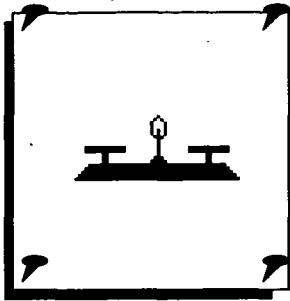


LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS**PRÉSENTATION GÉNÉRALE**

*Michel AMAR, Georges FOLDES,
Jean-François VACHER, François LEBRUN
et Philippe HUAULT*



Elaboré sous l'égide de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), le compte satellite des transports présente, pour la première fois, une estimation des dépenses courantes et en capital pour chaque mode.

On constate ainsi qu'en 1992 la dépense courante totale a atteint un peu plus de 1000 milliards de francs, dont plus de 80% pour le seul mode routier.

Cette première étape devrait être suivie d'un approfondissement relatif au transport urbain.

**Les objectifs
du compte satellite
des transports**

Le rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) présente depuis de nombreuses années un tableau aussi complet que possible du monde des transports (trafics, demande de transport, activité des entreprises, situation sociale, dépenses des administrations). Au fil du temps ce rapport s'est enrichi de chapitres supplémentaires pour répondre à de nouvelles préoccupations des acteurs du domaine ou des pouvoirs publics (dossier environnement, compte de la route). Dans cet ordre d'idées, en une période où les besoins d'infrastructures restent importants avec des capacités de financement limitées et alors que les préoccupations environnementales sont plus présentes, la question du coût global du transport et de son financement, notamment de la part de la collectivité nationale, s'est faite de plus en plus pressante.

Or, les comptes satellites, comme ceux de l'éducation, du logement ou de la protection sociale, sont justement des outils conçus pour répondre à une demande d'évaluation, au niveau national, d'une politique relative à un domaine bien précis, et cela dans un cadre comptable cohérent avec celui des comptes de la nation. C'est pourquoi, la CCTN a décidé d'engager une réflexion sur ce thème à travers un groupe de travail constitué en son sein. Il est rapidement apparu qu'un compte satellite des transports serait un outil utile pour aborder ce type de préoccupations. L'objectif du groupe de travail est d'apporter, pour chaque mode de transport et en prenant bien soin d'identifier et d'isoler les différentes fonctions qui apparaissent dans la filière, notamment la gestion d'infrastructures, des éléments d'information sur chacun des points suivants :

- ♦ les conditions de production des biens et services des activités du domaine des transports ;
- ♦ le montant des dépenses consacrées aux transports, tant en termes monétaires que du point de vue des coûts externes résultant de ces activités, par chacun des agents économiques (ménages, entreprises, administration, extérieur) ;
- ♦ les modalités de financement de ces dépenses (qui les finance : les usagers ou, par exemple, les administrations à travers certains transferts ?) ;
- ♦ l'identification des bénéficiaires des dépenses, lorsque ceux-ci ne se confondent pas avec les agents qui les financent (par exemple, pour la route, les utilisateurs de voitures particulières ou de poids lourds).

COMPTES (I)

Ce travail vise notamment à permettre des comparaisons intermodales. Or le domaine de recouvrement de deux modes et donc la zone de pertinence de la comparaison, n'est jamais la totalité des activités. Ces questions doivent ainsi pouvoir se décliner à des niveaux suffisamment fins (voiture particulière et transports collectifs en milieu urbain, transport routier de marchandises de zone longue et fret ferroviaire, TGV et transport aérien intérieur, etc...).

On se rend compte à l'énoncé de ces objectifs de l'ambition du projet. Pour le décrire d'une façon très détaillée, en termes d'activité comme en termes d'espace visé, mais homogène pour permettre des comparaisons pertinentes, il a été retenu une démarche descendante en commençant par une description assez globale des modes, calée sur les Comptes de la Nation. Ce n'est que dans des étapes ultérieures que seraient isolées ces activités fines et que seraient introduites les valorisations monétaires des nuisances environnementales.

Cette première étape vient de s'achever et a donné lieu à un dossier¹ qui comporte une description de la « Dépense de transport » par grands modes ainsi que certains éléments relatifs à son financement. Cet exercice porte sur l'année 1992.

Quelques problèmes conceptuels

Pour prendre en compte les spécificités du domaine quelques concepts de la comptabilité nationale ont du être adaptés ou précisés.

