

Infrastructures de transport

DES CRITÈRES D'EXCELLENCE À RÉVISER

Dans *Europe 2020*, la Commission souhaite développer les infrastructures dans les industries de réseau, tels les transports. Pour les grands investisseurs institutionnels, les conditions de l'attractivité des nations dans la globalisation passent avant tout par un environnement réglementaire et fiscal stable, une justice réellement indépendante et le redressement des comptes publics.

Par une cruelle ironie, le décès de Margaret Thatcher il y a de cela quelques semaines a coïncidé avec la publication du « Rapport quadriennal sur l'état des infrastructures en Amérique » édité par l'ASCE⁽¹⁾. La note D+ a été attribuée aux États-Unis, ce qui équivaut à 3/20 dans le système de notation européen, une contreperformance surprenante pour un pays considéré comme un « modèle de modernité économique et managériale » par la plupart des experts des deux côtés de l'Atlantique – ces mêmes experts étant souvent critiqués à l'égard des « rigidités structurelles » de la vieille Europe et parfois même sceptiques à l'égard de la « renaissance asiatique ».

Avant de débuter la crise actuelle enclenchée en 2008 par la faillite de banques d'affaires américaines et britanniques, les universitaires anticonformistes tels que Juliet Schor⁽²⁾ étaient ostracisés, y compris par leurs pairs progressistes, pour avoir osé remettre en question les « avancées économiques remarquables » des administrations Clinton et Bush, affirmant au contraire qu'« alors que les infrastructures publiques déclinent et que la démocratie s'étiole, la population se voit offrir toujours plus de centres commerciaux, de 4 x 4, de monospaces, et du surendettement ».

Plus près de nous, le UK National Audit Office (équivalent britannique de la Cour des Comptes) et les éditorialistes du très influent *Financial Times* ont récemment critiqué en des termes particulièrement virulents les (modestes) projets d'investissement en infrastructures de transport du gouvernement conservateur-libéral, alors que le premier ministre David Cameron envisage simplement de faire construire une seconde ligne à grande vitesse (« *High-Speed Rail Line N° 2* » ou HS2) à partir de 2015, et que des dizaines de lignes similaires ont déjà été déployées avec succès en France, en Corée du Sud et en Chine.

Des partis pris idéologiques

Cette attitude généralement hostile à l'idée que l'État se doit de consacrer une part importante des ressources nationales aux investissements en infrastructure repose sur des partis pris idéologiques forts.

Par construction, les infrastructures de transport constituent la classe d'actifs à long terme *archétypale*, définie par la nature lente et intensément capitalistique du cycle d'investissement, et, corollairement, la durée exceptionnellement longue des formes de financement et des contrats de concession dans le cas des partenariats public-privé (pouvant

aller jusqu'à 30 ans ou plus). Pour comprendre les blocages actuels au Royaume-Uni et aux États-Unis, il convient de se replonger dans les débats qui animèrent les milieux conservateurs anglosaxons à la fin de la Guerre Froide. C'est alors qu'émergea un nouveau mode de pensée en matière économique et sociale appelé à démanteler le « mix politique » centriste des grands partis conservateurs traditionnellement favorables aux investissements en infrastructures : républicains « eisenhoweriens » à Washington et conservateurs de tradition « One-Nation-Tories » à Londres allaient subir l'in-

LE DEGRÉ DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT*

Country	Capital City	Fin. Center/ 2nd City	Avg speed km/h	Speed Index	Cost Efficiency Index	BRTI Index
UK	London	Manchester	150.47	60.19	48.15	54.17
US	Washington D.C.	New York	116.19	46.48	23.59	35.03
Canada	Ottawa	Toronto	104.36	41.74	29.80	35.77
Germany	Berlin	Frankfurt	125.04	50.02	33.67	41.84
France	Paris	Lyons	232.50	93.00	37.10	65.05
Russia	Moscow	St Petersburg	149.88	59.95	26.65	43.30
Brazil ^(a)	Brasilia	Sao Paulo	60.30	24.12	84.50	N.A. ^(a)
Turkey ^(b)	Ankara	Eskisehir ^(b)	133.33	53.33	75.00	64.17
Italy	Rome	Milan	163.20	65.28	44.56	54.92
China	Beijing	Shanghai	248.68	99.47	98.85	99.16

* Indice BRTI - Basic Rail Transportation Infrastructure Index

(a) Le Brésil ne possède pas de réseau ferroviaire national reliant les principales villes du pays. Nous avons donc cité ici les données disponibles pour les services de bus reliant la capitale fédérale à la capitale économique du pays - à titre purement informatif (le Brésil ayant été sorti de l'échantillon considéré).

(b) Nous avons remplacé Istanbul (extension de la nouvelle ligne de train en voie de réalisation) par Eskişehir, l'un des principaux centres urbains du nord-ouest Anatolien reliant l'hinterland industriel du pays à Ankara.

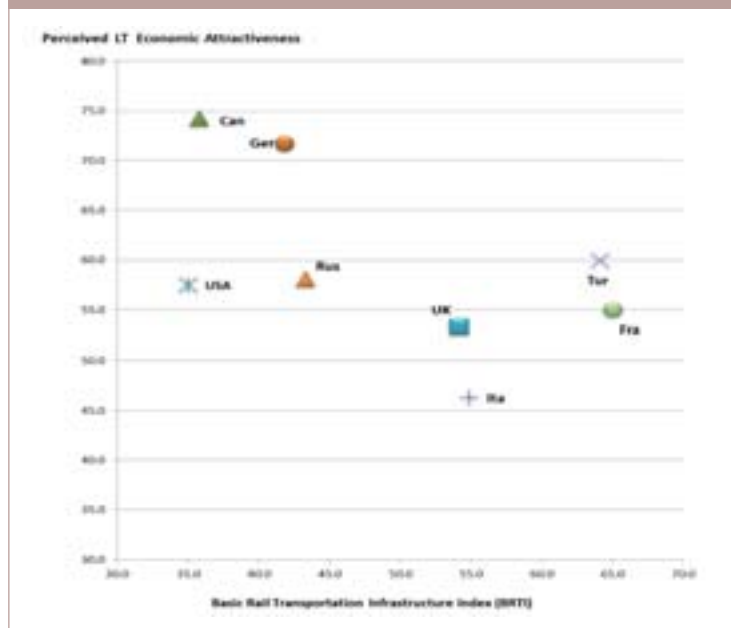
fluence grandissante des dogmes « thatchériens » (vulgarisés par la suite en France par François Léotard et Alain Madelin).

