

# La gare TGV de Montpellier et le Luxembourg

*ou comment une coquille vide, une discrète Sàrl luxembourgeoise, s'est retrouvée actionnaire principal de SAS Gare de la Mogère*

Collectif contre la gare de la Mogère – 5 décembre 2016

<http://garegv.free.fr> – 06.83.83.37.40

Le PPP de la gare TGV de Montpellier – La Mogère.....	1
DIF (Dutch Infrastructure Fund).....	1
Les problèmes posés par la gare de la Mogère.....	2
Problèmes avec DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l.....	3
1. Une localisation au Luxembourg.....	3
2. Un concours où DIF gagne miraculeusement.....	4
Problèmes avec la signature du PPP.....	5
1. Un projet construit malgré l'absence de nécessité.....	5
2. Des estimations de trafic systématiquement gonflées.....	6
3. Un exemple de pantouflage : Thomas Vieillecazes.....	8
Conclusion.....	9

## Le PPP de la gare TGV de Montpellier – La Mogère

Cette gare TGV en cours de construction près de Montpellier est financée via un contrat de partenariat (partenariat public-privé – PPP), signé le 4 février 2015 avec le consortium SAS Gare de la Mogère, dont un fonds d'investissement géré par DIF, et basé au Luxembourg, est actionnaire majoritaire. À la signature du contrat, le capital de « SAS Gare de la Mogère » était réparti ainsi :

• ICADE Promotion	5 %
• Caisse des dépôts et consignations	30 %
• <b>DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.a.r.l</b>	<b>50 % plus une action</b>
• FCPR EDIFICE INFRA EURO (EIE)	5 % moins une action
• François FONDEVILLE	5 %
• COFELY Finance & Investissement (CFI)	5 %
Total	100 %

(Contrat de partenariat, [Annexe 15 : « Stabilité de l'actionnariat »](#), extrait des documents du Collectif anti-Mogère, [non fournis par RFF](#), PPP pour la construction de la gare)

Cette information était restée confidentielle : ainsi, la « [présentation du titulaire pressenti](#) », en septembre 2014, parle du « groupement Icade » (ICADE est le promoteur lié à la Caisse des Dépôts et Consignations) et ne mentionne ni DIF ni le fonds DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l.

## DIF (Dutch Infrastructure Fund)

DIF (Dutch Infrastructure Fund – Fonds hollandais d'infrastructures) est un gestionnaire de fonds d'investissement, basé aux Pays-Bas (Amsterdam – Schiphol), et spécialisé dans les infrastructures financées via des partenariats public-privé (PPP). DIF a un bureau à Paris.

« DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l » est un fonds d'investissement, basé à Luxembourg, géré par DIF, et spécialisé dans le financement d'infrastructures situées en France et financées en PPP.

### Les problèmes posés par la gare de la Mogère

Voir le site <http://garetgv.free.fr> qui est consacré à cette question.

Cette gare se situe sur le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), ligne mixte TGV-fret en cours de construction, et financée par un contrat de partenariat (partenariat public-privé – PPP) signé le 28 juin 2012 entre RFF (« Réseau Ferré de France », aujourd’hui rebaptisé « SNCF Réseau ») et le consortium Oc’Via (groupe Bouygues).

Alors qu’il n’était pas prévu de créer des gares sur le CNM, il a été décidé d’ajouter deux gares, près de Montpellier et près de Nîmes. La gare TGV de Montpellier ne permet pas de correspondances ferroviaires et n’a aucune pertinence. Des experts de RFF ont parfaitement résumé comment ce choix ne relève pas de la pertinence ferroviaire mais d’autres raisons :

« Le CNM s’est ainsi enrichi de deux gares nouvelles non prévues au départ, Montpellier-Odysseum et Nîmes-Manduel, afin d’une part d’améliorer la rentabilité de la ligne et d’autre part de répondre aux attentes d’un cercle élargi de collectivités locales. »

