

17 juin 2015 - **Pantxo Tellier (Cade)**

Le consortium privé LISEA investit dans la concession 750 millions d'euros en fonds propres, et surtout s'endette de 3 milliards. Or, plan de relance oblige, l'Etat «*garantit à 80% la dette ultime, à hauteur de 2,5 milliards d'euros. Donc pour les banquiers, peu importe que les recettes de trafic ne couvrent pas l'emprunt. Ils ont été nombreux à vouloir un ticket sur les 3 milliards de dette que la garantie permettait*»

. Quant aux fonds propres, ils seront couverts en partie pour Vinci par la marge que fera le groupe sur les travaux de construction.

«*Vinci a un haut niveau de sécurisation*»,

Concession 50 ans dont 44 en exploitation (6 ans pour la construction)

Estimation globale 50 ans :

Investissement : 7,8 Mds €

Les fonds proviennent essentiellement d'emprunts (7 Mds € : 3 pour Lisea, 4 pour l'Etat et les collectivités locales)

Si l'on admet que les emprunts sont faits sur 30 ans à 3%, les annuités constantes de remboursement peuvent être estimées à : 350 M€ annuels soit au bout de 30 ans : 10 500 M€ déboursés c'est-à-dire 3 500 M€ d'intérêts versés.

Le coût d'entretien et maintenance est estimé à 100 000 €/an sur les LGV par l'UIC

Soit pour Tours Bordeaux 302km : 30M€/an

(supposons que grâce au remarquable savoir-faire de Vinci il n'y aura pas de travaux lourds à prévoir sur la période d'exploitation [durée de vie estimée avant travaux lourds par RFF : 30 ans pour ces infrastructures])

Globalement sur 44 ans d'exploitation cette infrastructure aura coûté :

7,8 Mds € (capital) + 3,5 Mds € (Intérêts) + 1,32 Mds € (maintenance) = 12,62 Mds € hors travaux lourds

soit : **287 M€ /an** sur 44 ans d'exploitation !

Recettes attendues : 45 trains/jour (dernière proposition de Mr Auroux) et 6 000€/train

Soit sur 365 jours : **98,55 M€ /an**

Le compte n'y est pas

Pour LISEA cependant la situation est différente

Il conserve la totalité des recettes : 98,55 M€/an pour un coût différent :

Intérêts (dans les mêmes conditions) : 36 M€ /an

Maintenance : 30 M€ /an

Capital (3,8 Mds € sur 44ans) : 86 M€ /an

Soit globalement : 152 M€/an il manque encore 53,45 M€/an

Pour arriver à l'équilibre 3 possibilités:

rétrocession de l'infrastructure au bout de 44 ans d'exploitation pour 1,5 Mds € à l'état et col publiques (via SNCF réseau) qui en ont déjà payé la moitié (4Mds €).

Augmentation du nombre de trains : 70 trains journaliers sont nécessaires

Augmentation des péages : 9 250 €/train

Alors que à raison d'un train toutes les 5 mn dans une fourchette 6h-24h la capacité du tronçon est de 215 trains/jour l'ouverture à la concurrence ne donnera pas une augmentation sensible du nombre de voyageurs mais les répartira entre les divers opérateurs au détriment de SNCF exploitation qui prévoit déjà 150 à 200 millions d'€ de pertes annuelles sur ce seul tronçon exclusivement voyageurs. La solution b est peu envisageable.

Les négociations sur le prix des péages se fait à la baisse par rapport à la proposition de LISEA, une augmentation et donc la solution c n'est pas non plus envisageable.

Reste donc la solution a. A supposer que l'infrastructure soit récupérée en « bon état » en fin de concession il faudra 90 ans d'exploitation dans les mêmes conditions pour arriver à

l'équilibre soit au total 140 ans (hors travaux lourds) durant lesquels SNCF aura perdu 150M€/an soit 21 Mds €

Belle opération d'intérêt public pour 45 trains journaliers qui feront gagner 55mn hors arrêts intermédiaires à seulement 8% des usagers du train dont seulement 30% d'entre eux (soit 2,4% des usagers du train) l'utilisent pour des raisons professionnelles les autres (4,8% des usagers du train) pour leurs loisirs.

Mais bon, on veut nous faire avaler que le développement économique qu'apporte une telle infrastructure, les emplois, l'environnement, méritent un tel sacrifice du contribuable (mais pas de Vinci) alors résignons-nous, ça ira mieux demain !

Le