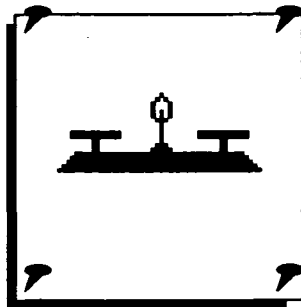


20 ANS DE DEPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS

Michel AMAR



En vingt ans, si globalement l'effort financier des administrations pour les transports, fonctionnement et capital, n'a pas fléchi, le volume des investissements publics a décliné en milieu de période pour reprendre à la fin des années 80. On retrouve, partout en Europe, la même évolution. La route et surtout les transports collectifs urbains résistent mieux, grâce à l'intervention croissante des collectivités locales.

**Les transports,
un des premiers
domaines
d'intervention des
administrations**

Les administrations publiques (APU), Etat constituant l'essentiel des APUC, et collectivités locales (APUL), jouent un rôle important dans le système des transports. Elles gèrent, entretiennent, construisent le réseau routier non concédé. Elles subventionnent la plupart des gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RATP, sociétés concessionnaires d'autoroutes, etc ..). Elles consacraient, en 1991, 186 milliards de francs aux transports, soit 8,7% de leurs dépenses. Le poids des transports est encore plus significatif quand on se limite à leurs seules dépenses en capital puisque 18% d'entre elles, soit 56 milliards de francs, sont destinées aux transports, représentant 60 % du total des dépenses d'infrastructures réalisées en France.

**Recettes et
dépenses, des
évolutions
parallèles**

Au cours des vingt dernières années, l'effort financier des administrations dans le domaine des transports, mesuré par la part de ces dépenses dans le Produit Intérieur Brut marchand (PIB), est resté relativement stable, autour de 3,2%. Il a même crû de 3,1% à 3,5% de 1970 à 1985 pour revenir par la suite à 3,3% au début des années 1990.

On peut rapprocher ces dépenses des APU des recettes spécifiques que les pouvoirs publics ont retiré de l'activité des transports (vignette, taxe à l'essieu, TIPP, versement transport, etc.).

route	24
dont -vignette	10,6
-taxe sur assurances	4,7
-taxe à l'essieu	0,5
aviation civile	3,6
TIPP	106,6
versement transport	10,5
total des recettes spécifiques	144,7

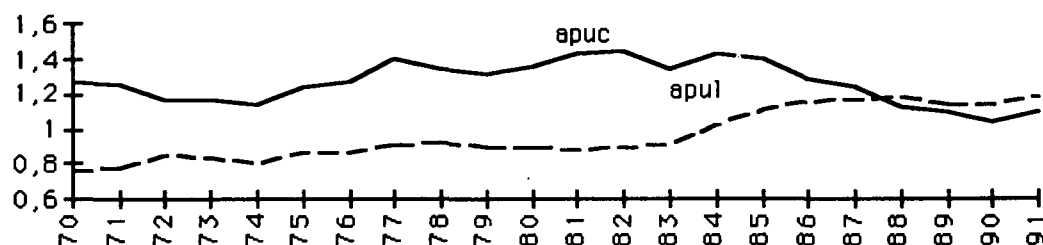
LES RECETTES DES APU LIEES AUX TRANSPORTS EN 1991

En 1991, elles s'élèvent à 145 milliards, soit 78% du total des sommes engagées par les APU dans les transports. Si on incorpore les recettes de TVA générées par les activités de transports (100 milliards uniquement pour la route) alors le taux de couverture devient largement supérieur à 100%.

COMPTES

Pour les recettes spécifiques, la plupart sont perçues par l'Etat. La TIPP en représente les trois quarts (cf. tableau). La vignette, recette pour les départements ne pèse que pour 7% du total, comme le versement transport qui profite aux autorités organisatrices des transports collectifs urbains, alors que les collectivités locales engagent 59% des dépenses publiques dans les transports.

