

**INFRASTRUCTURES** ■ Une réunion à l'Élysée a formalisé le financement du projet. L'Etat payera si la région Poitou-Charentes fait faux bond, avec des mesures de rétorsion à la clé...

# L'Etat boucle le financement de la LGV Tours-Bordeaux

Depuis quelques semaines, les inquiétudes commencent à poindre quant à la construction de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux. La faute à un financement qui avait toutes les peines du monde à être bouclé. Les nuages se sont toutefois visiblement dissipés depuis le début de la semaine. Selon nos informations, une réunion s'est tenue lundi soir à l'Élysée sur ce sujet épineux et l'Etat a donné son feu vert pour le financement public de ce chantier, attribué l'année dernière à un groupement mené par Vinci.

C'est justement la part d'argent public du projet qui l'empêchait pour le moment d'aboutir. Sur les 7,8 milliards d'euros que doit coûter cette LGV, environ 3,4 milliards d'euros doivent être assurés à parité par l'Etat et 57 (!) collectivités locales (5 régions, 12 départements et 40 communes et intercommunalités). Pour le reste, les choses sont partagées entre le consortium mené par Vinci et Réseau Ferré de France, le propriétaire du réseau. Depuis quelques mois, certaines des collectivités locales se faisaient un peu tirer les oreilles quant à la

part qu'elles devaient verser. C'était le cas de départements comme les Pyrénées-Atlantiques, le Lot-et-Garonne ou les Landes, et surtout de la région Poitou-Charentes. Sa présidente, Ségolène Royal, avait prévenu qu'elle était seulement disposée à prêter la somme convenue à l'Etat (environ 100 millions d'euros), mais surtout pas à la verser définitivement !

Au total, ces différents cas faisaient peser une inconnue de l'ordre de 100 à 200 millions

57

**Le nombre de collectivités locales parties prenantes au financement du projet.**

d'euros sur le financement. Assez peu de chose par rapport aux 7,8 milliards du projet, mais l'Etat refusait jusque-là de payer à la place des collectivités récalcitrantes.

Finalement, le gouvernement a changé son fusil d'épaule, selon

plusieurs sources. Lundi soir, il a été acté que l'Etat remplacerait au besoin les collectivités récalcitrantes - au dernier pointage, ce serait surtout Poitou-Charentes qui poserait le plus de problèmes. Mais la vengeance est un plat qui se mange froid, et les pouvoirs publics sont décidés à récupérer leur argent à la première occasion.

**Poitou-Charentes visé**

La négociation de nouveaux contrats de plan Etat-régions - qui regroupent tout un ensemble de projets dans le domaine des transports en commun - devrait offrir une opportunité. Ainsi, si la région Poitou-Charentes persiste dans son opposition à verser la somme convenue, elle doit s'attendre à voir la subvention de l'Etat réduite d'autant dans le prochain contrat de plan. Le Premier ministre va envoyer une lettre en ce sens à Ségolène Royal dans les prochains jours...

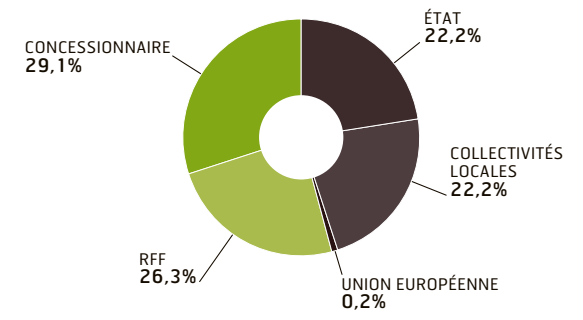
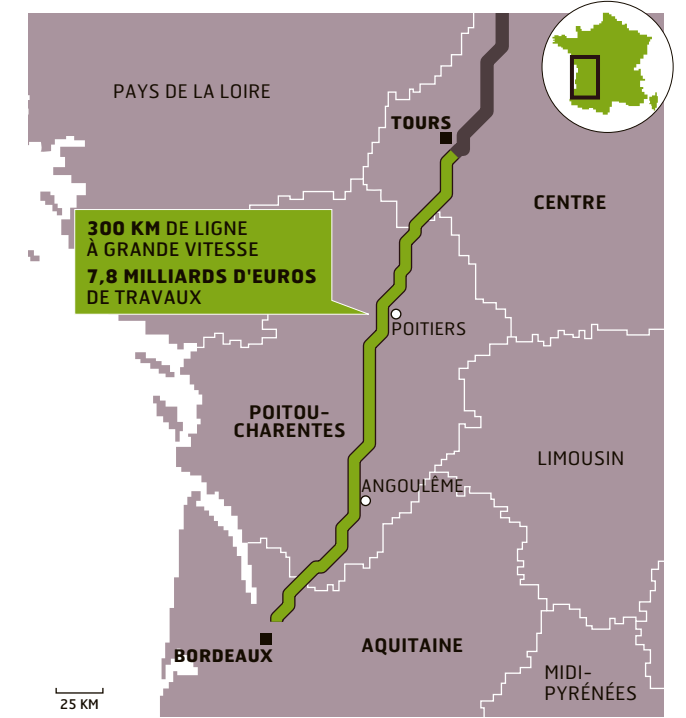
Cet accord de l'Etat ouvre - enfin ! - la voie à la signature définitive du contrat de concession avec Vinci, qui avait été choisi en mars 2010. « Une fois que le feu vert

