

Bruxelles, le 5 novembre 2008

## INFRABEL CONCLUT LE CLOSING FINANCIER ET CONTRACTUEL DE LA LIAISON FERROVIAIRE LIEFKENSHOEK (PPP)

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré belge, a conclu ce mercredi 5 novembre la dernière étape de la procédure du Partenariat Public-Privé concernant le projet de liaison ferroviaire du Liefkenshoek. C'est un consortium privé (LOCORAIL NV) qui va prendre en charge le financement et la construction de la liaison ferroviaire directe entre Anvers-Rive Gauche et Anvers-Rive Droite. Les travaux de construction de la liaison ferroviaire Liefkenshoek commenceront à la mi-novembre 2008.

### Partenariat Public-Privé

Au terme d'une procédure de négociation, Infrabel a retenu LOCORAIL NV, composé des entreprises en bâtiment CFE SA, VINCI Concessions SA, BAM PPP Investments Belgique, en tant que partenaire privé pour ce projet. La signature du contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintenance) a été suivie par le **closing financier et l'attribution du contrat de construction**. Les travaux de génie civil seront confiés à LOCORAIL NV via le consortium de construction THV LOCOBOUW, composé de MBG, VINCI Construction Grand Projets, CEI-De Meyer et Wayss & Freytag.

Au moment du lancement de la procédure, fin avril 2006, les **marchés publics** de la **construction** et du **financement** de la liaison ferroviaire Liefkenshoek formaient un tout. Infrabel a mené des négociations avec les trois consortiums soumissionnaires sur base des spécifications techniques du projet et des offres soumises. Après l'introduction des « **Best and Final Offers** » pour les parties techniques et financières, Infrabel a entamé les pourparlers avec le soumissionnaire à l'offre la plus avantageuse économiquement, en vue d'atteindre un closing.

### Méthode de financement créative

Une **société de projet fondée spécialement à cet effet, LOCORAIL NV**, sera en charge de la conception, la construction, le financement et la maintenance (formule DBFM). Moyennant le paiement d'une redevance de disponibilité annuelle d'environ 50 millions € (payable trimestriellement), Infrabel pourra utiliser l'infrastructure pendant 38 ans. Au terme de cette période, Infrabel deviendra propriétaire de l'infrastructure et pourra l'utiliser sans être tenu à d'autres obligations.

Le **financement de ce projet** sera possible grâce à un PPP pour la partie relative aux travaux de génie civil (+/-690 millions € courants - CAPEX). La Région Flamande intervient avec un co-financement à hauteur de 107 millions €. Infrabel financera la construction de l'infrastructure ferroviaire pour un montant d'environ 75 millions € courants (qui ne vont pas partie de la formule DBFM). Afin de permettre au Port d'Anvers de rester concurrentiel, et pour de ne pas mettre en péril le transport de conteneurs par rail, les utilisateurs de la liaison ferroviaire Liefkenshoek ne devront pas verser une taxe d'utilisation.

### Construction de la liaison ferroviaire Liefkenshoek

Infrabel a dans un premier temps étendu et rénové l'infrastructure ferroviaire sur Anvers Rive-Gauche, y compris le Deurganckdok. Cet investissement de 100 millions € a permis d'accroître la capacité ; 153 km de voies supplémentaires seront également disponibles par étapes (1<sup>ère</sup> phase jusqu'en 2008, seconde phase jusqu'en 2020).

Porte-parole Infrabel: Fanny Charpentier

Tél.: + 32 (0)2 525 42 04 / Gsm: +32 (0)499 590 355

E-Mail: [fanny.charpentier@infrabel.be](mailto:fanny.charpentier@infrabel.be) / [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)

Adresse: Rue Bara, 110 – 1070 Bruxelles

Mais, afin de pouvoir gérer de façon optimale la croissance du trafic de marchandises, une liaison ferroviaire directe entre la Rive Gauche (Port du Waasland) et la Rive Droite (gare de triage Anvers-Nord) s'imposait : ce sera la **liaison ferroviaire Liefkenshoek**. Le trafic ferroviaire venant du Deurganckdok bénéficiera alors d'un passage plus rapide et plus efficace, car les trains pourront désormais continuer directement vers Anvers-Nord où ils sont composés.

## Travaux ferroviaires

Les **travaux ferroviaires** comprennent l'aménagement de la plateforme ferroviaire à partir de Faisceau Sud (Bundel Zuid) jusqu'au tunnel Beveren existant, qui sera adapté et rénové ; la construction d'un tunnel d'accès entre le tunnel ferroviaire Beveren et les tunnels de forage à réaliser ; la construction de deux tunnels de forage à voie unique sous l'Escaut et le dock du canal B1-B2 ; la construction d'un tunnel fermé et d'une rampe d'accès ouverte sur la Rive Droite ; l'adaptation du tunnel ferroviaire existante sous le R2, ...