(La lettre des PPP, décembre 2012, Contournement de Nîmes et Montpellier : des partenariats sous surveillance, Pascal Bidan, Claude Liebermann et Jonathan Leraut (RFF))

En effet, la construction de la gare de la Mogère a pour but, d’une part de faire passer d’avantage de TGV sur le CNM (raison, également, de la suppression de l’aiguillage prévu à St-Brès pour la desserte de la gare de Montpellier-centre par des TGV provenant du CNM), afin de contribuer au financement du PPP signé par RFF (SNCF-Réseau) avec Oc’Via (Bouygues) ; et d’autre part, de répondre aux injonctions des élus locaux, en particulier de Georges Frêche (ex-maire et président de l’agglomération de Montpellier, puis ex-président de la région Languedoc-Roussillon) qui avait exigé une gare TGV comme condition pour financer le CNM à hauteur de 400 M€.

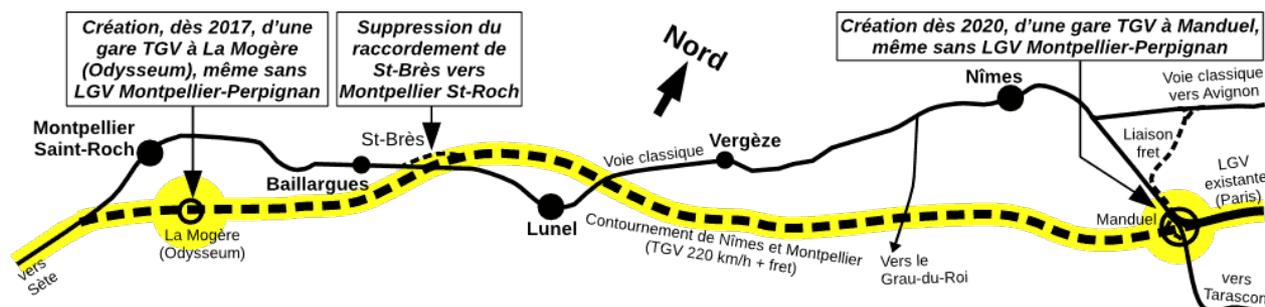


Schéma du CNM et des deux gares TGV à côté de Montpellier et de Nîmes – <http://garetgv.free.fr/carte>

Outre l’absence de correspondances ferroviaires, le coût de la gare elle-même, et l’impact de la gare et de la zone urbaine envisagée sur un espace inondable et un corridor écologique, c’est aussi un énorme gâchis du fait des énormes aménagements qu’il faut ajouter pour raccorder cette gare aux différents réseaux (route et tramway) au moyen de nombreux ponts (au-dessus de deux autoroutes à 6 voies chacune et au-dessus des voies de la gare), ainsi que pour réduire les risques d’inondation.

## Problèmes avec DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l

### 1. Une localisation au Luxembourg

La première question que l'on peut se poser, c'est « pourquoi au Luxembourg ? ».

Le fonds « DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l » est situé depuis septembre 2016, comme le bureau luxembourgeois de DIF, au 1 rue Louvigny à Luxembourg (ironiquement, Louvigny, en France, est le site de l'absurde gare « Lorraine TGV »), dans un immeuble où on trouve des boutiques de meubles et de décorations, et un grand nombre de plaques qui correspondent sans doute à autant de sociétés hébergées là-bas.



*Capture Google Street View, Rue Louvigny 1, à Luxembourg, en 2014*

Une présentation de Thomas Vieillecazes (responsable du bureau de DIF à Paris), en 2010 à Bruxelles (ici en [version originale anglaise](#), et là en [version accompagnée d'une traduction française](#) faite par nos soins), explique que :

- le siège de DIF est aux Pays-Bas (quartier d'affaires de Schiphol, aéroport d'Amsterdam)
- il y a des bureaux à Paris, Londres et Francfort
- le capital géré par DIF est apporté par des assurances et fonds de retraite hollandais, des gestionnaires suisses, la Banque Européenne d'Investissement, des banques allemandes et japonaises,...

les projets financés par DIF sont dans différents pays européens (pas au Luxembourg), et les projets de « DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l » sont situés en France, dont également des projets de lycées en Seine-Saint-Denis et des bâtiments universitaires à Toulouse Jean Jaurès (ex- *Le Mirail*), financés eux aussi en PPP.

