



PREMIER MINISTRE



Développement durable

Des infrastructures au service des hommes

Faut-il encore en construire ?

CONGRES de l'IDRRIM

2 Octobre 2012

SOMMAIRE

1°) LA RICHESSE APPORTEE AUX ACTIVITES HUMAINES
PAR LES DEPLACEMENTS

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES
ECONOMISTES

3°) LA NOUVELLE ECONOMIE GEOGRAPHIQUE

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

5°) CONCLUSION

1°) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements

Richesse provenant :

- des échanges entre les hommes;
- du développement des relations commerciales;
- du développement des comptoirs et des territoires;
- de l'activité permise par le déplacement.

1°) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements



Les comptoirs phéniciens en Méditerranée à partir du X^e siècle av JC :

- Installation de comptoirs dans toute la Méditerranée
- Diffusion de l'alphabet (à l'origine des alphabets grec et latin)
- Création de Carthage (800 av JC – 146 av JC)

1°) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements

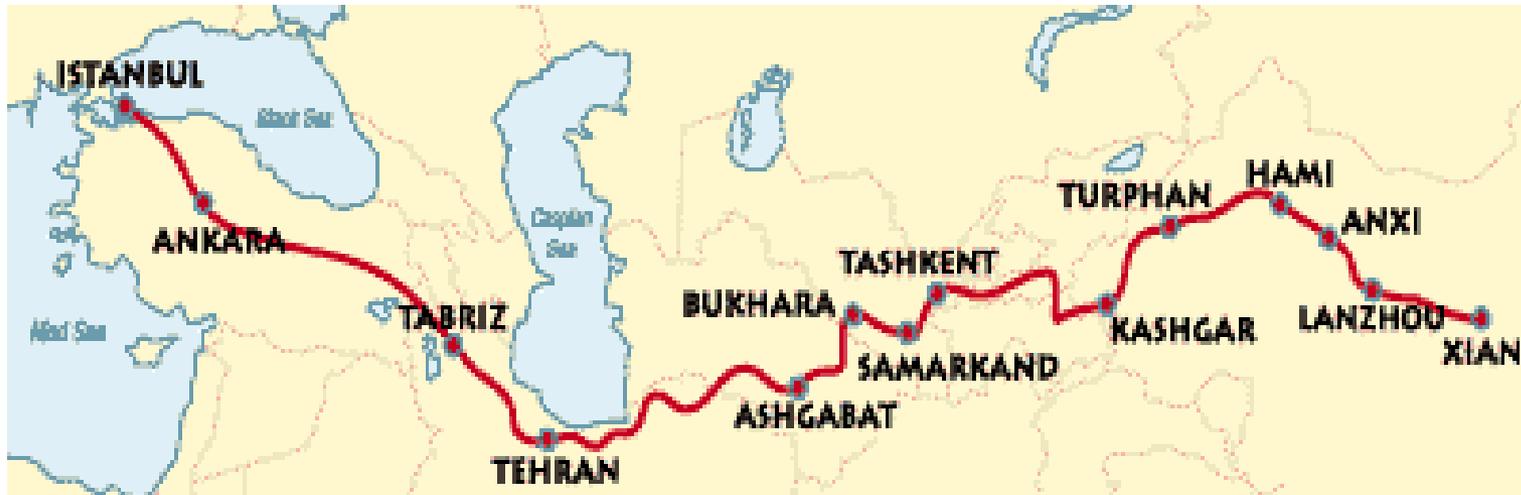


Les voies romaines :

Les voies romaines dans l'Empire

- À son apogée, le réseau routier principal environ 150 000 kilomètres.
- L'une des premières civilisations à utiliser le réseau routier en parallèle de la navigation maritime

1°) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements



La route de la soie :

- de la Chine vers l'Occident : date du II^e millénaire, activement empruntée du 3^e siècle avant J.C. jusqu'au 16^e siècle
- achemine la soie à Rome témoignage de Virgile au début de notre ère
- diffuse le papier vers 700 ap JC
- relance depuis l'éclatement de l'URSS pour faire transiter des produits au sud de l'ex-URSS

1^o) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements

La nuit du ³Moyen-Age (X^e – XI^e siècle) :

- Disparition des relations communes et du commerce général : destruction des grands chemins;
- seules subsistent les avenues de quelques châteaux et des chaussées aux abords de quelques villes;
- Transformation des routes en voies locales en terre : besoins locaux paysans + seigneur en guerre

1^o) La richesse apportée aux activités humaines par les déplacements

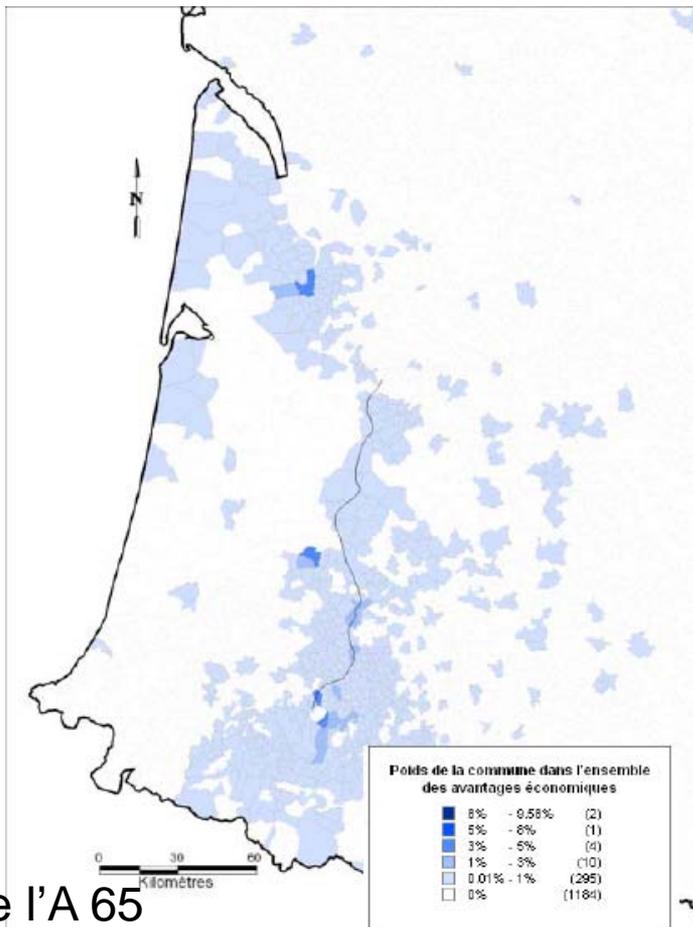
Les foires de Champagne : le renouveau du commerce et des itinéraires de transport : ³

- développement au cours des XI^{ème} et XII^{ème}, rayonnement maximal au XIII^{ème} siècle sur tout l'Occident. Les marchands s'associent alors pour transporter leurs produits. Les denrées proviennent notamment d'Orient et d'Afrique du Nord en transitant par le sud de la France et sont acheminées vers «les carrefours de grand passage» comme la Champagne où se tiennent des foires très réputées, notamment celle de Provins, favorisées par les comtes de Champagne
- **déclin au XIV et XV^{ème} siècle lorsque de nouveaux itinéraires apparaissent :**
 - Elles régressent après 1300 d'une part devant la concurrence de Paris d'autre part devant l'apparition de la concurrence maritime pour les trafics entre la Flandre et l'Italie dès 1291 et l'ouverture de nouvelles routes à travers les Alpes qui ont ajouté aux causes cette désaffectation.

