

# LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS EN 1996

François JEGER



Le compte satellite des transports comprend une mesure de la dépense de la nation consacrée aux transports. En 1996, elle s'est élevée à 1 311 milliards de francs, ce qui équivaut à 16,5 % du PIB. Avec 85 %, le poids du transport routier est prépondérant dans cette dépense. Le compte satellite des transports permet également, entre autres, de comparer les coûts et les recettes tirés de la circulation routière par type de véhicule. Il permet aussi de mesurer l'importance des financements publics dans les transports ferroviaires et collectifs urbains.

Le compte satellite des transports est un outil de cadrage macro-économique permettant de mesurer le montant des dépenses consacrées aux transports par la nation selon les différents modes, que ce soit pour le transport de voyageurs, pour le transport de marchandises ou pour les infrastructures.

Il décrit les dépenses par financeur (ménages, entreprises ou administrations, à travers certains transferts) et par bénéficiaire (par exemple, pour la route, les utilisateurs de voitures particulières ou de poids lourds).

Le champ du compte satellite des transports est plus large que celui de la branche transport de la comptabilité nationale puisqu'il intègre le transport routier de marchandises pour compte propre et les déplacements de particuliers en automobile.

**Une dépense  
courante  
de 1 032 milliards**

La dépense courante nationale de transports en 1996 est estimée à près de 1 032 milliards de francs, ce qui équivaut à 13 % du produit intérieur brut (PIB) de cette même année.

La part de la route dans cette dépense courante est de 81,6 %, celle du transport ferroviaire de 5,3 %. Celles des transports collectifs urbains et aériens sont voisines de 5 % (tableau 1). Les dépenses liées au transport de voyageurs sont majoritaires dans ces quatre modes. Les dépenses liées au transport de marchandises sont majoritaires dans les modes maritime et fluvial.

Tableau 1 : Dépense courante en 1996 (milliards de francs)

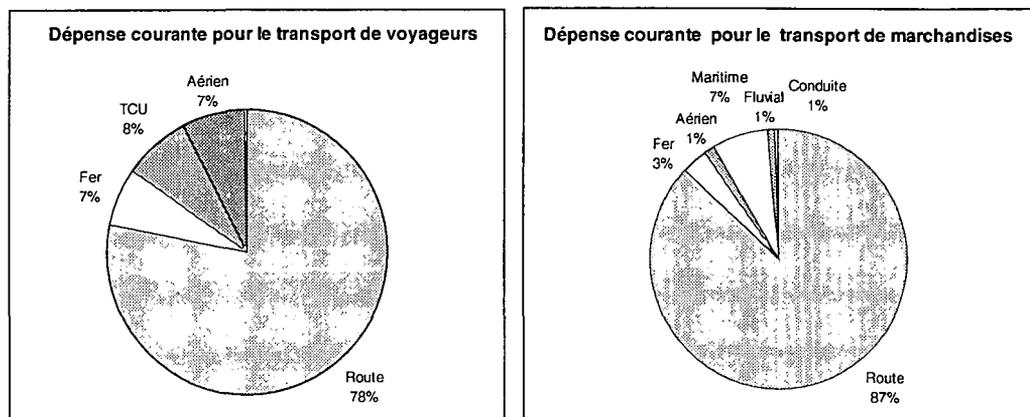
	Voyageurs	Marchandises	Infrastructures	Total	%
Route	428,5	299,4	114,5	842,4	81,6%
Fer	29,9	10,4	14,9	55,2	5,3%
TCU				48,5	4,7%
Aérien	43,8	6,0	0,3	50,1	4,9%
Maritime	1,7	28,4	0,5	30,7	3,0%
Fluvial	0,4	1,9	1,1	3,3	0,3%
Conduite		2,3		2,3	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>552,7</b>	<b>348,3</b>	<b>131,4</b>	<b>1 032,4</b>	<b>100,0%</b>

Pour l'ensemble des modes, les dépenses relatives aux infrastructures représentent 13 % de la dépense courante, celles exclusivement consacrées aux transports de voyageurs 54 % et celles concernant les transports de marchandises 33 %.

