



ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE FRANÇAIS : SECTEUR IMMOBILIER ET TRANSPORT

Christine RAYNARD

L'attractivité de la France pour les entreprises et l'emploi est traitée sous un double angle : les prix et la qualité des services.

Le diagnostic repose sur les points suivants :

- l'attractivité pour l'implantation d'entreprises (ou le maintien d'entreprises existantes en France) où, malgré des coûts élevés, la France se situe correctement,
- la compétitivité de la desserte des entreprises pour le transport de marchandises, où la France dispose de très bonnes infrastructures,
- la compétitivité de la desserte des entreprises pour le transport de leurs salariés, où la France souffre un peu de la qualité de service,
- l'état des lieux de l'équipement en réseau haut débit, où la position de la France est très mauvaise.

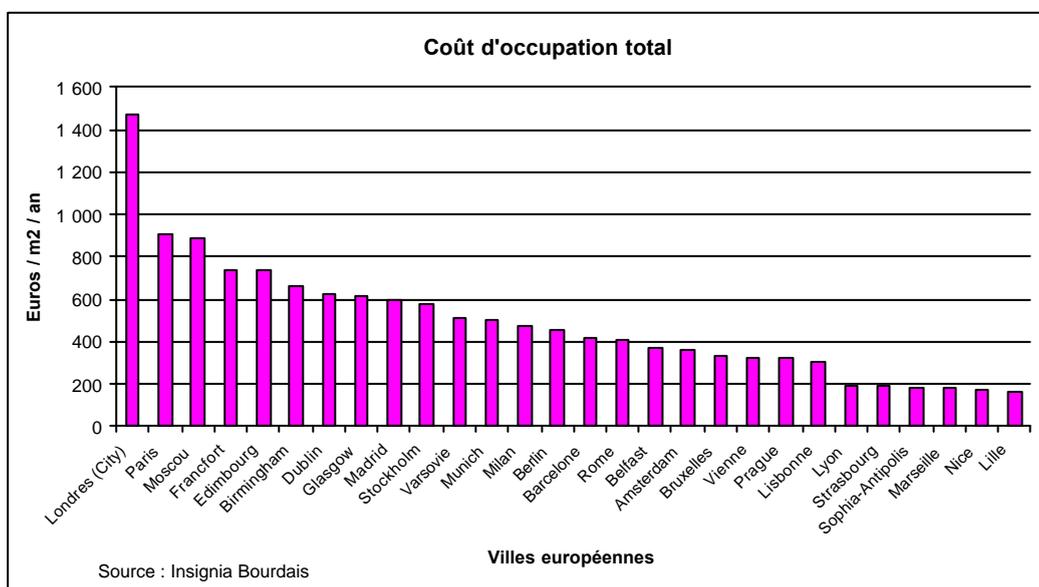
À l'époque de l'ouverture des marchés, les entreprises se localisent ou se délocalisent d'un pays à un autre en fonction des services apportés.

Cette attractivité est fonction de facteurs de coûts et de qualité de service.

La situation de la France est examinée, dans le champ de compétence du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, au travers de l'étude d'indicateurs qui la caractérisent. Selon les indicateurs, les pays étudiés varient en fonction des données disponibles.

Paris : deuxième ville la plus chère d'Europe pour l'immobilier de bureaux mais les grandes villes de province restent relativement abordables

En matière de coût d'occupation des bureaux (loyers plus charges), en janvier 2002, Paris est la deuxième ville la plus chère d'Europe après Londres. Mais, même s'ils ont nettement augmenté depuis 1999, les loyers « prime » (loyers d'immeubles de première catégorie) à Paris restent bien inférieurs à ceux de Londres. Toutefois, on constate un rapprochement entre ces deux villes, dans les cycles d'évolution des loyers. Les niveaux de prix de prestations analogues sont plus de quatre fois inférieurs pour les grandes villes de province, par rapport à Paris.



ENTREPRISES

En France, pour les bureaux neufs ou restructurés, la croissance des valeurs locatives s'est poursuivie au cours de l'année 2001. Elles ont ainsi augmenté en moyenne de près de 10 % et tendent à se stabiliser en 2002.

