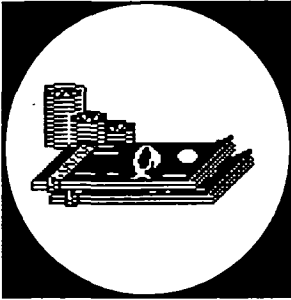


# INVESTISSEMENTS PUBLICS TRANSPORTS : CROISSANCE PLUS FAIBLE QUE CELLE DES TRAFICS ENTRE 1970 ET 1988 .

Michel BRAIBANT



Le "Rapport des comptes des transports de la Nation" permet d'estimer la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) des pouvoirs publics en transports. Ceux-ci comprennent 3 ensembles : les Administrations Publiques (APU) = Etat + Collectivités locales, les gestionnaires d'infrastructures (voies navigables, ports, aéroports et sociétés d'autoroutes) qui appartiennent à la NAP73 de la nomenclature INSEE, enfin les Grandes Entreprises Nationales (GEN de transport) : SNCF, RATP, Air France et Air Inter. La FBCF représente la valeur des biens durables neufs acquis par les unités productrices résidentes afin d'être utilisés pendant au moins un an dans leur processus de production. Elle inclut notamment les dépenses de "gros entretien" (par exemple remplacer un moteur de locomotive ou agrandir une route). Néanmoins, s'agissant des routes, il n'est pas toujours aisé de distinguer les dépenses d'entretien courant de celles du gros entretien. Il est donc possible que les données sur les routes soient quelque peu minorées .

**Investissements publics en transport : 79 milliards de f. en 1988 dont 66 milliards pour les infrastructures.**

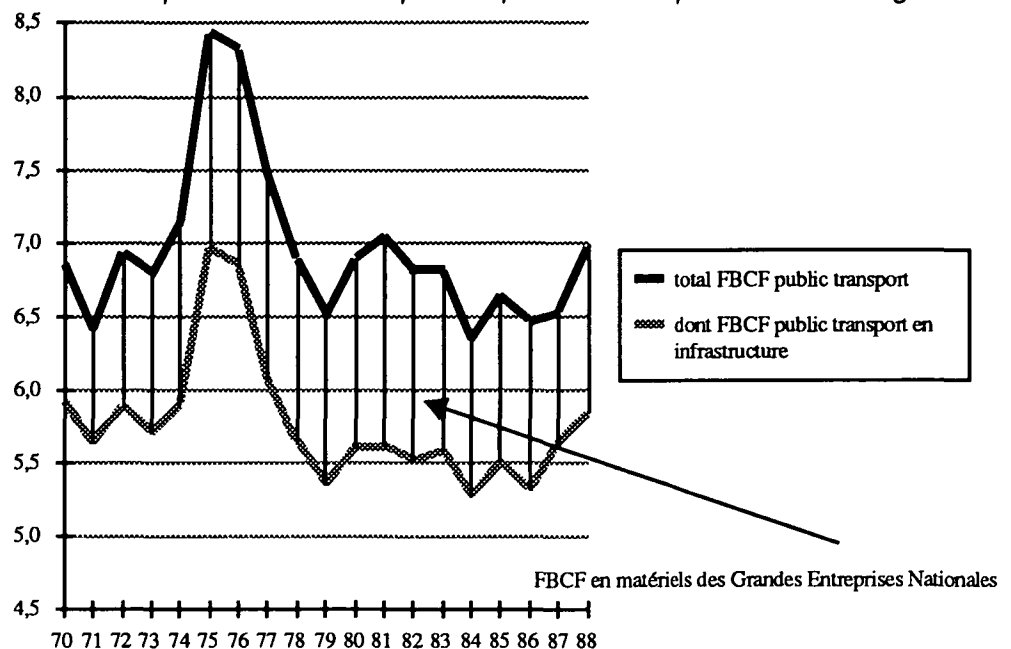
On obtient ainsi un total de 79 milliards de f. en 1988, soit 7% de la FBCF globale en France. La FBCF des Administrations Publiques est de l'ordre de 44 milliards, celle des gérants d'infrastructures de 11 milliards, les 24,5 milliards restant provenant des Grandes Entreprises Nationales, dont plus de la moitié en matériel. Pour estimer la FBCF en infrastructure, on ne retient que la FBCF en Travaux Publics (hors bâtiments) des Grandes Entreprises Nationales. La FBCF en infrastructures "transport" est de 66 milliards de francs (1).