En fait, de 1980 à 1991, recettes et dépenses ont connu des évolutions voisines (en moyenne par an, respectivement 8,7% et 8,4%). Et si on inclut les recettes de TVA, qui ont connu une évolution plus faible, du fait de la réduction, puis de la disparition du taux majoré, pour les véhicules et de la possibilité de récupération de la TVA sur le gazole, pour les transporteurs, les recettes ont moins augmenté que les dépenses (les recettes de TVA tirées de la route n'ont, par exemple, cru que de 6,4% par an pour cette période).



**Stabilité
des dépenses
de fonctionnement**

PART DANS LE PIB DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES APUC ET APUL

Deux tiers des dépenses des dépenses des APU sont consacrés au fonctionnement du système des transports. En 1991, 40 % de ces sommes étaient destinées à l'entretien du réseau routier (national, départemental ou local à l'exclusion des autoroutes concédées). 50 % de ces dépenses bénéficiaient à la SNCF et aux transports collectifs urbains, sous la forme de diverses subventions pour compensations tarifaires, charges d'infrastructures, de retraite et depuis 1991 pour le service de la dette de la SNCF.

En vingt ans, cette structure des dépenses de fonctionnement s'est déformée au profit de la route et des transports collectifs urbains (cf. tableau). Cette évolution s'explique par l'accroissement du rôle des collectivités locales du fait des lois de décentralisation. Alors que de 1970 à 1983, les deux types d'administration ont vu leurs dépenses de fonctionnement consacrées aux transports évoluer à peu près parallèlement, depuis 1983 l'effort des collectivités locales a augmenté nettement plus rapidement, alors que l'Etat s'est, au même moment, désengagé (cf. graphique). Cette évolution a surtout profité aux transports collectifs urbains (+12 % de croissance par an contre +2,3 % pour l'Etat) et dans une moindre mesure à la route (+4,6 % contre +3,3%).

	1970	1980	1991
part dans le pib (en %)	2,13	2,24	2,27
total (en %)	100	100	100
dont route	36	38	40
rail	32	32	26
t.c.u	20	20	25
divers	12	10	9
dont Etat	62	60	48
Collectivités locales	38	40	52

COMPTES

	de 70 à 74	de 75 à 79	de 80 à 84	de 85 à 91
investissement annuel moyen des apu en francs 80	21145	24938	23915	26401
taux de croissance en volume		0,179	-0,041	0,104
dont apuc		0,279	-0,247	-0,105
dont apul		0,113	0,116	0,212
part des investissements des apu consacrés à				
- la route	0,85	0,81	0,79	0,83
- aux transports collectifs urbains	0,04	0,09	0,15	0,13
- à la mer et aux voies navigables	0,08	0,07	0,04	0,02
- à l'aérien	0,02	0,02	0,01	0,01
- autres	0,01	0,01	0,01	0,01

Reprise des investissements en fin de période

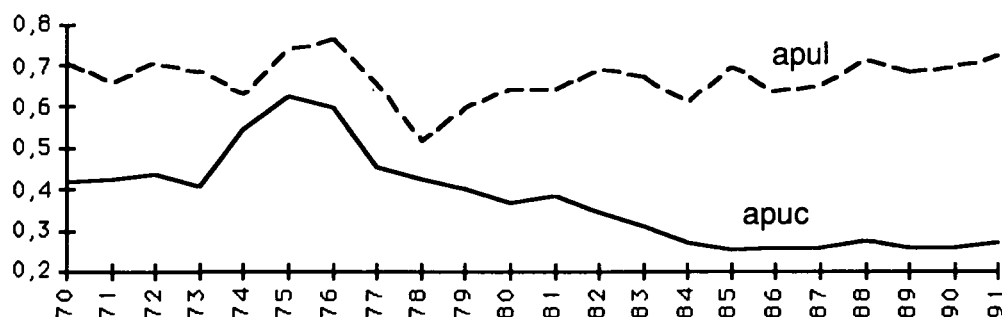
La part des dépenses en capitaux des APU consacrées aux transports, rapportée au PIB, a connu une évolution défavorable à partir de la fin des années 1970. Après un boom du aux mesures de soutien de l'économie de septembre 1975, qui avait largement profité aux routes, l'effort d'investissement des APU n'a jamais retrouvé le niveau du début des années 1970. Il n'a que rarement dépassé les 1% du PIB contre 1,2% pour la période 1970-1977. Le creux a été atteint en 1984 (0,88% du PIB) et depuis il a tendance à se redresser (0,99 % en 1991).

