

Retour sur... les effets économiques avec Yves Crozet

*Les élus réclament à corps et à cris le TGV.
Mais, pour l'économiste Yves Crozet, il y a une
bonne part d'illusion dans les vertus qu'on lui prête.
La grande vitesse ne crée pas de la croissance.
Mais elle l'accompagne intelligemment.*



Yves Crozet est professeur d'économie à l'université de Lyon II, à l'IEP et directeur du Laboratoire de recherche spécialisé en économie des transports et en aménagement du territoire, le LET, rattaché au CNRS. Il est l'auteur de Réseaux, Services et Territoires, horizon 2020, aux éditions de l'Aube. Spécialiste des transports, il explique leur place dans l'aménagement du territoire.

« L'Angleterre n'a pas de TGV (ou si peu), elle a une congestion énorme sur les routes, un réseau autoroutier beaucoup moins développé que le nôtre, cela n'a pas empêché les Anglais avant la crise d'avoir eu pendant quinze ou vingt ans un taux de croissance sensiblement supérieur au nôtre »

Ville, Rail & Transports. Vous semblez douter du fait qu'il y ait un effet économique du TGV. Est-ce bien le cas ?

Yves Crozet. Non. Entendons-nous bien. Le TGV a des effets qui sont très nets, mais qui profitent d'abord aux acteurs du système. A commencer par les clients, qui sont les premiers gagnants – clients dont je suis, puisque je suis un utilisateur compulsif du TGV. Il profite aussi à l'industrie ferroviaire, à la SNCF, à RFF. Troisièmes gagnants, mais beaucoup plus marginalement, ceux qui font du business autour des gares, comme les promoteurs immobiliers, les hôtels et restaurants, les loueurs de voitures ou les gérants de parkings.

Mais quant à dire : grâce au TGV, une région, par exemple l'Alsace depuis 2007, va se développer plus vite qu'avant, je suis très, très prudent. L'Alsace est d'ailleurs un cas intéressant, puisque son dynamisme économique s'est émoussé depuis une vingtaine d'années. La croissance du PIB alsacien n'a été que de 11 % de 1990 à 2008, soit la moitié de la performance de l'Auvergne ! Le TGV n'est pour rien dans le résultat de l'Auvergne et ce n'est pas le TGV seul qui va relancer l'Alsace. Il a rebattu les cartes localement mais n'est pas un facteur décisif de croissance.

VR&T. Cela veut donc dire qu'il n'y a pas d'effets structurants de la grande vitesse ?

Y. C. Les économistes, notamment ceux du Laboratoire d'économie des transports (LET), le disent depuis longtemps ! Les effets structurants sont un mythe. Croire que le système de transport fait la croissance, c'est inverser la causalité. C'est la croissance économique qui appelle le besoin de transports performants. Quand il n'y a pas de transports performants, on prend des transports moins performants et cela fonctionne aussi car le transport n'est qu'un lubrifiant de l'activité économique, ce n'est pas le carburant. Il suffit pour le comprendre de se rendre en Angleterre. Elle n'a pas de TGV (ou si peu), elle a une congestion énorme sur les routes, un réseau autoroutier beaucoup moins développé que le nôtre, cela n'a pas empêché les Anglais avant la crise d'avoir eu pendant

« Les effets structurants sont un mythe »

quinze ou vingt ans un taux de croissance sensiblement supérieur au nôtre. Symétriquement, les Espagnols ont un réseau à grande vitesse aujourd'hui plus développé que le nôtre, ils ont une très bonne offre de transport aérien, un remarquable système autoroutier. Et ils ont 22 % de chômeurs ! Qu'on utilise l'arrivée d'un TGV, d'une autoroute ou d'un aéroport pour créer de la dynamique locale, c'est à l'évidence une très bonne chose. Mais on ne crée pas ainsi de la richesse ex nihilo. Revenons aux statistiques de la croissance du PIB régional. De 1990 à 2008, en France, la plus forte croissance du PIB régional a été observée en Corse, qui n'a pas de TGV ! Midi-Pyrénées a aussi une forte croissance, alors que Toulouse n'est pas reliée au réseau LGV. Mais il y a localement une vraie dynamique de l'emploi autour d'Airbus. Au contraire, l'Alsace, pour sa croissance et l'attraction des entreprises, est aujourd'hui en concurrence avec le Bade-Wurtemberg en Allemagne et la région de Bâle en Suisse. Or les entreprises aujourd'hui vont plutôt investir en Suisse ou en Allemagne. Car ce qui compte, ce n'est pas seulement le TGV : il faut regarder le coût du travail, les taux d'imposition, la qualification de la main-d'œuvre, etc.