Evolution de la FBCF des pouvoirs publics en transport (en milliards de francs courants).

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Administrations Publiques	7,2	15,6	21,8	25,0	28,8	30,6	29,4	34,3	34,0	38,9	44,1
Gérants d'infrastructures	1,6	5,4	7,1	6,5	5,6	5,7	6,0	7,0	7,6	9,2	10,9
Grandes entr. Nationales	4,4	8,9	15,6	17,8	18,3	18,9	18,0	18,8	21,0	19,6	24,4
dont infrastructures	2,6	3,7	7,4	7,9	8,3	9,0	9,0	8,6	9,8	10,4	11,6
<b>Ensemble</b>	<b>13,2</b>	<b>29,9</b>	<b>44,5</b>	<b>49,4</b>	<b>52,8</b>	<b>55,1</b>	<b>53,4</b>	<b>60,1</b>	<b>62,6</b>	<b>67,6</b>	<b>79,4</b>
<b>dont infrastructures</b>	<b>11,4</b>	<b>24,7</b>	<b>36,3</b>	<b>39,5</b>	<b>42,8</b>	<b>45,3</b>	<b>44,4</b>	<b>49,9</b>	<b>51,5</b>	<b>58,4</b>	<b>66,6</b>

**Stabilité relative depuis 20 ans à l'exception des pics des années 1975-1976.**

Evolution de la part de la FBCF des pouvoirs publics en transport dans la FBCF globale en %



© O.E.S.T.  
Janvier 1990

(1) Evaluer la FBCF des pouvoirs publics en transport, suppose d'éviter les doubles comptes. Les évaluations ici sont établies à partir des données INSEE (comptabilité nationale pour les GEN, "comptes standards" pour les gérants d'infrastructures) ou du Rapport des comptes des transports pour les APU.

## INVESTISSEMENTS

**Malgré une croissance très forte des autoroutes, la FBCF des pouvoirs publics pour la route ne gagne que 5 points entre 1970 et 1988 dans la FBCF globale en infrastructures.**

La FBCF des pouvoirs publics en infrastructures de transport peut être décomposée par modes (tableau du bas). Il apparaît que la route (FBCF des Administrations publiques en routes et voirie, et FBCF des sociétés d'autoroutes) accapare plus de 68% du total contre 63% en 1970 (mais 73% en 1975). En second, le fer atteint 14% du total contre 16,7% en 1970, étant presque rattrapé par les transports collectifs urbains, plus de 12% en 1988 contre à peine 9% en 1970.