Par ailleurs, ce fonds possède un unique actionnaire : une société liée à DIF et basée en Angleterre.

Aucune partie de l'activité économique réelle de ce fonds, au-delà de sa propre gestion par DIF Management Luxembourg, ne semble localisée au Luxembourg, ce qui lui donne l'aspect d'une

société-écran. Les raisons de son installation au Luxembourg sont inconnues, mais connaissant l'opacité du Luxembourg et les faveurs fiscales accordées aux sociétés financières, les trois premières hypothèses qui viennent à l'esprit sont que cette installation aurait pour but de masquer la réalité de la structure financière, ou bien de soustraire des impôts aux pays où se situent physiquement les projets ou aux pays de résidence des investisseurs, ou bien de dédouaner la maison-mère du coût d'éventuelles faillites.

Cette impression ne s'améliore pas, lorsque l'on suit l'historique de cette société :

- créée le 10/02/2012, sous le nom « DIF Infrastructure (France) Luxembourg S.à.r.l. », avec 12 500 € de capital, capital apporté par « DIF Infrastructure II UK Partnership », société représentée par « DIF Infrastructure II UK Partner Limited »,
- le siège déménage, du 1 allée Scheffer, au 2 boulevard de la Foire, au 5 rue des Capucins, puis au 1 rue Louvigny. Le nom devient « DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg ».
- l'entreprise est transférée de « DIF Infrastructure II UK Partnership » à « DIF Infra 3 UK Partnership », société représentée par « DIF Infra 3 UK Partner Limited ».
- l'entreprise est gérée par la société « DIF Management Luxembourg S.à.r.l. », située à la même adresse, elle-même gérée par 2 personnes physiques : MM. Frederik Kuiper (salarié de la société de travaux publics Movares, à Utrecht, Pays-Bas) et Lars Vanmulken (associé de DIF)

Signalons que « DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à.r.l » ne compte que 0,13 équivalent temps-plein, pour un actif immobilisé de 38,7 M€ (valeur fin 2015) !

Cette frénésie de création de sociétés, la plupart avec une activité et un capital très faibles, est une règle chez DIF, groupe dans lequel on peut facilement identifier au moins [134 sociétés créées dans divers pays européens](#) (liste non exhaustive) :

Luxembourg	40 sociétés	majoritairement des holdings
France	10 sociétés	holdings et énergies renouvelables
UK et Irlande	28 sociétés	majoritairement des holdings
Pays-Bas	28 sociétés	majoritairement des holdings
Allemagne	28 sociétés	majoritairement dans l'énergie éolienne
<b>Total :</b>	<b>134 sociétés</b>	

## 2. Un concours où DIF gagne miraculeusement

Dans son [communiqué de presse du 8 juillet 2013](#), RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) rapporte les conclusions du 1<sup>er</sup> tour du concours pour choisir le titulaire du contrat de PPP, chargé de construire la gare de la Mogère. On y apprend que 7 groupements d'entreprises ont fait acte de candidature, dont 4 groupements ont été qualifiés pour le 2<sup>e</sup> tour du concours. Il y a donc eu 3 groupements éliminés, dont le groupement mené par Vinci, dont faisait partie DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg.

Parmi les 4 groupements qualifiés pour le 2<sup>e</sup> tour, le gagnant a été le groupement réunissant ICADE, François Fondeville et la Caisse des Dépôts et Consignations.

Malgré cette élimination, DIF Infra 3 PPP Luxembourg fait partie du consortium finalement sélectionné. Mieux que cela, ce fonds possède la majorité absolue du capital (50 % + 1 action). Quel est donc l'utilité d'une mise en concurrence, lorsque les perdants finissent par gagner ?

