

Session 14

Un New Deal des infrastructures ? Oui, mais quelles infrastructures ?

Marc Guillaume

Cercle des économistes

Infrastructures... Espoir suprême pour temps de crise.

Des autoroutes de Franklin Roosevelt en 1933 aux *super highways* du vice-président Al Gore désignant les réseaux numériques, les responsables politiques et les économistes ne cessent d'invoquer grands projets et grands travaux. Objectifs : créer de l'emploi, immédiatement ; créer les conditions de la croissance, à terme.

Mais les infrastructures... se font attendre.

Problèmes de financement ?

Épargne insuffisante ou mal orientée ? États désargentés ? Retour sur investissement incertain ou à trop long terme ?

Oui bien sûr.

Jean-Hervé Lorenzi évalue, dans son dernier livre (*Un Monde de violences*), à 5% de PIB l'insuffisance en 2030 de l'épargne relativement à l'investissement, au niveau mondial.

Mais enfin, dans l'immédiat, les financiers savent inventer des montages complexes, on l'a vu avec les *subprimes* et on peut imaginer des financements équilibrés à long terme. On sait construire des partenariats public-privé. Et en Europe, il y a la BEI : elle dispose de disponibilités importantes, prête à des taux voisins de zéro et offre un effet de levier d'environ six fois son investissement. Faut-il dénoncer l'inertie des institutions européennes ? Elles gagneraient beaucoup, et d'abord en popularité, en se mobilisant pour faire sauter certains verrous.

Ces difficultés de financement n'apparaissent pas seulement au niveau européen, elles sont plus graves et appellent des interventions plus urgentes encore dans les pays en voie de développement, dans le secteur des transports et de la santé tout particulièrement. La population mondiale continue de migrer vers les villes, en Asie et en Afrique notamment, et l'investissement en infrastructures urbaines est donc vital (au niveau mondial la moitié de la population vit aujourd'hui dans des villes, en 2050 ce sera les deux tiers).

Ces problèmes de financement ne sont pas simples, mais ils sont, dans une certaine mesure, traditionnels. Créativité financière et volonté politique peuvent en venir à bout.

Mais les grands travaux ne sont pas toujours la panacée. Encore faut-il qu'ils soient bien orientés et au bon moment : deux pays, la Grèce et l'Espagne avaient beaucoup investi il y a quelques années et aujourd'hui en payent le prix : faillite budgétaire pour le premier, bulle immobilière pour le second. Ce qui pose de nouveaux problèmes que l'on peut regrouper sous le thème de l'innovation.

L'impératif de l'innovation

L'innovation n'est pas nécessairement dans les gènes des entreprises d'infrastructures. Peut-être parce qu'elles raisonnent à long ou très long terme, deviennent-elles « lourdes et lentes », tentées par ce que certains ont appelé (en pensant d'ailleurs surtout à la France) la « stratégie de l'arsenal ». Elles construisent les « autoroutes du futur » mais, du coup, elles sont elles-mêmes sur des rails. Ces rails sont en partie la conséquence de l'excellence technique que ces entreprises accumulent progressivement, une excellence qui devient une force de rappel qui les ramène sur leur domaine et leur culture technique. Les exemples sont nombreux et offrent l'embarras du choix. Pour en citer quelques uns, en se limitant à la France :

– Comment faire des autoroutes (dans les années 50) quand notre vénérable Corps des Ponts et Chaussées avait construit les meilleures routes du monde ?

- Comment penser Internet quand on sait faire des téléphones (France Telecom dans les années 90) ?
- Pourquoi imaginer une mobilité urbaine en deux roues quand on construit des automobiles depuis un siècle ?
- Pourquoi faire de la prospective sur les énergies renouvelables quand on a su devenir un leader mondial du nucléaire ?

Il est donc fort possible que les entreprises d'infrastructures soient frileuses.

Elles l'ont été dans le passé et c'est la volonté politique du général de Gaulle qui a permis de lancer des infrastructures dont nous profitons aujourd'hui.

Elles ne peuvent que l'être encore plus aujourd'hui alors que la croissance n'est plus garantie, ni dans son niveau, ni dans son rythme, ni dans ses orientations.

D'ailleurs quelle croissance ?

Une croissance « verte » c'est prometteur, cela permet d'imaginer de grands projets. Le rapport de la Commission pour la libération de la croissance, présidé par Attali en était plein. Mais où ont été construites les dix Écopolis de 50 000 habitants qu'il projetait ? Qu'en est-il des investissements massifs dans des logements économes en énergie et plus généralement de ceux destinés à la lutte contre le dérèglement climatique ?

Une nouvelle croissance, plus exactement un développement plus qualitatif accompagnant une croissance plus sobre, cela représente un tournant, une rupture dans nos prévisions et nos habitudes, donc un accroissement des risques. Dans cette nouvelle donne, l'innovation devient elle-même plus difficile, plus risquée, alors même que nous valorisons le principe de précaution ! C'est d'ailleurs pourquoi, il faut rappeler aujourd'hui que le seul véritable entrepreneur qui prend des risques et explore des domaines de recherche fondamentale et de ruptures technologiques, reste... la puissance publique. Seul l'État, avec une vision à long terme et des moyens supérieurs à ceux des entreprises privées, peut jouer le rôle d'innovateur radical et de créateur de marchés.

C'est le paradoxe de notre situation : de nouvelles infrastructures – et la recherche fondamentale en fait partie – sont nécessaires pour relancer la croissance, des opportunités d'innovation se présentent pour infléchir cette croissance, tout cela est particulièrement urgent pour les pays qui cherchent à se développer. Face à ces impératifs, les principaux acteurs – responsables politiques, institutions internationales, financiers, grandes entreprises – ne savent pas conjuguer leurs efforts pour préparer, voire seulement sauvegarder l'avenir.