*FBCF des pouvoirs publics en transport (en milliards de francs courants).*

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<i>APU</i>											
Transport collectif urbain	0,3	0,9	2,1	2,5	3,7	4,4	3,7	6,4	3,7	5,0	5,7
Routes et voiries urbaines	2,7	6,0	6,3	7,2	8,3	8,8	9,5	10,7	11,4	12,8	15,3
Administration	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Route et transport routier	3,5	7,6	11,9	13,7	14,9	15,3	14,6	15,4	17,1	19,2	21,1
Transports ferroviaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Voies navigables	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Transports maritimes	0,2	0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5
Transports aériens	0,3	0,5	0,6	0,9	1,1	1,2	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
<b>Ensemble</b>	<b>7,2</b>	<b>15,6</b>	<b>21,8</b>	<b>25,0</b>	<b>28,8</b>	<b>30,6</b>	<b>29,4</b>	<b>34,3</b>	<b>34,0</b>	<b>38,9</b>	<b>44,1</b>
<i>Gérants d'infrastructures</i>											
ports fluviaux	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,3
ports maritimes	0,3	0,4	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	0,9
aéroports	0,4	0,5	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8
autoroutes	0,9	4,4	5,8	5,3	4,4	4,6	5,0	5,8	6,0	7,5	9,0
<b>Ensemble</b>	<b>1,6</b>	<b>5,4</b>	<b>7,1</b>	<b>6,5</b>	<b>5,6</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>	<b>7,0</b>	<b>7,6</b>	<b>9,2</b>	<b>10,9</b>
<i>Grandes Entr. Nationales</i>											
<b>Ensemble</b>	<b>4,4</b>	<b>8,9</b>	<b>15,6</b>	<b>17,8</b>	<b>18,3</b>	<b>18,9</b>	<b>18,0</b>	<b>18,8</b>	<b>21,0</b>	<b>19,6</b>	<b>24,4</b>
dont infrastructures	2,6	3,7	7,4	7,9	8,3	9,0	9,0	8,6	9,8	10,4	11,6
tot. FBCF public transport	13,2	29,9	44,5	49,4	52,8	55,1	53,4	60,1	62,6	67,6	79,4
dt FBCF en infrastructure	11,4	24,7	36,3	39,5	42,8	45,3	44,4	49,9	51,5	58,4	66,6

Source : OEST - CCTN.

**Malgré le T.G.V., la part du fer régresse sur longue période.**

*FBCF "infrastructures" des pouvoirs publics par modes (milliards de francs).*

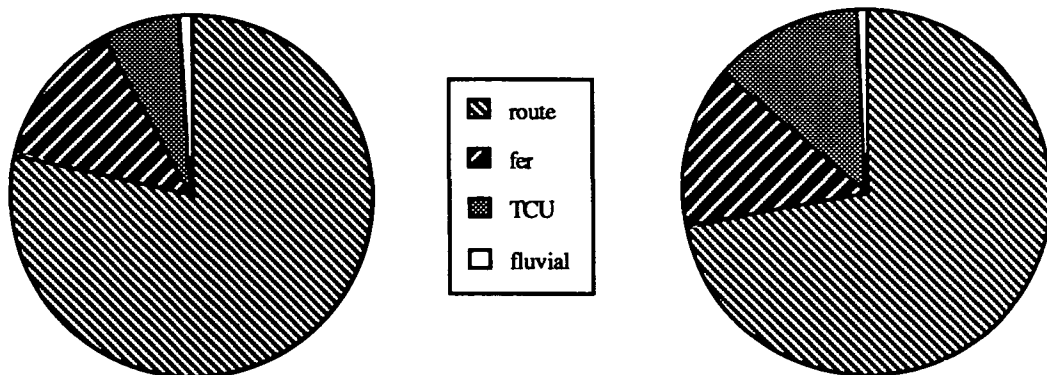
	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<i>en prix courants</i>											
Transport collectif urbain	1,0	2,1	3,9	4,0	5,3	6,4	5,7	8,3	5,6	7,2	8,1
Routes, voiries urbaines	7,2	18,0	24,0	26,1	27,7	28,8	29,1	31,9	34,4	39,5	45,5
Transports ferroviaires	1,9	2,5	5,7	6,4	6,7	7,0	7,0	6,8	8,1	8,3	9,2
Voies navigables	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,7	0,5	0,5
Transports maritimes	0,5	0,7	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,1	1,3
Transports aériens	0,6	1,0	1,2	1,6	1,7	1,8	1,3	1,4	1,6	1,6	1,7
<i>en %</i>											
Transport collectif urbain	8,7	8,4	10,7	10,2	12,4	14,1	12,8	16,5	10,8	12,3	12,2
Routes et voiries urbaines	63,0	72,9	66,2	66,2	64,7	63,6	65,6	64,0	66,9	67,6	68,3
Transports ferroviaires	16,7	10,3	15,7	16,1	15,6	15,5	15,9	13,6	15,7	14,2	13,9
Voies navigables	1,6	1,1	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	1,3	0,9	0,7
Transports maritimes	4,5	3,0	2,9	2,2	2,1	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	2,0
Transports aériens	5,4	4,2	3,4	4,2	4,0	3,9	2,9	2,9	3,1	2,8	2,6

