



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

INSP
Institut national
du service public

Troisième concours

Epreuve d'admissibilité : Economie

Meilleure copie, note : 14

Nous n'avons volontairement pas corrigé les imperfections de forme qui peuvent apparaître dans chaque copie.

Direction Générale du Trésor
Service des Politiques Publiques
Le Chef du bureau

Le...

A l'attention de Monsieur le
Directeur de Cabinet.

objet : les politique publiques dans le domaine des infrastructures des transports au regard des défis de la mondialisation, des contraintes et tensions internationales.

Depuis les années 60, l'économie est marquée par une hausse constante des échanges internationaux. A l'échelle européenne, le marché unique a permis la libre circulation des marchandises et des personnes. Les infrastructure de transport (aérien, fluvial, terrestre, maritime et ferroviaire) se sont développées en conséquence, facilitant la croissance économique. Aujourd'hui, plusieurs ruptures s'opèrent : instabilité géo-politique, rareté des énergies fossiles, nécessité environnementale... Sources de gain de productivité et de compétitivité, les infrastructure de transport sont forcées d'évoluer en profondeur. Et les politique publiques concernées aussi.

Cette note s'attachera à :

- décrire les évolutions envisagées sur le long terme et les contraintes associées
- proposer un cadrage stratégique budgétaire, législatif et réglementaire adéquat.

I Alors que la demande en terme de transport va augmenter sur le long terme, l'offre de transport et d'infrastructures associées est fortement contrainte.

a Les politiques publiques doivent intégrer des tendances de fond et inciter les agents économiques à privilégier le ferroviaire et le fluvial.

La demande de transport va croître, et nous incité a privilégier certaines infrastructures et investissements

- la circulation routière va augmenter de plus de 2% d'ici 2050.
- la demande de transport de voyageurs sera marquée par une hausse annuelle de 1% et ce, sans lien direct avec l'application de mesures favorables à la neutralité carbone.

- le transport ferroviaire est sous utilisé en France par rapport à la moyenne européenne, comme le fret fluvial. Il va aussi croître
 - l'augmentation du coût de pétrole impactera le coût des déplacements par la route: le coût d'utilisation des véhicules légers passerait de 18 centimes d'euros au kilomètre à 24 centimes en 2050. Par contre, l'instauration de mesures de transition énergétique volontaires stabiliserait ce coût à 19 centimes par kilomètre.
- Au niveau des poids lourds, l'action publique pourrait permettre une transition vers les énergies moins polluantes : en 2050, il resterait 33% de véhicules équipés au diesel.
- la transition du parc automobile sera plus efficace avec 93% de véhicules électriques en 2050.
 - le trafic aérien va subir la concurrence accrue du rail et se heurter à la hausse du prix des carburants. Son évolution est lié à la capacité du secteur à innover en terme d'émission de gaz à effet de serre, tout en restant compétitif en terme de prix face au rail.

Ces données sont à mettre en perspective avec la montée en puissance des collectivités territoriales dans le domaine des infrastructures de transport.

- la Région est aujourd'hui compétente pour développer le rail sur son territoire.
- les collectivités peuvent demander le transfert de compétences pour la gestion des routes nationales, des ports, des aérodromes.
- les collectivités sont également autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire.

En terme économique, plusieurs enjeux se dessinent :

- à l'échelle européenne, l'évolution des infrastructures déterminera sur le long terme la place de l'Europe dans le commerce mondial, face à la Chine en particulier.
- à l'échelle nationale, la réussite de la réindustrialisation de l'économie est intimement liée aux choix politiques d'infrastructures de transport et à leur localisation.
- pour les territoires, l'enjeu central reste l'accès à l'emploi, aux services publics et la qualité de vie (pollution, congestion...)

b Dans un contexte budgétaire tendu, la planification des infrastructures de transport doit intégrer des contraintes fortes

L'autonomie énergétique et alimentaire de l'Union Européenne et de la France dépend de son réseau d'infrastructures.

L'instabilité géopolitique internationale conduit à la fragilité du Schéma de Décomposition Internationale des Processus de Production à la base de la croissance économique. Ainsi, la transition brutale vers le gaz liquide pour remplacer le Pétrole russe pose des problèmes d'infrastructure d'accueil des méthaniers dans les ports européens.

Au niveau du marché unique, il existe un enjeu d'intégration économique à renforcer pour les pays « P.E.C.O ». La consolidation du marché européen, et les effets vertueux pour les pays de l'Union (accès à de nouveaux débouchés, importation de biens et services compétitifs) nécessitent des investissements massifs à encadrer par les objectifs environnementaux de l'Union européenne. La question des infrastructures revêt une dimension européenne indéniable.