## COMPTES

Si l'on répartit la charge des infrastructures routières et ferroviaires entre les usages « voyageurs » et « marchandises », la part de la route dans la dépense courante est de 78 % pour le transport de voyageurs et de 87 % pour le transport de marchandises (graphiques 1 et 2).

Graphiques 1 et 2



A titre de comparaison, en unités physiques, la part de la route est de 89 % des voyageurs-kilomètres et de 75 % des tonnes-kilomètres transportées.

*... en progression  
de 3 % par an  
entre 1992 et 1996*

Par rapport à l'année 1992, la dépense courante a progressé de 113 milliards de francs, soit une progression annuelle moyenne de 2,9 %, légèrement supérieure à la croissance du PIB sur la période (+ 2,3 %). La progression des dépenses de transports de voyageurs a été plus rapide (+ 3,3 % par an) que celle des marchandises (+ 1,7 %) (tableau 2).

Tableau 2 : Progression annuelle de la dépense courante entre 1992 et 1996

	Voyageurs	Marchandises	Infrastructures	Total
Route	4,0%	2,1%	5,5%	3,5%
Fer	0,1%	-4,5%	0,5%	-0,7%
TCU	4,3%			4,3%
Aérien	-0,4%	6,8%	8,3%	0,4%
Maritime	-6,3%	-0,8%	-0,4%	-1,2%
Fluvial	-0,8%	-4,9%	3,9%	-1,9%
Conduite		-0,9%		-0,9%
TOTAL	3,3%	1,7%	4,9%	2,9%

La progression des dépenses globales relatives à la route et le recul de celles relatives au fer ont accompagné le transfert modal du second vers le premier mode. L'écart est particulièrement sensible en ce qui concerne le transport de marchandises avec une progression annuelle des dépenses de +2,1 % pour la route et un recul de 4,5 % pour le fer.

La progression des dépenses courantes la plus élevée est enregistrée dans les transports collectifs urbains (+ 4,3 %). La progression faible de la dépense nationale aérienne tient à la baisse de tarifs sur la période, consécutive à l'ouverture de la concurrence. La dépense a reculé dans les modes maritime et fluvial.

*Une dépense  
en capital  
de 385 milliards*

La dépense brute en capital s'élève à 385 milliards de francs en 1996 (tableau 3). Le poids de la route est, là aussi, largement majoritaire avec 86 %. 178 milliards de francs, soit près de la moitié du total, proviennent des achats d'automobiles comptabilisés en dépenses en capital (voir encadré 1). Les dépenses en capital sont, pour les autres modes, à peu près proportionnelles à la dépense

## COMPTES

courante, à l'exception des modes aérien et maritime pour lesquels les dépenses en capital sont plus faibles.

Cela provient, en partie, du faible poids des investissements en infrastructures dans ces deux modes, dont la particularité est de n'utiliser des infrastructures qu'aux points terminaux des trajets (ports ou aéroports).

Tableau 3 : Dépense brute en capital en 1996 (milliards de francs)

	Matériel	Infrastructures	Total	%
Route	270,1	62,0	332,1	86,2%
Fer	5,7	14,5	20,2	5,2%
TCU			15,6	4,1%
Aérien	5,7	4,8	10,5	2,7%
Maritime	3,7	1,9	5,6	1,4%
Fluvial	0,2	0,4	0,6	0,2%
Conduite		0,5	0,5	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>285,4</b>	<b>84,1</b>	<b>385,1</b>	<b>100,0%</b>

La formation brute de capital est destinée à 77 % au matériel de transport. Les infrastructures ne représentent que 23 % des investissements. Le mode ferroviaire, où leur part est de 72 %, constitue donc une exception.

*Une dépense nationale de 1 311 milliards de francs*

La dépense nationale est la somme de la dépense nationale courante et de la dépense nette en capital (c'est-à-dire dont on a ôté des doubles comptes : voir encadré 1). Au total, la dépense nationale est évaluée à 1 311 milliards de francs en 1996 (tableau 4). Cette dépense consacrée à la fonction transport en France équivaut à 16,5 % du produit intérieur brut.

