



Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

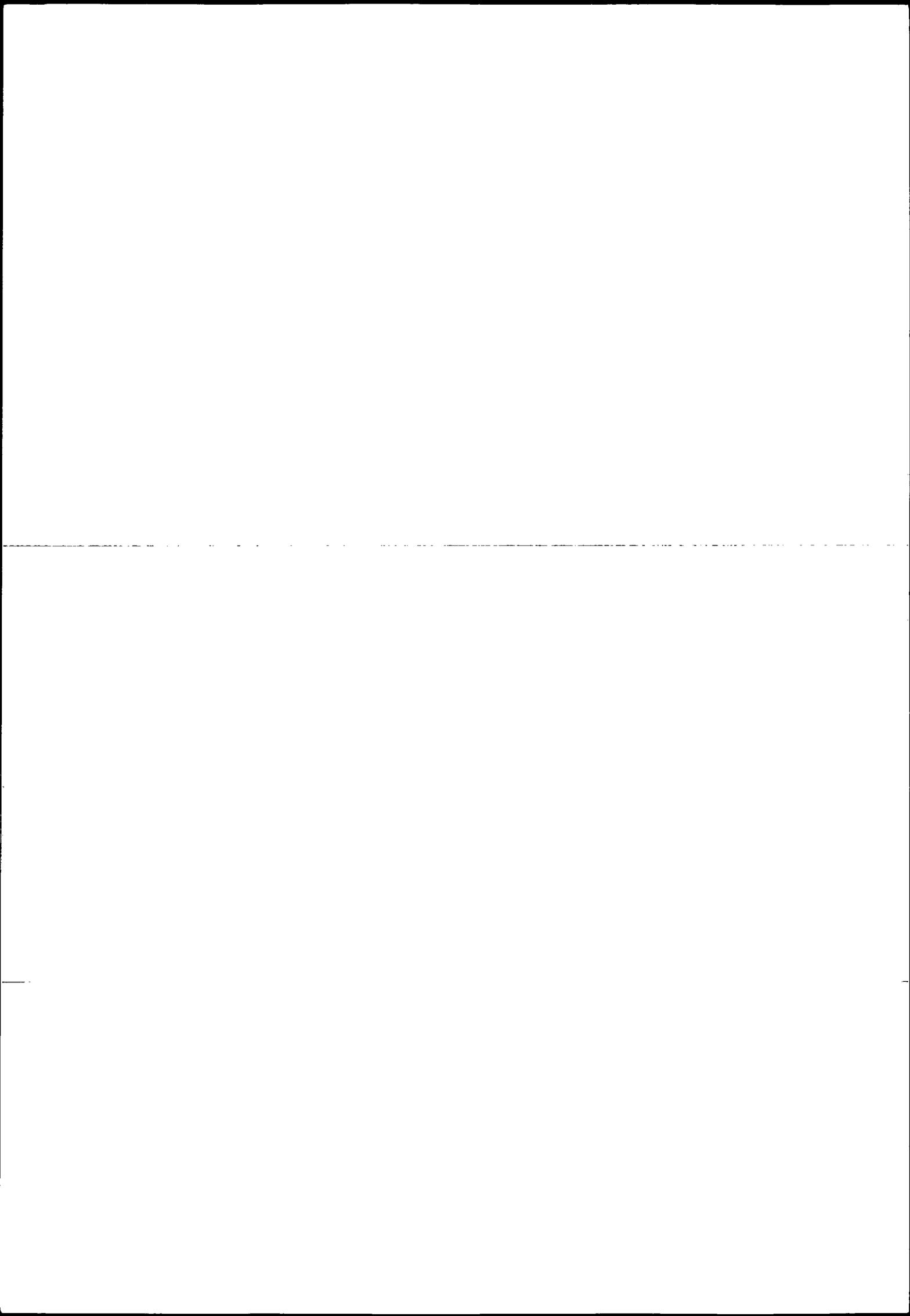
MAI 1996
ISBN 2-11-089594-2

LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS EN 1992

**Commission des Comptes
des Transports de la Nation**

DAEI - Service Économique et Statistique

Tour Pascal B 92055 PARIS - LA DEFENSE Cedex 04 Téléphone (1) 40 81 21 22 Télécopie (1) 40 81 17 72

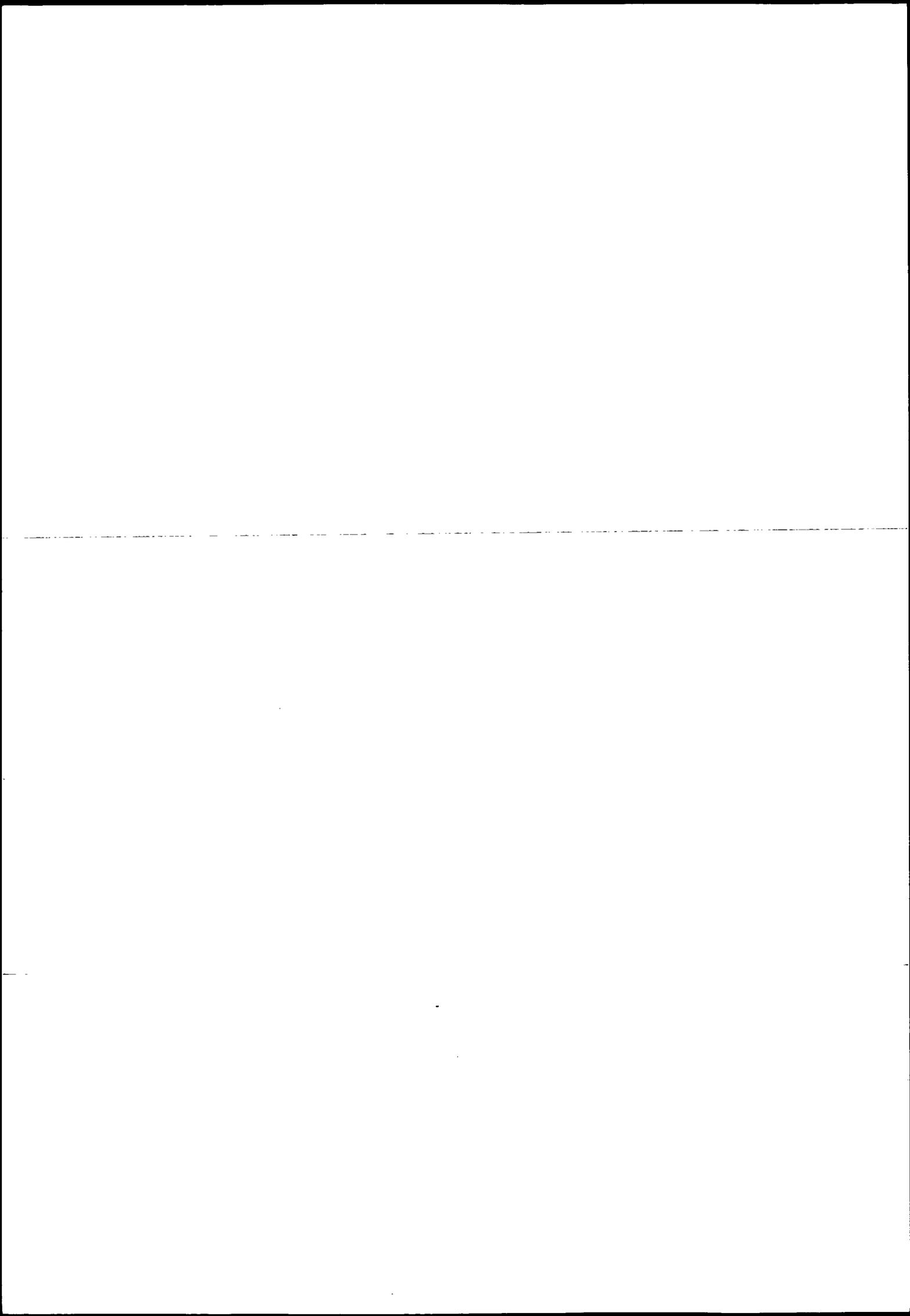


SOMMAIRE

1. Introduction générale	1
2. Les transports par route	7
3. Le transport ferroviaire	21
4. Les transports collectifs urbains	33
5. Le transport aérien	39
6. Le transports maritime	47
7. Les transports fluviaux et par conduites	57
Glossaire et bibliographie	61

Ce document a été élaboré par le Secrétariat de la Commission des Comptes des Transports de la Nation. Les travaux ont été supervisés par le groupe technique de la Commission, sous la présidence de M. BROSSIER (CGPC), dont la composition était la suivante :

Secrétariat de la CCTN : MM. AMAR, FOLDES, HUAULT, LEBRUN, VACHER.
DR : M. METEYER
DTT : M. LEUXE
DGAC : M. GERMON
DPNM : Mme POLS
DFC : M. BOYER
INSEE : Mme COUGARD, MM. BRAIBANT, HO TA KHANH, MAGNIEZ
SNCF : M. VILMART
CCFA : Mme DE CASTELNAU.



Chapitre 1

INTRODUCTION GENERALE

1 - Les objectifs du compte satellite**1.1 - Un outil d'analyse**

Les comptes satellites ont été conçus pour répondre à une demande d'évaluation au niveau national d'une politique donnée, dans un domaine bien précis, et cela dans un cadre comptable cohérent avec celui des Comptes de la Nation.

Il s'agit d'un outil visant à structurer l'information couvrant un domaine, qui ne se retrouve pas dans les catégories habituelles des comptes nationaux, pour en permettre une analyse fonctionnelle afin de répondre à un ensemble de questions précises le concernant. Il existe déjà, par exemple des comptes satellites dans les domaines de l'éducation, de la recherche, de la santé,.... et, plus récemment, dans celui du logement.

Dans le domaine des transports, 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 nécessité d'un tel outil d'analyse apparaît d'autant plus clairement.

Cette nécessité est du reste ressentie depuis longtemps par la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN) qui a progressivement enrichi son rapport annuel de chapitres nouveaux, consacrés d'abord au coût des transports routiers pour la collectivité (1986), puis à une estimation du montant des dépenses d'infrastructures assortie d'une analyse de leur financement, et enfin à l'étude des externalités de la route (1991).

Mais le transport ne se limite pas à la route. Pour couvrir l'ensemble des activités du domaine y compris la gestion des infrastructures, un véritable Compte Satellite des Transports s'imposait.

C'est là une première différence importante avec le Compte de la route antérieur.

Autre distinction, les méthodes d'évaluation que l'on met en oeuvre pour l'élaborer s'appuient largement sur les concepts et les données de la comptabilité nationale, seuls susceptibles tout à la fois d'assurer la cohérence interne de cet ensemble relativement disparate en traitant les différents modes de façon homogène et de permettre l'articulation des résultats obtenus avec les données du cadre central des comptes nationaux.

A l'instar de ses homologues, le compte satellite des transports se propose de fournir des éléments de réponse aux questions que l'on se pose concernant :

- les conditions de production des biens et services spécifiques au domaine des transports (dépense énergétique, dépenses de personnel, investissements en matériel ou en infrastructures,...);

- le montant des dépenses consacrées aux transports, tant en termes monétaires que du point de vue des coûts externes résultant de ces activités;

- les modalités de financement de ces dépenses (qui 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).

Ces questions doivent toutefois se décliner à des niveaux suffisamment fins pour rendre compte de la complexité du domaine: diversité des modes, variété des espaces dans lesquels ils évoluent (Paris et la province, l'urbain et le rural,...). Les estimations doivent en outre permettre des comparaisons, notamment intermodales, pertinentes.

Pour atteindre cet objectif, nous allons procéder par étapes :

- dans un premier temps, on décrira assez globalement les grands modes de transport (route, fer, mer, voies navigables, air, transport par conduite) en distinguant voyageurs et marchandises. C'est à ce niveau que les résultats obtenus devront s'articuler avec la comptabilité nationale et que sera assurée la cohérence d'ensemble des estimations entre modes ;

- une seconde étape aura ultérieurement pour objet d'approfondir l'analyse sur la base des résultats globaux ainsi obtenus: on s'efforcera en particulier de distinguer l'urbain et l'interurbain, d'examiner séparément les divers réseaux routiers, d'introduire des éléments d'analyse sur les coûts sociaux, d'isoler le transport combiné dans sa dimension intermodale,....

C'est sur la première phase de cette entreprise que porte le présent dossier.

1.2 - Un cadre évolutif

Le compte satellite doit donc être compris comme une base de données analytique du secteur des transports construite pour des problématiques diverses, qui de plus peuvent évoluer ou être approfondies (logique de la deuxième phase orientée par exemple sur l'urbain).

Ces problématiques sont multiples, soit inter-modales soit modales. Elles peuvent être principalement nationales ou plutôt internationales. Elles peuvent s'inscrire strictement dans le cadre annuel de la comptabilité nationale ou dans un autre cadre. Elles peuvent être centrées uniquement sur le coût du service de transport ou plutôt sur un coût global incluant l'investissement ou les nuisances. Comme il n'est pas possible d'atteindre d'emblée tous ces objectifs, le compte satellite est appelé à évoluer à partir du socle présenté dans ce document. Le compte satellite des transports est également appelé à évoluer du seul fait de la mise en oeuvre de la nouvelle base de la comptabilité nationale qui aura pour effet de modifier sensiblement son environnement (comme du reste, celui des autres comptes satellites existants) en termes de concepts et de nomenclatures. La prochaine version du compte satellite qui devrait être cohérente avec la nouvelle base de la comptabilité nationale est prévue pour 1997 et portera sur l'année 1993. Aussi la publication présente doit-elle être comprise comme un premier pas public vers cet objectif.

2 - Délimitation du champ d'investigation : le domaine des transports

La définition du domaine couvert par le compte satellite des transports passe par :

- l'établissement de la liste des activités que l'on veut décrire exhaustivement (production, usage, financement) en prenant en compte l'ensemble des coûts de production, y compris l'investissement; on dira que ces activités sont caractéristiques du domaine.

