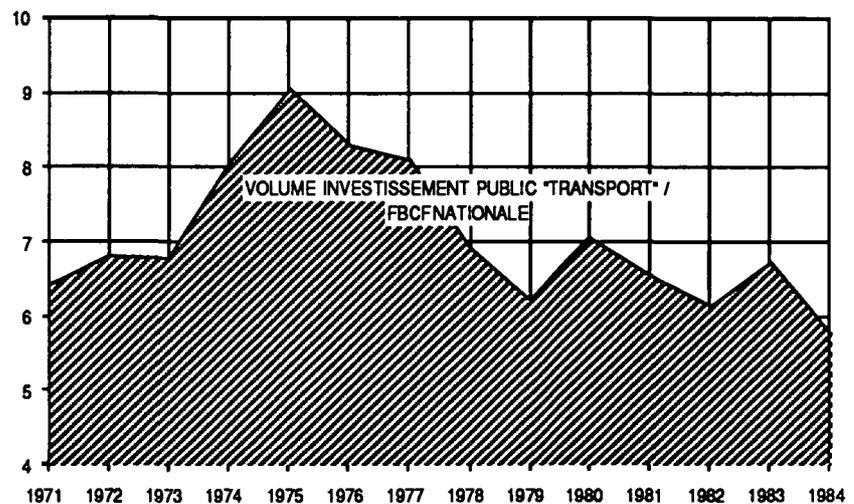


## L'INVESTISSEMENT PUBLIC DANS LES TRANSPORTS

**L'investissement public : 55 milliards de francs...**

L'investissement "Public" dans les transports, c'est-à-dire celui de l'Etat, des Collectivités territoriales, des Etablissements Publics et des Grandes Entreprises Nationales représente une part importante de la FBCF nationale. En valeur réelle, il est comparable en 1984 à ce qu'il était en 1971, soit environ 6% de la FBCF totale.

(%)



**...Mais une évolution fluctuante.**

Son évolution est marquée cependant par des fluctuations importantes, il atteint plus de 77 milliards de francs 1985 en 1975, ce qui représente 9% de la FBCF nationale, et connaît plusieurs inflexions assez nettes.

Deux ordres de phénomènes expliquent ces fluctuations :

\* La mise en oeuvre de politiques de relance, véritables "politiques contracycliques" utilisant le levier des grands travaux publics (années 1975 et 1983).

\* L'évolution des grands programmes d'infrastructure et des politiques de transports :

- accélération du programme autoroutier
- développement des transports collectifs après 1974, fortement relayé en 1983 par les Collectivités territoriales.

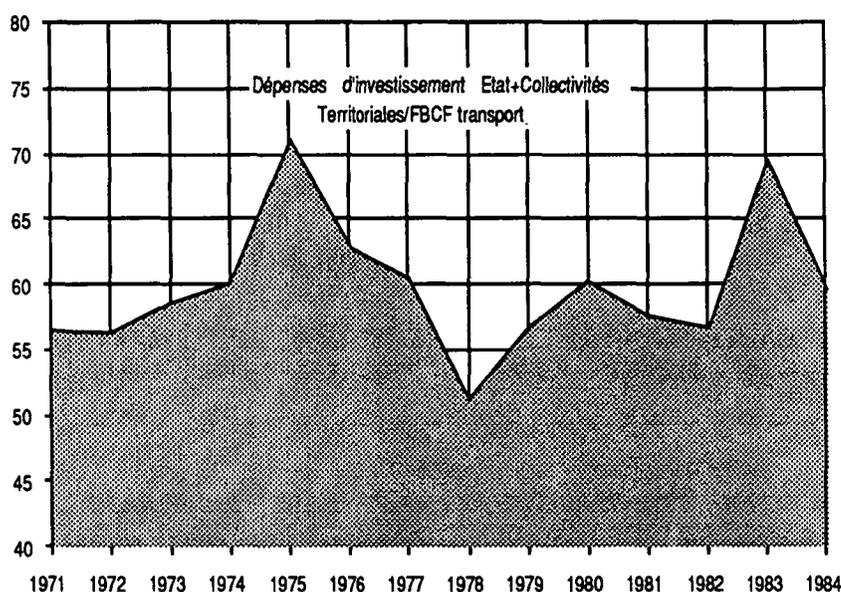
### **Une politique à double détente...**

La marque du caractère contracyclique de l'investissement peut être particulièrement mise en évidence lorsqu'on compare l'investissement transport de l'Etat et des Collectivités territoriales à la FBCF de la branche transport (qui ne le comprend pas).