**La sécurité constitue une priorité absolument essentielle pour Infrabel.** Aussi, les tunnels seront équipés d'installations électromécaniques (évacuation de la fumée, de la chaleur et de l'eau), et comprendront des voies et puits d'accès destinés aux services de secours. Un système protection anti-incendie est également prévu.

## Planning des travaux

Le consortium commencera les travaux de construction de la nouvelle liaison ferroviaire Liefkenshoek le **12 novembre 2008**. Les travaux seront achevés mi 2013. Les travaux ferroviaires aux voies, caténaires et à la signalisation seront exécutés pendant la période 2012-2014. Infrabel intégrera la nouvelle infrastructure ferroviaire de façon durable dans l'environnement : réalisation d'un terrain de compensation naturelle à hauteur de Groot Rietveld à Kallo, aménagement de trois tampons anti-bruit autour de Kallo, Verrebroek et Zuidelijke Groenzone (Zone Verte Sud), et construction de panneaux anti-bruit.

La nouvelle infrastructure ferroviaire de la liaison ferroviaire Liefkenshoek sera testée début 2014. Après homologation, **la nouvelle liaison ferroviaire du Liefkenshoek sera mise à disposition des opérateurs à la mi-2014.**

## Stratégie pour une meilleure accessibilité du Port d'Anvers

La liaison ferroviaire Liefkenshoek s'inscrit dans la stratégie d'Infrabel d'étendre étapes par étapes la capacité du réseau et de soutenir ainsi notamment la croissance du Port d'Anvers. La liaison ferroviaire Liefkenshoek s'inscrit également dans la vision d'Infrabel d'une **intermodalité optimale entre le rail et les ports d'Anvers, Gand et Zeebrugge.**

Depuis sa création le 1<sup>e</sup> janvier 2005, Infrabel investit dans une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée dans le port d'Anvers. A cette fin, une stratégie commune a été élaborée en concertation avec l'Entreprise portuaire, le Gouvernement flamand et l'Etat belge. **A l'horizon de 2020, Infrabel veut porter la part du rail dans le port d'Anvers à 15 à 20% (à la place des 8% actuels)** afin de répondre à la croissance du trafic de marchandises.

---

*Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,25 milliard d'euros (2007).*

An aerial photograph of a coastal industrial area. A large body of water is in the foreground, with a pier and several boats. In the background, there is a large industrial complex with a prominent cooling tower emitting steam. The sky is clear and blue.

> **LIAISON FERROVIAIRE  
LIEFKENSHOEK**  
CLOSING FINANCIER DU  
PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

5 novembre 2008

## SOMMAIRE

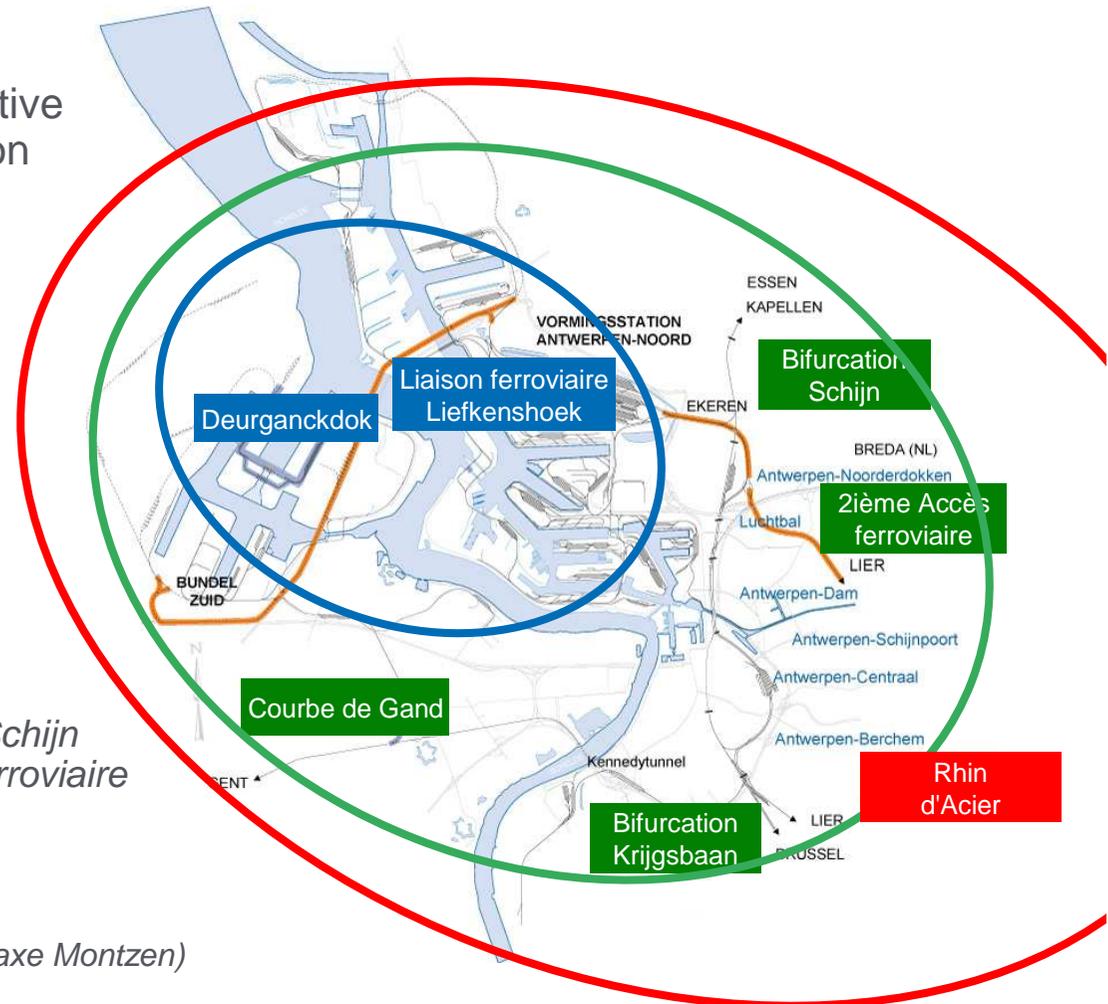
1. Stratégie d'Infrabel pour le Port d'Anvers
2. La liaison ferroviaire Liefkenshoek
3. Partenariat Public-Privé
4. Société de projet LOCORAIL SA
5. Conclusion & Questions



