

20 mai 2015 - Le Canard Enchaîné

Cliquez pour agrandir :

Catch financier en TGV

ON croyait avoir tout vu sur les dérives des partenariats public-privé (PPP), ces drôles de contrats où ce sont les entreprises qui financent des équipements publics en échange de copieux loyers payables durant plusieurs dizaines d'années. La nouvelle ligne de TGV Tours-Bordeaux, qui doit entrer en service en 2017, est pourtant en train de renouveler le genre. Sur un mode gaguesque.

La ligne est construite par le consortium Lisea, mené par le bétonneur Vinci. Mais, à l'inverse des autres PPP, ce ne sont pas les sociétés privées qui financent l'intégralité des travaux ! Sur un total de 7,8 milliards, l'Europe, l'Etat et une cinquantaine de collectivités locales ont déjà versé à Lisea 3 milliards de subventions. Sans compter un autre milliard, payé par la branche réseau de la SNCF, pour raccorder la voie nouvelle au réseau classique.

En revanche, c'est bien le privé Lisea qui restera le propriétaire de la ligne TGV jusqu'en... 2061. Et qui empochera l'intégralité des péages que la SNCF et ses éventuels concurrents devront acquitter pour faire passer leurs trains. Un tarif qui variera en fonction du jour, de l'heure et de l'âge du capitaine...

Mais la SNCF juge bien trop élevés les prix fixés dans le contrat signé entre l'Etat et Lisea en 2010. Elle estime que l'exploitation de la ligne s'en trouvera déficitaire d'« **au moins 150 millions par an** » (« Les Echos », 17/5). Du coup, la société nationale dégainie sa botte secrète : au lieu de faire circuler 48 trains par jour, ce qu'escomptent les financiers de Lisea, elle menace de s'en tenir à 37 – comme aujourd'hui. Des rames qui seront réaménagées pour pouvoir transporter le surplus attendu de voyageurs. Dans le genre du métro à 6 heures du soir ?

Cette annonce a déclenché la fureur de Lisea, qui risque de voir ses recettes fondre à grande vitesse. Pour riposter, le bétonneur et ses associés prêchent désormais la révolte dans les campagnes traversées par le TGV. Sur le mode : moins de trains, c'est moins d'arrêts dans les gares intermédiaires, comme Angoulême ou Poitiers. Le message a été reçu cinq sur cinq par les élus et les contribuables locaux, qui ont dû subventionner les travaux et qui font désormais le siège de la SNCF. Avec une artillerie en béton...

DAECH : PALMYRE HORS DE DANGER ?

18 mai 2015 - Les Echos :cliquez : [.....déficitare d'au moins 150 millions par an... ..](#)