Cela retrace, pour l'essentiel, l'évolution de l'effort de la puissance publique pour la route dont la part fluctue, selon les périodes, entre 79% (1980-1984) et 85% (1970-1974). Au cours de la deuxième moitié des années 80 on assiste à un certain rattrapage pour les investissements routiers (+16% pour le rythme annuel moyen sur la période 1985-1991 par rapport à 1980-1984).

L'évolution est plus contrastée pour les transports collectifs urbains qui mettent en jeu des sommes nettement plus faibles, puisqu'elles ne représentent que 14% des dépenses en capital des APU. Au cours des années 1980 l'investissement annuel moyen dans ce domaine a été plus de deux fois supérieur à celui de la décennie précédente, avec un maximum au milieu des années 1980.

Repli de l'état, au profit des collectivités locales

Cet effort est, là encore, surtout le fait des collectivités locales dont l'effort ne se dément pas après 1978, alors qu'à partir de cette date la contribution de l'Etat ne cesse de reculer (1) (cf. graphique) : en 1991, elle ne représentait qu'un quart des investissements transports des APU.



PART DANS LE PIB DES INVESTISSEMENTS TRANSPORTS DES APUC ET APUL

(1) Cela s'explique par la politique de déclassement de la voirie nationale et par la transformation, dans le budget de l'état, des subventions spécifiques (pour les routes, les écoles, etc...) destinées aux collectivités locales, en une seule dotation globale d'équipement.

COMPTES

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS, EN 1991, SELON LE MAITRE D'OUVRAGE

A.P.U	Sociétés concessionnaire d'autoroute	S.N.C.F	R.A.T.P	Autres
49%	14%	21%	2%	9%

Les autres investisseurs, en matière d'infrastructures transports, sont la SNCF, qui a réalisé en 1991 pour près de 19 milliards de travaux (sur les grandes lignes et banlieue parisienne), les sociétés concessionnaires d'autoroutes (pour 13 milliards), et les sociétés de transports collectifs urbains (pour 6 milliards dont la moitié par la RATP, les aéroports (pour 3 milliards).

LES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES TRANSPORTS EN EUROPE

Ce profil, pour les années 1980, de l'effort que la France consacre aux infrastructures de transports n'est pas spécifique à notre pays. Il se retrouve chez la plupart de nos partenaires européens (*cf. tableau*). Confrontés aux conséquences du second choc pétrolier, tous ces pays ont cherché à maîtriser les dépenses publiques et cela a affecté en priorité les dépenses d'infrastructures. Puis, durant la seconde moitié de la décennie, la reprise de l'activité et l'explosion induite des trafics ont amené les pouvoirs publics à rattraper pour partie le retard pris, malgré le maintien de problèmes de financement. C'est notamment ce qu'on observe en Grande-Bretagne et en Allemagne, en particulier, où le recul est même plus marqué.

**Même évolution
en Europe**

	1975	1980	1982	1984	1986	1987	1988	1989
R.F.A		1,60%	1,30%	1,20%	1,20%	1,10%	1,10%	1,00%
FRANCE		1,20%	1,10%	1,00%	1,00%	1,10%	1,10%	1,10%
GRANDE BRETAGNE		0,80%	0,80%	0,70%	0,70%	0,80%	0,80%	0,80%
EUROPE (total)(*)	1,50%	1,20%	1,10%	1,00%	0,90%	0,90%	1,00%	

source CEMT

LA PART DANS LE PIB, EN EUROPE, DES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES POUR LES TRANSPORTS TERRESTRES (quel que soit le gestionnaire)

(*) Il s'agit des 19 pays membres de la Conférence des Ministres des Transports. On mesure ici l'ensemble des dépenses d'infrastructures transports, quel qu'en soit le gestionnaire (APU, secteur public ou privé), à l'exclusion des transports collectifs urbains.

La plupart des données présentées dans cet article sont extraites du rapport sur "les Comptes des Transports en 1991" de l'OEST publiés dans la Collection INSEE-Résultats n° 57 (Juillet 1992).