Pour chaque franc investi par la branche transport, l'Etat et les Collectivités locales investissent de leur côté environ 50 à 60 centimes en moyenne sur la période.

Pour autant, en 1983 la part des transports dans les dépenses d'investissement de l'Etat régresse quelque peu.

(%)

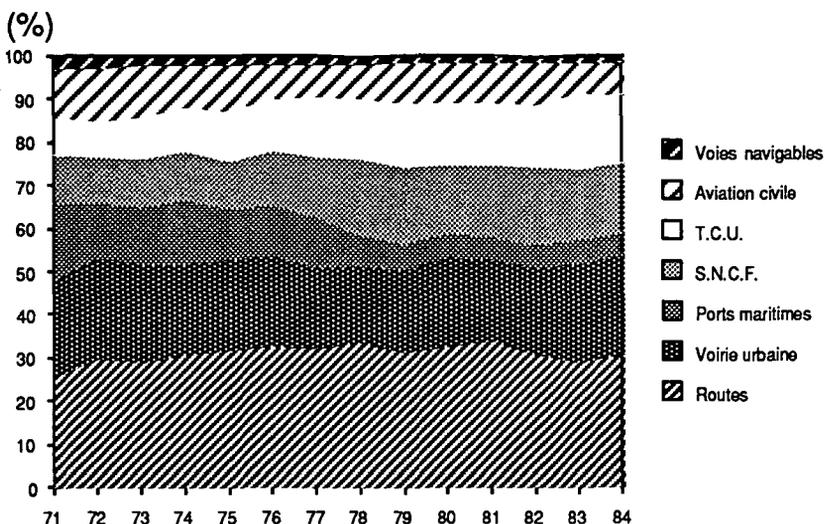


Cette politique "à double détente" (politique sectorielle / politique contracyclique) aura certainement permis d'enrayer la régression de la part des transports collectifs dans la consommation transport des ménages, mais elle aura contribué à de réels effets de relance de l'économie.

En effet, des fluctuations d'investissement pouvant atteindre plusieurs milliards d'une année sur l'autre induisent des variations non négligeables de l'emploi et du PIB, en raison du coefficient multiplicateur élevé qui leur est associé (voir étude O.E.S.T : Effets d'entraînement multisectoriels d'investissements en infrastructures de transport).

**Plus pour les Transports collectifs urbains, la SNCF et la Route...**

Mais sur la période, le mécanisme le plus régulier réside dans une lente réallocation des ressources physiques en faveur des Transports collectifs urbains, de la SNCF et de la Route.



La dernière période a vu en effet se réduire la part des Ports maritimes, des Ports fluviaux et des Voies navigables ainsi que celles de l'Aviation civile.