- l'identification des biens et services auxquels on ne s'intéressera qu'en termes d'usage, appelés biens et services connexes: dans le cas des transports, les biens et services connexes sont produits par des activités situées le plus souvent en amont de la filière, ils sont consommés par d'autres activités du domaine et disparaissent au moment de la consolidation de la dépense, de sorte qu'on les voit peu apparaître par la suite;

- le recensement des différents types de dépenses, en particulier de transferts que l'on veut retracer et analyser fonctionnellement, quel que soit l'organisme qui l'exécute: seuls sont pris en compte à ce titre les "transferts spécifiques" au domaine des transports, c'est-à-dire les "versements monétaires d'un agent à un autre dont la mise en oeuvre est générée spécifiquement par une activité du domaine" (il peut s'agir, par exemple, des subventions d'exploitation aux entreprises du secteur public).

Activités caractéristiques et biens et services connexes seront définis avec précision à l'occasion de l'étude de chaque mode de transport. On se limitera donc ici à quelques données d'ordre général.

Aux activités bien identifiées dans la nomenclature d'activité (transport ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien), nous avons adjoint le transport routier pour compte propre (de marchandises et de voyageurs), le compte propre étant en revanche ignoré pour l'aérien et le maritime (pétrolier).

Il faut y ajouter les auxiliaires de transport qui feront l'objet d'une attention particulière dans l'aérien et le maritime.

En ce qui concerne les gestionnaires d'infrastructures, aux activités bien identifiées dans la nomenclature d'activités françaises (ports, aéroports, ouvrages routiers concédés), il faut ajouter

- la fonction de gestionnaire d'infrastructure de la SNCF (cette distinction entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure ne sera pas faite pour les transports collectifs en site propre);

- l'activité de gestionnaire d'infrastructure des administrations, principalement en ce qui concerne les routes (nationales, départementales, ...). A côté de la gestion stricto sensu des infrastructures, nous avons identifié une fonction de régulation des flux qui est assurée par la SNCF pour le fer, qui relève principalement des administrations (police, gendarmerie) pour la route, et qui, pour l'air, est le fait des services de contrôle aérien.

3 - Les différentes notions de dépense

Le présent rapport se réfère aux principes généraux élaborés par le Système de comptabilité nationale révisé des Nations unies (SCN 93) en matière de comptes satellites, tout en les adaptant à la problématique particulière du domaine des transports.

Il introduit ainsi des concepts spécifiques : dépense courante nationale, dépense courante intérieure, dépense en capital.

3.1 - La dépense courante nationale

La dépense courante nationale correspond aux dépenses courantes des unités résidentes effectuées en France et à l'étranger.

Pour la mesurer, on additionne, sans doubles comptes, les éléments suivants :

- 1°) consommations intermédiaires et finales des unités résidentes (entreprises, ménages, administrations publiques) en produits spécifiques (produits caractéristiques et biens et services connexes),
- 2°) transferts courants spécifiques au domaine, qui ne sont pas une contrepartie de la consommation en produits spécifiques (subventions d'exploitation, ...).

3.2 - La dépense courante intérieure

Afin de tenir compte du cadre du territoire économique, qui se prête mieux à l'analyse de certaines activités comme celle des gestionnaires d'infrastructures, il convient de calculer une dépense intérieure.

Le passage à la dépense courante intérieure se fait 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.

On reviendra sur le détail de ces calculs à l'occasion des analyses par mode.

3.3 - La dépense en capital

La dépense en capital correspond aux emplois de cette nature effectués par les unités résidentes, tant en France qu'à l'étranger.

Elle est constituée de la somme des éléments suivants :

- 1°) 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,....), ainsi que leurs acquisitions nettes de cessions de terrains et autres actifs non financiers non produits,

- 2°) transferts en capital qui ne sont pas une contrepartie de la formation en capital des activités caractéristiques (aides à l'investissement, ...).

Pour l'essentiel, les investissements en infrastructures comme en matériel dans le domaine des transports se font presque exclusivement sur le territoire national. La distinction entre dépense en capital nationale et intérieure peut donc être négligée.

3.4 - Dépense en capital brute et nette

Il convient, en revanche de dissocier dépense en capital brute et dépense en capital nette.

La différence entre ces deux notions est constituée par la consommation de capital fixe (CCF), qui correspond à la valorisation de l'usure et de l'obsolescence du capital indépendamment des dépenses d'investissements neufs et du gros entretien.

La dépense en capital brute, qui incorpore donc implicitement la CCF, correspond à des flux monétaires effectifs, ou considérés comme tels, enregistrés dans l'année.

Par contre, la dépense en capital nette est obtenue par solde à partir d'une estimation de la CCF, qui dépend fortement des hypothèses d'ordre technico-économique adoptées sur le montant et le rythme de l'obsolescence du capital fixe.

Dans le domaine des transports, en matière d'infra-structures, notamment routières, il peut sembler pertinent de procéder plutôt à une distinction entre investissement neuf et dépenses de gros entretien.

3.5 - La FBCF des ménages

Le compte satellite a adopté une conception élargie de la dépense en capital des ménages par rapport au cadre central de la comptabilité nationale, puisqu'il considère que les achats de véhicules automobiles par ces derniers constituent une FBCF, et non une consommation finale.

Ce choix, tout à fait légitime compte tenu de l'importance de la route comme mode de déplacement des ménages, n'en affecte pas moins les concepts précédents dans la mesure où la «frontière» de la production s'en trouve légèrement modifiée (incorporation de services auto-consommés). Cette question, qui implique l'élargissement du champ de la dépense, pose a priori de délicats problèmes de mesure qui devront être résolus ultérieurement. Dans l'immédiat, compte tenu de leur peu d'importance réelle, ces effets peuvent être considérés comme négligeables.

3.6 - L'agrégat significatif pour les comparaisons inter-modales

La dépense en capital obéit par nature à des considérations particulières, telles que, par exemple, la politique d'aménage-

ment du territoire, et, de plus, connaît des fluctuations importantes dans le temps, comme entre les modes. Elle ne constitue pas de ce fait l'agrégat dont l'évolution soit la plus significative pour ce type de comparaison.

C'est donc plutôt la dépense courante, qu'elle soit nationale ou intérieure, qui devrait permettre de jouer ce rôle.

Il faut bien voir cependant que ces comparaisons ne pourront être sérieusement effectuées que dans une étape ultérieure du compte satellite, lorsque l'on sera en mesure de découper les différentes activités de chaque mode en segments homogènes. Il devrait être possible, par exemple, de comparer la route, le fer et l'aérien sur le marché du transport de voyageurs à plus de 500 kilomètres.

4 - Le financement de la dépense

L'élaboration de tableaux de financement pour chacun des modes et pour l'ensemble du domaine des transports présente des difficultés importantes que nous n'avons pas toutes résolues. C'est pourquoi le lecteur ne trouvera, dans le présent rapport, que des éléments sur les financements. Ces difficultés tiennent à l'hétérogénéité du domaine : par exemple, comment rapprocher le financement d'une voie T.G.V. et celui d'une voiture d'un ménage ?

Il n'est du reste pas certain que l'analyse des modalités de financement ait la même pertinence ou présente le même intérêt pour l'ensemble des acteurs du domaine.

Pour notre part, nous avons circonscrit notre analyse au financement des activités pour lesquelles les acteurs publics sont présents (TCU, ferroviaire, etc.).

Et même dans ce cas, des questions de fond subsistent pour les gestionnaires d'infrastructure publics. Pour les transports collectifs urbains ou le mode ferroviaire, la construction d'un tableau de financement s'obtient facilement, puisque l'on peut identifier directement les dépenses et les recettes commerciales, les transferts et les besoins de financement. Pour la route, par contre, l'exercice est plus délicat, car il suppose résolu le problème de l'affectation de la fiscalité. Soit on adopte le principe de l'universalité budgétaire, et il n'y a plus de tableaux de financement possibles, soit on retient toutes les recettes et le solde obtenu n'a guère de sens.

A cela s'ajoutent les problèmes soulevés par le choix du «mode de financement» (au sens financier du terme) des dépenses des administrations publiques (APU), en particulier dans le cas d'emprunts, qui ont des effets réels sur le calcul de la dépense.

Sur ce thème, nous avons fait le choix d'avancer pas à pas. Aussi pour l'heure, les solutions retenues dans les données de financement présentées ici varient-elles d'un mode à l'autre.

5 - Principaux résultats

5.1 - Avertissement

Du fait de leurs particularités, les différents modes de transport se prêtent mal à un traitement homogène permettant d'articuler

Introduction générale

entre eux les éléments constitutifs de la dépense courante nationale et intérieure.

Le passage de la dimension nationale à la dimension intérieure par l'intermédiaire du solde extérieur n'a guère de sens pour des activités comme le transport aérien ou le transport maritime qui ont une composante internationale très importante. Il en résulte que l'on calcule une dépense courante nationale des unités résidentes en transport aérien, et une dépense courante intérieure des gestionnaires d'infrastructures.

La synthèse présentée ici ne reprend que les principaux résultats, dont le détail figure dans les dossiers spécifiques à chaque mode.

5.2 - La dépense courante nationale par mode

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 (soit 6 999,5 MdF).

Le tableau 1 présente, pour chaque mode, une ventilation de cette dépense en ses principales composantes. Il appelle quelques commentaires.

S'agissant de l'importance relative de chaque mode, on y retrouve la prépondérance de la route, tant en ce qui concerne la consommation finale des ménages (392 MdF sur un total de 463,9 MdF, soit 84,5%) que la consommation intermédiaire des branches marchandes et non marchandes (368,7 MdF à comparer à 451,9 MdF, soit 81,6%).

Les 74,7 MdF inscrits en consommation finale des administrations publiques (APU) correspondent, pour l'essentiel, aux dépenses d'exploitation des réseaux gérés par ces APU : réseau national non concédé, chemins départementaux, voirie locale.

La différenciation entre les modes apparaît surtout en matière de transferts : à eux seuls les transports ferroviaires et les transports collectifs urbains (TCU) bénéficient de plus de 90% de ces transferts (respectivement : 16,5 et 10,2 MdF sur un montant total de transferts courants de 29,3 MdF).

5.3 - La dépense en capital

Rappelons que c'est volontairement que l'on examine les dépenses en capital séparément des dépenses courantes : il s'agit de deux types de dépenses de nature très différente qui ne

pourront être additionnés qu'ultérieurement à l'occasion des analyses détaillées qui porteront sur plusieurs années.

Le tableau 2 qui récapitule les résultats des estimations de la dépense en capital pour chaque mode, mais que l'on ne saurait valablement comparer entre eux pour les raisons évoquées plus haut, appelle quelques commentaires.

Les précisions suivantes méritent d'être mentionnées :

- 60% de la dépense en capital du mode routier sont constitués d'achats de véhicules par les ménages (161,9 MdF), le solde soit 105,7 MdF se répartissant en parts égales entre les autres usagers des infrastructures routières (52,9 MdF) et les gestionnaires de ces infrastructures (exploitants d'ouvrages à péage et administrations publiques : 52,8 MdF) ;

- les aides à l'investissement attribuées à la SNCF sont déjà incluses comme contreparties dans la FBCF de l'entreprise, et les transferts en capital retenus ici (3,4 MdF) correspondent uniquement au service d'amortissement de la dette ;

- les transferts en capital des TCU (7,0 MdF) correspondent par contre à des aides à l'investissement non déjà prises en compte dans la FBCF : subventions d'équipement de l'Etat et des collectivités locales versées à la RATP et aux autorités organisatrices des réseaux de province, part du versement transport affectée à l'investissement ;

- les transferts en capital retenus pour le transport maritime sont constitués des aides à l'investissement au profit des gestionnaires des ports.

Les commentaires portent sur les variations dans le temps et entre modes de l'effort d'équipement.

Ce qui a été dit précédemment à ce sujet s'applique particulièrement à la SNCF : en 1992 le taux d'investissement de l'entreprise, qui mesure la part de la FBCF dans la valeur ajoutée brute, a atteint le niveau record de 70 % contre 51 % deux ans plus tard.

D'autres modes connaissent eux aussi des fluctuations des dépenses en capital liées soit à des programmes d'équipement nouveaux, soit au cycle des investissements : les constructions d'autoroutes et d'infrastructures portuaires et aéroportuaires relèvent de la première de ces catégories, le renouvellement des flottes des compagnies aériennes ou des armements maritimes relève de la seconde.

