

La répartition spatiale des retombées économiques de la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux : entre effets de structure et de proximité

AUTEUR

Étienne FOUQUERAY, CRIEF (France)

RÉSUMÉ

Le financement des grandes infrastructures de transport françaises implique de plus en plus les collectivités territoriales. En contrepartie, ces dernières attendent des retombées économiques liées à leurs constructions. En nous appuyant sur le cas de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) reliant Tours à Bordeaux, nous étudions la répartition régionale des montants de sous-traitance et de fourniture et proposons une grille d'analyse pour en expliquer les déterminants. Nous soulignons, dans un premier temps, l'importance des caractéristiques structurelles (taille économique, spécialisation sectorielle) des régions dans cette répartition. Dans un second temps, nous montrons que les coûts de transaction et la recherche de compétences spécifiques par le constructeur expliquent également la répartition régionale observée. Enfin, nous proposons de discuter les stratégies territoriales pouvant être initiées pour profiter de ces grands chantiers.

MOTS CLÉS

Infrastructure de transport, construction, impact, localisation, proximité, coûts de transaction

ABSTRACT

Local authorities are more and more involved in French transport infrastructure spending. In return, they expect economic benefits from the construction. Based on the High Speed Rail Road "Sud Europe Atlantique" case, connecting Tours to Bordeaux, we study the French regional distribution of subcontracting and supplies amount, and we suggest an analysis grid to identify its determinants. First, we underline the effect of structural characteristics of French regions on this distribution through correlation between, on the one hand, economy size and sectorial specialization and, on the other, distribution amount. Second, we show that transaction costs and specific competencies searched by the constructor are another explanation of the French regional distribution of subcontracting and supplies amount. Finally, we intend to discuss the strategies that territories could implement to benefit from those constructions, considering their economic characteristics.

KEYWORDS

Transport infrastructure, construction, impact, localization, proximity, transaction costs

INTRODUCTION

Première Ligne à Grande Vitesse française construite et exploitée sous la forme d'une concession, la LGV Sud Europe Atlantique marque une nouvelle étape dans le financement des grandes infrastructures de transport françaises. Cette évolution s'inscrit dans un contexte de fort endettement de Réseau Ferré de France et de l'État qui, par ce mode de financement, réduit son investissement et le risque y étant associé en le faisant supporter par le secteur privé, mais aussi par les collectivités locales. En effet, la construction de la

ligne, dont le coût est estimé à 7,8 milliards d'euros, est financée à hauteur de 4 milliards d'euros par des subventions publiques, dont 3 proviennent de collectivités locales traversées par la ligne ou proches du tracé.

Dans ce contexte, le chantier le plus important d'Europe suscite des attentes fortes en termes de retombées économiques. Une enquête menée par l'Observatoire socio-économique de la ligne auprès de 80 acteurs locaux a révélé que 85 % d'entre eux estiment que le chantier aura un impact significatif sur l'activité et l'emploi de leur territoire. Ces attentes supposent que la proximité spatiale au chantier suffit pour bénéficier de la construction de la LGV SEA. Or, comme nous l'enseigne la théorie de la base économique (Sombart, 1916 ; Davezies, 2008), le développement des territoires dépend de leurs capacités à capter des revenus qui leurs sont extérieurs et pas nécessairement de leur proximité spatiale avec l'entité émettrice de ces revenus. Dans cette communication, nous étudions la captation des revenus issus de la construction de la LGV SEA par la sphère productive des régions françaises. Plus précisément, nous cherchons à identifier comment se répartissent régionalement les montants de sous-traitance et de fourniture de rang 1 et quels en sont les déterminants.

1. POSITIONNEMENT SCIENTIFIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

Bien souvent, les travaux visant à étudier les retombées économiques de la construction de grandes infrastructures de transport restent globalisants et expriment monétairement leurs impacts (OECD, 2002 ; Cohen *et al.*, 2012). Les rares recherches qui ont intégré la dimension territoriale dans l'analyse des retombées économiques des grands chantiers (Burmeister, 1997 ; Petitjean, 2003) observent des impacts locaux différenciés mais n'analysent pas les déterminants qui en sont à l'origine. Or l'appréhension des causes de ces disparités est essentielle pour que les acteurs anticipent le mieux possible les retombées économiques sur chaque territoire et planifient en conséquence des politiques de développement adaptées (ESPON, 2013).

