

INVESTISSEMENTS PUBLICS: QUELLE PRIORITE ? QUEL SECTEUR ?

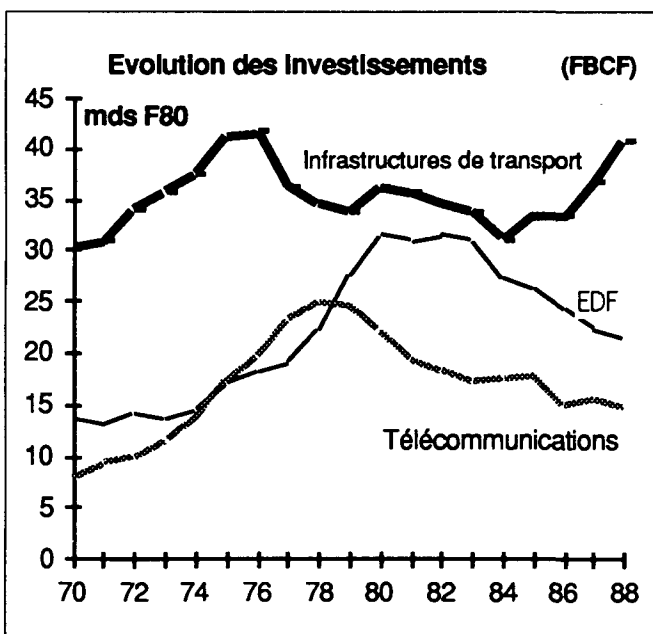
Maurice GIRAULT

De nombreux et importants investissements dans les transports vont être engagés dans les dix prochaines années. Comment apprécier le niveau et le rythme annuel de ces investissements ? La comparaison avec les secteurs télécommunications et électricité fournit un élément d'appréciation, d'autant plus qu'ils relèvent aussi de l'arbitrage des pouvoirs publics. Cette comparaison est effectuée à partir des statistiques de FBCF de la comptabilité nationale, et d'une note de synthèse de Michel Braibant de janvier 1990 consacrée aux investissements publics en transports, et plus précisément la FBCF de l'Etat et des collectivités locales, des gestionnaires d'infrastructures et des grandes entreprises nationales.

Davantage d'investissements dans les transports

L'investissement (la FBCF) en infrastructures de transports était voisin de celui de Electricité de France au début des années 1980, celui des Télécommunications étant inférieur de presque moitié.

L'investissement d'EDF fait plus que doubler entre 1970 et 1980, il se stabilise jusqu'en 1983 puis il diminue très sensiblement : la capacité de production d'électricité dépasse des besoins qui ont moins augmenté que prévu après le deuxième choc pétrolier, avec une production industrielle qui a stagné jusqu'en 1986. Mais, c'est dans le domaine des télécommunications que l'effort a été le plus grand avec un triplement des investissements en Francs constants entre 1970 et 1978, puis ils diminuent presque continuellement, de 40% en 10 ans tout en demeurant 55% au dessus de leur niveau de 1970.



La FBCF en infrastructures de transports culmine en 1976, (en F constants), elle diminue jusqu'en 1984, puis elle augmente vivement en 87-88. Toutefois, en comparaison des autres secteurs, c'est dans ce domaine que la progression 70-88 ainsi que les fluctuations sont les plus faibles (cf graphique page suivante).

Au niveau plus détaillé des différentes infrastructures transports, la progression des investissements sur la période 70-88 est très différenciée:

- les infrastructures SNCF hors banlieue atteignent 6,5 mdsF en 1988, 3 fois plus qu'en 1970 en F constants ;
- la FBCF autoroutes est de 8,7 mdsF, en progression de 80% par rapport à 1970, à comparer avec les progressions de 55 à 60% pour télécom et EDF ;
- en revanche les dépenses sur les routes nationales stagnent presque depuis 20 ans.

Le plus gros effort d'investissements : les télécommunications

La situation du téléphone était catastrophique au début des années 70, aussi bien pour obtenir une communication que pour être raccordé au réseau, tant pour les particuliers que pour les entreprises. Ces problèmes quantitatifs ont été résolus et les télécommunications se sont modernisées, pour le téléphone et pour de nombreux nouveaux services en plein développement, comme la télécopie pour n'en citer qu'un.

Le développement du programme électro-nucléaire d'EDF a été accéléré après le premier choc pétrolier pour des raisons d'indépendance nationale. Cette politique d'EDF et des pouvoirs publics est couronnée de succès puisqu'elle permet à la France de produire du courant moins cher que chez nos partenaires, et en quantité suffisante pour exporter et pour passer des contrats d'association

à Dunkerque. Toutefois, le ralentissement de la croissance de la consommation, surtout après le deuxième choc pétrolier, a été tel qu'il a conduit à un suréquipement en centrales qui a ramené le rythme de commande de près de six centrales par an à une tous les deux ans.