Tableau 1 : La dépense courante par mode (MdF)

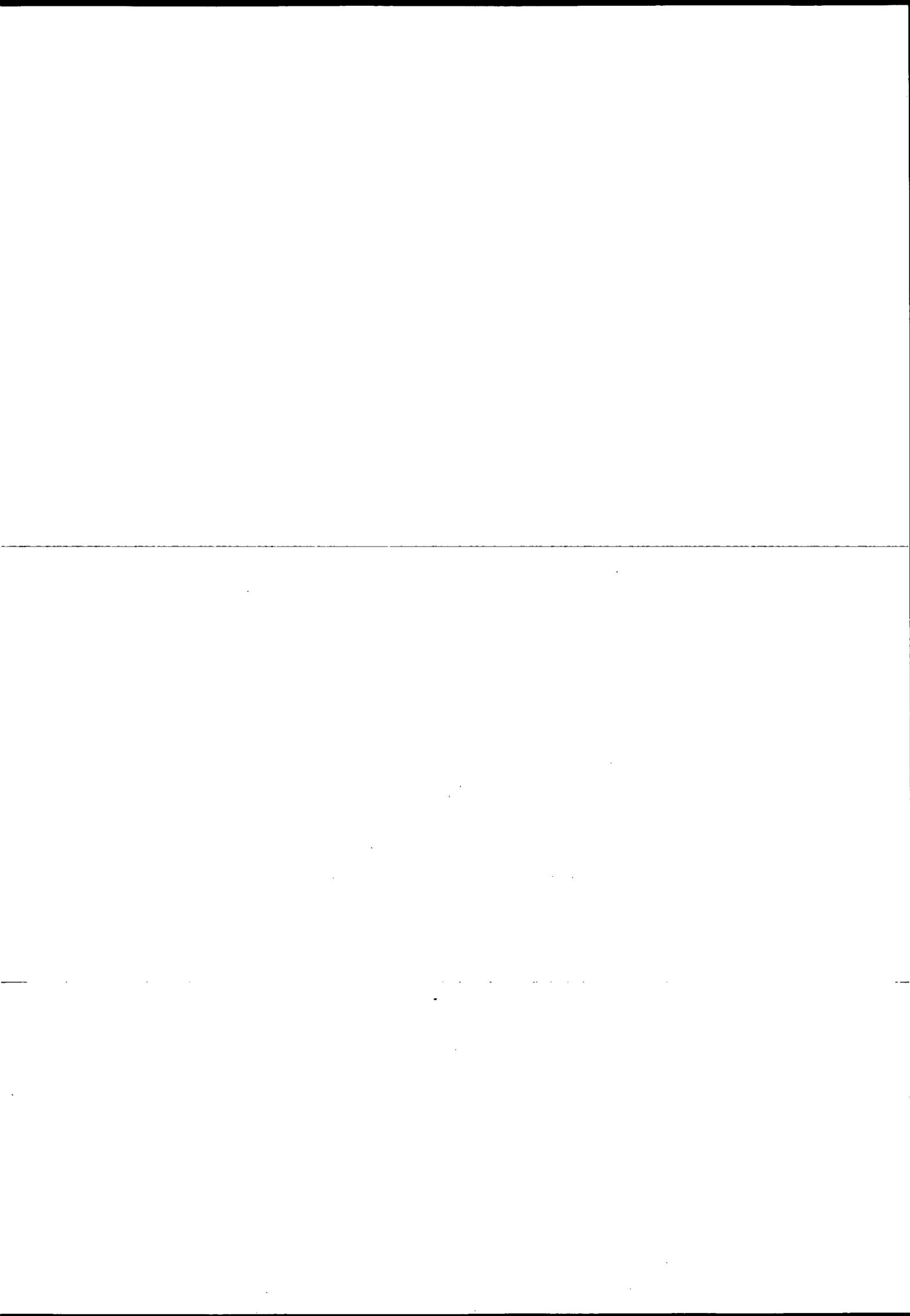
	Cons. finale TTC		Cons. interméd.	Transferts courants	Ensemble
	Ménages	APU			
Route	392	75	369	1	837
Fer	29		18	17	63
TCU	18		1	10	29
Aérien	22		35	1	58
Maritime	2		25	1	28
Fluvial	1		2	0	4
Conduite			2		2
Total	464	75	452	29	1 020

Tableau 2 : La dépense en capital (MdF)

FBCF	Transferts en capital	Total
268		268
30	3	34
3	7	10
13		13
7	0	7
1	0	1
0		0
322	11	333

Par contraste, les investissements des utilisateurs des infrastructures routières (ménages, mais aussi entreprises appartenant à tous les secteurs d'activité) connaissent des fluctuations de moindre ampleur du fait de l'inertie liée au nombre des acteurs concernés.

Dans le domaine du transport fluvial, la dépense en capital est constituée des investissements des transporteurs et des gestionnaires des infrastructures.



Chapitre 2

LES TRANSPORTS PAR ROUTE

Caractérisé par la diversité des activités et des acteurs, le transport par route se distingue notamment des autres modes par le poids du secteur non marchand (ménages, compte propre des entreprises, réseaux gérés par les administrations publiques).

La dépense nationale courante de ces activités marchandes et non marchandes en 1992 est estimée à 836,5 MdF, dont environ 43 % sont attribuables aux ménages (utilisation et entretien de véhicules particuliers, consommation finale en services de transport routiers de voyageurs et de marchandises, ainsi que d'infrastructures routières et autoroutières).

La dépense en capital qui inclut notamment les achats de véhicules par les ménages, s'établit quant à elle à 267,6 MdF.

Pour l'heure, la question de la prise en compte du produit de la fiscalité lié aux transports routiers n'est pas résolue.

1 - Généralités

1.1 - La problématique spécifique au mode

La problématique spécifique au mode routier tient à la diversité des activités et des acteurs concernés:

- ce compte s'intéresse aux utilisateurs comme aux gestionnaires d'infrastructures et, au sein de chacun de ces groupes d'acteurs, différentes distinctions peuvent être opérées: transport de marchandises ou de voyageurs, transport collectif ou individuel, infrastructures gratuites ou payantes, ...;
- l'importance du compte propre distingue la route de l'ensemble des autres modes ;
- la nécessité d'introduire une différenciation par type de véhicule complique encore l'analyse.

Divers travaux ont été réalisés, qui prennent en compte ces particularités. C'est notamment le cas des évaluations effectuées depuis maintenant plus de dix ans sur le coût des transports routiers pour la collectivité⁽¹⁾.

Il va de soi que le compte satellite des transports par route s'appuie sur cet acquis.

Mais il doit aussi obéir à certaines contraintes auxquelles le "compte de la route" n'était pas soumis:

- cohérence avec le cadre central des comptes nationaux ;
- application des règles générales du chapitre sur les comptes satellites du Système de comptabilité nationale des Nations Unies (SCN révisé) ;

(1) Ces évaluations ont été effectuées sur la base d'une méthodologie mise au point par un groupe de travail présidé par l'Ingénieur général P. JOSSE (rapport n° 83-60 du CGPC).

- comparabilité des résultats obtenus avec ceux des autres modes.

D'où la nécessité d'une remise à plat des méthodes et des sources utilisées qui doivent déboucher sur des résultats susceptibles de s'intégrer dans un compte dont le champ couvre l'ensemble du domaine des transports.

1.2 - Activités caractéristiques et biens et services connexes

On récapitulé ci-après la liste des activités caractéristiques du domaine en distinguant la production de biens et services

TABLEAU 1 : Les activités caractéristiques

Activités marchandes Intitulés	NAP	Activités non march. Intitulés
1 - UTILISATEURS DES INFRASTRUCTURES		
1.1 Transp. rout. de march. (TRM)		
TRM en zone longue	6911	TRM pour compte propre
TRM en zone courte	6912	
Déménagement	6924	
Location de véh. ind.	6925	
1.2 Transp. rout. de voy. (TRV)		
TRV interurbains	6922	TRV pour compte propre
Taxis	6923	Motorisation des ménages
1.3 Collecte de fret	7403	
2 - GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES		
Gares routières	7301	Dépenses des APU sur leurs réseaux
Ouvrages routiers à péage	7305	
Exploitants de parkings	7306	

marchands (compte d'autrui, services rendus par les gestionnaires d'ouvrages à péage) et les activités non marchandes (motorisation des ménages, compte propre des entreprises, dépenses des administrations), ainsi que l'utilisation et la gestion des infrastructures.

Très peu d'auxiliaires de transports répondent à la définition des biens et services connexes; la plupart d'entre eux sont classés dans les activités caractéristiques.

Précisons:

- que l'on a classé la collecte de fret parmi les utilisateurs des infrastructures alors que, pour les entreprises concernées, le transport stricto sensu est une activité secondaire par rapport à la logistique.

- que deux raisons principales ont conduit à classer la messagerie parmi les activités caractéristiques: l'absence d'informations suffisamment détaillées et le fait que l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) qui est l'une de nos sources principales classe la messagerie dans le transport routier de marchandises.

1.3 - Grille de lecture

Normalement, dans la méthodologie des comptes satellites, la dépense d'un domaine n'est pas évaluée à partir des comptes de production des producteurs caractéristiques mais à partir des emplois (achats) de l'économie tout entière en produits spécifiques (produits caractéristiques et biens et services connexes) de l'activité en question.

En d'autres termes, l'approche par la dépense est préférée à celle par les coûts de production.

Une telle démarche ne peut pas être appliquée dans le cas de la route pour les activités ne faisant pas l'objet d'échanges sur un marché.

La solution consiste dès lors à mettre en oeuvre simultanément les deux approches:

- dans le cas des activités marchandes (prestations de services pour compte d'autrui tant en matière de transport que de mise à disposition d'infrastructures), les prix utilisés sont ceux du marché;

- dans le cas des activités non marchandes (transport routier de marchandises et de voyageurs pour compte propre, consommation finale et FBCF des administrations publiques), les prix sont reconstitués à partir des coûts de production.

La consommation finale des ménages est un cas particulier qui fait l'objet d'un traitement spécifique dans les comptes nationaux où elle est estimée au prix du marché.

2 - Dépense courante (nationale et intérieure) et dépense en capital

C'est à la notion de dépense nationale, courante et en capital, que se réfèrent les données concernant les activités marchandes dans la mesure où elles s'appuient sur le cadre central des comptes nationaux.

(2) Argument supplémentaire, parmi les lignes de dépenses susceptibles d'être calculées sur la base d'autres sources, l'une des principales concerne les carburants dont les résultats, obtenus en valorisant des quantités consommées par des prix moyens (sources: Comité professionnel du pétrole et bilan de la circulation) sont très voisins de ceux publiés par l'INSEE: 132,5 MdF TTC contre 132,1.

(3) Primes brutes acquises: partie des primes émises permettant d'assurer la couverture du risque au cours de l'exercice et de rémunérer le service d'assurance.

Indemnités dues: montant de la couverture des risques réalisée au cours de l'exercice (assurance dommage et responsabilité civile). Sources: INSEE et APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurance dommage).

Mais c'est le concept de dépense intérieure, courante et en capital, qui paraît le mieux adapté à la problématique de la partie routière du compte satellite puisqu'elle s'intéresse tout particulièrement à l'usage des infrastructures.

On évaluera donc ces deux types de dépenses pour tous les agents pour lesquels une telle différenciation s'impose.

2.1 - Les dépenses des ménages

Le champ couvert par l'étude est celui de la consommation finale des ménages que décrit le cadre central des comptes nationaux.

C'est dire:

- que les biens et services marchands utilisés par les entrepreneurs individuels pour leur activité productive n'en font pas partie;

- que les dépenses prises en compte correspondent à l'ensemble des achats effectués sur le territoire économique national par des ménages résidents ou non. La consommation finale des ménages est donc abordée dans une optique de dépense intérieure.

2.1.1 - Les dépenses des ménages résultant de l'utilisation des véhicules

Les données présentées ici sont issues des comptes nationaux.

Cette façon de procéder est choisie de préférence à une reconstitution des dépenses poste par poste qu'aucun argument décisif ne justifie alors que les méthodes d'évaluation mises en oeuvre pour l'élaboration du compte satellite se doivent d'être cohérentes avec les traitements du cadre central⁽²⁾.

On a retenu pour estimer la consommation de services d'assurance le solde entre les primes brutes acquises et les indemnités dues⁽³⁾ au titre de l'assurance automobile des ménages. Contrairement aux comptes nationaux, ce calcul ne tient pas compte des produits des placements des sociétés d'assurances sur les marchés financiers.

Il convient en outre de préciser:

- que les péages et les frais de parking n'ont pas été repris au titre des ménages car c'est le compte spécifique "exploitants d'ouvrages à péage" qui intègre ces dépenses;

- que la fiscalité spécifique payée par les ménages a, en revanche, été ajoutée à leurs dépenses, parmi les transferts courants:

- permis de conduire dont le produit est repris des comptes nationaux,

- vignette calculée par application d'une clé de parc aux recettes correspondantes (source: DGI);

- redevances pour les certificats d'immatriculation des véhicules (cartes grises).

TABLEAU 2 : La dépense courante des ménages en 1992

(en milliards de francs)

		VPC Motos	VUL	Total
Dépense courante				
1 - Consommation finale TTC	1	327,2	30,4	357,6
Carburants		121,5	10,6	132,1
Assurances		12,9	3,6	16,5
(Garage, parkings)		4,3		4,3
(Péages)		12,1	0,8	12,9
Auto - écoles, location de voitures		10,8		10,8
Réparations, lubrifiants, pièces détachées		167,6	15,6	183,2
Fiscalité spécifique		14,4	0,6	15,0
2 - Transferts spécifiques	2	1,1		1,1
Dommages corporels		1,1		1,1
3 - Total dépense courante intérieure	3=1+2	328,3	30,4	358,7
4 - Solde extérieur	4	1,2	0,1	1,3
5 - Total dépense courante nationale	5=3+4	327,1	30,3	357,4

TABLEAU 3 : Détail de certains postes de la dépense courante en 1992

(en millions de francs)

	VPC Motos	VUL	Total
Fiscalité spécifique	14423	567	14990
Cartes grises	5689		5689
vignettes	8419	567	8986
Permis de conduire	315		315
Carburants			
Total HT	32415	3242	35657
TIPP	69980	5675	75655
TVA sur carburants	19105	1683	20788
Assurances			
Primes brutes acquises TTC	67624	4557	72181
Taxes sur les assurances	13996	943	14939
Indemnités dues	54734	994	55728
Autres impôts et taxes	56700	3700	60400
TVA sur cons. finale (hors carburants)	30600	2600	33200
TVA sur achats de véhicules	26100	1100	27200

Notes :

- 1) Afin d'éviter les doubles comptes, les services des ouvrages à péage et des parkings ne sont pas inclus dans la consommation finale des ménages. C'est le compte spécifique "exploitants d'ouvrages à péage" qui intègre ces dépenses.
- 2) Les frais de carte grise ne font pas l'objet d'un compte séparé bien qu'ils résultent de l'achat des véhicules et non de leur utilisation.

TABLEAU 4 : Dépense en capital des ménages en 1992 (achats de véhicules)

(en milliards de francs)

Dépense en capital			
Achats de véhicules hors taxes	129,3	5,4	134,7
Taxes sur achats de véhicules	26,1	1,1	27,2
Total dépense en capital	155,4	6,5	161,9

TABLEAU 5 : Données physiques sur les parcs et les immatriculations en 1992

(en milliers)

	Motos >50cm ³	VPC Mén.	VUL Mén.
Parcs et immatriculations			
Parcs (moyennes annuelles)	997	22767	1534
Immatriculations de véhicules neufs	117	2106	83

2.1.2 - Les achats de véhicules par les ménages ("FBCF")

Précisons d'emblée que c'est par souci d'homogénéité avec les autres agents que les achats de véhicules par les ménages ont été comptabilisés en investissements et non en consommation finale comme les règles de la comptabilité nationale l'exigeraient.

