

LES POSSIBILITES DE RELANCE VERTUEUSE DE L'ECONOMIE PAR DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS :

**UN FAIBLE CONTENU EN IMPORTATIONS,
UNE FORTE SOLLICITATION EN EMPLOIS,
ET UNE INCIDENCE INFLATIONNISTE
MAITRISABLE...**

**1 Milliard de francs 1986 dépensés en infrastructures routières
induisent en cinq ans 5000 emplois environ et ne suscitent que
17 % d'importations**

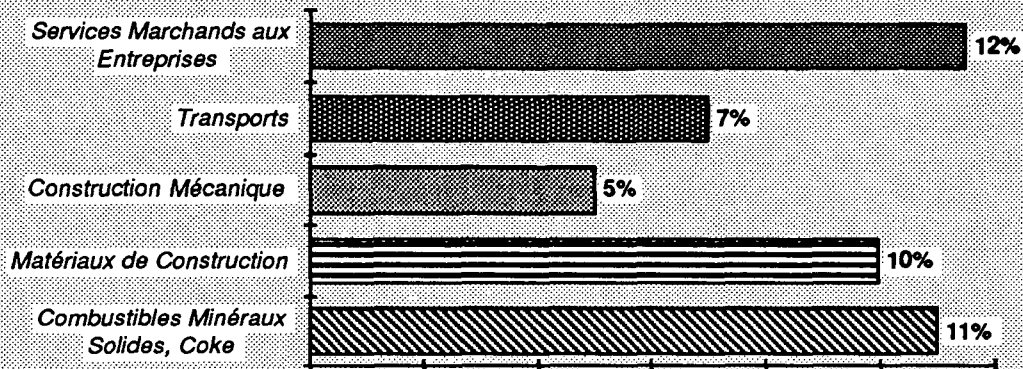
***Rendre possible les
relances
vertueuses, par des
investissements
économiques en
importations, et
induisant en France
de la croissance et
des créations
d'emploi.***

L'amélioration de la compétitivité de notre économie peut être soutenue par une politique judicieuse d'investissements. Les infrastructures de Transport peuvent contribuer à la fois à améliorer la productivité de secteurs exposés à une concurrence internationale (en diminuant des coûts logistiques), et à relancer l'activité de secteurs traditionnellement moteurs de notre activité économique : la construction ou l'entretien de routes, d'autoroutes (mais également d'autres infrastructures) provoque des effets d'entraînements notamment à travers le secteur du B.T.P. sur d'autres secteurs de l'économie nationale. Mais ces effets de relance doivent pouvoir bénéficier dans un premier temps essentiellement à l'économie nationale, et non pas être captés par des producteurs étrangers... Le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (B.T.P.) minimise ces effets d'éviction (le contenu en importations directes est nul... restent les importations induites par l'activité du B.T.P. elle-même...).

***Que faut-il en effet
pour construire une
autoroute ou une
route?***

Quand on engage des entreprises de B.T.P. pour construire une autoroute qui coûte 100, celles-ci consomment des produits nécessaires à cette construction pour environ 50 et dépensent environ 30 en salaires. Et le reste (soit 20) est réparti entre des investissements supplémentaires nécessaires et un profit. Les principaux produits consommés dans le processus de production sont des matériaux de construction, des produits pétroliers, des produits de l'industrie mécanique et des services. Cette dynamique va susciter les effets multiplicateurs bien connus...

Branches d'activité sollicitées pour la construction d'une route moyenne (dépense totale égale à 100)



Il s'agit ici des principales branches d'activité qui bénéficieraient de commandes de la part de la branche B.T.P., lors de la mise en œuvre d'un investissement routier.

Que faut-il pour que cette dynamique bénéficie le plus notre économie?

Il y a donc des effets multiplicateurs de ce type de dépense (généralement publique). D'ailleurs, l'Etat et les collectivités locales connaissent bien ce rôle régulateur du secteur du B.T.P. : environ 20 milliards de francs ont été annuellement dépensés en moyenne en infrastructures de transport au cours de ces dix dernières années.

