

## **Session 14**

### **Vers un New Deal des infrastructures**

**Marc Guillaume**

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 à trop long terme ?

Oui bien sûr.

Mais enfin, les financiers savent inventer des montages financiers complexes, on l'a vu avec les *subprimes*. 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 problèmes de financement ne se posent pas seulement au niveau européen, ils sont plus graves et plus urgents encore pour les pays en voie de développement, dans le secteur des transports et de la santé tout particulièrement. Ces problèmes 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 plutôt 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 de ces entreprises, une excellence qui les ramène sur leur domaine, sur leur culture technique.

Les exemples sont nombreux, on a 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, construit les meilleures routes du monde ?
- Comment penser Internet quand on sait faire des téléphones (dans les années 90) ?
- Pourquoi imaginer une mobilité urbaine en deux roues quand on construit des automobiles ?
- 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 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.

D'ailleurs quelle croissance ?

Une croissance « verte » c'est prometteur, cela permet de proposer de grands projets. Le rapport de la Commission pour la libération de la croissance, présidé par Attali en est plein. Mais où ont été construites les 10 écopolis de 50 000 habitants qu'il projetait ? Quant est-il des investissements massifs dans des logements économisant l'énergie et plus généralement de 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 le paradoxe de notre situation : alors même que de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour relancer la croissance, que des opportunités d'innovation se présentent pour infléchir cette croissance, que tout cela est particulièrement urgent pour les pays qui cherchent à se développer, les principaux acteurs – politiques, financiers, grandes entreprises – ne savent pas conjuguer leurs efforts pour préparer l'avenir, voire seulement sauvegarder l'avenir.