

## Irlande

# Crise silencieuse, causes profondes : le mal infrastructurel irlandais

La plupart des indicateurs (croissance, emploi, investissements, finances publiques) pointent vers une situation économique très favorable en Irlande. Le pays souffre pourtant d'un grave déficit d'infrastructures, dont les causes sont multifactorielles, souvent historiques, et les conséquences prennent désormais un caractère d'urgence pour les autorités.

### Réseaux d'eau, énergie et transport : le revers de la médaille du « miracle » irlandais

**Le système hydraulique est sous-dimensionné face aux besoins futurs.** Malgré un approvisionnement naturel abondant, le réseau de distribution d'eau est vétuste : 38 % des volumes produits à Dublin sont perdus par fuites. Le traitement des eaux usées reste en deçà des normes européennes, entraînant une double condamnation de l'Irlande par la CJUE en 2024. La pression démographique (+1 M d'hab. d'ici 2040), les sécheresses croissantes et les déséquilibres territoriaux (l'est de l'Irlande concentre la demande, tandis que l'ouest détient l'essentiel de la ressource en eau - [Dublin risquant ainsi des pénuries d'eau d'ici cinq ans](#).) rendent indispensable une réforme systémique de la politique de l'eau : modernisation des réseaux, amélioration du rendement, et sécurisation des grands projets (ex. oléoduc Shannon-Dublin, 1,65 Mds EUR). Une telle mise à niveau des infrastructures d'eau et d'assainissement nécessitera jusqu'à 60 Mds EUR d'investissement d'ici 2050.

**La transition énergétique est freinée par une dépendance structurelle aux énergies fossiles.** En 2023, [l'Irlande dépend à plus de 82 % d'énergies fossiles](#), majoritairement importées, ce qui en fait l'un des pays d'Europe les plus dépendants des combustibles fossiles. Le système énergétique reste vulnérable aux chocs extérieurs, malgré les ambitions affirmées en matière d'hydrogène vert et les progrès dans l'éolien, qui couvre 38% de la demande en 2024 et constitue 50 % des énergies renouvelables. Cette situation révèle le paradoxe irlandais : malgré un potentiel renouvelable élevé, des verrous structurels (infrastructures, capacités de stockage et d'absorption du réseau, interconnexions) ralentissent la décarbonation et fragilise la sécurité énergétique du pays.

**Le système de transport est saturé, carboné et inégalitaire.** [Responsable de 18 % des émissions de GES de l'Irlande](#), il reflète les limites de la planification publique. L'usage massif de la voiture individuelle (69 % des trajets) et la congestion de Dublin (2<sup>e</sup> ville la plus embouteillée de l'UE) témoignent de la dépendance structurelle à la route, accentuée par l'insuffisance des alternatives. Les transports publics, restent peu attractifs et peu fiables. Le retard du mégaprojet MetroLink (passé de 2,4 à 23,4 Mds EUR), le phénomène des « bus fantômes », et l'absence de stratégie pour les villes régionales (Cork, Limerick, Galway) traduisent une gouvernance inefficace, fragmentée et déconnectée des enjeux climatiques et sociaux dans l'aménagement du territoire. Faute de ligne ferroviaire à grande vitesse vers l'aéroport de Dublin, l'Irlande risque des sanctions européennes dès 2040.

**En conséquence, l'Irlande se trouve désormais dans une situation « catastrophique<sup>1</sup> » pour ses infrastructures.**

Le classement IMD sur la compétitivité mondiale place ainsi l'Irlande au 4<sup>ème</sup> rang, mais seulement 38<sup>e</sup> pour les infrastructures de base. Le FMI estime quant lui que l'Irlande a, en 2025, [un déficit d'infrastructure physique de 32 %](#) et un [déficit de qualité d'infrastructures de 27 %](#) par rapport aux économies similaires.

