



Jupiter, le COI et les grands projets, du bon usage de la marche arrière

Yves Crozet

► To cite this version:

Yves Crozet. Jupiter, le COI et les grands projets, du bon usage de la marche arrière. Transports, Infrastructures & Mobilité, 2018, 507, pp.44-48. halshs-01795727

HAL Id: halshs-01795727

<https://shs.hal.science/halshs-01795727>

Submitted on 18 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Yves Crozet, Université de Lyon (IEP),
Laboratoire Aménagement Economie Transports**

Jupiter, le COI et les grands projets : *du bon usage de la marche arrière !*

Le monde des transports retient son souffle. Les élus locaux sont inquiets, les entreprises de travaux publics s'interrogent. La logique de la décision publique dans le domaine des infrastructures de transport est en pleine mutation. L'année 2018 est à peine entamée que le gouvernement enterre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) et abandonne l'organisation de l'exposition universelle à Paris. Dans la foulée, le Conseil d'orientation des investissements (COI) propose une révolution conceptuelle rendant obsolètes certains grands projets très coûteux. Saura-t-on en tirer les conséquences, en pratiquant « le point mort », par exemple ? Le débat est lancé.



Paolo Gentiloni, président du conseil italien, et Emmanuel Macron lors du 34^{ème} sommet franco-italien du 27 septembre 2017, à Lyon : « feu vert pour le tunnel transfrontalier », a annoncé l'association Transalpine.

Le rapport du COI mérite d'être lu en détail car il représente un changement de paradigme. Constatant l'échec des politiques antérieures, visant au report modal, le COI précise et chiffre les principes avancés en 2013 par la Commission Mobilité 21. De nombreux projets sont trop coûteux et surtout mal adaptés à l'évolution des mobilités. Dans un pays déjà bien équipé en infrastructures, deux priorités s'imposent : l'entretien et la modernisation de l'existant d'une part, la désaturation des nœuds ferroviaires et routiers d'autre part, le tout sous contrainte du respect des engagements climatiques. Les recommandations du COI ont une implication logique. Sur les grands projets qui étaient en dehors de son champ de compétence (canal Seine-Nord, Grand-Paris-Express (GPE), tunnels entre Lyon et l'Italie), le COI interpelle l'Etat. Vous ne pourrez pas tout faire ! Sur cette base, « Jupiter » va-t-il systématiquement enclencher la marche arrière ?

Nous ne le pensons pas. D'abord parce que la mécanique des grands projets est avant tout politicienne. Ensuite car la marche arrière est parfois impossible ou n'est pas le bon choix. Le point mort est aussi envisageable et parfois nécessaire tout comme peut l'être un réexamen du projet.

□ La mécanique des grands projets : approche cynique

Malgré les centaines de décisions de justice et le résultat de la consultation locale, l'abandon de NDDL était politiquement prévisible. Deux « poids-lourds » venant de la composante écologiste de la majorité présidentielle, le ministre de la transition écologique et solidaire et le président de l'Assemblée nationale, y étaient opposés.

Elections européennes, marchandages en vue

La principale justification de NDDL était urbaine, donner de l'espace à la ville de Nantes pour son extension. N'ayant pas consolidé cette partie du dossier, les porteurs du projet ont été contournés par les experts qui ont montré que des aménagements étaient possibles sur Nantes-Atlantique. Comme ce dernier devait rester en fonctionnement pour alimenter les ateliers de montage d'Airbus à proximité, cela affaiblissait considérablement la justification urbaine. Les élus locaux vont donc pouvoir s'intéresser au cas de Lisbonne qui a abandonné son projet de déplacement de son aéroport, situé en pleine ville. En 2017, 22 M de passagers ont transité par cet aéroport géré par... Vinci !

Du point de vue économique, NDDL coûtait cher aux collectivités territoriales (pour les infrastructures connexes) mais il était rentable. Ce n'est pas le cas du canal Seine-Nord dont le coût est exorbitant (cf. *infra*). Mais les acteurs locaux ont fini par croire aux fausses promesses sur son impact. Le canal est devenu un symbole, la base d'un consensus politique destiné à démontrer le volontarisme des élus. En prévision des élections européennes en 2019, la République en marche (LREM) va devoir rassembler, « en même temps », sur sa gauche et sur sa droite.