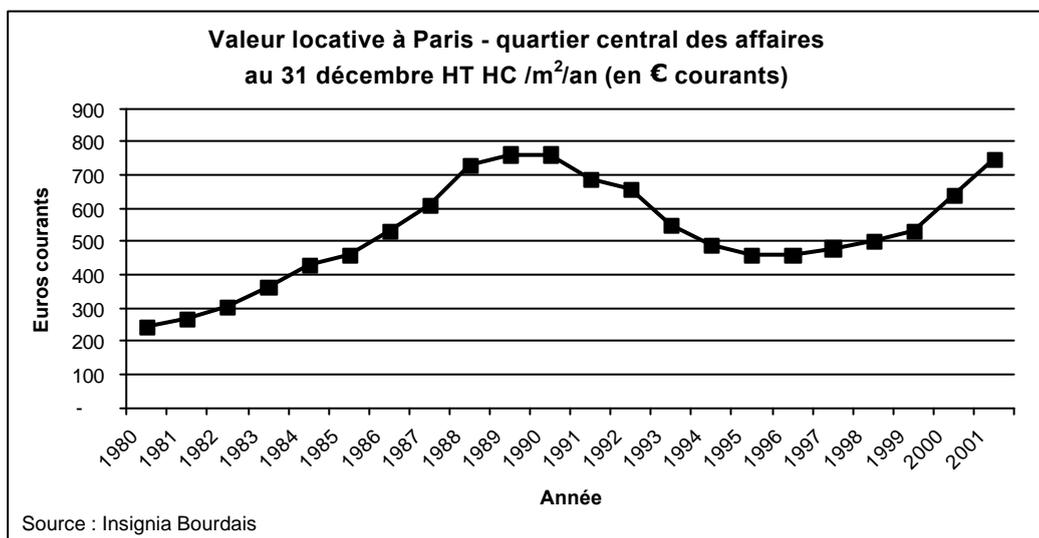
Une valeur locative des bureaux en Île-de-France historiquement élevée

Le niveau des loyers de bureaux en Île-de-France a atteint son plus haut niveau historique en monnaie courante, ce qui peut poser des problèmes de coût aux entreprises. Les perspectives de baisse de ces loyers sont faibles compte tenu du niveau très faible de la vacance et du volume très moyen de construction de bureaux neufs.

Toutefois, ce handicap est limité par le fait que de nombreuses autres capitales européennes connaissent également des loyers de bureaux historiquement élevés.

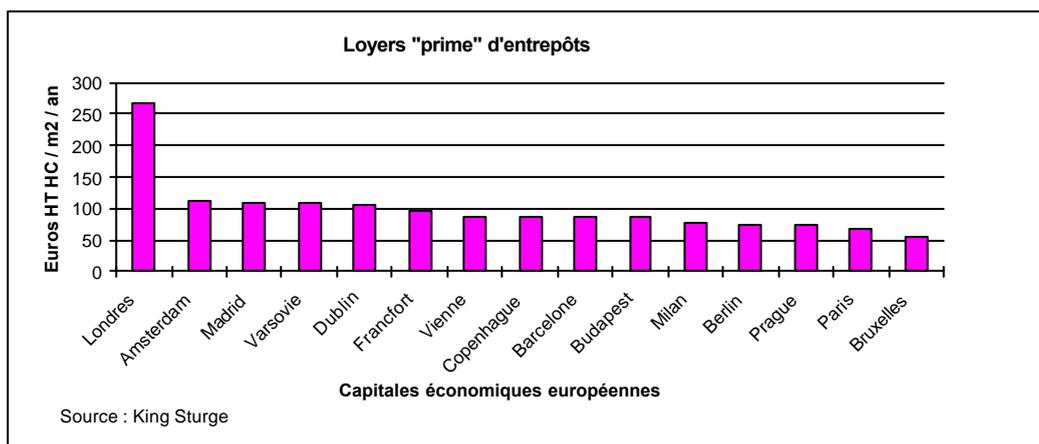
Au 1^{er} janvier 2002, en Île-de-France, le loyer moyen des immeubles neufs, restructurés ou rénovés s'élève à 364 €/m²/an, hors taxes hors charges, soit + 9 % par rapport au début de l'année 2001. Celui des immeubles anciens atteint 239 €, soit + 4,5 %.

Après une baisse régulière de 1991 à 1995, la valeur locative à Paris a augmenté légèrement de 1996 à 1999. Elle a retrouvé, en 2001, son niveau de 1990.



