



LGV SEA TOURS-BORDEAUX

Memo presse

1^{er} septembre 2014

www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Contacts presse :

Valérie MARQUIS – valerie.marquis@lisea.fr // +33 (0)6 20 67 45 86

Maxence NAOURI- maxence.naouri@vinci.com // +33 (0)1 47 16 31 82 // +33 (0)6 34 59 52 23



1. LE PLUS GRAND PROJET DE LGV EN EUROPE

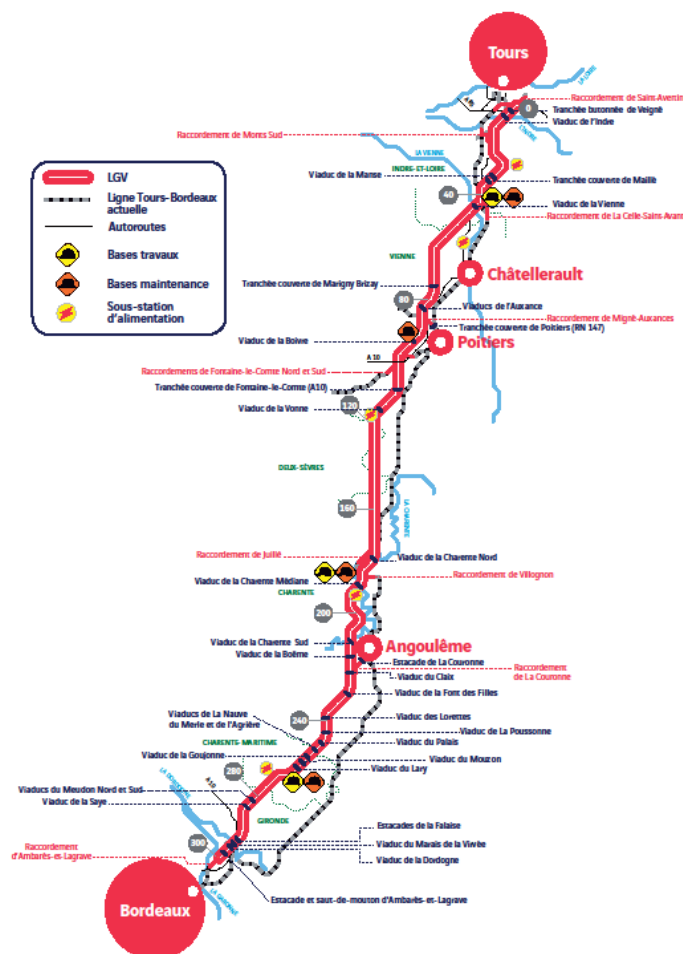
SEA Tours-Bordeaux est une nouvelle Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV) de 302 kilomètres, assurant une liaison continue à grande vitesse entre Paris et Bordeaux ; aujourd'hui, sur ce trajet, seule la partie Paris-Tours peut être parcourue à grande vitesse.

Lors de la mise en service commerciale de la LGV SEA **en juillet 2017, Bordeaux sera à 2h05 minutes de Paris**, soit un gain de temps d'environ une heure sur le trajet actuel. Les études montrent, qu'avec cet équipement, le nombre de voyageurs devrait augmenter de 20% sur la ligne Paris-Bordeaux.

La LGV Sud Europe Atlantique jouera un rôle essentiel pour renforcer l'axe transeuropéen reliant, par **la façade atlantique**, les régions du nord et de l'est de l'Europe au sud-ouest de la France et à la péninsule ibérique.

