

Concernant les Bonnes fortunes mises en avant par Monsieur Rousset page 8 PJ 1 du protocole de financement on note :

*" - L'autofinancement du projet, c'est-à-dire **la part de péages ferroviaires en excédent (déduction faite des coûts d'exploitation)** dont le Premier ministre a accepté de faire bénéficier l'établissement public, qui n'étaient pas prévus dans le plan de financement initial : cet autofinancement est **estimé aujourd'hui à 50 M€ par an** pour l'ensemble du projet, générant un gisement mobilisable de **11 M€ par an** sur le périmètre de Nouvelle-Aquitaine, soit **442 M€**. "*

Dans un article du journal (PJ 2) Le Monde, Monsieur PEPY directeur de SNCF, les péages sur Tours /Bordeaux pour 18,5 TGV A/R soit 37 TGV/Jour concourraient à la perte annuelle pour la SNCF de 90 M€ dès 2017. Sur ce même article concernant la LGV Tours/Bordeaux, le concessionnaire Vinci indique que le péage moyen par TGV est de 7 000€, ce qui nous donne pour 302 km de voies 23,18€ Km/train.

Sur cette base, construisons le tableau suivant en tenant compte du nombre de TGV actuels circulant sur Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax. Dans ce calcul par ordre de grandeur, nous considérons que les TGV circulent 365 j/an. Le tronçon commun de 55 km est compris dans les deux parcours.

TGV 365 J/an	Toulouse Bordeaux	Dax Bor- deaux	
Longueur LGV	222	160	km
Nb de Trains/J	10	13	km
Péage 23,18€/km	18,8	17,6	M€
Total annuel	36,4		M€

Nous obtenons un péage annuel de 36,4M€ sur la base des tarifs pratiqués sur Tours/Bordeaux en 2017.

Il faudra nous expliquer comment avec un péage annuel de l'ordre de grandeur de 36,4 M€, on arrive à financer les coûts d'exploitation, et à générer un surplus de 50 M€ annuel. Un autre calcul d'ordre de grandeur sur les mêmes bases de péage et de distance montre que pour générer uniquement ce surplus de 50M€, il faudrait porter le nombre de TGV de 10 à 14 sur Bordeaux Toulouse, et de 13 à 18 pour Bordeaux Dax, il faudra en plus rajouter le nombre de TGV nécessaire pour couvrir l'exploitation et l'entretien des installations et autres lignes budgétaires nécessaires. Or, pour la SNCF il n'y a aucun intérêt à dépasser le nombre de trains actuels par manque de passagers potentiels.

Encore une fois le vieux Duc d'Aquitaine nous prend, et vous prend pour des manants incultes, justes bon à payer ses fantaisies très onéreuses.