Un [article de LesEchos.fr du 08/10/2014](#) comporte un aveu sur les conditions extravagantes dans lesquelles le titulaire du PPP a été désigné :

« **C'est la fin d'un appel d'offre très disputé de 18 mois au cours duquel quatre candidats ont jeté l'éponge.**

(...) (Didier Corbel, directeur général délégué de Fondeville en charge des PPP et des marchés en conception-réalisation) *“Plusieurs fois, nous aurions pu abandonner, le cahier des charges ayant évolué plusieurs fois, au gré des changements à la tête des collectivités cofinanceuses...”*. Ainsi de la région Languedoc-Roussillon, qui a ferrailé jusqu'à Paris pour que la gare nouvelle soit baptisée du nom de sa marque « Sud de France »; ou encore de Philippe Saurel, nouveau maire et président d'agglomération de Montpellier (DVG) qui, sitôt élu, a administré une cure d'amaigrissement (de 150 à 60 hectares) au projet du quartier d'affaires Oz. *“A chaque fois, RFF nous a demandé d'adapter notre projet. Cela suppose, pour nous, beaucoup de déplacements et une implication constante de la tête de l'entreprise”*, glisse Didier Corbel. »

## Problèmes avec la signature du PPP

### 1. Un projet construit malgré l'absence de nécessité

Les projets de nouvelles gares TGV de Montpellier et de Nîmes sont apparus officiellement lorsqu'il a été question de prolonger la LGV jusqu'à Perpignan et de voir défilier des dizaines de trains par jour vers Barcelone. C'était lors du débat organisé en 2009 par la CNDP (commission nationale du débat public), pour la LNMP (ligne nouvelle Montpellier-Perpignan). Pour Montpellier, deux emplacements étaient proposés, mais l'Agglomération de Montpellier a réclamé l'emplacement de la Mogère, bien qu'il ne permette aucune correspondance.

Depuis, il est apparu évident que la LNMP ne serait pas construite avant des années. Le consortium privé TP Ferro (Eiffage/ACS), exploitant du tunnel Perpignan-Figueras, [a été liquidé le 15 septembre 2016](#). Les projets de nouvelles gares TGV ont pourtant continué.

Un autre argument était le gain de temps, par exemple entre Paris et Montpellier (hors temps d'accès aux gares). RFF savait pourtant dès 2009 qu'il était possible de proposer des TGV Paris-Montpellier rapides, même sans la gare de la Mogère, à condition de construire l'embranchement de St-Brès entre le CNM (contournement de Nîmes et Montpellier) et Montpellier-centre, tel qu'il était prévu avant que sa réalisation ne soit abandonnée pour tenter d'imposer la gare de la Mogère. Voir la réponse de RFF à la [question n°2048](#) (J.-P. Soussa) :

« *La distance entre la sortie de la LGV, c'est-à-dire lorsque que le TGV utilise le raccordement, et la gare de Montpellier Saint Roch via la ligne existante est d'environ 64 km et le temps de parcours correspond au temps actuel. Via le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) **et via le raccordement de Saint Brès**, la distance entre la sortie de la LGV Méditerranée et la gare de Montpellier Saint Roch est d'environ 58 km.*

Ce raccordement de Saint Brès permet aux TGV de sortir du CNM au niveau de la commune de Saint Brès et ensuite d'emprunter la ligne existante entre Saint Brès et Montpellier Saint Roch.

L'utilisation du CNM permet donc une économie de l'ordre de 6 km et de près de 10 minutes de temps de parcours entre la sortie de la LGV méditerranée et la gare de Montpellier Saint Roch, via le raccordement de Saint-Brès. »

Un dernier argument était la saturation de la gare Montpellier St-Roch. Or celle-ci a été totalement rénovée en 2014, avec une multiplication des accès aux quais, et désormais 6 quais accessibles (jusque là, le 6<sup>e</sup> quai était très difficile d'accès). Plus tard, un comité spécialement créé, l'« Observatoire de la saturation ferroviaire Nîmes-Perpignan », [a rendu ses conclusions le 11 mai 2016](#), et a montré que la gare Montpellier St-Roch n'était en réalité pas saturée.