Les maires des grandes villes qui souhaitent obtenir un contournement autoroutier ou une ligne ferroviaire pourraient être tentés de monnayer leur profession de foi pro-européenne. Ainsi les signaux envoyés par Alain Juppé sont prometteurs pour LREM. Mais on connaît les demandes bordelaises en matière d'infrastructures autoroutières et ferroviaires. La contrepartie du soutien d'Alain Juppé aux européennes prendra la forme de la réalisation, au moins partielle, de ses demandes.

Cuisine lyonnaise

Puisque nous en sommes au rôle des notables dans la décision publique, n'oublions par Gérard Collomb. Jouant aujourd'hui un rôle clé dans le gouvernement, gageons qu'il n'a pas oublié les priorités qui étaient les siennes en tant que président de la Métropole de Lyon. L'Etat lui a imposé il y a deux ans le raccordement au nord de l'agglomération des autoroutes A89 et A6, ce qui va se traduire par une congestion accrue au nord du tunnel de Fourvière. Il fera donc tout son possible pour que le même scénario ne se reproduise pas au sud avec l'arrivée de l'autoroute A45, promise par le gouvernement précédent. Le COI est d'ailleurs venu à son secours en rappelant que ce projet n'était pas prioritaire. Il est même allé plus loin en soutenant un projet cher au Grand Lyon : l'agrandissement de la gare de la Part-Dieu et de ses accès ferroviaires aujourd'hui saturés.

Le problème est le coût des tunnels nécessaires à ce projet, plusieurs milliards d'euros. L'idée a donc été avancée localement de financer ce chantier avec les sommes prévues pour réaliser les accès français au tunnel de base Lyon-Turin. Mais c'est là que les choses se compliquent car le traité signé avec l'Italie ne permet pas ce genre de manipulation (*voir encadré*). Il est donc temps de quitter les manœuvres politiciennes pour aborder les questions financières. Les grands projets ont une fâcheuse tendance à coûter beaucoup plus cher que prévu. Au lieu d'être une corne d'abondance, ils deviennent prédateurs.

□ Le tonneau des Danaïdes !

Les médias se sont polarisés sur NDDL. Mais ils ont à peine relayé le rapport très alarmiste que la Cour des comptes a rendu en décembre 2017 sur la réalisation et le financement du Grand-Paris-Express (GPE). Les travaux ont déjà pris du retard et surtout, les coûts dérapent dans des proportions importantes. Fin juillet 2017, le coût a été réévalué à 38,5 Md€ (€ 2012), près de deux fois l'estimation initiale, et le mouvement



s'accélère : en cinq mois (mars à juillet 2017), les coûts estimés ont augmenté de 9,55 Md€. Comment ne pas penser que ce n'est qu'un début !

GPE : trajectoire financière non maîtrisée

L'exécutif s'est saisi du problème et c'est, entre autres, pour cette raison que l'Etat a renoncé au projet de candidature à l'exposition universelle (2025). Il n'y avait aucune chance pour que les liaisons promises soient réalisées dans les temps. Mais l'affaire est beaucoup plus grave que cela, car il devient de plus en plus évident que ce projet est démesuré comme l'avait annoncé il y a trois ans le Cercle des transports dont nous devons saluer ici la perspicacité⁽¹⁾. Le Commissariat général à l'Investissement (CGI) avait déjà souligné que du point de vue socio-économique, la rentabilité du projet avait été artificiellement gonflée par la prise en compte d'effets économiques élargis aléatoires. Avec un coût multiplié par deux, même leur prise en compte n'empêche pas qu'il s'agit d'une opération qui va détruire de la valeur si elle est conduite à son terme.

La marche arrière est impossible pour les sections pour lesquelles une marche avant, voire une surmultipliée, est déjà engagée. En plus, ces tronçons-là sont les moins discutables. Mais ne pourrait-on pas envisager une marche arrière, pour les sections dont le CGI a souligné le caractère problématique⁽²⁾, à savoir : au sud-ouest la ligne 18 (Orly-Versailles-La Défense) qui desservirait Saclay, et au nord-est la ligne 16 (Le Bourget-Noisy-Champs) ?