Le poids de la route dans cette dépense est de 85 %. La part des transports ferroviaires, aériens et collectifs urbains avoisine 4 % pour chacun de ces modes.

Tableau 4 : Dépense totale en 1996 (milliards de francs)

	dépense courante (a)	dépense brute capital (b)	CCF (C)	dépense totale (a)+(b)-(C)	%
Route	842,4	332,1	65,6	1108,9	84,6%
Fer	55,2	20,2	20,8	54,5	4,2%
TCU	48,5	15,6	6,2	57,9	4,4%
Aérien	50,1	10,5	8,2	52,4	4,0%
Maritime	30,7	5,6	5,2	31,1	2,4%
Fluvial	3,3	0,6	0,2	3,7	0,3%
Conduite	2,3	0,5	0,8	2,0	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>1032,4</b>	<b>385,1</b>	<b>107,0</b>	<b>1310,6</b>	<b>100,0%</b>

*Le coût de la route et la fiscalité associée*

Une utilisation du compte satellite peut être la comparaison entre les coûts et les recettes relatifs aux différents utilisateurs de la route (voitures particulières, véhicules utilitaires légers (VUL), poids lourds). En dehors du réseau concédé, dont le financement doit être assuré, à terme et globalement, par les péages perçus, ce sont les administrations publiques centrales ou locales qui assurent la construction et l'entretien des routes. En 1996, elles y ont consacré 96,5 milliards de francs (tableau 5).

La répartition de ces charges entre les différents utilisateurs est effectuée selon les clefs d'imputation basées sur des études technico-économiques<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Le rapport 91-105 du Conseil général des ponts et chaussées donne des équivalences telles que 1 poids lourd = 5 véhicules légers sur les routes nationales et 12 véhicules légers sur le réseau local.

## COMPTES

On constate que la circulation de l'ensemble des poids lourds, des véhicules utilitaires légers et des autocars coûte plus cher à la collectivité que celle des voitures particulières.

Tableau 5 : Dépenses des infrastructures routières non concédées

	Réseau National	Réseau Local	Total
<b>Dépense courante dont</b>	15,6	66,6	<b>82,2</b>
Consommations intermédiaires	3	19,3	<b>22,3</b>
Frais de personnel	2,7	21	<b>23,7</b>
Consommation de capital fixe	8,2	19,5	<b>27,7</b>
Dépenses de police et d'éclairage	1,7	6,8	<b>8,5</b>
Dépense en capital brute	12,9	29,1	<b>42</b>
<b>Dépense en capital nette</b>	4,7	9,6	<b>14,3</b>
<b>Dépense totale</b>	<b>20,3</b>	<b>76,2</b>	<b>96,5</b>
dont			
voitures particulières	6,2	40,0	46,3
poids lourds - VU L - Autocars	14,1	36,2	50,2

Il peut être intéressant de comparer ce coût à la fiscalité générée par l'usage de la route. Diverses taxes spécifiques sont perçues sur les usagers de la route : cartes grises, vignettes, taxes sur les assurances. Une partie de la taxe sur les produits pétroliers (TIPP) - celle qui est perçue sur les carburants pour véhicules routiers - est également payée à l'occasion des déplacements. Le tableau 6 présente des évaluations de ces recettes fiscales selon deux interprétations de la valorisation de la TIPP sur les carburants.

On peut alors soit considérer que la totalité de la TIPP sur les carburants est une recette fiscale générée par le transport routier, soit n'en retenir que la partie correspondant au différentiel entre les taux appliqués aux carburants et au fioul domestique.

Tableau 6 : Fiscalité générée par le transport routier en 1996 (milliards de francs)

	Voitures particulières	Poids lourds + VUL + Cars	Total
Fiscalité spécifique (vignettes...)	19,4	6	25,4
TIPP totale perçue sur les carburants	91,9	42,0	133,9
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	75	30,4	105,4

On constate que, quelle que soit la valorisation de la TIPP, les prélèvements fiscaux auxquels sont assujettis les automobilistes couvrent le coût de leur usage de la route, ce qui n'est pas le cas pour les poids lourds.