Du reste, le Conseil d'Administration de RFF n'a pas attendu de savoir si le projet était justifié avant d'autoriser son président à signer le PPP : c'est en effet [lors de sa séance du 16/10/2014](#) que le CA de RFF a donné cette autorisation, alors que le [commissaire enquêteur n'a rendu son rapport](#) que le 25/11/2014.

## 2. Des estimations de trafic systématiquement gonflées

Le partenariat public-privé (PPP) étant un contrat dérogatoire à la procédure normale des marchés publics, des règles sont censées encadrer son utilisation. Notamment, il faut solliciter l'avis de la maPPP (mission d'appui aux PPP), ce qui est une formalité car cette structure du ministère de l'économie défend systématiquement l'utilisation des PPP au lieu de contrôler leur utilisation.

RFF a donc [interrogé la maPPP le 30/09/2011](#) (la demande est totalement caviardée), et a obtenu une [réponse de la maPPP le 03/04/2012](#). La maPPP a rendu un avis favorable, comme elle le fait systématiquement, mais elle a tout de même relevé qu'il manquait une estimation du revenu que l'exploitant de la gare peut toucher de la part des exploitants ferroviaires. Elle a toutefois considéré que ce problème se posait de la même façon, qu'il y ait un PPP ou non, et qu'elle n'avait donc pas d'avis à rendre sur ce point :

### 3.4.5.3. Les redevances des entreprises ferroviaires

*Le montant des redevances, qui seront perçues par l'exploitant sous forme de redevances versées par les entreprises ferroviaires pour accéder au PEM [PEM = pôle d'échange multimodal = gare], n'a pas été estimé par RFF et ne sont donc pas pris en compte dans le présent rapport d'évaluation. **Cependant, ces redevances n'influent pas sur la comparaison des deux schémas, leur montant ne dépendant du schéma de réalisation du PEM.***

#### Observation de la MAPP :

*La Mission d'appui regrette que l'évaluation préalable ne présente pas une définition plus précise du schéma d'organisation de l'exploitation et dans ce cadre, du rôle de l'exploitant, dans la mesure où c'est lui qui perçoit les recettes locatives auprès des entreprises ferroviaires. Ceci permettrait de mieux*

## La gare TGV de Montpellier – La Mogère et le Luxembourg

comprendre comment le partenaire privé pourrait à son tour garantir à RFF une rétrocession d'une partie de ces recettes. Il en est de même pour les autres types de recettes (valorisation foncière et les redevances des entreprises ferroviaires) pour lesquelles d'autres acteurs seront en interface avec le titulaire du contrat .Celles-ci n'ont pas été estimées, notamment parce qu'elles ne sont pas destinées à discriminer les schémas MOP [MOP = maîtrise d'œuvre publique = marché public classique] et CP [CP = contrat de partenariat = PPP]. Ces estimations auraient permis de se faire une première idée des ordres de grandeur que RFF peut attendre de ces deux sources d'économie.

Ceci n'a pas empêché RFF de présenter, [le 23 octobre 2012, à l'occasion de « Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement » \(CoTITA\)](#), des estimations de trafic irréalistes, comme l'a relevé [EELV dans un communiqué du 07/11/2016](#) : RFF estimait alors que le simple achèvement du CNM allait doubler le nombre de TGV desservant Montpellier (« TAGV » = train apte à la grande vitesse), passant de 22 à 44 A/R par jour, dont 11 A/R pour la gare de la Mogère. Or, avant même la mise en service du CNM et de la nouvelle gare, on sait aujourd'hui que le nombre de TGV ne va pas exploser, et qu'il n'y aucun argument commercial justifiant d'y envoyer autant de TGV :

- Evolution prévisionnelle du trafic voyageurs global d'ici 2050 dans les deux gares de Montpellier (source : RFF- mai 2011) -