### Les causes structurelles du déficit infrastructurel irlandais : financement, gouvernance et capacités

**L'Irlande souffre d'un sous-investissement chronique dans ses infrastructures.** Depuis 50 ans, chaque crise économique entraîne des coupes dans l'investissement public, creusant une « dette technique » qui affaiblit la capacité d'exécution du secteur. Dans les années 1990, l'investissement public a chuté, entraînant un retard que le pays peine à combler. En 2000, le ratio investissement public/PIB de l'Irlande était le plus bas de l'OCDE. Un

<sup>1</sup> Selon le président du principal think-tank de recherche *Economic and Social Research Institute*

ratrappage ambitieux, faiblement régulé et marqué par une forte corruption, a eu lieu au cours de la période dite du « Tigre celtique », entre 2000 et 2010 (600 000 nouveaux logements, nouvelles autoroutes, creusement d'un tunnel urbain pour désengorger Dublin, développements urbains majeurs). Depuis la crise financière, l'Irlande peine à concrétiser ses projets : [seuls 11 des 44 projets identifiés comme majeurs en 2019 devraient respecter les délais initiaux](#). Des projets emblématiques comme le National Children's Hospital ou le Dublin Metrolink accumulent retards et surcoûts. Malgré des appels à reproduire l'effort des années 2000, le cadre institutionnel freine l'action : le Department of Public Expenditure, conçu (à la demande de la Troïka) pour maîtriser la dépense publique, peine à se muer en organe incitant à l'accélération des projets d'investissement. En conséquence, le niveau de capital public (« capital stock ») par habitant est inférieur à la moyenne des autres économies similaires. Bien que les investissements aient repris, l'efficacité à convertir les dépenses en résultats d'infrastructure reste faible, selon le FMI : l'Irlande dépense à nouveau, mais construit peu et mal.

**Le système de planification est trop complexe pour être efficace.** Jusqu'aux années 1950, les grands projets d'infrastructure étaient autorisés directement par des lois votées au Parlement. Le transfert de décision vers des instances technocratiques, censé dépolitiser la planification, a en réalité affaibli la capacité de l'État à porter des projets stratégiques, devenus trop complexes à mettre en œuvre. Une plus forte exigence de transparence de la vie publique a paradoxalement freiné la mise en œuvre des projets – en réduisant les mécanismes informels auparavant utilisés pour accélérer la prise de décision du système de planification. Aujourd'hui, les grands projets suivent des procédures administratives lourdes, sans cadre législatif dédié, sous la supervision d'autorités indépendantes (An Bord Pleanála), de ministères, agences et collectivités qui agissent sans coordination centrale. Chaque décision stratégique passe par de multiples niveaux décisionnels, provoquant retards et surcoûts. Le système souffre d'un excès de règles, de normes, de formalités administratives et d'une peur du contentieux très ancrée paralysant l'action publique. Le processus de planification prend aujourd'hui huit ans pour les grands projets, soit la moitié du délai total de *delivery*. Dans ce système de *Common law*, une erreur mineure, comme l'omission d'une consultation obligatoire, peut suffire à annuler un permis ou le retarder de plusieurs années. Les recours sont longs, coûteux, suspensifs, sans mécanisme efficace pour les traiter rapidement. Ce risque décourage les investisseurs et bloque des projets majeurs : Water Supply Project (depuis 1996), MetroLink (depuis 2001) ou le North-South Interconnector (depuis 2002).

