



LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS EN 1998

Agnès d'AUTUME, Philippe HUAULT,
François JEGER, André RÉMY

Le compte satellite des transports mesure la dépense de la nation consacrée aux transports. En 1998, la dépense courante atteint 192 milliards d'euros. La dépense brute en capital est du même ordre de grandeur qu'en 1996 : 58 milliards d'euros. La dépense totale nette formée par l'agrégation de la dépense courante et de la formation nette de capital s'élève à 212 milliards d'euros, soit l'équivalent de 16,4 % du PIB. Le mode routier représente, à lui seul, 83 % de cette dépense nette.

**Une dépense
courante nationale
équivalente
à près de 15 %
du PIB en 1998...**

La dépense courante nationale mesure les dépenses que les agents résidents ont réalisées pour le transport. Elle comprend :

- les coûts supportés par les ménages pour leurs déplacements, soit par leurs propres moyens (dans ce cas l'usure de leur véhicule est incluse), soit par des modes de transports collectifs ;
- les dépenses engagées par les entreprises pour les déplacements de leurs collaborateurs dans des véhicules appartenant à l'entreprise ou par des modes de transports collectifs ainsi que pour le transport de marchandises ;
- les dépenses directes de gestion d'infrastructure des administrations. Afin de prendre en compte les coûts de remplacement dûs à l'usure, ce coût intègre la consommation de capital fixe ;
- les transferts courants des administrations aux gestionnaires d'ouvrages à péages : aéroports et navigation aérienne, ports et gestionnaires d'infrastructures fluviales (VNF et ports fluviaux).

En revanche, elle ne comprend pas les dépenses en services autres que de transports produits par les entreprises du secteur (« activités annexes » des opérateurs, activités domaniales des ports et aéroports, gestion du réseau hydraulique par VNF, etc.).

**Tableau 1 : Dépense courante nationale en services de transport
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Services de transport de voyageurs		Services de transport de marchandises		Services de gestion d'infrastructure		Intra-consommations		Total	
	(1)	(2)	(3)	(4)	=(1)+(2)+(3)-(4)					
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	94,41	98,92	46,11	49,62	16,29	17,79	4,77	5,49	152,04	160,84
- dont voiture particulière	91,26	95,18							91,26	95,18
- dont TCNU (*)	3,16	3,74							3,16	3,74
Fer	4,40	5,10	1,74	2,04	2,79	2,75	0,87	0,95	8,06	8,94
TCU	7,71	7,93							7,71	7,93
Aérien	7,09	7,47	0,91	0,95	1,76	1,96	0,05	0,05	9,71	10,33
Maritime	0,33	0,38	4,28	4,83	0,42	0,46	0,08	0,09	4,95	5,58
Fluvial	0,07	0,07	0,36	0,39	0,27	0,34	0,27	0,27	0,43	0,53
Total	114,01	119,87	53,39	57,83	21,54	23,30	6,03	6,85	182,90	194,15

(*) La dépense publique pour les infrastructures regroupe essentiellement les dépenses réalisées par l'Etat et les collectivités locales sur le réseau routier et les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructure.

(**): transport collectif non urbain.

COMPTES

En 1998, la dépense nationale courante en services de transport s'est élevée à 192 milliards d'euros, ce qui représente à peu près la même importance par rapport au PIB qu'en 1996 : 14,7 % contre 15,0 %.

La dépense en services de transport de voyageurs s'élève à près de 120 milliards d'euros, soit 62 % de la dépense totale. 79 % de ce montant est consacré à l'utilisation professionnelle ou privée de la voiture individuelle.

La dépense effectuée pour les modes de transports collectifs est de 25 milliards d'euros. Elle se répartit à peu près également entre les services de transports terrestres à moyenne et longue distance (transport ferroviaire et transport collectif non urbain), qui en représentent 35 %, les services de transports collectifs urbains (32 %) et les services de transport aérien (30 %).

Par rapport à ces modes, les dépenses en services de transport de voyageurs par les modes maritimes ou fluviaux représentent des montants marginaux.

La dépense de services de transport de marchandises s'élève à près de 58 milliards d'euros.

Le transport routier de marchandises en représente 85 % (49,6 milliards d'euros), dont 58 % (33,7 milliards d'euros) sont effectués auprès d'entreprises de transport pour compte d'autrui, le solde étant réalisé en compte propre.