aura été définitivement donné, dans les prochains jours, il faudra environ un mois pour finaliser les derniers réglages », explique une source proche du dossier. Un délai incompréhensible compte tenu de la trentaine d'intervenants (banques, fonds d'épargne) nécessaires pour boucler l'opération. RFF a par ailleurs accepté de prendre en charge le surcoût lié à la remontée des taux pendant l'enlisement des négociations côté public. Si le contrat est bien signé en juin, la ligne Tours-Bordeaux devrait être mise en service début 2017.

Ce n'est pas le seul chantier géré par RFF, alors que les critiques se multiplient pourtant contre l'ambition gouvernementale en terme de nouvelles LGV (« Les Echos » d'hier). En parallèle au tronçon Tours-Bordeaux, le gestionnaire du réseau négocie la convention de financement de la ligne Le Mans-Rennes. Selon nos informations, le groupe public espère signer le contrat définitif de partenariat avec Eiffage - choisi cet hiver - d'ici à l'été.

**RENAUD HONORÉ** (AVEC MYRIAM CHAUVOT)

**LA RÉPARTITION DU COÛT DES INVESTISSEMENTS**



IDÉ / SOURCE: RFF

**FERROVIAIRE**

## En forte croissance, Europorte recrute

Europorte recrute actuellement près de cent personnes en France. La filiale fret ferroviaire d'Eurotunnel, qui emploie à ce jour quelque 900 salariés, affirme détenir 4 % de part de marché dans l'Hexagone. Elle a contribué à hauteur de 98 millions d'euros au chiffre d'affaires de l'exploitant du tunnel sous la Manche en 2010. Et Europorte table sur une croissance à deux chiffres cette année, de 10 à 15 % par trimestre. Pour faire face à ces développements, l'entreprise recrute des conducteurs, des agents au sol et des chefs d'agence pour ses huit agences françaises.

Née de la réunion de la branche française de Veolia Cargo (Europorte France, Europorte Link, Europorte proximité et Socorail), rachetée en décembre 2009, avec l'activité fret ferroviaire qu'avait déjà Eurotunnel (Europorte 2), elle a été enrichie de GB Railfreight, société britannique acquise en juin 2010, et 3<sup>e</sup> opérateur de fret ferroviaire outre-Manche.

**Contrats renouvelés**

L'entreprise a gagné un certain nombre d'appel d'offres ces derniers mois. Après Lafarge Ciments, qui a renouvelé son contrat pour trois ans entre Dunkerque et Le Havre (quatre rotations par semaines), le groupe belge Lhoist, un des premiers producteurs de chaux et de dolomie, a récemment augmenté le volume transporté par Europorte, passé à près de cinq trains par semaine. Le contrat est signé pour les cinq années à venir, la filiale d'Eurotunnel

**LES CHIFFRES CLEFS**

- 98 millions d'euros, le chiffre d'affaires d'Europorte en 2010.
- 900, le nombre de salariés de la filiale de fret ferroviaire d'Eurotunnel.
- Une centaine, le nombre de recrutement en 2011
- 8, le nombre d'agences en France.
- 4 %, la part de marché revendiquée.

livrant de la chaux entre la France et l'Allemagne.

Par ailleurs, Europorte, qui a des compétences de gestion d'infrastructures ferroviaires, a gagné en janvier dernier l'appel d'offres lancé par le port de Nantes-Saint-Nazaire et va gérer l'exploitation de ses 42 kilomètres de voies ferrées, ce que l'entreprise fait déjà depuis décembre dernier sur le port de Dunkerque qui, lui, en compte 250.

A l'heure où la SNCF accumule les pertes dans le domaine du fret, une activité en reconstruction, Eurotunnel y voit un vrai relais de croissance et entend exporter son savoir-faire ferroviaire hors du tunnel. « Europorte croit au ferroviaire, un transport propre qui s'inscrit dans un véritable développement durable », martèle son président, Pascal Sainson. « Le fret ferroviaire marche très bien en Grande Bretagne, en Suisse ou en Allemagne. Avec une stratégie ciblée il y a matière à réussir en France aussi », conclut-il.