À partir d'une base de données renseignant l'ensemble des contrats de sous-traitance et de fourniture passés par le constructeur de la ligne depuis le début des travaux jusqu'au 15 mars 2013, soient 1 883 contrats représentant 1,675 milliard d'euros, nous avons pu identifier la répartition spatiale des entreprises impliquées dans la construction ainsi que leurs caractéristiques. Nous faisons deux hypothèses pour expliquer cette répartition. La première est d'ordre structurel et suppose que la répartition territoriale des contrats est fonction de la taille économique des régions et de leur structure sectorielle. La seconde hypothèse postule qu'elle est liée à d'autres effets, dits résiduels.

2. LA TAILLE ÉCONOMIQUE ET LE POSITIONNEMENT SECTORIEL DES RÉGIONS : UNE MESURE DES EFFETS STRUCTURELS

Dans un premier temps, nous comparons la taille économique des régions et la part des montants de sous-traitance et de fourniture dont elles bénéficient. Il apparaît que la captation de contrats (en montant) est positivement corrélée à la taille économique des régions. Autrement dit, les régions ayant le plus de ressources matérielles et immatérielles profitent davantage que les autres du chantier.

Dans un second temps, après avoir repéré les cinq principaux secteurs d'activité mobilisés pour la construction de la LGV SEA, nous regardons si les montants captés par les régions dépendent de leur positionnement sectoriel. Pour les secteurs des activités

scientifiques et de la construction, on constate une corrélation positive forte entre le positionnement sectoriel de certaines régions et les montants de sous-traitance qu'elles captent. À l'inverse, les gains retirés du chantier par les régions sur les secteurs du commerce, des industries extractives et de l'industrie manufacturière ne sont pas liés à leur positionnement sur ces secteurs et laissent augurer l'existence d'effets résiduels.

À partir de ce résultat, nous cherchons à identifier, grâce à l'élaboration d'un indice de contribution au chantier, les régions qui en bénéficient dans des proportions supérieures à leur taille économique. Ressortent alors les trois régions traversées par la ligne (Poitou-Charentes, Aquitaine et Centre) qui captent un tiers des montants, ainsi que les régions Auvergne, Limousin, Lorraine et Provence-Alpes-Côte-d'Azur. En intégrant la dimension sectorielle, nous identifions plus précisément 23 couples « région/secteur » dont le bénéfice retiré du chantier n'est pas uniquement le résultat d'effets structurels (planche cartographique 1). Si l'on prend l'exemple du secteur des industries extractives, on remarque que 67 % des montants sont captés par des entreprises situées en Poitou-Charentes. Cette région obtient 7,6 fois plus de contrats (en montant) que son positionnement sur ce secteur le laissait présager.

