

VINGT ANS DE DEPENSES D'INFRASTRUCTURES (1971-1990)

Guy LORENTZ

Le lancement éventuel de nouveaux projets d'infrastructures transports, développement des réseaux TGV et autoroutiers notamment, nous a conduit à étudier les dépenses effectives du secteur transport, à partir de séries longues consolidées sur la période 1971 à 1990.

Les données financières sont issues des dossiers du Fonds de Développement Economique et Social (FDES) pour l'ensemble des séries à l'exception des Routes nationales, obtenues par les 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 shyntèse de décembre et janvier dernier.

Par ailleurs, ils ne prennent pas en compte la totalité de la FBCF en infrastructure qui incorpore le gros entretien.

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

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	3 082	4 267
Autoroutes de liaison	370	335	401	471	873	1 096	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 (TGV)	0	0	0	0	8	85	130	646	860	1 215
RATP	594	690	940	1 017	1 116	1 288	1 399	1 399	1 395	1 570
SNCF banlieue	51	110	187	363	464	613	687	833	825	686

(suite)

Années	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	(2)1990
Sociétés d'autoroutes	3 739	2 927	3 546	3 825	4 572	5 206	6 236	8 167	9 379	11 152
Autoroutes de liaison	1 618	1 279	1 011	684	454	489	484	510	207	157
Routes nationales	3 416	3 906	3 160	3 226	3 220	3 881	4 432	4 633	(1) 4 832	(1) 4 929
Voirie urbaine	2 289	2 929	3 516	3 295	3 105	3 073	2 814	2 891	(1) 4 095	(1) 4 127
SNCF réseau classique	2 588	3 387	3 703	3 656	3 410	3 882	3 360	3 633	3 833	3 858
SNCF TGV)	1 913	979	591	193	906	2 228	2 805	2 870	2 924	2 224
RATP	1 410	1 637	1 653	1 618	1 718	1 524	1 633	1 811	2 106	2 827
SNCF banlieue	554	835	724	724	559	839	979	675	547	1 140

(1) estimations en ce qui concerne les enveloppes de fonds de concours et leur répartition entre routes nationales et voiries urbaines
(2) budget prévisionnel

