

ROUTE ET FER : NETTE ACCELERATION DES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES GRANDE VITESSE EN 1990 ET 1991

Myriam COLOMBIER - Guy LORENTZ

L'adoption du nouveau schéma directeur TGV, la mise à jour récente du schéma directeur autoroutier, nécessite que nous fassions le point sur les dépenses effectives d'infrastructure du secteur transport. Cela nous a conduit à réactualiser, pour la route et le fer, la note de synthèse parue en février 1990. Une étude plus approfondie, concernant l'ensemble des modes de transport sera publiée en fin d'année.

**20 ans
d'investissements
en infrastructure de
transport routier et
ferroviaire**

Les données financières sont issues des dossiers du Fonds de Développement Economique et Social (FDES) pour les séries SNCF, RATP et des sociétés d'autoroutes. Pour la route, elles proviennent des différentes lois de règlement ou lois de finances du budget de l'Etat.

En ce qui concerne la méthodologie retenue dans la réalisation de ces séries, il est fait observer que les chiffres provenant de l'Etat et des Grandes Entreprises Nationales (GEN) soumises au FDES excluent les dépenses des collectivités locales dont la part est croissante [cf. notes de synthèse de décembre 88, janvier 89 et février 90].

Par ailleurs, les résultats ne prennent pas en compte la totalité de la FBCF (formation brute de capital fixe) en infrastructure qui incorpore le gros entretien.

**Tableau des dépenses d'infrastructures
(montants HT pour les GEN et en millions de francs courants)**

Années	SNCF			RATP	Sociétés d'Autoroutes	Autoroutes de liaison	Routes nationales	Voirie urbaine
	R. classique	TGV	banlieue					
1971	543		51	594	830	370	1107	1263
1972	612		110	690	1572	335	1428	1570
1973	687		187	940	1524	401	1710	1648
1974	1059		363	1017	2997	471	2082	2507
1975	1263	8	464	1116	3553	873	2590	3202
1976	1385	85	613	1288	4053	1096	2640	2556
1977	1600	130	687	1399	3595	1052	3068	2685
1978	1770	646	833	1399	4109	860	2695	2293
1979	1882	860	825	1395	3082	1161	2660	2320
1980	2230	1215	686	1570	4267	1274	2724	2513
1981	2588	1913	554	1410	3739	1618	3416	2289
1982	3387	979	835	1637	2927	1279	3906	2929
1983	3703	591	724	1653	3546	1011	3160	3516
1984	3656	193	724	1618	3825	684	3226	3295
1985	3410	906	559	1718	4572	454	3220	3105
1986	3882	2228	839	1524	5206	489	3881	3073
1987	3360	2805	979	1633	6236	484	4085	3161
1988	3633	2870	675	1811	8077	503	5148	4160
1989	3833	2924	547	2106	9091	321	5916	4015
1990	4186	6816	995	1898	10047	296	6845	3588
1991**	4075	9594	1680	2765	11500	140	7500	3274