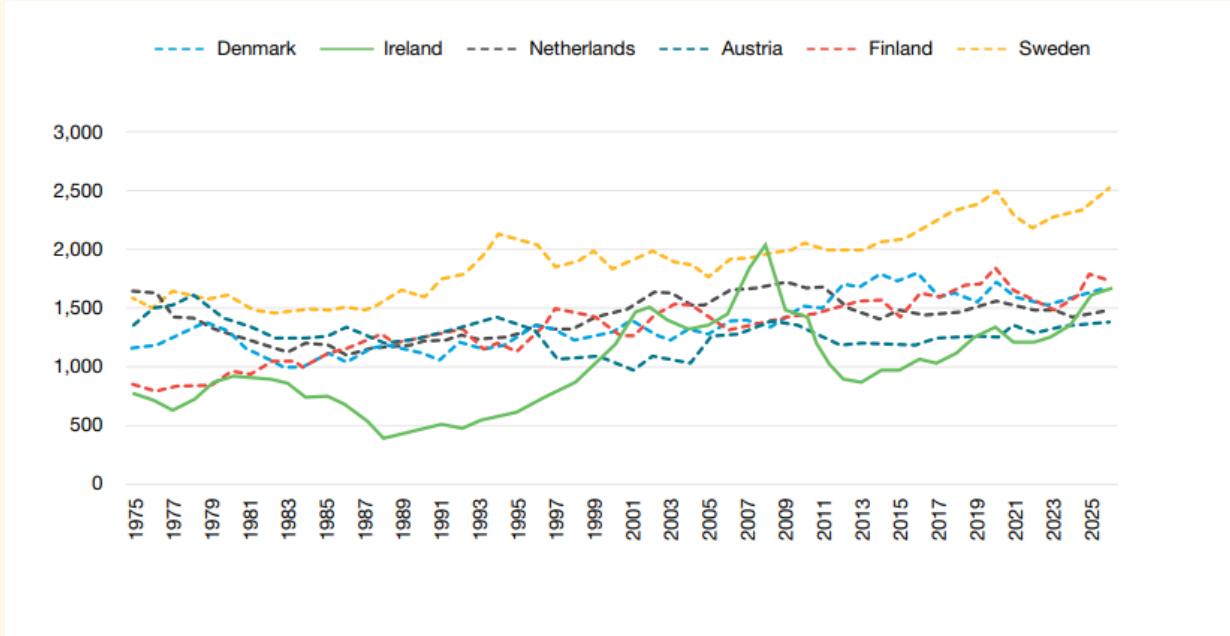
**En Irlande, même financés et planifiés, les projets peinent à aboutir faute de capacité d'exécution.** Le secteur de la construction reste sous-dimensionné : la production de logements plafonne à 30 000 unités par an, loin des 52 000 nécessaires selon la Banque centrale. [Il manque environ 80 000 ouvriers qualifiés](#), un déficit aggravé par les émigrations post-crise de 2008 (retour d'un grand nombre d'ouvriers vers les pays de l'Est de l'Europe, où la situation économique n'incite désormais plus au départ). Avec un chômage inférieur à 1,5 %, le secteur peine à recruter. [La productivité reste faible \(32 % inférieure à la moyenne européenne\)](#), et l'investissement, freiné par la volatilité du marché immobilier, n'a pas retrouvé son niveau d'avant-crise. Le stock de capital productif du secteur est encore 20 % inférieur à son niveau de 2008. L'adoption des méthodes de construction modernes, pourtant susceptibles de réduire les coûts (-20 à -40 %) et la main-d'œuvre (- 70 %), reste lente. Le secteur, dominé par de petites entreprises, est peu capables d'investir dans ces méthodes.

## Le gouvernement irlandais réforme sous forte pression pour tâcher d'accélérer la livraison des infrastructures clés.

**Le sujet des infrastructures est devenu un objet central de la vie politique irlandaise**, les électeurs ayant de plus en plus de mal à réconcilier le narratif d'une économie florissante (2<sup>ème</sup> PIB/habitant de l'UE) avec les importantes difficultés quotidiennes en matière de logement au premier chef, mais également de transport ou de prix de l'énergie. Les entreprises étrangères, sur lesquelles reposent l'activité, l'emploi et les finances publiques du pays, expriment quant à elles de manière de moins en moins amène leurs préoccupations quant à la pérennité de leurs investissements dans un pays où la sécurité énergétique ou hydrique ne paraît plus assurée. [Le gouvernement a, dans ce contexte, fait de l'accélération des projets l'objectif premier de son accord de coalition](#) – et mis en place une série de mesures destinées à alléger les différentes contraintes. Le Department of Public Expenditure a été renommé, début 2025, pour désormais explicitement intégrer les infrastructures - et doté d'une nouvelle division spécialisée, qui fait état d'une progression de 22% des dépenses d'investissement en capital au cours du S1 2025. Les équipes ministérielles sont soutenues par une *taskforce dédiée*, rassemblant des experts du secteur public et privé. La loi *Planning and Development Bill 2025*, en cours de validation par le Sénat, transforme *An Bord Pleanála* en *An Coimisiún Pleanála*, instaurant une hiérarchie dans le système de planification et en y renforçant la transparence et la rapidité des décisions et des délais. Parallèlement, le *National Development Plan* est en cours de révision pour mieux prioriser les investissements publics, avec une consultation publique et une meilleure coordination ministérielle.