## STRATÉGIE D'INFRABEL PAR ÉTAPES

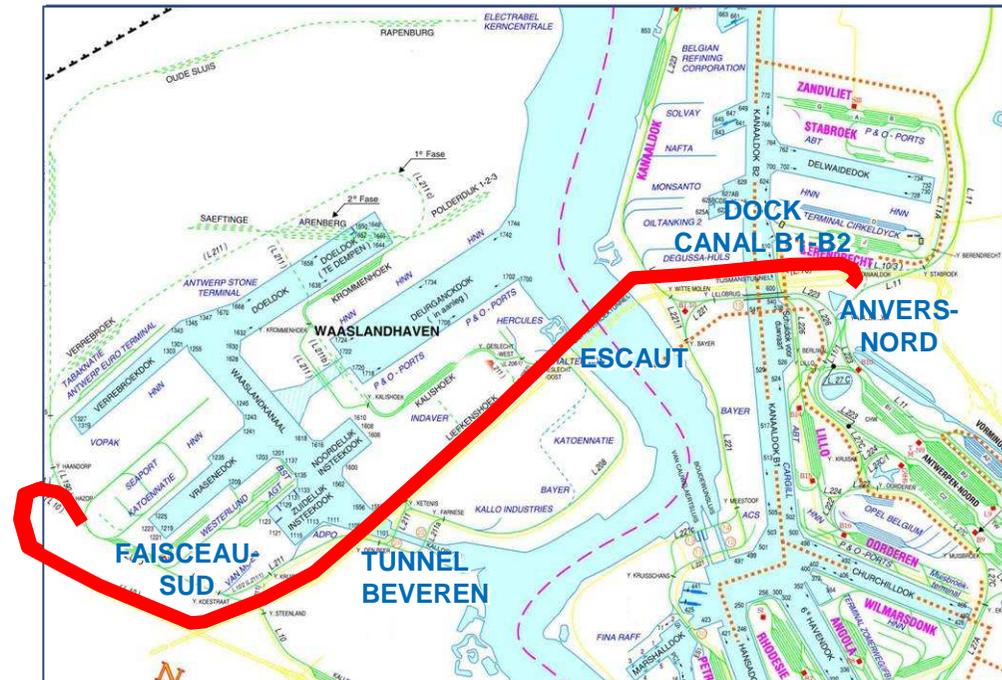
Infrabel investit massivement dans une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée dans le port d'Anvers selon la stratégie des **CERCLES CONCENTRIQUES**:

- **1e cercle:** cercle: favoriser l'efficacité du trafic de marchandises dans les ports  
*ex. infrastructure ferroviaire autour du Deurganckdok et la liaison ferroviaire Liefkenshoek*
- ◎ **2e cercle:** améliorer l'accès aux ports belges  
*ex. Courbe de Gand, Bifurcation Schijn et Krijgsbaan, Deuxième Accès ferroviaire*
- ◎◎ **3e cercle:** créer de nouvelles voies d'accès  
*ex. Rhin d'Acier (complémentaire à l'axe Montzen)*



