

Présentation du Projet

Thierry PARIZOT (OC'VIA)

L'Europe de la grande vitesse ferroviaire

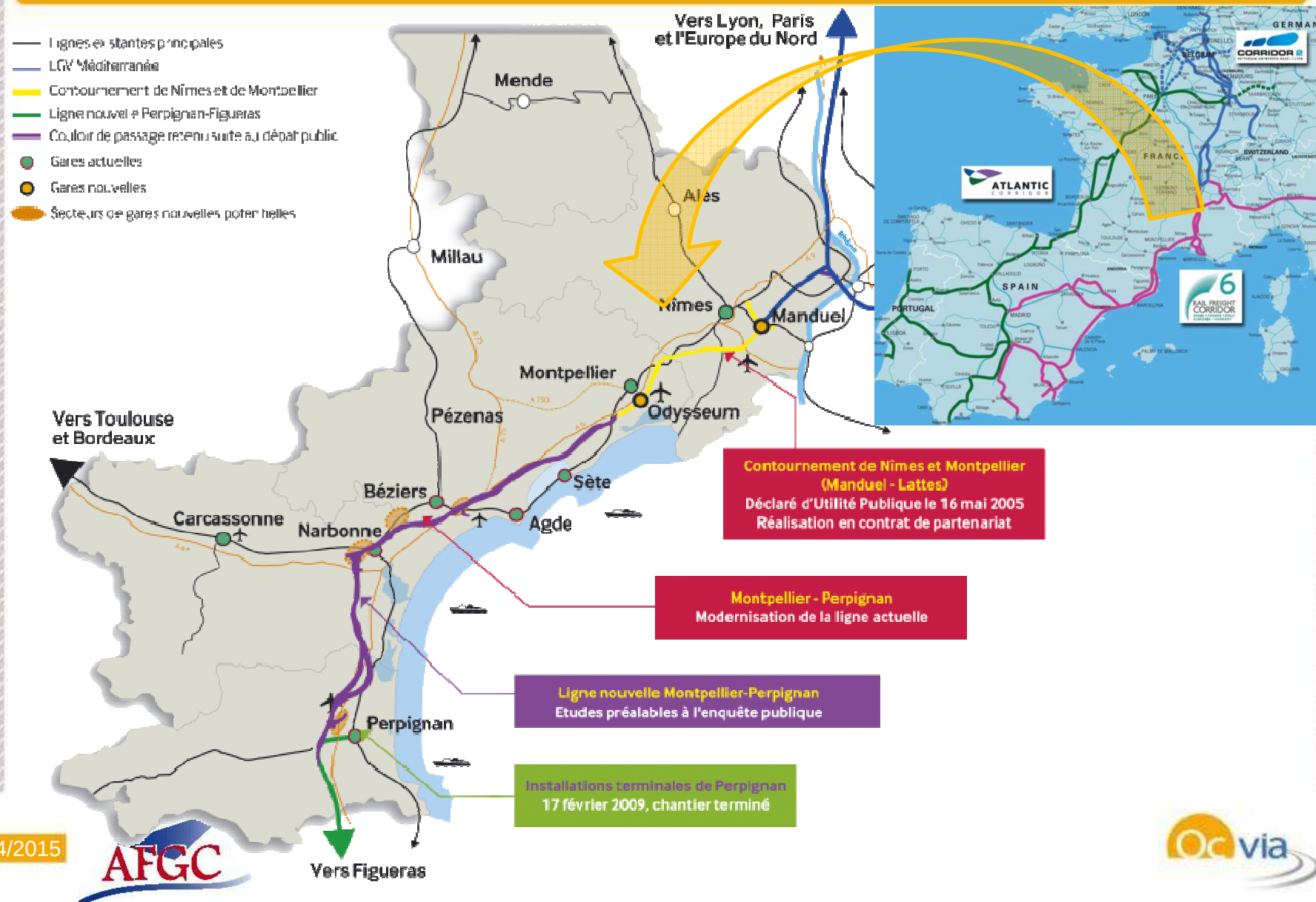


Construction simultanée de quatre lignes à grande vitesse en France, dont trois en PPP / concession