Dans les comptes satellites, la dépense totale se compose de deux éléments : la **dépense courante** et la **dépense en capital**.

Les différentes notions de dépense

La **dépense courante** correspond aux services rendus par les acteurs du domaine, au bénéfice des entreprises et des ménages. Elle représente la somme des consommations intermédiaires (essentiellement des entreprises) et finales en services de transport et des transferts courants spécifiques (que versent essentiellement les administrations), qui ne sont pas la contrepartie des dépenses déjà prises en compte (certaines subventions d'exploitation constituent des exemples de transferts courants).

La dépense courante est dite **nationale** lorsqu'elle se réfère aux dépenses réalisées en France ou à l'étranger, par des agents économiques résidant en France. C'est le concept usuel des comptes nationaux ; elle est dite **intérieure** lorsqu'elle porte sur les dépenses des résidents et des non résidents sur le seul territoire économique national. C'est cette notion qui est privilégiée, notamment pour les modes terrestres et pour l'analyse de l'usage des infrastructures, du fait de l'importance du transit. La distinction entre ces deux notions est donc liée à la prise en compte du solde extérieur : dépenses effectuées en France par des non résidents (exportations) moins dépenses des résidents français à l'étranger (importations). A cette occasion, il est apparu au groupe de travail qu'il fallait distinguer les modes terrestres (route et fer essentiellement), pour qui le concept de dépense intérieure est le plus pertinent, et les modes « internationaux » comme le maritime et l'aérien, pour lesquels on a préféré celui de dépense nationale car leur activité intérieure est faible voire nulle.

La **dépense en capital** est constituée, pour l'essentiel, par les investissements des producteurs de services de transport et par les transferts en capital qui ne sont pas la contrepartie de dépenses en capital déjà prises en compte (certaines aides à l'investissement sont comptabilisées comme transferts spécifiques).

Ces deux agrégats de nature différente sont analysés séparément.

COMPTES (I)

Le transport pour compte propre

Dans la comptabilité nationale, les activités non-marchandes de transport que réalisent les agents économiques pour leur propre compte (ménages et entreprises) n'apparaissent pas sous la rubrique transport. Il a fallu les réintégrer, du moins pour la route. Ce travail n'a pas été fait pour l'aérien, le maritime et les modes de transports non mécaniques (vélo et marche à pied). Se posait aussi le problème de la prise en compte de l'activité de gestion d'infrastructure routière, non marchande, des administrations.

La gestion d'infrastructure

Pour tous les modes, il a fallu identifier et évaluer cette fonction. Pour les ports et aéroports ainsi que les autoroutes concédées, les nomenclatures de la comptabilité nationale le permettaient déjà. Pour les routes et la navigation aérienne, l'analyse fonctionnelle des dépenses des administrations permettait d'arriver au même résultat. Pour le transport ferroviaire, cela imposait de faire apparaître au sein de la SNCF ce type d'activité.

La prise en compte des échanges de service

Dans la comptabilité nationale, les échanges de service de transport de marchandises sont exprimés CAF-FAB². Pour le maritime et l'aérien, une méthode FAB-FAB a été préférée.

Principaux résultats

La **dépense courante nationale** de transports en 1992 est estimée à près de 1020 MdF, ce qui représente 14,6% du PIB de cette même année (7000 MdF).

Les tableaux ci-dessous, qui récapitulent les principaux résultats obtenus, font clairement apparaître :

- ◆ le poids de la route dans la dépense courante (elle représente plus de 80% des consommations finale et intermédiaire de services de transport) ;
- ◆ le montant élevé des dépenses d'investissement liées à ce même mode de transport (267,6 MdF), qui s'explique en partie par le fait que les achats de véhicules par les ménages ont été comptabilisés ici en FBCF et non en consommation finale comme dans la comptabilité nationale ;
- ◆ l'importance des transferts et de la FBCF dans les transports ferroviaires et les transports collectifs urbains (TCU).

