

La contre-attaque de Guillaume Pepy

LGV TOURS-BORDEAUX Alain Rousset a plaidé hier à Paris pour une augmentation des fréquences. 10/02/2016

Le dialogue à distance entre la SNCF, Lisea et Bordeaux qui porte sur le nombre de fréquences de TGV directs entre Paris et Bordeaux à l'horizon de l'ouverture de la ligne, le 2 juillet 2017, est monté d'un cran cette semaine. Hier, à l'occasion d'une rencontre avec Guillaume Pepy, le président de la SNCF, au siège de l'Association des Régions de France, Alain Rousset s'est montré offensif. En ligne avec Alain Juppé et la société Lisea sur cette question délicate, le président de la Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes a plaidé à son tour pour un nombre accru de dessertes directes entre Bordeaux et Paris : « Il faut plus de TGV au moment où les usagers en ont besoin, en correspondance des TER venus de Périgueux ou de Mont-de-Marsan », a-t-il indiqué à l'issue de son entretien. On sait qu'aujourd'hui la SNCF ne souhaite pas en mettre plus de 16,5 en service chaque jour. Elle juge les péages trop chers au regard de ses recettes d'exploitation à venir. Elle privilégie les trains de grande capacité, capables, sur deux étages, d'embarquer 1 200 passagers.

Lisea plaide, comme les élus, pour davantage de trains, plus cadencés aux heures de pointe.

L'argument pour les élus est celui du nouveau dynamisme affiché de la métropole et de sa région : « Avec 19 allers-retours directs, nous serions encore en deçà des fréquences envisagées dans le contrat de concession, et avec une desserte de Bordeaux nettement inférieure à celle de Lyon », a écrit Alain Juppé en début de semaine à Guillaume Pepy.

L'argument pour Lisea est sonnant et trébuchant. Pour obtenir la concession de ce projet ferroviaire de grande ampleur, la filiale du groupe Vinci a injecté 700 millions de fonds propres et emprunté 3 milliards d'euros à un pool bancaire.

C'est le principe du partenariat public-privé. La puissance publique, SNCF Réseau, L'État, l'Europe et les collectivités locales ont financé la moitié de l'investissement. Pour se rembourser, Lisea a besoin de l'argent des péages. Le calcul de leur coût est compliqué, il dépend de la capacité des trains et des horaires, mais on peut considérer que le prix moyen est de 22 euros le kilomètre par train. Avec 16,5 allers-retours directs, Lisea dit ne pas honorer ses charges, à la fois le remboursement de sa dette et les dépenses de maintenance de la ligne pendant la durée de la concession. Il lui manque au moins 30 millions d'euros par an.

Moindre rentabilité

Ce qui est sûr, c'est que Lisea ne saura détourner la totalité de la clientèle d'affaires qui aujourd'hui rejoint Paris via l'aéroport de Mérignac. Un enjeu crucial pour la rentabilité de la ligne.

Mais, dans une lettre adressée au maire de Bordeaux, Guillaume Pepy avance enfin quelques chiffres.

Il rappelle à l'ancien Premier ministre l'engagement de son groupe pour la LGV : 2,2 Mds d'euros investis dans le projet. Il détaille ses propositions de dessertes qui incluent, on ne le savait pas à ce jour, deux allers-retours rapides vers Massy,

Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle, autant de correspondances attendues par les usagers. « À la mise en service de la ligne, nous aurons 32,5 allers-retours, dont 22 rapides et utiles pour la clientèle bordelaise », explique Guillaume Pepy, selon qui la comparaison avec Lyon n'est pas si déséquilibrée que cela. Pour le patron de la SNCF, le différend avec Lisea porte sur la rentabilité des fonds propres apportés par le concessionnaire pour les cinquante ans de la concession. Elle est significative : de l'ordre de 15 % à la signature du contrat.

Sans doute moindre avec un peu moins de trains. Un écart qui ne fait pas pleurer Guillaume Pepy, qui doit gérer des obligations de service public et des contraintes financières d'une tout autre nature.

Jean-Bernard Gilles