## SITUATION & DESCRIPTION

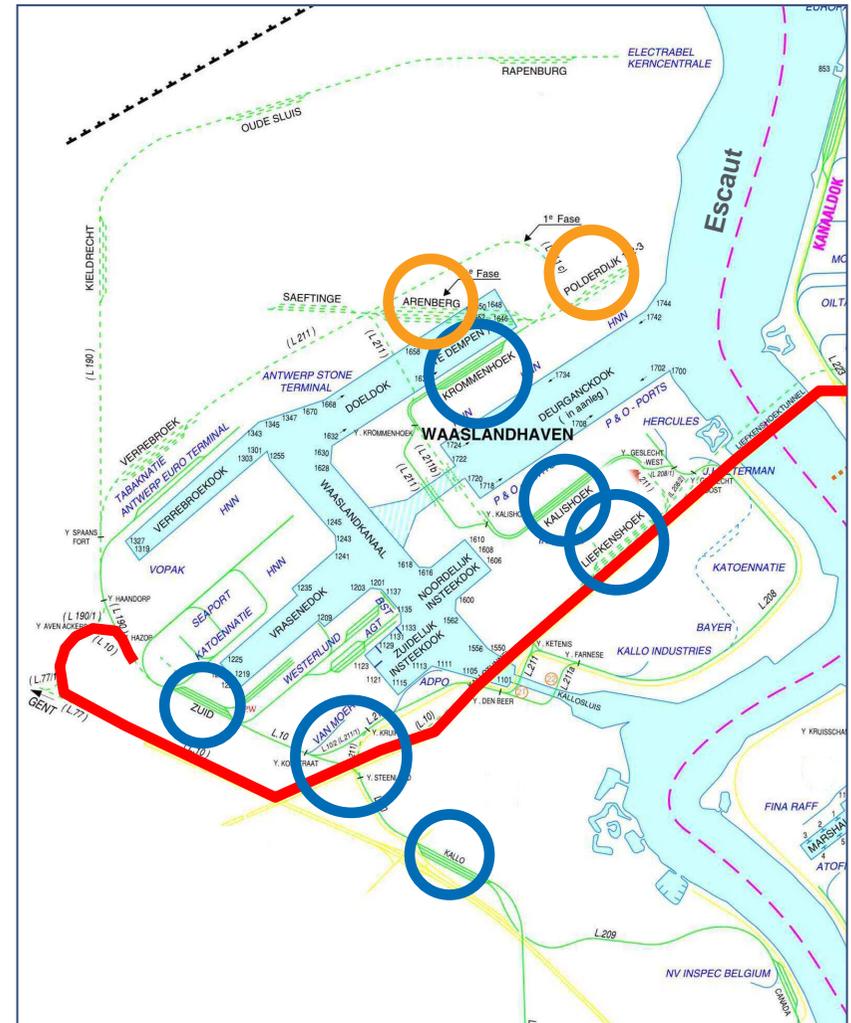
- **Liaison ferroviaire directe** de 16,2 km de long entre:
  - Anvers-Rive Gauche (Port Waasland)
  - et
  - Anvers Rive Droite (gare de triage Anvers-Nord)
  
- **Tracé:**
  - **Faisceau-Sud**
  - ↓
  - Tunnel Beveren
  - ↓
  - l'Escaut
  - ↓
  - Dock Canal B1-B2
  - ↓
  - Anvers-Nord**



## FINALITÉ

### Désenclavement ferroviaire optimal du Deurganckdok ET amélioration des flux de trafic dans le port d'Anvers

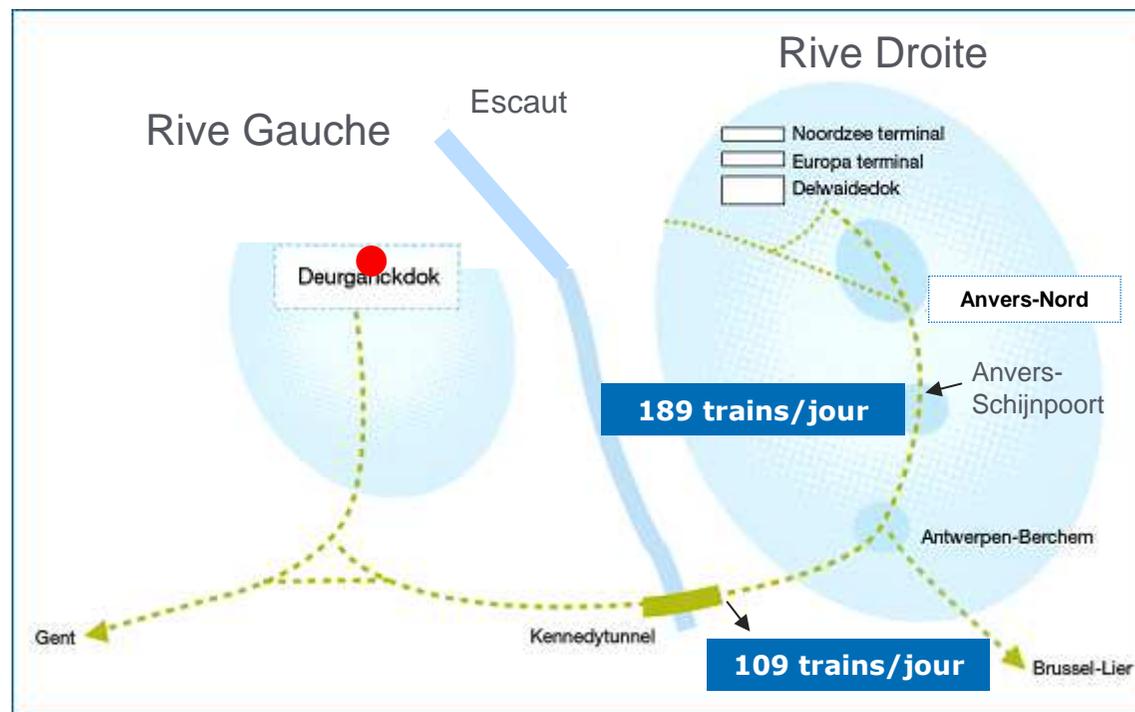
- **1e étape: Deurganckdok**  
(1e phase: 2004 – 2008 ■ )  
(2e phase: 2008 – horizon 2020 ■ )
  - Aménagement nouveaux faisceaux et voies (+/- 153 km de voies supplémentaires)
  - Extension et modernisation infrastructure ferroviaire Rive Gauche
  