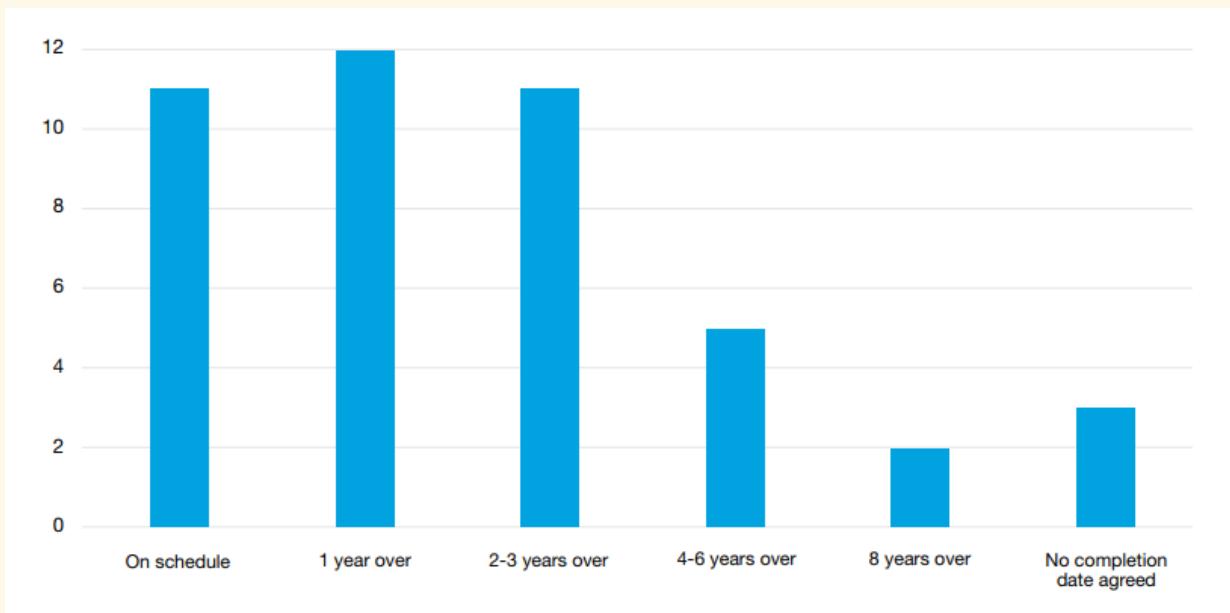
## ANNEXES

### ANNEXE 1 : Dépenses réelles d'investissement public par habitant (€2015), 1975 à 2026



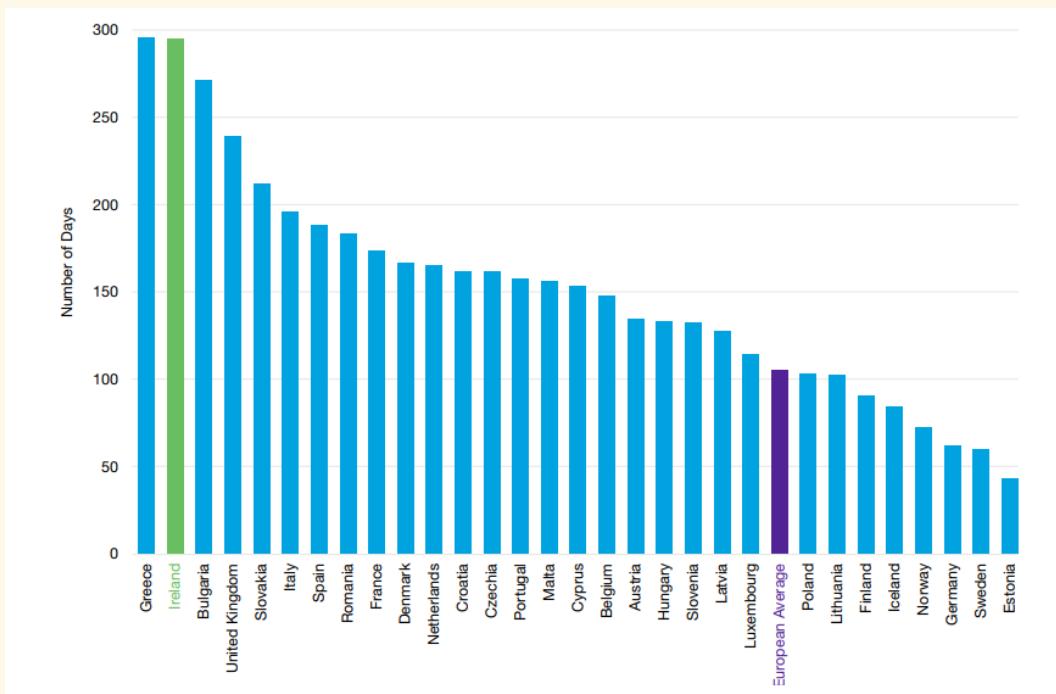
Source: IBEC, *Our Infrastructure Ambition. For a competitive, productive, and resilient economy*, 2025