Les composantes de la dépense courante (MdF)

	Cons. finale		Cons. interm.	Transf. courants	Ensemble
	Ménages	APU			
Route	392,0	74,7	368,7	1,1	836,5
Fer	28,8		18,0	16,5	63,3
TCU	17,5		1,0	10,2	28,6
Aérien	22,4		34,7	0,6	57,7
Maritime	1,8		25,3	0,8	27,9
Fluvial	1,3		2,2	0,0	3,6
Conduites			2,1		2,1
Total	463,9	74,7	451,9	29,3	1019,8

La dépense en capital (MdF)

	FBCF	Transferts	Total
Route	267,6		267,6
Fer	30,2	3,4	33,6
TCU	10,1		10,1
Aérien	13,1		13,1
Maritime	7,0	0,1	7,0
Fluvial	0,6	0,1	0,7
Conduites	0,3		0,3

² CAF : Coûts-Assurance-Fret, appliqué aux importations, cela signifie que la valeur des importations est estimée à la frontière du pays de destination, les coûts d'assurance et de transport étant inclus.

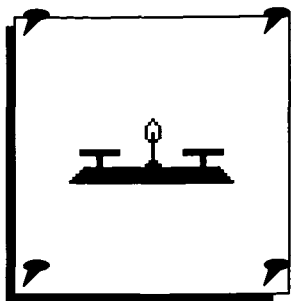
FAB : Franco à bord, appliqué aux exportations de biens, cela signifie que les coûts d'acheminement à la frontière du pays d'expédition (assurance et transport) sont inclus dans le prix du bien exporté.

COMPTES (I)

Et après ?

Après cette première étape, le travail du secrétariat de la CCTN se poursuivra dans trois directions :

- ◆ l'amélioration de l'existant, notamment en ce qui concerne l'analyse du financement de la dépense en capital ;
- ◆ la pérennisation de l'exercice pour pouvoir à terme disposer de séries. D'une part, un exercice de réropolation sera mené sur l'année 1987. D'autre part, à partir de l'exercice 1993, on basculera dans un nouveau système de comptes de la nation (le SCN de l'ONU). Ensuite, cette exercice sera répété régulièrement ;
- ◆ comme annoncé plus haut, on affinera l'analyse en segmentant plus précisément les activités. La priorité sera donnée, dans un premier temps, aux transports urbains (TCU, voiture particulières, marchandises), en distinguant aussi les espaces, selon le type d'agglomération. ■



LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS

UNE BASE DE DONNÉES ANALYTIQUE POUR CHAQUE MODE

Michel AMAR, Georges FOLDES,
Jean-François VACHER, François LEBRUN
et Philippe HUAULT

Le compte satellite des transports est dès à présent une base de données analytique très riche pour chaque mode.

Pour ce qui est de la route, qui représente plus de 80% de la dépense courante, on trouvera dans le compte une description, par agent et par type de véhicule, des dépenses, de la fiscalité et des charges d'infrastructure.

Pour le fer et les transports collectifs urbains, on y retrouve tous les transferts dont bénéficient ces modes ainsi que la contribution des usagers à la dépense.

Enfin pour les modes internationaux, aériens et maritime, le compte permet une description détaillée des acteurs de la filière.

Au niveau actuel d'agrégation du compte satellite des transports¹, toute comparaison intermodale s'avère délicate car la concurrence entre deux modes ne s'exerce jamais sur la totalité du champ du mode, mais plutôt sur un sous-champ : TRM zone longue pour le fret SNCF ou l'automobile en urbain pour les TCU. Mais pour chaque mode, le compte satellite est, dès à présent, une base de données analytique intéressante. Dans cette présentation par mode, on doit distinguer les modes terrestres (route, fer, TCU, fluvial) pour lesquels le concept de dépense intérieure et la problématique du financement de la dépense, notamment celle de l'infrastructure, sont essentiels et les modes internationaux (air et mer) pour lesquels le concept de dépense nationale est plus pertinent.

