

# La LGV Sud Europe-Atlantique Tours-Bordeaux

par Jean-Philippe Sallaberry

Le 30 mai 2010, Vinci remportait l'appel d'offre pour la construction et l'exploitation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. D'ici à 2020, deux autres lignes la suivront, reliant l'Espagne et Toulouse. Un chantier colossal et un enjeu majeur pour l'ensemble du Sud-Ouest.

## La LGV en chiffre

Si certains TGV rejoignent la gare de Bordeaux, ils ne peuvent atteindre les 300 km/h qu'entre Paris et Tours. Envisagé dès le début des années 1990, la construction de la liaison Tours-Bordeaux a longtemps semblé au point mort. Mais depuis la déclaration d'utilité publique et le grenelle de l'environnement, les choses se sont considérablement accélérées.



Concrètement, cette nouvelle ligne représente 340 km de voies pour un investissement de 7.2 milliards d'euros, ce qui en fait l'un des plus importants projets ferroviaires à l'échelle européenne. À la vitesse de 300 km/h, les trains parcourront le trajet Paris-Bordeaux en 2h05 au lieu de 3h10 actuellement. Cela dit, la ligne a été dimensionnée pour une vitesse commerciale de 350 km/h. Ce projet permettra aussi de libérer des capacités sur la ligne existante, notamment pour les trains de voyageurs régionaux et les trains de marchandises. Les travaux commenceront au premier semestre 2012 et se poursuivront jusqu'en 2017.

Le financement du projet se veut particulièrement innovant. Pour accélérer les délais de construction et faire face à un endettement important, RFF a eu recours à un Partenariat Public-Privé (PPP).

## Le PPP, késaco ?

Couramment utilisé dans la construction de parkings ou d'autoroutes, ce montage financier est le premier de ce type dans le domaine ferroviaire à grande vitesse. Afin de partager les risques financiers liés à la fréquentation ferroviaire et optimiser les fonds publics, RFF a choisi de faire appel à des partenaires privés.

En clair, Vinci contribuera aux frais à hauteur de 29%, RFF en prendra 26% à sa charge, le reste étant complété par l'État, cinq conseils régionaux, dix-neuf départements et trente-trois communautés de communes.

Le concessionnaire retenu, Vinci, assurera à ses risques la conception, la construction, l'entretien, le renouvellement et l'exploitation de l'infrastructure pendant 50 ans. En contrepartie, il percevra directement les péages versés par les compagnies ferroviaires. Enfin, un mécanisme de régulation des bénéfices a été mis en place pour limiter la rentabilité du projet pour l'actionnaire privé. À la fin du bail, la LGV deviendra la propriété de RFF.

Les PPP permettent à RFF de donner une nouvelle impulsion au développement du réseau ferré puisque trois autres grands projets de ce type ont récemment vu le jour.

## Et ensuite ?

Bordeaux n'est qu'une étape dans le déploiement de la LGV. D'ici 2020, la ville sera reliée à Toulouse et Bilbao, en attendant Madrid. Les chiffres sont éloquentes : 950 kilomètres de voies nouvelles, entre 15 et 20 milliards d'euros de budget, dix ans de travaux...

Ces projets placeront Bordeaux au carrefour du Sud-Ouest européen et ont notamment inspiré l'étude d'un nouveau quartier d'affaires bordelais.