* chiffres provisoires

** budget prévisionnel, il s'agit d'une estimation pour la répartition "route nationale et voirie urbaine"

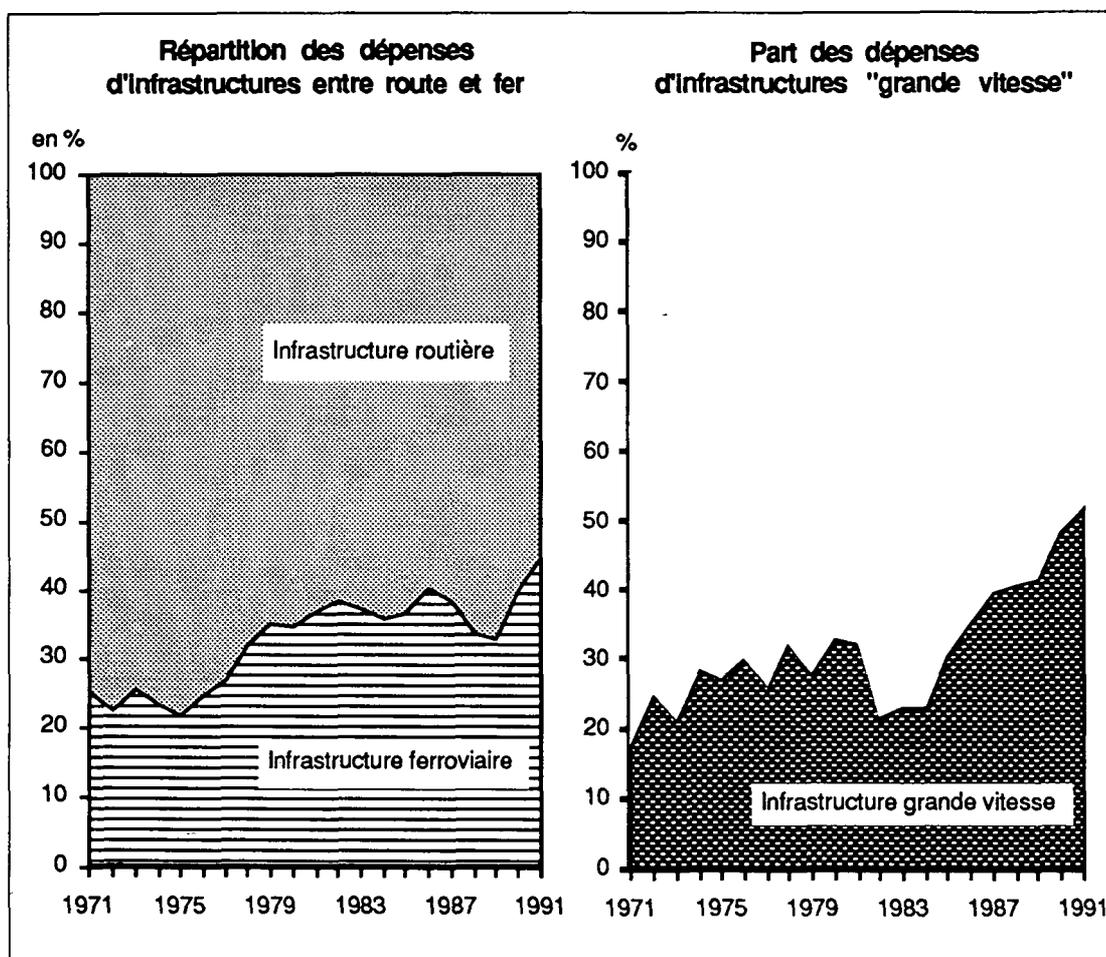
INVESTISSEMENTS

**Sur 20 ans
près de 70 % pour
la route**

Pour la période 1971 / 1989, on observe une augmentation de la part des sociétés d'autoroutes qui passe de 17 à 32 %, mais également pour la SNCF grandes lignes augmentant de 11 à 24 %. Les graphiques ci-dessous illustrent la décomposition des dépenses.

Les volumes importants des dépenses d'investissement du réseau à grande vitesse de la SNCF sont concomitants avec les démarrages des travaux des TGV sud-est, Atlantique et Nord.

Pour autant, la route conserve globalement une part proche de 67 %, après un fléchissement intervenu au début des années 1980.



**1990 / 1991 :
affaiblissement de
la route au profit
du ferroviaire**

En ce qui concerne les deux dernières années, on assiste à un infléchissement de ces tendances :

- la route, globalement, ne représente plus qu'environ 55 % des dépenses. Cette baisse touche surtout la voirie urbaine et les autoroutes de liaisons. La part des dépenses pour les sociétés d'autoroutes reste stable (en francs courants).

- le transport en commun ferroviaire (SNCF et RATP) atteint près de 45 % des dépenses. Il faut toutefois souligner que cette progression globale ne peut masquer le fait que les dépenses pour le réseau classique continuent de régresser, cette hausse bénéficie en totalité au programme TGV.

- sur l'ensemble de la période (1971 / 1991) les dépenses pour les infrastructures de transports terrestres à grande vitesse (autoroutes + TGV) passent de 17 % à 52 %.