



Texte de la vidéo « Enjeux économiques »

Julien Milanesi (Maître de conférences en économie, Université Toulouse 3)

Coûts

100 milliards d'euros, c'est ...7 années et demi d'investissement de l'Etat français , près de 9 ans d'investissements dans l'éducation , 25 ans de financement public des HLM , 30 ans de financement de recherche publique médicale et pharmaceutique. C'est aussi le coût des 4000 kms de lignes à grande vitesse en projet en France.

A ce prix là construire ces équipements fait choix de société, c'est le prix de ce que nous aurons (des gains de vitesse) mais également de tout ce que nous n'aurons pas. Alors il faut choisir :

Un kilomètre de Ligne à Grande Vitesse ou bien deux kilomètres d'autoroute, ou un collège , ou 20 crèches , ou deux maisons de retraite , ou 20 éoliennes , ou un demi-hôpital , ou 100 camions de pompiers ...

Partenariats Publics Privés

La solution régulièrement avancée pour dépenser moins d'argent public est de faire payer une partie de ces infrastructures par des entreprises privées et donc indirectement par les usagers. C'est ce qu'on appelle les partenariats public-privés (ou ppp). Pour l'autoroute A65 par exemple le groupe Eiffage (en partenariat avec la SANEF) s'est engagé à prendre en charge l'intégralité des coûts de construction en échange d'une concession de l'équipement d'une durée de 60 ans. Toute la classe politique locale (ou presque) s'est félicité de ce montage financier qui ne sollicitait pas en apparence le contribuable. Mais sur qui repose in fine le risque de tels contrats ?

Un épicier qui prend un risque avec son épicerie, s'il fait faillite, il met la clé sous la porte. Par contre, on n'a jamais vu en France une autoroute ou une ligne à grande vitesse fermer parce qu'elle n'était pas rentable. Dans une telle situation c'est la collectivité qui récupère l'équipement et les dettes qui lui sont liées. C'est toujours elle qui dans ces grands projets assure, en dernier ressort, les risques pris par les acteurs privés (comme dans le secteur bancaire). C'est d'ailleurs prévu contractuellement. L'article 40 du contrat de concession de l'A65, aussi baptisé « clause de déchéance », stipule qu'en cas d'impossibilité pour le concessionnaire de tenir son engagement, la dette qu'il a contracté retomberait sur l'Etat, la région Aquitaine et les trois départements traversés par l'autoroute. Une clause identique existe pour l'aéroport de NDDL, comme sur tous les projets de ce type construits sous le régime de la concession. Les ppp, en cela, sont des paris couverts par les contribuables.

Les paris sur les trafics

Ces paris se font essentiellement sur un chiffre : le trafic, routier, ferré ou aérien qui

permettra de rentabiliser, ou pas, les équipements nouveaux. Sur l'A65, le concessionnaire parie ainsi sur un doublement du trafic routier entre 2010 et 2020. Au Pays Basque, le projet de LGV anticipe une multiplication par 5 ou 6 du trafic ferré et les promoteurs de l'aéroport de NDDL attendent 8 millions de passagers en 2050, alors qu'il y en a 3,6 millions sur l'aéroport actuel. Ces paris seront très probablement perdus. Pourquoi ? D'abord parce que notre mobilité n'augmente pas (ou plus) de cette manière là. Le trafic automobile stagne depuis une dizaine d'années et on voit mal pourquoi, du fait de l'arrivée d'une autoroute, il se mettrait subitement à doubler en 10 ans entre Bordeaux et Pau.

Satiété

Le fond du problème, c'est que ces équipements arrivent alors que le pays est déjà très largement doté en infrastructures de transports. Les équipements rentables ont déjà été construits. Avec 1 million de kms de routes, 30000 kms de voies ferrés (dont 2000 à grande vitesse), 156 aéroports nous sommes, tout simplement, à satiété.

Il n'existe donc pas une demande suffisante pour rentabiliser ces équipements. Ils viennent pour la plupart s'ajouter à des infrastructures existantes permettant d'effectuer les mêmes trajets, mais... moins vite.