- **2e étape: Liaison ferroviaire Liefkenshoek**  
(2008 – 2014 ■ )
  - Trafic ferroviaire plus rapide et plus efficace entre le Deurganckdok et Anvers-Nord
  - Evite le détour par les nœuds ferroviaires au trafic très dense (Tunnel Kennedy, Berchem)



## LIAISON STRATÉGIQUE (-)

### SIMULATION

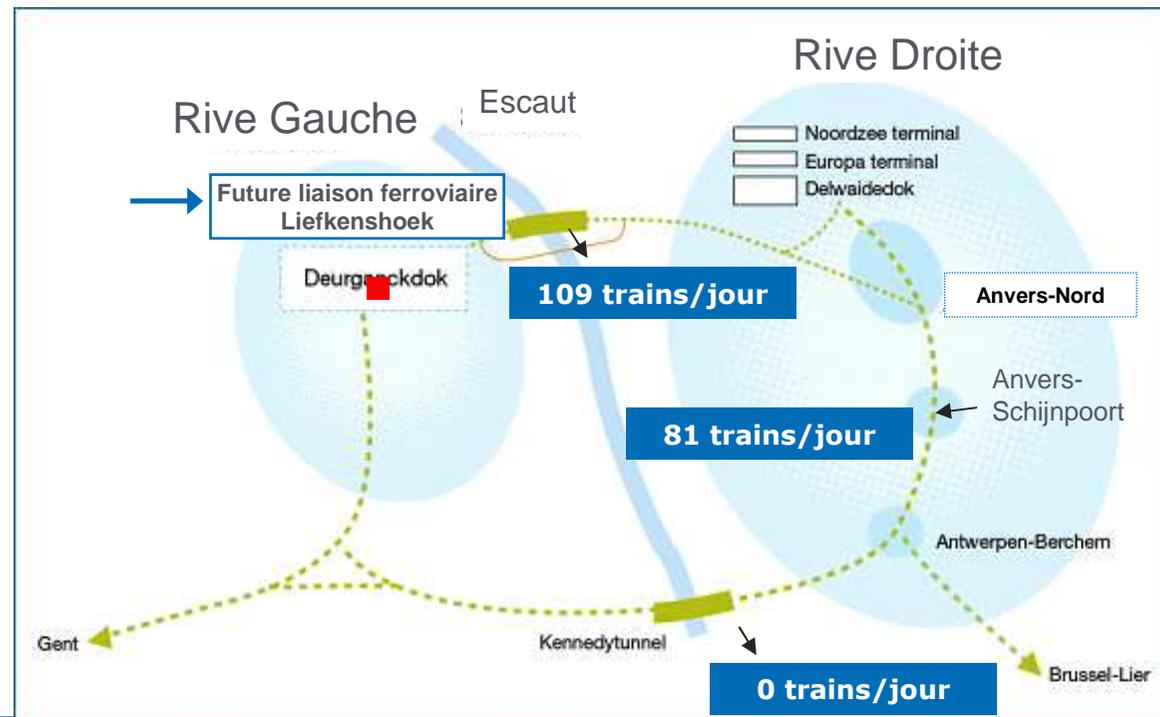
- Situation en 2020 **SANS** la liaison ferroviaire Liefkenshoek ●
- Saturation du tunnel Kennedy et de l'axe Anvers-Berchem – Anvers Schijnpoort