### ANNEXE 2 : Principales infrastructures en cours de réalisation, par date d'achèvement ou date d'achèvement prévue, par rapport aux plans de 2019



Source: IBEC, *Our Infrastructure Ambition. For a competitive, productive, and resilient economy*, 2025

### ANNEXE 3 : Pratiques en matière d'appels d'offres dans le secteur de la construction - durée de la période de décision (jours)

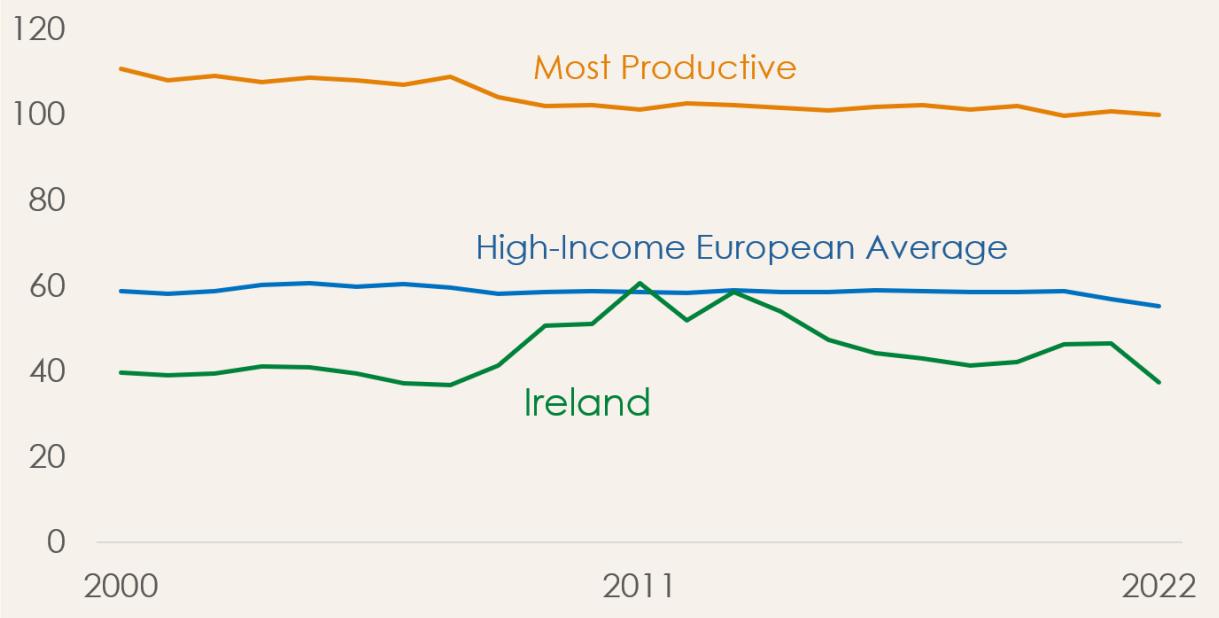


Source: IBEC, *Our Infrastructure Ambition. For a competitive, productive, and resilient economy*, 2025

### ANNEXE 4 : Productivité du secteur de la construction

#### Productivity in the construction sector is low

Index: construction output per hour worked



Source: Eurostat dans Irish Fiscal Advisory Council, *Ireland's infrastructure demands*, October 2024

Notes : La production réelle de la construction (valeur ajoutée brute) dans le secteur de la construction est utilisée. Elle est ensuite divisée par les heures travaillées dans le secteur de la construction. Les pays utilisés sont la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, le Portugal, la Finlande, la Suède, la Norvège et la Suisse. La Norvège est le pays dont la productivité est la plus élevée pour chaque année examinée.