

# EOLIENNES : 2,5 MILLIONS D'EUROS PAR EMPLOI CRÉÉ !

**S**i les éoliennes poussent comme des champignons, c'est moins par souci écologique que par appât de l'argent public. Les tarifs exorbitants auxquels EDF doit produire ou racheter cette énergie sont financés par la Contribution au service public de l'électricité, une sorte d'impôt déguisé qui représente environ 17 % de la facture des usagers et qui est appelé à grossir encore pour atteindre sans doute 30 % en 2017.

Pour parvenir à élargir sur la mer le parc de ces nouveaux moulins à vent, l'Etat incite les opérateurs à subventionner les communes et les organisations professionnelles concernées. Pour le seul site de Noirmoutier, attribué cette année à un consortium mené par GDF-SUEZ afin de produire une puissance de 500 MW, les subventions annuelles allouées aux pêcheurs (via le Fonds maritime) et aux communes littorales du site seront de 7,5 millions d'euros par an. Cette somme considérable, représentant par exemple 1 000 000 € par an pour la seule commune de Noirmoutier, est une incitation énorme à l'approbation du projet.



**L'appât de l'argent public prime le souci écologique**

Bien entendu, l'opérateur qui paiera ces subventions les répercutera sur le prix de vente du kilowatt, cinq fois supérieur au prix du marché, la différence étant payée par le consommateur.

Autre argument fallacieux utilisé à cor et à cri est celui de l'emploi, dont l'Etat et les installateurs d'éoliennes font valoir que ces projets sont créateurs. La réalité est tout autre. Dans l'exemple, reproductible, du site de Noirmoutier, les emplois pérennes sont ceux de maintenance et ils ne seront guère plus de 100 à 130. En regard de quoi, la Commission de régulation de l'énergie a elle-même annoncé que le surcoût pour la collectivité du projet de Noirmoutier serait de l'ordre de 330 millions d'euros par an, pendant vingt ans. Une telle somme correspond à un montant de 2,5 M€ par an et par emploi créé ! C'est aussi ce que coûterait la construction et le fonctionnement annuel d'un hôpital de 1 000 lits avec tous les emplois y afférents.



JEAN-PHILIPPE DELSOL, PRÉSIDENT DE L'INSTITUT DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET FISCALES (IREF)

## COUP DE GRIFFE



### EBOLA : L'OMS EN ACCUSATION

**P**lusieurs rapports viennent de confirmer la responsabilité de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans le retard pris pour lutter contre la propagation du virus Ebola. L'institution onusienne a perdu plus de six mois avant de réaliser et de proclamer « l'urgence internationale ». Ses chefs d'agence dans les capitales libérienne, guinéenne et sierra-léonaise ont d'ores et déjà été limogés.

V.G.

## LE MATCH DE LA SEMAINE

### PARIS - LONDRES

405 KM **EN BUS**  
**8<sup>H</sup>** DE TRAJET AVEC IDBUS  
**DE 39 À 59 €**

**2 H 20** EN TRAIN   
 DE TRAJET ENVIRON DU JOUR POUR À PARTIR DE **180 €** LE LENDEMAIN  
 À PARTIR DE **50 €** EN RÉSERVANT TRÈS À L'AVANCE

**EN AVION**  
**1 H 20** DE VOL À PARTIR DE **170 €** SUR AIR FRANCE EN ALLER-RETOUR (TARIF MINI ALLER SIMPLE 60 €)

**COVOITURAGE** **6 H** DE TRAJET **ENVIRON 30 €**

### PARIS - MARSEILLE

**EN BUS** 770 KM  
**12<sup>H</sup> 45** DE TRAJET AVEC EUROLINES (SIÈGES INCLINABLES)  
**À PARTIR DE 39 €**

**3 H 13** EN TRAIN   
 DE TRAJET ENVIRON ALLER SIMPLE DE **69 À 119 €**  
 PREM'S EN RÉSERVANT TRÈS À L'AVANCE **30 €**

**EN AVION**  
**1 H 20** DE VOL À PARTIR DE **173 €** EN VOL DIRECT EN ALLER-RETOUR AIR FRANCE (TARIF MINI ALLER SIMPLE 49 €)

**COVOITURAGE** **8 H** DE TRAJET **ENTRE 30 ET 50 €**

### VIVE L'AUTOCAR !

Multiplier les lignes d'autocars à travers le pays : tel est le souhait d'Emmanuel Macron, qui espère ainsi promouvoir un moyen de transport peu coûteux, et accessoirement créer « des dizaines de milliers d'emplois » en déréglementant le secteur. C'est vrai, les Français sont en retard : seulement 100 000 d'entre nous empruntent les autocars, contre 30 millions en Grande-Bretagne. Il est également vrai que ce mode de transport est bien moins coûteux que le train ou l'avion. D'où son succès. IDBUS, filiale de la SNCF créée en 2012, a dépassé le cap du millionième passager le 14 octobre 2014. Mais les Français, qui ont pris goût au confort du TGV, sont-ils prêts à voyager près de treize heures d'affilée sur des sièges inclinables pour aller de Marseille à Paris ?

E.M.