

Les bétonneurs bloquent les TGV de Sarko

Géants du BTP et banquiers font les difficiles pour financer 19 milliards de travaux.

Le plan de relance annoncé en fanfare par Sarko en décembre 2008 aurait-il du plomb dans l'aile? De gigantesques chantiers d'infrastructures ferroviaires et fluviales devaient être bientôt engagés, pour un montant de 19 milliards, grâce à des financements privés. Mais, et ce n'était pas prévu, les banques et les groupes de BTP sollicités se font tirer l'oreille. Certains ont présenté des devis carabinés. D'autres ont même mis les dossiers au panier. Motif: ces investissements leur paraissent trop risqués et pas assez rentables.

L'Élysée voudrait lancer avant la fin 2010 les chantiers TGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux, le contournement ferroviaire de Montpellier, une ligne de « tram-train » à la Réunion, l'équipement en fibres optiques de 14 000 km de voies ferrées, sans oublier le début de la construction du canal Seine-Europe. De quoi créer, sur un simple claquement de doigts présidentiel, des dizaines de milliers d'emplois.

Pour réaliser ce miracle, le gouvernement avait prévu de s'appuyer sur les partenariats public-privé. Ce système permet aux groupes industriels de construire puis de gérer, par exemple, des lignes de TGV, des aéroports ou des hôpitaux, en échange d'un « loyer » versé par la collectivité pendant des dizaines d'années.

Les géants du BTP et leurs banquiers ont été longtemps friands de ces contrats fort rentables. Mais, depuis la tempête boursière, ils ont revu à la hausse les risques liés à ce type d'opérations: les banques ont augmenté leurs taux d'intérêt, et les sociétés privées le montant des loyers qu'elles réclament. Résultat, comme le reconnaît un porte-parole du secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, les emprunts pourraient coûter « 10 % de plus qu'avant la crise » et entraîner le report de certains projets.

La situation est devenue si tendue que le secrétaire d'État au

Grand Paris, Christian Blanc, a renoncé à financer son métro circulaire en Ile-de-France (soit 16 milliards) avec un partenariat public-privé.

Dans l'espoir de dérider les investisseurs, le gouvernement a fait voter, en février dernier, une loi qui autorise l'État à garantir, à hauteur de 80 % – et dans une limite de 10 milliards –, les emprunts levés par les partenaires privés. Mais ce genre de garanties, prises en compte dans les critères de Maastricht, risque de gonfler d'autant la dette publique. Alors qu'un des charmes des partenariats public-privé est justement d'éviter cet inconvénient...

Fin mai, la ministre de l'Économie, Christine Lagarde, a tenté de contourner l'obstacle et de casser le thermomètre. Elle a demandé à Eurostat (l'office européen des statistiques) de changer sa méthode de calcul. Jusqu'à présent sans succès.

Train de cadeaux

Lagarde a fini par céder aux demandes du privé pour la construction d'une voie ferrée dans l'île de la Réunion. Les bétonneurs ne prendront quasiment aucun risque pour ce projet à près de 2 milliards: un premier milliard sera financé par des subventions publiques, et l'État garantira à 80 % le milliard restant. Du coup, les autres constructeurs veulent obtenir des conditions aussi alléchantes.

Ainsi, le plus gros chantier, celui du TGV Tours-Bordeaux (7,2 milliards), pourrait être financé lui aussi à 50 % par le gouvernement et les collectivités locales. Il devrait bénéficier également de prêts avantageux de la Caisse des dépôts. En prime, les groupes Eiffage, Vinci et Bouygues, qui ont posé leur candidature, exigent de profiter eux aussi de la garantie de l'État. Bref, les éventuels bénéfices pour eux, les risques pour le Trésor public. Un partage équitable.

Hervé Liffran

Le Canard Enchaîné

Journal satirique paraissant le mercredi