VR&T. Vous citez parfois les travaux d'un économiste américain : il en est allé de même aux Etats-Unis avec le train classique ?

Y. C. Robert Fogel, prix Nobel d'économie américain, s'est risqué à faire de l'histoire « contre-factuelle », en posant une question simple : que se serait-il passé au XIX^e siècle si on n'avait pas inventé le chemin de fer ? Pour répondre à cette question il a réécrit l'histoire économique. Que serait-il advenu si nous avions eu tous les progrès techniques de l'époque (machine à vapeur, métallurgie, textile, navigation...) sauf le train ? Il a trouvé que cela n'aurait pas changé grand-chose, qu'on se serait organisé différemment. Il y avait la route, les canaux, la mer. Le coût de transport aurait été plus élevé, d'autres zones se seraient développées, certaines ne se seraient pas développées. Mais, globalement, le résultat n'aurait pas été très différent. Ce n'aurait

pas été la stagnation économique. Je dis un peu la même chose pour le TGV.

VR&T. Sans pour autant réécrire l'histoire...

Y. C. Non. Je dis simplement : prenons un pays comme la Suisse qui n'a pas le TGV, cela ne l'empêche pas d'avoir aujourd'hui une croissance plus forte que la France. Ou prenons, comme je vous le disais, la Grande-Bretagne dans l'histoire récente. Une fois qu'on a remis les choses sur leurs pieds, et qu'on reconnaît que c'est la croissance qui crée le besoin de transports, alors, effectivement, le TGV est une façon très intelligente de répondre à ces besoins qui vont avec la croissance : notamment le besoin de vitesse, celui d'avoir du temps pendant le transport, ou celui d'une relation centre-ville - centre-ville intéressante. Ce dernier point est crucial dans l'Europe continentale, qui a gardé des villes dynamiques, denses, où cohabitent emploi et habitat. Je reste donc un chaud partisan du TGV, mais je n'ai pas besoin de croire à des sornettes sur la création d'emplois grâce à la baguette magique du TGV pour dire que c'est souvent (mais pas toujours) un bon choix. Ce raisonnement naturellement peut se tenir pour une autoroute ou un tramway. Ce que je vilipende c'est le fétichisme des infrastructures.

VR&T. Cette absence d'effet structurant est-il de l'ordre de l'opinion ou le considérez-vous comme démontré ?

Y. C. C'est démontré par un ensemble de travaux de chercheurs sur les effets structurants. Au LET, c'étaient, il y a une vingtaine d'années, les travaux de François Plassard, plus tard, à l'Ecole des ponts, ceux de Jean-Marc Offner. Dans le même cadre, plus récemment, Pascaline Cousin a réalisé à l'ENPC un mémoire sur les effets sur l'emploi du transport aérien. On y comprend par exemple que la subvention donnée localement à un aéroport comme Bergerac crée effectivement des emplois locaux. Mais sans subventions les avions anglais seraient peut-être allés à Perpignan ou à La Rochelle. Ce qui est gagné ici est donc perdu là, nous sommes largement dans un jeu à somme nulle qui explique la concurrence que l'on observe entre les



**Retour sur...
les effets
économiques
avec Yves Crozet.**

distributeurs de subventions. Mais qui nous oblige à souligner que ce sont les compagnies aériennes, et non les territoires français, qui sont les grands gagnants de cette course à l'échelle !

VR&T. Personne ne soutient donc le contraire parmi les économistes ?

Y. C. Si, Jean Poulit (*qui est ingénieur des Ponts et Chaussées, voir son ouvrage Le Territoire des hommes*) affirme que dès qu'on améliore un moyen de transport et l'accessibilité qu'il procure, automatiquement, on crée des emplois et de la richesse. Mais c'est trop beau pour être vrai. Encore une fois, on ne crée rien ex nihilo. Les impacts observés lors de la mise en place d'une nouvelle offre de transport vont au moins autant déménager qu'aménager le territoire. Ainsi, à la demande de Jean Poulit, le Predit a fait réaliser par le Cnam de Millau une étude sur les effets de l'A75. Pour mesurer les variations de PIB autour de l'auto-