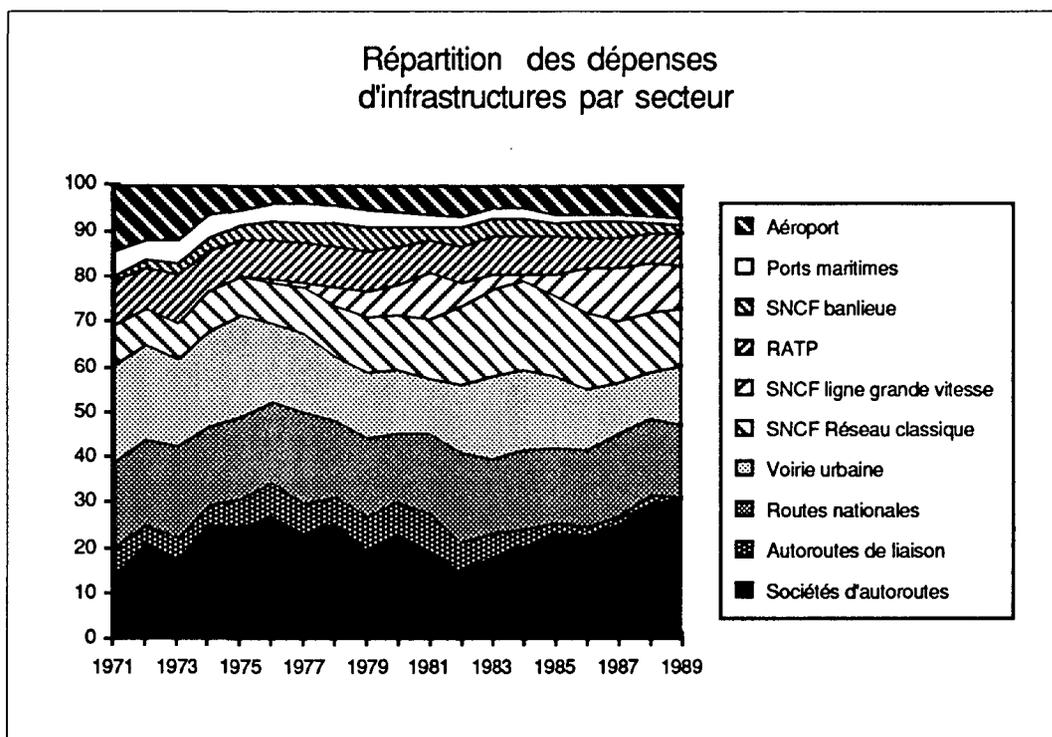
INVESTISSEMENTS

Progression plus marquée des réseaux grandes vitesses

Le graphique ci-dessous donne la décomposition des dépenses. Il met principalement en relief l'augmentation de la part des sociétés d'autoroutes, qui passe de 14 à 30 % mais également pour la SNCF grandes lignes augmentant de 9 à 22 % et montre le recul des aéroports, des ports et des transports collectifs de la région Ile de France.

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 et Atlantique.

Pour autant, la route conserve globalement une part proche de 60 %, après un fléchissement intervenu au début des années 1980.



Créer de nouvelles ressources

La politique de financement des investissements publics et son évolution a des effets relativement importants.

La création du FSGT (1) en 1982, a contribué à la réalisation d'infrastructures. Il était alimenté par des emprunts qu'il était autorisé à contracter dans la limite de ses capacités de remboursement, constituées par les produits attendus de la taxe spécifique sur les carburants.

Le poids des emprunts

Le recours systématique à l'emprunt sur les marchés financiers français et étrangers est un des principal scénarios des Grandes Entreprises pour le financements de leurs investissements.

L'adéquation des dépenses et des ressources d'après les chiffres dont nous disposons, n'est pas encore une réalité, à titre d'exemple l'endettement de la SNCF atteignait 100 milliards de francs fin 1989. Ce déséquilibre peut avoir quelques conséquences sur les projets de développement des entreprises et pénalise d'autant celles déjà fortement endettée.

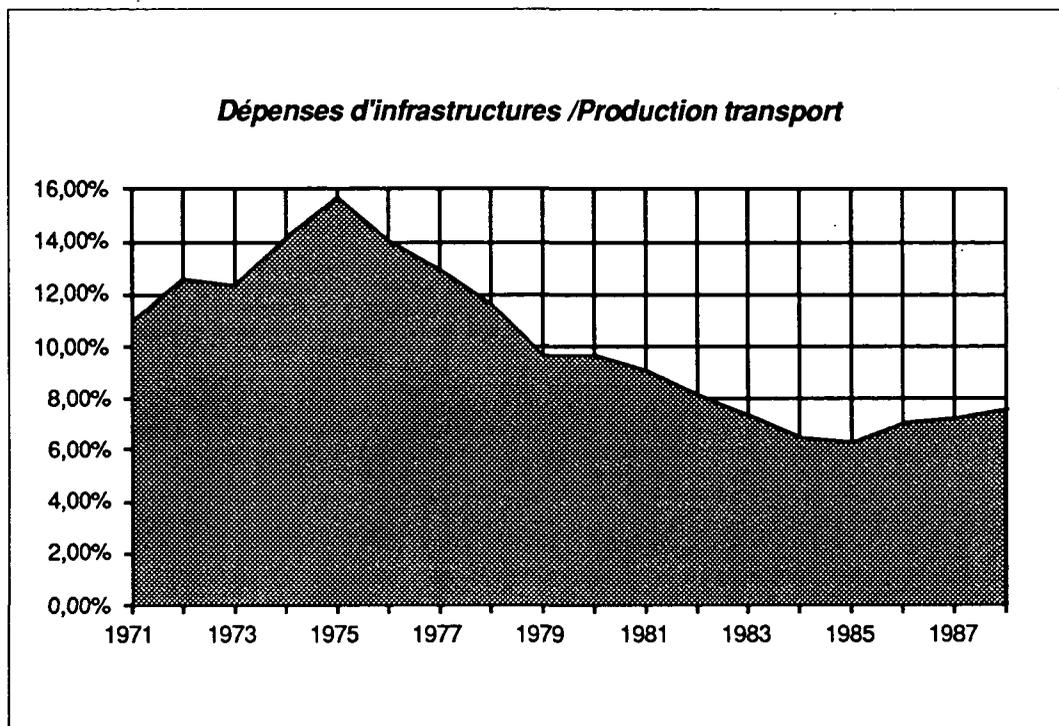
(1) Fonds Spécial des Grands Travaux supprimé en 1986

INVESTISSEMENTS

Baisse du poids des investissements en infrastructures

Le graphique présenté ci dessous montre l'évolution des dépenses comparée à celle de la production de la branche transport. Les dépenses retenues dans cette note représentent globalement une somme décroissante par rapport à la production "transport".