LA ROUTE

**Les
problématiques
spécifiques au
mode routier**

Le transport routier se distingue des autres modes par la diversité des activités et des acteurs présents sur un même réseau d'infrastructure et par l'existence d'un important secteur non marchand, ménages (automobilistes), compte propre des entreprises (poids lourds et véhicules utilitaires légers), réseaux gérés par les administrations publiques. Cela induit des problématiques spécifiques :

- ◆ au-delà du cadre commun constitué par les concepts des comptes nationaux, les méthodes d'évaluation appliquées aux activités marchandes diffèrent de celles mises en œuvre pour les activités non marchandes : dans le premier cas, pour estimer la valeur du service, on se réfère tout simplement aux prix du marché ; dans le second, les prix sont reconstitués à partir des coûts de production, ce qui peut poser parfois des problèmes d'évaluation notamment en termes de coût d'usage du capital ;
- ◆ la diversité des véhicules et des traitements fiscaux qu'ils subissent a conduit à introduire dans la description des coûts de production et de la fiscalité générée par cette activité, et dans l'imputation des charges d'infrastructures, un critère supplémentaire : le type de véhicule (voitures particulières à essence ou diesel, véhicules utilitaires légers et poids lourds).
- ◆ la route représente pour les administrations publiques une source de revenus par la fiscalité qu'elle génère, mais aussi une source de dépenses liées à leur activité de gestionnaires de leur réseau. Dès lors, si l'on s'intéresse au

¹ Voir l'article précédent «LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS Présentation générale».

COMPTES (II)

financement du système, se pose la question des règles d'affectation de cette fiscalité. Doit-on, notamment, considérer la TIPP² comme le prix d'usage d'une ressource non renouvelable, une contribution des usagers aux charges d'infrastructures ou comme une simple taxe sur la consommation qui abonde le budget de l'Etat ? Largement débattue au sein du groupe technique, cette question n'a pas été tranchée. C'est pourquoi on trouvera dans ce document une ventilation fine des coûts de gestion du réseau et des recettes fiscales par type d'agent et type de véhicule pour permettre ensuite à chacun d'apporter sa réponse à cette question.

Quelques résultats

Dépense courante et dépense en capital

La dépense courante nationale de transport routier est estimée à 836,5 MdF et la dépense intérieure à 843,7 MdF. L'activité de transport de voyageurs représente près de la moitié de ces montants qui comprennent notamment les dépenses de motorisation des ménages, carburants, entretien réparation des véhicules, péages (hors achats de véhicules comptabilisés dans les dépenses en capital) lesquelles se montent à 357 MdF. L'essentiel du transport de marchandises résulte des consommations intermédiaires des entreprises. Quant aux dépenses courantes liées à la gestion des infrastructures et qui bénéficient aux usagers (ménages et producteurs marchands), elles se montent à près de 100 MdF, aux trois quarts assurées par les administrations publiques intervenant en tant que gestionnaires.

La dépense en capital s'établit à près de 270 MdF, dont la majeure partie (80%) résulte des achats de véhicules par les ménages (161,6 MdF) et les autres usagers des infrastructures. Les dépenses des gestionnaires d'infrastructures sont, quant à elles, principalement constituées d'investissements destinés à développer et à entretenir les réseaux.

Enfin la fiscalité générée par la route se monte à 157,7 MdF, sans prendre en compte la TVA. Et plus généralement, on peut dire que l'ensemble de la base de données que constitue le compte satellite pour la route constitue une source riche d'informations. On peut, par exemple, vérifier qu'au sein de l'ensemble des voitures particulières, le diesel représente 30% des trafics et 15% de la TIPP.

Les composantes de la dépense courante de transport routier (MdF)

	Voyag.	March.	Infrastruct.	Total
Consom. finale	375,7	2,1	88,9	466,7
des ménages	375,7	2,1	14,2	392,0
des APU			74,7	74,7
Consom. intermédiaire	24,7	333,6	10,4	368,7
Transferts courants	1,1			1,1
Dép. cour. nationale	401,5	335,7	99,3	836,5
Solde extérieur	2,3	4,9		7,2
Dép. cour. intérieure	403,8	340,6	99,3	843,7

La dépense en capital (MdF)

Usagers des infrastructures	
Ménages	161,9
Transport de voyageurs	42,1
Transport de marchan.	9,1
Collecte de fret	1,7
Total	214,8
Gestion d'infrastructures	
Ouvrages à péage	10,0
A.P.U	42,8
Total	52,8
Dépense en capital totale	267,6

LE FER

La problématique spécifique au mode ferroviaire

Alors que la route se caractérise par une très grande diversité d'activités, la spécificité du mode ferroviaire tient au quasi-monopole dont dispose un opérateur unique, intégré verticalement : la SNCF. En effet, son activité principale consiste à gérer son propre réseau d'infrastructures et à transporter des voyageurs et des marchandises, mais il a en outre un grand nombre d'activités secondaires : messagerie, BTP (pour l'entretien du réseau), transport maritime, location de matériel, bureau d'étude, etc.

² TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

COMPTES (II)

Dans ce contexte, la principale question consiste à opérer un choix parmi ces activités afin de ne retenir que celles que l'on considérera comme caractéristiques du domaine. On a, pour ce faire, décomposé l'activité de la SNCF en trois branches : transport de voyageurs, transport de marchandises et gestion d'infrastructures. Or, cette dernière activité n'apparaît pas dans la nomenclature d'activités qu'utilisent les comptes nationaux. Il a donc fallu la reconstituer à partir des documents de la SNCF et prendre en compte des péages fictifs que verseraient les branches transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises au gestionnaire d'infrastructure.

Dépense courante et dépense en capital

La dépense courante nationale de transport ferroviaire est estimée à 63,3 MdF et, compte tenu du solde extérieur, la dépense intérieure s'établit à 65 MdF. L'activité de transport de voyageurs, qui résulte principalement de la consommation finale des ménages, représente 60% du total (39,1 MdF) et l'activité de transport de marchandises 22% (14,6 MdF).

Au titre de la dépense en capital ont été inscrits 30,2 MdF correspondant à la FBCF de la SNCF (30,1 MdF) et des chemins de fer privés (87 millions), ainsi que 3,4 MdF de transferts spécifiques.

L'analyse de la dépense appelle deux remarques :

- ♦ la première concerne le poids particulièrement élevé de la FBCF en 1992, année où le taux d'investissement (qui mesure la part de l'investissement dans la valeur ajoutée) a atteint le niveau record de 70% contre 51% deux ans plus tard ; en tout état de cause, dans ce mode, le poids de l'investissement est particulièrement élevé.
- ♦ la seconde se réfère à l'importance des transferts dans les comptes de l'entreprise : ils représentent en effet le quart de la dépense courante (16,5 MdF dont 5,3 MdF de subventions d'exploitation et 11,2 MdF versés par l'Etat au titre de sa contribution aux charges d'infrastructures) et 10% de la dépense en capital (3,4 MdF versés par l'Etat au titre du service d'amortissement de la dette de la SNCF). L'analyse du financement montre que ces transferts représentent un tiers de la dépense courante pour les voyageurs et 70% pour la gestion des infrastructures.

Les composantes de la dépense courante de transports ferroviaires (MdF) La dépense en capital (MdF)

	Voyag.	March.	Infra struct.	Total
Consom. finale des ménages	28,8			28,8
Cons. interm. des branch. march.	4,2	13,8		18,0
des branch. non marchandes	2,7	13,2		15,9
Transferts courants	1,5	0,6		2,1
Total dép. cour. nationale	5,3		11,2	16,5
Solde extérieur	38,2	13,8	11,2	63,3
Dép. cour. intérieure	0,9	0,8		1,7
	39,1	14,6	11,2	65,0

	Voyag.	March.	Infra struct.	Total
FBCF	8,0	1,2	21,0	30,2
Transferts en capital			3,4	3,4
Total dépense en capital	8,0	1,2	24,4	33,6

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

La problématique spécifique au mode

Pour traiter des transports collectifs urbains, il était impératif d'intégrer une dimension spatiale : outre la distinction Paris-province qui s'impose d'elle-même, il était souhaitable, en effet, d'affiner l'analyse en introduisant soit un critère de taille d'agglomération, soit un critère de qualité de l'offre (qualité des réseaux) car on sait que ces variables sont très corrélées au comportement des usagers, au partage modal, ainsi qu'aux coûts d'exploitation et d'investissement. Toutefois, compte tenu des sources d'information disponibles, cela n'a pas été possible pour toutes les variables décrites. Aussi, dans cette première version du compte satellite, on se limitera au partage Paris-province pour ce qui est du bouclage total du compte.

COMPTES (II)

La distinction route-fer n'a pas été retenue explicitement car aucun réseau disposant de transports collectifs en site propre (TCSP) n'est unimodal. On couvre donc dans cette activité le transport par autobus. Et, à la différence de la SNCF, on n'a pas cherché à isoler l'activité de gestionnaire d'infrastructures des TCSP, même si l'autorité organisatrice (OA) qui finance les infrastructures, surtout dans les réseaux de province, ne se confond pas avec le transporteur.