Alertés par les interrogations du gouvernement sur ce que la Cour des comptes qualifie de « trajectoire financière non maîtrisée », les élus des zones concernées ont senti le danger. Ils font front contre toute remise en cause. Une ligne leur a été promise, ils la veulent coûte que coûte. Peu leur chaut que cela se traduise par une hausse forte des impôts sur les entreprises et sans doute à terme sur les ménages. Peu leur importe que du point de vue de la qualité de service, l'obligation de passer par Orly pour atteindre Saclay, ou par Noisy-Champs pour rejoindre Montfermeil, soit plus que saugrenue. Comme le projet n'a pas pris la précaution d'étudier plusieurs options de desserte, chacun s'accroche aux promesses fallacieuses attachées à la « baguette magique de la vitesse » du métro automatique. Les promoteurs du GPE n'hésitaient pas à

Le projet d'Aéroport du Grand Ouest, à Notre-Dame-des-Landes
(© Recad-image JFA-artefactorylab).

Avec le GPE, les pouvoirs publics se trouvent confrontés à deux équations, financière et politique, qui ne pourront être résolues simultanément. La première solution serait de revoir le projet, quitte à se mettre à dos les acteurs locaux. L'autre option est d'accepter un tonneau des Danaïdes budgétaire de plusieurs décennies pour l'investissement d'abord et pour le fonctionnement ensuite.

Analyse

Un autre tonneau des Danaïdes budgétaire se profile si nous commençons les travaux du tunnel de base. Il n'y a donc qu'une seule attitude possible : le point mort. La France ne peut pas sortir seule du traité. Mais comme les Italiens ont les mêmes contraintes financières que nous, ils ne se formaliseront pas du statu quo.

avancer l'idée que, grâce à lui, Saclay allait devenir la Silicon Valley française. La Cour des comptes, encore elle, a fait litière de ces chimères⁽³⁾ il y a un an.

Avec le GPE, les pouvoirs publics se trouvent confrontés à deux équations, financière et politique, qui ne pourront être résolues simultanément. La première solution serait de revoir le projet, quitte à se mettre à dos les acteurs locaux. L'autre option est d'accepter un tonneau des Danaïdes budgétaire de plusieurs décennies pour l'investissement d'abord et pour le fonctionnement ensuite. La pire solution étant de ne pas choisir et de laisser s'enliser le projet, ce qui garantit à la fois la colère, le dérapage financier et in fine la hausse des impôts. Avec le pass Navigo à tarif unique, les trafics nouveaux du GPE n'apporteront que très peu de recettes. Qui va payer ?

La facture oubliée du Lyon-Turin

Comme un malheur n'arrive jamais seul, un autre gouffre financier s'ouvre sous les pas du gouvernement : la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. Beaucoup, y compris au sein de l'exécutif, ont de sérieux doutes sur ce projet. A la lecture du rapport du COI, qui n'en parle pas explicitement, il est totalement anachronique. Alors que le trafic ferroviaire de fret a baissé en France de 40 % depuis 2001 et que la tendance était encore à la baisse en 2017, alors que les tonnages transportés dans le tunnel ferroviaire du Fréjus stagnent au tiers du niveau de 1995, alors que le trafic total de poids lourds dans les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc était

encore, en 2016, de 7 % inférieur au niveau de 2007, soit le niveau de 1992, on se demande bien par quel miracle ce nouveau tunnel pourrait servir à quelque chose.

Il y a vingt ans déjà un rapport du Conseil général des ponts et chaussées⁽⁴⁾ maniait l'euphémisme : « On éprouve une extrême difficulté à trouver une rentabilité au projet ». En 2003, l'Inspection générale des finances et le CGPC confirmaient sa faible rentabilité socioéconomique. La Cour des comptes a plusieurs fois refait le même constat. Mais tout se passe comme si la résignation l'emportait. Ce projet n'a-t-il pas été sanctuarisé par un traité international avec l'Italie et soutenu par l'Union européenne ? C'est un coup parti. Il faudra mettre les 2,2 Md€ que la France doit payer pour construire le tunnel de base, en croisant les doigts pour que ne se manifeste pas la même dérive que pour le GPE !

