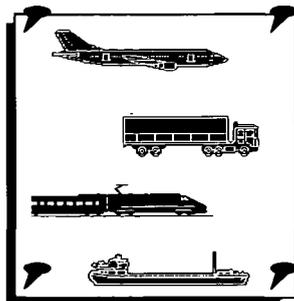


INFRASTRUCTURES

L'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 1994

Georges FOLDÈS et François LEBRUN



Année de transition, 1994 a été marquée par un ralentissement de l'effort global d'investissement en infrastructures de transport sous l'effet principalement de la réduction des programmes d'équipement de la SNCF et, à un degré moindre, des réseaux de transport collectif urbain, alors que les investissements routiers et autoroutiers continuaient de croître.

Le montant total des dépenses consacrées en 1994 aux infrastructures de transport peut être estimé à environ 84,3 milliards de francs.

Le réseau routier absorbe un peu plus des deux-tiers de ces dépenses, la majeure partie du solde se répartissant presque également entre les transports collectifs urbains et le réseau grandes lignes de la SNCF.

Comme les années précédentes, c'est principalement par l'emprunt, au prix d'un endettement croissant, que les maîtres d'ouvrage ont financé leurs investissements.

Une année de transition

Année de transition dans le domaine des infrastructures de transport, 1994 le fut à plus d'un titre :

- elle fait suite à une année marquée notamment par un plan de relance qui s'est traduit par l'injection de crédits publics destinés à soutenir l'activité des travaux publics : aux 2,65 milliards de francs de ressources supplémentaires consenties en avril sont venus s'ajouter les 4,9 milliards du collectif budgétaire de l'automne;
- transition aussi car 1994 a vu s'achever la réforme du secteur autoroutier qui devrait se traduire par une accélération sensible de la réalisation des opérations prévues au schéma directeur de 1992 : 2600 km de sections concédées seraient lancés en 10 ans au lieu de 15, les crédits correspondants s'élevant à 140 milliards de francs;
- transition encore car dernière année avant les élections municipales, 1994 correspond normalement dans le cycle de financement des investissements des collectivités locales à une intensification de l'effort d'équipement;
- transition enfin car année de préparation de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire qui institue notamment un fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Financement des investissements en infrastructures en 1994 (MdF)

	Etat	Collect. locales	Autres ress.	Total
Routes	7,5	35,9		43,4
Autoroutes			14,1	14,1
Total réseau routier	7,5	35,9	14,1	57,5
TCU-province	-0,6	3,2		3,8
RATP	0,4	0,6	2,7	3,7
SNCF-banl.	0,6	1	1,6	3,2
Total TCU	1,6	4,8	4,3	10,7
Rés. principal SNCF	0,4	1,8	7,8	10
Voies fluviales	0,1		0,7	0,8
Ports maritimes	0,1	0,6	1,3	2
Aéroports	1,2	0,1	2	3,3
Ensemble	10,9	43,2	30,2	84,3

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

Les résultats figurant dans ce tableau sont encore provisoires. Par ailleurs, du fait de la diversité des sources utilisées, la qualité des estimations n'est pas homogène.

INFRASTRUCTURES

Evolution sur longue période

Après une pause entre 1982 et 1985, les investissements en infrastructures de transport ont recommencé à croître, avec de fortes accélérations en 1986-1988 puis en 1990-1991, avant de connaître une stabilisation (1992-1993), suivie d'un ralentissement.

Le graphique de la page précédente qui illustre ces évolutions ne doit pas faire illusion : exprimées à prix constants les dépenses correspondantes ont progressé depuis 1980 à un rythme annuel moyen inférieur à celui du PIB.

Le ralentissement récent de l'effort global d'investissement s'explique par la réduction des programmes de la SNCF et des collectivités locales qui contraste avec le dynamisme dont ces deux acteurs ont fait preuve au tout début des années 1990.

SNCF : le repli

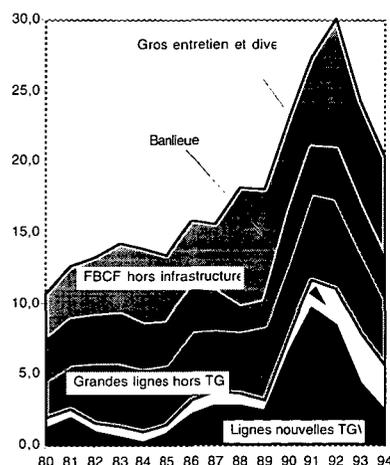
Les investissements de la SNCF, dont les montants ne cessaient d'augmenter depuis le milieu des années 1980, se réduisent sensiblement depuis deux ans. D'après les comptes nationaux, la FBCF totale (infrastructures et matériel,...) de l'entreprise est revenue à 20,4 milliards de francs en 1994 contre 24,3 l'année précédente et plus de 30 milliards de francs en 1992.