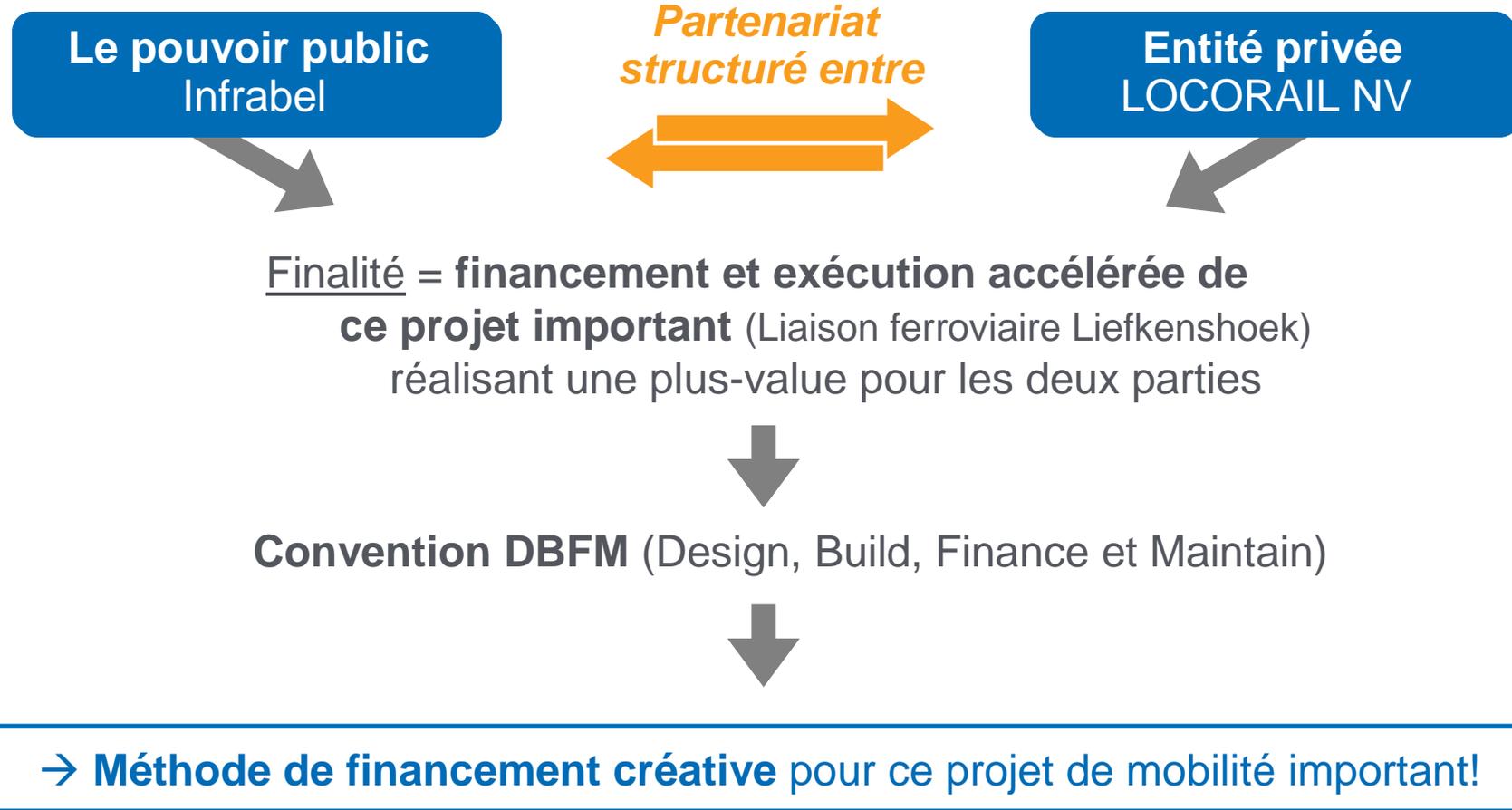
## LIAISON STRATÉGIQUE (+) SIMULATION

- Situation en 2020 **AVEC** la liaison ferroviaire Liefkenshoek ■
- Différence de +/- 100 trains qui ne doivent plus passer par le tunnel Kennedy

→ Un **nouveau stimulant** pour le Deurganckdok et Anvers-Rive Droite!



## DESCRIPTION PPP



## AVANTAGES PPP

Partenariat  
Public-  
Privé

- ➔ **Cahier de charges détaillé** relatif au design et à la construction du **projet entier**
- ➔ **Transparence** et **optimisation** des frais
- ➔ Meilleur respect des **délais de construction** imposés et des **coûts de construction**
- ➔ Cession des **risques** du secteur public au secteur privé  
➔ *Notamment: le risque de construction et le risque de disponibilité*

## EVOLUTION & TIMING PPP LIAISON FERROVIAIRE LIEFKENSHOEK

- 18/04/06 Lancement **appel d'offres public** pour le financement et la construction
- Mai '06 – Juin '08 **Négociations** et maturation du projet dans les négociations avec trois consortia soumissionnaires
- 26/05/08 Consortia soumissionnaires soumettent leur **Best and Final Offer** (partie **technique**)
- 19/06/08 Consortia soumissionnaires soumettent leur **Best and Final Offer** (partie **financière**)
- Juin '08 – Oct. '08 **Négociations** entre Infrabel et le consortium soumissionnaire à l'offre économiquement la plus avantageuse
- 06/10/08 **Signature** des accords concernant les mesures environnementales et la cession de propriété des terrains avec la Région Flamande et des instances portuaires
- 09/10/08 **Création LOCORAIL SA**
- 5/11/08 Closing contractuel + attribution contrat de construction  
**Closing financier du PPP de la liaison ferroviaire Liefkenshoek!**