Le problème est que nos engagements ne se limitent pas à cela. Si la France paie moins que l'Italie (3,3 Md€) pour le tunnel de base, c'est parce que nous nous sommes engagés à faire les accès côté français. Dans l'article 1 de l'accord du 29 janvier 2001, il ne s'agit que de s'engager sur le tunnel de base. Mais la « partie commune » a été redéfinie par l'article 4 de l'accord du 30 janvier 2012. Elle comporte en sus 33 km côté français avec des tunnels à double tube pour Belledonne et Glandon.

L'addition devient salée et il faudra l'acquitter, avec les inévitables dérapages. Un autre tonneau des Danaïdes budgétaire se profile si nous commençons les travaux du tunnel de base. Il n'y a donc qu'une seule attitude possible : le

LYON-TURIN : L'URGENCE DU POINT MORT

Quelques données montrent pourquoi, avant de creuser, il est urgent d'attendre, et d'attendre longtemps ! Dans l'accord du 31 janvier 2012⁽¹⁾, la section internationale sur laquelle la France s'est engagée (article 2) démarre aux environs de Saint-Didier-de-la-Tour (à 40 km à l'est de Lyon) et va jusqu'aux abords de Turin. Comme détaillé dans l'article 4, elle inclut « une section de 33 km environ franchissant le massif de Belledonne et comportant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ».

L'enquête publique de 2012 estimait les coûts (Md€ 2009)⁽²⁾ à plus de 11 Md€ (sans doute bien plus aujourd'hui) pour la seule partie française de la section internationale, laquelle présente cette originalité de prévoir une section vers Chambéry (4,1 Md€ !). Pourquoi ce détour, pourquoi, dépenser une telle somme pour, temporairement, faire passer des trains de fret en zone urbaine ? La réponse est simple. Le principal promoteur du projet, l'ancien maire de Chambéry, s'intéressait moins au fret alpin qu'à la possibilité de voir la LGV atteindre Chambéry (Grenay est tout proche de la LGV qui contourne Lyon).

La seule façon de répondre à ce cas d'école de prédation de l'argent public est le point mort. C'est tout à fait envisageable. Dans le décret du 4 septembre 2014, faisant suite à l'accord de 2012, l'article 16 stipule : « La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale ». En d'autres termes, tant que les fonds ne sont pas mobilisés, nous pouvons attendre avant de creuser le tunnel de base et les accès français. Et attendre suffisamment longtemps pour pouvoir un jour, en accord avec les Italiens, considérer ce projet comme caduc. Les finances publiques de la France et de l'Italie en bénéficieraient pendant des décennies.

