

« On va pouvoir comparer les coûts de maintenance du privé avec ceux de la SNCF »

29 JUIN 2017

+

Suivre

★

Favoris

💬

Réagissez !

PARTAGER

f

🐦

in

✉

🖨



ar Yves Crozet, économiste spécialiste de l'économie des transports.

P « J'étais au conseil d'administration de Réseau ferré de France quand on a pris la décision de lancer la LGV Tours - Bordeaux sous forme de concession. Je savais que c'est un pari très risqué. Mais il fonctionne quand les trafics sont suffisants. On n'avait évidemment pas prévu qu'entre-temps arriveraient BlaBlaCar et les cars Macron. De plus, depuis sept ou huit ans, les trafics du TGV plafonnent... Le risque trafic est peut-être plus grand que ce que l'on pensait. Mais à l'époque, c'était un choix politique de Nicolas Sarkozy qui pensait qu'en investissant dans les transports, on gagnerait de la croissance.

Le secteur public ne pouvait pas lancer les quatre LGV en même temps. Or, en France, il y a la conjonction de deux phénomènes : les élus locaux demandent des TGV à cor et à cri et le prisme politique de la droite est sensible à ce discours. D'où le Snit [Schéma national d'infrastructures de transports, NDLR] voté à l'unanimité en 2009. Après, il fallait trouver de l'argent à tout prix. Au final, sur les quatre LGV lancées en même temps, on n'a mis que huit milliards d'euros d'argent public sur les 15 milliards. Il faut regarder sur le long terme. Si Lisea ne fait pas faillite, le recours à la concession ne coûtera pas plus cher que si le public avait réalisé la ligne SEA.

Il ne faut pas prendre en compte que le coût de la construction, il faut aussi évaluer le coût de l'exploitation. Qui devraient être inférieurs. Dans deux ou trois ans, on saura que pour entretenir une ligne neuve, il faut dépenser tant sur SEA et tant sur BPL. Ce sera très intéressant : on pourra comparer les coûts du privé avec ceux de SNCF Réseau.

Pour construire la ligne, on avait prévu que RFF subventionne Lisea à hauteur d'un milliard d'euros car on se disait que grâce à l'arrivée de cette LGV entre Tours et Bordeaux, RFF (aujourd'hui devenu SNCF Réseau) pourrait augmenter ses péages entre Paris et Tours. Cela permettait donc de faire donc gagner de l'argent à Lisea et à Réseau. Or, aujourd'hui, il y a une forte pression de SNCF Mobilités pour faire baisser le montant des péages. Ce n'est pas possible de le demander à Lisea dont le contrat ne peut pas être modifié. Mais il y a un lobbying puissant exercé sur la ministre des Transports pour que les péages de SNCF Réseau soient abaissés de 25 %.

J'y suis très défavorable car ce serait un très mauvais signal à la fois pour SNCF Réseau dont la dette s'aggraverait et pour SNCF Mobilités qui y gagnerait 500 millions d'euros par an. Cela n'inciterait pas SNCF Mobilités à baisser ses coûts de production.

Et qui paierait ? Il n'y a pas de raison de faire financer par la nation la mobilité d'une minorité de Français qui utilisent le TGV pour partir en vacances. Selon moi, il faut mettre la pression sur la SNCF pour qu'elle baisse ses coûts. On peut éventuellement négocier une petite baisse à la marge sur les péages de SNCF Réseau sur le tronçon Paris - Tours, de l'ordre de 3 %.

La meilleure chose que pourrait faire le président de la République, serait de ne pas décider et laisser pourrir le dossier... Du coup, la SNCF sera obligée de lancer une vraie réflexion sur sa productivité, et de réduire ses effectifs, non pas en supprimant 1000 emplois par an mais 2000 à 3000 pour aboutir à 25000 emplois de moins. On finira par y arriver, mais en cachette tout en disant qu'on ne le fera pas... »

Propos recueillis par M.-H. P.