

Certains irréductibles avanceront, en dernier recours, que nos finances publiques ne peuvent assumer la masse considérable d'un tel investissement regroupé sur les quelque deux ou trois ans de sa réalisation. À ceux-là on répondra par trois seules lettres : PPP. En effet, dans la plupart des pays modernes, le financement de tels projets d'infrastructures emprunte les voies du partenariat public-privé. Cette méthode de concession à long terme est une pratique courante et fort commode pour permettre à la collectivité de lisser dans le temps la charge de l'investissement. Les dépenses sont alors assurées par des entreprises hautement spécialisées dans ces types de travaux et dans l'exploitation et l'entretien des réseaux correspondants. Elles sont adossées à de grandes banques qui garantissent ces financements lourds et anticipatifs. Le remboursement des avances consenties intervient au fil des années, par des redevances annuelles que la collectivité leur verse.

La configuration de cette ligne de transport collectif en site propre, que l'on devine si primordiale pour l'essor du pays et la bonne organisation de sa capitale, reste à définir. Ses objectifs résulteront d'enquêtes d'utilité publique fines. La recherche de la meilleure solution, parmi les divers modes opérationnels, sera proposée aux décideurs par les techniciens. Ces considérations approfondies influenceront bien entendu sur le coût effectif, qu'on ne peut actuellement évaluer que dans ses grandes masses. Le principe de son financement par l'économie mixte, via un PPP, garantit toutefois sa faisabilité et sa pérennité. Reste à engager la volonté publique de réaliser un tel aménagement structurel fondamental.

Un bras de levier économique

Archimède disait « Donnez-moi un point d'appui, et je soulèverai le monde ». Il avait inventé la notion de bras de levier. Cette loi physique veut qu'une action modérée peut provoquer, à l'autre bout du levier, le soulèvement d'une très lourde charge. Énoncé de façon plus générale, l'enseignement de l'antique ingénieur est qu'un effort initial, convenablement démultiplié, permet d'obtenir des effets bien supérieurs aux forces mobilisées. Ainsi, le projet que nous évoquons ici pourra-t-il générer un retour économiquement supérieur aux finances investies.

Si importantes soient les retombées environnementales, sociales et humaines que nous avons déjà abordées, il faut en effet mettre l'accent sur les conséquences économiques globales qu'aura l'instauration d'un transport de masse dans notre capitale. En effet un tel système, puissant et cohérent, est non seulement une nécessité sociale aux bénéfices énormes pour notre qualité de vie, mais il peut également rapporter davantage que ce qui aura été investi. À terme, il doit générer de la croissance. Il faut en effet différencier deux notions fondamentales que les analystes superficiels confondent trop souvent : ce qui est financièrement rentable et ce qui l'est économiquement. Ma mise au point, que j'espère convaincante, vise à interpeller les bien-pensants qui n'envisagent les problèmes que sous le prisme réducteur de la seule rentabilité financière.

Ce qui compte dans un investissement majeur, c'est sa rentabilité économique. Qu'entend-on par là ? Cette acception inclut les impacts positifs ou négatifs générés sur toutes les données de la macro-économie, y compris les coûts et bénéfices sociaux. Lorsque le projet que l'on planifie recueille un maximum d'avantages, c'est que l'on s'approche d'une solution optimale. On peut alors s'attendre à voir enclencher un cercle vertueux. Dans ce cas, à

l'inverse du cercle vicieux dans lequel les échecs se télescopent, ce sont au contraire les résultats positifs qui s'appuient les uns sur les autres, rebondissant et se relayant dans un vaste système de courte-échelle.

Construire des routes de manière indéfinie pour satisfaire le besoin d'un parc automobile sans cesse croissant, sous la pression d'une population grandissante au pouvoir d'achat constamment en hausse, est tout simplement contradictoire. Bien entendu mon propos n'est pas de remettre en cause le droit à la propriété privée de véhicules et à leur usage. En revanche j'estime que la politique économique doit faire en sorte d'encourager les modes de déplacement par lesquels l'intérêt individuel vient à coïncider avec celui de la nation. Libérer la productivité des forces vives et en même temps brider nos dépenses énergétiques, c'est *booster* la compétitivité de notre pays. Quelle plus belle perspective pour la politique de développement durable chère à notre gouvernement !