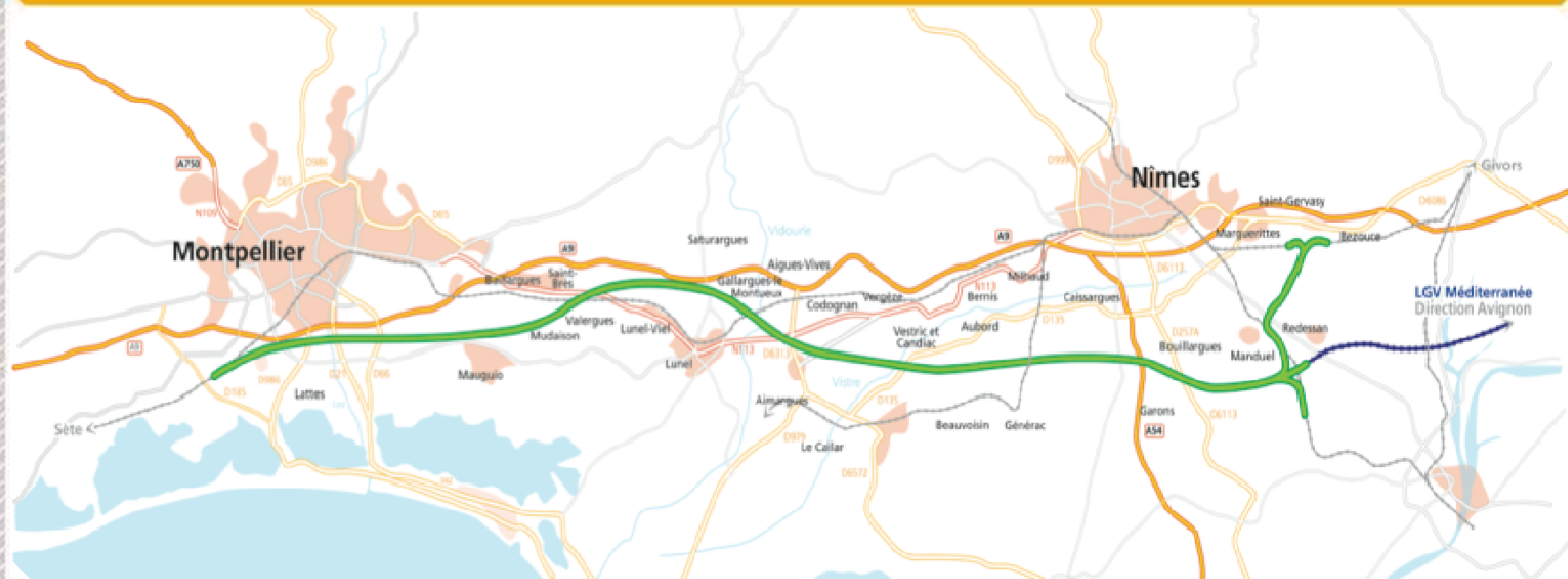
10/04/2015

Le CNM, un maillon régional vers un réseau européen



10/04/2015

La 1^{ère} ligne à grande vitesse mixte



- 60 km de ligne nouvelle de Manduel à Lattes
- 20 km de raccordements (Lattes, Jonquièrre et liaison rive droite du Rhône)
- Circulation de trains de fret à 100 – 120 km/h
- Circulation de trains de passagers à 220 km/h (300 km/h à terme)
- Paris – Montpellier en 3h (- 20 min)

La genèse du Projet et du PPP

- Avril 1992 : suite au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, approbation par Décret du Schéma directeur des lignes à grande vitesse, qui affiche une LGV avec une branche Méditerranée et une branche Languedoc-Roussillon
- Septembre 1995 : LGV Méditerranée confirmée, mais jusqu'à Manduel seulement
- Mars 2000 : décision ministérielle de relancer la branche L.R, en distinguant le CNM, Perpignan – Le Perthus et la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- Enquête Publique du CNM en 2003 et DUP en mai 2005
- Dévolution du CNM en PPP : avis favorable de la MAPPP en 2006
- Appel à candidatures de RFF en septembre 2008
- 2009 : accord de financement conclu entre l'Etat et les Collectivités, dans le cadre de la mission conduite par Claude Liebermann
- Fin 2009 : lancement de l'appel d'offres par RFF avec les critères d'évaluation suivants : coût global (40%), qualité technique (30%), robustesse financière (25%), implication de PME (5%)