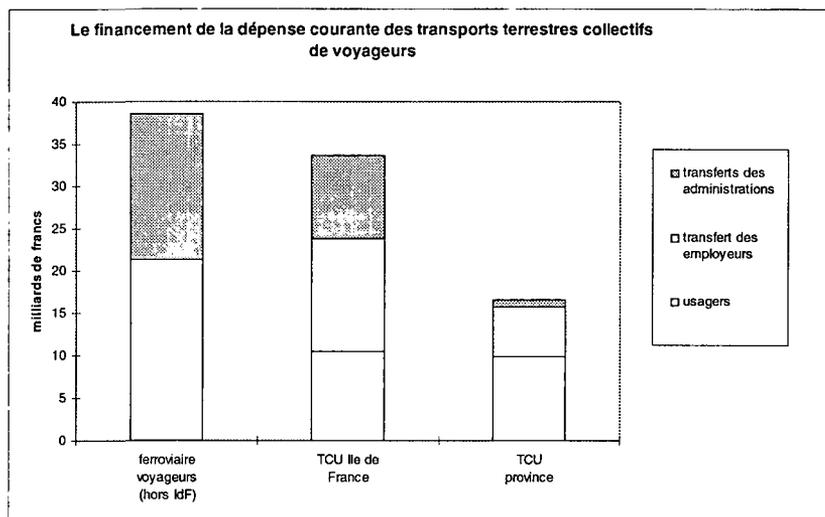
**Transports  
ferroviaires  
et transports  
collectifs urbains :  
le poids  
des subventions**

Pour le transport ferroviaire, bien que la création de RFF date de 1997, le compte satellite s'est efforcé de distinguer la gestion des infrastructures du transport de voyageurs et de marchandises dès 1996. Le compte satellite permet aussi de mesurer la part des subventions publiques au transport ferroviaire.

Dans la dépense courante de 55,2 milliards de francs relative au fer, les transferts des administrations publiques s'élèvent à 23,4 milliards de francs, soit 42 %. Ces transferts peuvent prendre des formes différentes : compensations tarifaires (3,5 milliards de francs), subventions d'exploitation pour lignes déficitaires (5 milliards de francs), contribution aux charges d'infrastructures (12,6 milliards de francs) ou encore service annexe de la dette (2 milliards de francs).

En 1996, pour les transports collectifs urbains - incluant la SNCF Ile-de-France - la dépense nationale courante est de 48,5 milliards de francs. L'utilisateur finance 42 % de cette dépense, avec toutefois une différence entre l'Ile-de-France (33 %) et la province (60 %) (graphique 3). Le reste est financé par les entreprises (40 %) et les administrations (18 %). Le financement des entreprises provient essentiellement du versement transport (20,5 milliards de francs) et du remboursement de la carte orange en région parisienne (2,7 milliards de francs). Les administrations contribuent par des réductions tarifaires (7,2 milliards de francs) et des subventions d'exploitation (1,1 milliard de francs).

**Graphique 3**



**Transports aériens et maritimes : les entreprises de transport supportent directement le coût de la gestion des infrastructures**

Les transports aériens et maritimes ont des points communs : composantes internationales fortes, infrastructures aux points terminaux tenues par des gestionnaires séparés. Ils se distinguent néanmoins par un poids prépondérant des voyageurs dans l'aérien (87 % de la dépense courante) et des marchandises dans le maritime (92 %).

Les aéroports gestionnaires des infrastructures aériennes sont financés principalement par des redevances des compagnies (françaises et étrangères : 7 milliards de francs). Le poids des subventions est faible (3 %). De même, les dépenses de navigation aérienne (5,9 milliards de francs) sont financées à 96 % par les redevances versées par les compagnies. C'est pour cette raison que le tableau 1 ne fait apparaître qu'une faible dépense courante d'infrastructures. En effet, dans la mesure de la dépense courante, on élimine les consommations intermédiaires à l'intérieur du domaine du compte satellite. Il aurait été possible d'éliminer les redevances versées par les producteurs. On a préféré éliminer les redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructures, se plaçant ainsi dans une optique de financeur initial.