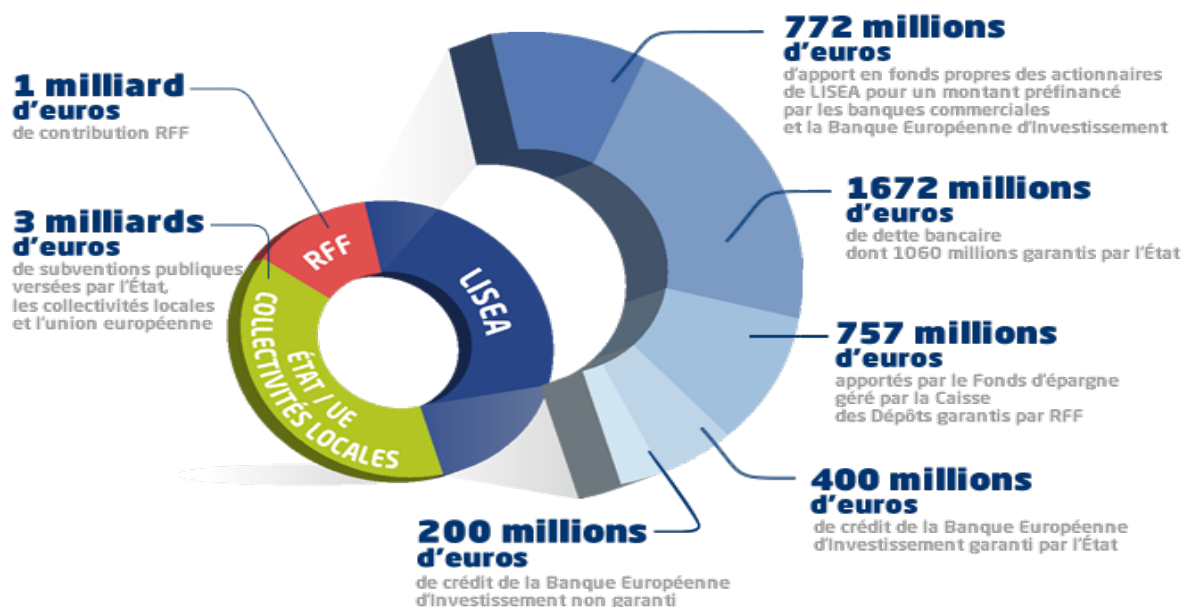
La nouvelle ligne permettra de libérer et donc renforcer le **développement du fret ferroviaire** et des liaisons TER sur la ligne actuelle entre Tours et Bordeaux.

En outre en améliorant les dessertes dans les gares centre-ville, de nouveaux services verront le jour pour **favoriser l'intermodalité** avec les autres transports urbains (tramway, bus...).



2. LE FINANCEMENT DU PROJET : UNE CONCESSION FERROVIAIRE DE 50 ANS

La construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux représente un investissement total de 7,8 milliards d'euros.



Cette ligne à grande vitesse est réalisée dans le cadre d'un contrat de concession.

Tout au long de la durée de concession, jusqu'en 2061, les entreprises ferroviaires qui utiliseront la LGV verseront une redevance au concessionnaire LISEA. Cette redevance permet d'assurer la maintenance et le renouvellement des voies, le remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux et la rémunération des capitaux investis par ses actionnaires.

LES ACTEURS DU PROJET : LISEA, COSEA ET MESEA

LISEA est la société concessionnaire de la future ligne pour une durée de 50 ans, soit jusqu'en 2061 ; elle est maître d'ouvrage et responsable des financements privés afférents. LISEA assure l'interface entre le concédant (RFF), le concepteur-construteur (COSEA), l'exploiteur-mainteneur (MESEA), les investisseurs, les prêteurs et les garants. Sa mission est de concevoir, financer, construire, exploiter et maintenir la ligne. Le contrat de concession a été signé en juin 2011.

Les actionnaires de LISEA sont : VINCI Concessions, CDC Infrastructure, Meridiam, Ardian

LISEA a confié la conception et la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux au groupement d'entreprises **COSEA** piloté par VINCI Construction (VINCI Construction Terrassement, VINCI Construction France, VINCI Construction Grands Projets, Dodin Campenon Bernard), et composé également de Eurovia Infra (filiale de VINCI), d'ETF (filiale d'Eurovia), du pôle Energies de VINCI, et de Inéo Rail et Systra.

Dès la mise en service de la ligne, LISEA confiera son exploitation et sa maintenance à **MESEA** dont l'actionnariat est partagé entre VINCI Concessions (70%) et SYSTRA (30%).

3. LA CONSTRUCTION DU PLUS GRAND CHANTIER FERROVIAIRE EUROPEEN

Six années seront nécessaires à la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux, chantier de **340 kilomètres** de ligne nouvelle (dont 38 km de raccordements vers les gares existantes). **113 communes** situées sur **6 départements** et **3 régions** sont concernées.