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Un discours en faveur de la réalisation de nouvelles infrastructures de transport

- Un discours traditionnellement appuyé sur les gains de temps



2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Indicateur	Rang de la France	Premiers parmi les 12 pays étudiés
Flux d'investissements directs étrangers reçus (En Md\$, 2010)	2	Etats-Unis, France
Stocks d'investissements directs étrangers entrants (En % du PIB, 2009)	7	Belgique, Irlande
Projets d'investissements d'origine étrangère en Europe (Nombre, 2010)	2	Royaume-Uni, France
Poids des filiales étrangères dans la valeur ajoutée du secteur manufacturier (En %, 2008)	5	Irlande, Pologne
Proportion d'étudiants étrangers inscrits dans des programmes de recherche de haut niveau (En %, 2008)	2	Royaume-Uni, France
Part de la France dans l'accueil des étudiants en mobilité internationale (En %, 2008)	4	Etats-Unis, Royaume-Uni

2 Les déterminants de l'attractivité.

- I. Taille et dynamisme du marché
- II. Education et capital humain
- III. Recherche et innovation.
- IV. Infrastructures.
- V. Environnement administratif et réglementaire
- VI. Environnement financier
- VII. Coûts et fiscalité
- VIII. Qualité de vie
- IX. Croissance verte

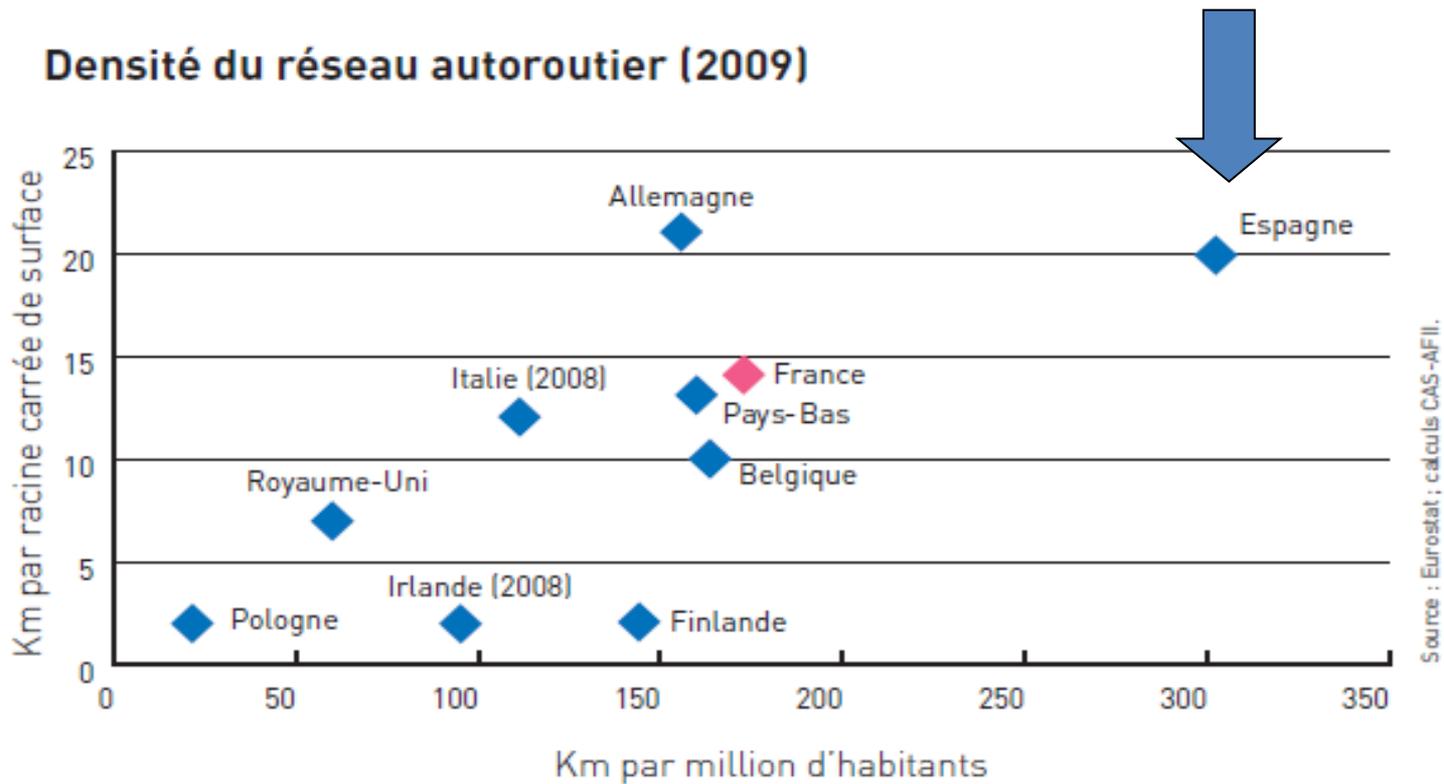
L'attractivité du territoire

2010 : 15 entreprises par semaine, 32 000 emplois

Minefi, Datar, CAS, AFII

de l'IDRRIM

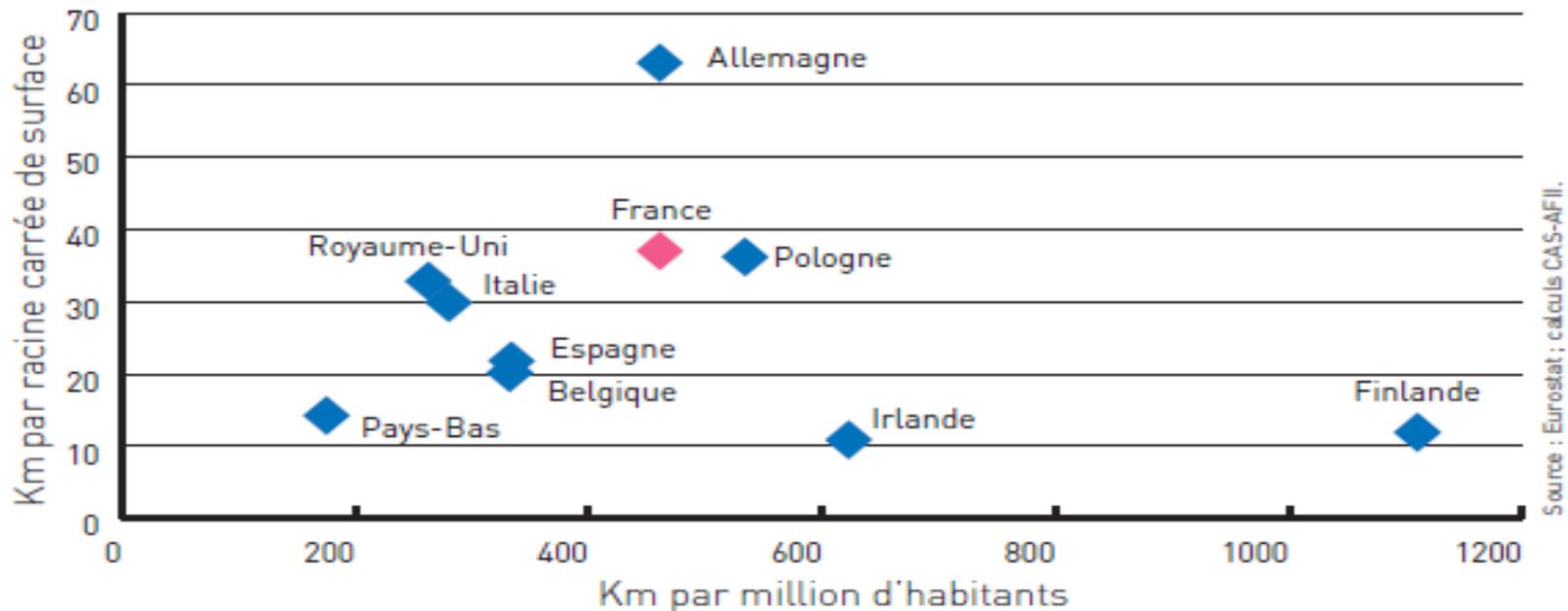
2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES



10 000 km d'autoroutes

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Densité du réseau ferroviaire (2009)

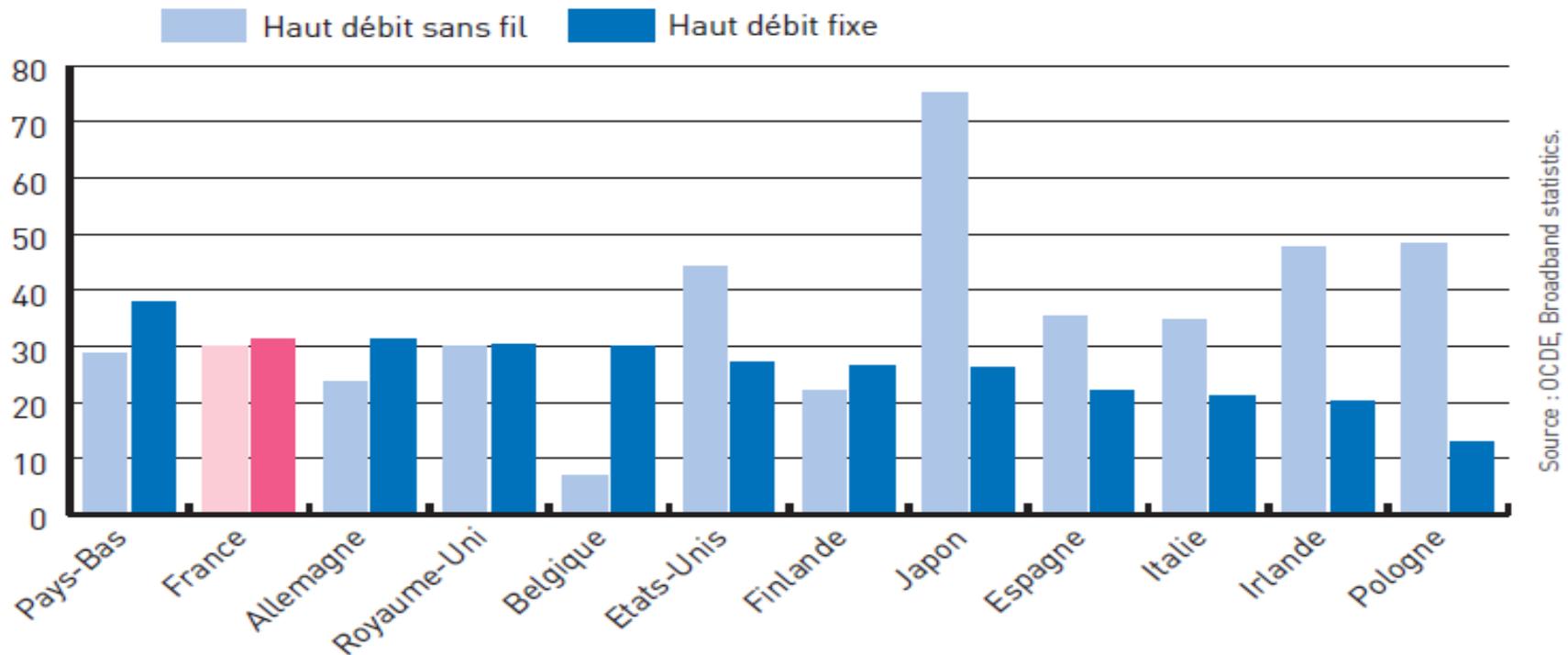


30 000 km de lignes ferroviaires

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Taux de pénétration de l'Internet haut débit (juin 2010)