Le dialogue compétitif

- Groupement de partenaires industriels aux expertises complémentaires (filiales de Bouygues Construction, Colas, Spie Batignolles, Alstom) avec un mandataire : Bouygues Travaux Publics
- Des ingénieries spécialisées : Systra et Setec
- Les mêmes industriels engagés forfaitairement en construction (GIE) et en exploitation (société de maintenance) sur la durée du PPP
- Des investisseurs de long terme (Meridiam, FIDEPPP)
- Une organisation en phase d'offre (une centaine de personnes, ingénieurs, financiers, juristes), préfigurant l'organisation opérationnelle
- Remise de l'offre initiale : mai 2010
- Premier semestre 2011: dialogue compétitif entre RFF et les candidats, portant sur les sujets techniques et financiers et mise au point par RFF du DCE de l'appel d'offres final
- Lancement de l'appel d'offres final par RFF : juillet 2011
- Remise de l'offre finale : octobre 2011

L'offre technique du groupement Oc'Via

- Optimisation technique proposée à RFF :
 - Solution éprouvée et évolutive : la voie sur ballast
 - Structure d'assise de la voie en grave bitume
 - Pré ballastage par moyens routiers
 - Réduction du mouvement des terres minimisant les emprunts extérieurs
 - Standardisation des ouvrages d'art
 - Engagement avancé en terme d'environnement et de développement durable
 - Possibilité de coordination avec les travaux de la nouvelle gare de Montpellier
 - Engagements sur les critères de performances d'entretien et de maintenance
 - Option ultérieure d'augmenter la vitesse d'exploitation à 300 km/h

Mise en vigueur du Contrat

- Oc'Via désigné « titulaire pressenti » en janvier 2012
- Confirmation d'Oc'Via comme titulaire en mars 2012, après mise au point du Contrat et de ses annexes
- Signature des conventions finales de financement avec les Collectivités le 25 avril 2012
- Négociations finales intenses avec les banques au deuxième trimestre 2012
- Bouclage financier et signature du Contrat le 28 juin 2012
- Décret en CE et mise en vigueur du Contrat le 19 juillet 2012
- Le PPP CNM reconnu « *European HSL Deal of the year 2012* » par l'organisation Project Finance

Oc'Via, titulaire du contrat de partenariat

- Un contrat de 25 ans (2012 -2037), qui fait d'Oc'Via le maître d'ouvrage du CNM (hors gares et jonctions)
- 4 missions :
 - Financer
 - Concevoir
 - Construire
 - Entretenir