La dépense en services de transport de marchandises consacrée aux autres modes s'élève à 8,2 milliards d'euros, dont 4,8 milliards pour le transport maritime, 2,0 milliards pour le transport ferroviaire, 0,95 milliard pour le mode aérien et 0,39 milliard pour le mode fluvial.

La dépense publique pour les infrastructures regroupe essentiellement les dépenses réalisées par l'Etat et les collectivités locales sur le réseau routier ainsi que les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructure. Elle s'élève en 1998 à 14,5 milliards d'euros.

Le coût d'entretien du réseau routier national et local en représente 85 % et la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure ferroviaire versée à RFF 12 %. Le solde correspond aux autres dépenses directes des administrations (ex. : services des phares et balises) et aux transferts courants aux gestionnaires d'infrastructures aériennes, maritimes et fluviales.

La consommation des ménages représente 57 % de la dépense courante totale

La consommation des ménages en services de transport représente 57 % de la dépense totale, dont 48 % pour les coûts d'utilisation (y compris consommation de capital fixe) des véhicules individuels.

La dépense courante des entreprises comprend le coût des transports réalisés en compte propre et les achats de services de transport aux entreprises du compte d'autrui. Elle s'élève à 68,2 milliards d'euros, dont 51,8 milliards pour la route.

La dépense des administrations comprend les dépenses directes d'infrastructure, les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructure et les transferts aux opérateurs de transport public. Ceux-ci s'élèvent à 4,5 milliards d'euros, dont 1,2 milliard d'euros au titre des subventions au transport collectif routier non urbain, qui sont principalement le fait des départements, 1,4 milliard d'euros au transport ferroviaire, dont 296 millions d'euros au titre des tarifs sociaux, et 1,6 milliard d'euros au transport collectif urbain (237 millions d'euros au titre des tarifs sociaux).

COMPTES

**Tableau 2 : Financement de la dépense courante
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	91,46	95,52	47,90	51,82	12,68	13,51	152,04	160,84
- voiture particulière	89,41	92,98			11,58	12,31	148,88	157,10
-TCNU	2,05	2,53			1,11	1,20	3,16	3,74
Fer	2,36	2,67	2,48	3,11	3,22	3,15	8,06	8,94
TCU	2,65	2,83	3,24	3,42	1,81	1,68	7,71	7,93
Aérien	3,36	3,69	4,58	4,68	0,11	0,10	8,04	8,47
Maritime	0,26	0,31	4,23	4,75	0,21	0,24	4,69	5,30
Fluvial	0,07	0,07	0,34	0,37	0,29	0,29	0,69	0,73
Total	100,15	109,27	63,33	68,15	18,32	18,98	181,24	192,21

**Une dépense
intérieure
en services
d'infrastructure
de l'ordre de
23 milliards
d'euros**

La dépense intérieure courante, qui correspond aux dépenses courantes effectuées sur le territoire national par les résidents et non résidents est un concept pertinent pour l'analyse de l'activité des gestionnaires d'infrastructure. Elle comprend les péages effectués pour l'usage des infrastructures, les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructures à péages ainsi que le coût supporté par la collectivité pour la gestion des infrastructures de transport autres qu'à péages.

Elle s'élève à 23,3 milliards d'euros, dont 17,8 milliards d'euros pour le mode routier. 38 % de cette dépense sont couverts par les péages versés par les usagers ou les opérateurs (dans le cas des modes autres que routiers).

**Tableau 3 : Dépense intérieure en services d'infrastructure
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Total		Dont : péages	
	1996	1998	1996	1998
Route	16,29	17,79	4,77	5,49
Fer	2,79	2,75	0,87	0,95
Aérien	1,76	1,96	1,71	1,91
Maritime	0,42	0,46	0,34	0,37
Fluvial	0,27	0,34	0,01	0,07
Total	21,54	23,30	7,70	8,79

**La dépense
nationale en capital**

Les dépenses en capital engagées pour le transport en 1998 par les agents résidents s'élèvent à 58 milliards d'euros. Les achats de véhicules routiers en représentent 67 %, les dépenses réalisées sur les infrastructures de transport 24 % et les achats de matériels par les modes non routiers 9 %.