Au plan énergétique, si l'on prend comme hypothèse que, dans le long terme, la moitié de la population au travail et la même proportion de la population estudiantine pourraient opter pour ce mode de transport de masse, il est légitime d'espérer de substantielles économies d'énergie. En se fondant sur les chiffres de l'état des lieux que j'ai dressé ci-avant, toutes choses restant égales, ce sont en gros quinze milliards que nous épargnerions dans notre balance commerciale. Ce gain correspond surtout, rappelons-le, à la diminution des importations de carburant et des frais de renouvellement du parc automobile. Mais il englobe aussi la baisse des dépenses de pièces détachées et de produits de réparation ou d'entretien des véhicules. Ce chiffre est réaliste, lorsqu'on sait ce que chacun des 250.000 véhicules particuliers et 2.800 autobus diesel représente en carburant, réparations et entretien. Et encore, mon raisonnement se place-t-il dans une hypothèse « toutes choses égales », avec notamment un cours du pétrole restant à quatre-vingts dollars le baril. Or il est permis de penser que ce cours va évoluer à la hausse... Selon l'UITP déjà mentionnée, un métro léger s'avère cinq fois plus économe que les voitures et trois fois plus que les autobus, en matière d'énergie consommée. Je mentionne cette solution-là à titre indicatif mais, nous l'avons vu, bien d'autres options existent. Toutes ont en commun de générer une ample économie en devises et en importations de pétrole.

En matière de croissance interne du pays, le bras de levier sera tout aussi puissant. Diminuer les durées de transport domicile-travail, c'est accroître d'autant la productivité. Afin de préciser les choses, prenons comme hypothèse que le salarié moyen gagne quinze minutes le matin pour aller à son bureau ou atelier, et autant au retour. Une demi-heure de temps économisé chaque jour vaut en moyenne 6% du temps de travail ! Quelle belle avancée pour notre PNB ! Même en admettant que certains individus opteront plutôt pour un accroissement de leur part de loisir, il résultera forcément, de l'accroissement de leur temps libre, une forme de consommation, donc d'activité nouvelle. Au total, que nos concitoyens se montrent plutôt fourmi ou cigale, on peut espérer gagner un ou deux points de croissance grâce à l'instauration d'un transport de masse.

Une nation dotée d'infrastructures de transport efficaces est réputée plus performante. C'est d'ailleurs là un des critères majeurs qu'étudient les multinationales lorsqu'elles choisissent où investir. Si les pays nouvellement développés, à l'image de Hong Kong ou de Singapour, sont parmi les plus compétitifs au monde, c'est beaucoup grâce à l'efficacité de leurs ports et aéroports (nous reviendrons sur ces modèles dans le chapitre consacré au

transport international). Toutefois, le succès de ces pays est attribuable aussi à la modernité de leurs réseaux de transport public. Leurs gouvernements ont fort bien compris cela. Ils en ont fait depuis longtemps le fer de lance de leur programme économique. En moyenne les pays d'Asie dépensent 6% de leur PNB à moderniser chaque année leurs infrastructures. La Chine y consacre même 9% ! Pendant ce temps notre pays n'y dédie que 3 ou 4%. Quel constat affligeant ! Cette incurie est malheureusement révélatrice de l'indécision de nos gouvernements successifs en matière d'infrastructures de transport.

Pourtant ces dépenses d'infrastructures ont, à tout coup, un effet d'entraînement extraordinaire sur l'économie. Cette retombée est particulièrement bénéfique lorsqu'il s'agit non plus de routes mais d'équipements de transport public. En effet, au regain enregistré par les industries du béton et de l'acier, s'ajoute la dynamisation de toute une chaîne d'améliorations quotidiennes dans la vie du citoyen moyen. Dans notre capitale le nouveau mode alternatif de transport révolutionnerait vite les manières de voyager. Les effets sur l'économie seraient spectaculaires. La relance du secteur de la construction interviendrait certes en premier, par l'injection directe d'environ soixante milliards, coût estimé d'un transport en site propre. Ensuite, au terme de cinq à six ans, l'effet de ricochet se ferait sentir sur le commerce et l'emploi, grâce à l'optimisation des coûts de production enregistrés par les entreprises. On pourrait alors prévoir raisonnablement un taux de croissance à deux chiffres, une fois que le système tournerait à plein régime, après que ses effets auraient joué de tous leurs feux sur l'ensemble de la société.

Ce que j'expose dans ces lignes n'est pas sorcier. L'effet de bras de levier est une réalité que la plupart des pays d'Asie ont déjà enregistrée. Les dépenses d'infrastructures de transport ont été d'authentiques investissements, dont les retours ont constitué de magnifiques succès. Elles ont été la clé de voûte de l'extraordinaire envolée de leurs économies au cours des vingt-cinq ou trente dernières années. En Chine, les grands travaux de voies ferrées, métros, trains et gares, ont relancé la mobilité et donc la consommation intérieure. Ils ont permis un maintien de croissance, même au plus fort de la grande récession mondiale de 2008-2009. Le maintien de la demande intérieure, à travers justement la mise en œuvre de ces chantiers, a largement compensé la baisse des revenus. La magie des grands travaux est dans leur effet multiplicateur. Insistons toutefois sur le fait que, pour être bénéfiques, ces équipements doivent fluidifier effectivement la mobilité. Sinon, tels les élargissements routiers qui ne font qu'augmenter l'afflux des voitures et donc la congestion, on tombe dans l'effet pervers.