Oc'Via et ses partenaires



Directeur Général : Thierry Parizot



53%



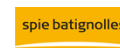
27%



9,8%



5% 2,8%



2,4%



CONCEPTION - CONSTRUCTION

Directeur de projet : François-Xavier de Malherbe



ENTRETIEN - MAINTENANCE

Président : Marc Thiebault



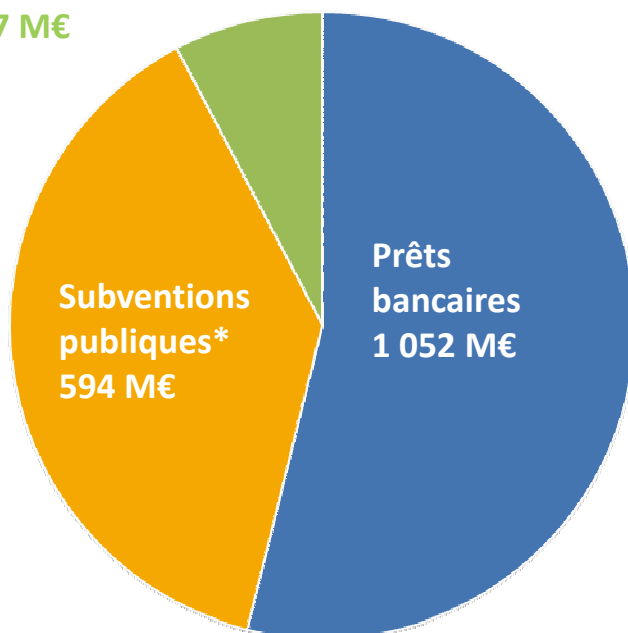
10/04/2015



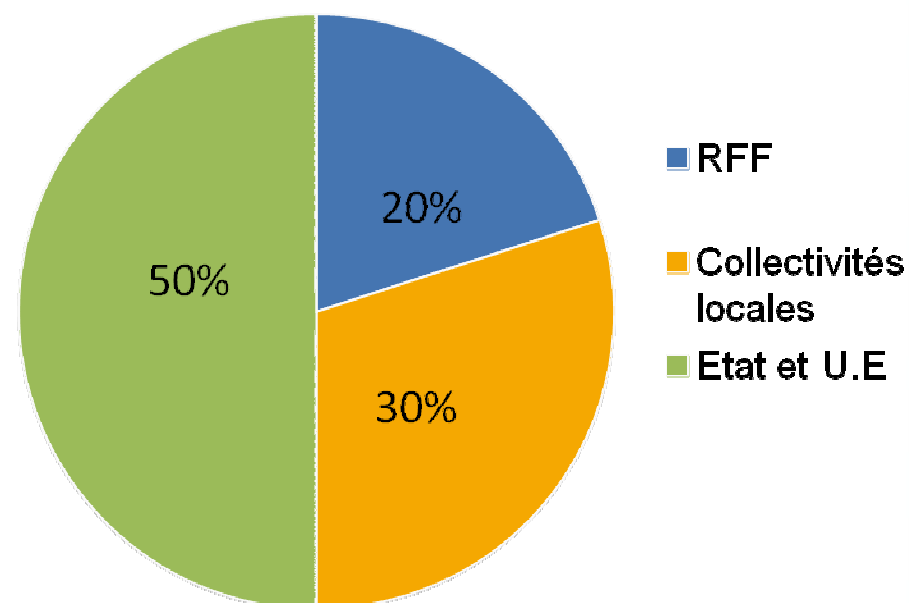
Le financement

Le PPP : 1,8 Mds d'€

Fonds propres Oc'Via
117 M€



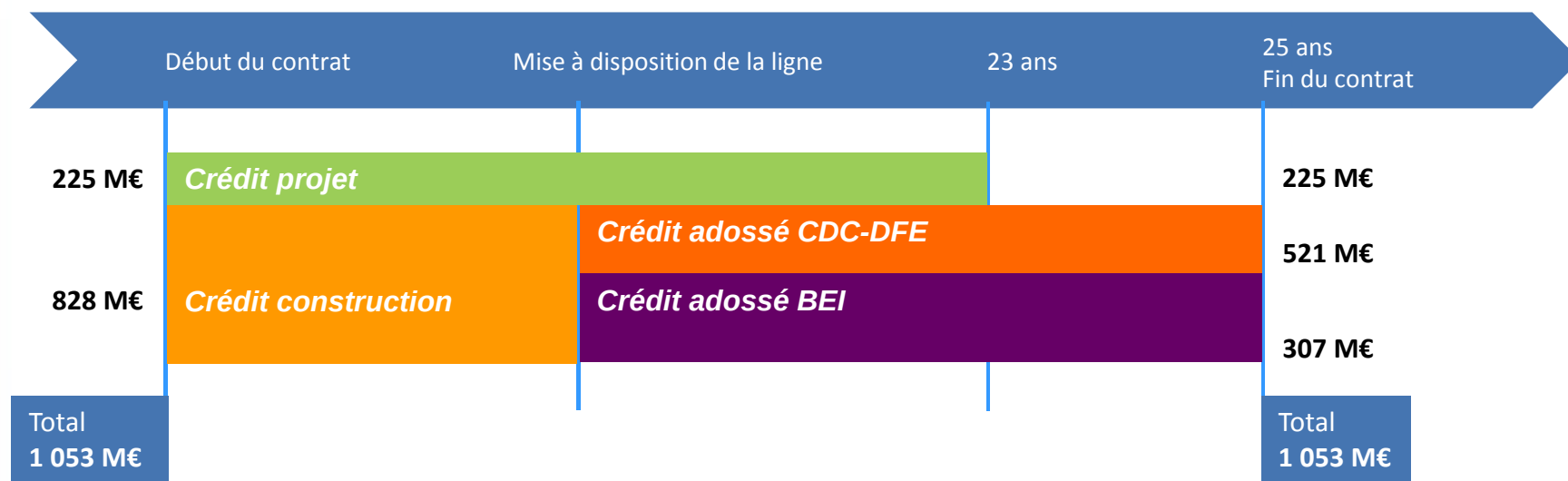
Financement global du CNM : 2,28 Mds d'€



* Région Languedoc-Roussillon, Conseil général du Gard, Communauté d'Agglomération de Nîmes, Communauté d'Agglomération de Montpellier, Réseau Ferré de France

Le montage financier – Le plan de financement

Un financement bancaire Long Terme, apporté initialement par un pôle de 11 banques privées (*) et partiellement refinancé à l'ouverture de la ligne par une dette Dailly, au profit de la BEI et la DFE (CDC)



(*) Natixis, Société Générale, BOTM, SMBC, Mizuho, Unicredit, KFW, DZ, Bayern LB, HSBC et BBVA

Un grand projet pour les territoires traversés

Pendant le chantier

- Plusieurs milliers d'emplois directs et indirects pendant 4 ans (1.500 personnes en pointe)
- 20 % des travaux confiés à des PME ou artisans
- 7% des heures travaillées au titre de l'Insertion



Après la mise en service

- Davantage de TER sur la ligne existante
- Report des poids lourds vers le rail
- Des retombées économiques dans la logistique, les transports, les loisirs...