Horizon		SITUATION ACTUELLE	ETAPE 1	ETAPE 2	ETAPE 3	SITUATION A LONG TERME
			Offre CNM / PEM Montpellier	Offre CNM / PEM Mtp et Nîmes	Offre LNMP	
		2011	2016	2020	2025	2050
Offre gare St-Roch	Nb de lignes TAGV	22 A/R	33 A/R	11 A/R	13 A/R	13 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	6,9	7,2	6,8	6,8
Offre gare nouvelle	Nb de lignes TAGV	-	11 A/R	33 A/R	50 A/R	50 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	-	1,6	4,8	6,2	10,0
TOTAL	Nb de lignes TAGV	22 A/R	44 A/R	44 A/R	63 A/R	63 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	8,5	12,0	13,0	16,8

En septembre 2014, dans [l'évaluation socio-économique](#), pièce H de l'enquête publique, RFF a un peu réduit ses ambitions : malgré des prévisions toujours excessivement favorables à la gare de la Mogère, il n'y a plus que 38 A/R par jour à Montpellier, dont 5 A/R par jour à la Mogère, c'est-à-dire des trains ne desservant pas Nîmes, et qui, en l'absence de gare de la Mogère, desserviraient Montpellier St-Roch via l'embranchement de St-Brès tel qu'il était initialement prévu.

## La gare TGV de Montpellier – La Mogère et le Luxembourg

### 2.2.2. SITUATION DE PROJET

Jusqu'en 2020, aucune nouvelle desserte de type TAGV n'est ajoutée par les transporteurs avec la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France en projet par rapport à la situation de référence. Les circulations empruntant la ligne nouvelle CNM sont les mêmes que dans la situation sans gare nouvelle : 9 trains / jour.

La distribution des circulations entre les 2 gares de Montpellier serait la suivante :

Scénario 2GN	Nb fréquences				
	2017	2020	2025	2030	2050
Montpellier -Odysseum	5	21	24	24	24
Montpellier -Centre	33	18	15	15	17

Mais RFF l'avoue dans le même document : ce sont ses propres estimations (alors que RFF ne fait pas rouler de trains et ne vend pas de billets), et non celles de la SNCF. Il a imaginé un « transporteur normatif », plutôt que de demander au véritable transporteur ferroviaire :

### 2.2. LE SCHEMA DE DESSERTE SUR CNM

Sans retours d'expérience sur les circulations de type OuiGo, on notera que ces circulations ne sont pas présentes dans nos études. Seules sont considérées les circulations existantes depuis 2008, pour un transporteur TAGV dit « normatif ». Cela ne préjuge pas du transporteur qui pourrait être amené à circuler sur la ligne CNM.

RFF s'est donc appuyé sur sa propre analyse et expertise économique pour identifier les niveaux d'offres (fréquence et politique d'arrêt) les plus pertinentes pour le transporteur normatif, d'un point de vue économique et adaptées aux marchés voyageurs régionaux, longue distance et internationaux transportés sur et en relation avec le périmètre languedocien.

## 3. Un exemple de pantouflage : Thomas Vieillecazes

Le contrat de PPP de la gare de la Mogère a été signé, pour le compte de DIF, par M. Thomas Vieillecazes, directeur du bureau français de DIF.

Au sens propre, le « pantouflage » désigne le fait, pour les anciens élèves de l'École Polytechnique, de rembourser à l'État une partie de leurs frais de scolarité, ce qu'on appelle « la pantoufle », s'ils ne respectent pas l'obligation de servir l'État pendant 10 ans après leur sortie de l'école. Cette obligation a été largement ignorée par l'École Polytechnique. À ce titre, M. Vieillecazes est donc un pantoufle, étant sorti de Polytechnique en 1998, et de l'école des Ponts et Chaussées en 2001, pour entrer chez DIF en 2007, et ceci qu'il ait ou non remboursé la « pantoufle ».