Enfin, si la SNCF Ile-de-France n'a pas été intégrée à cette activité, car les nomenclatures officielles la maintiennent dans le transport ferroviaire, on l'a fait apparaître dans tous les tableaux intermédiaires.

Dépense courante et dépense en capital

En ce qui concerne la dépense courante, le partage Paris-province est directement issu des comptes nationaux qui permettent également d'opérer une distinction entre la consommation finale des ménages et les dépenses de transport directement prises en charge par les entreprises (consommation intermédiaire). Compte tenu des transferts, la dépense courante intérieure de TCU s'établit à 28,7 MdF. L'Ile-de-France représente près des deux-tiers de ces montants alors que le poids démographique de cette région n'est que de 18%. La production des TCU des agglomérations de plus de 300 000 habitants pèse pour 55% du total pour la province pour un poids démographique beaucoup plus faible.

Sous certaines hypothèses, du fait de ces transferts, la contribution des usagers à cette dépense se monte à 38% en Ile-de-France contre 55% en province.

La dépense en capital s'élève à 10,1 MdF dont près de 60% en province. Cet effort important se concentre dans les réseaux à site propre (TCSP).

Les composantes de la dépense courante de TCU (MdF)

	Ile-de-France	Province	Total
Cons. finale	11,2	6,3	17,5
Cons. intermédiaire	0,6	0,3	0,9
Transf. courants	6,3	3,9	10,2
Dép. cour. nationale	18,1	10,6	28,6
Solde extérieur	0,1		0,1
Dép. cour. intérieure	18,2	10,6	28,7

La dépense en capital (MdF)

	Ile-de-France	Province	Total
FBCF	4,2	5,9	10,1

LE TRANSPORT AÉRIEN

La problématique spécifique au mode

En France, comme chez nos voisins européens, le transport aérien se caractérise par sa dimension internationale très marquée. Compte tenu de cette particularité, le compte satellite privilégie la notion de dépense courante nationale de transport aérien qui couvre directement ou indirectement l'ensemble des activités du domaine, de préférence à la notion de dépense courante intérieure qui n'est opératoire que pour l'activité de gestion d'infrastructures qui comprend, en l'espèce, les aéroports et la navigation aérienne.

Dépense courante (nationale) et dépense en capital

La dépense courante nationale de transport aérien (hors services aéroportuaires ou de navigation qui sont des consommations intermédiaires des transporteurs) s'élève à 58,2 MdF dont près de 90% sont le fait de voyageurs (51 MdF). Les ménages contribuent à hauteur de 38% à cette dépense. La part des autres usagers, les voyages d'affaires (entreprises, mais aussi administrations publiques) s'élève à 35,2 MdF (61%) et le solde, environ 600 millions de F, est constitué de différents transferts : subventions aux usagers notamment pour la Corse (au titre de la continuité territoriale), aux compagnies, à la collecte de fret, participation de l'Etat aux ressources courantes du Budget annexe de l'aviation civile.

COMPTES (II)

La dépense en capital est constituée des investissements des différentes parties prenantes (compagnies aériennes, aéroports, navigation aérienne et divers auxiliaires) pour un montant de 13,1 MdF.

Ce mode se caractérise aussi, en termes de financement des infrastructures, par une forte contribution des usagers.

Les composantes de la dépense courante de transports aériens (MdF)

	Voyag.	March.	Infra.	Total
Cons. fin. des ménages	22,4			22,4
Cons. intermédiaire	28,0	5,0	2,2	35,2
Transferts courants	0,6	0,1		0,6
Dép. cour. nationale	51,0	5,1	2,2	58,2

La dépense en capital (MdF)

	Voyag.	March.	Infra.	Total
FBCF	7,2	0,9	5,0	13,1

LE TRANSPORT MARITIME

La problématique spécifique au mode

La problématique du transport maritime se rapproche de celle de l'aérien en ce qu'il a, lui aussi, une importante composante internationale. Mais, contrairement au transport aérien, la majeure partie du chiffre d'affaires du maritime se fait dans le transport de marchandises.

