

FINANCEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT : VIEILLES QUESTIONS ?

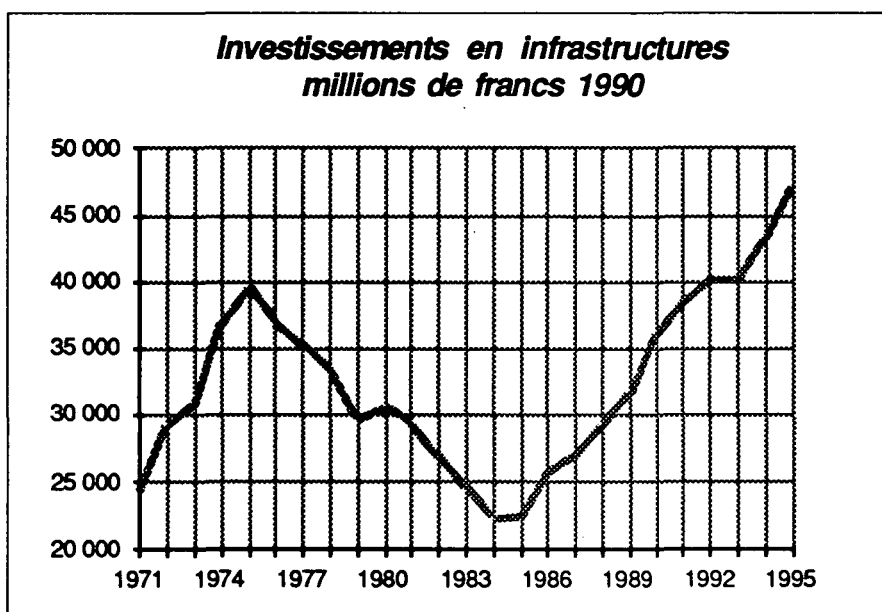
Patrice SALINI

**CEE : 215 milliards
de dollars de dé-
penses d'infra-
structures en 1995**

Les projets d'infrastructures sont actuellement légion en Europe. D'après "Actualidad Economica" (19 mars 1990), les dépenses publiques annuelles en infrastructures en Europe (Belgique, Grande Bretagne, Danemark, France, Italie, Espagne, RFA) passeraient entre 1985 et 1995 de 68 à 215 milliards de dollars.

**France :
2,2 milliards de
plus chaque année**

Dans notre pays, les prévisions -très provisoires- d'ici 5 ans font apparaitre la poursuite de la croissance du rythme d'investissement engagée au milieu des années 1980.



Nota : hors transports urbains de province et voirie locale

Le volume moyen d'investissement passerait ainsi de 36 milliards en 1990 à 47 en 1995. Ceci correspondrait à une FBCF des pouvoirs publics en transports (Etat, collectivités, gestionnaires d'infrastructures, GEN...) de l'ordre de 105 milliards de francs en 1995.

Cette période fait suite, en France comme dans le reste de l'Europe, à une période de baisse relativement sensible du rythme d'investissement. L'effet économique d'une telle relance est généralement considéré comme vertueux. Un effet multiplicateur de 1,25 à 1,5 doublé d'une contribution positive à l'emploi sont à son actif. Mais si une croissance annuelle de la FBCF des pouvoirs publics en transports de 4 à 5 milliards ne représente que 0,4 % de la FBCF nationale, celle-ci est égale à 2,5 % de la FBCF de l'industrie. Au surplus ces projets d'investissements portent tout à la fois sur la capacité de transport, la productivité ou la vitesse et joueront un rôle structurel profond à moyen terme (environnement, modèle de développement, etc.).

Certains pays, comme l'Italie, souffrent d'ailleurs aujourd'hui d'un retard criant, sensible à l'approche de 1993. D'après "Mondo Economico" (31 mars 1990), le volume global de dépenses en infrastructures productives s'est détérioré dans ce pays. En 1970 le niveau d'investissement était égal à 95 % de la moyenne communautaire. Il est aujourd'hui de 89 %.

HISTORIQUE

Dans ces conditions, on comprend mieux l'importance du débat qui s'engage sur la rentabilité des infrastructures et leur financement.

Un regard vers le XIX^{ème} siècle

Un regard vers le XIX^{ème} siècle peut être, à cet égard, riche d'enseignements. En effet, la fin du siècle dernier coïncide avec une période de développement intensif des voies de communication, principalement ferroviaires.

Nous nous sommes concentrés sur la période charnière de 1883-1884, c'est à dire juste avant la construction du 3^{ème} réseau. (En 1859, il s'agissait d'engager un programme de 8578 km (2^{ème} réseau) en sus du premier réseau de 7774 km.)

Le financement privé des lignes demeure largement majoritaire. Même pour les lignes déficitaires

En effet, ce dernier répond à la volonté d'extrême densification du réseau ferroviaire voulue par la 3^{ème} République qui s'est traduite par une augmentation massive du taux moyen de subvention de l'Etat. Pour certains réseaux, au delà de 1883, le kilométrage de lignes déficitaires augmentera inexorablement. C'est le cas bien sûr de la Compagnie de l'Ouest et de celle d'Orléans.