Menés simultanément sur l'ensemble du tracé, les travaux s'étendent de St-Avertin au sud de Tours à Ambarès-et-Lagrave au nord de Bordeaux.

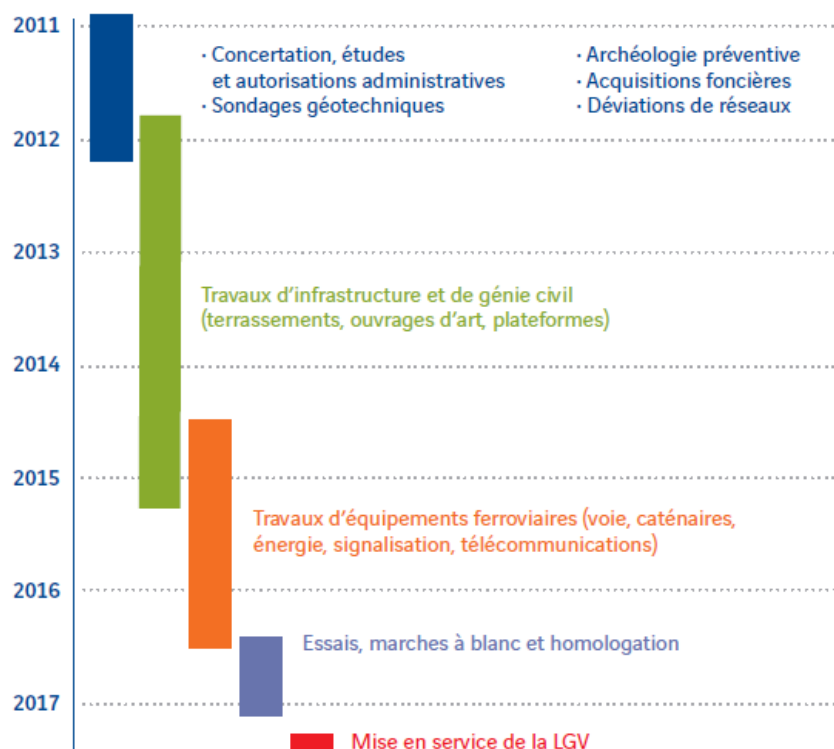
En raison de l'envergure des travaux à réaliser, le tracé de la nouvelle ligne a été divisé en 16 lots répartis en 7 sections géographiques ; les travaux y sont menés simultanément.

Près de **500 ouvrages d'arts** importants (ponts rail/route, viaducs, estacade ...) dont 24 viaducs, 15 sauts de mouton¹ et 7 tranchées couvertes.

La tranchée butonnée² de Veigné en Indre-et-Loire (1700m), qui permet le passage de la LGV sous l'autoroute, puis le viaduc de la Dordogne (1377m), sont les ouvrages les plus longs de la ligne.

Aucune gare nouvelle ne sera construite dans le cadre du contrat de concession. Le linéaire comptera **10 raccordements** : les raccordements de St-Avertin (sud de Tours), Monts, La Celle-St-Avant, Migné-Auxances (nord de Poitiers), Fontaine-le-Comte (sud de Poitiers), Juillé, Villognon (Nord d'Angoulême), La Couronne (Sud d'Angoulême), Ambarès-et-Lagrave (Nord de Bordeaux).

LE CALENDRIER DES TRAVAUX



¹ Dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par dessus ou par dessous.

² Les butons métalliques sont mis en place afin de maintenir les parois de la tranchée.

4. DES EMPLOIS ET DES RETOMBÉES ECONOMIQUES POUR LES TERRITOIRES TRAVERSES

La construction de la LGV a mobilisé plus de **8 500 personnes**, au plus fort du chantier en été 2013, dont environ **2 000 embauches locales**.

Elle a généré, à mars 2014, un chiffre d'affaires de plus de **730 millions d'euros** pour les entreprises sous-traitantes locales.

Dans les régions traversées, afin d'organiser au mieux la mobilisation des équipes du chantier, une charte emploi a été signée en juillet 2011 entre l'Etat, COSEA, Pôle Emploi et le Conseil régional Poitou-Charentes. Ses atouts : la création d'un guichet unique de recrutement, autour de Pôle Emploi, et la création de plusieurs filières de formation, adaptées aux besoins du chantier et au profil des demandeurs d'emploi intéressés. Ainsi par exemple, **9 plateformes de formation**, en terrassement et en ouvrage d'art, ont été créées à proximité du chantier.