La véritable raison d'être de ces projets, c'est la vitesse, c'est le gain de temps. Nous pouvons alors nous poser la question suivante : à qui sont ils destinés ?

Nous constatons que ces infrastructures de transport sont majoritairement utilisées par la partie la plus aisée de la population.

Inégalités

C'est évident pour l'avion, mais les statistiques de fréquentation des TGV montrent également que les cadres et les professions intermédiaires y sont surreprésentés. Ce sont en effet principalement ces catégories socioprofessionnelles qui ont des besoins de transport réguliers à longue distance et les moyens financiers d'assumer leurs prix élevés. Car ces équipements, notamment du fait de leur faible rentabilité, sont chers à l'usage.

Pour prendre un exemple, le remplacement de la ligne corail existante par le TGV Est a entraîné une augmentation du prix du billet de seconde classe comprise entre 20 et 47%. Quant aux nouvelles autoroutes, leur équilibre économique introuvable pousse les prix des péages à la hausse : 22 euros pour les 140 kms de l'A65 qui détient aujourd'hui le record de France du km le plus cher.

Mettre de l'argent public dans ces infrastructures c'est ainsi subventionner le mode de vie de ceux que l'on appelle parfois les élites mobiles, au détriment (car les ressources sont limitées) de ceux qui ont de véritables difficultés à faire dans de bonnes conditions, et à bas prix, leurs trajets domicile-travail et qui auraient besoin d'une amélioration et du développement des TER et RER.

Développement économique

Mais toutes ces dépenses, nous dit-on, aussi injustes soient-elles, servent un intérêt supérieur et partagé : le développement économique. Cet argument est pourtant aussi répandu dans les discours que peu vérifié par les études économiques réalisées sur le sujet.

Celles-ci, bien sûr, reconnaissent les créations d'emplois directs liés à ces chantiers, mais elles disent également qu'à dépense équivalente, on embauche beaucoup plus de monde dans d'autres activités (comme la rénovation des bâtiments) que dans les travaux publics où la main d'œuvre est abondamment remplacée par des engins de chantier.

Ces études s'accordent également pour dire que de bonnes infrastructures de transports sont nécessaires au développement économique d'un pays, notamment pour que les marchandises puissent correctement circuler. Mais lorsque les principales infrastructures sont construites, comme c'est le cas en France qui est un des pays au monde les mieux dotés en la matière, elles concluent

que le développement de nouveaux équipements n'a pas d'effet sur la croissance économique.

Les études économiques remettent par ailleurs en cause l'idée que, au niveau local, l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport s'accompagne de l'installation de nouvelles entreprises. On observe en réalité surtout des effets de déplacement des activités.

Le premier de ces effets se manifeste sur les nœuds autoroutiers, les échangeurs ou les gares TGV, mais c'est un effet d'optique. Sur ces endroits s'installent des entreprises ou des grands magasins, mais ceux-ci n'ont généralement fait que se déplacer et proviennent la plupart du temps d'une autre zone industrielle ou commerciale proche.

L'autre effet, plus ennuyeux pour les territoires traversés, notamment ruraux, est l'effet de concentration des activités que génèrent ces infrastructures sur les grands centres urbains.

Par le jeu de ce que les économistes appellent les économies d'échelle, le gain de temps entre deux sites de production, entre un magasin et une de ses succursales, entre un bureau et ses annexes, etc. peut en effet emmener à fermer le plus petit des sites au profit du plus gros.

Les élus locaux voient souvent les équipements de transports comme un moyen de faire venir les entreprises, ils oublient seulement que ces équipements fonctionnent également dans l'autre sens...

En fin de compte, on observe que ces infrastructures de transport conduisent à renforcer des grands pôles urbains régionaux tels que Bordeaux ou Toulouse. Et c'est là certainement, qu'il faut chercher la rationalité de ces grands projets dispendieux : ils servent à constituer des grands pôles urbains pouvant se battre avec Toronto, Shangai ou Barcelone dans la compétition économique mondiale.