

Economie | LGV Bordeaux-Tours : Lisea attend un meilleur compromis



Après l'épisode de la cessation de paiement en octobre dernier et à 550 jours de la fin du chantier, le bras de fer entre le concessionnaire Lisea (filiale de Vinci) et la SNCF sur la ligne de TGV qui reliera Bordeaux à Tours en juillet 2017 n'est pas encore totalement réglé. D'autant que ce chantier, qui aura coûté pas loin de huit milliards d'euros pourrait ne rajouter qu'un train de plus aux liaisons actuelles, puisque pour l'instant seules 16,5 liaisons directes entre Bordeaux et Tours sont prévues par la SNCF. Un chiffre insuffisant selon Lisea et son patron, Laurent Carvois.

Le fait que le chantier avance bien, que les derniers rails aient été posés fin décembre et que l'ouverture de la ligne entre Bordeaux et Tours soit avancée au début du mois de juillet 2017 semble tout de même n'être qu'un lot de consolation pour Lisea, le concessionnaire de la ligne. Après les doutes des banquiers en octobre dernier, qui avaient bloqué puis repris le financement de la ligne et l'aide Jean Auroux, dépêché en tant que médiateur de la SNCF qui avait statué sur 16,5 allers-retours (au lieu des 13 prévus initialement par la SNCF), le flou reste encore de mise concernant le bouclage du financement. En tant que Partenariat public-privé, l'État n'étant financeur que de 40% de la totalité, il resterait encore quelques 600 millions d'euros en attente de financement, dont la moitié de financement public.

Des dessertes insuffisantes Dans ce bras de fer, Lisea souhaite toujours obtenir 19 allers-retours quotidiens, et c'est la fin des discussions actuellement engagées entre les différents partenaires, prévue pour le 11 avril, qui devrait statuer définitivement sur le cadencement. "Les travaux ont continué parce que les banquiers ont accepté de verser l'argent, mais les problèmes de fond ne sont pas encore résolus", a affirmé Laurent Carvois, président de Lisea. "C'est le reflet d'un service sous-dimensionné et pas à la hauteur des enjeux des territoires. Le plan à 16,5 allers retours correspond à un train de plus qu'actuellement. 8 milliards d'euros pour un train de plus, ce n'est pas terrible... Aujourd'hui, sur ce tronçon, le modèle économique n'est pas assuré", a-t-il réaffirmé. Ce qu'avoue Lisea à demi-mot, c'est qu'un cadencement supérieur pourrait rassurer la cible d'une clientèle d'affaire convoitée.

Un financement incertain ? Le concessionnaire table tout de même sur une augmentation de trois

millions de passagers annuels grâce à cette nouvelle ligne. Pour autant, l'équilibre pourrait être trouvé puisque les coûts fixes de Lisea sont fixés à 150 millions d'euros par an, tandis que les recettes des péages pourraient rapporter 229 millions d'euros à la société. Avec 19 allers-retours quotidiens, ces recettes pourraient grimper à 240 millions. "Nous avons besoin d'une visibilité et d'être sûrs que ces 19 allers-retours soient respectés pendant au moins cinq ans. Le prix des péages, statué en moyenne à 30,8 euros par kilomètres entre Bordeaux et Tours (48 euros pour les rames doubles), jugé trop élevés par la SNCF, trouvent une justification pour le patron de Lisea. En comparaison, la moyenne d'un passage au péage entre Paris et Lyon est de 30,9€/km. La SNCF, elle, estime qu'elle pourrait perdre entre 150 et 200 millions d'euros par an avec cette nouvelle ligne, qui devrait entrer dans une première phase de test à la fin du mois de juin pour le tronçon central. Les élus de la Métropole (qui finance à hauteur de 100 millions d'euros) et de la région (300 millions), qui penchent plutôt en faveur de Lisea, devraient être un sérieux poids qui pourrait faire pencher la balance dans les mois à venir. Les premières marches à blanc des nouvelles rames, elles, sont déjà prévues pour fin février 2017.



Romain Béteille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 02/02/2016

[Url de cet article](#)