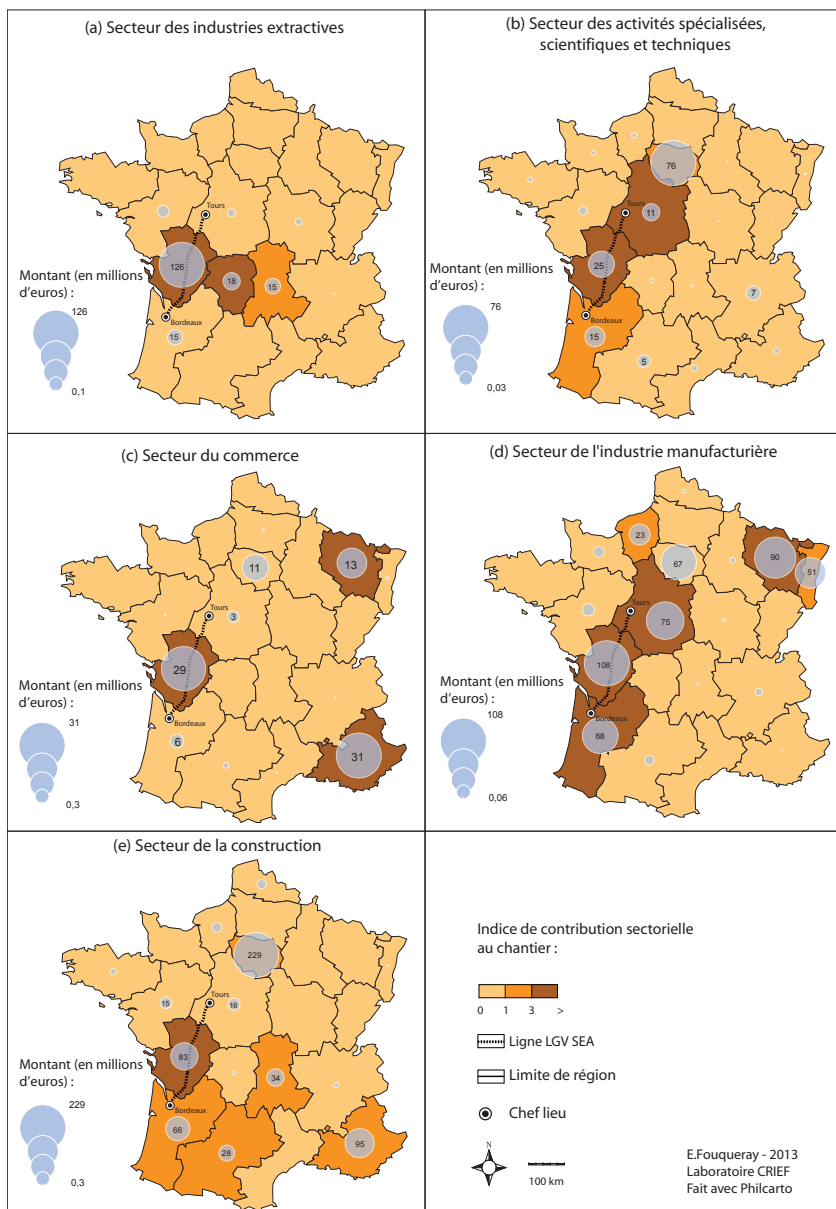
3. DES EFFETS RÉSIDUELS LIÉS À LA NATURE DES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES

En nous plaçant dans un cadre d'analyse néo-institutionnaliste et cognitiviste (Coriat et Weinstein, 2010), nous montrons que les coûts de transaction et les compétences spécifiques recherchées par le constructeur constituent les principaux effets résiduels à l'origine des gains retirés par les 23 couples « région/secteur » précédemment identifiés.

Les coûts de transaction (Williamson, 1975) représentent l'ensemble des coûts générés par un échange économique. Dans le cadre d'une grande infrastructure de transport, le constructeur est confronté à un premier coût de transaction qui va impacter sa sélection des sous-traitants et des fournisseurs : les coûts de transport. La proximité spatiale est indispensable pour l'échange de certains produits/services dont les coûts de transport sont élevés et qui nécessitent un approvisionnement flexible et régulier (Krugman et Venables, 1995). Dans le cadre du chantier de la LGV SEA, plus de 60 % des montants versés aux secteurs des industries extractives et de l'industrie manufacturière concernent des produits pondéreux (sables, graviers, ballast, béton, éléments en béton, etc.) qui approvisionnent le chantier de manière régulière, parfois plusieurs fois par jour. En conséquence, on observe une proximité spatiale forte entre les entreprises mobilisées sur ces secteurs et le chantier, ce qui favorise les retombées économiques pour les régions situées à proximité de la LGV SEA.

D'autres coûts de transaction peuvent impacter la sélection de sous-traitants et de fournisseurs par le constructeur. Il s'agit des coûts générés par la recherche d'informations, la négociation, le contrôle de la prestation, les engagements politiques et contractuels, ou encore les défaillances du marché. Pour minimiser ces coûts, le constructeur peut s'orienter vers une forme hybride entre le recours au marché et l'intégration, en choisissant des entreprises qui sont liées au concessionnaire. Nous montrons que des régions profitent de cet effet « groupe » grâce au calcul d'un indice de proximité socio-économique au concessionnaire, rapport entre la part des entreprises liées (en montant) au concessionnaire sur un territoire et un secteur donné et la part des entreprises liées dans le total des montants distribués en sous-traitance et fourniture.

Planche cartographique 1. Répartition régionale des montants de sous-traitance et de fourniture selon les principaux secteurs d'activité



En prenant à nouveau l'exemple du secteur des industries extractives, on constate que 46 % des montants versés à des entreprises de Poitou-Charentes bénéficient à des entreprises liées au concessionnaire. Ce choix du constructeur peut s'expliquer par la volonté de maîtriser la matière première indispensable à la réalisation du chantier (gravats, remblais, etc.) à la fois en termes de prix, de quantité et de flux, et ainsi de limiter les risques d'approvisionnement.

