

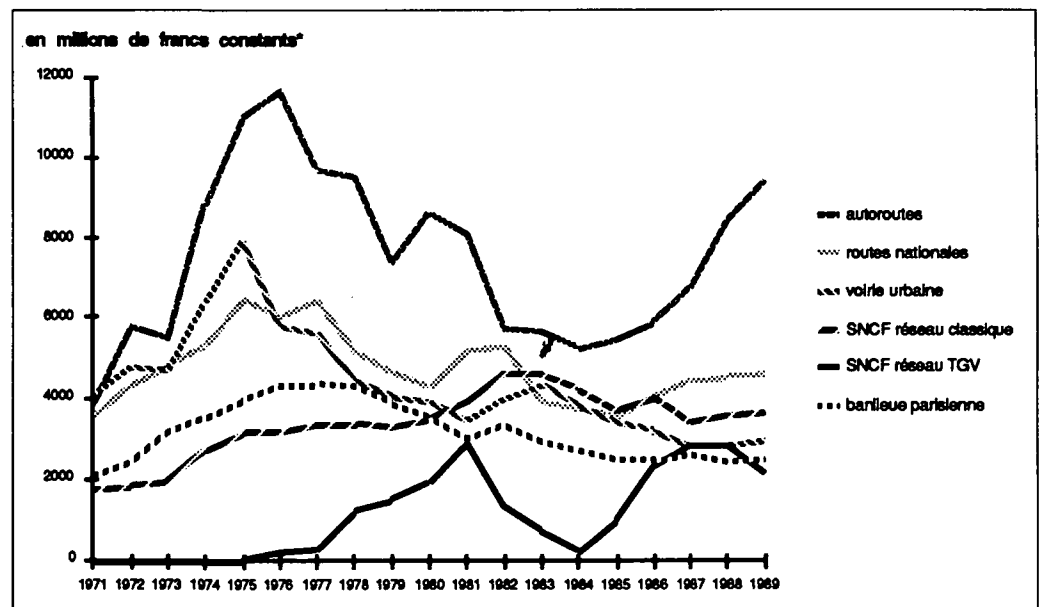
INFRASTRUCTURES GRANDE VITESSE : 20 ANS D'INVESTISSEMENT DE L'ETAT.

Guy LORENTZ

Un effort de l'Etat de plus en plus marqué pour les infrastructures grandes vitesses

Les séries longues infrastructures 1971-1989 présentées ici, correspondent à des dépenses effectives, à l'exception des années 1988 et 1989, où les dépenses de l'Etat sont inscrites respectivement au budget voté et en projet loi de finances, les enveloppes de fonds de concours ont été également estimées pour ces deux années. En ce qui concerne la RATP et la SNCF, seule l'année 1989 est mentionnée en prévision, ainsi que pour les sociétés d'autoroutes regroupant, les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées auxquelles l'Etat a concédé en partie le secteur autoroutier.

Comme le montre le tableau ci dessous la part des infrastructures terrestres grande vitesse sont passées de 29 % en 1971 à 48 % en 1980 et devrait atteindre 51 % en 1989

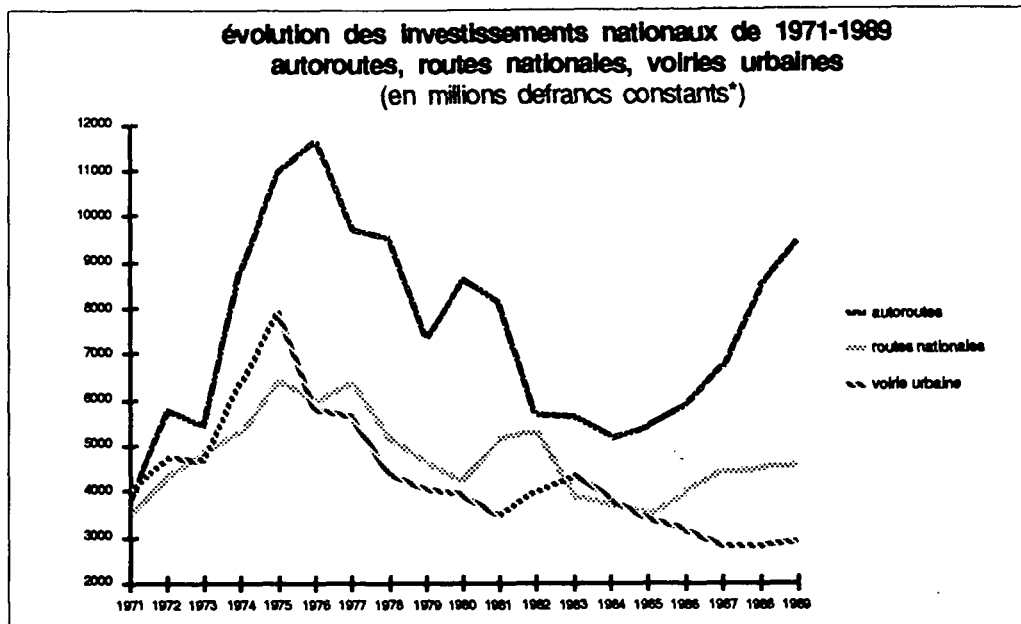


Années	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Sociétés d'autoroutes	830	1 572	1 524	2 997	3 553	4 053	3 595	4 109	3 092	4 267
Autoroutes de liaison	370	335	401	471	573	1 056	1 052	860	1 161	1 274
Routes nationales	1 107	1 428	1 710	2 082	2 590	2 640	3 068	2 695	2 660	2 724
Voirie urbaine	1 263	1 570	1 648	2 507	3 202	2 556	2 685	2 293	2 320	2 513
Réseau classique	543	612	687	1 059	1 263	1 385	1 600	1 770	1 882	2 230
SNCF ligne grande vitesse	0	0	0	0	8	65	130	648	680	1 215
RATP	594	690	940	1 017	1 116	1 288	1 399	1 369	1 395	1 570
SNCF banlieue	51	110	187	363	464	613	687	833	825	686