« Le mode de transport ne change pas les hiérarchies urbaines, il les renforce plutôt »

toroute, on a pris les recettes de la TVA. On a constaté que Jean Poulit avait raison dans une bande située à 20 minutes de l'auto-

route. Là, on a vu augmenter la TVA. Mais si on élargit la bande, on voit que ce qui a été gagné ici a été largement perdu ailleurs. L'auto-

route a créé un effet de polarisation. Je comprends l'élé local, qui se dit qu'il va bénéficier de l'effet structurant de l'auto-

route. Mais si je regarde l'intérêt général à l'échelle du département ou de la région, je vois qu'il ne s'agit pas d'effets structurants mais d'effets polarisants. Ces phénomènes sont malheureusement peu pris en compte car chaque élu voit midi à sa porte. Puisqu'il y a des choses à gagner, bien que le jeu soit à somme nulle, chaque élu veut son auto-

route ou son TGV ! Mais les élus ne peuvent rien contre la logique gravitaire qui découle de la hiérarchie, du poids relatif des pôles urbains. Ainsi, prolonger la LGV jusqu'à Limoges, par exemple, va rendre cette ville plus attractive. Mais n'oublions pas que cela va aussi dévaloriser relativement l'attractivité d'autres parties du Limousin. Mais, surtout, le pôle Limoges va rester très secondaire par rapport au pôle plus attractif qu'est Paris. Des activités vont-elles venir à Limoges à cause du TGV ? Oui, mais des activités et plus encore des personnes vont aussi quitter Limoges à cause du TGV.

Un constat similaire peut être fait avec certaines lignes TER. Lorsque vous améliorez les des-

sertes de la périphérie lointaine d'une agglomération comme Lyon (vitesse et/ou fréquences accrues), ce que vous développez n'est pas d'abord l'attractivité de ces zones mais celle de Lyon. Car c'est là que va se concentrer encore plus l'emploi, rendu de fait plus accessible pour tous.

Le résultat de l'amélioration des systèmes de transport est donc le couple diffusion de l'habitat et polarisation de l'emploi. J'étais récemment à Arras. Je ne m'attendais pas à me trouver dans un TGV bondé, le soir, de Paris à Arras et bondé, le matin, d'Arras vers Paris. L'abonnement Paris - Arras coûte environ 400 euros par mois. Certains ont choisi de vivre à Arras, où le mètre carré habitable est très abordable, et de travailler à Paris. Ce type de liaison TGV est une sorte de centrifugeuse à logements, et de « centripé-

VR&T. Faut-il arrêter alors l'extension du réseau ?

Y. C. Non, mais il faut avoir une définition claire des objectifs recherchés et se demander si une LGV est bien le meilleur moyen d'y parvenir. Ainsi, lorsqu'il s'agit de mobilité quotidienne sur des distances courtes, par exemple Lyon - Grenoble ou Marseille - Toulon, ce n'est pas de la vitesse à 320 km/h dont nous avons besoin. Ce qui importe, comme le montre l'exemple suisse, c'est la fréquence (un train toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure) plutôt que la vitesse. Il est beaucoup moins coûteux et beaucoup plus utile d'avoir des trains fréquents qui mettent une heure entre les points A et B plutôt que des trains qui mettent une demi-heure mais dont la fréquence est faible et le coût exorbitant. Les LGV ont un sens pour les grandes distances, elles ne sont pas destinées à encourager la mobilité quotidienne. Prenons le cas du projet de LGV Paca. Est-on vraiment prêt à dépenser au bas mot 15 milliards en investissement (deux fois plus que la ligne Tours - Bordeaux) pour une ligne qui va ensuite se traduire par des demandes fortes de subventionnement de l'exploitation car il s'agira de mobilité pendu-

laire ? Des améliorations sont nécessaires et même indispensables entre Marseille et Toulon, tout comme entre Paris et Rouen. Mais la bonne réponse ne réside pas dans la transposition à ces régions de l'archétype du Lyon - Paris. Il serait plus judicieux de regarder comment ont fait les Allemands ou les Japonais pour irriguer leurs chapelets de villes par un ferroviaire performant mais qui n'est pas obsédé par la très grande vitesse et les nouvelles infrastructures.

VR&T. Comment voyez-vous le modèle japonais ?