Cette émergence de l'ultra-libéralisme moderne allait prospérer sur fond d'accélération de la Guerre Froide sur tous les continents. Le budget de l'Etat fédéral n'étant pas infini, il fallait donc « libérer des ressources utiles » en les réallouant rapidement au « rattrapage militaire nécessaire avec l'Union Soviétique » : un argument avancé par l'administration Reagan à partir de 1981 pour justifier l'augmentation sensible des dépenses militaires et sécuritaires, et les coupes claires dans le financement des infrastructures publiques désormais perçues comme étant peu prioritaires (le même type d'éléments de langage sera utilisé avec succès par George W. Bush après les événements tragiques du 11 septembre

en novembre prochain), nous nous pencherons ici à titre d'exemple sur les réseaux ferroviaires d'un échantillon représentatif de dix pays – France, États-Unis, Royaume-Uni, Canada, Chine, Allemagne, Italie, Russie, Turquie (et Brésil) – afin de calculer un indice synthétique servant à estimer de manière simple le degré de développement des infrastructures de transport appelé indice BRTI (« *Basic Rail Transportation Infrastructure Index* »).

Sans surprise, des nations « Saint-Simoniennes » centralisées telles que la France et la Chine affichent de bons scores. Les résultats médiocres de l'Allemagne sont dus au fait que les meilleures lignes de train se trouvent dans l'Ouest du pays, près de la frontière française, au détriment des régions du Nord et de l'Est... Au-

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (AU 1^{ER} SEMESTRE SEMESTRE 2013)



Sources : World Pensions Council, Euromoney Country Risk (ECR) survey, McKinsey Global Institute

Des capitaux internationaux peu sensibles à « l'excellence » française et chinoise

2001)... Soudain, le mot infrastructure lui-même (jusqu'à là politiquement neutre en Amérique) acquit aux yeux de certains économistes radicaux influencés par Friedrich Hayek de sinistres connotations « marxistes » ou « brejnéviennes » ! Trente ans plus tard, force est de constater que ce type de discours ultra-libéral est devenu largement majoritaire, y compris au sein des partis de centre-gauche au Royaume-Uni (le « *New Labour* » de Tony Blair) et en Europe Continentale – notamment en Allemagne et en Autriche, pays d'origine de cette doctrine.

« Bons élèves » et jeu mondial
En utilisant un cadre comparatif réduit (une version longue de cette étude en cours sera publiée

delà de la ligne Londres-Manchester présentée ici, le meilleur réseau ferré britannique (appelé HS1 ou *Channel Tunnel Rail Link*) est celui qui relie Paris à Londres : construit par des ingénieurs français et aujourd'hui détenu par des fonds de pension canadiens, il démontre à lui seul le peu d'intérêt des investisseurs institutionnels britanniques pour ce type d'investissement (les meilleurs aéroports du pays sont par ailleurs détenus par des fonds de pension canadiens et californiens, des fonds souverains des pays du Golfe et des banques d'affaires australiennes).

Nous présentons également ici certains des résultats préliminaires d'un projet de recherche intitulé « Investissements en

Infrastructure et Attractivité territoriale » dont les conclusions détaillées seront présentées à la conférence « International Asset Owners Summit » réunissant les principaux fonds de pension des pays du G20 et les grands fonds souverains d'Asie et des pays du Golfe qui se tiendra à Hong Kong les 7 et 8 novembre 2013. A première vue, il semblerait que les « bons élèves » en matière d'investissements en infrastructures de transport ne soient pas forcément récompensés à leur juste valeur par les grands investisseurs internationaux qui privilégient plutôt des facteurs financiers et juridiques tels que le faible taux d'endettement, la stabilité réglementaire et fiscale (l'indépendance des juges étant cruciale à

leurs yeux), et la capacité à créer et exporter durablement des biens et services à forte valeur ajoutée : dans cette perspective, ce sont les pays scandinaves, l'Allemagne, la Hollande, la Suisse, le Canada, l'Australie, Singapour, Hong Kong et la Corée du Sud qui tirent leur épingle du grand jeu de la globalisation...

M. Nicolas J. Firzli
Directeur général du
World Pensions Council*

1) Association Nationale des Ingénieurs Civils & Ingénieurs des Ponts.

2) Longtemps enseignant-chercheur au département d'économie d'Harvard, désormais au Boston College.

* Le World Pensions Council (Forum Mondial des Fonds de Pensions) est un organisme international associant dirigeants de fonds de pension et de fonds souverains, spécialisé dans l'analyse d'impact des politiques publiques (notamment en matières monétaires et réglementaires) et des politiques d'allocation d'actifs à long terme des grands investisseurs institutionnels publics et privés. Cette contribution reprend en partie certains des arguments avancés par M. Nicolas J. Firzli et Vincent Bazi dans un article en langue anglaise à paraître au 3e trimestre 2013 dans la Revue Analyse Financière : « Transportation Infrastructure and Attractiveness to Institutional Investors in a Polarized Policy-Making Context ».