A un niveau micro-économique, il faut préserver l'efficacité et la compétitivité du secteur des transports. Les choix d'investissement publics doivent accompagner les évolutions et les choix des entreprises européennes et non européennes. Celles-ci se positionnent sur des stratégies de réduction de vulnérabilité de leur chaîne d'approvisionnement que les pouvoirs publics ont intérêt à anticiper.

Enfin, on peut noter deux points de vigilance supplémentaires :

- ➔ l'acceptabilité sociale des grands projets d'infrastructures essentiels à la compétitivité des régions françaises. L'exemple de l'aéroport de Notre Dame des Landes illustre cette tension.
- ➔ l'acceptabilité environnementale de l'énergie électrique, en terme de capacité de production nationale et d'externalités environnementales négatives exportées (coût écologique de l'extraction des terres rares).

II La soutenabilité économique et écologique du modèle des transports et des infrastructures associées nécessite une mobilisation complémentaire des politiques de l'Union européenne, de l'Etat et des collectivités.

a L'Union européenne, un acteur clé à mobiliser.

La question du financement des infrastructures est d'abord primordiale.

Pour des investissements massifs à long terme, l'outil de la dette semble à privilégier.

Cependant, les marges de manœuvre budgétaire sont limitées par les règles budgétaires européennes. De plus, la Banque Centrale relève peu à peu son taux directeur, limitant de fait les capacités d'endettement de l'Etat.

Propositions:

- proposer un argumentaire à la Commission Européenne pour exclure les investissements concernés du calcul du solde structurel.
- optimiser les dispositifs européens type P.I.I.E.C pour mettre en place des coopérations renforcées avec l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne dans les domaines du ferroviaire et du fluvial.
- à long terme, la création d'une agence de la dette européenne faciliterait le financement des infrastructures de transport, en restreignant le poids des intérêts de la dette dans le budget national. Sa faisabilité politique reste faible à ce jour.

L'Union Européenne a aussi un rôle clé pour impulser des politiques de recherche développement innovantes et mutualisées. L'écart technologique avec les Etats-Unis et la Chine risque de se creuser.

Propositions:

- optimiser le fléchage des fonds « Horizons Europe » vers des projets de recherches universitaires dédiés aux technologies du transport.
- attirer les chercheurs qualifiés par une politique des visas adaptée.

Enfin, en terme d'articulation entre les actions prises par l'Union européenne et les acteurs nationaux, le Secrétariat Général aux Affaires Européennes a vocation à plaidoyer pour une actualisation du Réseau Transport Européen (R.T.E) au regard des enjeux susmentionnés. Cela nécessite également une déclinaison au niveau du Schéma National des Infrastructures de Transport et des schémas régionaux associés.

b La déclinaison des politiques d'infrastructures de transport est à améliorer par différents leviers.

Il apparaît nécessaire de découpler croissance économique et flux de transport en privilégiant :

- les infrastructures de mobilité douce
- le développement du ferroviaire et des infrastructures de transports collectifs ou partagés.

Propositions:

- continuer les politiques fiscales d'incitation à limiter le recours du transport par la route
 - revaloriser l'indemnité kilométrique des usagers du vélo.
 - réduire la TVA sur l'achat de vélos électriques.
 - étendre les tarifications privilégiées de la S.N.C.F aux personnes à bas revenus.

Dans un deuxième temps, les décideurs publics ont besoin de visibilité sur l'impact des projets d'infrastructure et terme économique et écologique.

Propositions:

- Déployer l'outil de la « Valeur Carbone » préconisé par le Rapport Quinet (2018) au niveau national puis local. Cet outil complexe est à utiliser à une large échelle pour rentabiliser l'utilisation des fonds publics. Le Ministère de l'économie, relayé par les Directions Régionales de l'Economie, de l'Emploi, du travail et des Solidarités (D.R.E.E.T.S) peut mobiliser son expertise en ce sens.

Enfin, les collectivités ont besoin de moyens financiers pour investir localement dans les infrastructures routières (bornes électriques, aires de co-voiturage, garages à vélos...).

Propositions:

- procéder à l'évaluation du dispositif fiscal « Versement Mobilité », principal outil de financement des collectivités.

- envisager une hausse du plafond de cette taxe par un amendement législatif à la loi Orientation et Mobilité.

- desserrer la règle d'or de l'endettement des Collectivités qui limite leur capacité d'endettement.

Ces deux dernières mesures sont à envisager dans un contexte de prélèvements obligatoires déjà élevé en France et d'un endettement national à 114% du PIB qui serait aggravé par la dernière mesure proposée.

C'est pourquoi ces propositions sont à inclure plus globalement dans la refonte des règles budgétaires européennes.