

## Le concessionnaire de la ligne TGV Barcelone-Paris dépose le bilan

LE MONDE ECONOMIE | 20.07.2015 à 06h45 • Mis à jour le 20.07.2015 à 08h08 | Par Sandrine Morel ([journaliste/sandrine-morel/](#)) (Madrid, correspondance)

Faute d'accord avec ses créanciers pour [renégocier](#) une dette de plus de 400 millions d'euros, le consortium franco-espagnol TP Ferro, détenu à parts égales par les groupes de construction français Eiffage et espagnol ACS, a annoncé, le 17 juillet, « *une demande volontaire de mise sous administration judiciaire* » devant le tribunal de commerce de Gérone, ce qui revient à [déposer](#) le bilan.

Le temps de [trouver](#) une « *solution pérenne à la précarité actuelle et non soutenable de son modèle économique,* » les actionnaires affirment toutefois qu'ils ont « *donné à TP Ferro les moyens de [poursuivre](#) l'exploitation de la section internationale dans les mêmes conditions de haut niveau de sécurité, de fluidité et de régularité qu'auparavant.* »

Les problèmes de TP Ferro ne sont pas nouveaux. Après [avoir](#) obtenu la concession pour la construction et l'exploitation, durant cinquante ans, de la ligne à grande vitesse entre Figueres et [Perpignan](#), en 2003, le consortium avait souscrit une dette de plus de 530 millions d'euros afin de [mener](#) à bien la construction du tronçon, de 44 km de long, et en particulier la nécessité de [creuser](#) dans les Pyrénées le tunnel du Perthus.

### Accumulation de surcoûts

Mais les surcoûts pour la construction d'une ligne chiffrée initialement à plus de 1,2 milliard d'euros, se sont multipliés. Le retard de trois ans dans la mise en fonctionnement a affecté le calendrier d'amortissement des dettes et obligé les pouvoirs publics français et espagnol à [accorder](#) des aides et un allongement de la concession. Enfin, la faiblesse du trafic, par rapport aux premières estimations, avec 34 convois de marchandises par semaines et 70 de passagers, a compliqué les possibilités de [rentabiliser](#) la ligne.

TP Ferro a déposé plusieurs plaintes devant des tribunaux d'arbitrage en [Suisse](#) contre les gouvernements français et espagnol. En février, l'une d'elle, portant sur les surcoûts et visant à [obtenir](#) 350 millions d'euros de dédommagement, a été rejetée.

Après s'être déclaré en précession de paiement en mars, afin de renégocier plus de 400 millions d'euros de dettes, TP Ferro, a cherché, ces quatre derniers mois, un accord avec ses créanciers. En vain. La mise sous administration judiciaire ouvre un nouveau délai de négociation pour le consortium qui pourrait [faire valoir](#) la responsabilité patrimoniale de l'administration afin d'obtenir des aides.

Mais pour le gouvernement espagnol, pas question de se [porter](#) de nouveau au secours d'une entreprise privée. L'an dernier, ACS, dirigée par Florentino Perez, par ailleurs président du Real Madrid, a déjà obtenu une compensation de l'Etat de 1,3 milliard d'euros pour l'arrêt d'un [projet](#) de stockage de gaz en Méditerranée, à cause de risques sismiques non détectés par l'étude préalable à la mise en fonctionnement.

### Infrastructures démesurées

Le cas de la ligne à grande vitesse destinée à [relier](#) par voie ferrée Madrid et Paris, un vieux rêve espagnol, est symptomatique des infrastructures démesurées mises en route durant le boom économique. Difficilement capable de [concurrencer](#) l'avion, qui ne met que deux heures pour relier [Paris](#) et Barcelone (contre six heures et trente minutes en TGV) et coûte moitié moins cher, cette ligne pose la question de la rentabilité des investissements ferroviaires.

Guidés davantage par des considérations politiques qu'économiques, ces investissements ont fait de l'[Espagne](#) le deuxième pays au [monde](#) en kilomètres de lignes d'AVE (l'équivalent du TGV), derrière le Japon. Mais, selon une étude publiée en mars par la Fondation pour les études d'économie appliquée (FEDEA), elles sont les moins empruntées avec à peine 11 000 passagers par kilomètre de lignes AVE (contre 158 000 pour le [Japon](#) et 61 000 pour la [France](#)).

En mai, le tribunal des comptes est revenu à la charge avec un rapport sur le modèle de [développement](#) de l'AVE qui émet « *des doutes importants quant à la rentabilité économique à long terme* ». En cas de faillite, la gestion et les dettes de TP Ferro pourraient [retomber](#) sur les gouvernements français et espagnol.