Pour que cet effet multiplicateur de relance soit maximal, et bénéficie essentiellement à nos entreprises, il faut que au total et en bout de chaîne ce soit le minimum possible d'importations qui vienne satisfaire ce supplément de demande, pour qu'ainsi, soit crée le maximum possible d'heures nouvelles de travail.

Les résultats de toutes les études réalisées sur le sujet convergent : les investissements routiers sont économes en importations, et induisent des créations d'emploi.

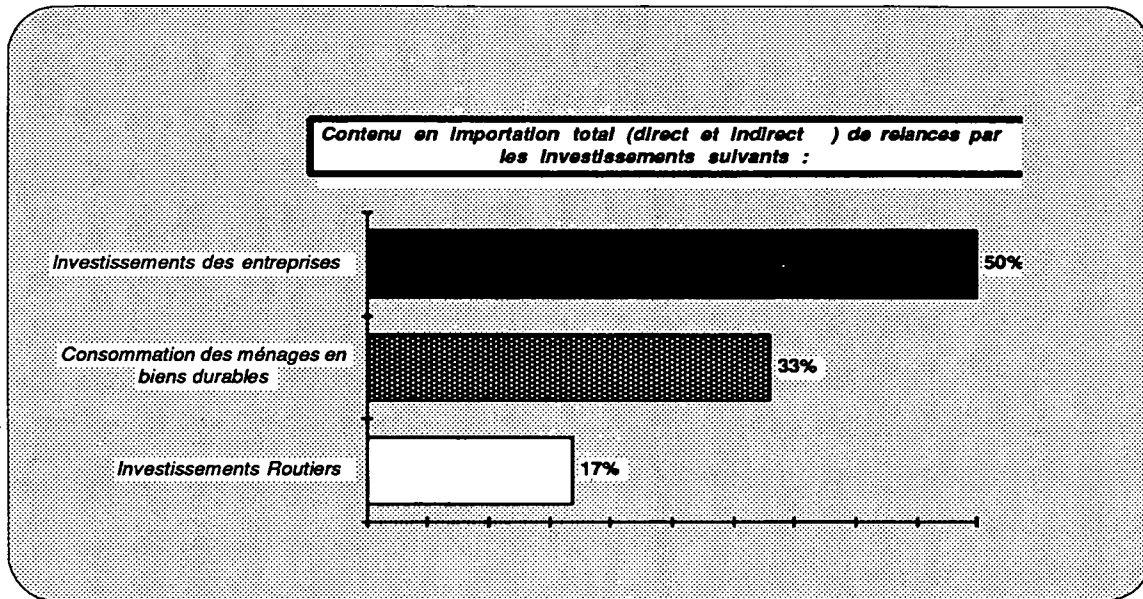
Une dizaine d'études (1) réalisées récemment sur ces questions montrent que les relances par des investissements routiers sont parmi les plus "vertueuses" actuellement possibles à court terme.

1°) Les investissements routiers suscitent environ 5000 emplois par milliard dépensé.⁽²⁾ Seul l'investissement en logements arrive à un meilleur ratio (environ 7000), contre 4000 pour les investissements industriels.

(1) voir à cet égard quelques études réalisées récemment sur ce sujet au sein de l'administration, citées ci-après.

(2) il s'agit de variations cumulées sur 5 ans par rapport à une situation de référence. Il se peut qu'il n'y ait en fait que des emplois conservés et non créés. Cette moyenne concerne par ailleurs des résultats d'études réalisées sur des modèles de nature différentes.

2°) Les investissements routiers sont parmi les plus économes en importations induites, et donc constituent un bon support de politiques de relances.



Les dépenses publiques en investissements routiers, induirait moins d'un vingtième d'importations (17%) au total, alors que des relances favorisant la consommation (en biens durables) des ménages, induirait environ un tiers d'importations (33%) au total. Les politiques favorisant l'investissement des entreprises privées, induisent environ 50% d'importations au total.