L'attractivité de l'immobilier d'entrepôts en France, comparée aux grandes villes européennes

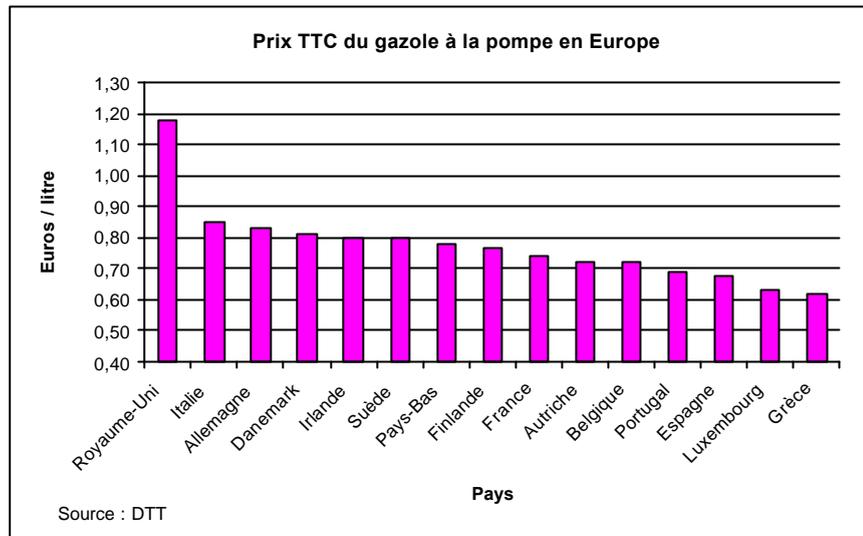
En France, compte tenu de la baisse des stocks, de la pénurie de locaux de qualité et de la demande qui demeure importante, les valeurs locatives ont encore légèrement augmenté au cours de l'année 2001. Néanmoins, les prix restent attractifs, Paris se situant à la quatorzième place parmi les grandes métropoles européennes.



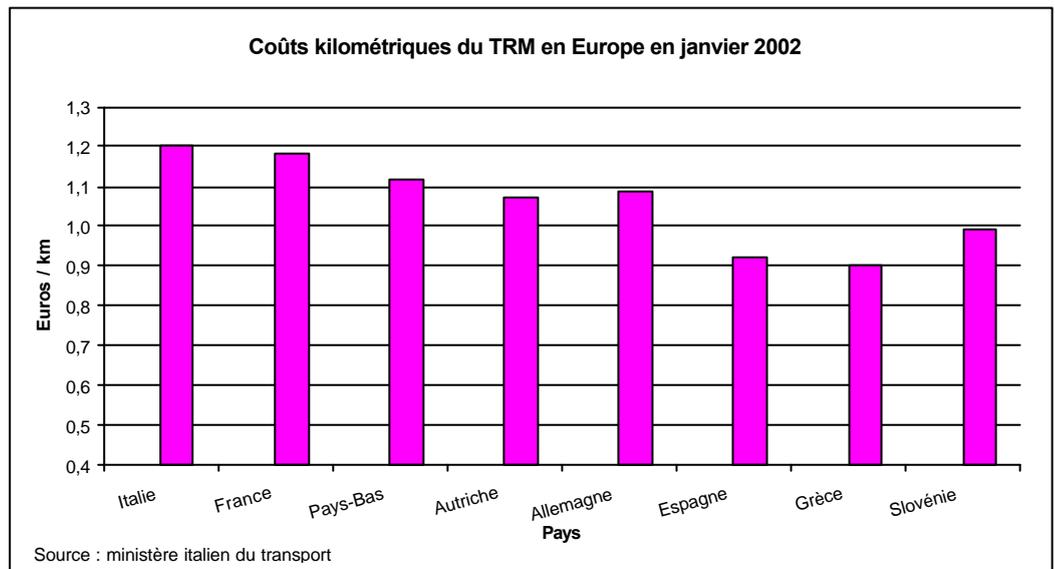
ENTREPRISES

Des coûts pour les entreprises plutôt élevés, pour le transport de leurs marchandises...

Les comparaisons concernant les coûts du transport routier de marchandises positionnent la France dans la zone de coûts moyens élevés. Le prix du gazole se situe par contre dans la moyenne européenne, indiquant que l'écart défavorable est dû à d'autres facteurs.



Ce graphique prend en compte la hausse du prix du gazole en France, suite à la suppression, le 21 juillet 2002, du dispositif de la « TIPP flottante » (mécanisme de modulation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers).



Cette étude n'a qu'une valeur comparative, puisque certains paramètres ont été fixés et sont identiques pour tous les pays ; par exemple un kilométrage moyen de 100 000 kilomètres par an, une vitesse moyenne observée de 55 km / h ...

