

## AUTOROUTES 87 : RELANCE ET FINANCEMENT

L'analyse des effets de l'accroissement des dépenses publiques en routes et autoroutes est presque une "question de cours" pour l'économiste. L'OEST a mesuré avec le modèle macro-économétrique dynamique PROPAGE, les effets sur la période 87-91 des 5 milliards de francs dépensés en autoroutes. Le mode de financement des opérations d'investissement en infrastructures a cependant une incidence non-négligeable sur l'ordre de grandeur des multiplicateurs, comme le montrait en 1981, une autre étude avec le modèle DEFI (Mini-DMS Financier).

Rappelons que tout programme d'investissements est analysé comme une variante de relance par les dépenses publiques dans le cadre du compte central du modèle. On suppose qu'il n'existe pas de délais techniques de réalisation d'infrastructures même si prévoir un financement de 100 une année ne veut pas dire dépenser 100 cette même année. Les chiffres fournis ici doivent donc se lire sous cette double limite : ce sont des écarts relatifs par rapport à une trajectoire, et ils sont déterminés hors délais techniques de construction.

**Cinq milliards pour les autoroutes en France en 1987 créent 11 000 emplois en 1987 et au total 24 000 emplois entre 1987 et 1991 (écarts relatifs)**

Le programme de 5 milliards de francs de dépenses en autoroutes, provoque des **effets multiplicateurs** à court terme (1,5 sur le PIB) et moyen terme (1,25) qui engendrent une relance générale de l'économie. Celle-ci amène in fine une légère inflation, malgré une déflation initiale due au cycle de productivité.

Les **importations** induites par la relance resteraient modérées en volume, et les exportations ne fléchiraient pas à court terme. Par rapport à d'autres "relances" celle-ci est au total peu importatrice.

Les conséquences sur l'**emploi** consistent en une moindre décroissance des effectifs dans la branche du Bâtiment. Dans une trajectoire de pertes d'effectifs, ces mesures permettent en 87 des créations cette fois-ci nettes d'emploi (environ 3500).

### Modèle PROPAGE: EFFETS D'UN INVESTISSEMENT DE 5 MILLIARDS DE FRANCS 1986 EN AUTOROUTES (choc ponctuel de 5 Milliards en un an sans délais de réalisation)

5 Mds. F 86 en Autoroutes	1987	1988	1989	1990	1991	Cumul 87-91
Emplois créés totaux (milliers)	11,5	7,5	4,5	1,5	-1,0	24,0
PIB	7650	700	250	-850	-1500	6250
CI - Consommations Interméd.	5650	300	0	-800	-1250	3900
Production	12250	850	200	-1600	-2600	9100
M - Importations	2100	600	-100	-600	-1100	900
X - Exportations	150	-500	-150	-500	-450	-1450
FBCF - Investissements	7100	1400	-200	-950	-1950	5400
CFM - Consom. Fin. Ménages	2300	700	800	250	-50	4000
Prix à la Production (% écart)	-0,009%	0,012%	0,007%	0,014%	0,014%	

Juin 1987

Rappelons que les résultats de cette seconde étude ne sont pas strictement comparables à ceux de la première. On analyse ici grâce au modèle DEFI les effets du mode de financement sur le niveau des multiplicateurs associés, c'est vrai, au même type de relance que précédemment, mais ici le "choc" est entretenu (on dépense 5 milliards de francs 1980 en autoroutes étalés sur 6 ans entre 1980 et 1985). Quatre modalités de financement sont examinées : monétaire, fiscal, obligataire et autofinancement, avec et sans délais de réalisation des programmes annuels.

**Du point de vue de la création d'emploi, la meilleure relance est celle financée par création monétaire ou augmentation de la T.V.A.**

Les effets multiplicateurs de long terme (1,5 sur le PIB) sont maximaux pour les relances financées par création monétaire ou augmentation de la TVA, car ce sont celles qui ont le moins d'impact sur les mécanismes de propagation du choc (notamment la consommation des ménages).

Un financement par la TVA ne freine pas la relance et réduit fortement les déficits publics, mais à court terme, il a un effet inflationniste puisqu'il y a répercussion des hausses sur les prix de vente.

Il faut donc choisir entre des modalités à effets contradictoires : dans cet exercice, il est clair que la variable de "contrôle" reste la consommation des ménages, selon que le "financement de la relance" les contraigne plus ou moins à se restreindre.

**Modèle DEFI : EFFETS D'UN INVESTISSEMENT DE 5 MILLIARDS DE FRANCS 1980 EN AUTOROUTES (choc entretenu de 1 Milliard par an, sans délais de réalisation)**

A court terme 1 an	Création monétaire	Impôts	T.V.A.	Emprunt - C.M.	Emprunt - Péage	Autofinancement
Emplois créés	3600	3300	3900	3700	3700	2100
PIB MF80	1630	1420	1710	1600	1600	950
Excédent extérieur MF courants	-500	-400	-530	-500	-500	-120
CFM - Consom. Fin. Ménages MF80	450	210	500	450	450	-340
Excédent public MF courants	-520	400	510	-520	-520	290
Prix (%)	-0,03%	0,00%	0,01%	-0,02%	-0,02%	-0,01%

  

A long terme 6 ans	Création monétaire	Impôts	T.V.A.	Emprunt - C.M.	Emprunt - Péage	Autofinancement
Emplois créés	7300	4600	7300	6500	3200	2600
PIB MF80	1470	920	1470	1310	260	470
Excédent extérieur MF courants	-640	-280	-640	-560	380	210
CFM - Consom. Fin. Ménages MF80	630	50	660	550	-790	-740
Excédent public MF courants	-590	860	1140	-730	740	420
Prix (%)	-0,01%	-0,02%	0,02%	-0,01%	-0,01%	0,00%

Juin 1987