Bien évidemment il ne s'agirait pas de tirer de ces observations des conclusions trop hâtives. L'intérêt d'investissements quels qu'ils soient ne peut être mesuré du point de vue exclusif de ses effets de dépenses. Ces constatations illustrent les marges de manœuvre à court terme des pouvoirs publics.

Les effets propres des investissements routiers peuvent être non-inflationnistes pour autant que ceux-ci sont étalés et planifiés (que le choc est plutôt entretenu et non pas isolé), et que l'on trouve des financements autonomes...

Dans l'économie, on constate un délai à l'ajustement des embauches lorsqu'il y a augmentation de la production. Ceci doit permettre de supposer des gains de productivité, qui peuvent permettre une réduction des prix de production. Si les "chocs" (les investissements routiers) sont programmés de manière planifiée et lissée, il n'y aura probablement pas de tensions introduites par cette demande supplémentaire et donc pas à terme d'effet inflationniste. Evidemment, ceci suppose que l'on fasse abstraction des formes de financement de telles opérations. Pour le moment, les études menées ont souligné le caractère souhaitable de l'autofinancement comme meilleure forme de maximiser les effets de relance tout en préservant l'indice des prix.

**REFERENCES DE QUELQUES ETUDES MENEES
RECEMMENT AU SEIN DE L'ADMINISTRATION
SUR CE SUJET :**

- [1985] **B.I.P.E.** (Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques) et **O.E.S.T.** (Observatoire Economique et Statistique des Transports), B. Ullmann, L. Pereira da Silva, V. Chagnaud, J.P. Taroux
"Effets d'entrainements multisectoriels d'investissements en infrastructures de transports"
O.E.S.T., avril 1985.
- [1986] **BUREAU D.** et **CIPRIANI P.**
"Impact macroéconomique du TGV Sud Est, étude analytique avec Mini-DMS Transports"
Note Ronéo, Direction de la Prévision, s.d.
- [1983] **C.E.G.I. / D.A.E.I.** (Direction des Affaires Economiques et Internationales) - **S.E.T.R.A.** (Services Technique des Routes et Autoroutes) - **O.E.S.T.** (Observatoire Economique et Statistique des Transports)
"Le contenu en emploi de divers ouvrages de B.T.P."
D.A.E.I. - C.A.S.P., 1983.
- [1985] **DURAND B.** et **PASSERON H.**
"L'incidence macroéconomique des dépenses d'investissement : l'exemple de la RATP"
I.N.S.E.E. - Economie et Statistique, N° 181, octobre 1985.
- [1985] **G.A.M.A.** (Groupe d'Analyse Macroéconomique Appliquée) et **O.E.S.T.** (Observatoire Economique et Statistique des Transports) F. Bloch et L. Pereira da Silva
"Simulation des effets sur les économies régionales d'investissements Transports : le cas des contrats de plan Etat-Régions et des TGV Nord et Atlantique"
O.E.S.T., décembre 1985.
- [1982 (a)] **I.N.S.E.E.**
"Effets macroéconomiques d'une relance du bâtiment"
Etudes et Recherches C.S.T.B., N° 233, octobre 1982.
- [1984] **I.N.S.E.E.** Département Entreprises, Division S.B.S.
"Contenus en importations et contenu en emplois : l'application de ces concepts au cas de relances sélectives", avec une note sur le modèle AVATAR, (Analyse VARIANTE du Tableau d'Affectation des Ressources)
Note Ronéo INSEE, N° 002/S.B.S., 8 janvier 1982.
- [1986] **S.E.D.E.S.** (Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social) et **C.O.S.S.A.T.** (COMité des Sciences Sociales Appliquées aux Transports) F. Sireyjol et M. Chervel
"La prise en compte des effets macroéconomiques dans les choix d'investissements" (Rapport d'étude à paraître)
Version prémiminaire, S.E.D.E.S., Ronéo, juin 1986.