Le montant de ces achats est lui aussi directement issu du cadre central: véhicules neufs en leasing et hors leasing, marges sur les véhicules d'occasion.

2.1.3 - Les transferts spécifiques au profit des ménages liés à l'indemnisation des accidents corporels

L'indemnisation des dommages corporels provoqués par des accidents de la route est le fait:

- des sociétés d'assurances qui, selon l'APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurance dommage), ont déboursé à ce titre 14,4 MdF en 1992 ;
- de la Sécurité sociale qui a dépensé la même année, à travers le régime de l'assurance maladie, 5,7 MdF.

Les indemnités versées aux ménages par les sociétés d'assurance sont déjà déduites dans le calcul de la consommation de services d'assurance. On ne les reprendra donc pas.

Quant aux dépenses de l'assurance maladie des ménages, elles sont partiellement compensées par le versement au régime général d'une partie des taxes fiscales et parafiscales acquittées par les sociétés d'assurance : 4,6 MdF en 1992 selon les comptes nationaux.

Le montant des transferts perçus par les ménages au titre de l'indemnisation des accidents corporels est donc égal à 1,1 MdF, soit la différence entre les dépenses de la Sécurité sociale (5,7 MdF) et les recettes qu'elle perçoit par l'intermédiaire de la fiscalité (4,6 MdF).

2.1.4 - Dépense courante intérieure et nationale, dépense en capital

Ainsi qu'on l'a déjà signalé, la motorisation des ménages se réfère à la notion de dépense intérieure.

Le passage à la dépense nationale suppose que l'on déduise de la dépense intérieure le montant des dépenses des non résidents en France et qu'on lui ajoute le montant des dépenses des résidents français à l'étranger.

Des estimations de ces dépenses figurent dans les rapports de la Commission des comptes du tourisme qui calcule notamment la consommation en transport des touristes étrangers au profit des entreprises françaises et la consommation en transport des Français à l'étranger au profit d'entreprises françaises et étrangères. On constate ainsi que la consommation en transport privé (utilisation des voitures personnelles) des étrangers en France s'établit à 16,5 MdF et que celle des Français à l'étranger (quelle que soit la nationalité des entreprises bénéficiaires) atteint 15,2 MdF.

(4) Une partie de ces dépenses des touristes étrangers en France comme des touristes français à l'étranger sert à acquitter des péages. Les informations disponibles ne permettent malheureusement pas de l'estimer.

(5) Lorsqu'elle existe, la différence entre production effective et production distribuée est constituée des biens et services produits à titre secondaires par une branche: ces biens et services sont déduits de la production de la branche et inclus dans la production distribuée des produits correspondants.

Si l'on impute la totalité de ces sommes aux ménages, on voit que ces échanges se traduisent par un solde de 1,3 MdF⁽⁴⁾.

C'est ce montant que l'on déduira de la dépense courante intérieure pour obtenir la dépense courante nationale.

Quant à la dépense en capital, elle est constituée, selon nos conventions, des achats de véhicules.

Les tableaux 2 à 5 présentent l'ensemble des résultats concernant les dépenses de motorisation des ménages.

Les répartitions par type de véhicules ont été effectuées, selon les cas, soit au prorata des immatriculations, soit en fonction des parcs.

La dépense courante intérieure s'établit à 358,7 MdF.

Ce montant représente la somme:

- de la consommation finale TTC, hors péages et frais de parking (357,6 MdF) ;
- et des transferts spécifiques liés à la part des indemnités résultant d'accidents corporels restant à la charge de l'assurance maladie (1,1 MdF).

La dépense courante nationale qui s'obtient en déduisant le solde extérieur de la dépense courante intérieure, est égale, quant à elle à 357,4 MdF.

La dépense en capital (achats de véhicules TTC) s'élève, quant à elle, à 161,9 MdF.

2.2 - Les transports routiers de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV)

2.2.1 - Production et emplois de produits caractéristiques

2.2.1.1 - Les dépenses des producteurs marchands en services de TRM et de TRV

Les TRM pour compte d'autrui correspondent aux activités des transports routiers de marchandises en zones longue et courte, au déménagement et à la location de véhicules industriels (postes 6911, 6912, 6924 et 6925 de la NAP).

Les TRV pour compte d'autrui regroupent les transports routiers (interurbains) de voyageurs (poste 6922) et les services des taxis (poste 6923).

C'est à partir de la production effective des branches concernées que l'on passe à la production distribuée des produits caractéristiques, production distribuée qui contribue, avec les importations, à satisfaire les emplois que l'ensemble de l'économie fait de ces produits : consommation finale des ménages, consommation intermédiaire des entreprises, exportations.

Les tableaux d'équilibre ressources-emplois du cadre central des comptes nationaux fournissent toutes les informations nécessaires relatives à la production effective des branches, ainsi qu'à la production distribuée et aux échanges de produits⁽⁵⁾.

TABLEAU 6 : Dépense courante liée aux transports routiers de marchandises en 1992 (en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total
Dépense courante									
1- Production de services caractéristiques									
1.1- Consommation intermédiaire hors TVA	6,6	57,6	64,2	50,8	73,5	124,3	57,4	131,1	188,5
dont:									
carburant (yc TIPP)	0,7	9,5	10,2	14,7	10,6	25,3	15,4	20,1	35,5
assurances (y.c. taxes sur les assurance)	0,3	1,1	1,4	5,7	1,2	6,9	6,0	2,3	8,3
réparations	1,1	5,3	6,4	23,8	5,8	29,6	24,9	11,1	36,0
1.2- Valeur ajoutée	21,1	60,4	81,5	4,1	50,7	54,8	25,2	111,1	136,3
dont:									
frais de personnel	20,8	44,5	65,3		45,3	45,3	20,8	89,8	110,6
impôts et taxes	0,1	4,9	5,0		5,0	5,0	0,1	9,9	10,0
fiscalité spécifique	0,2	1,0	1,2	4,1	0,4	4,4	4,3	1,4	5,6
EBE	0,0	10,0	10,0				0,0	10,0	10,0
1.3- Production effective	27,7	118,0	145,7	54,9	124,2	174,7	82,6	242,1	320,4
2- Equilibre Ressources - Emplois									
Production distribuée de produit	1	27,7	118,0	145,7	54,9	124,2	174,7	82,6	242,1
Importations	2	0,8	3,2	4,0			0,8	3,2	4,0
Total ressources		28,5	121,2	149,7	54,9	124,2	174,7	83,4	245,4
Consommations intermédiaires	3	26,4	112,3	138,7	54,9	124,2	174,7	81,3	236,5
Consommation finale des ménages	4	0,4	1,7	2,1			0,4	1,7	2,1
Exportations	5	1,7	7,2	8,9			1,7	7,2	8,9
Total emplois		28,5	121,2	149,7	54,9	124,2	174,7	83,4	245,4
3 - Dépense courante nationale	6=3+4	26,8	114,0	140,8	54,9	124,2	174,7	81,7	238,2
4 - Dépense courante intérieure	7=6+5-2	27,7	118,0	145,7	54,9	124,2	174,7	82,6	320,4

TABLEAU 7 : Détail de certains postes de la dépense courante en 1992 (en millions de francs)

Fiscalité spécifique	194	995	1189	4077	355	4432	4271	1350	5621
dont									
carte grise	10	21	31	197	29	226	207	50	257
vignette	184	162	346	3880	180	4060	4064	342	4406
taxe à l'essieu		342	342		146	146		488	488
droits de timbre sur contrats de transport		470	470					470	470
Carburants									
Total HT	245	4024	4269	5429	4458	9887	5674	8482	14156
TIPP	439	5520	5959	9303	6116	15419	9742	11636	21378
TVA sur carburants	127	1775	1902	2740	1967	4707	2867	3742	6609
Assurances									
Primes brutes acquises TTC	344	2554	2898	7276	2830	10106	7620	5384	13004
Taxes sur les assurances	71	335	406	1506	371	1877	1577	706	2283
Indemnités dues	75	1461	1536	1587	1619	3206	1662	3080	4742

TABLEAU 8 : Dépense en capital liée aux transports routiers de marchandises en 1992 (en milliards de francs)

Dépense en capital	1,0	11,5	12,5	20,0	9,5	29,6	21,0	21,0	42,1
dont achats de véhicules	1,0	8,9	9,9	20,0	6,3	26,3	21,0	15,2	36,2

TABLEAU 9 : Données physiques sur les parcs et les immatriculations en 1992 (en milliers)

Parcs et immatriculations									
Parcs (moy. annuelles)	116	213	329	2450	236	2686	2566	449	3015
Immat. de véhicules neufs	11	24	35	227	34	261	238	58	296

De son côté, la détermination des coûts de production se fait à partir de la production effective à laquelle on applique une structure issue des résultats de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

Cette structure a principalement servi à répartir les coûts entre les charges d'exploitation et la valeur ajoutée, ainsi qu'à déterminer certaines lignes de dépenses (frais de personnel, entretien du matériel, impôts et taxes notamment).

On ne saurait trop insister sur le caractère approximatif des résultats obtenus par la combinaison de données de branche (la production effective) avec une structure sectorielle.

C'est pourquoi d'autres méthodes d'évaluation lui ont été préférées chaque fois que c'était possible:

- dépenses de carburant déterminées en multipliant des volumes consommés par des prix hors TVA (sources: comité professionnel du pétrole et direction des hydrocarbures du ministère de l'industrie);
- consommation de services d'assurance automobile calculée selon une méthode analogue à celle exposée précédemment pour les ménages ;
- fiscalité spécifique (carte grise, vignette, taxe à l'essieu, droits de timbre sur les contrats de transport, taxe sur les VPC de société) ventilée soit proportionnellement aux parcs, soit au prorata des immatriculations de véhicules, à partir de données globales fournies par la DGI et l'INSEE.

Il convient de noter, à propos de la fiscalité, que la TIPP comme les taxes sur les assurances porte sur des produits dont la valeur inclus ces taxes et qui sont comptabilisées en consommations intermédiaires. C'est pourquoi les montants correspondants sont comptabilisés dans les coûts d'exploitation des entreprises.

Ajoutons, en ce qui concerne les dépenses salariales, que les premiers résultats de l'enquête INRETS sur les conditions de travail des conducteurs routiers ont permis d'intégrer les frais de route aux rémunérations de ces salariés.

La nécessité d'éliminer les doubles comptes nous a par ailleurs conduits à ne pas prendre en compte dans le calcul de la dépense:

- le montant des péages comptabilisés au titre des exploitants d'ouvrages (8,0 MdF) ;
- et la location de véhicules de transport par les entreprises du secteur que l'on soustrait des consommations intermédiaires de ces entreprises puisque l'activité correspondante (NAP 6925: "Location de véhicules industriels") est intégrée dans l'ensemble de la branche "Transports routiers de marchandises" (3,5 MdF).

2.2.1.2 - L' utilisation en compte propre des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs

Il s'agit de mesurer la part "transport de marchandises et de voyageurs" dans l'activité des entreprises n'appartenant pas au secteur des transports, que ce transport soit effectué par des camionnettes, des poids lourds, des autocars ou des VPC de société.

La comptabilité nationale ne fournit aucune information sur ces activités qui ne font pas l'objet d'échanges sur le marché.

La méthode d'évaluation utilisée met en oeuvre diverses sources:

- EAE pour l'estimation de certaines dépenses dont on peut penser qu'elles se répartissent selon une structure analogue à celle du compte d'autrui (il s'agit principalement de l'entretien du matériel) ;

- enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (enquête TRM) pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile, enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers (enquête VUL) pour les utilitaires de moins de 3 tonnes, enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes pour les autocars ;

- prise en compte des dépenses de carburant et d'assurance selon des méthodes analogues à celles exposées précédemment;

- statistiques sur la circulation en France des véhicules concernés ;

- données de parc notamment en ce qui concerne les VPC soumis à la taxe sur les voitures de société.

Diverses hypothèses ont en outre été émises pour tenir compte des particularités du compte propre par rapport au compte d'autrui:

- les dépenses de personnel ont été limitées aux conducteurs de poids lourds que l'on considère comme affectés à plein temps à la conduite de leurs véhicules contrairement aux conducteurs de VUL et de VPC de société qui sont censés utiliser leurs véhicules principalement pour se déplacer dans le cadre d'activités professionnelles autres que les transports;

- on a appliqué les grilles de rémunération de la convention collective nationale des transports routiers pour tenir compte de la moindre proportion de poids lourds de plus de 19 tonnes de PTAC dans le parc des véhicules pour compte propre (les "rémunérations globales garanties" des conducteurs augmentent avec la taille des véhicules);

- on a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'affecter aux transports une part de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dégagé par les entreprises concernées dont l'activité principale est tout autre. A l'instar de ce qui a été fait pour le compte d'autrui, les péages n'ont pas été comptés puisqu'ils sont pris en compte au titre des exploitants d'ouvrages à péage.

Les résultats ainsi obtenus sont cohérents avec ceux relatifs au compte d'autrui, même s'ils sont plus fragiles que ces derniers.

2.2.2 - Dépense en capital/ FBCF des activités caractéristiques des TRM et des TRV

Concept de la comptabilité nationale, la Formation brute de capital fixe (FBCF) diffère de la notion usuelle d'investissement sur trois points principaux:

- il ne prend pas en compte les acquisitions (nettes de cessions) de terrains et d'actifs incorporels;
- il inclut en revanche le gros entretien;

- le matériel acquis en crédit bail est inscrit dès la première année et pour la totalité de son montant en FBCF des entreprises qui ont recours à ce mode de financement, alors même que les propriétaires des biens sont les sociétés financières qui les achètent.

Les sources disponibles (statistiques d'immatriculations, EAE,...) se réfèrent plutôt à l'investissement.