COMPTES

**Tableau 4 : Dépense nationale en capital pour le transport par type d'investissement
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Matériel et divers		Infrastructures de transport		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	40,51	39,75	9,10	8,06	49,61	47,81
- véhicules routiers	40,07	39,28			40,07	39,28
- TCNU	0,45	0,47			0,45	0,47
Fer	0,87	1,07	2,56	4,14	3,43	5,21
TCU		1,13		0,74	1,71	1,87
Aérien	1,73	1,32	0,52	0,72	2,24	2,04
Maritime	0,97	0,82	0,21	0,20	1,18	1,02
Fluvial	0,05	0,04	0,06	0,10	0,10	0,14
Total	n.d.	44,14	n.d.	13,95	58,27	58,09

La part financée par les ménages s'élève à 29,3 milliards d'euros. Elle est constituée par les achats de véhicules et la construction de parkings (2,4 milliards d'euros). 65 % de la dépense en capital des entreprises est consacrée au mode routier. Les achats de véhicules en représentent 10,2 milliards d'euros, la construction d'ouvrages à péage 2,3 milliards d'euros, le solde étant constitué par les investissements des organisateurs de transport de fret.

La dépense en capital des administrations s'élève à 9,2 milliards d'euros, 62 % de ce montant étant consacré à la route et 30 % au mode ferroviaire. Ce dernier montant correspond à des subventions d'équipement (619 millions d'euros) à RFF et à la SNCF, à une contribution de l'Etat au service d'amortissement de la dette (678 millions d'euros) et à la dotation en capital à RFF (1,5 milliard d'euros).

**Tableau 5 : Financement de la dépense en capital
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	30,66	29,30	12,83	12,78	6,12	5,73	49,6	47,8
- TCNU			0,42	0,45	0,03	0,03	0,4	0,5
Fer			2,32	2,38	1,11	2,82	3,4	5,2
TCU			n.d.	1,52	n.d.	0,35	1,7	1,9
Aérien			1,33	1,85	0,91	0,18	2,2	2,0
Maritime			1,07	0,98	0,11	0,05	1,2	1,0
Fluvial			0,07	0,08	0,04	0,06	0,1	0,1
Total	30,66	29,30	n.d.	19,60	n.d.	9,20	58,3	58,1

**Une dépense totale
de près
de 212 milliards
d'euros,
dont 83 %
consacrés
au mode routier**

La dépense nationale totale résulte de l'agrégation de la dépense courante et de la dépense en capital nette de la consommation de capital fixe. Elle s'élève en 1998 à près de 212 milliards d'euros, dont 83 % correspondent au mode routier. Elle est financée pour 53 % par les ménages, 36 % par les entreprises et 11 % par les administrations.

COMPTES

**Tableau 6 : Dépense nationale totale
TVA non déductible incluse, milliards d'euros**

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	101,17	103,87	53,46	57,33	14,32	14,76	169,0	176,0
-TCNU	2,05	2,53	-0,07	-0,05	1,13	1,23	3,1	3,7
- autres	99,12	101,33	53,54	57,38	13,19	13,53	165,8	172,2
Fer	2,36	2,67	3,03	3,73	4,34	5,98	9,7	12,4
TCU	2,65	2,83	n.d.	4,02	n.d.	2,03	8,5	8,9
Aérien	3,36	3,69	4,21	4,83	0,79	0,06	8,4	8,6
Maritime	0,26	0,31	4,45	4,76	0,04	0,13	4,7	5,2
Fluvial	0,07	0,07	0,36	0,41	0,26	0,28	0,7	0,8
Total	110,18	113,80	n.d.	75,69	n.d.	26,99	201,0	211,8

**Les prélèvements
fiscaux s'élèvent
à 53,9 milliards
d'euros**

Les prélèvements fiscaux sur les transports sont constitués pour un tiers par la TVA et pour les deux tiers restants par les impositions spécifiques au transport, dont la TIPP représente 64 %.