Les enjeux de la construction

- **Les terrassements** : une ligne largement construite en remblais (9,1 millions de m³ de matériaux ; 5 zones d'emprunts)
- **Les ouvrages d'art** (pour rétablir les circulations existantes et franchir les cours d'eau) : 11 viaducs et 177 ouvrages courants
- **Les déviations de réseaux** : +200 interceptions du réseau de canaux de BRL
- **Les équipements ferroviaires** : conçus pour la circulation de trains à grande vitesse et de trains de fret (signalisation ERTMS1 et BAL-KVB)
- Des mesures conservatoires prises en vue du passage ultérieur à V300



Les grands ouvrages de franchissement

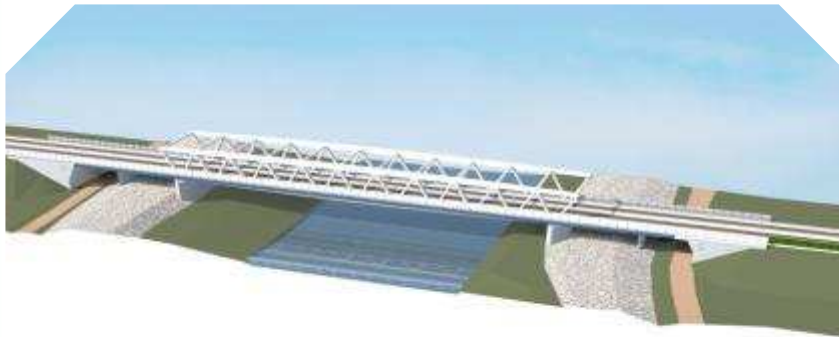
Viaduc du Lez



Viaduc de l'A54



Viaduc du Vidourle



Tranchée de Manduel

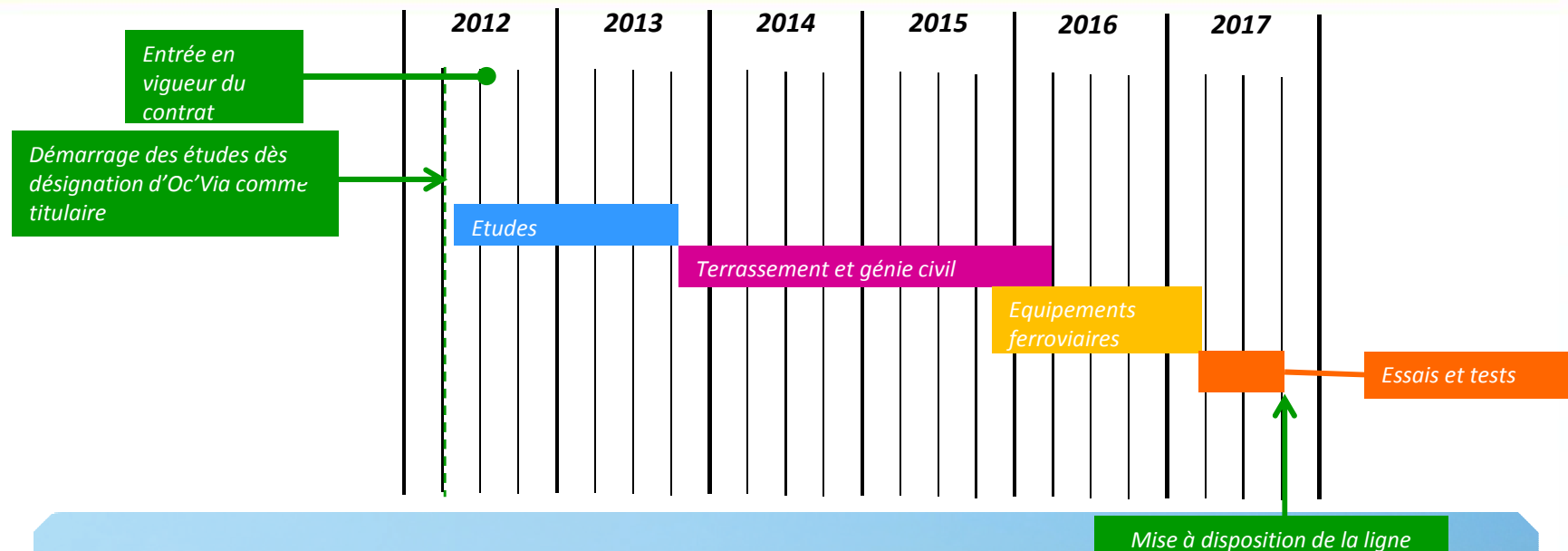


Viaduc du Vistre



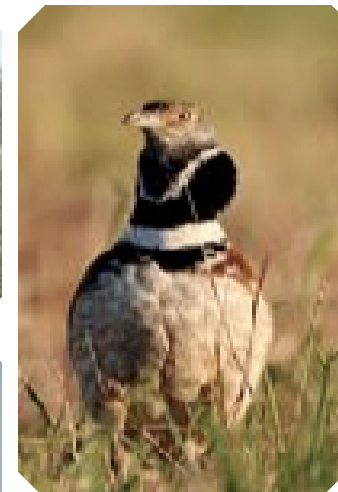
Architecte : Alain Spielmann

Le planning général : objectif 2017



2012 - 2013 : études et travaux préparatoires

- Fin des acquisitions foncières
- Fin des diagnostics et Fouilles archéologiques (16 sites)
- Déviations de réseaux (dont BRL)
- Recensement de 125 espèces protégées et définition des mesures compensatoires (~1600 ha)
- 3 Dossiers Loi sur l'Eau (Hérault, Gard, Vidourle)
- Finalisation de l'APD (rétablissements, acoustique, insertion des ouvrages...)
- Coordination des études avec la déviation de l'A9 et le quartier 'OZ'



Achèvement de la conception / Sécurité ferroviaire

- Fin de la conception du Génie Civil en septembre 2013
- Etudes d'exécution du Génie Civil en cours de finalisation (10 B.E mobilisés)
- Finalisation de la conception des Equipements Ferroviaires mi-2014 ; démarrage des études d'exécution
- Dérogations : environ 35 (GC + EF) déjà approuvées ou en cours d'instruction (OTI / OQA / RFF)
- Approbation des DPS GC et EF par l'EPSF
