



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 91994

Texte de la question

M. Jérôme Lambert attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la menace qui pèse sur la poursuite du chantier de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux. Les banques du concessionnaire Lisea, qui exploitera la ligne à partir de l'été 2017, ont en effet fait connaître le 26 novembre 2015 leur décision de suspendre leur versement au consortium mené par Vinci en raison « des risques qui pèsent sur la pérennité du projet ». Le pool bancaire estime qu'avec une moyenne de 16,5 allers-retours par jour à l'ouverture de la ligne telle qu'arrêtée par le Gouvernement, les perspectives de revenus commerciaux du consortium ne sont pas assurées pour qu'il puisse rembourser les intérêts de la dette qu'il a levé pour construire la ligne. Clairement, il s'agit de faire pression sur la sphère publique pour qu'elle révise ses plans et, ainsi, obtenir davantage de dessertes, donc davantage de profits. Cette opération bénéficie du dispositif de garantie de l'État mis en place dans le cadre du plan de relance en 2009 pour favoriser les projets prioritaires financés en partenariat public-privé. Les quelques éléments financiers communiqués par Vinci lors de la signature du contrat de concession conclu entre RFF et la société Liséa, pilotée par Vinci, mentionnent 1 060 millions d'euros de dette bancaire garantie par l'État et 400 millions d'euros de crédit de la Banque européenne d'investissement garanti par l'État. De plus, 757 millions d'euros sont garantis par RFF, ce qui porte la garantie à 2 227 millions d'euros. Dans ces conditions, il est légitime de s'interroger sur la légalité d'une telle pratique dans le cadre de prêts garantis par les pouvoirs publics. Aussi, il lui demande quelle est la réglementation sur ce sujet.

Texte de la réponse

Le tronçon central Tours-Bordeaux de la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) apportera, à sa mise en service, le 2 juillet 2017, un saut de performances majeur pour les déplacements entre Paris et Bordeaux, et, plus largement, le Sud-Ouest de la France. Cette LGV, qui mettra Bordeaux à 2h04 de Paris, contre 3h14 aujourd'hui, représente l'un des projets d'infrastructure les plus importants de la décennie en Europe, avec un investissement de 7,8 milliards d'euros, hors raccordements à la ligne classique et travaux de résorption du bouchon ferroviaire bordelais. Sa réalisation par voie de concession, décidée par le Comité interministériel d'aménagement de compétitivité des territoires du 18 décembre 2005, a permis de réduire l'apport de fonds publics à un peu plus de 50 % du montant des travaux : le plan de financement des 7,8 milliards d'euros sous périmètre du concessionnaire repose ainsi sur la mobilisation de 3,8 milliards d'euros par le partenaire privé et d'un peu plus de 4 milliards d'euros de concours publics, répartis entre environ 1 milliard d'euros apporté par SNCF Réseau, 1,5 milliard d'euros apportés par l'État et autant par les collectivités territoriales. Dans ce contexte, l'élaboration du plan de transport à la mise en service de la ligne, engagée par SNCF Mobilités fin 2014, a été fortement suivie, tant par les collectivités locales concernées que par le concessionnaire LISEA. En effet, les temps de parcours et le nombre d'arrêts dans chaque gare faisaient l'objet d'attentes fortes des collectivités territoriales desservies. Or, les premières ébauches de plan de transport de SNCF Mobilités, que le transporteur justifiait par la capacité supplémentaire offerte par les nouvelles rames Euroduplex et le niveau des redevances sur la nouvelle infrastructure, s'étaient établies très en deçà des

attentes des collectivités, conduisant certaines à suspendre les versements de leur participation au projet. Dans ces conditions, le groupe SNCF a missionné Jean Auroux, ancien ministre, comme médiateur pour la définition de ce plan de transport. Le plan de transport proposé à l'issue de la mission Auroux, en juillet 2015, et des discussions complémentaires qui se sont tenues, avec l'ensemble des parties prenantes, jusqu'en avril 2016, repose ainsi sur 18,5 allers-retours TGV quotidiens « bolides », permettant, en semaine, une desserte selon les meilleurs temps de parcours entre Bordeaux et l'Île-de-France. Ils seront complétés par des trains assurant également la desserte des villes situées sur le parcours, comme Châtelleraut, Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers, Angoulême ou Libourne, portant à 27,5 allers-retours par jour au total le nombre de liaisons avec Paris et à 33,5 allers-retours par jour au total le nombre de liaisons avec l'Île-de-France. Ce plan de transport a été salué par la très grande majorité des collectivités desservies par la ligne nouvelle. Dans ce contexte, tous les éléments sont aujourd'hui réunis pour que le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux soit, à sa mise en service, le 2 juillet prochain, avec près d'un mois d'avance sur la date contractuellement fixée, un véritable succès.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Lambert](#)

Circonscription : Charente (3^e circonscription) - Radical, républicain, démocrate et progressiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 91994

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 décembre 2015](#), page 97

Réponse publiée au JO le : [9 mai 2017](#), page 3371