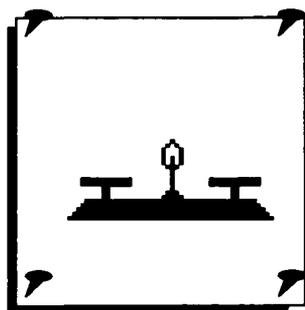


LES DÉPENSES D'INFRASTRUCTURES : UNE PREMIÈRE ESTIMATION

Florent FAVRE



Les infrastructures de transports, nécessaires au bon fonctionnement de l'économie, constituent aussi l'un des supports possible d'une politique de soutien de la demande. Il est donc essentiel de cerner les sommes qui leurs sont consacrées.

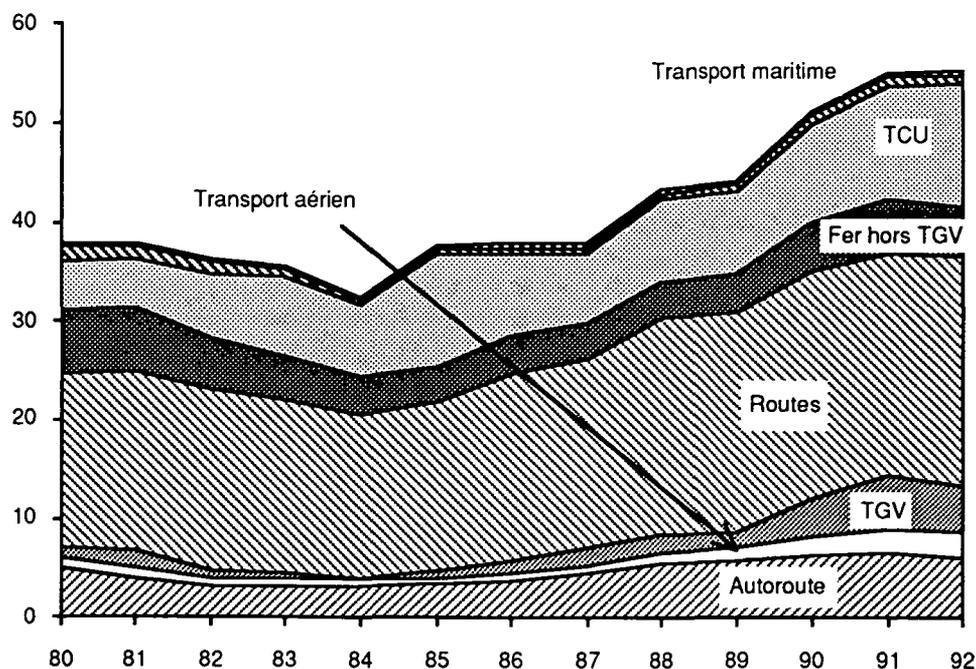
Les dépenses d'infrastructures s'élevaient à environ 90 milliards de francs en 1992. Elles représentaient moins de 1,3% du PIB en 1992, en léger retrait par rapport à 1980. Le réseau routier en absorbe 60%, dont 41% pour le seul réseau national. Le chemin de fer représente 21,5% de ces dépenses dont près de 45% pour le TGV. L'effort fait en matière de transports collectifs urbains se situe à 11% du total. Les investissements portuaires et aéroportuaires, s'ils restent modestes, ont fortement progressé durant la seconde moitié des années 1980.

**90 milliards
de dépenses en
infrastructures
de transports**

En 1992, les dépenses d'infrastructures se sont élevées à 87,7 milliards de francs, en hausse de 2% en volume par rapport à 1991. Ces investissements d'infrastructures, qui étaient de 36,7 milliards de francs courants en 1980, ont crû de 2,7% l'an en volume. Après une pause entre 1982 et 1985, ils ont recommencé à croître, avec une très forte progression entre 1988 et 1991. Si on ajoute Eurotunnel dont les dépenses d'infrastructures s'élevaient à 8,2 milliards de francs en 1992 avec un peu moins de la moitié pour la partie française, le total des dépenses d'infrastructures est proche de 92 milliards de francs.

En 1992, les sommes consacrées aux infrastructures à grande vitesse ont reculé de 5% suite au repli des investissements TGV, -12,6%, et autoroutiers, -5,3%. Néanmoins, depuis 1980, la FBCF en infrastructures à grande vitesse progresse plus rapidement que celle des autres réseaux avec, il est vrai, un profil beaucoup plus heurté.

