

Ligne TGV Tours-Bordeaux: une rente perpétuelle pour le groupe privé Vinci

31 Mars 2010 Par [Martine Orange](#)

<http://www.mediapart.fr/article/offert/1cf488d352b5070f6c4835f1f2e9b378>

- On avait oublié le plan de relance. Annoncé en fanfare à l'hiver 2008, ce vaste programme de 20 milliards d'euros censé redynamiser l'économie française semblait ne plus faire partie des priorités gouvernementales. Quant à Patrick Devedjian, ministre chargé de son exécution, il a pratiquement disparu. Mardi, bonne nouvelle, le plan de relance a resurgi, avec l'annonce du lancement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux ([cliquer sur l'image pour afficher le tracé au format pdf](#)).

Est-il pertinent, à un moment où les choix gouvernementaux sont de plus en plus contraints, de mobiliser des financements pour construire une nouvelle ligne à grande vitesse reliant Paris à Bordeaux en 2 heures et 5 minutes plutôt que rénover le réseau existant de plus en plus vétuste, comme le pointait la Cour des comptes dans un de **ses rapports**? La question n'a même pas été débattue. Elle avait déjà été tranchée par avance par le président de la République.

A maintes reprises, Nicolas Sarkozy s'est érigé en ardent défenseur des lignes à grande vitesse, considérées comme des infrastructures majeures pour l'aménagement du territoire et pour favoriser l'économie. Plusieurs projets de ligne à grande vitesse ont donc été inscrits dans le plan de relance, dont celle de Tours-Bordeaux considérée comme prioritaire.

Mais ce qui attire le plus l'attention dans ce programme, c'est le montage choisi par le gouvernement. Bien que le projet figure dans le plan de relance, il sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé. Une formule chère à Nicolas Sarkozy. A peine élu à l'Élysée, celui-ci avait fait réviser la loi afin de faire sauter les verrous qu'avait imposés le Conseil constitutionnel et qui brisaient, selon lui, le formidable potentiel de cette association entre le public et le privé.

Mardi, **Réseau ferré de France** (RFF), qui normalement assure la gestion de toutes les infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du territoire, a donc révélé le nom du consortium privé qu'il avait retenu pour mener à bien le projet. C'est le groupe **Vinci**, grand habitué des concessions publiques – il a déjà un quasi-monopole sur les parkings municipaux et a réussi à emporter à vil prix les plus importantes concessions autoroutières – qui a gagné face aux offres de **Bouygues** et d'**Eiffage**, les deux autres grandes majors du BTP français.

Le contrat définitif sera arrêté dans quelques mois. Mais les grandes lignes sont déjà connues. Associé pour la circonstance avec le fonds Axa Private Equity et CDC Infrastructures, filiale de la Caisse des dépôts, le groupe Vinci s'engage à financer par emprunt la moitié de l'ouvrage estimé entre 7,5 et 8 milliards d'euros. L'autre moitié doit être payée par l'Etat et une soixantaine de collectivités locales. Que percevront-elles en contrepartie ? Interrogé, Vinci répond que *«l'intérêt pour les collectivités locales est surtout dans les retombées économiques attendues»*. Avant d'ajouter: *«Les redevances qu'elles pourront recevoir ne sont pas à l'échelle du projet.»*

En un mot, l'argent public est *gratis pro deo*. Les acteurs publics n'auront que peu, voire aucun droit, ni en tant qu'actionnaire, ni en tant que puissance concédante. Les villes ont déjà pu mesurer ce que cela signifiait: elles ont eu le plus grand mal à faire entendre leur voix sur le tracé de la ligne.

De même, RFF se retrouve totalement exclu du jeu: la nouvelle ligne sera conçue, exploitée, entretenue totalement par le groupement privé. En contrepartie de leurs apports financiers, le groupement privé obtient une concession d'exploitation de cinquante ans! Un record en la matière.

- Un démembrement des infrastructures publiques

Jamais la France n'avait connu un tel démembrement de ses infrastructures publiques. Pour la première fois depuis 1936, l'Etat accepte de briser le monopole étatique sur le réseau ferroviaire et de renoncer à avoir un droit de regard sur l'exploitation d'une partie du réseau. Il faut remonter au Second Empire et aux premiers développements du chemin de fer pour retrouver pareille situation. Comment justifier une telle privatisation de l'espace public?

Le gouvernement met en avant l'efficacité du privé pour mener à bien et à moindre coût ce type de réalisation. A l'expérience, il est permis, pourtant, de douter de l'argument. Car la maîtrise des coûts dans ce type d'opération est d'abord liée à la mise en concurrence. Or, là, rien de tel. L'appel d'offres qui a été des plus restreints – trois groupes français seulement ont été admis à concourir – a été fait en amont.