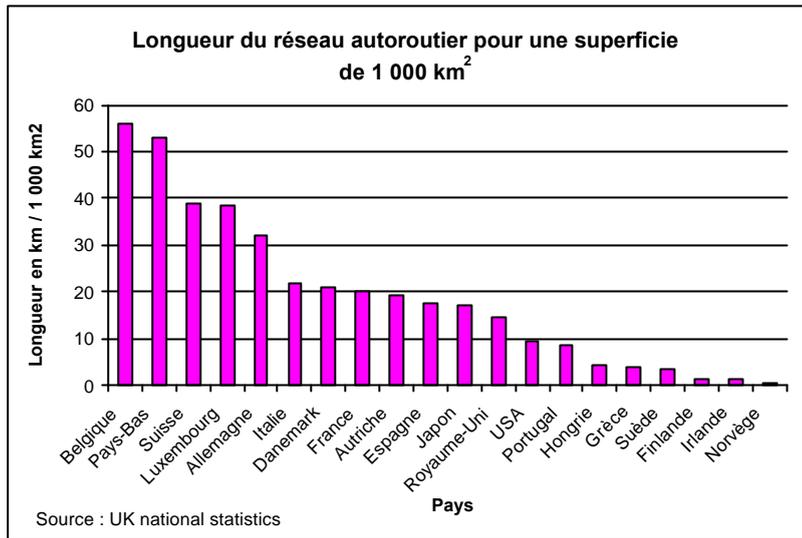
... mais une bonne qualité de l'offre

La qualité de l'offre d'infrastructures, tant routières que ferroviaires, rapportées à la population, est plutôt bonne. Rapportée à la surface, elle est également assez bonne, si on compare à des pays de taille similaire.

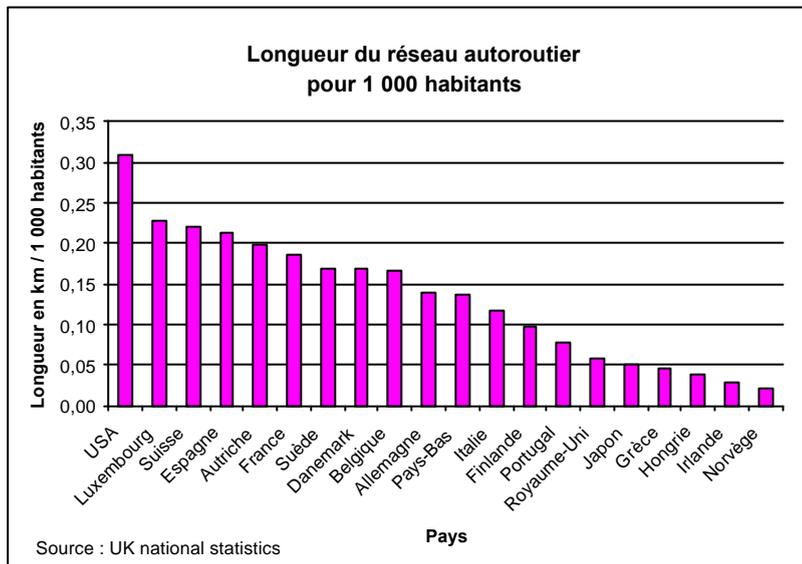
La longueur du réseau autoroutier français (données 1999), pour une superficie de 1 000 km², se situe dans la moyenne des grands pays européens. L'Allemagne, qui dispose d'un réseau autoroutier développé mais avec peu de routes nationales, est en meilleure position. Les petits pays ont, en général, un réseau autoroutier très dense.



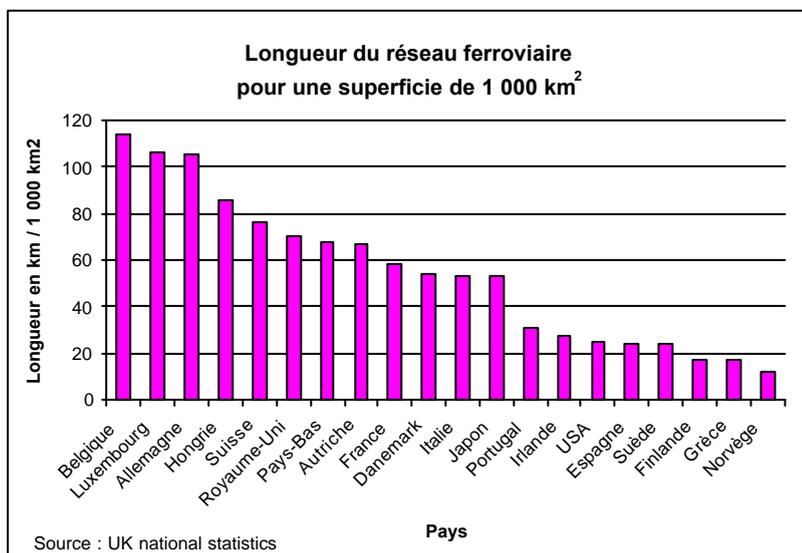
ENTREPRISES



Si l'on raisonne en kilométrage par habitant, du fait d'une densité de population peu élevée, les grands pays européens apparaissent bien équipés en autoroutes.

