

## Economie | Tribune Libre : LGV Tours-Bordeaux : que cachent les flonflons de l'inauguration ?



**Après le succès de la LGV Paris - Lyon, certains élus locaux ont rêvé de bénéficier d'une desserte TGV, devenue pour eux, marqueur de modernité. C'est désormais chose faite pour Bordeaux.**

Le Grenelle constitue un moment clé pour les LGV avec des raisons certaines avouables : investir dans un moyen de transport propre, relancer la croissance ; d'autres plus politiques et moins avouables: répondre à la pression des grands élus et céder au lobbying du BTP.

### Rechercher des financements privés

Bien que le nombre de voyageurs TGV stagne (+0,5% entre 2010 et 2015), quatre LGV, dont Tours-Bordeaux, sont mises en chantier avec leur cortège de chimères alimentées par les élus. Comme le dit Yves Crozet<sup>[1]</sup>, spécialiste des transports : « *Parler de chimère peut paraître excessif mais c'est nécessaire face aux « contes à dormir debout » que l'on entend souvent sur les TGV censés apporter l'abondance dans les régions desservies. Or, comme l'ont montré de nombreux travaux, les impacts des dessertes TGV sont le plus souvent circonscrits aux territoires proches des gares, et l'ampleur des effets est invisible sur les PIB régionaux.* »

Ne pouvant être financés sur les seuls fonds publics ou sur l'endettement colossal de SNCF Réseau (ex RFF), ces projets voient le jour en mobilisant capitaux et acteurs privés avec des partenariats publics privés (PPP), véritables bombes à retardement. Lisea, filiale de Vinci, est chargée de construire la ligne dont elle obtient la concession pour 50 ans avant de la rétrocéder à la collectivité. Elle apporte 3,8 Md€ dont seulement 778M€ en fonds propres, le reste par emprunts garantis par l'Etat ou par RFF.

La concession ne peut toutefois être équilibrée avec les seuls péages ferroviaires. Il faut donc trouver d'autres sources de financement : l'Etat et les collectivités locales sont sollicités pour 3Md€ et SNCF Réseau pour 1 Md. Mais comment justifier une contribution de 1 Md à une concession ferroviaire dont SNCF Réseau ne percevra pas les péages ?

20 millions de voyageurs annuels attendus à la mise en service, puis une progression vers 30 millions sur une base de 30 allers-retours quotidiens entre Bordeaux et Paris. Des prévisions élaborées par SNCF Réseau et le concessionnaire sur lesquelles l'opérateur SNCF Mobilités ne s'est aucunement engagé. Ceci explique le bras de fer engagé avec Liséa et la

déception des élus locaux lorsque la SNCF rend publiques ses offres de service. Finalement l'Etat tranche en faveur de Liséa et la SNCF annonce déjà plus de 100 M€ de perte sur cet axe, en raison des péages élevés.

30 allers-retours quotidiens Bordeaux-Paris alors qu'il n'y en a que 23 entre Paris et Lyon, deuxième ville de France. Il est donc permis de se demander si ces prévisions de trafic ne sont pas surestimées pour rendre le projet plus attractif. Ce ne serait pas la première fois. Pour Flyvbjerg, dans 72% des projets ferroviaires les trafics sont au moins 40 % en dessous des prévisions. A qui cela profite ? Aux politiques d'abord pour faire la preuve de l'utilité publique du projet. Au BTP ensuite, pour qui les grands chantiers sont une aubaine. Mais dans le cadre d'un PPP il est indispensable de mettre en confiance financiers, actionnaires ou banques avec des prévisions de trafic alléchantes pour leur assurer une rentabilité élevée. Pour les rassurer les pouvoirs publics vont jusqu'à garantir leurs emprunts.

Un énorme risque pris par l'Etat si l'on se réfère à la récente faillite de TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras, due à des trafics très inférieurs aux prévisions.

## Le risque de divergences d'intérêts

Il y a fort à parier qu'en cas de difficultés financières, Vinci cherchera à sortir du projet, voire acceptera une faillite. Il perdra les 770 M€ investis, renfloués par sa marge bénéficiaire sur la réalisation des travaux. Le reste du risque est supporté par les banques et par l'Etat. A contrario si la rentabilité s'avérait excellente, Vinci pourrait sortir de la concession en la revendant à un fonds de pension. Il l'a bien fait avec ses parkings !

Pour Yves Crozet, la faillite reste un scénario « probable » et « l'opérateur ferroviaire lui-même peut y trouver son compte » en réduisant volontairement les trafics aux seules activités rentables. L'infrastructure reviendra dans le giron de SNCF Réseau. Restera à SNCF Mobilités à convaincre l'Etat de baisser les péages en augmentant ses dotations à SNCF Réseau endetté à hauteur de 50Md€. Dans tous les cas l'Etat devra payer et il le fera.

Afin de convaincre les collectivités territoriales de financer cette LGV, il a fallu leur promettre son prolongement vers Toulouse et l'Espagne avec le GPSO. Les collectivités se sont donc engagées à fournir 1,5 Md€ en échange de la promesse que la déclaration d'utilité publique (DUP) du GPSO serait signée dès le lancement de Tours-Bordeaux. Dès l'origine, Poitou- Charentes refuse de financer. D'autres collectivités cessent leurs paiements. Celles qui continuent à verser annoncent qu'elles ne pourront pas renouveler l'opération pour GPSO. Le financement est plus qu'incertain. La concession pour le GPSO ne sera pas envisageable du fait de la faiblesse des trafics. Si elle respecte « la règle d'or », SNCF Réseau ne pourra financer du fait de son endettement. Quant à l'Etat, il ne pourra supporter seul le coût exorbitant du GPSO.

Mais sans le prolongement vers Toulouse, susceptible d'apporter de nouveaux clients à la grande vitesse ferroviaire, les perspectives de trafic sur Tours-Bordeaux sont encore plus mauvaises...

C'est l'Etat qui s'est mis dans cette fâcheuse posture et comme le souligne Yves Crozet : « l'Etat a voulu des LGV « à tout prix », il va logiquement en payer le prix. »

Par Pierre Recarte

vice-président du CADE

, Collectif des associations de Défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes

---

[1] Professeur à l'Université de Lyon, Institut d'études politiques, Laboratoire aménagement économie transports

Pierre Recarte, vice – président du CADE

Crédit Photo : Guy Chaillou  
Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 26/06/2017  
[Url de cet article](#)