**NICOLE BUYSE** CORRESPONDANTE À LILLE

**EN BREF**

**PROMEO.** Le groupe immobilier et exploitant d'hébergements de loisirs a conclu un protocole d'accord de reprise de Kawan Group. Ce dernier a développé une offre de chèques services pour l'hôtellerie de plein air, utilisables dans plus de 600 campings adhérents. Elle anime aussi la chaîne Kawan Villages (65 sites).

**FOOTBALL.** Fernand Duchaussoy, le président - intérimaire - de la Fédération française de football, et Noël Le Graët, son vice-président en charge des affaires économiques, ont officialisé hier leur candidature à l'élection à la présidence de la FFF, prévue le 18 juin. Deux autres listes ont été déposées, l'une étant notamment animée par l'ancien international Vikash Dhorasoo.

**FERROVIAIRE**

■ Le sénateur Francis Grignon a remis hier à Thierry Mariani son rapport sur la libéralisation du TER. Il préconise une expérimentation progressive et mesurée, ainsi que le transfert non obligatoire des personnels en cas de perte du contrat par la SNCF.

## TER : les pistes envisagées pour sortir du monopole de la SNCF

Attention, sujet sensible ! A moins d'un an des élections présidentielles, la possible fin du monopole de la SNCF dans les TER revient sur le devant de la scène. Rien de tonitruant néanmoins, ce retour se fait discrètement : le sénateur UMP du Bas-Rhin, Francis Grignon, a ainsi remis hier à Thierry Mariani, le secrétaire d'Etat aux Transports, son rapport sur « les conditions d'expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ». Ce document était attendu depuis près de deux ans et avait été repoussé au printemps dernier pour éviter la polémique au moment des élections régionales. Puis c'était le conflit sur les retraites à l'automne qui l'avait encore forcé à rester dans l'antichambre.

Le rapport n'a pourtant rien d'un brûlot. Conscient des polémiques que suscitera nécessairement un tel sujet, Francis Grignon plaide pour une approche progressive de la libéralisation et prône de laisser aux régions la possibilité « d'expérimenter » la concurrence sur leurs TER. Pas question donc de tout libéraliser d'un coup, il s'agirait en fait d'organiser des appels d'offres pour une partie seulement de chacun des réseaux régionaux - soit un groupe de lignes « territorialement cohérent et économiquement équilibré », soit un ensemble de lignes d'aménagement du territoire. Seule contrainte, il faudrait « un volume minimal estimé à 1,5 million de train-kilomètres par an », alors que le volume moyen d'une région représente environ 8 millions de train-kilomètres. En tout état de cause, cela devrait conduire à ce que la part de marché des nouveaux entrants n'excède pas 7,5 % à l'horizon 2018, selon les hypothèses du rapport.

**Transfert du personnel**

Le sénateur était surtout attendu sur deux points : que faire du matériel et du personnel de la SNCF, si jamais celle-ci perd un contrat ? Pour les trains, Francis Grignon estime qu'il faut en donner la propriété aux régions, qui ont d'ailleurs



Une négociation à l'automne pour sortir du monopole mais rien avant les élections présidentielles.

financé environ 55 % du parc et qui peuvent payer pour une compensation au groupe public pour le reste.

Sur le personnel, « la loi posera le principe du transfert des contrats de travail des salariés » en cas de changement d'opérateur, écrit le rapport. Ce transfert ne sera toutefois pas obligatoire, et se fera sur la base du volontariat. Les cheminots transférés conserveront leur statut (régime spécial de retraite, garantie de l'emploi). Mais ils doivent s'attendre - ceux qui restent à la SNCF comme ceux qui changent d'opérateur - à voir leur réglementation du travail (durée de travail) évoluer. Francis Grignon demande en effet - comme Guillaume Pepy d'ailleurs, le président de la SNCF - qu'une convention de branche soit négociée et s'applique à tous les acteurs, groupe public comme concurrents privés, et ce afin que la

concurrence soit équitable. Petit hic : cela nécessite d'abroger le décret de 1940 - datant de Vichy ! - qui régit encore aujourd'hui l'organisation du travail à la SNCF. Ce texte est encore perçu par certains syndicats comme l'équivalent de Tables de la Loi et leur suppression peut toujours entraîner des secousses sociales...

Le gouvernement n'a pour le moment pas donné ses intentions quant aux suites à donner à ce rapport. Selon plusieurs sources, on s'acheminera vers un début de négociation entre entreprises et partenaires sociaux sur la convention de branche à l'automne, mais rien ne devrait être décidé avant les élections présidentielles. Francis Grignon se donne lui-même trois ans pour que l'expérimentation qu'il appelle de ses vœux voie enfin le jour.

R. H.

**Le 1<sup>er</sup> rendez-vous des professionnels du Bâtiment Basse Consommation et à Energie Positive**



**SALON BATI énergie**  
Les 24 & 25 mai 2011  
PARIS PORTE DE VERSAILLES  
www.salon-batienergie.fr