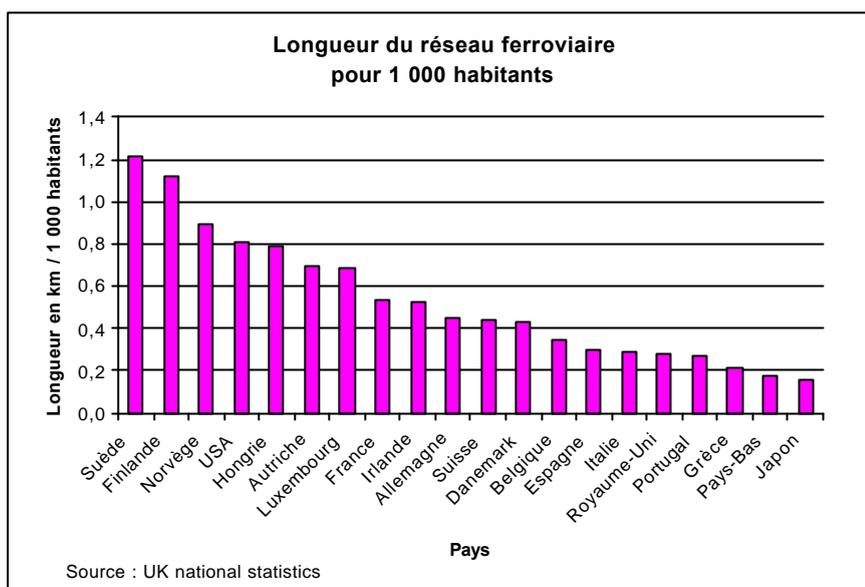


La longueur du réseau ferroviaire français (données 1999), pour une superficie de 1 000 km², se situe dans une bonne moyenne.



ENTREPRISES

Du fait d'une densité de population peu élevée, les grands pays européens sont bien équipés en lignes ferroviaires par rapport au nombre d'habitants. La position de la France est à peu près la même que l'on considère l'un ou l'autre des ratios.

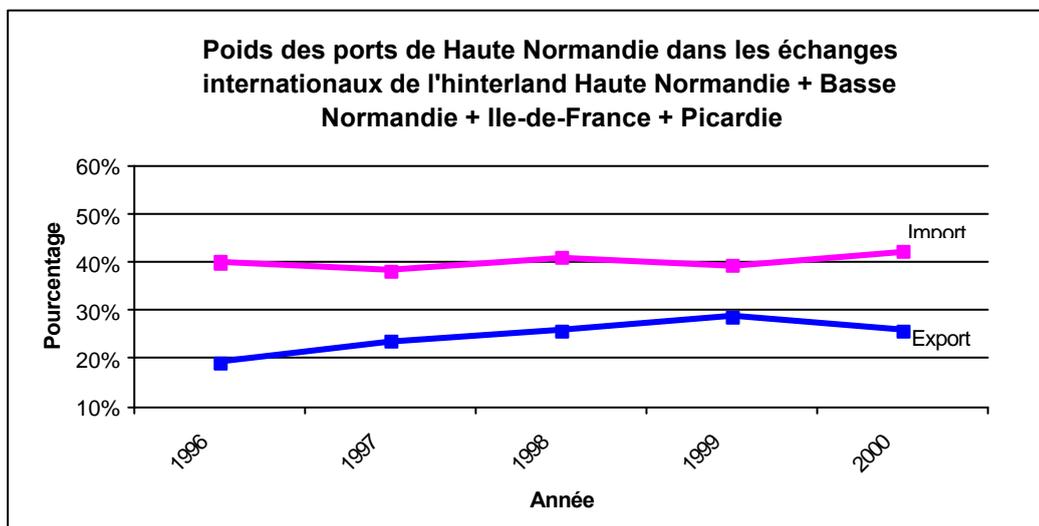


Une stabilité de l'attractivité des ports de Haute-Normandie par rapport aux ports du Nord

Pour mesurer l'attractivité des ports de Haute-Normandie (Le Havre et Rouen), un hinterland (zone géographique) allant jusqu'en Île-de-France, donc en compétition avec les ports du Nord, a été retenu.