Les comparaisons entre ces investissements et les trafics sont intéressantes. Par modes (hors transports aériens et maritimes), la comparaison en 1988 avec les trafics intérieurs (marchandises et voyageurs confondus) exprimés en unités-km (hypothèse où UN voyageur-km est égal à UNE tonne-km), montre que la route a un poids nettement plus important dans les trafics (autour de 80%) que dans la FBCF en infrastructures (autour de 70%) (1).

## INVESTISSEMENTS

**La route représente relativement plus de trafics que les pouvoirs publics ne lui consacrent d'investissements en infrastructures.**

Part des trafics et de la FBCF des pouvoirs publics par modes en %.

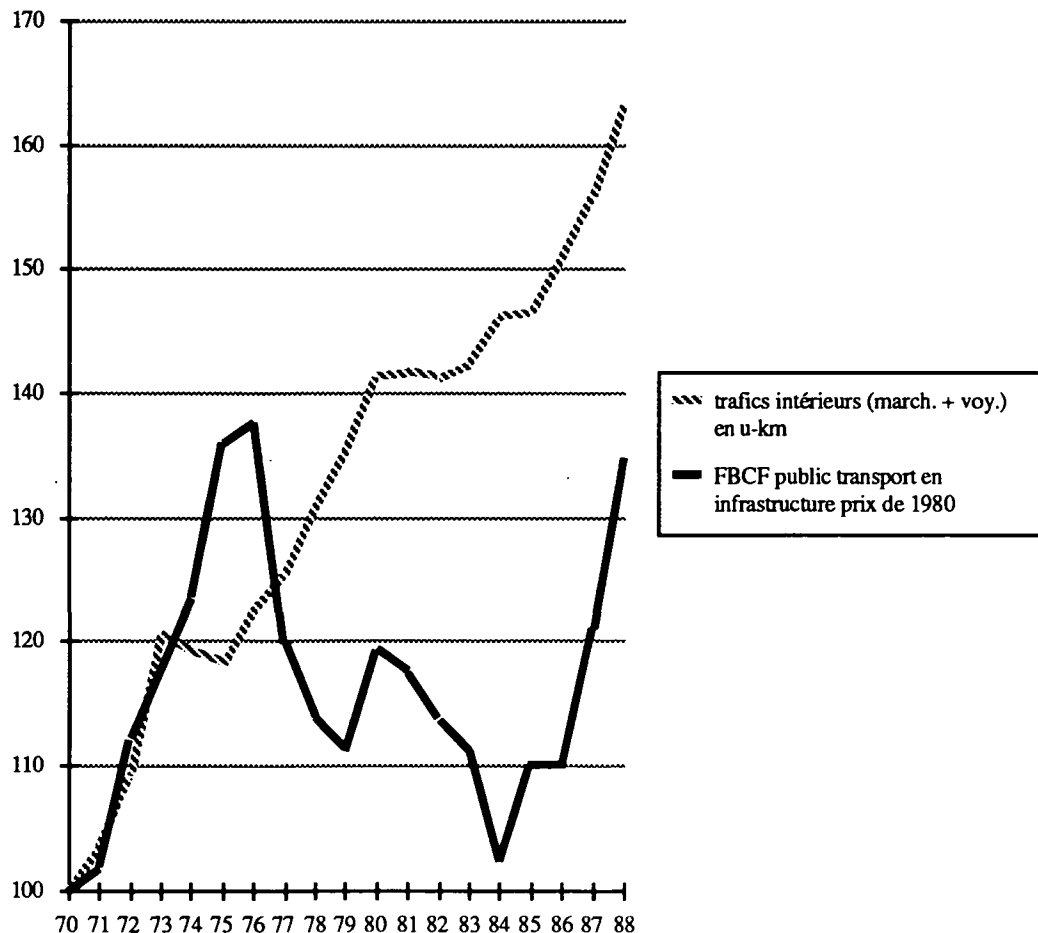


Mais la comparaison en évolution est plus significative : depuis 1970, les trafics intérieurs augmentent nettement plus vite que la FBCF des pouvoirs publics en infrastructures de transport. Base 100 en 1970, l'indice du trafic intérieur (voyageurs + marchandises) est à 163 (ce chiffre ne serait guère différent si l'on prenait en compte les trafics aériens et maritimes extérieurs dont l'évolution moyenne est proche), alors que l'indice de la FBCF en volume des pouvoirs publics en infrastructure est à 135.

En fait, cet écart est dû à une chute de la FBCF de plus de 25% entre 1976 et 1984, encadrée par deux périodes de très forte expansion : avant 1975 - programme autoroutier; après 1986 - reprise de ce programme et investissement pour le TGV-atlantique.

**Depuis 1970, les trafics augmentent nettement plus vite que les investissements en infrastructures malgré une reprise depuis 1986**

Evolution de la FBCF-Infrastructure des pouvoirs publics en transport (en volume) et des trafics intérieurs (marchandises et voyageurs confondus) base 100 en 1970.