Des territoires éloignés géographiquement du chantier profitent également de celui-ci au-delà de ce que leur positionnement sectoriel, leur taille économique et les coûts de transactions le laissent suggérer. Ce constat laisse supposer qu'il existe un effet « compétence spécifique » qui explique la sélection de certaines entreprises par le constructeur. Ces entreprises sont en position dominante vis-à-vis du constructeur car elles ne sont pas liées au concessionnaire et ne sont pas concurrencées sur des marchés locaux plus proches du chantier. C'est le cas de la région Lorraine où 99,8 % des 103,4 millions d'euros captés par la région profitent à deux entreprises ayant des activités très spécifiques : la fabrication de rails et la fabrication de poteaux pour caténaïres. L'activité de ces entreprises est très faiblement concurrentielle et très localisée spatialement.

CONCLUSION

À partir de l'étude du cas de la LGV SEA Tours-Bordeaux, nous montrons que la répartition spatiale des retombées économiques liées à la sous-traitance et à la fourniture d'une grande infrastructure de transport est le résultat d'effets structurels marqués par les caractéristiques des régions (taille économique, structure sectorielle) et d'effets résiduels marqués par la nature des échanges économiques (coûts de transports, autres coûts de transaction, compétences spécifiques des entreprises). Selon les régions et les secteurs, on observe différentes combinaisons de ces effets. Nous proposons dans cette communication une typologie des régions correspondant à ces combinaisons. À partir de celle-ci, nous discutons les politiques territoriales à mener dans le contexte de la construction d'une grande infrastructure de transport.

À titre d'illustration, le secteur des industries extractives de Poitou-Charentes, principale source de retombées économiques pour la région, fait l'objet par le constructeur d'une stratégie de quasi-internalisation visant à minimiser les coûts de transaction, notamment liés au transport des matériaux et aux risques d'approvisionnement. Pour la région et ses acteurs, cette mobilisation massive des carrières régionales est susceptible de générer des bénéfices (hausse de l'activité) mais aussi des coûts (plus grande rareté des matériaux, augmentation des prix pour les clients locaux) qui nécessitent des politiques adaptées.

RÉFÉRENCES

- Burmeister A., 1997, « Un grand chantier d'infrastructure peut-il avoir des effets durables en termes de développement industriel régional ? Le cas de la construction du Tunnel sous la Manche », in Burmeister A., Joignaux G. (dir.), *Infrastructures de transport et territoires approches de quelques grands projets*, Paris, L'Harmattan, pp. 151-181.
- Cohen I., Freiling T., Robinson E., 2012, *The economic impact and financing of infrastructure spending*, Report prepared for Associated Equipment Distributors (AED).
- Coriat B., Weinstein O., 2010, « Les théories de la firme entre "contrats" et "compétences" : une revue

critique des développements contemporains », *Revue d'Économie Industrielle*, n° 129-130, Nice, De Boeck Supérieur, pp. 57-86.

Davezies L., 2008, *La République et ses territoires : la circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil.

ESPON, 2013, "Territorial Impact Assessment of Policies and EU Directives: A practical guidance for policymakers and practitioners based on contributions from ESPON projects and the European Commission", The ESPON 2013 Programme [en ligne http://www.espon.eu/main/Menu_Publications/Menu_TerritorialImpactAssessment/].

Krugman P., Venables A. J., 1995, "Globalization and the inequality of nations", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 110, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, pp. 857-880.

OCDE, 2002, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, OCDE report, Paris, éd. de l'OCDE.

Petitjean N., 2003, *L'impact socio-économique des chantiers de grandes infrastructures de transport, deux études de cas : l'autoroute A39 – l'autoroute A77*, thèse de doctorat.

Sombart W., 1916, *Der Moderne Kapitalismus*, Munich, Duncker and Humblot.

Williamson O., 1975, *Market and Hierarchies, Analysis and Antitrust Implications : a study in the Economics of Internal Organization*, New-York, Free Press.

L'AUTEUR

Étienne Fouqueray

CRIEF

Université de Poitiers

LISEA

etienne.fouqueray@univ-poitiers.fr