

# LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

LE Conseil des Ministres de la C.E.M.T. (Conférence européenne des Ministres des Transports) a approuvé plusieurs rapports au cours des réunions qui se sont tenues à Bordeaux (mai 1964) et à Paris (décembre 1964). Deux de ces rapports sont particulièrement intéressants, parce qu'ils fournissent réponses à plusieurs questions concernant le volume des investissements dans les transports intérieurs, leur structure et leur répartition. Ils mettent en outre en évidence les difficultés que les Pouvoirs publics rencontrent dans la solution des problèmes que posent les transports urbains.

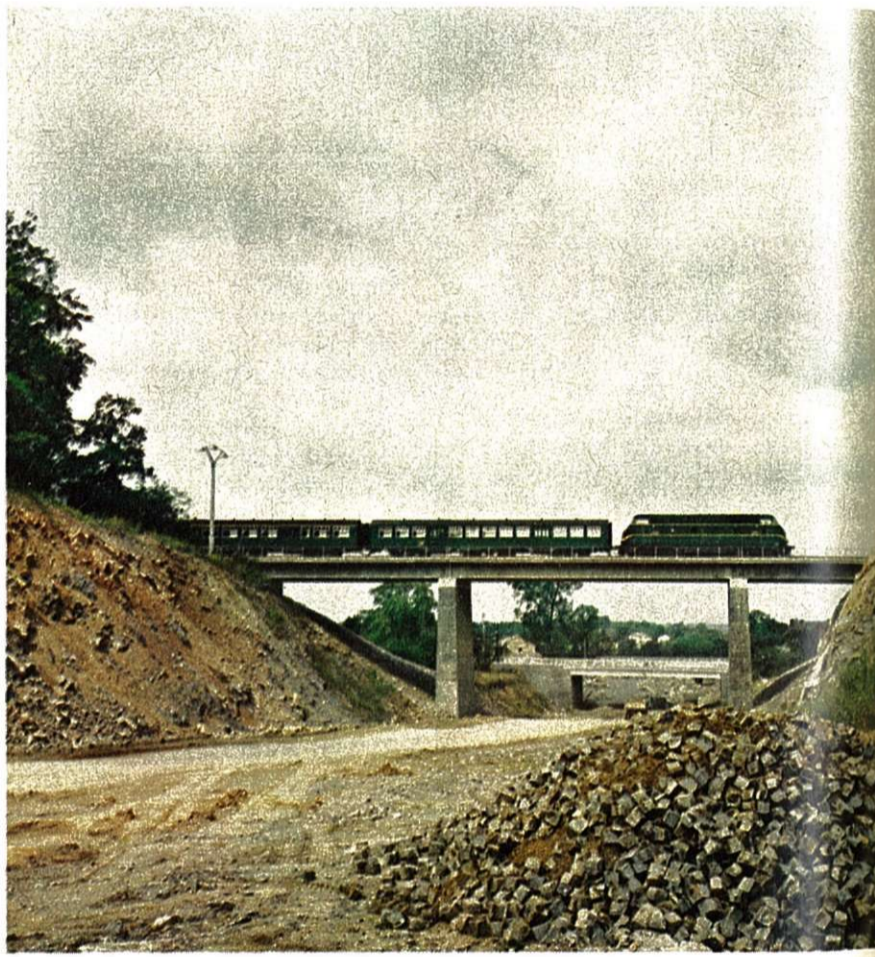
Il s'agit du rapport présenté par le Comité des Suppléants concernant les investissements dans les transports intérieurs et du rapport sur les transports urbains.

## DANS LES TRANSPORTS

### INTERIEURS.

Le rapport du Comité des Suppléants contient des statistiques détaillées, pour la période de 1953 à 1962, concernant les investissements bruts dans les transports. Par investissements bruts, on entend toutes les dépenses effectivement consacrées à l'achat et à la construction des instruments de production durables dans les transports intérieurs. Ces dépenses se rapportent à l'extension, au renouvellement ou à l'amélioration desdits instruments de production. Elles se subdivisent en deux catégories, celles qui sont affectées au **matériel mobile** (véhicules) et celles qui concernent l'**infrastructure** (ensemble des installations fixes).

Les achats de voitures privées et de motocycles sont par conséquent compris dans les dépenses consenties au sein de la catégorie « matériel mobile ». A vrai dire, ces achats peuvent aussi être considérés comme des dépenses ressortissant au secteur de la consommation. Quoi qu'il en soit, quand un particulier achète une voiture, il ne considère jamais cette opération comme une dépense courante, mais comme une utilisation de son épargne. Il n'y a donc aucun inconvénient majeur à classer cette rubrique particulière de dépenses parmi les investissements.