De même, les services de gestion des ports et la manutention portuaire sont en quasi-totalité facturés aux compagnies maritimes. La part des subventions dans la dépense courante des ports est de 7 %. A l'inverse, les dépenses de gestion des phares et balises (200 millions de francs) sont supportées intégralement par l'Etat.

## Encadré 1 : Les différentes notions de dépense dans le compte satellite

### Dépense nationale et dépense intérieure

La dépense nationale correspond aux dépenses des résidents français en France et à l'étranger.

Cette notion est la seule qui soit pertinente pour les modes qui ont une composante internationale forte tels que l'aérien et le maritime.

La dépense intérieure est celle des résidents et des non résidents sur le territoire français. Ce dernier concept se prête mieux à l'analyse de l'activité des gestionnaires d'infrastructures. Le compte satellite des transports retient donc la dépense nationale de service transport et la dépense intérieure d'infrastructure.

En application du SCN 93, la dépense nationale est obtenue en additionnant, sans double compte, les deux éléments suivants :

- les emplois réels des unités résidentes (entreprises, ménages, administrations publiques) en produits spécifiques (produits caractéristiques). Ces emplois réels en produits spécifiques sont pris hors sous-traitance (il y aurait sinon double compte du montant de cette sous-traitance). Ils comprennent les consommations finales des ménages et des administrations publiques, les marges de transport et les consommations intermédiaires à l'exception de celles des autres producteurs du domaine (redevances versées par les transporteurs aux gestionnaires d'infrastructures, par exemple) ;
- les transferts courants spécifiques au domaine, qui ne sont pas une contrepartie de la consommation en produits spécifiques (subventions d'exploitation, ...).

La dépense courante intérieure s'obtient en ajoutant à la dépense courante nationale définie précédemment les dépenses courantes effectuées en France par des non résidents et en retranchant de ce total les dépenses courantes des résidents français à l'étranger.

### Dépense brute en capital et dépense totale nette

La dépense brute en capital est constituée de la somme des éléments suivants :

- la formation brute de capital fixe (FBCF) des producteurs caractéristiques du domaine (dépenses d'investissement et de gros entretien en matériel de transport ou en infrastructures) ;
- les transferts en capital qui ne sont pas une contrepartie de la formation en capital des activités caractéristiques (aides à l'amortissement de la dette, ...).

Pour le transport routier, le compte satellite a adopté une conception de la dépense en capital des ménages élargie par rapport à celle que retient le cadre central de la comptabilité nationale, dans la mesure où il a adopté un concept de production lui-même plus large puisqu'il intègre le transport pour compte propre, y compris l'utilisation que font les ménages de leurs voitures particulières. Ainsi, il considère que les achats de véhicules automobiles par ces derniers constituent une FBCF, et non une consommation finale. Ce choix permet ainsi une comparabilité entre les modes.

La mesure de la dépense totale consiste à additionner la dépense courante et la dépense en capital en éliminant les doubles comptes. Une estimation de ces doubles comptes s'élève à 107 milliards de francs. Ils proviennent essentiellement de la consommation de capital fixe (CCF) incluse dans la dépense courante. En effet, les gestionnaires marchands intègrent dans leurs prix de vente l'amortissement des investissements réalisés. C'est la notion de consommation de capital fixe (CCF) que l'on a élargie aux gestionnaires publics de la voirie pour l'intégrer dans la dépense courante. Pour calculer une dépense nette en capital additive à la dépense courante, on soustrait de la dépense brute en capital la consommation de capital fixe d'infrastructures et de matériel de transport pour les producteurs marchands. En effet, pour le transport routier pour compte propre (automobiles des ménages et camions du compte propre), l'évaluation de la dépense courante ne comprend pas ici l'amortissement des véhicules.

□