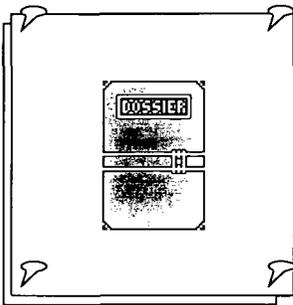


**L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT ET SON FINANCEMENT
EN 1993¹**

Georges FOLDÈS



En 1993 les investissements réalisés par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures de transport se sont élevés à un peu moins de 87 milliards de Francs. Ce résultat en hausse de 0,8% en valeur par rapport à 1992 traduit une stabilité en volume.

Le développement des programmes d'équipement en transports collectifs urbains et la poursuite de l'effort dans le domaine routier ont compensé la réduction sensible des dépenses consacrées par la SNCF à la construction de lignes nouvelles sur son réseau principal.

Au plan des financements, au-delà des ressources immédiates (budgets publics, autofinancement,...), il a été fait d'autant plus largement appel à l'emprunt que les taux des marchés financiers ont évolué favorablement en 1993.

**Une stabilisation
du montant
global de
l'investissement...**

Estimé à 86,7 milliards de Francs en 1993, le montant global des investissements en infrastructures de transport progresse de 0,8% par rapport à 1992 (86 milliards) ce qui, compte tenu de l'augmentation de 1% du prix de la FBCF des administrations publiques, correspond à une légère diminution en volume.

Ce résultat s'interprète de différentes façons selon l'agrégat auquel on se réfère. Comparé au PIB qui a reculé de 0,7% en volume, l'effort d'investissement est stable, voire en légère progression. Par rapport à la FBCF de l'ensemble des agents (Entreprises, Ménages, Administrations) qui a diminué de 4,3% en volume, on peut estimer que les infrastructures de transport ont mieux résisté que d'autres postes d'investissement. Mais on constate aussi que la FBCF en infrastructures de transport a évolué moins favorablement que la FBCF des Administrations publiques (+2,9% en volume) du fait du repli des dépenses ferroviaires.

L'OEST a récemment établi que les dépenses d'infrastructures nationales de transport (hors investissements des collectivités locales) dépendaient de l'évolution du PIB avec un décalage de 2 ans². Or les calculs résultant de cette relation pour 1993 aboutissent à un volume d'investissement inférieur au montant réel des dépenses d'infrastructures de l'Etat, des Grandes Entreprises Nationales et des gérants de grandes infrastructures. S'il se confirmait, cet écart pourrait bien traduire un changement dans le comportement des investisseurs dont les décisions relèveraient moins du mécanisme de l'accélérateur d'investissement (la réalisation d'infrastructures nouvelles est justifiée par l'augmentation du trafic, elle-même induite par la croissance du PIB), et répondrait davantage à la volonté de mener une politique contra-cyclique.

**...qui recouvre
des évolutions
très contrastées
selon les réseaux**

Les routes et autoroutes représentent en moyenne plus de 60% de l'investissement total en infrastructures de transport : 55 milliards de Francs en 1993, dont 43 auront servi principalement à l'amélioration du réseau routier existant et 12 milliards auront été utilisés, pour l'essentiel, à la construction de liaisons autoroutières nouvelles. D'où la différence constatée dans les rythmes de progression des investissements autoroutiers (+13,2%) et routiers (+3,9%), l'ensemble augmentant de 5,8% à prix courants. Le développement des transports collectifs urbains en site propre induit d'importantes dépenses tant de la part de la RATP que des réseaux de province. Les informations disponibles ne permettent pas de mesurer avec exactitude le montant des investissements spécifiquement consacrés aux infrastructures. Au-delà des 12 milliards de Francs retenus pour 1993 c'est donc l'intensification de l'effort d'investissement qu'il convient de considérer : depuis le début des années 90 le rythme moyen de progression des dépenses d'infrastructures sur ces réseaux est de l'ordre de 30% par an (1993 : +33%).

¹ Cet article présente les principaux résultats du chapitre relatif aux dépenses d'infrastructures du 31^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

² Notes de Synthèse de l'OEST de Novembre 1993 : «Une relation d'accélérateur pour modéliser les infrastructures de transport».

