l'axe entre Paris et Bordeaux. RFF investit en outre près de 1 milliard d'euros pour les travaux d'aménagement du réseau existant (raccordements entre la concession et le réseau existant, aménagement de capacité en amont de la gare de Bordeaux, centre de régulation des circulations, adaptation de l'alimentation électrique, etc).

Contacts presse :



Maxence Naouri
+33 (0)1 47 16 31 82
maxence.naouri@vinci.com



Hérail
+33 (0)6 42 07 99 53
manon.herail@rff.fr

Manon



Philippe Chadeyron
+33 (0)6 21 91 01 81 / +33 (0)5 49 11 86
75
philippe.chadeyron @lisea.fr



Philippe Joyeux
+33 (0)1 58 50 40 00
philippe.joyeux@caissedesdepots.com



Estelle Guillot Tantay / Flore Larger
+33 (0)1 53 70 74 93 / +33 (0)1 53 70 74 95
egt@image7.fr / flarger@image7.fr