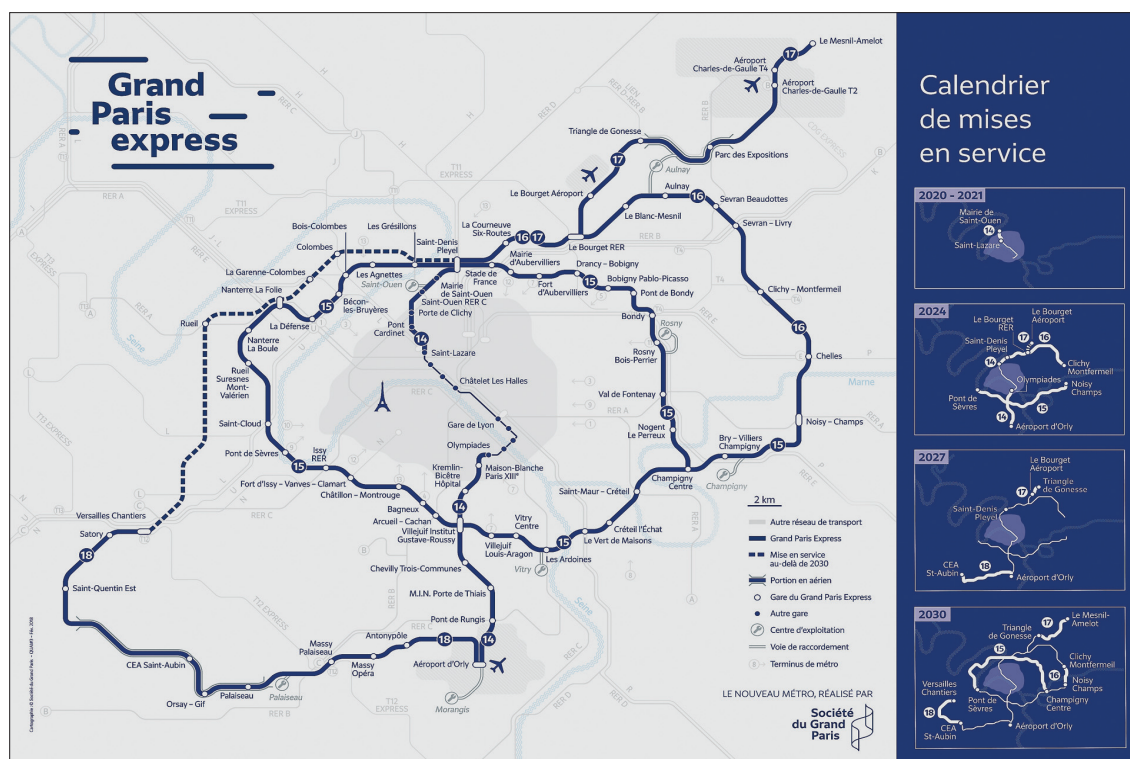
(1) <http://lyonturin.eu/documents/docs/accord%20franco%20italien%2030%2001%202012.pdf>

(2) <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf>

Lyon-Turin : l'urgence du point mort

Lignes	Coûts
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins)	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1 ^{er} tube Chartreuse et Belledonne	2 952
2 ^{ème} tube Chartreuse et Belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Source : Enquête publique 2012.



Le calendrier de réalisation du Grand Paris Express annoncé par le Premier ministre le 22 février 2018 (© SGP).

point mort. La France ne peut pas sortir seule du traité. Mais comme les Italiens ont les mêmes contraintes financières que nous, ils ne se formaliseront pas du statu quo. Puissent le président de la République et le Premier ministre entendre ce raisonnement de bon sens. Les élus lyonnais doivent comprendre que si on se lance dans le Lyon-Turin, ce sera autant d'années, voire de décennies perdues pour la gare de Lyon-Part-Dieu. Car la réalité de la contrainte budgétaire se traduit sous forme d'effet d'éviction. Plus un projet est important plus il est prédateur. Les fonds qui lui sont affectés sont retirés aux autres. Nous ne parlons pas ici des quelques dizaines de millions d'euros qu'un gouvernement peut toujours trouver sur un budget annuel. Ajoutons aux « coups partis » que sont le GPE et le Lyon-Turin, les priorités désignées dans le rapport du COI mais aussi les tronçons de LGV, que l'on pourra d'autant moins refuser à quelques grands féodaux que leur utilité peut parfois être défendue. Ce sont alors plusieurs centaines de millions d'euros par an qui sont nécessaires chaque année alors même que l'AFITF a du mal à boucler son budget. Son ancien président, Philippe Duron, plaide dans le rapport du COI, en faveur de nouvelles hausses des taxes sur les carburants. Mais cela n'arrêtera pas la surenchère. Il est nécessaire de marteler que l'on ne pourra pas réaliser « en même temps » le programme proposé par le COI et les grands projets qui n'étaient pas dans son périmètre.

□ L'addiction à la dépense publique

Depuis plusieurs décennies, la France investit annuellement près de 1 % de son PIB dans les infrastructures de transport, conformément aux recommandations de l'OCDE. C'est plus que la plupart des pays européens,

seuls les Suisses font mieux. Les recommandations du COI ne remettent pas en cause cette orientation. La « création d'emploi » que l'on associe aux grands projets aura bien lieu avec le programme du COI, mais de façon plus intelligente. Les investissements se feront là où les trafics sont les plus élevés. L'impact sur la vie quotidienne des Français sera maximal, tout comme les effets bénéfiques pour l'économie.