Le graphique indique le poids des ports de Haute-Normandie dans les échanges internationaux de l'hinterland et mesure la variation de leur attractivité.

La position des deux ports est stable pour les importations, tandis que, pour les exportations, elle augmente jusqu'en 1999 puis décline en 2000. Il n'y a donc pas vraiment de dégradation de l'attractivité de ces ports depuis 1996.



La qualité de service en transport de marchandises : des progrès à faire

Après une forte dégradation en 2000, l'année 2001 marque une amélioration du pourcentage, hors grèves nationales, de trains de fret « calés » (trains supprimés suite à l'absence de conducteur ou de locomotive) : le pourcentage de trains calés revient ainsi à 16,3 % après 17,4 % en 2000 et 10,2 % en 1999. Bien que conditionnant en partie la qualité de service, cet indicateur caractérise avant tout la qualité de fonctionnement du système ferroviaire marchandises.

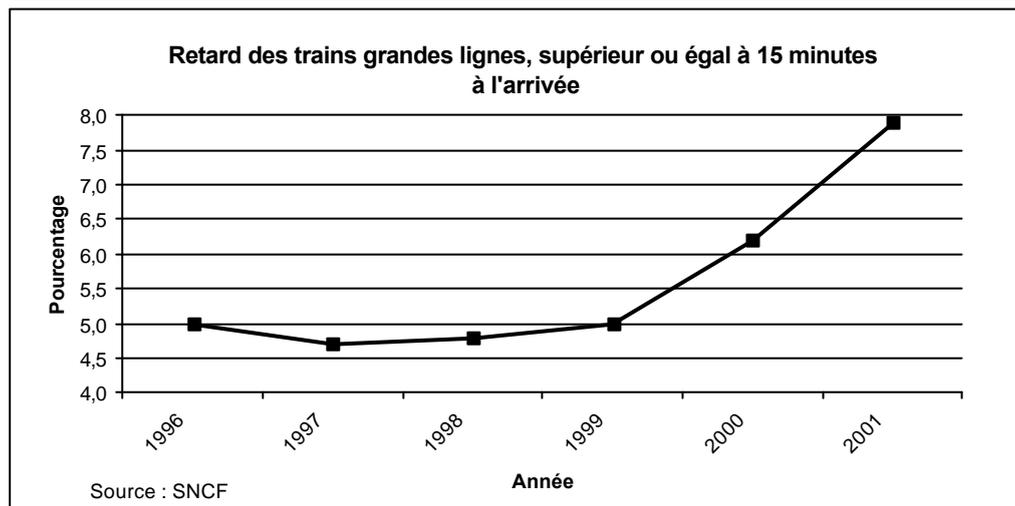
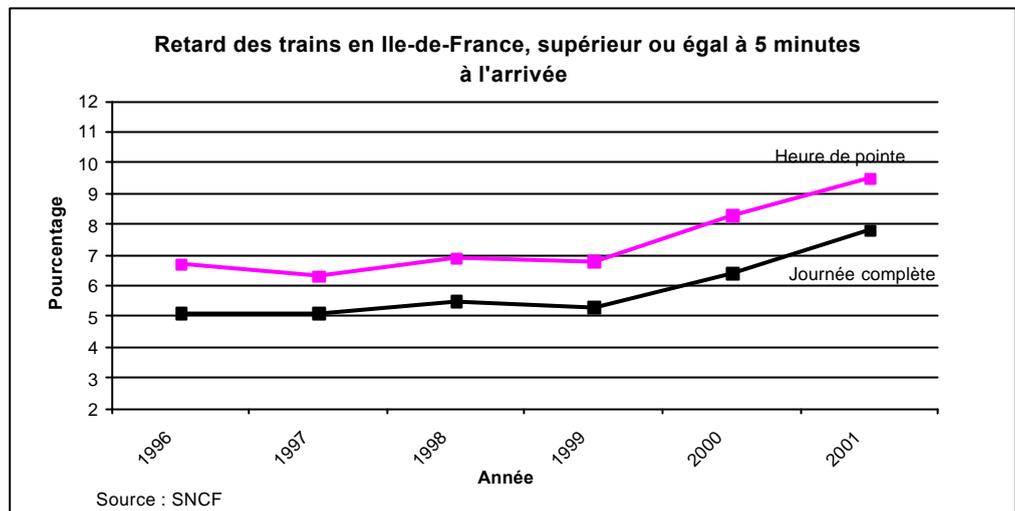