Cette évolution avait été relevée à partir d'autres sources notamment les Comptes Nationaux : FBCF de l'Etat et des GEN.



Bien qu'il s'agisse de flux d'investissement et non d'un stock de capital, on peut raisonnablement s'interroger sur l'évolution de la capacité réelle de transport et de sa qualité par rapport au trafic.

En tous cas, il est probable qu'à une phase baissière, permettant peut-être des gains de productivité, devra succéder un phase haussière.

Nous manquons actuellement de références sérieuses en termes de "rendements" comparés des investissements en infrastructures.

Pour autant des signes de saturation peuvent être mis en évidence. Par ailleurs, les effets de maillage des réseaux sont mal explicités.

Le poids de la "grande vitesse"

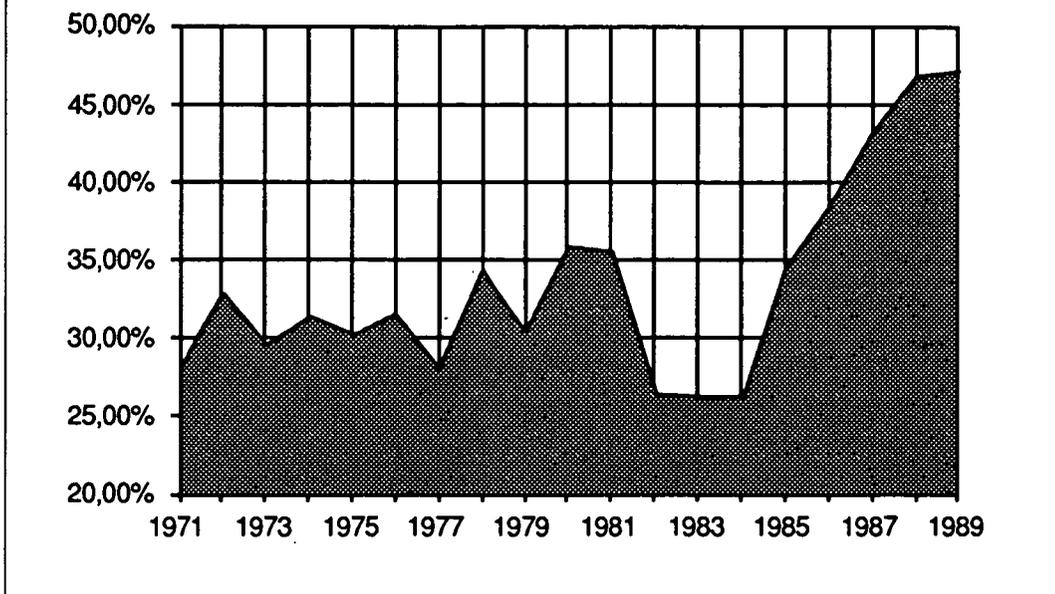
Une augmentation des dépenses en faveur de la "grande vitesse"

En regroupant les dépenses correspondants au TGV, celles des sociétés concessionnaires d'autoroutes, et les infrastructures aéroportuaires, on peut évaluer la contribution aux infrastructures de transport à grande vitesse.

Ces dépenses sont en progression très sensible depuis le milieu des années 1980, pour atteindre près de 50 % du total.

Ence qui concerne les TGV, le contrat de plan Etat-SNCF traduit cet effort pour les 5 années à venir.

**"Réseaux à Grande
Vitesse"(TGV+Autoroutes
concédées+Aéroports)
Dépenses d'infrastructures en % du Total**



Les réseaux à grandes vitesses sont liés à l'évolution économique marquée par la spécialisation de l'espace et une réponse à une adaptation des systèmes de transport.

L'effort de développement des réseaux devrait être accompagné par une meilleure connaissance des réseaux actuels, de leur trafic, des coûts et des ressources qu'ils produisent.

Cette connaissance apportera les conditions optimales nécessaires à la réussite des transports du XXI ème siècle. ■