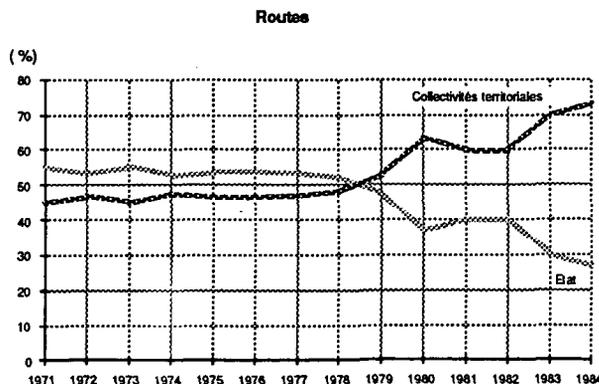
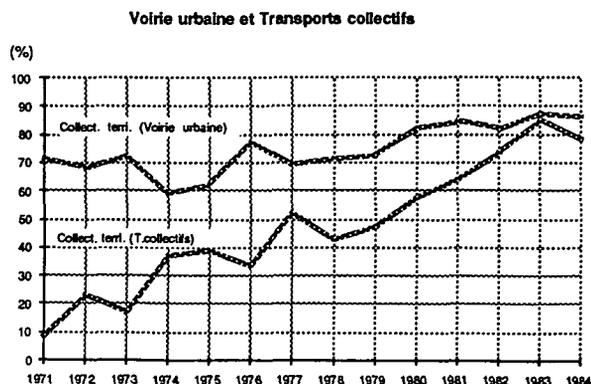
Cette évolution s'accompagne d'une nette modification des structures de financement.

**Un engagement croissant des Collectivités territoriales permettant un désengagement de l'Etat...**

En effet, s'agissant par exemple des routes, la répartition du financement public subit une modification profonde.

Entre 1971 et 1978, la part des deux principaux intervenants tend à s'égaliser progressivement, puis en deux paliers (1979-1980 et 1983-1984) la part des Collectivités territoriales passe de 50 à 70%.

Cette évolution est plus nette encore pour les transports collectifs urbains, puisque la part des Collectivités locales augmente rapidement et passe de 10% environ en 1971 à 80% en fin de période.



Cette évolution résulte à la fois de la décentralisation, et de la "montée" des préoccupations relatives aux transports collectifs dans les Collectivités territoriales

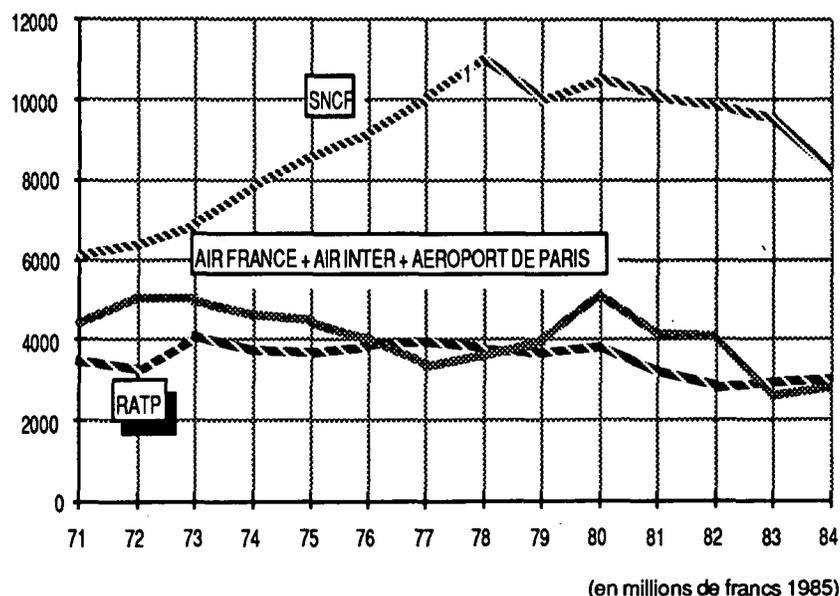
Cependant, le phénomène majeur demeure bien ce désengagement de l'Etat qui n'est plus désormais le bailleur de fonds majoritaire des infrastructures de transports, y compris pour la route, ou la voirie urbaine.

**Les GEN : seule la SNCF voit son volume d'investissement franchir un palier grâce aux TGV.**

Parallèlement, parmi les Grandes Entreprises Nationales seule la SNCF connaît un changement significatif de niveau de son investissement en volume.

Le lancement du programme de construction de TGV, et les électrifications auront permis de porter à 10 milliards de francs environ le volume annuel d'investissement de l'entreprise contre 6 milliards en 1971.

#### L'investissement des Grandes Entreprises Nationales :



Réf: RETROSPECTIVE DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT (44 pages) - O.E.S.T.