

LES PHARAONIQUES PROJETS DE TRANSPORT DE L'UNION EUROPÉENNE

*Rémy Prud'homme**

Avril 2008

Les ministres des Transports des pays de l'Union se réunissent en Slovénie pour « prendre des décisions » relatives aux investissements de transport à engager dans l'Union. Ils le font en particulier sur la base d'un document du Parlement européen publié en mars 2008 et intitulé « Mise à jour sur les coûts des projets prioritaires de transport du réseau trans-européen », qui examine 30 projets. Ce rapport n'est pas une base sérieuse pour prendre des décisions dont le coût s'exprime en centaine de milliards d'euros.

Les coûts sont donnés pour des méga-projets tels que le projet n° 6 "Lyon-Trieste-frontière ukrainienne" qui n'ont pas de sens économique et institutionnel. Un tel méga-projet (dont le coût est d'environ 50 milliards, selon le rapport) se décompose en cinq ou six projets ou tronçons, dont Lyon-Turin est le premier, qui ont chacun leur logique, leurs acteurs, leurs coûts (économiques et environnementaux), leurs bénéfices. Evaluer chacun d'entre eux est déjà une tâche difficile. Considérer et évaluer l'ensemble est une tâche impossible. Cette présentation par méga-projet a pour effet, et sans doute pour objet, de jeter une nappe de brouillard sur les projets, et de rendre toute évaluation impossible. Les auteurs du Rapport l'ont bien senti. Ils ont essayé de rechercher des informations par tronçons, et pour l'essentiel échoué dans cette recherche.

Certains au moins des chiffres donnés sont de grossières sous-estimations. Le méga-projet n° 30, le canal Seine-Scheldt, dont le coût révisé figure pour 3,5 milliards d'euros, se compose de deux tronçons: un tronçon Compiègne-Cambrai et un tronçon Deulemont-Gent. Le hasard fait que j'ai étudié le premier de ces tronçons, Compiègne-Cambrai: son coût a été estimé en 2006 par une très sérieuse commission du conseil Général des Ponts français à 3,7 milliards d'euros. Je ne sais pas combien peut coûter le deuxième tronçon, mais ce coût n'est certainement pas négatif. Même s'il coûtait moitié moins que le premier tronçon, l'ensemble coûterait plus de 5,5 milliards — 60% de plus que le chiffre présenté dans le rapport. Si toutes les autres estimations sont aussi sous-estimées que celle-ci (ce qu'à Dieu ne plaise) la note ne serait pas de 380, mais de 600 milliards.

La dérive des coûts mise en évidence par le Rapport est impressionnante: 12% en 3 ans. On sait que les coûts ex post sont généralement très supérieurs aux coûts ex ante : c'est ce qu'on appelle le "biais d'optimisme". Mais il ne s'agit pas de cela ici. Il s'agit d'une dérive des coûts ex ante, des seuls coûts prévisionnels. Si les coûts ex ante sont passés de 340 à 380 milliards en quelques années, on peut, en prolongeant cette tendance, et en prenant en compte le biais d'optimisme, être sûr qu'à l'arrivée, le coût des 30 projets considérés dépassera (dépasserait si ces projets étaient effectivement réalisés) 500 ou 600 milliards.

Aucun effort n'est fait pour estimer les bénéfices de ces projets. Le rapport se contente de formulations très vagues et toujours littéraires : tel projet "reliera" telle zone avec telle autre zone. Laissons l'analyse coûts-bénéfices aux économistes bornés. Le mépris pour l'utilité et la justification des projets atteint le comble du ridicule ou du cynisme avec le projet n° 10, l'élargissement de l'aérodrome de Malpensa. Tout le monde sait maintenant que cet aérodrome, l'un des réalisations phares de l'Union Européenne, a été une catastrophe économique et qu'il a contribué à ruiner Alitalia. La décence consisterait à essayer de faire oublier cette erreur. Bien au contraire, la politique semble être de persévérer dans l'erreur. Si tous les projets présentés ont une utilité comparable, il y a de quoi être inquiet.

On a par ailleurs annoncé que les autorités politiques européennes avaient obtenu un engagement sur ces projets de la Banque Européenne d'Investissement (la plus importante banque d'investissement du globe, qui prête davantage que la Banque Mondiale). D'une façon générale, il n'est pas sans danger qu'une banque qui se finance sur les marchés, et qui ne doit prêter (selon ses statuts) que pour des projets socio-économiquement rentables, deviennent le bras armé des politiciens.

Heureusement, l'engagement de la BEI est plus symbolique que réel. Il porte sur un montant faible, qui n'est pas une dépense mais une garantie. Surtout, il vise uniquement les projets susceptibles d'être financièrement rentables au moyen de péages. Il ne doit pas y en avoir beaucoup dans la liste. La grande majorité des projets sont des projets de chemin de fer qui pour la plupart ne rapporteront jamais de quoi rembourser les investissements. Le privé ne s'aventurera dans ces projets, dans le cadre de PPP, qu'à la condition que l'essentiel de l'investissement soit effectué à fonds perdus par les gouvernements. C'est à cette condition que la BEI pourra éventuellement intervenir.

Tout cela ne sert qu'à cacher l'essentiel : les 400 (ou 600 ou 800) milliards d'investissement prévus contribueront peu ou pas au développement économique des pays de l'Union, mais à coup sur augmenteront l'impôt ou l'endettement des pays qui en "bénéficieront", ou bien se feront au détriment de dépenses publiques plus utiles comme l'enseignement et la recherche. D'un côté, l'Union impose aux Etats membres de réduire leurs dépenses publiques et leur endettement. D'un autre côté, avec ces pharaoniques projets de transports décrétés « prioritaires », l'Union pousse aux dépenses publiques et à l'endettement. Difficile de ne pas voir là une contradiction.

* *Rémy Prud'homme - Professeur [émérite], Université Paris XII*