

ROUTE ET FER : LES DÉPENSES D'INFRASTRUCTURES DE 1971 A 1992

Guy LORENTZ

Au moment où un grand débat national est lancé sur les infrastructures de transport, il convient de mesurer l'effort de l'Etat sur une longue période à partir de l'ensemble des moyens de paiement consacrés à ces dernières, au travers de séries rétrospectives.

**20 ans
d'infrastructures
de transport routier
et ferroviaire**

Les données financières sont issues des dossiers du Fonds de Développement Economique et Social (FDES) pour les séries SNCF réseau classique et TGV, ainsi que pour les sociétés d'autoroutes. Pour la route, elles proviennent de la loi de règlement et en 1992 du projet de loi de finances.

Les données retenues ne concernent que l'Etat et les Grandes Entreprises Nationales (GEN) soumises au FDES et excluent donc les dépenses des collectivités locales dont la part est croissante et représente plus du tiers des dépenses d'infrastructures.

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.

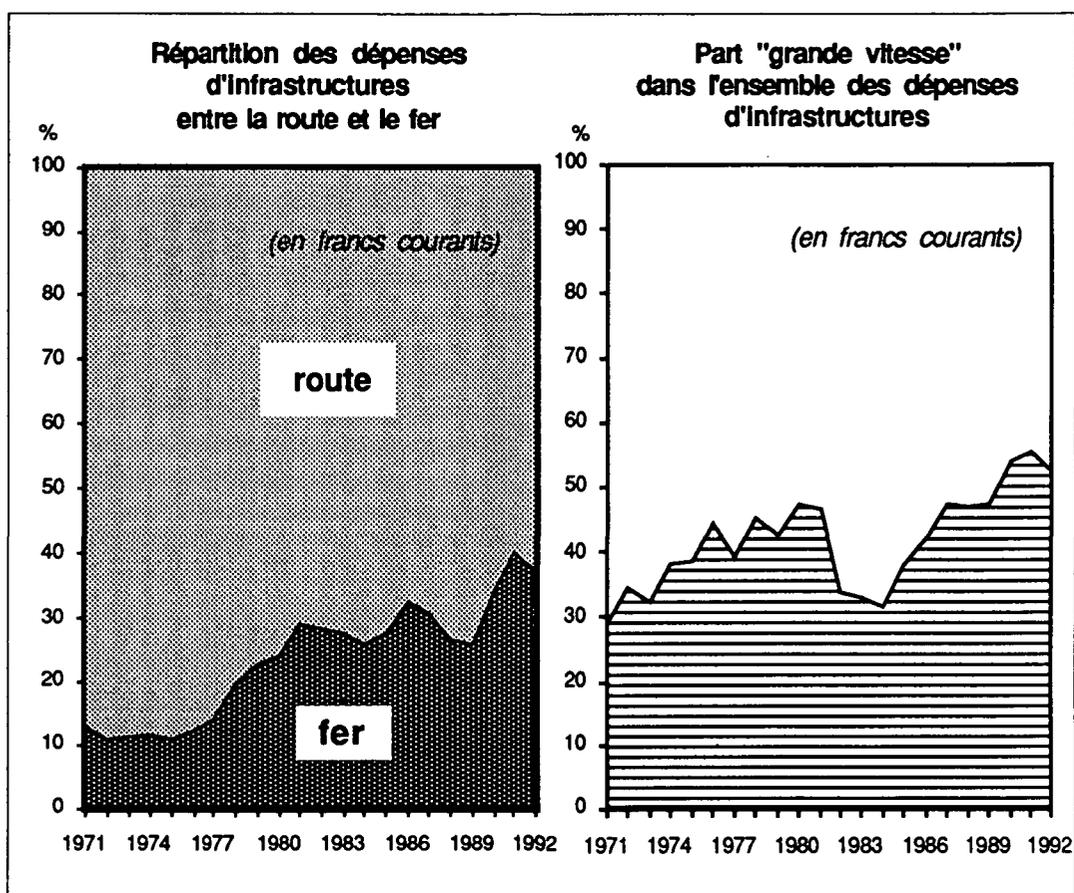
**Tableau des dépenses d'infrastructures
(montants HT pour les GEN et en millions de francs courants)**