- Préparation en cours du dossier d'agrément 'G.I'

Avancement des travaux

- Terrassements :
 - ✓ Plus de 300 engins sur le site
 - ✓ 'Trace' achevée
 - ✓ 6,7 millions de m3 de matériaux mis en œuvre fin février (soit 74% du total)
- Ouvrages d'art :
 - ✓ 122 OAC ont démarré (sur 171) ; 62 sont aujourd'hui terminés
 - ✓ OANC (13) : les fondations et les verticaux sont aujourd'hui achevés ; assemblage et lançage des charpentes métalliques en cours
- Equipements Ferroviaires :
 - ✓ Adaptation du RFN au droit des franchissements : travaux en commun avec la SNCF ; recalage à prévoir à Lattes suite aux aléas géotechniques
 - ✓ Désignation des fournisseurs réalisée (ballast, caténaires, rails...)
 - ✓ Fin de réalisation de la base EF à Nîmes
- Planning respecté à ce jour, malgré des épisodes climatiques défavorables

Emploi et entreprises locales

- Effectif d'OC'VIA de 1056 personnes à fin février (hors sous-traitants); environ 2700 personnes sur le site
- 4225 candidatures étudiées, avec les équipes de Pole Emploi
- 828 embauches déjà réalisées, dont 168 jeunes de moins de 26 ans et 90 bénéficiaires du RSA
- 321 personnes recrutées au titre de l'insertion professionnelle
- 220 M€ de travaux ont déjà été confiés à des PME / PMI, soit 17% du montant des travaux

Information et écoute

- Un site Internet dédié www.ocvia.fr, avec un abonnement à un 'flash info travaux' et une 'e-lettre' d'informations générales
- Une lettre d'information papier 'Via'2017', disponible en ligne et en mairies
- La mise en boîtes aux lettres de documents d'information ciblés
- 18 réunions d'informations à l'occasion du démarrage des travaux
- Des contacts suivis sur le terrain, par mail (contact@ocvia.fr) et par tél. (numéro dédié disponible sur le site web)
- Des visites de chantier, ouvertes au public