On s'est néanmoins efforcé de raisonner en termes de FBCF :

- en ne prenant pas en compte les acquisitions de terrains (qui sont comptabilisées à part),

- et en traitant le crédit bail conformément à la méthode des comptes nationaux: les redevances correspondantes sont donc

TABLEAU 10 : Dépense courante liée aux transports routiers de voyageurs en 1992 (en milliards)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	Cars	Taxis	Total	Cars	VPC	Total	Cars	Taxis	VPC	Total
Dépense courante										
1 - Production de services caractéristiques										
1.1 - Consommation intermédiaire hors TVA	6,3	2,9	9,2	3,6	10,8	14,4	9,9	2,9	10,8	23,6
dont:							0,0			
carburant (yc TIPP)	2,2	0,2	2,4	0,6	5,0	5,6	2,8	0,2	5,0	8,0
assurances (y.c. taxes sur les assurances)	0,1		0,1	0,3	1,3	1,6	0,4		1,3	1,7
réparations	1,4		1,4	0,4	1,3	1,7	1,8		1,3	3,1
1.2 - Valeur ajoutée	11,5	4,5	16,0	2,3	3,2	5,5	13,8	4,5	3,2	21,5
dont:										
frais de personnel	8,4	3,7	12,1	2,1		2,1	10,6	3,7		14,2
impôts et taxes	0,7	0,3	1,0	0,2		0,2	0,8	0,3		1,1
fiscalité spécifique	0,1		0,1		3,2	3,2	0,1		3,2	3,3
EBE	2,3	0,5	2,8				2,3	0,5		2,8
1.3 - Production effective	17,8	7,4	25,2	5,9	14,0	19,9	23,7	7,4	14,0	45,1
2 - Equilibre Ressources - Emplois										
Production distribuée de produit	1	17,8	7,4	25,2	5,9	14,0	5,9	23,7	7,4	14,0
Importations	2	1,4		1,4				1,4		1,4
Total ressources		19,2	7,4	26,6	5,9	14,0	19,9	25,1	7,4	14,0
Consommations intermédiaires	3	2,3	2,5	4,8	5,9	14,0	19,9	8,2	2,5	14,0
Consommation finale des ménages	4	14,5	4,9	19,4				14,5	4,9	19,4
Exportations	5	2,4		2,4				2,4		2,4
Total emplois		19,2	7,4	26,6	5,9	14,0	5,9	25,1	7,4	14,0
3 - Dépense courante nationale	6=3+4	16,8	7,4	24,2	5,9	14,0	19,9	22,7	7,4	14,0
4 - Dépense courante intérieure	7=6+5-2	17,8	7,4	25,2	5,9	14,0	19,9	23,7	7,4	14,0

TABLEAU 11 : Détail de certains postes de la dépense courante en 1992 (en millions)

Fiscalité spécifique	90	18	108	23	3180	3203	113	18	3180	3311
dont										
carte grise	2		2	1	68	69	3		68	71
vignette	88	18	106	22	485	507	110	18	485	613
taxe sur les VPC de société					2627	2627			2627	2627
Carburants										
Total HT	943	57	943	238	1578	1816	1181	57	1578	2816
TIPP	1294	124	1294	326	3421	3747	1620	124	3421	5165
TVA sur carburants	416	34	416	105	930	1035	521	34	930	1485
Assurances										
Primes brutes acquises TTC	174	119	293	691	3291	3982	865	119	3291	4275
Taxes sur les assurances	23	25	48	91	681	772	114	25	681	820
Indemnités dues	100	72	172	396	1981	2377	496	72	1981	2549

TABLEAU 12 : Dépense en capital liée aux transports routiers de voyageurs en 1992 (en milliards)

Dépense en capital	2,0	0,6	2,6	0,5	6,0	6,5	2,5	0,6	6,0	9,1
dont achats de véhicules	1,5	0,6	2,1	0,4	6,0	6,4	1,8	0,6	6,0	8,5

TABLEAU 13 : Données physiques sur les parcs et les immatriculations en 1992 (en

Parcs et immatriculations										
Parcs (moy. annuelles)	46	40	86	15	1	16	61	40	1108	1209
Immat. de véhicules neufs	3		3	1	0	1	3		78	81

déduites des consommations intermédiaires et les investissements des entreprises comprennent les biens acquis par ce moyen.

Le mode de calcul diffère assez peu dans son principe de celui exposé précédemment pour les dépenses courantes:

- les montants globaux de chacune des activités relevant du compte d'autrui sont déterminés à partir de l'EAE et les statistiques d'immatriculations valorisées par des prix moyens (hors TVA) permettent de déterminer le montant des achats de véhicules;

- on ne retient, en ce qui concerne le compte propre, que les achats de véhicules auxquels on affecte un prix moyen inférieur à celui du compte d'autrui pour respecter la différence de structure des parcs comme des immatriculations.

2.2.3 - Principaux résultats : dépense courante, nationale et intérieure, et dépense en capital liées aux TRM et aux TRV

Les tableaux 6 à 13 reprennent les principaux résultats des calculs effectués par type de véhicule.

a) Pour les activités marchandes (compte d'autrui) la dépense courante nationale est égale à la somme des consommations intermédiaires et finales en produits spécifiques (produits caractéristiques et connexes).

Le passage à la dépense courante intérieure s'effectue en soustrayant le montant des importations de services (financements versés à l'extérieur) et en ajoutant celui des exportations (financements reçus de l'extérieur).

Les échanges extérieurs de services de transport de marchandises sont issus des tableaux d'équilibre ressources-emplois du cadre central des comptes nationaux.

Contrairement au TRM, la comptabilité nationale ne fournit pas d'estimation des échanges extérieurs de TRV. Or, on voit bien, sur le seul exemple des services de transports par autocars pour compte d'autrui, que des touristes étrangers peuvent faire appel à des transporteurs français pour visiter la France et que des touristes français peuvent s'adresser à des transporteurs étrangers pour se déplacer. Il fallait donc reconstituer ces flux. C'est ce que l'on fait en se référant, à nouveau, au compte du tourisme qui, outre le transport privé, fournit une estimation pour les "autres modes".

Si l'on admet que les transports interurbains par autocars représentent l'essentiel de ces "autres modes", on dispose des éléments permettant d'approcher le compte extérieur de la branche 6922 (transport routier de voyageurs): 2,4 MdF à l'exportation et 1,4 MdF à l'import (consommation de services auprès d'entreprises françaises et étrangères). Il est important de souligner que c'est faute d'informations plus adaptées que l'on a procédé de la sorte. Il faut bien voir, en effet, que l'on associe, ce faisant, des données hétérogènes: les premières relatives à la dépense courante nationale de TRV se réfèrent à l'activité des transporteurs; les secondes qui fournissent une estimation des échanges extérieurs se réfèrent à la consommation de services de transports de voyageurs.

b) Pour les activités non marchandes (compte propre) la mise en oeuvre des diverses composantes des coûts de production

permet de calculer un montant de dépense courante intérieure qui se confond avec la dépense courante nationale puisqu'il ne peut y avoir, par définition, échanges de services.

TABLEAU 14 : Collecte de fret en 1992
(en milliards de francs)

Prod. effect.	Prod. distrib.	Cons. Interm.	Dép. courante intérieure	Dépense en Capital
20,2	20,2	20,2	20,2	1,7

c) La dépense en capital du compte d'autrui comme du compte propre est, quant à elle, constituée de la FBCF des producteurs caractéristiques en produits non spécifiques (la FBCF en produits spécifiques est déjà incluse dans les emplois finaux), ainsi que des acquisitions nettes de terrains et autres actifs non financiers.

2.3 - La collecte de fret terrestre et fluvial

La collecte de fret sous-traitée par des entreprises de TRM est déjà comptabilisée dans les consommations intermédiaires de ces entreprises. On ne la reprendra donc pas ici afin d'éviter un double compte.

Production effective de la branche et production distribuée des services sont estimées par l'INSEE, de même que les consommations intermédiaires que l'économie dans son ensemble fait de ces services.

L'estimation de la dépense en capital des entreprises de collecte de fret a, pour sa part, été effectuée à partir des données de l'EAE.

2.4 - Les gestionnaires d'infrastructures

Au 1er Janvier 1993 la longueur du réseau autoroutier dépassait légèrement 7 400 km (dont plus de 5 800 km d'autoroutes concédées), celle des routes nationales était de 28 240 km, quant aux chemins départementaux et aux voies communales, leurs réseaux atteignaient, respectivement, 354 000 et 526 000 km.

On distinguera également parmi les gestionnaires d'infrastructures les activités marchandes et non marchandes, les premières étant le fait des exploitants d'ouvrages payants (autoroutes, gares routières, parkings) et les secondes se référant aux dépenses des administrations publiques sur leurs réseaux.

2.4.1 - Les exploitants d'ouvrages à péage

Pour établir le compte de production des exploitants d'ouvrages à péage, nous avons le choix entre deux options:

- adopter une approche par les prix en appliquant une méthode analogue à celle utilisée précédemment pour le compte d'autrui des usagers des infrastructures: calage sur la production effective des branches considérées (source: INSEE), ventilation de cette production en fonction d'une structure de coûts obtenue par ailleurs (6), reconstitution des échanges de services grâce aux tableaux d'équilibre ressources-emplois (ERE);

(6) Cette ventilation n'est disponible que pour les ouvrages routiers à péage qui représentent, il est vrai, l'essentiel du poste. Elle résulte des rapports d'activité des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

TABLEAU 15 : Dépense courante des ouvrages à péages en 1992

(en milliards de francs)

	Ouvrages routiers à péage	Autres ouv. à péage	Total	
Dépense courante				
1 - Production de services caractéristiques				
1.1 - Consommations intermédiaires hors TVA	1,8		1,8	
1.2 - TVA sur consommations intermédiaires	0,3		0,3	
1.3 - Valeur ajoutée	18,1		18,1	
dont:				
frais de personnel	2,6		2,6	
Impôts et taxes	2,4		2,4	
EBE	13,1		13,1	
1.4 - Dépenses de gendarmerie	0,4		0,4	
1.5 - Production effective	20,6	3,2	23,8	
2 - Equilibre Ressources - Emplois				
Production distribuée	1	20,6	4,0	24,6
Total ressources		20,6	4,0	24,6
Consommations intermédiaires	2	10,0	0,4	10,4
Consommation finale des ménages	3	10,6	3,6	14,2
Total emplois		20,6	4,0	24,6
3 - Dépense courante nationale / intérieure	4=2+3	20,6	4,0	24,6

TABLEAU 16 : Dépense en capital des ouvrages à péages en 1992

(en milliards de francs)

Dépense en capital			
FBCF HT		8,4	8,4
TVA sur FBCF		1,6	1,6

- reconstituer des prix à partir des coûts de production, à l'instar de ce qui a été fait pour le compte propre des usagers des infrastructures.

De fait, la principale différence entre les deux approches réside dans la répartition des services des sociétés concernées entre consommation intermédiaire des entreprises et consommation finale des ménages.

L'approche par les prix reprend les données des tableaux d'équilibre ressources - emplois (ERE) des comptes nationaux: elle revient à considérer que les montants de péages acquittés par type de véhicule rendent parfaitement compte des différences entre les poids lourds et les véhicules légers du point de vue, par exemple, de leur agressivité pour les chaussées.

La seconde approche permet d'imputer les dépenses des exploitants de ces ouvrages par type de véhicule.

Etant donné que ce dernier mode de calcul est appliqué aux autoroutes non concédées gérées par l'Etat et compte tenu du fait qu'aucun argument ne justifie une différence de traitement entre autoroutes concédées et non concédées, la répartition de la production de services d'ouvrages à péage entre consommation finale des ménages et consommations intermédiaires été effectuée en fonction des parcs des véhicules des agents concernés (le point 3 du présent chapitre explicite la méthode appliquée).

Autre conséquence de ce choix, dépense courante intérieure et nationale résultant de l'activité des exploitants d'ouvrages à péage sont confondues.

Deux points méritent enfin d'être précisés:

- comme la TVA payée par les sociétés d'autoroute sur leurs achats et leur FBCF n'est pas déductible, elle concourt à leurs dépenses ;

- les dépenses de police ont été estimées à partir du produit de la taxe annuelle sur les sociétés concessionnaires instituée en 1990, dont l'objet était d'associer ces sociétés au financement de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les forces de gendarmerie.

En définitive, les dépenses courantes (compte de production) des exploitants d'ouvrages à péage s'établit à 24,6 MdF (dont 20,6 MdF pour les autoroutes concédées) et leurs dépenses en capital TTC à 10,0 MdF.

2.4.2 Les administrations publiques

2.4.2.1 Dépense courante et dépense en capital

Les dépenses courantes et en capital des administrations publiques centrales (APUC, il s'agit en fait de l'Etat) et locales (APUL) portent sur deux postes de la «Nomenclature fonctionnelle des administrations» (NFA):

- Routes et voiries urbaines (fonction n°64) ;
- Routes et transports routiers (fonction n°82).

Issues de la Comptabilité publique, la plupart des données sont soit directement reprises de l'Insee pour les dépenses de l'Etat, soit reconstituées par le secrétariat de la CCTN pour celles des collectivités locales. On a fait apparaître la TVA que les APU se paient à elles-mêmes.

TABLEAU 17 : Dépense courante des administrations publiques en 1992

(en milliards de francs)

		Réseau national	Réseau local	Total
Dépense courante				
1 - Production de services caractéristiques				
1.1 - Consommations intermédiaires hors TVA	1	2,0	14,9	16,9
1.2 - TVA sur consommations intermédiaires	2	0,3	2,8	3,1
1.3 - Valeur ajoutée	3	2,4	18,3	20,7
dont:				
frais de personnel		2,4	18,2	20,6
impôts et taxes			0,1	0,1
1.4 - Consommation de capital fixe (CCF)	4	7,9	18,5	26,4
1.5 - Dépenses de police et d'éclairage	5	1,7	5,9	7,6
2 - Dépense courante nationale / intérieure	6=1+2+3+4+5	14,3	60,4	74,7

TABLEAU 18 : Dépense en capital brute des administrations publiques en 1992

(en milliards de francs)

Dépense en capital brute				
1 - FBCF HT	1	10,2	25,9	36,1
2 - TVA sur FBCF	2	1,9	4,8	6,7
3 - Dépense en capital brute TTC	3=1+2	12,1	30,7	42,8

TABLEAU 19 : Dépense en capital nette des administrations publiques en 1992

(en milliards de francs)

Dépense en capital nette				
1 - Dépense en capital brute TTC	1	12,1	30,7	42,8
2 - Consommation de capital fixe (CCF)	2	7,9	18,5	26,4
3 - Dépense en capital nette	3=1-2	4,2	12,2	16,4

A noter que le montant de la FBCF réalisée sur le réseau national (12,1 MdF TTC) comprend la contribution de 6 MdF que les collectivités locales ont versée à l'Etat en 1992 sous forme de fonds de concours.

