

L'ÉVÈNEMENT

Léo Charles : « Dans 5 ans on se rendra compte des erreurs »



ENTRETIEN

Léo Charles, maître de conférences à l'université Rennes 2, membre du collectif des Économistes attérés démonte les mécanismes de l'ouverture à la concurrence, dont les exemples allemand et britannique sont loin d'avoir fait preuve de leur efficacité.

A lors que la région Sud s'apprête à lancer l'ouverture à la concurrence de ses Trains express régionaux (TER), fait de la région, la première à privatiser son transport ferroviaire, l'universitaire démontre le peu d'efficacité économique d'une telle décision politique, si ce n'est celle de confier au privé, les lignes les plus rentables.

La Marseillaise : Alors que la région Sud s'apprête à ouvrir à la concurrence les TER, quel bilan peut-on tirer des expériences allemande et britannique ?
Léo Charles : Dans l'étude que j'ai pu faire, c'est un bilan négatif. On a tendance à dire que la France fait tout comme l'Angleterre avec 10 ans de retard. Aujourd'hui,

l'Angleterre se rend compte que la privatisation n'était peut-être pas une bonne chose. Les sondages d'opinion montrent que les Britanniques veulent revenir à un système nationalisé. Nous, nous suivons un modèle dont les Anglais ne veulent plus entendre parler. Les arguments de la mise en concurrence sur les régions françaises, consistent à dire : on va fluidifier le transport, le rendre moins cher, mettre de la ponctualité, alors que ce sont des choses que l'on ne retrouve pas en Angleterre. Entre 1995 et 2015, le prix des billets a augmenté de 117 %. On est clairement dans le mythe libéral de la concurrence qui fait baisser les prix. Globalement ce n'est pas quelque chose que l'on voit. Des études montrent que les trains étaient plus ponctuels avec le public.

La question qu'il faudra traiter en France c'est : comment les entreprises vont investir parce que clairement une entreprise privée, son objectif, c'est de faire du profit. Donc, ils vont peut-être essayer de baisser les prix à court terme, pour attirer le client, mais ensuite, on sait que le privé n'investira pas par exemple sur le matériel roulant. Et qu'il va préférer tirer un peu sur la corde, pour faire du profit. C'est quelque chose que l'on voit en Allemagne, comme en Angleterre.

À qui reviendra l'obligation d'investir et d'entretenir les lignes ?
L.C. : La réponse qui semble se dessiner, c'est que ce sera encore l'État, donc le public qui va s'occuper du réseau et là on est encore dans une situation assez paradoxale. C'est-à-dire que ce qui coûte le plus cher, l'État va s'en occuper et ce qui rapporte de l'argent on va le déléguer au privé. Le privé pourrait faire des profits sans trop de coûts. Ce qui est assez marquant, en fait en Angleterre ou en Allemagne, où le public

continue à financer le rail. L'Angleterre a versé 3,6 milliards d'euros en 2016. L'Allemagne a accordé en 2017, un budget de 8,2 milliards d'euros au privé. Dans ces pays, le privé a fait des choix. Il n'intervient que très rarement sur des lignes non rentables, parce qu'ils n'ont aucune obligation de service public. Le public subventionne le privé, pour qu'il intervienne quand même, avec le risque que l'opérateur décide de ne plus s'arrêter dans certaines gares. Cela pose la question de la vision du transport ferroviaire de demain.

C'est une vision du transport très libérale qui peut trouver son équivalent en France ?

L.C. : C'est même quelque chose que l'on prépare depuis une dizaine d'années, voire même plus. Aujourd'hui on n'entend plus parler que des retards de la SNCF, de grèves, du prix des billets. Tout ce discours a été intégré. Donc du coup, on en arrive à expliquer que le privé va être forcément mieux. Ce qu'il faut savoir c'est que le public a complètement abandonné la SNCF. On a refusé de faire des investissements sur les lignes, de moderniser le matériel roulant. Est-ce que tout cela n'a pas été finalement préparé, en asséchant l'investissement, pour pouvoir ensuite justifier du fait que le privé fera mieux.

Par expérience, il fait rarement mieux. Le risque, c'est que l'on se rende compte dans 5 ou 10 ans que l'on a fait une bêtise. Pour l'instant, l'opposition des usagers n'est pas claire. Il y a un impératif à défendre la notion de service public. Il n'a pas vocation à être rentable, globalement c'est un service écologique de tous les jours, de mobilité pour tous, universel. Le privé n'a que faire de ces principes.

Propos recueillis par C.W.

ÉDITORIAL

Léo Purgette

Thatcher bouge encore

Comme un sentiment de déjà-vu. Le temps a passé depuis la première offensive libérale menée en Europe dans les années 1980 par Margaret Thatcher avec l'appui de Ronald Reagan. Et pourtant ce sont toujours les mêmes recettes qui sont à l'œuvre.

Malgré le bilan des libéralisations du rail anglais et allemand, c'est vers cet horizon-là que veulent nous emmener les libéraux français.

C'est par notre région, pourtant connue pour sa combativité syndicale, que pourrait démarrer l'expérience dont on connaît déjà l'issue. Alors pourquoi cet acharnement ? Ses motivations ne sont pas seulement idéologiques, elles sont aussi très mercantiles. Le secteur des transports peut rapporter gros. À condition de se départir des lignes les moins fréquentées, des territoires les plus éloignés. C'est exactement ce qui se dessine.

Exaspération