Evolution des investissements en infrastructures milliards de francs constants



COMPTES

La route : 60% des investissements en infrastructures

Près des deux tiers des investissements se font sur les routes et autoroutes, 59% en 1992 contre 60% en 1980. 21% des investissements routiers s'effectuent sur le réseau autoroutier. Depuis 1980, la croissance des investissements des autoroutes a été, en moyenne, inférieure à celle du reste du réseau routier. Les dépenses d'infrastructures de transports ferroviaires (hors SNCF banlieue), 17,8 milliards de francs en 1992, représentent 22% de la FBCF en infrastructures. Elles ont reculé en 1992 suite au repli des investissements TGV.

Les investissements en infrastructures en site propre de transports collectifs urbains sont moins bien connus. Ils seraient compris entre 8 et 11 milliards de francs en 1992 (pour les années 1980-1991, les dépenses d'infrastructures ont représenté 40,6% de la FBCF des Administrations publiques locales (APUL) en transport collectif urbain, soit 2 milliards de francs sur les 5 dépensés en 1992. La part de la FBCF infrastructures des aéroports a très nettement progressé depuis 1980. Elle représente aujourd'hui 5,3% du total contre 2,6% en 1980.

Après un creux au milieu des années 1980, les investissements portuaires ont nettement progressé. Malgré cette remontée, ils restent, en francs courants, proches de leur niveau de 1980.

Le financement des investissements d'infrastructures en 1992

en milliards de francs

	Etat	Collec. locales	Gestionnaires	dont emprunt	Total
Routes	4,7	36,6			41,3
Autoroutes			10,6	8,9	10,6
Réseau routier	4,7	36,6	10,6	8,9	51,8
TCU province	0,4	4,6			5,0
dont sites propres	0,4	1,6			2,0
RATP	0,5	0,3	2,7	1,1	3,5
SNCF	0,5	0,3	1,8	1,1	2,6
Total TCU	1,4	5,2	4,5	2,2	11,1
Gdes lignes SNCF	0,7		17,1	14,0	17,8
Ports maritimes	0,2	0,5	1,1	0,2	1,7
Aéroports	1,5	0,2	3,0	1,9	4,7
Ports fluviaux	0,3	0,0	0,3		0,6
Ensemble	8,8	42,4	36,5	27,2	87,7

Sources : Insee, DGAC, DPNM, DR, GART, RATP, SNCF, OEST
Notes : la synthèse a été effectuée par l'OEST. Les emprunts sont estimés par l'OEST, ce sont ceux des "Autres" : en rapportant les investissements en infrastructures à l'ensemble des besoins de financement pour la SNCF et la RATP; par solde, après déduction des grosses réparations et des participations affectées aux infrastructures, pour les sociétés d'autoroutes (on a alors un seuil maximum). Ceux des aéroports ont été déterminés de la même manière. Rappelons que les autorités organisatrices en matière de transports en commun urbain (TCU) sont des APUL.

Ce tableau doit être pris comme une première approximation du financement des dépenses d'investissement en infrastructures.

Un financement assuré par les collectivités locales

Le financement des infrastructures est en premier lieu le fait des collectivités locales, soit 42,4 milliards de francs en 1992. L'Etat a financé ces investissements à hauteur de 8,8 milliards de francs. Le reste, 36,5 milliards de francs, est financé par les gestionnaires d'infrastructures autres que l'Etat et les collectivités locales. Pour ces derniers, ces investissements sont financés pour plus des deux tiers par recours à l'emprunt brut (n.c. remboursements). L'emprunt doit couvrir environ un tiers des dépenses des collectivités locales.

Il est très difficile de connaître avec précisions les dépenses d'infrastructures et, plus encore, leur financement.

La première difficulté tient à la définition des infrastructures. On a pris ici le parti de comptabiliser en infrastructures tous les investissements effectués qui restent fixes (durée de vie supérieure à un an). Ainsi, dans le cas de la SNCF, ont été pris en compte l'ensemble des investissements en bâtiment et génie civil hors logement (terrassement mais aussi gares), et en matériel électrique (nécessaire à l'électrification des lignes).

Néanmoins, les sources disponibles ne distinguent que rarement, en matière d'investissement, les infrastructures.

La détermination du financement des infrastructures est le plus souvent grossière. Quand nous disposons des comptes des entreprises, ils fournissent des tableaux de financement du capital ou, au mieux, des investissements. Dans le cas de l'Etat, le mode de financement ne peut être déterminé du fait du principe d'universalité budgétaire. Le financement ne sera connu que dans des cas très particuliers (présence de fonds de concours par exemple).