Nombre d'abonnés pour 100 habitants



France devant Etats-Unis
Question : développement du THD

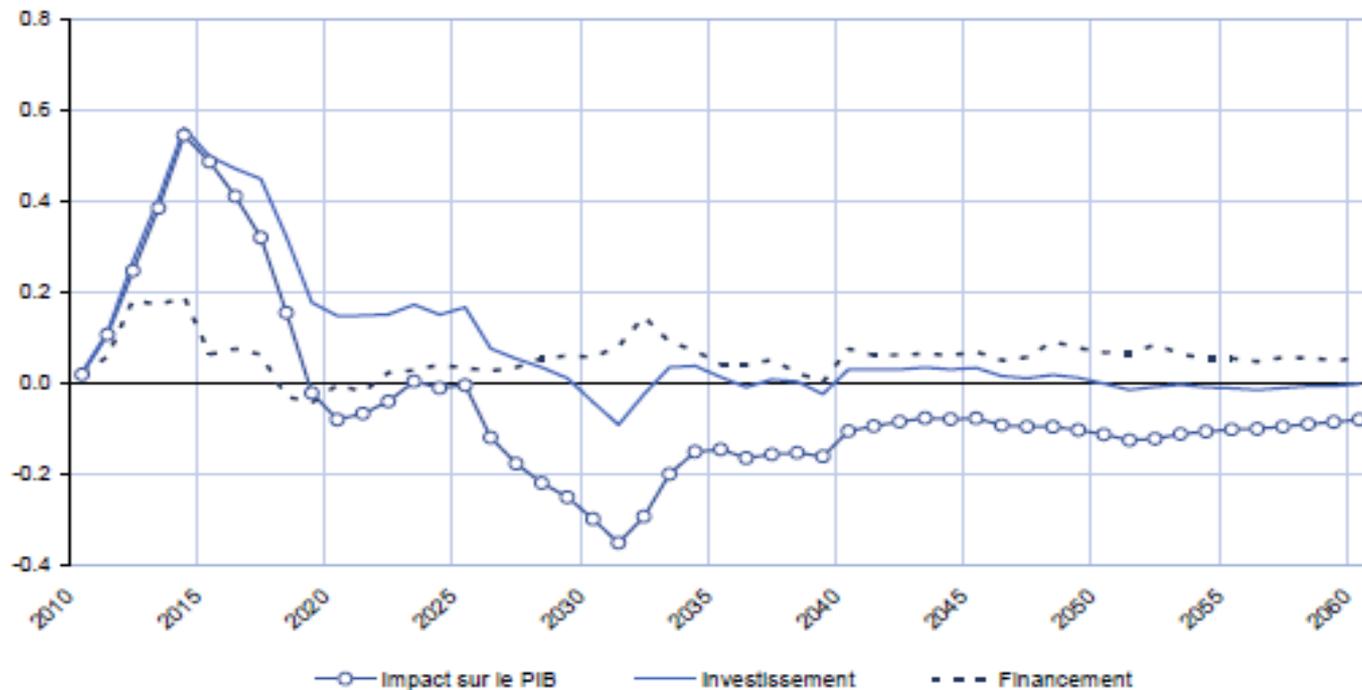
CONGRES de l'IDRRIM

www.strategie.gouv.fr

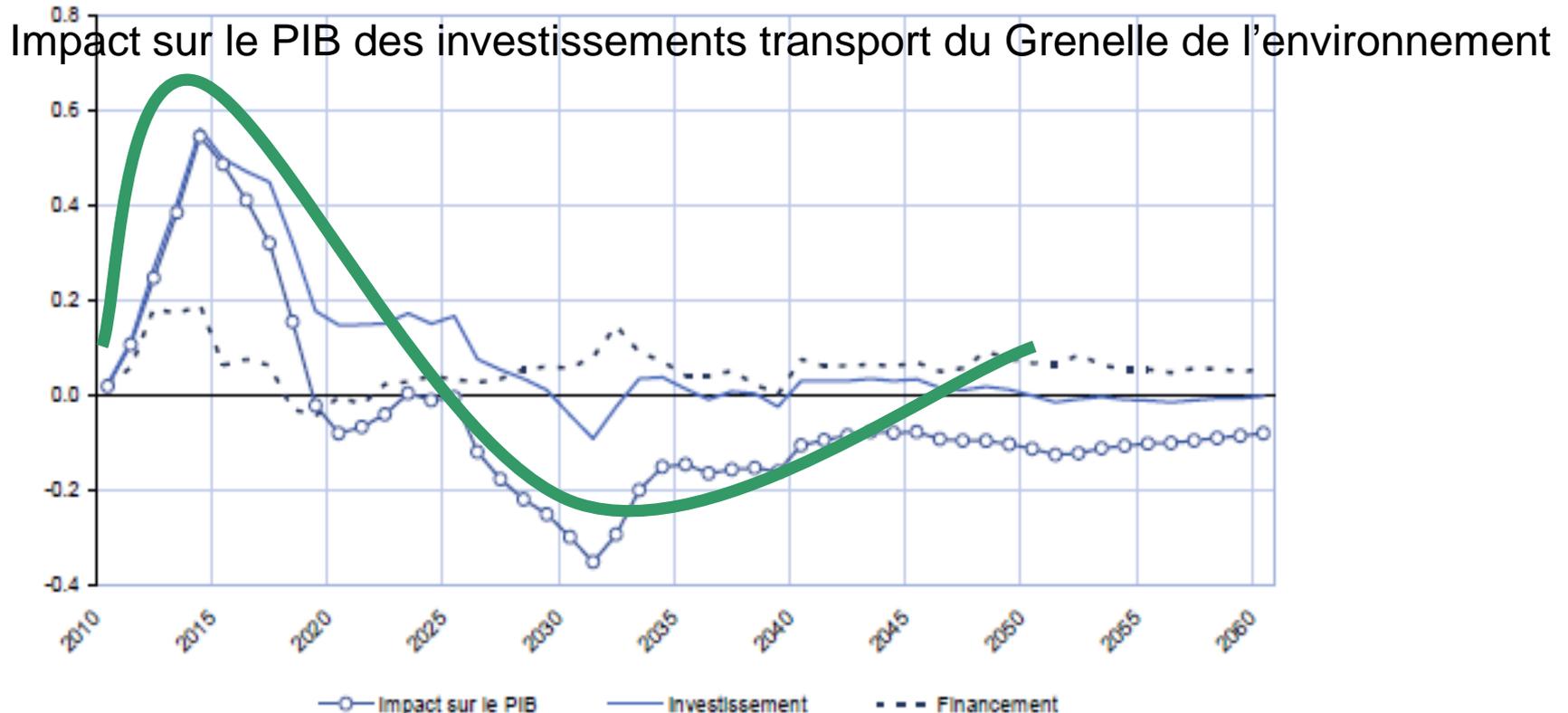
2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

L'un des éléments en faveur de la réalisation de nouvelles infrastructures repose sur son effet keynésien. Mais cet argument pose problème.

Impact sur le PIB des investissements transport du Grenelle de l'environnement



2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES



La sinusoïde : la bosse suivi du creux. L'investissement keynésien est favorable au PIB à court terme mais défavorable ensuite

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Un investissement ne crée de la croissance à long terme que s'il conduit à :

- **Améliorer la productivité sur le long terme de l'économie**
- **Favorise l'innovation et l'exportation à long terme des entreprises**

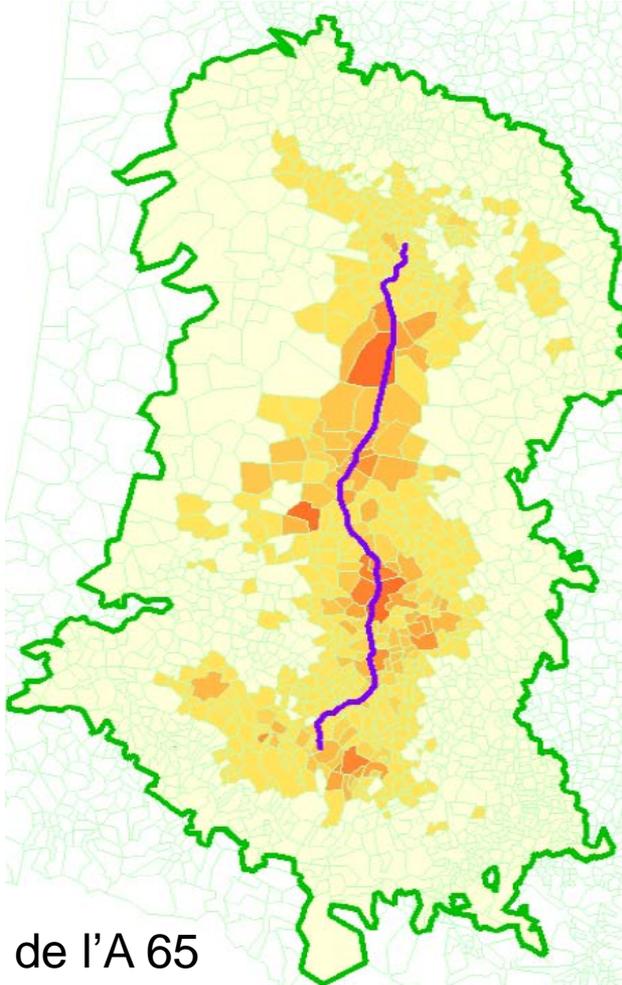
Deux enseignements simples :

- la pose des fibres optiques est un très bon candidat : a) premier effet keynésien sur le court terme, b) puis à moyen long terme amélioration de la productivité des entreprises;
- les dépenses de réalisation des infrastructures doivent conduire à favoriser l'innovation. Il est préférable pour la puissance publique et pour la croissance à long terme de notre économie de dépenser quelques pour cents supplémentaires sur chaque ouvrage pour favoriser l'innovation.

