

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