La dépense courante sera donc appréhendée dans sa dimension nationale qui couvre l'activité des transporteurs et, par le biais de leurs consommations intermédiaires, celle des gestionnaires des ports maritimes et des nombreux auxiliaires du domaine : collecte de fret, manutention, phares et balises, etc. Le nombre d'intervenants dans la filière maritime est grand et le taux d'intermédiation de ce mode s'en trouve particulièrement élevé.

Dépense courante et dépense en capital

Estimée à près de 28 MdF, la dépense courante nationale de transport maritime résulte essentiellement des consommations intermédiaires de marchandises qui représentent plus de 90% du total : fret proprement dit mais aussi consommation des entreprises en services d'organisation, phares et balises. Le transport de voyageurs (hors transferts spécifiques) et les dépenses d'exploitation des infrastructures (manutention aux frais des chargeurs résidents, droits de port marchandises) s'élèvent respectivement à 2,4 et 1,1 MdF.

Les transferts courants sont principalement constitués des subventions destinées à favoriser les traversées des voyageurs vers la Corse, au titre de la continuité territoriale (622 millions de F).

Quant à la dépense en capital du domaine, elle s'établit globalement à 7MdF dont 4,6 MdF pour les compagnies et 1,3 MdF pour les ports.

Les composantes de la dépense courante de transports maritimes (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
Cons. finale des mén.	1,8			1,8
Cons. intermédiaire		24,3	1,0	25,3
Transferts courants	0,6	0,1	0,1	0,8
Dép. cour. nationale	2,4	24,4	1,1	27,9

La dépense en capital (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
FBCF	0,5	5,2	1,4	7,0
Transferts		0,1		0,1
Dép. en capital	0,5	5,2	1,4	7,0

COMPTES (II)

LE TRANSPORT FLUVIAL ET LE TRANSPORT PAR CONDUITE

La problématique spécifique au domaine couvert

C'est par commodité que l'on a regroupé ici ces deux modes dont le seul point commun est qu'ils servent à transporter des « marchandises » à titre principal (transport fluvial) ou exclusif (conduites).

A l'instar des autres modes, le transport fluvial recouvre deux types d'activités bien distincts : l'exploitation fluviale et la gestion de l'infrastructure qui est à la charge de l'administration publique par le biais notamment d'un « organisme divers d'administration centrale » (ODAC) : Voies navigables de France (VNF).

Quant au transport par conduite, qui correspond à une activité tout à fait spécifique, il n'est repris ici que parce que les comptes nationaux le classent parmi les transports.

La distinction entre dépense courante nationale et intérieure n'a pas de sens pour les gestionnaires d'infrastructures fluviales. En revanche, comme des données sur les échanges extérieurs des transporteurs fluviaux et du transport par conduite sont disponibles, il est possible de calculer pour ces activités une dépense courante nationale et une dépense courante intérieure.

Dépense courante et dépense en capital

La dépense courante nationale de transport fluvial s'élève à 3,6 MdF répartis entre les transporteurs (900 millions de F au titre des voyageurs et 1 milliard au titre des marchandises selon l'enquête annuelle d'entreprises) et les gestionnaires d'infrastructures (VNF, mais aussi la Compagnie nationale du Rhône : 1,7 MdF). Il est important de souligner que la dépense courante des gestionnaires d'infrastructures inclut la mise à la disposition de VNF de 5000 agents du ministère de l'équipement représentant un coût de 1,1 MdF.

La dépense courante du transport par conduite, exclusivement constituée de consommations intermédiaires, s'élève, quant à elle, à 2,1 MdF.

S'agissant de la dépense en capital, le compte satellite aboutit aux résultats suivants : 160 millions de F de la part des transporteurs fluviaux, près de 500 millions de la part de VNF (dont 76 millions de transferts en capital) et 307 millions de F investis par les entreprises gérant le transport par conduite.

Les composantes de la dépense courante de transports fluviaux et par conduite (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
A - Fluvial				
Cons. finale	0,7		0,3	1,0
Cons. intermédiaire	0,1	1,0	0,3	1,5
Transferts cour.			0,0	0,0
Personnel de l'Etat			1,1	1,1
Dép. cour.	0,9	1,0	1,7	3,6
B - Conduites				
Cons. int.		2,1		2,1
Exportations		0,1		0,1
Dép. cour.intér.		2,2		2,2

La dépense en capital (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
A - Fluvial	0,0	0,1	0,5	0,7
B - Conduite		0,3		0,3