Exemple des TGV : veiller à ce que les PPP permettant la réalisation des infrastructures conduisent à innover : essai par exemple des voies sur dalle

2°) LES INFRASTRUCTURES VUES PAR LES ECONOMISTES

Plus les hommes sont reliés entre eux, plus la valeur ajoutée sera importante



Un discours en faveur de
la réalisation de nouvelles
infrastructures de
transport

Un discours moins
traditionnel appuyé sur
l'accessibilité aux emplois

Cas de l'A 65

Autres justifications :

- Aménagement du territoire,
- Sécurité routière
- Décongestion

3°) La nouvelle économie géographique

Travaux notamment de Paul Krugman et de A.J. Venables : 1990 :

Selon cette théorie,

- la réduction des coûts de transport **incite moins les entreprises à se localiser près des consommateurs** ;
- **les entreprises réallouent plutôt leurs unités de production dans les zones où les économies d'échelle sont plus importantes.**
- cela favorise la **spécialisation de ces régions**, renforçant leur vulnérabilité face aux chocs asymétriques,
- et **renforce les zones les plus productives par effet d'agglomération.**

Idée simple : les entreprises se regroupent dans une même zone et bénéficient ainsi d'une main d'œuvre qualifiée plus flexible, de services et de fournisseurs communs, des interactions professionnelles plus aisées et des coûts de transports de marchandises réduits ce qui leur donne une plus grande productivité.

3°) La nouvelle économie géographique

Projet Grand Paris Express : Métro automatique

Longueur : 200 km

**Coût :
environ
30
milliards
d'euros
(sans
COFP)**



**Effets
d'agglomération**

**Annuel
300 à 400
millions**

**Cumulé : 7
milliards**

3°) La nouvelle économie géographique

Début des années 1990, l'**Union européenne** se construit sur l'**idée de convergence**. L'Union économique et monétaire s'est créée avec l'ambition de construire un espace économique européen harmonieux et de couronner ainsi la réalisation du marché unique amorcée en 1985.

Deux théories en présence :

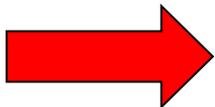
- **Krugman et Venables** montrent que dans le cas d'une union monétaire l'**élimination des barrières commerciales (qui peut être assimilée à une réduction des coûts de transport entre les pays) se traduit par une concentration de la production dans le centre**, afin de tirer avantage des économies d'échelle et de l'accès facile aux marchés;
- **la Commission** réplique (en 1996) en défendant l'idée selon laquelle un investissement fort dans les régions peut assurer la convergence entre régions. **Les politiques régionales, via les Fonds structurels, peuvent favoriser la croissance des régions européennes et par conséquent, le processus de convergence en Europe**. Aujourd'hui, **le budget alloué à la politique de cohésion territoriale** (Fonds structurels et Fonds de cohésion) **représente un tiers du budget européen** (347 milliards d'euros pour la période 2007-2013), soit davantage que celui de la Politique agricole commune.

3°) La nouvelle économie géographique

2012 : l'intégration économique a induit un phénomène d'agglomération des activités économiques dont les principaux perdants sont les pays de la périphérie:

- l'emploi dans les secteurs à haute technologie est principalement concentré dans les deux pays du coeur de l'Union européenne (UE), en particulier dans le sud de l'Allemagne, le sud-est de la France (la région Rhône-Alpes), le nord de la France (la région Île-de-France);
- **la forte croissance des pays de la périphérie ne leur a pas permis de rattraper le niveau de vie de la France et de l'Allemagne;**
- **convergence des salaires (sans convergence de la productivité)**

Les prédictions de **Krugman** se vérifient : **le marché unique européen pousse les pays les moins avancés de l'Union vers davantage de spécialisation tandis que le cœur de l'Union se renforce et se diversifie.** Il s'ensuit que les pays périphériques sont davantage exposés en cas de choc. **Les politiques régionales, par le biais des Fonds structurels, n'ont donc pas pu contrecarrer cette spécialisation** qui s'est accentuée, avec ses effets pervers.



Une fois assurée la survie de la zone euro, quid de la politique interne de l'Union européenne : poursuite de la politique d'austérité allemande et transfert vers les pays périphériques ? Relance allemande ?



4°) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINEE

« Avant la crise, les États-Unis et le monde entier étaient confrontés à de nombreux problèmes, la nécessité de s'adapter au réchauffement climatique n'était pas le moindre [...] Après la crise, ces défis seront toujours là, encore plus importants, mais les ressources dont nous disposerons pour y faire face auront considérablement diminué », Joseph Stiglitz, *Le triomphe de la cupidité*

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

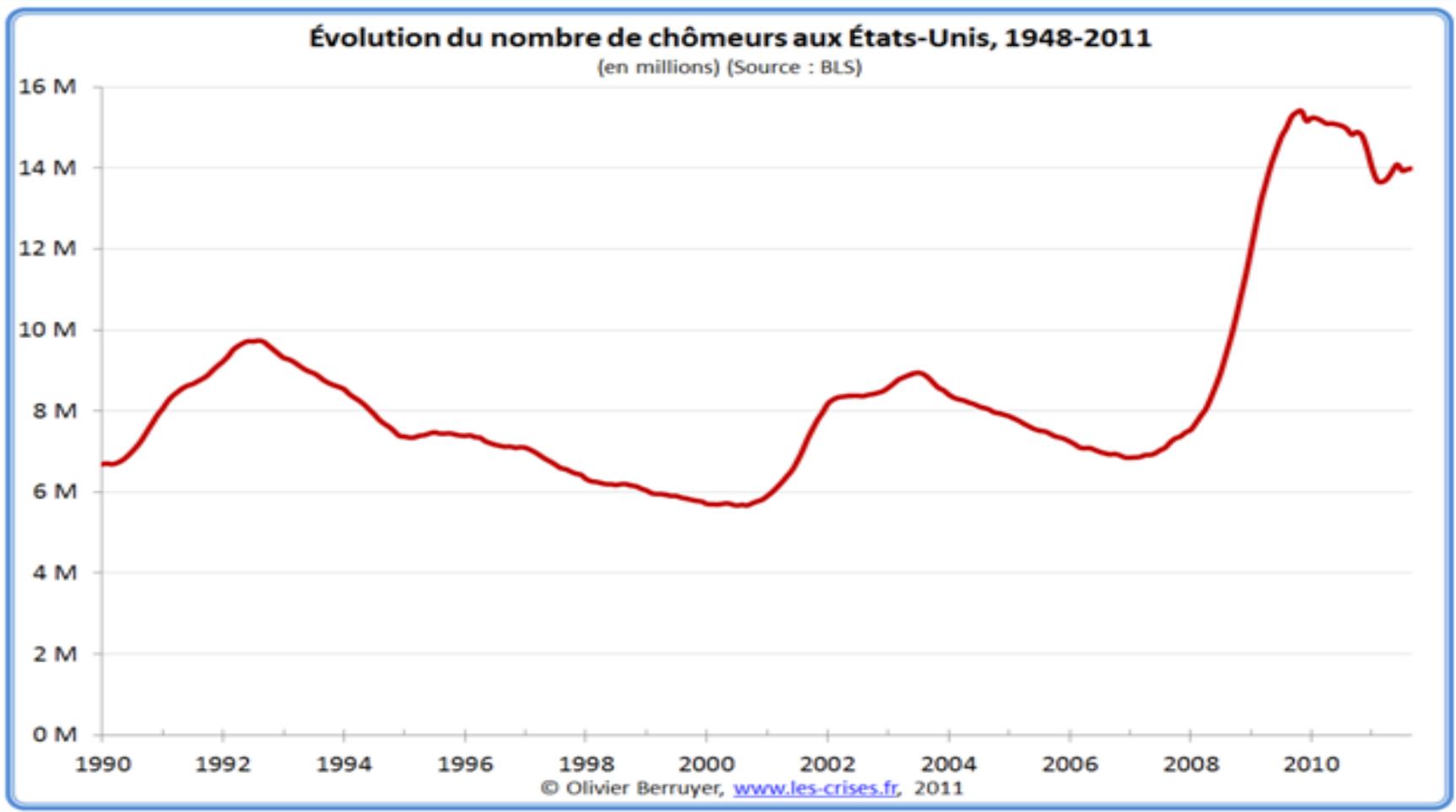
2007 : amorce crise financière, montée en puissance des subprimes

