

## Le paysage n'a pas de prix ?

Jacques Maire

Le 20 février dernier, les Premiers ministres français et espagnol ont inauguré la liaison souterraine électrique entre les deux pays, un événement très important à deux titres. Le premier est électrique car cette liaison va mettre fin à la quasi séparation des deux réseaux et permettre des échanges importants dans les deux sens ; à ce titre, l'Europe a participé financièrement (225 M€). Le second est technique car c'est une première mondiale : les équipes françaises et espagnoles ont su mener à bien une réalisation technique exemplaire.

Jamais l'arbitrage entre paysage et ouvrages n'avait conduit à une dépense d'un tel montant car, par rapport à une solution aérienne, le surcoût est de plus de 600 M€ pour 65 kilomètres. Et ce n'est pas le seul surcoût lié à la protection des paysages des Pyrénées puisque l'abandon d'un premier tracé a entraîné déjà plusieurs centaines de millions d'euros de dédit.

La plupart des réalisations, en particulier les lignes, posent des problèmes au niveau du paysage, traités par une concertation parfois musclée. Ce qui peut entraîner des blocages car le budget que l'on est prêt à engager pour la préservation du paysage est rarement mis en évidence. On ne cherche pas explicitement à faire une balance économique entre ce coût et la « valeur » du paysage.

Ici, le lien est direct, mais est-on sûr que l'estimation des dégâts potentiels infligés au paysage soit supérieure à la dépense ? Pour se rendre compte de l'importance de la somme, on peut la comparer :

- au programme d'investissement du RTE (1,4 Md€ en 2014),
- aux moyens de la Région (le budget annuel du Languedoc-Roussillon est d'environ 1,2 Md€) ou du département (626 M€ de budget annuel),
- à des rubriques du budget national (par exemple, le budget des opérations extérieures des armées était de 450 M€ en 2014).

Des repères afin de visualiser l'importance de la décision prise...

Dans une décision d'investissement, le décideur compare dépenses et recettes, mais pas dans ce cas précis. Le décideur a été le gouvernement qui y gagne en image de marque, mais les dépenses n'entrent pas dans son budget, donc pas dans ses préoccupations politiques. Les populations et responsables locaux sont bénéficiaires car leur environnement est préservé, sans frais pour eux. Le RTE verra les dépenses incorporées dans ses coûts par le régulateur : une opération neutre pour ses résultats alors que la réalisation

techniquement remarquable valorise son image. Les producteurs d'électricité élargissent leur marché, avec des opportunités de bénéfice, sans supporter aucune dépense d'investissement.

Finalement, ces dépenses vont être intégrées dans le transport et payées par tous les consommateurs : on peut considérer qu'elles ont la nature de prélèvements obligatoires.

Mais comment juger de la pertinence de cet investissement ? Globalement, l'efficacité plus grande amènera une rentabilité indéniable, mais, pour la calculer, il faudrait connaître les échanges réels et que ce « bénéfice » soit diffusé. Espérons que l'on s'y retrouve, ce qui justifierait le choix de ne pas avoir abandonné le projet de liaison, même si ce n'est pas nécessairement un investissement optimal.

Du fait des substitutions possibles entre producteurs d'électricité, le RTE annonce 1 million de tonnes de CO<sub>2</sub> économisées, un chiffre important, mais non lié à l'enfouissement de la ligne. Et, si c'est le seul bénéfice de cette opération, cela rend bien coûteuse la tonne de CO<sub>2</sub> économisée !

L'enfouissement ayant été réalisé afin de ne pas abîmer le paysage, les bénéficiaires en sont essentiellement les populations locales. Une ligne aérienne ne générerait que des inconvénients jugés importants, mais cela justifiait-il un tel investissement ?

Quelle aurait été la réaction des responsables locaux s'ils avaient eu le choix entre dépenser pour enterrer la ligne ou affecter l'argent à une autre amélioration de la situation locale (enseignement, route, logement, etc.). Prenons le cas des éoliennes qui arrivent à s'implanter malgré leur impact sur le paysage, l'attrait pour les énergies nouvelles n'expliquant pas tout : elles impliquent des acteurs locaux dont c'est l'intérêt (les champs d'éoliennes en mer, qui ne concernent personne localement, soulèvent moins d'enthousiasme...). Serait-il possible d'aller dans ce sens pour les lignes aériennes ?

Le problème est complexe car les mêmes personnes qui veulent renforcer les procédures pour certains investissements publics souhaitent les alléger pour d'autres, les atteintes au paysage faisant parfois l'objet de deux poids deux mesures.

La transition énergétique va multiplier les problèmes de paysage avec le développement des lignes, éoliennes et panneaux solaires groupés en champs ou incorporés aux toits. Il faudra alors trouver un équilibre entre les buts légitimes d'intérêt national et les buts non moins légitimes des populations locales. ■