## PLANNING DES TRAVAUX

- 20/10/08 → Début travaux compensation naturelle (Rietveld Kallo)
- 12/11/08 → Début travaux de construction liaison ferroviaire Liefkenshoek
- Mi 2013 → Fin des travaux de construction
- 2012-2014 → Travaux de voies, signalisation et caténaires (Infrabel)
- Début '14 → Tests de la nouvelle infrastructure ferroviaire
- **Mi 2014 → Mise en service de la liaison ferroviaire Liefkenshoek**



## INVESTISSEMENT LIAISON FERROVIAIRE LIEFKENSHOEK

**Investissement global: +/- 765 mio d'euros (courants)**

- Infrabel\*: +/- 75 mio d'euros (courants)  
(aménagement infrastructure ferroviaire)
- PPS: +/- 690 mio d'euros (courants) (CAPEX)
  - ↳ Région flamande: co-financement de 107 mio d'euros

\* En annexe vous trouverez une vue générale des différents projets et investissements d'Infrabel dans et autour du port d'Anvers



## GROUPE D'INVESTISSEURS PRIVÉS LOCORAIL SA (I)

se compose de: CFE NV, VINCI Concession SA, BAM PPP Investments Belgium  
(acteurs LOCORAIL)



Financement sera apporté par

50 %

- Europese Investeringsbank (EIB)



50 %

- ING



- Fortis



- Banco Santander



- Société Générale



- BNG (Bank Nederlandse Gemeenten)



- Bayerische Landesbank



## LOCORAIL SA (II)

- responsable du **financement** et de la **construction** de l'infrastructure (travaux de génie civil)
- prend en charge, pour une durée de 38 ans, les **frais d'entretien** de l'infrastructure
- met l'infrastructure **à disposition** d'Infrabel pendant cette période
- cède la **propriété** de l'infrastructure à Infrabel après 38 ans (2051)



→ **Recettes Locorail NV:**  
**redevance de disponibilité** annuelle d'Infrabel pendant 38 ans d'environ **50 mio d'euros/an!**

## LOCORAIL SA A SOUS-TRAITÉ LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION AU CONSORTIUM DE **CONSTRUCTION LOCOBOUW SA (I)**