**Tableau 7 : Fiscalité générée en 1996 et 1998
Milliards d'euros**

	TVA		Autres taxes		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	16,51	17,37	31,24	33,86	47,75	51,23
Fer	0,24	0,27	0,49	0,50	n.d.	0,78
TCU	0,14	0,15	n.d.	0,91	n.d.	1,06
Aérien	0,16	0,15	0,48	0,54	0,65	0,69
Maritime	0,06	0,07	0,09	0,09	0,15	0,16
Fluvial	0,03	0,03	0,01	0,01	0,03	0,05
Total	17,12	18,01	n.d.	35,90	n.d.	53,92

Le compte satellite permet d'éclairer des questions spécifiques à chacun des modes. Il nécessite également de préciser l'analyse économique que l'on effectue des diverses interventions des pouvoirs publics, que ce soit en matière de prélèvement, par la prise en charge directe du fonctionnement de certains services ou par le biais des financements qu'il apporte à chacun des domaines. Quelques éléments sont présentés ci-dessous, concernant la couverture des coûts publics de la route, les transferts publics pour le transport ferroviaire, le financement des infrastructures portuaires et aéroportuaires par les transporteurs.

**La route
et la couverture
des coûts
d'infrastructures
routières
publiques
par les usagers**

Pour les administrations publiques, la route représente une source de revenus par la fiscalité qu'elle génère mais aussi une source de dépenses liées à l'activité de gestion du réseau routier. Le compte satellite des transports permet de mettre en parallèle ces deux montants.

Le financement du réseau concédé est assuré essentiellement par les péages. Pour le réseau non concédé, ce sont les administrations nationales et locales qui assurent la construction et l'entretien des routes. En 1998, elles y ont consacré 13,6 milliards d'euros dont 6,6 milliards d'euros de dépense en capital. Ces dépenses peuvent être réparties selon le type de véhicule qui fait usage de ces infrastructures : voitures particulières, véhicules utilitaires légers (VUL), poids lourds, en tenant compte de leur usure respective de la chaussée¹.

¹ Les clefs d'imputation sont celles calculées dans le rapport 91-105 du conseil général des Ponts et Chaussées.

COMPTES

La fiscalité générée par le transport routier comprend diverses taxes : d'une part la fiscalité directe perçue sur les usagers de la route (taxes sur les permis de conduire, sur la carte grise, droits de timbre sur les contrats, taxes à l'essieu, vignette automobile et taxes sur les voitures de sociétés). On y intègre, d'autre part, la partie de la taxe sur les produits pétroliers (TIPP) perçue sur les carburants pour véhicules routiers. Si le produit de la TIPP sur les carburants est de 27,2 milliards d'euros, on ne retient, en général, que la partie correspondant au différentiel entre les taux appliqués aux carburants pour véhicules routiers et celui appliqué au fuel domestique, qui représente 23,3 milliards d'euros (tableau 8).

On constate que, quelle que soit la valorisation de la TIPP, les prélèvements fiscaux auxquels sont assujettis les automobilistes sont très largement supérieurs aux coûts qu'ils engendrent tandis que, pour les poids lourds, la situation est inverse. En effet, la part des dépenses d'infrastructures routières imputable à leur utilisation par des voitures particulières représente 6,6 milliards d'euros alors que les administrations ont perçu un montant de 18,5 milliards d'euros ou de 16,2 milliards d'euros au titre de la fiscalité engendrée par les usagers, selon que l'on considère la totalité de la TIPP ou la seule partie correspondant au différentiel de taxation avec le fuel domestique. Les voitures particulières assurent donc largement le financement de l'usage qu'ils font de la route. La situation des véhicules légers se rapproche de celle des voitures particulières. Elle est inverse pour les poids lourds : le coût pour les administrations a été de 5,6 milliards d'euros au titre de la gestion des infrastructures routières alors qu'elles n'ont perçu un montant de 5,3 milliards d'euros ou de 4,3 milliards d'euros, selon le mode de calcul retenu.

Tableau 8 : Coût des routes et fiscalité perçue sur les usagers

		voitures particulières	véhicules utilitaires légers	poids lourds	ensemble
Fiscalité spécifique	1	3,0	0,4	0,6	3,9
TIPP totale perçue sur les carburants	2	15,5	3,0	4,7	23,2
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	3	13,2	2,5	3,7	19,4
Fiscalité spécifique+TIPP totale	1+2	18,5	3,4	5,3	27,2
Fiscalité spécifique+(TIPP totale-TIPP au prix du fioul)	1+3	16,2	2,8	4,3	23,3
Dépenses courantes	4	6,1	1,2	5,0	12,4
CCF	5	1,9	0,4	2,2	4,5
Dépenses en capital	6	2,4	0,5	2,8	5,7
Dépenses des infrastructures routières non concédées	4-5+6	6,6	1,3	5,6	13,6

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est marqué par le poids important des subventions publiques. Depuis la création de RFF en 1997, on identifie mieux les dépenses liées à la gestion des infrastructures.