Le chant des Sirènes

Pourquoi alors céder au chant des Sirènes, aux arguments spécieux de la corne d'abondance que représenteraient les grands projets ?

Comme nous l'avons indiqué dans cette revue (TI&M n°505, septembre-octobre 2017), la France s'est dotée de toutes les règles et institutions permettant à l'Etat de faire les meilleurs choix. Les études socio-économiques doivent démontrer la rentabilité des projets retenus, lesquels doivent respecter un niveau minimal de VAN (valeur actualisée nette) par euro public investi. Le CGI doit donner son aval, tout comme l'autorité environnementale et finalement le conseil d'Etat ou le Parlement pour les projets transfrontaliers. Si nécessaire, la Cour des comptes peut tirer le signal d'alarme. Mais toute cette panoplie fonctionne à l'envers. Comme chez Homère, les rameurs des institutions publiques restent attachés au cap de l'utilité collective. Ils lancent des avertissements, signalent les écueils et les risques d'échouage. Mais le gouvernail est tenu par des responsables sourds aux conseils les plus élémentaires et prompts à se nourrir de chimères.

Le cas du canal Seine-Nord est exemplaire à ce sujet⁽⁵⁾. Choisir un projet de canal au XXI^{ème} siècle, c'est oublier que ce mode de transport est pour les marchandises en perte de

Le trafic fluvial de marchandises n'a progressé que de 17 % en 30 ans. Comment peut-on espérer fonder le dynamisme d'une région sur une activité devenue aussi marginale ? Et surtout, à quel prix cela se fera-t-il ?

Analyse



LGV
Méditerranée à
Lambesc (13)
(© Philippe Giraud -
Rail Images).

vitesse⁽⁶⁾. Quelques indicateurs en témoignent. En pleine reprise économique, du premier trimestre 2016 au premier trimestre 2017, les trafics fluviaux ont baissé de 13% en Allemagne, de 2% aux Pays-Bas et de 18% en France. Ils ont, il est vrai, progressé de 7% en Belgique. Les tendances de long terme vont dans le même sens. Les Pays-Bas, qui réalisent la majorité

du trafic fluvial européen, ont connu une progression de 4% du tonnage transporté de 2007 à 2016 pendant que l'Allemagne voyait son trafic baisser de 11%. Eurostat rappelle que le trafic fluvial de marchandises n'a progressé que de 17% en 30 ans. Comment peut-on espérer fonder le dynamisme d'une région sur une activité devenue aussi marginale? Et surtout, à quel prix cela se fera-t-il? Le Premier ministre a laissé entendre que si la région Hauts-de-France voulait ce canal, d'un coût proche de 5 Md€, il faudrait qu'elle en paie la plus grande partie. Est-ce possible?

Selon le site du gouvernement consacré aux finances des collectivités territoriales⁽⁷⁾, les dépenses de fonctionnement des Hauts-de-France s'élevaient en 2016 à 2,4 Md€. Or, la dette atteint déjà près de 3 Md€ : 126 % des recettes de fonctionnement! L'annuité de la dette représente déjà plus de 200 M€ par an. Est-il sérieux d'envisager un investissement qui va au moins doubler la dette totale de la région en quelques années? Sachant que le fonds de roulement est de seulement 15 M€, 0,5% des dépenses annuelles, 7 fois moins qu'en Nouvelle-Aquitaine, 20 fois moins qu'en Corse!

Comment traiter l'addiction?