ENTREPRISES

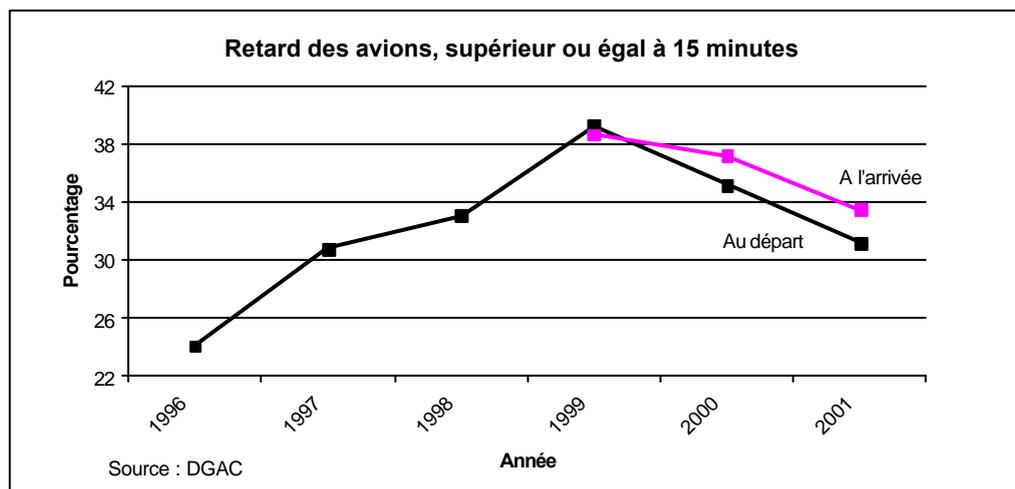
Une qualité de service laissant à désirer, pour le transport des voyageurs

En termes de qualité de service, la dégradation des retards des trains (à la fois en Île-de-France et pour grandes lignes) est assez marquée, tandis que la qualité s'améliore dans le domaine aérien depuis 2000.

Au fil des années, le pourcentage de trains en Île-de-France arrivés au terminus avec un retard de cinq minutes et plus et de trains de grandes lignes arrivés au terminus avec un retard de quinze minutes et plus se dégrade progressivement, et plus particulièrement depuis 2000.



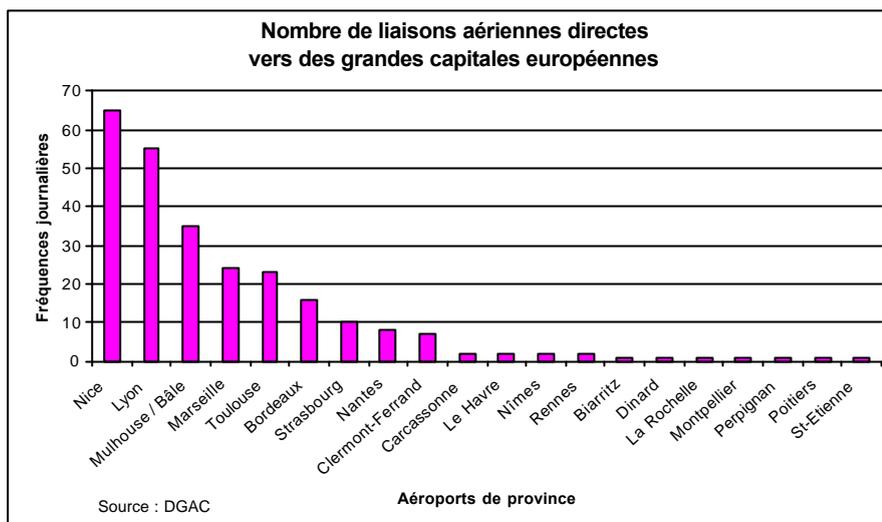
Le pourcentage d'avions accusant un retard de 15 minutes et plus au départ ou à l'arrivée diminue depuis 2000. Pour 2001, cette amélioration de la qualité de service s'explique notamment par la baisse du trafic aérien.



ENTREPRISES

Une bonne desserte des aéroports de province vers les grandes capitales européennes

En septembre 2001, vingt villes françaises bénéficiaient d'une desserte directe quotidienne vers une capitale européenne, dont neuf comptaient au moins sept dessertes par jour. Londres est la première destination étrangère de ces villes.



Une situation sociale difficile dans le secteur des transports

L'examen du nombre de jours de grève et du nombre de salariés des principaux sous-secteurs des transports met en évidence l'importance des perturbations liées à la conflictualité sociale dans les transports publics en France. Une comparaison internationale du nombre de jours de grèves dans les réseaux ferroviaires place la France en tête, pour une année (2001) qui a connu, il est vrai, un grand mouvement national au printemps.