Par ailleurs, deux lignes de dépenses ont été intégrées à la consommation finale des APU: la consommation de capital fixe (CCF) et les dépenses d'éclairage et de police de la route. La consommation de capital fixe (CCF) correspond à la perte annuelle de valeur du stock d'infrastructures provoquée par son usure et son obsolescence (cf. chapitre 1).

Nous nous sommes référés, pour la calculer à la CCF des activités non marchandes des APU telle qu'elle apparaît de façon agrégée dans le cadre central des comptes nationaux (INSEE, Comptes et indicateurs économiques - Rapport sur les comptes de la Nation 1994, page 195).

Nous en avons extrait les montants correspondant aux fonctions "Développement urbain" et "Transports, postes et télécommunications":-fonctions F6-et-F8 -s'élevant, respectivement, à 24,3 et 15,6 MdF en 1992.

Puis nous avons déterminé, à partir des séries de CCF, la part des transports dans le total des fonctions F6 et F8 et c'est ce ratio que nous avons appliqué à la CCF correspondant aux mêmes fonctions pour obtenir des montants de CCF strictement "transports".

La partie purement routière de la CCF "Transport" a ensuite été déterminée à partir de deux sources: rapport de la CCTN retraçant l'évolution des dépenses des APUC et des APUL en transport (tableau 8.11, page 161 du rapport de 1994) et

résultats d'une étude récente réalisée conjointement par l'OEST, la DRAST et l'ENPC⁽⁷⁾.

Les dépenses d'éclairage et celles correspondant à la police de la route (police et surtout gendarmerie) ont été réparties par type de réseau au prorata de la somme des autres postes de dépenses.

La prise en compte de tous ces éléments aboutit à un montant de dépense courante intérieure de 74,7 MdF (consommation finale). La question du solde extérieur ne se pose pas s'agissant d'activités non marchandes.

2.4.2.2 - Dépense en capital brute et nette

La dépense en capital de 42,8 MdF (tableaux 18 et 19) correspond à une donnée brute dans la mesure où elle représente la totalité des dépenses d'investissement et de gros entretien des APU sur leurs réseaux, à quoi s'ajoutent les acquisitions nettes de terrains et autres actifs non financiers non produits.

On a vu par ailleurs que, conformément aux règles de la comptabilité nationale, nous avons comptabilisé la consommation de capital fixe dans les dépenses courantes.

Le passage de la dépense brute à la dépense nette doit donc normalement se faire en déduisant la CCF de la dépense brute : $42,8 - 26,4 = 16,4$ MdF.

Il est important de rappeler que ce raisonnement en termes de dépense en capital "nette" doit pouvoir s'appliquer à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures, marchands et non marchands, du mode routier et des autres modes.

(7) Etude sur «Le coût du capital des infrastructures de transport» réalisée en 1993-1994.

2.5 - Récapitulation: les composantes de la dépense

2.5.1 - Principaux résultats

Les principales composantes de la dépense de transports routiers ont été regroupées dans les tableaux 20 et 21 qui appellent quelques commentaires.

2.5.1.1 - Dépense courante, nationale et intérieure

La consommation finale des ménages atteint au total 393,3 MdF dont 357,6 résultent de leurs dépenses de motorisation, le solde se répartissant entre leurs achats de services de transports routiers de marchandises (déménagement: 2,1 MdF) et de voyageurs (19,4 MdF) et en péages (14,2 MdF). La consommation finale des administrations publiques est ici égale à leur production TTC, soit 74,7 MdF (y compris la

consommation de capital fixe et les dépenses d'éclairage et de police de la route).

La consommation intermédiaire "effective" de toutes les branches de l'économie nationale en services de transport routier de marchandises, de voyageurs et de collecte de fret atteint, respectivement, 138,7; 4,8 et 20,2 MdF, soit au total 163,7 MdF.

La consommation intermédiaire effective en services d'ouvrages à péage s'établit à 10,4 MdF.

La consommation intermédiaire "interne" correspondant au compte propre des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport est de 194,6 MdF, dont 174,7 MdF pour les marchandises et 19,9 MdF pour les voyageurs.

Compte tenu des transferts spécifiques au profit des ménages (supplément de dépenses à la charge de l'assurance-maladie: 1,1 MdF), la dépense courante nationale de transport routier en 1992 peut être évaluée à 836,5 MdF.

TABLEAU 20 : Les composantes de la dépense courante de transport routier en 1992 (en milliards de francs)

	Usagers des infras.					Gestionnaires d'infras.			Total général
	Mén.	TRM	TRV	Collecte de fret	Total	Ouv. à p.	APU	Total	
Dépense courante									
1 - Consommation en produits spécifiques	357,6	315,5	44,1	20,2	737,4	24,6	74,7	99,3	836,7
1.1 Consommation finale TTC des ménages	357,6	2,1	19,4		379,1	14,2	74,7	88,9	468,0
des Administrations publiques (APU)	357,6	2,1	19,4		379,1		74,7	74,7	393,3
1.2 Consommations intermédiaires		313,4	24,7	20,2	358,3	10,4		10,4	368,7
CI effectives en services "transports"		138,7	4,8	20,2	163,7				163,7
CI effectives en services "ouvrages à péage"						10,4		10,4	10,4
Cons. intermédiaires internes (compte propre)		174,7	19,9		194,6				194,6
1.3 - Transferts spécifiques	1,1				1,1				1,1
Dommages corporels	1,1				1,1				1,1
1.4 - Total	358,7	315,5	44,1	20,2	738,5	24,6	74,7	99,3	837,8
2 - Dépense courante nationale	357,4	315,5	44,1	20,2	737,2	24,6	74,7	99,3	836,5
3 - Solde extérieur	1,3	4,9	1,0		7,2				7,2
4 - Dépense courante intérieure	358,7	320,4	45,1	20,2	744,4	24,6	74,7	99,3	843,7

La somme des dépenses courantes résultant de la motorisation des ménages (consommation finale+transferts) est égale à la Dépense courante intérieure (358,7MdF) et non, comme pour les autres agents, à la Dépense courante nationale (357,4 MdF). Cette particularité est due au fait que le compte des ménages a été établi sur la base des données du cadre central qui portent sur les dépenses effectuées sur le territoire économique national par des ménages résidents et non résidents. Dans ce tableau, les transports de voyageurs (TRV) comprennent non seulement les transports collectifs (autocars), mais aussi les services des taxis et l'utilisation des VPC de sociétés.

TABLEAU 21 : Les composantes de la dépense en capital de transport routier en 1992 (en milliards de francs)

Dépense en capital (brute)									
Usagers des infrastructures	161,9	42,1	9,1	1,7	214,8				214,8
Gestionnaires d'infrastructures						10,0	42,8	52,8	52,8
Dépense en capital brute totale	161,9	42,1	9,1	1,7	214,8	10,0	42,8	52,8	267,6

Comme les dépenses des étrangers en France (exportations de services) sont supérieures aux dépenses des Français à l'étranger (importations), le montant de la dépense courante intérieure atteint 843,7 MdF.

2.5.1.2 - Dépense en capital, brute et nette

La dépense en capital brute des usagers des infrastructures est estimée à 214,8 MdF (ménages: 161,9 MdF, transport de marchandises: 42,1 MdF, transport de voyageurs: 9,1 MdF, collecte de fret: 1,7 MdF).

La dépense en capital brute des gestionnaires d'infrastructures s'établit, pour sa part, à 52,8 MdF, dont 10 MdF pour les exploitants d'ouvrages à péage et 42,8 MdF pour les administrations publiques.

S'agissant des administrations publiques, on a vu précédemment qu'il est possible de calculer, à côté de la dépense brute, une dépense en capital nette de la CCF, soit 16,4 MdF.

2.5.2 - La question de la prise en compte éventuelle de la fiscalité liée aux transports

Il est important d'observer que les résultats précédents seraient sensiblement modifiés par la prise en compte dans la dépense de la fiscalité générée par ces activités.

Encore faut-il déterminer quels impôts et taxes peuvent être retenus.

La question ne se pose pas pour la TVA : c'est le traitement préconisé par le SECN qu'il convient d'appliquer. Les calculs concernant les entreprises sont donc effectués hors TVA déductible et, réciproquement, dans la valeur d'acquisition des produits par ces mêmes entreprises, seule est reprise la TVA qui les grève finalement, c'est-à-dire celle qui n'a pu être déduite.

On a vu que la TVA était en revanche incluse dans la consommation finale des ménages et des administrations publiques.

Cette question ne se pose pas non plus pour les autres impôts et taxes de caractère général acquittés à l'occasion de l'exercice d'une activité caractéristique (impôts à la charge des employeurs sur les salaires et la main d'oeuvre, taxe professionnelle, ...).

La prise en compte éventuelle de ce qu'il est convenu d'appeler la "fiscalité spécifique" liée aux transports peut en revanche être discutée.

Convient-il de s'en tenir strictement aux règles de l'universalité budgétaire et de la non affectation des dépenses selon lesquels, en l'absence de budget annexe, toute recette fiscale entre dans un "pot commun" qui sert à financer des dépenses dans tous les domaines d'intervention des administrations publiques?

Ou peut-on admettre qu'en vertu d'une certaine politique des transports ces recettes sont affectées en totalité ou partiellement au financement des dépenses des APU en matière de transports ?

Dans le premier cas, la contrepartie des recettes fiscales est une dépense qui vient s'ajouter aux autres postes de la dépense courante et/ou en capital de transports routiers.

Dans le second, la dépense des automobilistes qui est aussi une recette des administrations publiques est compensée par un montant équivalent de dépenses déjà prises en compte et ne doit donc pas figurer dans le calcul de la dépense courante et/ou en capital.

La conclusion de ce chapitre 2 du compte satellite présente, à titre purement indicatif, les incidences d'une prise en compte de tout ou partie du produit de certaines taxes.

TABLEAU 22 : La fiscalité générée par les transports routiers en 1992 (en milliards de francs)

	TIPP	Taxes sur les ass.	Fiscalité spécif.	Impôts liés à la prod.	TVA	Total
1 - Usagers des infras.						
1.1 Ménages	75,7	14,9	15,0		81,2	186,8
Consommation finale	75,7	14,9	15,0		54,0	159,6
Investissements					27,2	27,2
1.2 Cons. interm. TRM	21,4	2,3	5,6	10,0		39,3
Compte d'autrui	6,0	0,4	1,2	5,0		12,6
Compte propre	15,4	1,9	4,4	5,0		26,7
1.3 Cons. interm. TRV	5,0	0,8	3,3	1,2		10,4
Compte d'autrui	1,3	0,0	0,1	1,0		2,5
Compte propre	3,7	0,8	3,2	0,2		7,9
1.4 Stés concess. d'autoroutes					1,9	1,9
Cons. interm.					0,3	0,3
FBCF					1,6	1,6
2 - Gestionnaires d'infra.				2,5		2,5
2.1 Expl. d'ouv. à péages				2,4		2,4
Consom. intermédiaire				2,4		2,4
FBCF						
2.2 APU				0,1		0,1
Consommation finale				0,1	3,1	3,2
FBCF					6,7	6,7
3 - Total	102,1	18,0	23,9	13,7	83,1	240,8

Note : la TVA sur les carburants payée par les entreprises et qui leur est remboursée n'est pas incluse dans ce tableau.

3 - Répartition des dépenses des gestionnaires des infrastructures

La répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructures entre les deux catégories d'utilisateurs que sont les ménages et les producteurs marchands tient compte des différences constatées entre véhicules légers (motos, VPC et VUL) et véhicules lourds (poids lourds et autocars) du point de vue, notamment, de leur agressivité pour les chaussées.

Nous avons appliqué, pour ce faire, des coefficients moyens d'équivalence repris de (ou établis à partir de) divers travaux existants, dont les rapports «JOSSE» et «BROSSIER»⁽⁸⁾.

On a admis à cet effet que la structure des dépenses des APUL sur leurs réseaux était identique à la structure des dépenses sur le réseau national concédé et non concédé.

Les coefficients moyens d'équivalence retenus entre poids lourds (PL) et véhicules légers (VL) sont les suivants :

- en ce qui concerne les investissements: 1 PL = 5 VL sur autoroutes et routes nationales et 1 PL = 12 VL sur le réseau local des APU (chemins départementaux et routes communales)⁽⁹⁾ ;

- en ce qui concerne les renforcements de chaussées et d'ouvrages d'art, que nous assimilons à du gros entretien inclus dans la FBCF des gestionnaires d'infrastructures: 1PL = 9VL ;

- en ce qui concerne la consommation de capital fixe (CCF), nous avons retenu les mêmes coefficients que ceux relatifs au gros entretien ;

- en ce qui concerne l'entretien courant (hors dépenses de personnel): 1 PL = 4 VL ;

- en ce qui concerne les dépenses d'exploitation (y compris les frais de personnel) et les dépenses d'éclairage: 1 PL = 1,5 VL ;

- en ce qui concerne les dépenses de police: 1 PL = 2 VUL = 3 VPC.

Les données relatives à la répartition de la circulation par réseau⁽¹⁰⁾ sont également reprises de ce rapport.

Quant à la répartition de la circulation par agent, elle a été effectuée en fonction de leur part dans les parcs de chaque type de véhicules :

. 95,2 % des VPC et 37,3 % des VUL sont ainsi attribués aux ménages;

. 4,8 % des VPC, 62,7% des VUL et la totalité des poids lourds sont affectés au producteurs marchands.

C'est sur la base de ces conventions qu'ont été ventilés les montants inscrits au titre des dépenses courantes et en capital des exploitants d'ouvrages à péage et des administrations publiques.