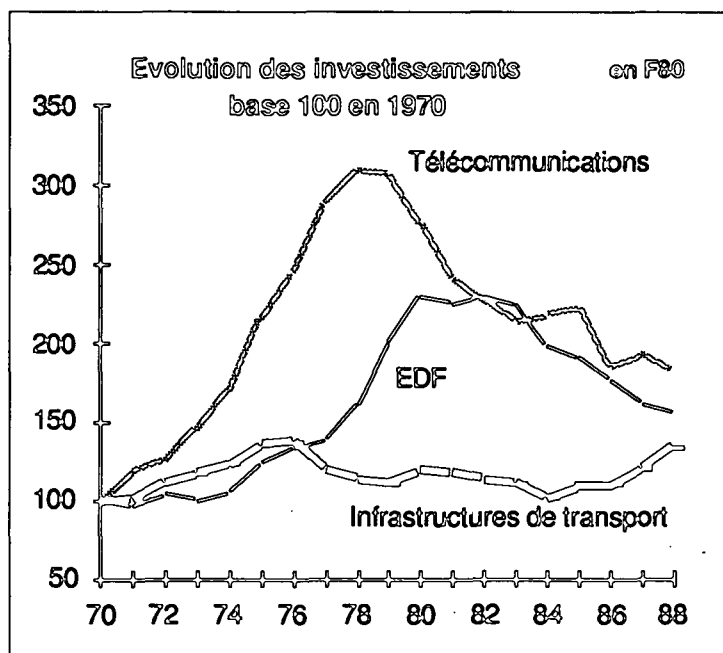
Développement des infrastructures routières sans enrayer l'augmentation des encombrements

Les infrastructures de transport se sont considérablement développées depuis 20 ans. Mais il faut également se souvenir de la situation de 1970 qui marquait un retard considérable sur nos voisins, quand le réseau autoroutier dépassait à peine les 1000 km. Le rythme de réalisations culmine à 500 km d'autoroutes de liaisons mises en service en 1976 et le réseau atteint 4000 km

en 1980; il approche les 5800 km fin 1989. Le rythme de réalisations a été très fortement ralenti, il chute dès 1977 à 230 km pour descendre à 112 km en 1986, avant d'augmenter à nouveau : 340 km étaient prévus en 1989.

Malgré cet effort, les encombrements n'ont cessé d'augmenter, comme l'indique la longueur des routes nationales de rase campagne encombrées qui passe de 13% en 1970 à près de 20% en 1980, et plus de 30% en 1988 ; sans même parler des problèmes aigus de circulation urbaine.

Les années 80 sont marquées par la mise en service des TGV Sud Est en 1981 et TGV Atlantique fin 1989. Le TGV Nord est en cours de construction et de nombreux projets sont à l'étude.



Des impératifs d'aménagement du territoire et d'armage à l'Europe

Le développement de ces projets d'infrastructures à grande vitesse doit s'apprécier en regard de l'aménagement de la France et de son développement économique au sein de la CEE : les métropoles régionales et les grandes villes doivent impérativement être reliées aux réseaux à grande vitesse. Le programme autoroutier qui reste à réaliser, principalement dans l'ouest de la France, dans le massif central et certains pourtours, plus le contournement de Paris, demeure particulièrement important et urgent pour éviter que la France ne soit en partie marginalisée à l'Ouest de l'Europe.

En effet, la dorsale économique de la CEE constitue une «banane», un arc qui va de Londres jusqu'en Italie du Nord, via le Benelux et le bassin de la Rhur et du Rhin; et ce centre de gravité économique risque d'être tiré à l'Est ou au moins conforté par les événements actuels en Europe de l'Est.

Dans ce contexte les infrastructures de transport redeviennent d'une très grande importance à la mesure de la CEE dans une nouvelle Europe. Elles peuvent déformer la géographie, orienter les flux d'échanges, et favoriser le développement industriel et tertiaire par de nouvelles implantations. D'autant plus que les implantations industrielles françaises et étrangères redémarrent depuis quelques semestres : il faut pouvoir les attirer. D'ailleurs, avec la mise en place de la décentralisation en France, les régions et les maires demandent avec insistance à être desservis par les autoroutes et les TGV.

La France a relevé avec succès deux défis : celui des télécommunications et celui de l'indépendance énergétique. La nécessité de se doter d'un réseau à grande vitesse bien maillé dans le cadre européen apparaît comme un enjeu tout aussi important.