**L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE EXIGE DES CREDITS COMPARATIVEMENT BEAUCOUP PLUS MODESTES QUE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE. OR, SI LE RAIL, QUI APPORTE UNE CONTRIBUTION PLUS IMPORTANTE A L'ACTIVITE PRODUCTRICE DE LA NATION, A LA GESTION ET LA RESPONSABILITE DE SON INFRASTRUCTURE, LES TRANSPORTEURS ROUTIERS NE PARTICIPENT QUE POUR UNE FAIBLE PART AUX FRAIS DE CELLE QUE METTENT A LEUR DISPOSITION LES POUVOIRS PUBLICS.**

### Le volume des investissements.

Les données chiffrées annexées au rapport du Comité des Suppléants sont particulièrement significatives. Si on prend l'exemple des pays de la Communauté économique européenne, on constate qu'en 1962 le volume des investissements dans les transports intérieurs a été **six fois** plus grand que celui consenti pour l'ensemble des industries du charbon et de l'acier (10.259 millions de dollars pour les transports, con-

tre 1.664 millions de dollars dans l'ensemble des industries minières, cokières et sidérurgiques).

Le tableau I figurant ci-après fait bien apparaître le montant exceptionnellement élevé des dépenses d'investissement dans les transports. Il montre en effet, pour les cinq principaux pays de la C.E.E. et pour la Grande-Bretagne, que les investissements dans les transports intérieurs atteignent en moyenne  $\pm 20\%$  des chiffres de la formation brute de capital fixe,

# DANS LES TRANSPORTS

**TABLEAU I**

(en millions d'unités monétaires des pays considérés)

1962.	Formation brute de capital fixe	Investissements dans les transports intérieurs	En pourcentage
Allemagne	85.500	18.946	22,2 %
Belgique	119.991	27.579	23 %
France	69.360	11.994	17,3 %
Italie	5.846.000	1.117.970	19,1 %
Pays-Bas	11.600	2.565	22,1 %
Grande-Bretagne	4.608	1.083	23,5 %

Ceci signifie, en d'autres termes, que le cinquième de tous les biens de capital formés par une nation dans le courant d'une année déterminée est consacré au secteur des transports.

Ce secteur, à l'appétit si vorace, devrait en toute logique apporter

une contribution importante à l'activité productrice de la nation. Or, il n'en est rien. En effet, la contribution du secteur des transports au produit national brut est relativement modeste ( $\pm 6\%$  en moyenne), comme le montre le tableau ci-dessous.

**TABLEAU II**

Contribution du secteur des transports au produit national brut (en millions d'unités monétaires des pays considérés)

1962	Produit national brut	Contribution du secteur des transports au produit national brut	En pourcentage
Allemagne	336.800	21.610	6,4 %
Belgique	637.166	40.800	6,4 %
France	353.560	18.140	5,1 %
Italie	24.693.000	1.518.000	6,2 %
Pays-Bas	47.550	3.710	7,8 %
Grande-Bretagne	28.238	2.112	7,5 %

On aboutit donc à la conclusion paradoxale que les collectivités nationales consacrent  $\pm 20\%$  de leur formation de capital à un secteur qui ne forme que  $\pm 6\%$  des biens et services produits.

### La répartition et la structure des investissements.

La répartition des investissements entre les différents modes de transport est fort inégale, comme le montre le tableau ci-dessous.

**TABLEAU III**

Répartition en pourcentage des investissements entre modes de transport

1962	Chemins de fer %	Transports routiers %	Voies d'eau %	Chemins de fer secondaires et urbains %
Allemagne	15,3	80,8	2,4	1,5
Belgique	14,1	76,1	9,2	0,6
France	15,4	82,3	1,9	0,4
Italie	9,2	90,7	0,1	—
Pays-Bas	6,6	81,2	11,9	0,3
Grande-Bretagne	10,5	88,7	—	0,8

Dans tous les pays considérés, la quote-part des investissements consacrée aux transports routiers est prépondérante. En gros, les investissements se répartissent de la façon suivante :

— les transports routiers absorbent de 76 % à  $\pm 90\%$  du total ;