4 - Fiscalité générée par la route et dépenses «routières» des APU

La contrainte imposée par la règle de la non affectation des ressources budgétaires se traduit par un bilan des APU pour les transports nécessairement équilibré puisque l'on ne se préoccupe pas de la provenance des ressources servant à financer leurs dépenses (fiscalité, emprunt, ...).

Si l'on admet au contraire que les recettes fiscales et parafiscales générées par la route servent, au moins pour partie à financer des interventions des APU sur leurs réseaux, les ressources correspondantes doivent être déduites du montant de leurs dépenses.

Nous avons retenu ci-dessous à titre d'illustration diverses hypothèses d'utilisation de tout ou partie du produit de certai-

TABLEAU 23 : Dépense courante des gestionnaires d'infrastructure par type de véhicule en 1992
(en milliards de francs)

Dépense Courante	Autoroutes concédées	Réseau des APU		
		National	Local	Ensemble
1 - Ménages				
VPC+Motos	9,8	2,3	28,1	30,4
VUL	0,7	0,2	2,1	2,3
Total	10,6	2,5	30,3	32,8
2 - Prod. marchands				
VPC	0,5	0,1	1,4	1,5
VUL	1,3	0,3	3,6	3,9
PL + Cars	8,3	11,4	25,1	36,5
Total	10,0	11,8	30,1	41,9
3 - Ensemble				
VPC+Motos	10,3	2,4	29,6	32,0
VUL	2,0	0,5	5,7	6,2
PL + Cars	8,3	11,4	25,1	36,5
Total	20,6	14,3	60,4	74,7

(8) CGPC: affaires n°83-60 et 91-105.

(9) A noter que le surcoût représenté par la construction et l'entretien des autoroutes et routes nationales en comparaison de la voirie locale est pris en compte par les coefficients qui reflètent les différences d'usure des chaussées.

nes taxes générées par la route que chacun pourra, s'il le souhaite, comparer aux dépenses des APU sur leurs réseaux (CCF comprise ou non).

Les montants retenus au titre des taxes résultent des développements qui précèdent :

- produit de la fiscalité spécifique acquittée par chaque usager, en fonction de la nature de son véhicule ;
- produit des taxes sur les assurances payées dans les mêmes conditions ;
- intégralité du produit de la TIPP payée par les usagers de la route, par type de véhicule ;
- estimation de la TIPP totale valorisée au prix du fioul domestique;

- différence entre le produit de la TIPP gazole et sa valorisation au prix du fioul domestique;

- différence entre le produit de la TIPP essence et sa valorisation au prix du fioul domestique;

- différence entre le produit de la TIPP totale et sa valorisation au prix du fioul domestique.

Les montants moyens de TIPP retenus pour ces calculs sont les suivants:

- fuel domestique: 0,43 Franc par litre,
- gasoil: 1,69 Franc par litre,
- super sans plomb: 2,85 Francs par litre,
- super plombé: 3,23 Francs par litre.

TABLEAU 24 : Dépense en capital des gestionnaires d'infrastructure par type de véhicule en 1992
(en milliards de francs)

Dépense en capital					
1 - Ménages					
VPC+Motos	2,6	5,4	15,8	21,3	
VUL	0,2	0,4	1,2	1,6	
Total	2,8	5,8	17,0	22,9	
2 - Prod. marchands					
VPC	0,1	0,3	0,8	1,1	
VUL	0,3	0,7	2,0	2,7	
PL + Cars	6,8	5,3	10,8	16,1	
Total	7,2	6,3	13,7	19,9	
3 - Ensemble					
VPC+Motos	2,7	5,7	16,6	22,3	
VUL	0,5	1,1	3,2	4,3	
PL + Cars	6,8	5,3	10,8	16,1	
Total	10,0	12,1	30,7	42,8	

TABLEAU 25 : Fiscalité et dépenses routières des APU (en milliards de francs)

	Ménages			Producteurs marchands				Ensemble
	VPC	VUL	Total	VPC	VUL	PL	Total	
1- Recettes fiscales retenues								
Fiscalité spécifique	14,4	0,6	15,0	3,2	4,3	1,5	8,9	23,9
Taxes sur les assurances	14,0	0,9	14,9	0,7	1,6	0,8	3,1	18,0
TIPP totale (réellement perçue)	69,9	5,7	75,5	3,5	9,6	13,3	26,3	101,9
TIPP totale valorisée au prix du Fioul dom.	11,0	1,1	12,1	0,6	2,0	3,4	5,9	18,0
TIPP gazole - TIPP gazole au prix du Fioul	8,2	2,3	10,5	0,4	4,3	9,9	14,6	25,1
TIPP essence - TIPP essence au prix du Fioul	50,7	2,3	53,0	2,6	3,3		5,8	58,8
TIPP totale - TIPP totale au prix du Fioul	58,9	4,5	63,4	3,0	7,6	9,9	20,4	83,8
2 - Dépenses de APU sur leurs réseaux								
au titre des dépenses courantes	30,4	2,3	32,8	-1,5	3,9	-36,5	41,9	74,7
<i>dont CCF</i>	3,1	0,2	3,4	0,2	0,4	22,5	23,0	26,4
au titre des dépenses en capital	21,3	1,6	22,9	1,1	2,7	16,1	19,9	42,8

Principales abréviations utilisées dans ce chapitre :

- APU: Administrations Publiques;
- CCF: consommation de capital fixe;
- DGI: Direction Générale des Impôts;
- EAE: Enquête Annuelle d'Entreprises;
- ERE: Equilibre Ressources Emplois;
- FBCF: Formation brute de capital fixe;
- NAP: Nomenclature d'activités et de produits de 1973;
- PL: Poids Lourds;
- SCN: Système de Comptabilité Nationale des Nations Unies de 1993;
- TRM: Transport Routier de Marchandises;
- TRV: Transport Routier de Voyageurs;
- VPC: Voitures Particulières et Commerciales;
- VUL: Véhicules Utilitaires Légers.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La principale innovation méthodologique introduite ici dans le traitement de la SNCF est la distinction de l'activité de gestion d'infrastructures, afin de décrire aussi bien que possible les différentes fonctions de l'opérateur ferroviaire. Dans le même état d'esprit, on a cherché à isoler le transport de voyageur en Ile de France qui relève plutôt des transports collectifs urbains.

La dépense totale courante s'élève à 65 milliards. Dans ce total, la part consacrée au transport de voyageurs domine (56%). Par rapport à ce montant, la dépense en capital (33,6 milliards) est, pour ce mode, particulièrement élevée

En terme de financement des dépenses courantes, la part des transferts qui est quasi nulle pour les marchandises, s'élève à 32% pour les voyageurs et à 70% pour la gestion d'infrastructure, ce dernier chiffre résultant assez largement des hypothèses retenues pour la tarification de l'usage de ces infrastructures.

La construction d'un compte du transport ferroviaire à côté d'un compte de la route constitue l'une des principales innovations du compte satellite des transports. Il permettra des premières comparaisons intermodales, même si les différences d'organisation ou de fonctionnalité des deux modes rendent ces comparaisons délicates à un niveau aussi global.

1 - Généralités

La problématique

Pour le transport ferroviaire comme pour les autres modes de transport terrestre, les principales questions auxquelles doit répondre le compte satellite sont:

- combien coûte le système de transports, pour les voyageurs et les marchandises en rapportant cette dépense aux trafics correspondants?

- comment est financée cette dépense?

- et notamment quelles sont les contributions des différents acteurs, usagers (ménages et entreprises) ou administrations (Etat, collectivités locales) à ce financement?

Mais pour ce faire, on doit tenir compte des caractéristiques du mode. Alors que pour la route l'intervention publique passe essentiellement par la gestion directe du réseau (entretien et construction) et par la fiscalité, dans le ferroviaire elle transite par la SNCF et son financement.

Là, le compte satellite, base de données analytique des transports, se heurte ici à une difficulté liée à la spécificité de ce mode qui est l'existence d'un opérateur unique, intégré verti-

calement⁽¹⁾, qui, principalement, gère les infrastructures, transporte des voyageurs dans l'urbain, le régional ou sur des TGV, transporte des marchandises, et qui, de plus a un grand nombre d'activités secondaires, messagerie, BTP (pour l'entretien du réseau), transport maritime, location de matériel, bureau d'étude, etc.

Dans le rapport annuel des comptes des transports, tel qu'il existe dès aujourd'hui, on trouve des éléments globaux de réponse à ces questions, dans les comptes de la SNCF et dans la description des transferts dont elle bénéficie. Mais, du fait de ces multiples activités, toutes intégrées dans une structure unique, on ne peut réaliser cet exercice, activité par activité.

Or cet éclatement comptable est essentiel pour notre exercice, pour isoler le transport urbain de l'interurbain, la marchandise ou la gestion des infrastructures en vue de comparaisons intermodales.

Les activités caractéristiques

Le premier problème est donc d'identifier les activités caractéristiques constitutives du transport ferroviaire et les acteurs du domaine.

La comptabilité nationale réalise un exercice de ce type et distingue, dans le passage secteur-branche qu'elle fait subir à la SNCF⁽²⁾, le transport ferroviaire proprement dit, de marchandises et de voyageurs, qui représente environ 70% de la production qu'elle lui attribue, le BTP (14%), la construction de matériel ferroviaire roulant (5% qui correspondent à l'entretien de ses matériels que réalise la compagnie), d'autres activités de transport (4% qui ne comprennent pas le

(1) Dans le transport routier du fait de la multiplicité des acteurs (APU, sociétés gestionnaires d'ouvrages routiers, les différents secteurs d'activité, TRM, TRV, Taxis, etc.), les différentes fonctions liées à ce mode sont à peu près bien identifiées et peuvent être facilement quantifiées.

(2) C'est cette prise en compte spécifique de ces activités par l'INSEE qui explique une bonne part des différences entre les comptes d'origine de la SNCF et ceux que présente l'INSEE (compte de la GEN et compte de la branche ferroviaire). Rappelons, par exemple, que pour l'INSEE la branche ferroviaire n'emploie que 110 000 salariés, contre 193 000 pour la GEN SNCF en 1992.

SERNAM ou les entreprises du SCETA qui ne sont pas comprises dans la GEN SNCF, ou encore, à des niveaux plus faibles, la location de matériel (2% pour la location de wagons), la restauration (1%), l'ingénierie (1%), la location immobilière (1%) et la production d'électricité (0,5%).

Cette décomposition ne répond que partiellement à notre attente, d'abord parce que la gestion d'infrastructure ferroviaire, qui n'est pas identifiée dans les nomenclatures d'activités de l'INSEE, n'est pas isolée et qu'ensuite, certaines activités (BTP, entretien du matériel roulant, études, production d'électricité) sont exclusivement à usage interne et sont indispensables au bon fonctionnement du système ferroviaire. Il nous a semblé judicieux de les réintégrer dans le domaine.

On a donc fait ici un choix différent de celui des comptes nationaux, puisque on essaiera de décomposer dans un premier temps l'activité de la SNCF en trois branches, les transports de voyageurs et de marchandises ainsi que celle de gestionnaire d'infrastructures, en gardant donc toutes les activités qui ont un lien direct avec l'une de ces trois activités principales (cf. encadré⁽³⁾). On continuera par contre d'exclure certaines activités extérieures comme celles liées aux autres modes.

Ce découpage correspond aux trois grands types d'activités qu'on trouve sur le mode concurrent. De plus, il est cohérent avec les orientations de la Directive 91-440 de la CEE. Il est évident qu'un tel découpage est sommaire par rapport à la multiplicité des fonctions, des activités bien identifiées pour ce qui est de la route, mais cela représente déjà une amélioration de la présentation passée de ce mode.

Chaque fois que possible, on essaiera d'aller plus loin, en isolant certaines sous-activités (TCU en Ile de France ou transport régional, combiné, réservation-billetterie, etc.). Pour l'instant cela n'a pu être fait que pour les TCU en Ile de France. Pour chacune des trois activités principales, il nous faudra construire un équilibre-ressource-emploi, un compte de production, une évaluation de la FBCF ainsi que l'ensemble des transferts et des ressources fiscales générées par cette activité. Du fait de l'intégration dans une même société de toutes les fonctions, transport de voyageurs, de marchandises et gestionnaire d'infrastructures, la consolidation des productions des diverses activités caractéristiques du domaine est plus aisée que dans le compte de la route. Les principaux doubles comptes que nous avons aujourd'hui identifiés sont pour l'instant celui de la production immobilisée avec la FBCF, et celui de la production du gestionnaire d'infrastructures avec les péages des transporteurs de voyageurs ou de marchandises.

Pour les transferts, il nous faudra bien préciser comment seront pris en compte toutes les aides publiques, compensations tarifaires, subventions d'exploitation, contribution de l'état au régime de retraites, fiscalité, le service de la dette, les dotations en capital, les subventions d'équipement ou le versement transport. Au niveau de l'analyse des bénéficiaires nous aurons le problème de l'affectation de certains concours publics.

Enfin, il faut rappeler que le transport ferroviaire ne peut se résumer totalement à la seule SNCF. Il existe, à côté de la

compagnie nationale, des chemins de fer d'intérêt touristique ou local. Leur poids, d'après les Comptes de la Nation, se monte à 3% du total du transport ferroviaire de voyageurs et à 1% pour les marchandises. Eurotunnel qui, théoriquement entre dans cette catégorie, n'a pas encore été pris en compte, en 1992, ni comme transporteur ni comme gestionnaire d'infrastructures.

2 - La production de produits caractéristiques

2.1 - Les emplois

2.1.1 - Le transport ferré de voyageurs

L'équilibre ressources-emplois (ERE) de l'INSEE, pour le transport ferré de voyageurs (Nap 6802), permet de disposer d'une estimation de la dépense totale pour cette activité, en 1992. Pour ce qui est des ressources (cf. Tableau 3.1) on constate que la SNCF est bien un quasi monopole avec 97% du total des ressources⁽⁴⁾, les petits chemins de fer touristiques

TABLEAU 3.1 : L'équilibre-ressource emploi du transport ferroviaire de voyageurs: Les ressources (hors taxe).

Importations	586
Production voyageur	31966
-SNCF	31471
-privée	299
-APU	196
Total ressource	32552

Unité: millions de francs Source INSEE

TABLEAU 3.2 : L'équilibre-ressource emploi du transport ferroviaire de voyageurs: Les emplois (hors taxe).