Par ailleurs, COSEA, le groupement d'entreprises en charge de la conception-construction de la nouvelle ligne, s'est engagé à consacrer à des personnes en difficulté **10% des heures de génie civil travaillées**.

De plus, environ 20% du montant des travaux sont attribués à des entreprises non issues du groupement de constructeurs COSEA, par des marchés de sous-traitance.

Compte tenu du développement de l'activité locale généré par le chantier, un nombre important d'emplois dits indirects sont confortés ou créés (transport, restauration, hébergement...)

EMPLOIS 2014 : ANTICIPER L'APRES LGV

En continuité de ce partenariat instauré depuis 2011, l'Etat, Pôle Emploi, le Conseil régional Poitou-Charentes et COSEA ont signé le 4 décembre 2013 un accord cadre instaurant la « Plateforme d'appui aux mutations économiques LGV SEA ». Objectif : anticiper l'après chantier pour l'ensemble des personnes ayant été recrutées localement. L'enjeu est d'agir de manière prévisionnelle pour permettre aux salariés du chantier LGV de capitaliser les compétences acquises sur d'autres chantiers ou pour toute autre opportunité d'emploi, et d'accompagner les entreprises sous-traitantes dans cette phase de transition.

5. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET LIMITATION DES NUISANCES POUR LES POPULATIONS

Dans le cadre de la construction d'une infrastructure comme la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, l'Etat impose au concessionnaire de préserver au maximum l'environnement et de protéger la biodiversité des territoires traversés. Le triptyque « Eviter, Réduire, Compenser » guide l'action environnementale du projet SEA.

Les trois régions traversées par la LGV SEA sont riches d'un patrimoine naturel qui regroupe **223 espèces protégées** parmi celles recensées en France et en Europe. Par ailleurs, 14 sites Natura 2000 sont concernés par le tracé.

Toute une gouvernance collective s'est mise en place pour gérer dans la durée, bien au-delà du temps des travaux, ce vaste chantier de préservation de la biodiversité. Il implique tous les acteurs des territoires: les associations de protection de la nature, les conservatoires des espaces naturels, les chambres d'agriculture, les fédérations de pêche... Toutes ces parties prenantes ont été associées dès les prémices du projet à la conception, puis à la mise en œuvre des mesures de compensation, dans un cadre clair et précis, formalisé par un protocole de conservation du patrimoine naturel.

A titre d'exemples:

- **3 500** hectares de surfaces acquises pour compenser l'impact du chantier,
- **800** ouvrages assurent la transparence écologique de part et d'autre du tracé,
- **1 350** hectares de boisement
- **1 million** de végétaux d'origine locale plantés dans l'emprise de la ligne.

Préalablement au démarrage des travaux de terrassement, COSEA a multiplié les rencontres avec les élus locaux pour assurer dans les meilleures conditions le respect des « Engagements de l'Etat » et la finalisation du projet sur chaque commune.

LISEA et COSEA ont également incité les élus locaux à organiser des réunions publiques pour les riverains de la ligne. C'est ainsi que, sous l'égide des maires, plus d'une centaine de réunions ont été organisées en 18 mois, qui ont permis d'informer et d'échanger avec des milliers de riverains du projet.

Concernant les nuisances sonores, LISEA (la société concessionnaire dont VINCI est actionnaire) s'est engagée à respecter scrupuleusement les normes en vigueur et va parfois au-delà, lorsque les concertations sur le terrain permettent d'aboutir à des solutions qui conviennent à tous.

Les impacts acoustiques d'une LGV sont réglementés par des textes qui imposent le respect de seuils d'exposition en façades d'habitation, en tenant compte des évolutions de trafic sur les vingt années qui suivront la mise en service de la ligne.

Les études acoustiques et de vibrations réalisées en phase de conception du projet ont permis de choisir des mesures palliatives (constructions, équipements des maisons...). Ces études et mesures palliatives ont été présentées aux élus et aux riverains.