2008 : faillite de Lehman Brothers, sauvetage du monde bancaire et relance

2010 : crise grecque, endettement trop important et réduction de l'endettement, crainte des créanciers de la Grèce sur sa capacité à rembourser sa dette publique ainsi que de payer les intérêts de cette dette

2010 : **crise de la dette dans la zone euro**. Automne 2010 : crise de la dette publique de l'Irlande. Nécessité de réduire l'endettement des pays : arrêt de la relance sous la menace des marchés, particulièrement dans la zone euro

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE



Taux de la population de 25 à 54 ans qui, aux États-Unis, n'a pas d'emploi (20 – 21 % de 2002 à 2008) : 25 % en 2012

4^o) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

PIB zone euro en 2012 (prévisions Commission) : - 0,3 %

Espagne : taux de chômage : 25 % (proche de 50 % chez les jeunes). Certains économistes craignent que le taux de chômage grimpe jusqu'à 28% fin 2012. PIB 2012 = - 1,6 %; 2013 = - 1,4 %. «L'économie espagnole doit se réinventer». Manifestations. Budget = - 40 milliards mais baisse prestations chômage ! Assurance chômage européenne ?

**PIB : France 2011 en volume retrouve le niveau d'avant la crise
PIB souhaitable pour réduire le chômage (sans action particulière de l'Etat): 1,6 %**

PIB annoncée en 2013 (PLF 2013) : 0, 8 %

Manque de recettes par dixième de point de PIB en moins : 1 milliard

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

Investissement public dans la zone euro, 1980-2010, en % du PIB



Sources : Paredes *et al.* [2011]^[48], Giannone *et al.* [2010]^[49],
Commission européenne [2012], calcul Centre d'analyse stratégique.

Selon la Commission européenne (juillet), en 2013 le ratio investissement public/PIB chuterait à 2,1 % dans la zone euro



4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

Une description de l'économie :

« Un état d'activité chroniquement inférieur à la normale qui se prolonge un temps considérable sans qu'il y ait de tendance marquée à la reprise ou à l'effondrement complet »

4°) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINÉE

Traduction en France :

-Baisse du budget d'investissement pour respecter le critère de 3 %

-Nécessité de revoir le budget consacré aux investissements de transport

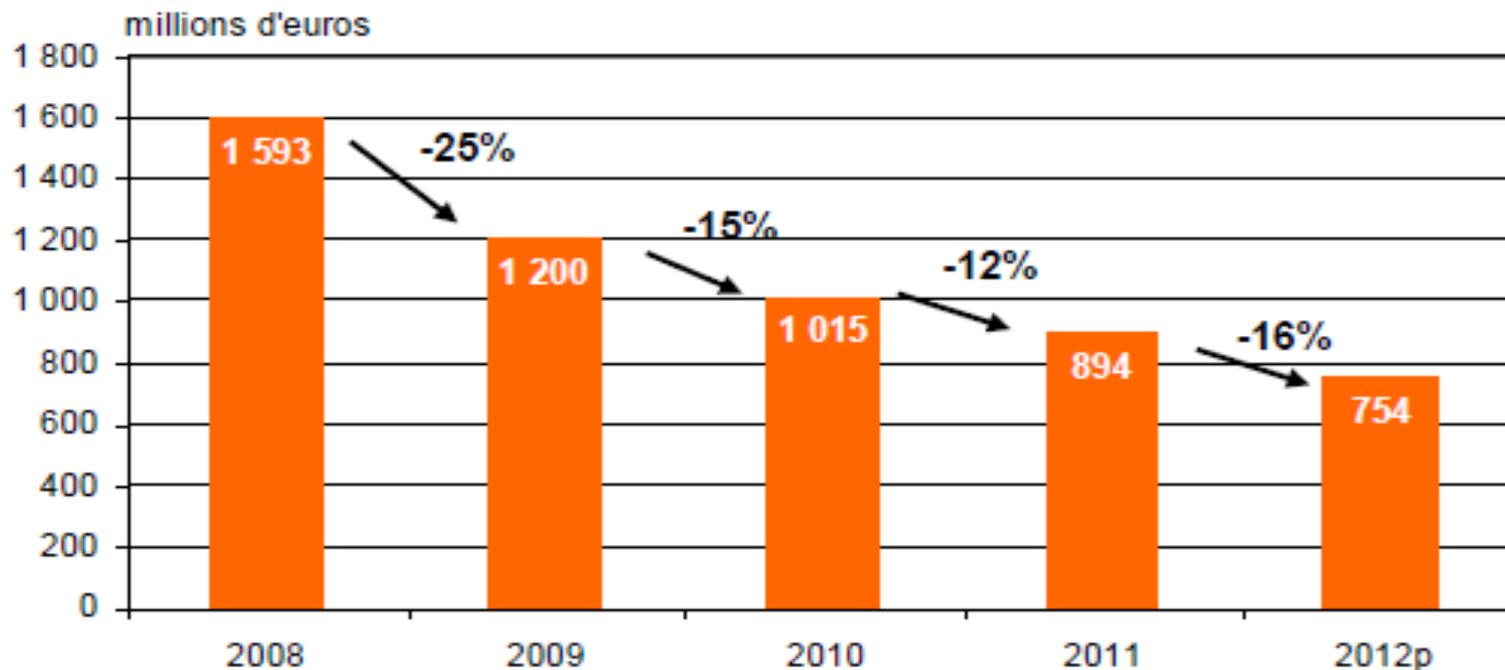
-Double mission : évaluation des projets d'investissements confiée au Commissariat général à l'investissement + commission révision du SNIT



4°) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINEE

↳ Crédits budgétés dans le PLF 2012

Crédits pour le développement des infrastructures routières



4°) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINEE

12ème Conférence des Villes – 19 septembre 2012 – Enquête TNS Sofres
Pour la première fois depuis 30 ans, la fin du mandat municipal ne sera pas placée sous le signe d'une hausse des investissements

- Des contraintes budgétaires et normatives lourdes pour les communes

S'ils devaient diminuer les dépenses au cours des prochaines années, les maires dans leur ensemble le feraient en priorité sur les dépenses d'investissement. Pour leur part, les maires des villes de plus de 10 000 habitants envisageraient d'abord des coupes budgétaires sur les dépenses de fonctionnement.

- Pour la 1ère fois en fin de mandat, seuls 30 % des maires envisagent une hausse des investissements

- 54% envisagent d'ores et déjà de différer des projets à court ou long terme.