Mais ce n'est pas le plus embêtant dans le CV de Thomas Vieillecazes ([publié sur LinkedIn](#)). Car, de façon plus problématique, il a travaillé au ministère des Transports entre 2001 et 2007, juste avant d'être recruté par DIF. Un autre CV de M. Vieillecazes est plus précis ([sur le site de DIF, en anglais](#)) : « **Avant DIF, il a travaillé au Ministère des Transports et de l'Équipement pour le Gouvernement français, et était responsable du budget et du financement du secteur ferroviaire public français et de développement et du financement d'importants projets français d'infrastructure ferroviaire** ».

Et il y a bien comme un air de conflit d'intérêts puisque, en mars 2007, immédiatement après son départ du Ministère des Transports, il faisait une [présentation à Riga \(Lettonie\)](#) pour le compte de DIF, à l'occasion d'une conférence de la Banque Mondiale sur l'utilisation des contrats de PPP dans les transports, où il montrait sa connaissance détaillée des décisions de l'État. Notamment, il

indiquait (diapo n°25) que le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) serait financé par un PPP : une information cruciale pour DIF, et qui était à cette date encore peu connue, n'ayant fait fait l'objet que d'une unique phrase dans le bulletin officiel de RFF de janvier 2007.

On voit que Thomas Vieillecazes applique les conseils qu'il donnait dans sa présentation de Bruxelles en 2010 (déjà citée), expliquant qu'il faut être patient et finement téléguidé l'affaire.

- « • Chaque phase peut prendre plusieurs années
- Longue durée difficile pour l'autorité publique
  - Horizon politique ?
  - Nomination des personnes-clé sur la durée ?
- Il est essentiel de prendre des conseillers au début du processus
- Précipiter les phases pourrait faire capoter le projet » [1]

De fait, alors que le public n'était même pas consulté, et que les élus se succédaient, DIF était toujours là pour faire avancer l'affaire : 11 ans se seront écoulés entre la décision d'utiliser un PPP et la mise en service du CNM, 11 ans pendant lesquels personne n'a eu l'occasion de demander pourquoi cette solution avait été retenue.

Ainsi donc, grâce à Thomas Vieillecazes, DIF savait dès 2007 quels projets seraient financés en PPP : un avantage précieux. Alors que pour les citoyens, [la maPPP refusait encore, le 17 avril 2015](#), de communiquer son avis sur le recours à un PPP. Pour obtenir le contrat lui-même, d'ailleurs largement caviardé, il faudra même attendre le 20 octobre 2015 (et un avis favorable de la CADA).

## Conclusion

Un fonds financier basé au Luxembourg, DIF Infra 3 PPP 2 Luxembourg S.à r.l, possède la majorité absolue du capital du consortium chargé de construire et de gérer la première gare TGV française financée en PPP.

Sa localisation au Luxembourg, pour des activités qui ne sont nullement liées au Luxembourg, sa structure basée sur un impressionnant enchevêtrement de sociétés basées dans plusieurs pays européens, et sa masse salariale de 0,13 équivalent temps-plein qui dénote une simple boîte aux lettres, posent d'évidents problèmes sur la transparence et le respect des règles fiscales.

Le contrat a été signé par un associé de DIF, directeur du bureau parisien, mais précédemment en charge du même secteur au Ministère des Transports, ce qui pose un problème de conflit d'intérêts, contribue à la réalisation d'un projet absurde, et provoque une distorsion de concurrence.

Le fait que ce fonds s'avère être l'actionnaire majoritaire, alors qu'il avait été éliminé au 1<sup>er</sup> tour de la consultation, est à rapprocher de cette endogamie entre administration et financiers.

Enfin, les intéressantes présentations du responsable du bureau français, illustrent à merveille comment le secteur financier peut téléguidé la réalisation de grands projets d'infrastructure aux mieux de leurs intérêts plutôt que de l'utilité publique, et ceci dans une asymétrie choquante : les citoyens, eux, se voient systématiquement refuser la communication des documents.

---

1 Traduit de l'anglais : « •Each phase can span over many years / •Long timeline difficult for public authority / Political horizon? / Key people appointment over time? / •Getting advisors early in the process is essential / •Rushing up phases might jeopardize the project »