

CHEMINS DE FER GRECS¹

Rémy Prud'homme²

Juin 2012

La Grèce n'est pas un modèle d'efficacité économique. Le chemin de fer non plus. Qu'en est-t-il des chemins de fer grecs ? Sauf si vous avez vraiment beaucoup d'imagination, c'est pire que ce vous pensez.

Les chemins de fer grecs sont possédés et gérés par une société publique, OSE. Le réseau n'est pas très important : environ 2500 km, dont une bonne partie à voie étroite. Il assure une part dérisoire du transport terrestre en Grèce : 0,5% pour les passagers, 2,5% pour les marchandises. Mais il contribue vaillamment à la déconfiture économique et financière du pays.

Dans le passé récent, les recettes commerciales du système s'élèvent à quelques 100 millions d'euros par an, provenant à 70% des passagers et à 30% du fret. Les dépenses d'OSE sont d'environ un milliard d'euros par an. Cela fait un taux de couverture du coût du chemin de fer par le paiement des clients d'environ 10%. C'est un taux très faible par rapport aux taux de 50% à 60% que l'on trouve dans beaucoup de pays, y compris la France, et qui ne constituent pourtant pas un horizon indépassable.

On peut rapporter ces sommes au nombre des passagers par an, qui est de 15 millions. Toutes les fois qu'un voyageur prend le train en Grèce, il paye environ 5 euros, et reçoit un cadeau de 45 euros.

La différence entre recettes et coûts – pas loin d'un milliard chaque année – est bien entendu comblée par des subventions de l'Etat grec ou, ce qui revient au même, par une augmentation de l'endettement d'OSE, l'entreprise publique. Le rapport financier d'OSE pour 2009 fait apparaître une dette de plus de 10 milliards d'euros. La SNCF, comme d'autres opérateurs européens, est d'ailleurs garante d'une partie de cette dette.

Ce déficit extravagant a deux causes principales. La première provient des salaires, qui s'élèvent à près de 300 millions d'euros – trois fois ce que paient les

¹ Publié (avec quelques coupures) sous le titre « « Le train-train grec » dans Les Echos, 15-16 juin 2012.

² Professeur des Universités (émérite)

clients. Les salariés des chemins de fer grecs sont à la fois très nombreux, et très bien payés. Leur salaire moyen (charges sociales non comprises) s'élève à 47.000 euros par an, bien au dessus du salaire moyen dans les universités françaises. La seconde cause est évidemment, pour plus de 400 millions par an, les intérêts payés sur une dette de 10 milliards.

On retrouve donc là en réduction tous les ingrédients de la crise grecque : le soutien public à une activité inefficace, l'embauche politique de salariés pléthoriques grassement payés, la fuite en avant dans un endettement qui fait boule de neige.

On y retrouve aussi l'inexplicable incurie bruxelloise. En matière de transport, la Commission européenne avait, et a toujours, deux obsessions : favoriser le chemin de fer à n'importe quel prix ; y introduire de la concurrence. Elle suit depuis vingt ans l'évolution des chemins de fer grecs. Mais au lieu de tirer la sonnette d'alarme, elle a systématiquement encouragé leur suicide. Elle a par exemple cherché à imposer deux investissements ferroviaires majeurs : la liaison Athènes-Sofia, et le corridor Kalamata-Igoumenitsa (à l'est du pays), qui font partie des trente « projets de transport prioritaires » de l'Union. En 2010 encore, l'Europe apportait son soutien financier à un autre projet ferroviaire de trois milliards d'euros sur la ligne Patras-Athènes-Thessalonique. C'est plus que de la non-assistance à entreprise en danger, c'est de la complicité active. La seule exigence de Bruxelles, en l'espèce totalement surréaliste, a porté sur la nécessité de séparer infrastructures et opérations afin de rendre possible la sacro-sainte concurrence sur le réseau ! Comment ne pas penser aux Byzantins qui discutaient du sexe des anges alors que les Ottomans se pressaient aux portes de la ville.

Le plus beau, ou le plus triste, est qu'en 2011 les organisations internationales, y compris l'Union Européenne, ont invité la Grèce à privatiser ses chemins de fer pour payer les dettes du pays - comme si le rail grec pouvait réduire une dette qu'il a de son mieux contribué à creuser.

(3800 signes, espaces compris)