**THV LOCOBOUW** est composée de:  
(acteurs LOCOBOUW)

– MBG



– VINCI Construction  
Grands Projets



– CEI-De Meyer



– Wayss & Freytag

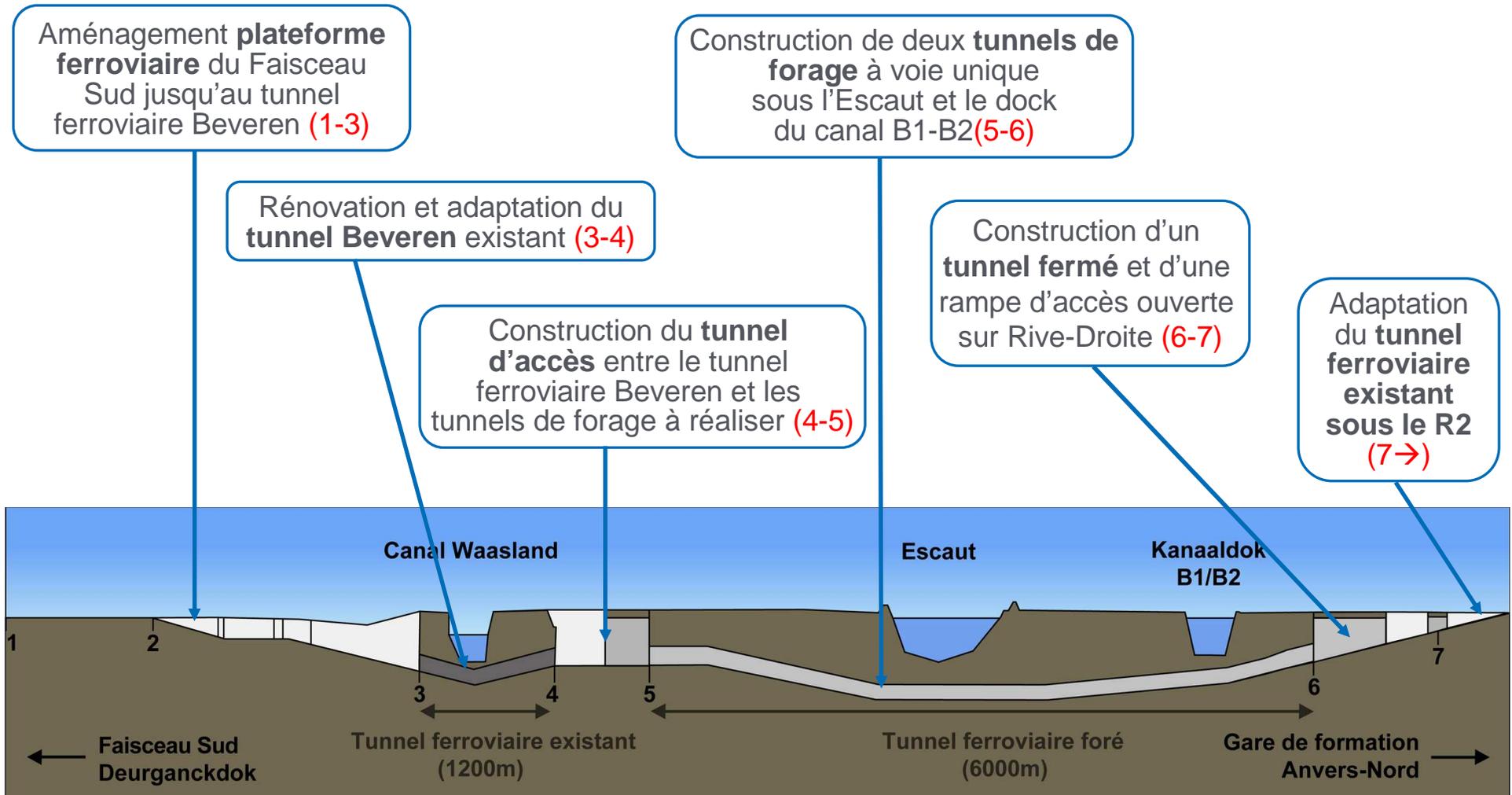


→ **THV LOCOBOUW est également  
responsable de:**

- la réalisation
- l'entretien pendant 38 ans



## CONSORTIUM DE CONSTRUCTION THV LOCOBOUW (II)



## CONCLUSION

- La liaison ferroviaire Liefkenshoek est le **deuxième projet de PPP d'Infrabel** conclu avec succès (\* les projets Diabolo et Liefkenshoek)
- Le milieu des investisseurs a une **grande confiance** en Infrabel
- Le **secteur privé investit environ 1 milliard d'euros\*** dans notre infrastructure ferroviaire



QUESTIONS?

## PROJETS D'INFRASTRUCTURE D'INFRABEL

**Divers projets** ferroviaires aboutissent à une meilleure accessibilité du Port d'Anvers:

Infrastructure ferroviaire Deurganckdok	2008 (1e phase) / 2020 (2e phase)	+/- 100 mio d'euros
Courbe de Gand	Mai 2008	10 mio d'euros
Électrification ligne Montzen – Aix	Fin 2008	+/- 5 mio d'euros
Bifurcation Schijn en Krijgsbaan	2013-2014	+/- 160 mio d'euros
Liaison ferroviaire Liefkenshoek	Mi 2013	+/- 75 mio euro (Infrabel) +/- 690 mio d'euros (PPP)
Deuxième accès ferroviaire	horizon 2018	Priorité dans le plan d'investissements 2008-2012
Rhin d'Acier	horizon 2015	Le partage des coûts en instance d'élaboration

## LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES DE LA LIAISON FERROVIAIRE LIEFKENSHOEK

### Les différents partenaires de la liaison ferroviaire Liefkenshoek:

- **LOCORAIL NV** (partenaire privé)
- **THV LOCOBOUW** (consortium de construction)
- **Infrabel** (maître d'ouvrage), **TUC RAIL** (bureau d'études)
  - Deloitte (conseiller financier) assisté par Allen & Overy (conseiller juridique) and **Stratec** (étude de trafic)
- **Opérateurs ferroviaires** (surtout le transport de conteneurs)
- **Région flamande** (co-financement et propriétaire original d'une partie de terrains)
- **Etat fédéral** (mobilité)

### Apport de terrains:

- **Entreprise communale du Port d'Anvers**
- **Société Rive Gauche**
- **Voies navigables et Canal maritime**

→ De nombreux partenaires différents sont impliqués et intéressés par ce projet important!



.be

# La liaison ferroviaire du Liefkenshoek

*Rôle du gouvernement fédéral*



.be

# Port d'Anvers

- Notre atout économique le plus important
- La poursuite de l'extension de l'infrastructure ferroviaire est nécessaire
- La liaison ferroviaire du Liefkenshoek est une des initiatives



.be

# Conséquences

- Une meilleure liaison avec l'hinterland
- Augmentation de la compétitivité et de la part de marché du transport ferroviaire
- Des possibilités supplémentaires pour la SNCB



Espace Médias > Photos > Liaison ferroviaire Liefkenshoek

## Liaison ferroviaire Liefkenshoek - 05 novembre 2008

Cliquez sur les images pour les ouvrir en haute résolution.



Carte Port d'Anvers



Profil en long schématique



Carte Liefkenshoek  
en 2020 SANS



Carte Liefkenshoek  
en 2020 AVEC



Carte Liefkenshoek  
Traject 1



Carte Liefkenshoek  
Traject 2



Anvers Nord



Port d'Anvers  
(image d'ambiance)



Faisceau-South



Deurganckdok



Deurganckdok (2)



Liefkenshoek  
Escaut



Liefkenshoek  
Escaut (2)