INFRASTRUCTURES

Etant donné la quasi-stabilité des dépenses d'infrastructures dans les domaines portuaires, aéroportuaires, ainsi que sur les voies fluviales, c'est la réduction sensible des investissements de la SNCF qui est la principale responsable du ralentissement enregistré au niveau de l'ensemble des postes.

Encore convient-il de préciser que, d'après les comptes de cette entreprise, la diminution du montant global des investissements en infrastructures (17,2 milliards de Francs contre 20,8 en 1992) recouvre des évolutions très contrastées selon les réseaux. La construction du TGV Nord Europe et celle de la ligne nouvelle Rhône-Alpes étaient en voie d'achèvement alors que le TGV Méditerranée était en phase préliminaire, de sorte que les dépenses liées aux lignes nouvelles ont été réduites de moitié. Les investissements sur le réseau principal classique ont également enregistré une réduction mais de bien moindre ampleur, alors qu'au contraire les dépenses sur le réseau banlieue augmentaient avec la poursuite d'opérations financées tant au titre du programme normal de la SNCF qu'à celui du contrat de plan Etat-Région (EOLE et démarrage du programme de la gare de Masséna notamment).

Le poids des administrations publiques dans la réalisation des investissements...

Les administrations publiques centrales (APUC : principalement l'Etat) et locales (APUL: collectivités locales) réalisent directement plus de la moitié des investissements en infrastructures de transport et contribuent indirectement, le plus souvent par le biais de subventions, à la réalisation d'une proportion non négligeable du solde : leur part représente 63% de l'investissement total.

Outre le réseau routier (hors autoroutes) qui mobilise la majeure partie des ressources qu'elles consacrent aux infrastructures de transport, elles interviennent dans le financement des transports collectifs urbains, des liaisons ferrées, des ports et des aéroports.

Le financement des investissements en infrastructures en 1993
(en milliards de Francs)

	Etat	Collectivités locales	Autres	dont emprunt	Total
Routes	6,9	36,1			43
Autoroutes	0	0,2	11,8	10,2	12
Réseau routier	6,9	36,3	11,8	10,2	55
TCU province	1	3,7			4,7
dont sites propres	1	2,4			3,4
RATP	0,3	0,9	2,7	1,3	3,9
SNCF	0,8	0,8	1,9	1,5	3,5
Total TCU	2	5,4	4,6	2,8	12
Rés principal SNCF	0,4	1,4	11,6	9,2	13,3
Ports maritimes	0,1	0,5	1,1	0,4	1,8
Aéroports	1,3	0,1	2,6	1,2	4
Ports fluviaux	0,2	0,1	0,4		0,7
Ensemble	11	43,7	32,1	23,8	86,7

Sources : INSEE (comptes nationaux), DGAC, DPNM, DR, DTT, RATP, SNCF, OEST.

Note : 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 de l'autofinancement et des dotations en capital pour les sociétés d'autoroute.

...et celui de l'emprunt dans leur financement

Concurremment aux ressources propres (fiscales et parafiscales, produit des péages,...) l'emprunt contribue à hauteur de 23,8 milliards de Francs au financement des infrastructures en 1993. Ce montant doit en outre être considéré comme un minimum dans la mesure où il ne prend pas en compte les emprunts contractés par les collectivités locales, intégrés sous cette rubrique dans le tableau ci-dessus : selon le Crédit Local de France les collectivités locales ont emprunté l'an dernier 82 milliards de Francs dont 13,5 milliards peuvent être imputés à la route et 0,8 milliard aux transports collectifs urbains. L'emprunt aura donc représenté près de 38 milliards de Francs en 1993 soit 44% du total, avec d'importantes différences selon les réseaux : 85% pour les autoroutes, près des deux-tiers pour la SNCF (réseaux principal et de banlieue), 33% environ pour la RATP et les aéroports.

Contrepartie de cette politique, l'endettement peut atteindre des montants assez considérables : 132 milliards de Francs dans le cas de la SNCF, 99 milliards dans celui des sociétés d'autoroutes,... Se pose alors la question des recettes qui serviront à "amortir" la dette, que ces recettes proviennent de l'exploitation des réseaux (autoroutes, SNCF,...) ou de toute autre source (subventions d'équipement par exemple).