	Nombre de grèves	Nombre de jours perturbés (*)	Nombre de salariés (en milliers)
SNCF	455	160 947	177
RATP	151	19 878	43
Transports urbains	94	36 066	45
Air France	280	17 778	62
Aéroport de Paris	5	551	8
Transports routiers	106	12 643	338
Autres entreprises privées	62	35 661	380

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

(*) Le nombre de jours de travail perturbés est le nombre d'heures perdues divisé par huit.

L'équipement de la France en réseau haut débit : en queue du peloton européen

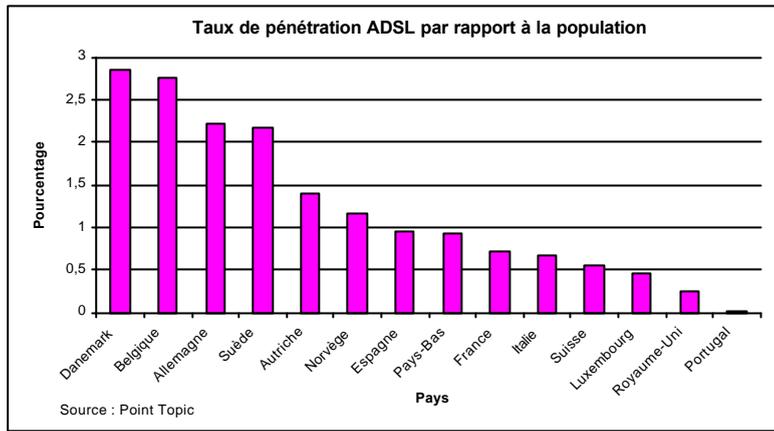
La situation de l'équipement de la France en matière d'accès Internet à haut débit est globalement mauvaise. Les obstacles tournent autour d'un déficit d'offre, de prix élevés et d'un contexte réglementaire peu favorable au développement de la concurrence.

Une simple comparaison, en janvier 2002, permet de traduire le décalage : tandis que la Corée du Sud caracole en tête avec un taux de pénétration de l'ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line) par rapport à la population de 10,95 %, la France plafonne à 0,71 %, soit la dix-neuvième place mondiale. Le meilleur pays européen, le Danemark, situé à la cinquième place mondiale, enregistre un taux de pénétration de 2,85 %.

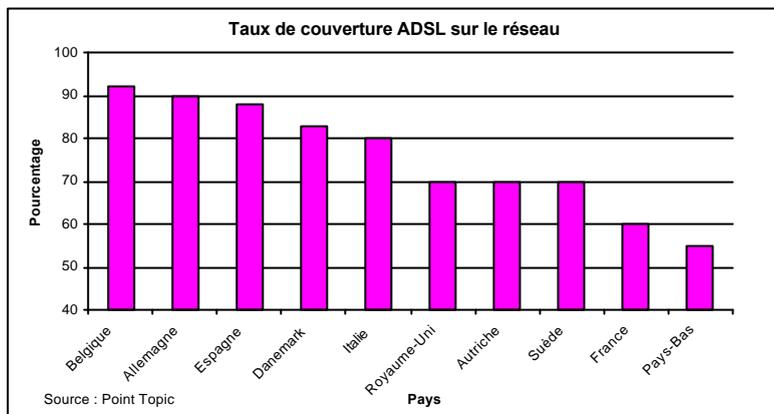
De plus, le taux d'équipement en accès haut débit par le câble étant particulièrement faible en France, la comparaison d'un taux de pénétration global haut débit toutes technologies serait encore plus défavorable.



ENTREPRISES



En décembre 2001, la France se situe avant-dernière sur dix pays européens en n'affichant qu'un taux de couverture du territoire de 60 %, performance bien inférieure à celles de la Belgique et de l'Allemagne qui sont à 90 % et plus.



La France pratique encore des tarifs élevés, avec un coût mensuel de base de 50,88 dollars (soit 57,60 €), coût d'installation et coût matériel compris (janvier 2002).

Les succès du Japon et de la Corée du sud sur l'ADSL, construits sur des abonnements aux prix attractifs, confirment le rôle essentiel de la tarification dans le développement du haut débit.

Mais le différentiel tarifaire entre l'Asie et l'Europe masque une autre problématique : celle de la qualité de l'offre. Tandis que l'Asie commercialise des débits de base de 2 mégabits, l'Europe propose des flux compris entre 256 et 768 Kbits, donc beaucoup moins rapides.

