

## 21 décembre 2016- Le Figaro

**Ndir TGV-Albret : □ .....Dans l'article : Les difficultés du concessionnaire s'expliquent aussi par la faiblesse du trafic et des recettes, couplée à la concurrence des liaisons aériennes low cost entre l'Espagne et la France, trois fois plus rapides que le train, selon les experts.....Essayez de comprendre l'investissement.**

La ligne ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan en France et Figueras en Espagne a été reprise mardi par une coentreprise publique, filiale des gestionnaires d'infrastructures des deux pays, après la liquidation judiciaire de son concessionnaire privé TP Ferro.

"La France et l'Espagne ont prononcé la déchéance du contrat de concession (de TP Ferro) et ont confié l'exploitation de l'infrastructure à Línea Figueras Perpignan, filiale constituée par SNCF Réseau (gestionnaire d'infrastructure français, NDLR) et ADIF (gestionnaire espagnol, NDLR), afin de garantir la continuité des circulations ferroviaires entre les deux pays", annonce le secrétariat d'Etat français aux Transports dans un communiqué.

"L'exploitation et la maintenance de la section internationale entre Perpignan et Figueras ont été simultanément transférées à la société Línea Figueras Perpignan, qui a repris l'ensemble des personnels de TP Ferro et qui est devenue le gestionnaire d'infrastructure de la ligne", détaille ce communiqué.

TP Ferro, détenue à parts égales par les groupes de BTP espagnol ACS et français Eiffage, s'est révélé incapable de régler sa dette, qui s'élève à 557,2 millions dont 391,5 millions d'euros envers les prêteurs et avait été placée en redressement judiciaire en septembre 2015.

En 2003, TP Ferro avait obtenu pour cinquante ans la concession pour la construction et l'exploitation de la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras. Elle avait souscrit un emprunt de 532 millions d'euros en 2005, pour la construction d'un tronçon d'environ 45 kilomètres incluant un tunnel creusé à travers les Pyrénées. Le projet a coûté 1,1 milliard d'euros au final.

Le consortium s'était plaint en juillet du "décalage" entre la mise en service de la ligne, en janvier 2009, et son raccordement au réseau espagnol à grande vitesse, qui n'est intervenu qu'en décembre 2013.

Les difficultés du concessionnaire s'expliquent aussi par la faiblesse du trafic et des recettes,

couplée à la concurrence des liaisons aériennes low cost entre l'Espagne et la France, trois fois plus rapides que le train, selon les experts