**EN CE QUI CONCERNE LE CENTRE DES VILLES, QUI RISQUE D'ETRE ETOUFFE ET POLLUE, LES DEPENSES NECESSAIRES POUR ADAPTER L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE A LA DENSITE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE, POUR CREER DES PARCS DE STATIONNEMENT, POUR EXECUTER LES TRAVAUX D'ENTRETIEN, POUR PAYER LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION ET LA PROTECTION DES PIETONS, EXIGENT DES RESSOURCES CONSIDERABLES DONT LE MONTANT EST MAL CONNU. CETTE IGNORANCE, QUI SERT LES INTERETS DE CERTAINS GROUPES, DESSERT LA COMMUNAUTE, QUI DEVRAIT, GRACE A DES AFFECTATIONS PLUS PROFITABLES POUR ELLE, POUVOIR DISPOSER DE TRANSPORTS PUBLICS PEU ENCOMBRANTS, CONFORTABLES ET SALUBRES, RAPIDES ET SURS, ADAPTES A L'EVOLUTION DES CHOSES.**



— la part consacrée aux chemins de fer oscille entre 10 et 15 %, sauf aux Pays-Bas (6,6 %);

— les transports fluviaux obtiennent une part fort réduite dans la plupart des pays ( $\pm 2\%$  en France et en Allemagne), sauf

en Belgique ( $\pm 9\%$ ) et aux Pays-Bas ( $\pm 12\%$ ).

Le tableau IV figurant ci-après fait apparaître la répartition des investissements entre les rubriques « matériel mobile » et l'« infrastructure ».

**TABLEAU IV**

Répartition des investissements selon les catégories « matériel mobile » et « infrastructure » (en pourcentage du total)

1962	Alle- magne %	Belgique %	France %	Italie %	Pays- Bas %	Grande- Bretagne %
<b>Matériel mobile</b>	62,3	68,5	74,3	75	65,3	82,5
dont :						
chemins de fer	6,1	6,9	5,7	2,3	2,9	5,8
véhicules routiers	55,5	58,8	68,3	72,6	57,7	76,7
matériel fluvial	0,7	2,7	0,3	0,1	4,7	
<b>Infrastructure</b>	36,2	30,9	25,3	25	34,4	16,7
dont :						
chemins de fer	9,2	7,1	9,7	6,9	3,7	4,7
routes	25,3	17,3	14	18	23,5	12
voies d'eau	1,7	6,5	1,6	0,1	7,2	
Chemins de fer secondaires et urbains (matériel mobile + infrastructure)	1,5	0,6	0,4		0,3	0,8

On constate que la part des investissements consacrée au matériel mobile est prépondérante. Dans tous les pays envisagés, les seuls investissements consacrés aux véhicules routiers dépassent 50 % du total (ils dépassent même 70 % du total en France, en Italie et en Grande-Bretagne). On devine la raison de ce phénomène (accroissement rapide du parc des véhicules routiers).

La prolifération des véhicules routiers explique également les besoins en équipements d'infrastructure routière. Les Pouvoirs publics sont amenés par voie de conséquence à construire de nouvelles routes et à améliorer le réseau existant. Les dépenses d'investissement qui y correspondent sont évidemment à la mesure des travaux entrepris. Ceci explique, bien entendu, le fait que les dépenses d'investissement d'infrastructure routière sont très élevées.

## DANS LES TRANSPORTS

### URBAINS.

L'augmentation rapide du parc des voitures privées provoque une saturation des routes, notamment aux heures de pointe. Cette satura-

tion se manifeste particulièrement dans les grandes agglomérations.

Ce phénomène fait surgir deux problèmes principaux, à savoir :

- celui de l'adaptation de l'infrastructure routière urbaine à la densité de la circulation automobile, ou vice et versa ;
- le rôle que devront jouer les transports publics, qui connaissent une situation très difficile dans les grandes agglomérations par suite de la désaffection de la clientèle et des difficultés de la circulation.

En ce qui concerne le premier problème cité ci-dessus, qui comporte une alternative (développer l'infrastructure urbaine ou décourager la circulation automobile dans les villes), il faut bien reconnaître que la réadaptation de l'infrastructure routière urbaine n'offre que des possibilités fort limitées, compte tenu des dépenses considérables qu'elle provoquerait. Il n'est pas étonnant dès lors qu'on s'oriente vers des moyens susceptibles de décourager l'utilisation des automobiles particulières dans le centre des grandes villes. Un des moyens les plus efficaces pour atteindre cet objectif consiste à réglementer le stationnement sur les voies publiques. Les mesures peuvent consister à interdire purement et simplement

le stationnement, à limiter sa durée (instauration de zones bleues), à le rendre payant (installation de compteurs de stationnement). Ce sont d'ailleurs ces solutions qui sont jugées les plus adéquates par les Suppléants.