Années	Indice de prix du PIB marchand base 100 : 1970	SNCF R. classique grande ligne	TGV	Total ferroviaire	Sociétés d'Autoroutes	Autoroutes de liaison	Routes nationales	Voirie urbaine	Total route
1971	105,6	543		543	830	370	1 107	1 263	3 570
1972	112,6	612		612	1 572	335	1 428	1 570	4 905
1973	121,1	687		687	1 524	401	1 710	1 648	5 283
1974	134,6	1 059		1 059	2 997	471	2 082	2 507	8 057
1975	151,8	1 263	8	1 271	3 553	873	2 590	3 202	10 218
1976	167,4	1 385	85	1 470	4 053	1 096	2 640	2 556	10 345
1977	181,2	1 600	130	1 730	3 595	1 052	3 068	2 685	10 400
1978	198,9	1 770	646	2 416	4 109	860	2 695	2 293	9 957
1979	218,6	1 882	860	2 742	3 082	1 161	2 660	2 320	9 223
1980	242,9	2 230	1 215	3 445	4 267	1 274	2 724	2 513	10 778
1981	269,3	2 588	1 913	4 501	3 739	1 618	3 416	2 289	11 062
1982	299,8	3 387	979	4 366	2 927	1 279	3 906	2 929	11 041
1983	328,6	3 703	591	4 294	3 546	1 011	3 160	3 516	11 233
1984	352,2	3 656	193	3 849	3 825	684	3 226	3 295	11 030
1985	374,1	3 410	906	4 316	4 572	454	3 220	3 105	11 351
1986	394,2	3 882	2 228	6 110	5 206	489	3 881	3 073	12 649
1987	406,5	3 360	2 805	6 165	6 236	484	4 085	3 161	13 966
1988	419,9	3 633	2 870	6 503	8 077	503	5 148	4 160	17 888
1989	432,9	3 833	2 924	6 757	9 091	321	5 916	4 015	19 343
1990	446,3	4 186	6 816	11 002	10 047	296	6 845	3 588	20 776
1991	459,7	5 481	9 418	14 899	11 150	117	* 7 297	* 3 734	* 22 298
**1992	468,9	5 645	8 056	13 701	11 200	70	7 450	4 400	23 120

INVESTISSEMENTS

Croissance du ferroviaire et de la grande vitesse

On constate donc, pour les vingt dernières années, deux grandes tendances :
 - le développement des infrastructures à grande vitesse est significatif tant pour la route que pour le fer. En francs courants, la part de la grande vitesse (autoroutes + TGV) dans le total des dépenses d'infrastructures est passée de 29 % en 1971 à 52 % en 1992,
 - la part des investissements de l'Etat et des G.E.N. consacrée au ferroviaire a très sensiblement progressé avec le développement du réseau TGV.



En 1992...

On observe globalement pour 1992 une légère diminution du montant des travaux en francs constants.

légère baisse de la route

Cette observation vaut globalement pour les travaux routiers. Par contre, le volume d'investissements complémentaires sur autoroutes en services (ICAS) reste stable par rapport à 1991. Celui-ci permet de poursuivre le programme d'élargissement en cours et le lancement de nouveaux travaux d'élargissements.

poursuite de l'effort sur le ferroviaire

Les travaux d'infrastructures du TGV marquent le pas en 1992 (8 milliards de Francs contre 9,4), le programme du TGV Nord touchant à sa fin alors que le TGV Méditerranée n'a pas encore pris le relais. Les programmes d'investissements prévoient de faire figurer pour les années 1993 et 1994 les moyens de paiement affectés aux lignes nouvelles, notamment ceux nécessaires à la réalisation du TGV Méditerranée.

l'accent est mis sur la sécurité

Cependant, l'effort d'investissement global de la SNCF reste très important, l'investissement en matériel roulant (4,6 milliards de Francs en 92 contre 2,8 en 91) venant relayer la légère diminution de l'investissement en infrastructures. Le programme d'investissement prévoit également le maintien en état du réseau classique et son développement dans les secteurs en expansion, ainsi qu'un effort très important portant sur l'amélioration de la sécurité, qui se traduit par le fort niveau d'investissements sur le réseau classique depuis deux ans. ■