Années	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Sociétés d'autoroutes	3 739	2 927	3 548	3 825	4 572	5 206	6 236	8 187	9 762
Autoroutes de liaison	1 618	1 279	1 011	664	454	489	484	510	207
Routes nationales	3 416	3 906	3 160	3 226	3 220	3 881	4 432	4 633	4 832
Voirie urbaine	2 289	2 929	3 516	3 295	3 105	3 073	2 814	2 891	3 095
Réseau classique	2 588	3 387	3 703	3 656	3 410	3 882	3 360	3 633	3 833
SNCF ligne grande vitesse	1 813	679	591	193	606	2 228	2 805	2 870	2 212
RATP	1 410	1 637	1 653	1 618	1 718	1 524	1 633	1 811	2 076
SNCF banlieue	554	835	724	724	559	839	979	675	582

(en millions de francs courants)

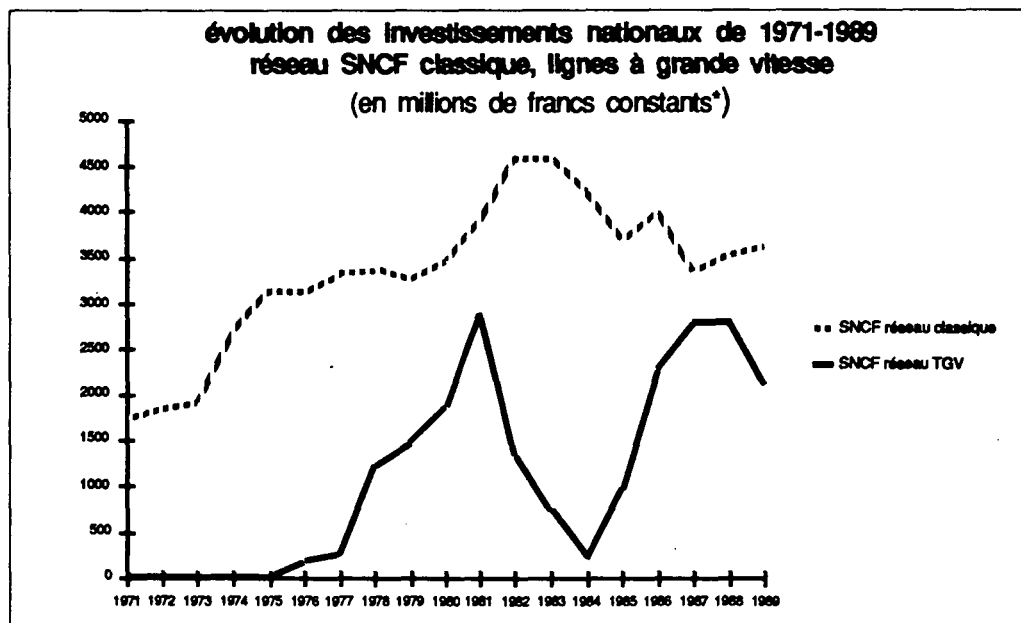
**Autoroutes : 56 %
des investissements
routiers en 1989**



Les pointes entre 1971-1976 s'expliquent par la mise en oeuvre du plan autoroutier, celui-ci a pu être réalisé par la diversification des sources de financement et notamment la mise en place du système de concessions, qui permettra de faire appel aux fonds d'emprunts. Par la suite, on observe un fléchissement des dépenses, ce dernier correspond à un ralentissement de la construction d'autoroutes nouvelles, à partir de 1984 on assiste à une relance, grâce à l'adoption du schéma national d'infrastructure autoroutière qui s'est traduit par l'intervention de l'Etat auprès des sociétés concessionnaires, sous forme d'apports en fonds propres.

La part du financement des autoroutes comparée au total des dépenses d'infrastructures routières est passée de 34 % en 71 à 51 % en 80 et devrait atteindre 56 % en 89

**TGV : 37 %
des investissements
d'infrastructures
ferroviaires en 1989**



Les investissements ferroviaires nationaux en infrastructure à grande vitesse sont liés à la création de lignes nouvelles (TGV sud-est puis TGV atlantique). Pour l'avenir le dégagement de crédits dépendra notamment de la création de lignes décidée dans un cadre européen.

La part du financement des lignes ferroviaires à grande vitesse comparée au total des dépenses d'infrastructures ferroviaires est passée de 0 % en 71 à 27 % en 78 et devrait atteindre 37 % en 89 ■

* Le déflateur appliqué est l'indice des prix du P.I.B. marchand