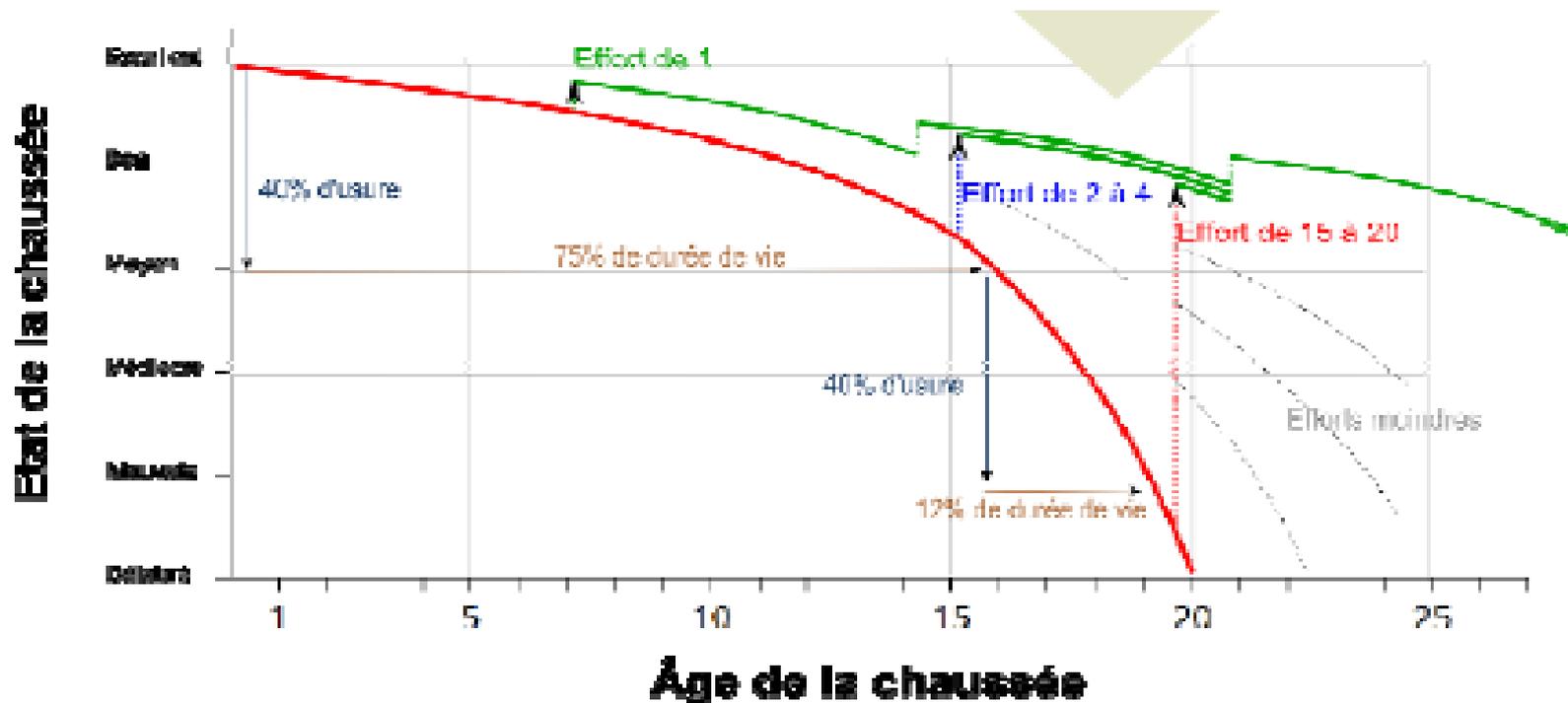
- Par ailleurs, 74% déclarent également qu'ils rencontreront des difficultés à maintenir le niveau de qualité des infrastructures existantes.

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE



Dégradation de la couche de surface entraînant une détérioration, dans un second temps, importante de la route : dégradation observable sur certaines routes ou autoroutes du Nord de la France et de l'Île de France

4°) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINÉE



Dépenses d'entretien sur 30 ans : dépense totale

- Entretien tous les 7 ans : 4 fois 1 = 4
- Entretien tous les 15 ans : 2 fois 4 = 8
- Réparation au bout de 20 ans : 1 fois 20 = 20



Ne pas baisser les dépenses d'entretien

4^e) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINEE

Voies ferrées :

- **1990/2000** : priorité à la grandes vitesse
- **2005** : **Rapport Rivier** : souligne le mauvais état du réseau ferroviaire français.

Il donne trois scénarios d'évolution en fonction des moyens budgétaires :

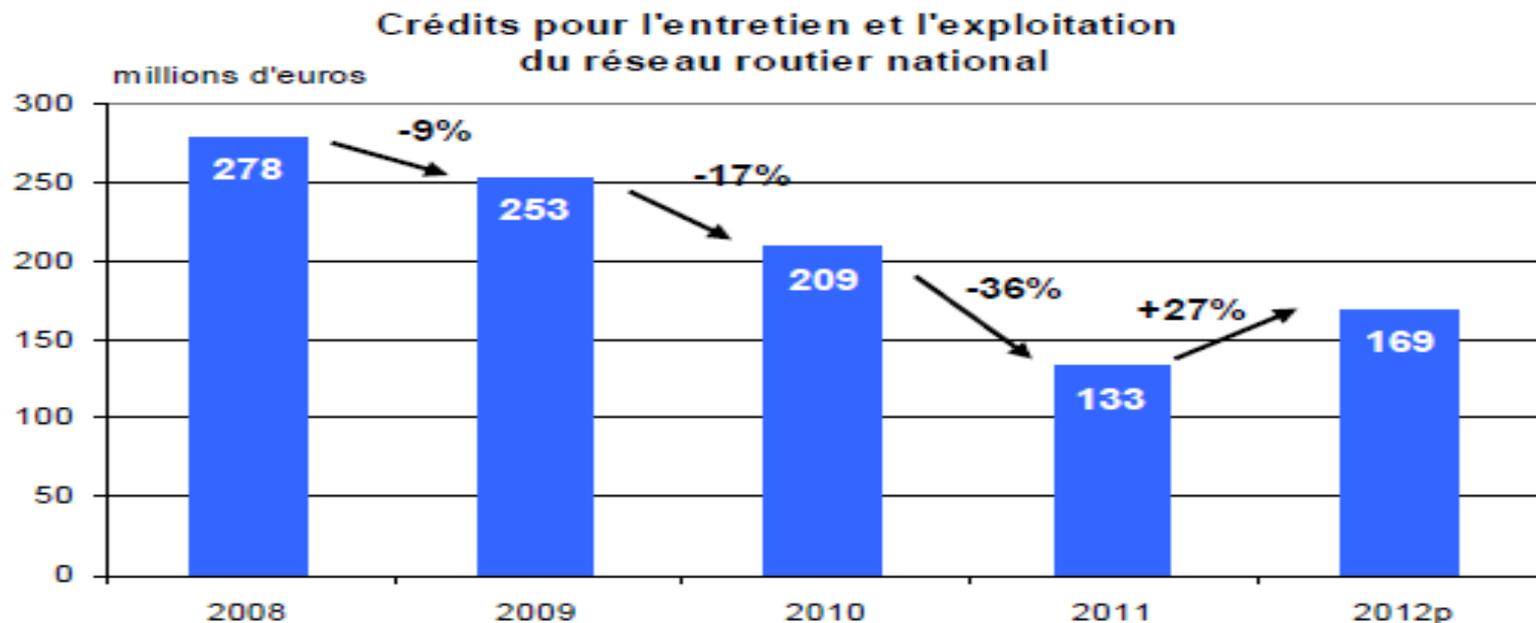
- à **budget constant** (base : 2,5 milliards d'euros, dont 1 milliard pour le renouvellement de la voie en 2003), les deux tiers du réseau sont condamnés à ne plus être exploitables en 2025 ;
- à **réseau constant**, le budget annuel de maintenance doit passer de 2,5 à 3 milliards d'euros. Les performances ne sont pas améliorées ;
- pour **moderniser le réseau**, le budget doit passer à 3,5 milliards d'euros (dont 1,6 pour le renouvellement) vers 2015.
- 2012 : A la suite de ce rapport, le rythme de rénovation des voies est remonté de 400 km par an (entre 1992 et 2005) à 1 042 km en 2010. Le budget de renouvellement a augmenté de 700 millions par rapport à 2003.
- **L'état du réseau en Ile de France est particulièrement critique, cumulant manque de capacités face aux évolutions démographiques et insuffisance d'entretien pour des infrastructures souvent anciennes**
- Réseau Ferré de France (RFF) s'est engagé dans le cadre d'un contrat de performance à rénover 3 940 km de voies pour un investissement de 7,3 milliards € sur la période 2008-2012. Cet effort devrait se poursuivre jusqu'en 2016 au rythme de 1 000 chantiers par an.