Au moment de la réalisation, il n'y aura pas d'appel d'offres, pas d'attributions par lots, pas d'entreprises qui peuvent tenter de faire baisser les prix pour tenter d'emporter une partie des travaux. La puissance publique se remet totalement dans les mains d'un seul groupe. Vinci ne se cache même pas de tout vouloir. Dans son communiqué, le groupement annonce que «*VINCI Construction pilotera le groupement de conception-construction, composé notamment d'entreprises de VINCI Construction, Eurovia, VINCI Energies, Cegelec*», toutes des filiales du groupe. Cela ne présage pas d'une bataille au couteau pour tenir les prix. Déjà, le projet qui était évalué au départ à 7,2 milliards d'euros est estimé entre 300 et 800 millions d'euros de plus.

Le deuxième argument avancé par les pouvoirs publics pour expliquer ce choix du partenariat public-privé, ce sont naturellement les contraintes budgétaires. Les déficits publics ont atteint un tel niveau qu'il n'est plus possible pour l'Etat de financer seul de tels programmes d'infrastructures. Les financements du privé lui permettent donc de réaliser des programmes aux retombées économiques indiscutables, sans grever ses finances.

Dans son **rapport annuel de 2008**, la Cour des comptes soulignait les économies factices induites par le partenariat public-public. Selon elle, ces montages s'apparentaient à des hors-bilan de l'Etat payés à des prix exorbitants. Philippe Séguin y dénonçait «*ces projets qui consistent à aller chercher des tiers financiers et à bâtir des usines à gaz, en oubliant que celui qui emprunte pour le compte de l'Etat le fait à un coût plus élevé*» que ne le ferait l'Etat. Car sur les projets à très long terme, c'est la signature de l'Etat qui reste encore la meilleure pour lever des financements à moindre coût.

A l'appui de sa démonstration, Philippe Séguin citait l'exemple du **Pôle renseignement du ministère de l'intérieur**, voulu par Nicolas Sarkozy. Installé à Levallois-Perret en 2005, «*sans aucune étude précise du coût et des bénéfices attendus*

de l'opération», ce projet va coûter 121 millions d'euros à l'Etat, selon la Cour des comptes. Le nouveau ministère de la défense, place Balard, voulu aussi par le chef de l'Etat, et bâti d'après le même montage de partenariat public-privé, se révèle aussi hors de prix. L'investissement initial de 600 millions d'euros va coûter au moins 3 milliards à l'Etat sur trente ans, **d'après les estimations du député UMP Yves Deniaud.**

- Combien coûtera la ligne Tours-Bordeaux au final? Officiellement pour l'Etat et les collectivités locales, pas plus que les sommes apportées au départ puisque ce sont les péages versés par les compagnies ferroviaires utilisant l'infrastructure qui assureront la rémunération du concessionnaire, toute l'économie du projet étant bâtie sur la fin du monopole de la SNCF et une concurrence de plus en plus féroce sur les lignes de TGV. Ces péages seront naturellement reportés dans le prix des billets pour les voyageurs.

Mais il faudra malgré tout rembourser les trois à quatre milliards d'euros de fonds publics. Et ce sont les contribuables qui seront sollicités d'une manière ou d'une autre. Dans ces estimations des coûts pour la collectivité et son intérêt public, il convient aussi de prendre en compte la durée de la concession: cinquante ans. Une durée exorbitante du droit normal des concessions, normalement strictement encadrées depuis la loi Sapin. Les protagonistes justifient ce contrat, au vu des sommes en jeu, des risques encourus et des services fournis par la suite. Le coût du projet est certes élevé. Mais dans le passé, l'Etat ou les collectivités locales, quand ils ont eu à financer des dépenses identiques, les autoroutes par exemple, n'ont pas eu besoin de cinquante ans pour les amortir et les rentabiliser.

Quant aux services adjoints, impossible d'évaluer les coûts futurs d'entretien, de maintenance de la ligne, puisque tout sera dans les mains de l'exploitant concessionnaire. L'opacité qui entoure la gestion des réseaux d'eau concédés au privé, tout comme le système tarifaire instauré sur les autoroutes privatisées, donnent un aperçu de ce qu'il pourrait advenir sur la concession du Tours-Bordeaux. Et il se pourrait que, dans quelques années, le concessionnaire évoque des difficultés imprévues, des charges sous-estimées, ou le prolongement de la ligne jusqu'à Dax ou Madrid, comme cela est prévu pour demander un allongement de sa concession. Bref, tout ressemble plus à une rente quasi perpétuelle offerte à un groupement privé sur une emprise publique qu'à un programme de relance de l'économie. Des collectivités locales semblent en avoir pris conscience. Elles sont plusieurs à refuser pour l'instant de participer au financement du projet.