L'année 1994 a été marquée par l'achèvement d'importants programmes, tant en ce qui concerne les transports de voyageurs que le fret : mises en service de la jonction TGV en Ile-de-France et de la branche sud de la ligne nouvelle à grande vitesse Rhône-Alpes, mises en service aussi du triage de Frethun et des rames Eurostar à l'occasion de l'ouverture du tunnel sous la Manche au trafic fret puis voyageurs.

Dans le seul domaine des infrastructures, l'investissement s'élève à 13,2 milliards de francs contre 16,8 en 1993 et 20,8 en 1992, soit une diminution de 36,5% en deux ans. Ce résultat recouvre des évolutions très contrastées selon les réseaux : très forte réduction des dépenses liées aux lignes nouvelles (2,4 milliards de francs en 1994 contre 4,5 en 1993 et 8,5 en 1992), diminution aussi, mais de bien moindre ampleur, sur le réseau principal classique (4,9 milliards de francs en 1994, à comparer aux 5,9 milliards de francs de 1993 et aux 6,4 de 1992), maintien en revanche de l'effort d'investissement sur le réseau banlieue (3,2 milliards contre 3,5 en 1993 et 2,5 en 1992) avec la poursuite d'opérations financées tant au titre du programme normal de l'entreprise qu'à celui du contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France (EOLE, ligne D du RER, gare de Masséna notamment).

Du fait de la réduction sensible de la FBCF et de l'augmentation de près d'un demi-milliard de francs des aides à l'investissement, les besoins de financement ont diminué de 3,5 milliards de francs revenant à moins de 18 milliards en 1994 contre 21,1 l'année précédente et 22,9 en 1992.

Dépenses d'investissement de la SNCF (en milliards de francs)



INFRASTRUCTURES

Le taux d'autofinancement étant négatif et le montant des autres transferts en capital (qui comprennent en particulier le «compte annexe» de 38 milliards de francs financé sur le budget de l'Etat et destiné à réduire l'endettement de la SNCF) se situant au niveau des deux années précédentes (4,3 milliards de francs), c'est par l'emprunt que la SNCF a couvert ses besoins de financement : d'après les comptes de l'entreprise, l'endettement à long terme a atteint l'an dernier 25,4 milliards de francs.

Réseau routier : stabilisation des dépenses des collectivités locales et de l'Etat...

Globalement, l'épargne dégagée en 1994 dans les budgets des collectivités locales est en léger retrait par rapport à l'année précédente et réduit la capacité de financement des investissements. Conséquence, les programmes d'équipement ont connu dans leur ensemble une stabilisation qui résulte de deux mouvements de sens opposé : l'augmentation des dépenses des communes (+5% à prix courants selon le Crédit Local de France) compense en effet la réduction de l'effort des régions et des départements (respectivement : -5% et -2%, selon la même source).

L'effort d'équipement des communes demeure toutefois prudent, surtout si l'on se réfère au cycle communal d'investissement caractérisé par une réduction des dépenses les deux premières années du mandat des élus et par une augmentation des investissements l'année qui précède les élections.

Les aides de l'Etat connaissent en 1994 un tassement (+0,9% par rapport à 1993) qui résulte d'un important ralentissement de la progression de la dotation globale d'équipement (+2,5% au lieu de +4,0%) et du fonds de compensation de la TVA (+2,9% en 1994 contre +10,8% en 1993), ainsi que de la baisse du montant des subventions des ministères.

... et accélération du programme autoroutier

En 1994, les investissements des sociétés d'autoroute se sont élevés à 14,1 milliards de francs, en hausse de 2 milliards de francs par rapport à l'année précédente (+16,5%).

Près de 72% du total des dépenses sont destinés à la construction de liaisons nouvelles, traduisant dans les faits l'important effort financier décidé par le gouvernement : 72 milliards de francs d'engagements sont prévus au cours des 5 années couvertes par les contrats de plan entre l'Etat et les sociétés concessionnaires (1995-1999); cette enveloppe devrait permettre de lancer des travaux sur 1 500 km d'autoroutes supplémentaires durant la période considérée.

L'an dernier, 319 km de liaisons nouvelles ont ainsi pu être lancés, en particulier dans le massif alpin.

Transports collectifs urbains : maintien de l'effort d'investissement de la RATP...

La mise en oeuvre des grands programmes d'équipement s'est traduite par une progression continue de la FBCF de la RATP depuis 1990 : l'INSEE évalue les dépenses correspondantes à 5,4 milliards de francs en 1994, soit un montant en hausse de 6% sur l'année précédente (5,1 milliards de francs), de 35% par rapport à 1992 et deux fois et demie supérieur au résultat de la fin des années 1980 (2,2 milliards de francs à prix courants en 1989).