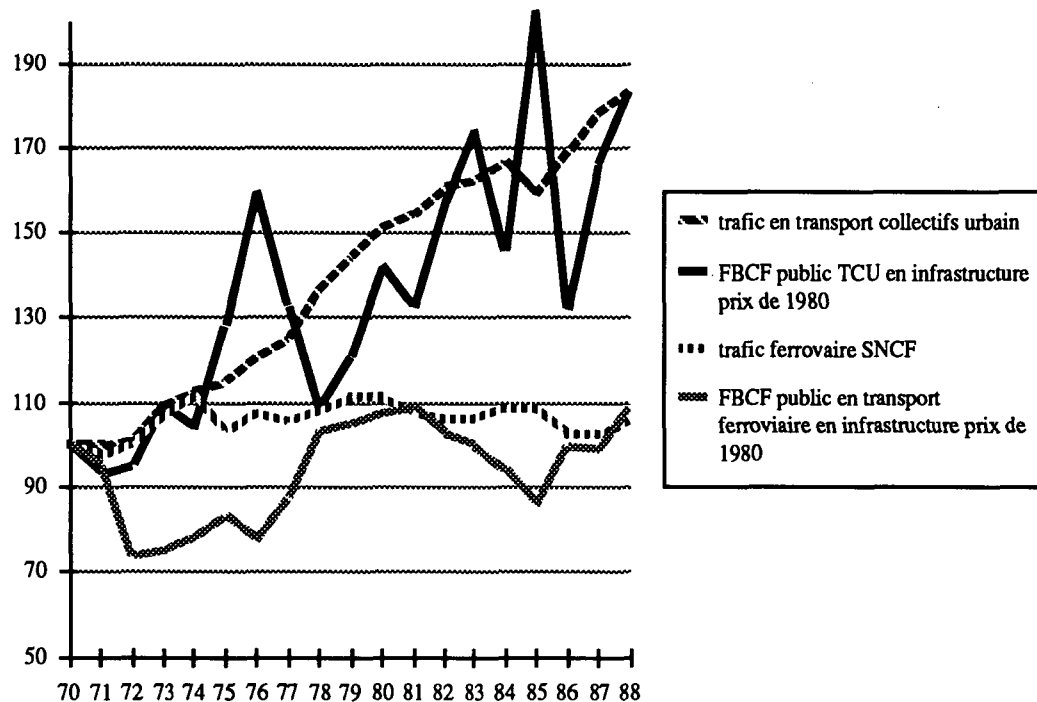


## INVESTISSEMENTS

Les évolutions par modes montrent alors que c'est la route qui explique totalement ce décrochage, (l'indice de ses trafics-181 en 1988 dépassant de plus de 30 points celui des investissements des pouvoirs publics). En revanche, les transports collectifs urbains et le transport ferroviaire, malgré des profils d'évolution très différents en terme de trafics, ont des indices très proches en 1988. Notons cependant de fortes fluctuations des dépenses d'investissement entre 1970 et 1988, notamment pour les transports collectifs urbains, (baisse actuelle à la RATP, hausse des métros de province, ...).

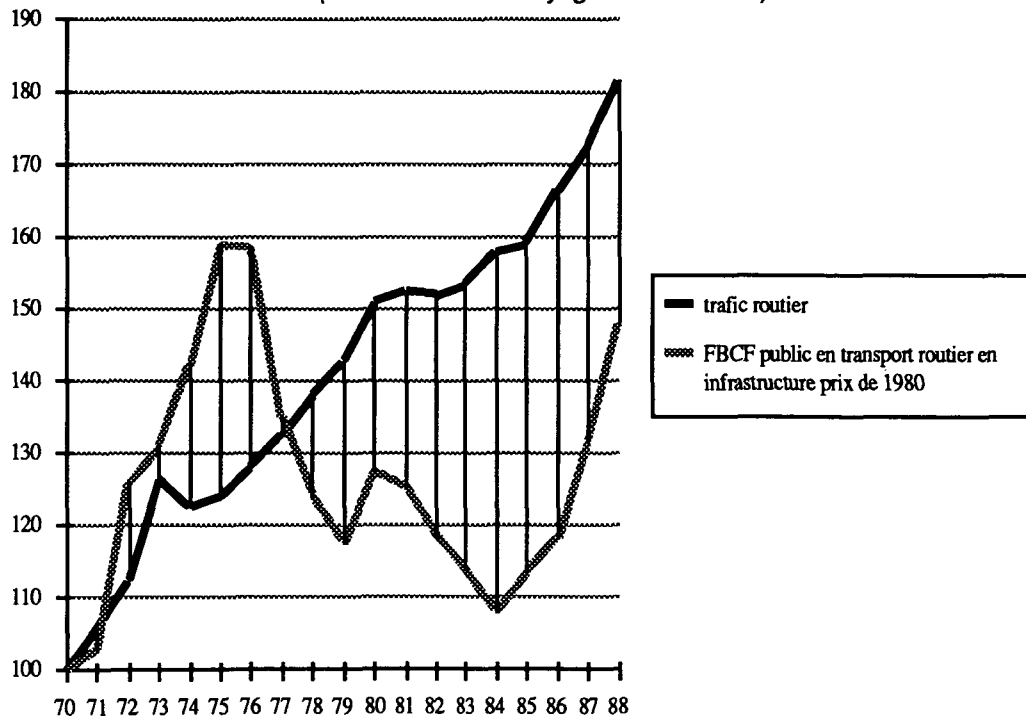
**Transports collectifs urbains et transport ferroviaire : trafics et investissements vont de pair**

*Evolution de la FBCF-infrastructure en transport collectifs en volume et des trafics intérieurs correspondants (marchandises et voyageurs confondus) base 100 en 1970.*



**La route : le décrochage**

*Evolution de la FBCF-infrastructure des pouvoirs publics en transport routier (en volume) et des trafics intérieurs routiers (marchandises et voyageurs confondus) base 100 en 1970.*



(1) si on prenait en compte les dépenses d'entretien pour la route et la voirie urbaine, incluses dans les dépenses de fonctionnement des APU, on aurait un indice 1988 équivalent à celui calculé en les excluant. Seule différence, la période 1975-1984 est marquée par une croissance de près de 20% de ces dépenses.