Ceux-ci ont par ailleurs reconnu que les transports publics ont aussi un rôle essentiel à jouer dans le cadre des efforts visant à réduire l'utilisation de l'infrastructure routière par les voitures privées.

Il s'avère, par conséquent, indispensable de ne pas laisser périr les transports publics. L'extension et l'amélioration des transports publics sont reconnues nécessaires dans plusieurs grandes agglomérations, même au prix d'investissements très élevés. Ces investissements dans le secteur public apparaissent à bien des égards comme présentant une plus grande rentabilité, du point de vue économique et social, que ceux consacrés aux transports privés.

## CONCLUSIONS.

La partie descriptive consacrée à la synthèse des deux rapports du Comité des Suppléants appelle des commentaires. Comment ne pas les placer sous le signe du paradoxe !

Paradoxe est, en effet, la disproportion existant entre le volume des investissements consacrés au secteur des transports intérieurs et leur participation au produit national.

Tout aussi paradoxale est la constatation que les Pouvoirs publics ne contrôlent qu'une partie assez faible des investissements totaux (les investissements d'infrastructure).

Cette évolution, en grande partie incontrôlée, des investissements dans le secteur routier entraîne :

- 1) la nécessité pour les Pouvoirs publics d'améliorer et de développer l'infrastructure routière au prix d'efforts financiers considérables ;
- 2) l'impossibilité d'adapter le réseau routier urbain aux besoins de la circulation dans les grandes agglomérations, constatation qui amène les Pouvoirs publics à prendre des mesures de défense destinées à décourager l'utilisation des automobiles particulières dans le centre des villes ;
- 3) la dégradation continue de la situation financière des transports publics dans les grandes agglomérations, l'amélioration de cette situation ne pouvant se réaliser qu'au prix d'investissements très élevés (création de métro, de semi-métro, mise en site propre des tramways, etc.).

Comment aussi ne pas évoquer les deux fléaux que représentent pour les collectivités les accidents de la circulation et la pollution atmosphérique ?

L'évolution décrite ci-dessus échappet-elle à une intervention rationnelle des hommes ? Assurément pas. Pour obtenir des résultats valables en la matière, il faudrait cependant définir une politique coordonnée d'investissements dans les transports. Ce secteur devrait être soumis à la règle de l'économie de moyens, dans le but d'empêcher que des ressources considérables ne soient soustraites à d'autres affectations, plus profitables pour la communauté.

Le choix des investissements d'infrastructure devrait résulter de l'application du principe de la rentabilité pour la collectivité. Pour que cela soit possible, il faudrait que deux conditions soient remplies, à savoir :

— définir les critères d'évaluation de l'intérêt économique d'un investissement ; les solutions de ce problème existent déjà sur le plan scientifique ;

— créer des comptes de transport de la nation qui feraient apparaître toutes les dépenses et recettes afférentes à l'utilisation des infrastructures.

La connaissance des charges d'infrastructure devrait permettre une imputation équitable de ces charges à leurs utilisateurs. Le prix de revient économique et social (1) deviendrait de la sorte l'élément de

(1) Par prix de revient économique et social, on entend le prix de revient total du transporteur, c'est-à-dire celui qui tient compte des deux éléments ci-dessous :  
— frais fixes et variables du transporteur (amortissement, salaires, carburant, frais généraux, etc.) ;  
— les charges relatives à l'utilisation de l'infrastructure (frais de construction, entretien, renouvellement).

base de la concurrence entre les modes de transport.

Le fait que les utilisateurs devraient supporter une partie équitable des charges d'infrastructure serait de nature à décourager les pressions exercées actuellement par certains groupes sur les Pouvoirs publics pour réaliser des travaux non conformes à l'intérêt général.

Il faudrait en outre que les dépenses d'infrastructure à consentir pour le maintien des transports publics dans les grandes agglomérations soient considérées comme la conséquence de la saturation des routes. Il serait normal, dans de telles conditions, que l'automobile supporte les répercussions financières résultant du fait qu'elle expulse littéralement le transport public de la voirie pour le reléguer en site propre ou dans des voies souterraines.

E. MARNEF.



LA JONCTION NORD-MIDI : UN EXEMPLE CARACTERISTIQUE D'UN INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS, QUI S'EST AVERE TRES UTILE POUR LA COMMUNAUTE. EN MOYENNE, 130.000 VOYAGEURS PASSENT, DEUX FOIS PAR JOUR, PAR LES CINQ GARES DE LA JONCTION. QUEL ENCOMBREMENT DE LA CIRCULATION N'Y AURAIT-IL PAS SI CES VOYAGEURS DEVAIENT UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORT PRIVES !