4^e) UNE CRISE LOIN D'ÊTRE TERMINEE

Réseau routier national :

- Depuis 2009, le niveau d'entretien préventif et de renouvellement des couches de surface est insuffisant.
- Le taux de renouvellement annuel des couches de surface est ainsi passé de 8 % en 2009 (niveau optimal obtenu dans le cadre du plan de relance) à 4 % en 2011. Il devrait atteindre 5 % en 2012. 20 ans au lieu de 12 ans = dégradations importantes.

Source : FNTF



Le PLF 2013 donne la priorité à l'entretien des réseaux existants.

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

- Faillite de Lehman Brothers : soutien des banques et relance afin d'éviter les effets de 1929
- Problèmes rencontrés par la Grèce en 2010 : difficulté de remboursement de ses dettes, faillite possible, hausse des taux d'intérêt sur le marché

Deux écoles possibles :

- A) Vision classique de la crise : Nécessité de prouver au marché que l'on est capable de rembourser l'endettement : plan d'austérité extrêmement rigoureux;
- B) Vision Krugman : Les pays de la zone euro ne peuvent plus dévaluer, nécessité de rétablir ce qui se faisait par le passé : la possibilité de dévaluer la monnaie, intervention de la BCE, qui bat monnaie (et dévalue).
Interrogation allemande. Plan de relance possible = frontière étroite entre la nécessité de rembourser la dette et une possible relance.
En 2013, la France doit refinancer une partie notable de son endettement : environ 130 milliards.

4°) UNE CRISE LOIN D'ETRE TERMINEE

-L'exemple anglais : Pays hors zone euro, affaiblissement de sa monnaie de 25 %, + austérité très forte, n'arrive pas à relancer son économie, mais compte tenu de sa banque centrale emprunte au même taux que l'Allemagne !

Recommandation du FMI : mai 2012 : plan de relance

Discours Premier Ministre : mars 2012 :

a) **Infrastructure matters because it is the magic ingredient in so much of modern life**; it is not secondary to other more high-profile elements of economic strategy, **it affects the competitiveness of every business in the country, it is the invisible thread that ties our prosperity together.**

b) **There is now an urgent need to repair the decades-long degradation of our national infrastructure** and to build for the future with as much confidence and ambition as the Victorians once did.

c) It is not enough just to keep the existing infrastructure going, we need to build, as other countries are building, the completely new infrastructure we need for the future. That is not about picking winners; **it is about helping British companies to be winners.**

Trois principes :

- a) préserver le patrimoine utile routier et ferroviaire
- b) favoriser l'innovation dans la dépense publique
- c))préparer les investissements de demain et les réaliser lors d'une relance aussi prochaine que possible



PREMIER MINISTRE

Centre d'analyse stratégique

 Septembre 2012
 n° 267
LA NOTE D'ANALYSE
 Économie Finances

Convergence des économies européennes : vingt ans après

La convergence réelle entre les pays membres de la zone euro ne s'est pas réalisée comme le prévoyaient les travaux qui ont précédé l'adoption du traité de Maastricht. Si la crise des *subprimes* a déclenché celle de la dette souveraine, celle-ci tient pour partie à des facteurs liés à la mise en œuvre même de l'union monétaire. En particulier, les divergences dans les taux d'intérêt réels et les crédits au secteur privé expliquent une bonne part de la tendance vers plus d'hétérogénéité. Les coûts salariaux, souvent mis en exergue, ne représentent que l'une des causes de divergence, même si leur évolution traduit une perte d'avantage comparatif par les pays de la périphérie. En outre, une polarisation

des activités productives est bien à l'œuvre au sein de l'Union économique et monétaire (UEM) du fait de rendements d'échelle croissants et d'externalités liées à la constitution même du marché unique. Paradoxalement, les Fonds structurels en charge du développement des infrastructures ont pu accroître ces divergences en facilitant les échanges des pays du cœur vers ceux de la périphérie. L'afflux de capitaux dans les pays en rattrapage reste néanmoins indispensable si l'on maintient l'objectif de convergence. Dans cette perspective, les Fonds structurels ou d'autres dispositifs similaires peuvent être un vecteur d'investissements productifs. ■



PREMIER MINISTRE

Centre d'analyse stratégique

 Septembre 2012
 n° 267
LA NOTE D'ANALYSE
 Économie Finances

Une analyse des stratégies de désendettement public

Sur le plan des politiques économiques, l'une des conséquences de la crise financière amorcée en 2007 est de réaffirmer l'intérêt de la politique budgétaire comme instrument contracyclique. Toutefois, cette stratégie semble aujourd'hui soumise à des injonctions paradoxales. Après la mise en place d'importants plans de relance budgétaire en 2008 et 2009, la tendance est clairement à la réduction des déficits pour faire face à la montée de l'endettement public et au risque de hausse des taux d'intérêt. Pour autant, depuis 2011 et surtout 2012, certains économistes s'interrogent sur le rythme de mise en œuvre des politiques d'ajustement, compte tenu de leur impact sur les perspectives de croissance. Pour faire le point sur cette controverse, il convient de tenir compte des spécificités de la période actuelle, compte tenu en particulier du désendette-

ment privé prolongé. Dans ce contexte, une réduction trop rapide des déficits peut présenter des inconvénients. Cela ne saurait pour autant remettre en cause l'objectif de long terme de désendettement public afin, notamment, d'éviter une perte de confiance dans la capacité des États à maîtriser leurs finances publiques et, par voie de conséquence, l'augmentation des taux d'intérêt. Les expériences historiques montrent ainsi que la résorption des dettes publiques, par exemple celles héritées de la Seconde Guerre mondiale, était étalée au moins sur une décennie, et soutenue par des taux d'intérêt réels négatifs et une croissance forte. Ces deux leviers étaient actionnés *via* plusieurs instruments de régulation financière et d'importants investissements publics, qui pourraient être mobilisés dans les stratégies actuelles de désendettement public en Europe. ■