L'intervention des administrations dans le financement du système ferroviaire s'opère à différents niveaux :

- des compensations tarifaires (familles nombreuses, étudiants, militaires...) qui s'élèvent en 1998 à 500 millions d'euros pour les voyageurs ;

COMPTES

- les subventions d'exploitation versées pour les lignes déficitaires : 836 millions d'euros dont 434 par les collectivités locales ;
- des contributions aux charges d'infrastructures pour un montant de 1 802 millions d'euros. Cette contribution vise à combler la différence entre les péages perçus par RFF (946 millions d'euros) et le coût de gestion de cette infrastructure qui peut être évalué par la rémunération versée par RFF à la SNCF pour ce service (2 530 millions d'euros).

Le poids important des transferts publics tient à l'endettement du système ferroviaire : 8,4 milliards d'euros pour le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), 7,2 milliards d'euros pour la SNCF et 22,4 milliards d'euros pour le Réseau ferré de France (RFF). Le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), pris en charge par l'Etat, s'élève à 667 millions d'euros en 1998. D'autre part, l'endettement de RFF est contenu par une dotation en capital de 1 525 millions d'euros.

Au total, les financements publics du transport ferroviaire s'élèvent à 6 milliards d'euros, soit 48 % de la dépense totale du transfert ferroviaire.

Le transport aérien

L'activité du domaine aérien concerne principalement les voyageurs et comporte une importante activité internationale. L'ensemble des recettes des aéroports ne relève pas du domaine du transport aérien : c'est le cas des activités commerciales, des recettes domaniales, des péages de parkings, etc., qui contribuent grandement à l'équilibre des comptes des gestionnaires puisqu'ils assurent un peu plus de la moitié de leurs recettes totales qui s'élèvent à plus de 1,6 milliard d'euros.

Le domaine est faiblement subventionné, à hauteur de 1,2 % de la dépense courante.

La quasi-totalité des dépenses en capital est également financée par les opérateurs, même si quelques subventions d'équipement subsistent pour les aéroports. L'ensemble des financements en capital provenant des administrations publiques - qui représente 9 % de la dépense en capital - comprend, en effet une partie non négligeable de cette part provenant du budget annexe de l'aviation civile. Or, ce budget est lui-même alimenté par des redevances perçues auprès des compagnies aériennes qui sont analysées comme le paiement d'un service public marchand de navigation aérienne. Seule la partie des versements en capital ne provenant pas du budget annexe de l'aviation civile est considérée comme des aides à l'investissement.

Le transport maritime

Comme le transport aérien, le transport maritime a une forte composante internationale mais cette activité concerne principalement le fret. Là aussi, les recettes des ports dépassent le strict cadre du transport maritime et les recettes correspondantes contribuent à l'équilibre des comptes des gestionnaires ; ces recettes extérieures au domaine représentent un peu moins de la moitié des recettes totales. En revanche, ce domaine est légèrement subventionné puisque les subventions d'exploitation et les services des Phares et Balises représentent 4,3 % de la dépense courante nationale du domaine.

La part du financement des investissements apportée par les administrations représente 4,6 % de la dépense en capital.

COMPTES

Le transport fluvial Le transport fluvial comprend une partie non négligeable de transport de marchandises pour compte propre (environ 18 % du transport de marchandises) et une activité de transport de voyageurs.

Les recettes marchandes de Voies navigables de France sont surtout constituées de la taxe hydraulique, qui est considérée comme le paiement d'un service extérieur au domaine du transport fluvial. Ce secteur est, par ailleurs, fortement subventionné - à hauteur de 40 % de la dépense nationale courante - en raison de la mise à disposition de Voies navigables de France de 5 300 agents du ministère de l'Équipement, lequel prend en charge leur rémunération. La dépense en capital est également financée à 40 % par les administrations publiques.