Il est donc légitime de s'interroger sur ce qui peut pousser les élus, nationaux ou locaux, à prendre des risques aussi importants pour les finances publiques. Une première explication vient à l'esprit. Pour diverses raisons, notamment l'idée fausse largement répandue selon laquelle les grands travaux ont sauvé les Etats-Unis dans les années 1930⁽⁸⁾, les porteurs de projet croiraient à leur chimère. Les initiateurs du GPE n'ont-ils pas incité le bureau d'études chargé des premiers travaux (SETEC) à partir de l'hypothèse que le GPE allait faire progresser de rien moins que 30% le PIB de l'Île-de-France? Que n'a-t-on entendu sur la corne d'abondance qu'allait représenter NDDL ou l'arrivée du TGV, à Strasbourg, Besançon ou Montbéliard? VNF n'hésitait pas à annoncer que la réalisation du canal Seine-Nord permettrait de quintupler le trafic fluvial sur l'axe de 2000 à 2020, de 3,8 à 18,6 Mt⁽⁹⁾. De telles élucubrations devraient décrédibiliser leurs auteurs. Il n'en n'est rien. Comment cela est-il possible? Une seconde explication s'impose pour comprendre ce qui pousse des individus, a priori honnêtes et rationnels, à se laisser bernier ou à bernier les autres. Les enjeux ne sont ni les trafics, ni les impacts économiques ou la valeur actualisée nette. Une seule chose compte: déverser de l'argent public sur un territoire. Les promoteurs des grands projets

ne font que participer au sport national qui consiste à accroître la dépense publique. Pour reprendre une formule de Labruyère⁽¹⁰⁾, il existe une « chaîne de solidarités » entre les millions de bénéficiaires des largesses publiques. Face à la roue de la fortune, chacun est autorisé à tenter sa chance. Dans un pays où la dépense publique représente plus de 55% du PIB, la fonction la plus commune est d'obtenir les bonnes grâces de l'argent public.

Pour traiter cette addiction, le Premier ministre a nommé une commission (CAP 22) chargée de proposer des solutions. Elles pourraient représenter un changement de paradigme encore plus important que le rapport du COI.

« La France, c'est la dette »

Chacun se souvient de la phrase prononcée par le président de la République le 1^{er} juillet 2017, lors de l'inauguration des nouvelles LGV. « Je suis en train de vous dire : le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là ». Voilà qui a le mérite d'être clair, mais cela n'a pas été entendu. Dans un pays où règne le culte de la dépense publique, c'est tout simplement inaudible. Tordre le cou à certains mythes demande une argumentation plus développée. En pointant du doigt les dérapages financiers du GPE et ceux que portent en germe les tunnels Lyon-Turin, nous ne remettons pas en cause la nécessité d'investir dans les infrastructures de transport et de trouver des financements pour cela (voir le numéro 505). Mais comme le fait le COI, nous rappelons qu'il existe des projets plus utiles socialement et économiquement. On entend parfois dire que « les grands projets, c'est la France ». La formule contient une généralisation abusive qui permet de tout justifier et en appellerait une autre: « La France, c'est la dette ». ■

En pointant du doigt les dérapages financiers du GPE et ceux que portent en germe les tunnels Lyon-Turin, nous ne remettons pas en cause la nécessité d'investir dans les infrastructures de transport et de trouver des financements pour cela. Nous rappelons qu'il existe des projets plus utiles socialement et économiquement.

(1) www.cercladestransports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf

(2) http://www.enquetepubliqueligne18.fr/dossier-enquete-publique/Document_J_10/

(3) www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/09-projet-Paris-Saclay-Tome-1.pdf

(4) Brossier C. et Blanchet J.D., *La politique française des transports terrestres dans les Alpes*, CGPC Juillet 1998.

(5) Voir le Rapport sur le projet de canal Seine-Nord-Europe de Michel Massoni (2013) : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000218/index.shtml>

(6) <http://www.inland-navigation-market.org/rapports/2017/q3/2-transport-de-marchandises-voies-deau-interieures-ports/>

(7) https://www.impots.gouv.fr/cll/zf1/regions/flux.ex?_flowExecutionKey=e1s2&_eventId=chiffrescles&codiqueRegion=032

(8) Voir A. Sauvy, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, 1984, 3 volumes.

(9) VNF, *Seine-Nord-Europe, Etudes d'avant-projet, Lot n° 4 Socio-économie, Analyse détaillée des perspectives de trafics fluviaux, Rapport provisoire*, 27 décembre 2005, pages 29 à 81.

(10) Voir aussi P. Birnbaum, *Le peuple et les gros, histoire d'un mythe*, Grasset 1979.