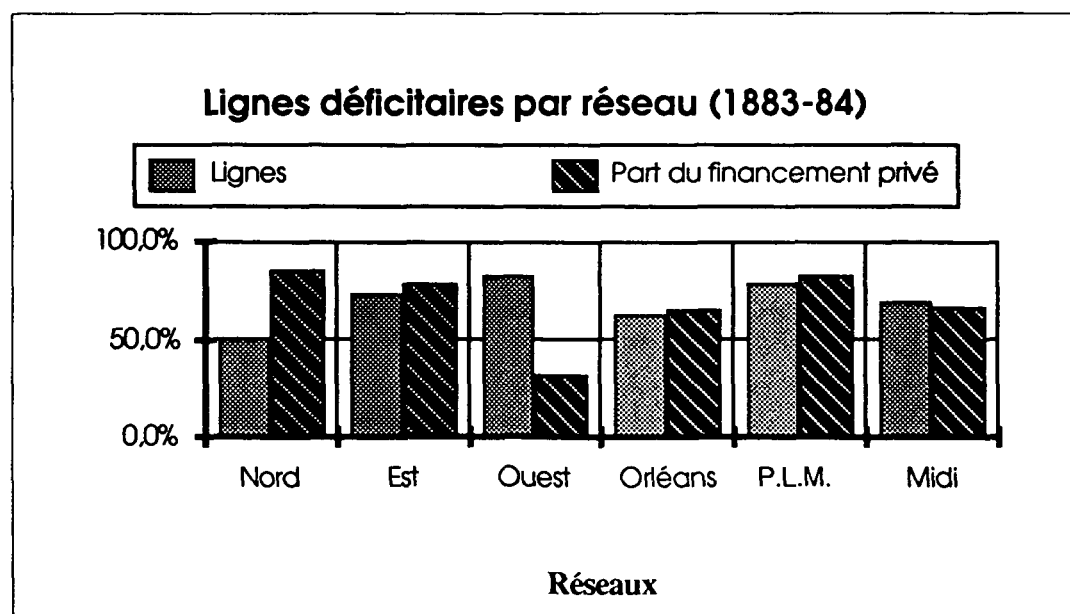
L'année 1883 constitue donc une année charnière intéressante. Les différents chiffres portant sur cette période, repris dans les illustrations ci-dessous, mettent en lumière 3 phénomènes majeurs :

1^o Les compagnies géraient en 1883 -avant les conventions de la même date - un pourcentage important de lignes déficitaires (70 %).

2^o Le financement privé des lignes est légèrement plus faible sur ces lignes, mais demeure largement majoritaire.

3^o Cette situation n'a pas entraîné jusqu'à cette date, de recours massif au mécanisme de garantie d'intérêt prévu par les Conventions de 1859.

Le 2^{ème} réseau prévu en 1859 bénéficiait en effet d'une garantie d'intérêt de l'Etat de 4,65 %, les compagnies devant prélever sur l'ancien réseau un produit net de 1,1 % après revenu réservé des actionnaires et obligataires, pour atteindre la garantie globale de 5,75 %. Les sommes versées par l'Etat étaient remboursables au taux non composé de 4 %. Le Nord et le PLM (Paris - Lyon - Méditerranée) n'ont jamais fait appel à la garantie.



HISTORIQUE

RENTABILITE DES RESEAUX DE CHEMIN DE FER ET TYPE DE FINANCEMENT EN 1883 - 1884

La rentabilité

Réseaux	Lignes = km	
	Lignes excédentaires	Lignes déficitaires
Nord	1624	1696
Est	982	2732
Ouest	731	3412
Orléans	1976	3320
P-L-M	1616	5891
Midi	796	1792
TOTAL	7725	18843

Le financement.

Réseaux	Millions de francs				
	Dépenses Etablissement	Lignes excédentaires		Lignes déficitaires	
		Subventions	Capital Privé	Subventions	Capital Privé
Nord	1259,65	15,12	830,11	60,46	353,96
Est	1481,4	145,18	201,47	239,99	894,77
Ouest	1762,7	96,95	350,78	898,98	416
Orléans	1939	217,17	438,21	451,79	831,83
P-L-M	3784	196,77	949,78	450,3	2187,15
Midi	1086,6	52,16	341,19	229,27	463,98
TOTAL	11313,35	723,33	3111,55	2330,78	5147,69

... en pourcentage

	Lignes déficitaires	Ensemble du Financement privé	Financement privé sur lignes déficitaires
Nord	51,10%	94,00%	85,40%
Est	73,60%	74,00%	78,90%
Ouest	82,40%	43,50%	31,60%
Orléans	62,70%	65,50%	64,80%
P-L-M	78,50%	82,90%	82,90%
Midi	69,20%	74,10%	66,90%
TOTAL	70,90%	73,00%	68,80%

Le recours à la garantie d'intérêt

	Recours à la Garantie d'intérêt jusqu'en 1883 (millions de F.)
Nord	
Est	154
Ouest	197
Orléans	140
P-L-M	
Midi	19
TOTAL	510

HISTORIQUE

Logique de réseau, logique d'entreprise

Ce système, instituant une péréquation de fait entre ancien et nouveau réseau doublée d'une garantie de l'Etat, a permis de désengager les finances publiques du premier établissement des voies de chemin de fer.

Le système change profondément après 1883 avec le 3^e réseau dit "Freycinet". De telles données peuvent être de nature à alimenter le débat sur la rentabilité et le financement des grands projets.

En effet, tout indique que fort d'une logique de réseau, malgré une politique de développement actif, les concessionnaires du XIX^e siècle ont pu assurer la rentabilité globale de leurs entreprises et faire jouer un rôle vertueux à la péréquation des recettes .

L'impact de cette politique a été bénéfique, permettant aux marchés nationaux de se constituer. Le vrai problème - dans une logique de rentabilité financière - est de déterminer la limite objective du maillage beaucoup plus que d'examiner au cas par cas la rentabilité intrinsèque des projets. D'autant que les effets de réseaux sont difficiles à évaluer, et encore plus à prévoir.

Cet éclairage permet de montrer que l'intensification du maillage d'un réseau - qui répond à d'autres objectifs que la seule rentabilisation des tronçons- peut trouver place dans une gestion équilibrée, et a pu au XIX^e siècle mobiliser un marché financier naissant. ■

Comparaison du financement privé total et des lignes déficitaires