Les infrastructures ont absorbé la majeure partie de ces dépenses qui ont notamment servi, dans le cadre du programme d'extension du réseau, à poursuivre la construction de la ligne Météor entre Tolbiac et Madeleine.

Les aides à l'investissement au sens de la comptabilité nationale progressent au même rythme que la FBCF (1,7 milliards de francs contre 1,6 en 1993, soit une hausse de 6% en valeur) alors que l'épargne brute connaît un certain tassement (565 millions contre 710 en 1993), de sorte qu'à l'instar des années précédentes c'est essentiellement par l'emprunt qu'a été financé le surcroît d'investissement. Les besoins de financement s'établissent à 3,3 milliards de francs contre 3,1 en 1993 et 2,0 en 1992.

La RATP a émis en février et en avril 1994 deux emprunts qui lui ont permis de refinancer à 6% et 7,25% divers emprunts émis antérieurement à des taux supérieurs à 8%. A noter que la SNCF a utilisé un procédé analogue.

**... et pause
dans les réseaux
de province**

En 1994, les investissements en infrastructures des réseaux de province (hors matériel roulant) peuvent être estimés à environ 3,8 milliards de francs, en retrait par rapport à 1993 (4,7 milliards de francs) qui avait bénéficié de l'accélération de certains programmes d'investissement dans le cadre du plan de relance. Les principales réalisations ont concerné les métros de Lille et de Lyon (prolongement de la ligne D) ainsi que les tramways de Rouen, de Strasbourg (achèvement de la première phase) et de Grenoble (extension du réseau).

**Navigation fluviale:
restaurer
et moderniser
le réseau**

On distingue parmi les voies d'eau dépendant du domaine public :

- les voies non inscrites à la nomenclature des voies navigables gérées par le ministère de l'Environnement;
- les voies inscrites, qui sont soit transférées aux régions puis concédées aux départements concernés, soit gérées directement par l'Etat, soit confiées à l'établissement public Voies Navigables de France (VNF); le Rhône étant en outre concédé à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).

Les crédits destinés à la navigation fluviale proviennent donc de sources multiples auxquelles il convient d'ajouter les concours des collectivités françaises, des ports autonomes, des chambres de commerce, mais aussi des participations de l'Union européenne et de nos voisins étrangers : c'est ainsi que des aménagements du Rhin situés en France sont financés par l'Allemagne (polders de la Moder et d'Erstein qui ont pour objectif de ralentir la propagation des crues vers les villes allemandes) et que la Belgique apporte son concours au financement des aménagements de la Lys.

C'est dire la difficulté que représente une estimation exhaustive des dépenses d'investissement dans ce domaine. De fait, les montants retenus se réfèrent aux dépenses de l'Etat et des collectivités locales (sources : INSEE et Comptabilité publique) ainsi qu'aux programmes de travaux de VNF et de la CNR.

Les investissements sur les voies d'eau en 1994 sont ainsi estimés à 800 millions de francs destinés notamment au programme spécial de lutte contre les inondations, à la restauration et au développement du réseau.

**Ports maritimes
métropolitains :
reprise des
investissements**

En 1994 les investissements des principaux ports français s'établissent à 2 milliards de francs environ, dont un peu plus de la moitié sont le fait des six ports autonomes : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes-St Nazaire et Rouen. Ces derniers ont accru le volume de leurs dépenses d'équipement de 23% par rapport à 1993.

**Transport aérien :
nouveau recul**

Les résultats de 1994 accusent une baisse de 17,5% en valeur en comparaison de l'année précédente (3,3 milliards de francs contre 4,0) qui avait elle-même enregistré un recul sensible par rapport à 1992 (4,6 milliards de francs).

Il est vrai que ce mouvement intervient après une période marquée par une très forte croissance de ces investissements dont le montant exprimé en francs courants est passé de 1,9 milliards de francs en 1989 à un maximum de 4,6 milliards de francs en 1992.

Ces évolutions ont été largement déterminées par Aéroports de Paris (ADP) dont la part dans le total des dépenses est passée de 53 à 65% entre 1989 et 1992 pour revenir à 51% l'an dernier : les travaux destinés à la connexion avec le TGV qui avaient contribué à la croissance du début des années 1990 sont achevés et aucun programme nouveau d'importance comparable n'a été lancé.

Quant aux aéroports de province, leurs investissements ont enregistré l'an dernier une progression qui les situe à un niveau comparable à celui de la seconde moitié des années 1980 à prix courants. Alors qu'ADP parvient à financer par ses propres moyens près de 80% de ses investissements, l'emprunt représente toujours la principale source de financement des aéroports de province (62% en 1994).

La circulation aérienne, entièrement financée par les redevances des compagnies utilisatrices, a enregistré une diminution du montant de son investissement de près de 10%. □