Y. C. Comme un modèle mixte. Pour une part, c'est un réseau de LGV qui ressemble au nôtre avec les mêmes performances de vitesse. Notre TGV est techniquement un proche cousin du Shinkansen. Mais il y a différents types de Shinkansen. Certains roulent à des vitesses relativement modestes, de 150 ou 200 km/h. La France doit s'interroger en repensant à l'étoile de Legrand qui a dessiné le réseau ferroviaire au XIX^e siècle. Une fois qu'on est allé à Lyon, Strasbourg, Marseille, Bordeaux, Lille, etc. et au-delà des frontières, jusqu'à Bruxelles ou Londres, une fois qu'on a poussé les doigts des LGV dans chacune de ces directions, que faut-il faire au-delà ? Rajouter sans cesse des barreaux de LGV dont le coût sera croissant et la fréquentation décroissante ? Ou envisager une autre logique ? C'est ce que fait par exemple David Azéma (SNCF) quand il explique que les rames TGV ont vocation à être rentabilisées sur des LGV. On a pris l'habitude que le voyageur TGV ne change pas de train pour atteindre sa destination sur ligne classique. Mais on pourrait aussi imaginer une autre exploitation avec des navettes TGV sur LGV et des correspondances optimisées avec des trains régionaux repensés. On a très bien fait dans les années 1970 de ne pas réaliser l'aérotrain et de profiter de la compatibilité du TGV avec le réseau ferroviaire classique. Mais il ne faut pas faire n'importe quoi avec cette compatibilité, ni construire des lignes nouvelles partout.

VR&T. On voit bien, avec le projet de Snit, qu'on est cependant toujours prêt à annoncer un ensemble de projets pour le moins ambitieux. Qui peut y croire, et qui le demande ?

Y. C. Le problème, c'est que les élus, et parfois les électeurs, veulent le TGV pour les raisons invoquées plus haut. Ils pensent que le meilleur service qu'ils puissent rendre à leur région, c'est de faire de bonnes infrastructures de transport,

Le PIB des régions par habitant (en euros 2008)

	1990	2008	Gain en euros	Gain en %
Ile-de-France	38 459	47 155	8 696	22,6
Rhône-Alpes	25 385	30 601	5 216	20,5
Paca	22 985	28 949	5 964	25,9
Alsace	25 463	28 470	3 007	11,8
Haute-Normandie	23 087	27 990	4 903	21,2
Champagne-Ardenne	22 966	27 835	4 869	21,2
Aquitaine	21 763	27 562	5 799	26,6
Pays de la Loire	21 155	27 533	6 378	30,1
Midi-Pyrénées	21 616	27 384	5 768	26,7
Bretagne	19 904	26 547	6 643	33,4
Centre	23 006	26 541	3 535	15,4
Bourgogne	22 046	26 427	4 381	19,9
Auvergne	20 926	25 630	4 704	22,5
Poitou-Charentes	19 995	25 259	5 264	26,3
Franche-Comté	21 711	25 010	3 299	15,2
Nord-Pas-de-Calais	19 492	24 866	5 374	27,6
Basse-Normandie	20 703	24 813	4 110	19,9
Limousin	20 489	24 794	4 305	21,0
Lorraine	20 976	24 606	3 630	17,3
Corse	18 889	24 232	5 343	28,3
Picardie	21 111	23 890	2 779	13,2
Languedoc-Roussillon	19 494	23 726	4 232	21,7
Province	21 909	26 941	5 032	23,0
Métropole	25 022	30 746	5 724	22,9
DOM	13 768	17 888	4 120	29,9
France	24 758	30 401	5 643	22,8

Lecture : Entre 1990 et 2008, le PIB par habitant de l'Ile-de-France s'est accru de 8 696 euros inflation déduite, ce qui représente une hausse de 22,6 % (Source : Insee. Année des données : 2008)

ce en quoi ils sont poussés par le lobby du BTP et par le raisonnement élémentaire qui fait que s'ils ne demandent rien, ils n'auront rien ! Dans la position infantilissante où se trouvent encore les élus locaux par rapport à « Paris », malgré la décentralisation, ou à cause de la façon dont elle a été faite (aucune responsabilité fiscale), c'est tout à fait compréhensible. Mais, ce faisant, ils se polarisent sur des questions accessoires et oublient l'essentiel. Comme l'a montré un récent rapport du CAS, la France a besoin de renouer avec la compétitivité et la croissance. Dès lors, l'investissement dans les infrastructures de transport n'est pas la question clé. Le problème que nous avons à gérer en France est celui d'une dérive du coût salarial unitaire : + 25 % par rapport à l'Allemagne en une quinzaine d'années. Le plus important pour le ferroviaire, et notamment les TER, comme pour les autres secteurs, est de rechercher des gains de productivité. C'est moins valorisant que d'inaugurer des lignes nouvelles, mais c'est plus urgent !

Propos recueillis par François DUMONT