**LGV Tours-Bordeaux : faites sauter la banque…**

Par Pierre Recarte vice-président du CADE

Le 17 juin 2011, Alain Rousset a le sourire. C’est fait ! Le contrat de concession de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux entre Réseau Ferré de France (RFF) et Lisea, filiale de Vinci, est enfin signé. Le plus important partenariat public-privé (PPP) engageant 7,8 milliards d’euros voit le jour. Une saga de plusieurs mois aux multiples rebondissements semble s’achever. Pas si sûr…

**Faites vos jeux**

Faire miser 58 collectivités territoriales sur le tapis vert, c’est la tâche que s’est assignée l’un des maîtres du jeu, Alain Rousset, le président de la région Aquitaine. Il faudra faire miroiter des dessertes sans précédent, faire intervenir grands élus et ministres pour décider les collectivités réticentes. Très vite, une carte maitresse manque au sabot, celle de la région Poitou-Charentes. Sa présidente, Ségolène Royal refuse de mettre sur la table une subvention de 100 millions d’euros car *« ce n’est pas aux régions de financer la construction de la LGV »*. Trois semaines avant la signature du contrat, l’État décide d’avancer la participation de cette collectivité. La région Aquitaine versera sans sourciller 600 millions au pot car, pour Alain Rousset, *« il faut regarder ce projet avec les lunettes de l'avenir. Ne pas douter et foncer ».*

**Pour qui le jackpot ?**

L’Etat et les collectivités locales sont sollicités pour 3 milliards d’euros de subventions et RFF (devenu SNCF Réseau) pour 1 milliard.

De son côté, Lisea, la société concessionnaire, apporte 3,8 milliards d’euros dont 800 millions en fonds propres seulement. Aux côtés de Vinci, principal actionnaire, siègent la Caisse des Dépôts et deux fonds d’investissement. En échange, Lisea exploite la ligne durant 44 ans et perçoit les péages des exploitants ferroviaires dont la SNCF.

L’Etat et RFF se sont engagés à travers un contrat de concession sur un certain nombre de rotations entre Paris et Bordeaux qui doit assurer à Lisea une rentabilité annuelle de l’ordre de 15%. *« Une performance digne de traders »* s’étrangle Henri Emmanuelli. Pour Alain Rousset *« C'est trop élevé. On devrait revenir à un chiffre plus raisonnable de moitié environ.[[1]](#footnote-1) » .* Vœu pieux de la part d’un président qui fustige les PPP dénonçant une *« mécanique infernale »*, une *« bombe à retardement sur les finances publiques »[[2]](#footnote-2)* mais engage la région Aquitaine sans état d’âme !

**Rien ne va plus**

Sur 58 collectivités territoriales et intercommunalités sollicitées, 34 acceptent de participer au tour de table. Dans le front du refus, on compte les conseils généraux des Landes et de la Dordogne. Seule une dizaine de signataires sont à jour de leur contribution début 2015.

Beaucoup ne veulent plus jouer pour des raisons diverses qui tiennent parfois au report des projets de prolongement vers Toulouse et l’Espagne. C'est par exemple le cas du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques qui cesse de payer en septembre 2013. Le département a tout de même versé 30,9 millions d'euros mais quand on est riche, on ne compte pas, on plastronne.

D'autres financeurs, comme les collectivités de Charente et le Conseil général de la Gironde, ont décidé de stopper ou de ralentir leurs versements. Certaines collectivités au nord de Bordeaux suspendent leurs paiements dans l'attente de la connaissance des dessertes. Enfin, l'Etat à travers l’AFITF[[3]](#footnote-3), privée des recettes de l'écotaxe poids lourds, passe souvent son tour.

*« Il nous manque 795 millions d'euros »* s’alarme, début 2015, Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau. « *Quoi qu'il arrive, la signature de RFF sera honorée, le concessionnaire sera payé et la LGV sera réalisée »* précise Christophe Huau, le responsable RFF du projet.

Alors qui va boucher les trous ? « *Il y a trois possibilités : l'Etat, RFF, les autres collectivités.*». C’est-à-dire nous, les Aquitains.

**Poker menteur**

Depuis quelques mois se joue autour de la table une partie de poker menteur entre SNCF Réseau et Lisea. Au printemps l’exploitant propose 13 allers-retours directs, par jour, Paris-Bordeauxavec des rames Euroduplex de grande capacité. Cela ne fait pas le jeu de Lisea qui réclame un minimum de 19 allers-retours directs pour atteindre l’équilibre financier (250 millions d’euros annuels). Un pari que ne peut tenir SNCF Réseau. Dix-neuf rotations, c’est une perte de 165 millions d’euros pour l’entreprise ferroviaire du fait de péages trop élevés demandés par Lisea et d’un taux d’occupation des trains insuffisant.

Après plusieurs mois de discussions et une médiation confiée à l'ancien ministre Jean Auroux, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies retient 16,5 allers-retours quotidiens directs à la mise en service. Fin provisoire de la partie. Alain Rousset et Alain Juppé grimacent…

**Les banques ne jouent plus**

Coup de théâtre, le 26 novembre, les banques créancières de Lisea décident de bloquer les crédits *« en raison des risques financiers qui pèsent sur la pérennité de ce projet. »*
Bluff ou pas, Lisea pourrait rapidement se retrouver en défaut de paiement. Fera-t-on appel à l’Etat qui a garanti 80% de la dette du concessionnaire ? Le gouvernement exigera-t-il de la SNCF d’augmenter le nombre de trains sur la ligne, même s’ils roulent à moitié vides ? Ce serait lui demander de transgresser « la règle d’or » de ne plus creuser l’impressionnante dette estimée à ce jour à 42 milliards d’euros…

Ainsi à travers ce partenariat public-privé se trouve réalisée avec le plus grand cynisme la théorie de la privatisation des bénéfices et de la socialisation des pertes. La participation d’un opérateur privé n’a pu transformer un projet non rentable en un miracle.

Déjà, Alain Rousset, l’un des acteurs de ce fiasco, recherche « la martingale gagnante » pour financer les prolongements vers Dax et Toulouse. Mais les contribuables, qui sont aussi des électeurs, ne lui donneront peut-être plus le loisir de continuer à jouer avec leur argent comme au casino pour financer des projets non rentables dont ils ne veulent pas.

1. Interview à Sud-Ouest 5 janvier 2013 [↑](#footnote-ref-1)
2. 3 octobre 2012, discours lors du renouvellement de la signature de la Charte des services publics locaux [↑](#footnote-ref-2)
3. Agence de financement des infrastructures de transport de France [↑](#footnote-ref-3)