Total des emplois	32552
Consommation finale des ménages	26916
C.I des branches marchandes	2716
C.I des branches non-marchandes	1461
Exportations	1459

Unité: millions de francs Source INSEE

TABLEAU 3.3 : Recettes commerciales et compensations tarifaires de la SNCF

Production SNCF	31471
- recettes commerciales	24813
- compensations tarifaires	6658

Unité: millions de francs Source INSEE

(3) Dans cette encadré, nous précisons comment sont construites ces trois branches, au sein de la SNCF, tout en conservant une certaine cohérence avec les comptes originels de la compagnie, avec ceux établis par l'INSEE et aussi avec les Équilibres-Ressources-Emploi (ERE) de la branche ferroviaire de la comptabilité nationale.

(4) Il y a dans l'ERE des importations et des exportations dont le solde est positif. Pour ce qui est de la SNCF, les échanges de services entre réseaux, interpénétration de réseaux (Voitures DB en France et voitures SNCF en Allemagne par exemple) ou les ventes de billets hors réseau national (10% de frais de commercialisation, le reste étant calculé au prorata du kilométrage parcouru dans chacun des pays) donnent lieu à la fin d'exercice au calcul d'un solde, entre les différentes compagnies nationales. Et c'est ce solde seul qui génère un mouvement financier. Les billets achetés en France par des étrangers pour un parcours totalement français seront comptabilisés dans la consommation des ménages de cet ERE.

des APUL ou privés ne pesant que pour 1,5%, les importations ayant une importance similaire.

La même source permet aussi d'avoir le détail des emplois de la branche, consommation finale des ménages, consommations intermédiaires - c'est à dire les voyages d'affaires - des branches marchandes et des branches non-marchandes et exportations (cf Tableau 3.2).

Cette production peut se décomposer en recettes commerciales et en compensations tarifaires (cf Tableau 3.3). En effet, l'INSEE, comme la SNCF, inclut, dans les produits de la SNCF, les subventions des APUL et de l'état au titre des compensations tarifaires. Pour la comptabilité nationale il ne s'agit pas de subventions d'exploitation à l'entreprise mais de "subventions" aux ménages qui ne font que transiter par la SNCF. Ces subventions se montent en 1992 à 6658 millions. On suppose qu'il n'y a pas de compensations tarifaires sur les chemins de fer privés.

On peut ventiler ce total selon l'origine, APUC ou APUL, et selon le réseau bénéficiaire, le réseau Ile de France ou le réseau national, ou encore par motif (familles nombreuses, congés payés ou militaires) (tableau 3.4).

En vue d'un futur tableau de financement détaillé, on a cherché à ventiler les recettes commerciales et les compensations tarifaires par clients (ménages, branches marchandes et non

TABLEAU 3.4 : Ventilation, par motif, des compensations tarifaires

Compensations tarifaires	6658
- versées par l'Etat	3313
* familles nombreuses	517
* congés payés et carte de travail	1241
* militaires	1555
- versées par les APUL	3345

Unité: millions de francs

Source INSEE

TABLEAU 3.5 : Recettes et compensations tarifaires par réseau et par type de clients

	Réseau	Production	Recettes commerciales	Compensations tarifaires
Conso. mation finale des ménages	Grde Ligne	16498	14179	2319
	Régional	3625	2542	1083
	Ile de Fr	6298	3042	3256
	Privé	495	495	0
	Total	26916	20258	6658
Conso. mation Inter. médiaires	Grde Ligne	3883	3883	0
	Régional	134	134	0
Export.	Ile de Fr	160	160	0
	Total	4177	4177	0
Total	Total	31966	25308	6658

Unité: millions de francs

Source SES

marchandes, extérieur) et par réseau (grandes lignes, régional, Ile de France, privé).

A partir de sources SNCF on peut ventiler les recettes commerciales de la SNCF par réseau ainsi que la part de l'Ile de France dans les compensations tarifaires.

Si de plus on retient les hypothèses ou règles suivantes:

- Seuls les ménages utilisent les réseaux privés touristiques
- Le solde des échanges extérieurs est affecté aux grandes lignes
- On extrapole à partir de l'ERE des transports collectifs urbains, pour déterminer la part des C.I des branches marchandes et non-marchandes dans la production des réseaux Ile de France et régionaux, soit 5% des recettes commerciales totales.
- On suppose que les compensations tarifaires ne profitent qu'aux ménages⁽⁵⁾, et on les ventile entre régional et grandes lignes, au prorata des recettes commerciales correspondantes. Alors on arrive au résultat souhaité (voir tableau 3.5).

TABLEAU 3.6 : Structure des recettes commerciales de la SNCF

Grandes lignes Ménages	56%
Grandes lignes Affaires	15%
Ile de France Ménages	12%
Régional Ménages	10%
Grandes lignes Exportations	3%
Autres	3%
Total	100%

Source SES

A partir de ce tableau, on peut analyser la structure des recettes commerciales de la SNCF (cf Tableau 3.6). Les grandes lignes représentent un peu plus de 70% des recettes commerciales, dont 21% provient de la clientèle d'affaires⁽⁶⁾. Le régional pèse pour 11% et l'Ile de France pour 13%.

2.1.2 - Le transport ferré de marchandises

L'équilibre ressource emploi (ERE) de l'INSEE pour le transport ferré de marchandises (Nap 6803) permet de disposer

TABLEAU 3.7 : L'équilibre ressource-emploi du transport ferroviaire de marchandises

Production totale	14624
SNCF	14451
Wagons isolés	7421
Trains entiers	5927
Combiné	1104
Autres compagnies	173
Importations	267
Total Ressource	14891
Conso Inter B.M	13216
Conso Inter B.N.M	627
Exportations	1048

Unité: millions de francs

Source INSEE

(5) A titre anecdotique, un salarié bénéficiant d'une carte famille nombreuse peut en faire bénéficier son employeur dans ses déplacements professionnels. Ce cas a été exclus. Pour ce qui est des voyages des appelés, il doit être correct de les imputer aux ménages. Remarquons aussi que le poste CI des branches non-marchandes qui représente 54% des CI des branches marchandes paraît très élevé par rapport aux populations concernées (cadres des secteurs marchand et non-marchand).

(6) D'après la SNCF, cette part, des voyages d'affaires dans les recettes grandes lignes, semble un peu élevé, au regard des résultats d'enquêtes de fréquentation qui indiquent, en nombre de voyages, un ratio de 17%. Mais comme la recette unitaire des voyages d'affaires (billets de 1ère classe, réservation TGV) est certainement plus élevé, le ratio retenu actuellement ne paraît pas totalement absurde.

d'une estimation de la dépense totale pour cette activité en 1992. Pour ce qui est des ressources (cf. Tableau 3.7), on vérifie que, là encore, la SNCF est bien un quasi monopole avec 99% du total des ressources.

En dehors des exportations et importations, dont le solde est positif, tout est consommé sous forme de consommations intermédiaires. Le poste consommations intermédiaires des branches non-marchandes semble assez élevé, puisqu'il représente près de 7% du total.

Nous avons, de plus, essayé de ventiler cette recette par type de trafic (wagon isolé, train entier et combiné).

2.1.3 - La gestion d'infrastructures ferroviaires

En la matière, la comptabilité nationale est muette. Par contre, pour le compte satellite, il est important de dégager un péage, pour ensuite décrire le compte d'exploitation de cette activité. Pour l'instant il ne s'agit que d'une simple convention comptable, puisque qu'il n'y a pas de séparation même uniquement comptable, de cette branche. Et en consolidant les trois branches de la SNCF, ces péages, recettes des uns et C.I des autres, disparaissent.

On a trouvé l'information nécessaire, pour évaluer leur montants, auprès de la SNCF, où les péages ont été calculés au coût marginal d'usage (hors investissements), sauf pour l'Ile de France où c'est le coût moyen qui a été retenu. Ce coût comprend l'entretien des voies, la traction et les coûts de gestion des flux (aiguillage). La méthode n'est pas encore figée et devrait changer à l'avenir.

Plus précisément, la SNCF précise que ce calcul a été déterminé par l'application des règles du ministère des transports en matière de tarification d'usage de l'infrastructure. Jusqu'en 1994, c'est le principe du coût marginal social, affirmé dans l'article 14 du contrat de plan Etat-SNCF, qui a prévalu, à l'exception des transports régionaux de voyageurs d'Ile de France qui supportent leurs charges complètes d'infrastructures, en application des conventions en vigueur.

Les marginalités prises en compte résultent d'études menées par Mr E. Quinet (Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) et validées par la Direction des Transports Terrestres.

La production de cette branche inclut aussi, dans notre exercice, les travaux des branches BTP et études de la SNCF et identifiées dans le passage secteur branche (cf Tableau 3.21 de l'encadré), pour un montant de 10 004 millions. Il s'agit de travaux de gros entretien du réseau ou d'études liées aux projets de lignes nouvelles que la SNCF réalise pour son propre compte, avec son personnel. Ce montant se retrouvera dans la FBCF et la production immobilisée du compte de la GEN-SNCF. Pour nous il s'agit d'une activité intimement liées aux infrastructures.

TABLEAU 3.8 : La production de la branche "gestion des infrastructures" de la SNCF, péages et production immobilisée.

Production BTP-Etudes	10004
Péages	4848
- Grandes lignes	934
- Services régionaux	470
- Ile de France	2075
- Marchandises	1369
Production totale	14852

Unité: millions de francs

Source SNCF-SES

Dans la comptabilité analytique de la SNCF, les dépenses correspondantes en C.I et en frais de personnel sont affectées à la gestion d'infrastructures. De plus la subvention d'exploitation intitulée "Contribution aux charges d'infrastructures" (qui se monte à plus de 11 milliards) est censé couvrir ce type de charges. C'est pourquoi nous intégrons ces montants à la production de cette activité (cf. Tableau 3.8).

3 - Le compte d'exploitation

Il s'agit, à partir du compte global d'exploitation des trois branches (cf. encadré) de reconstituer celui de chacune des activités constitutives du domaine.

Pour la production nous l'avons fait à partir des données de l'INSEE, en réintégrant les péages fictifs que nous faisons verser par les branches transports de la SNCF à la branche gestionnaire d'infrastructure, pour un montant de 4848 millions. De plus, nous avons réintégré dans les trois branches constitutives du domaine la production des activités secondaires de la SNCF que nous considérons comme partie intégrante du domaine. Ce sont les branches BTP et Etudes pour la gestion d'infrastructures, et les branches matériel ferroviaire et production d'électricité pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Pour ce qui est des subventions d'exploitation, on peut, tout aussi facilement, les ventiler (voir plus loin le paragraphe sur les transferts).

La répartition des charges d'exploitation est plus problématique. Car, si la comptabilité analytique fournit une ventilation des consommations intermédiaires et des frais de personnel entre les trois branches, il subsiste les difficultés suivantes: -de manière résiduelle, la SNCF ne répartit pas (ou affecte à une branche " divers ") pour 4 milliards de C.I et 7 milliards de frais de personnel, soit beaucoup plus que ce que nous avons retiré (8,8%) du compte de la GEN (source INSEE). Cela peut affecter la qualité des clés de répartition que nous avons utilisés; -d'autre part, ces clés, ou les règles qui ont permis de les élaborer, ne sont pas forcément cohérentes avec notre mode de répartition de la production.

Ces réserves affectent donc la qualité des comptes par branche, tout particulièrement le solde entre production et charges d'exploitation, c'est à dire l'excédent brut d'exploitation. Cette partie du compte devrait pouvoir donner lieu à des améliorations ultérieures.

A ce problème se rajoutent ceux liés aux conventions retenues pour le calcul des péages, péages qui sont des C.I supplémentaires des branches transports et des recettes pour le gestionnaire d'infrastructure. Nous avons retenus le calcul fait sur l'année 1992 par la SNCF à partir de règles qui pourraient être modifiées ultérieurement et donc affecter sensiblement ces soldes. Dans le tableau 3.11, on a aussi rappelé les comptes de l'ensemble des trois branches, ou seulement deux postes, C.I et productions sont affectés par les problèmes de doubles comptes (les péages).

La même source, c'est à dire, la comptabilité analytique de la SNCF, devrait permettre de fournir ultérieurement une décomposition plus précise de ces coûts entre grandes fonctions (commercial, circulation des trains dont énergie, entretien du matériel, des infrastructures, etc.).

Enfin, à ce compte d'exploitation de la SNCF, on a ajouté un compte d'exploitation des chemins de fer touristiques, réalisé à partir des résultats de l'EAE du SES pour arriver à un compte global de la branche.

TABLEAU 3.9 Les comptes d'exploitation de deux branches SNCF, celle du transport ferroviaire de voyageurs (y.c Ile de France) et celle des marchandises

	Transport de voyageurs Stricto sensu	Production Activ secondaires voyageurs	Transport de voyag (y.c Ile de France) Total	Transport de marchandises Stricto sensu	Production Activ secondaires de marchand	Transport de marchandises Total
Production	31471	2637	34108	14451	971	15422
Conso. Inter			15795			6110
Valeur ajoutée			18313			9312
Frais de personnel			19136			9576
Impots Prod			962			438
Subv exploit			5285			0
E.B.E			3500			-702

Unité: millions de francs

Source SES

TABLEAU 3.10 : Le compte d'exploitation de la branche SNCF "Gestion d'infrastructure"

	Gestion d'infra hors péages	Gestion d'infra y.c péages
Production	10004	14852
Conso. Inter	2693	2693
Valeur ajoutée		12159
Frais de personnel	11236	11236
Impot Prod	428	428
Subv exploit	11236	11236
E.B.E		11731
E.B.E (sans prise en compte de la production immobilisée)		1727

Unité: millions de francs

Source SES

TABLEAU 3.11 : Les comptes d'exploitation des 3 Branches SNCF, des chemins de fer privés et de l'ensemble du transport ferroviaire

	Total 3 branches SNCF y.c péages	Total 3 branches SNCF hors péages	Chemins de Fer Privés	Total Branche y.c privé
Production	64382	59534	644	60178
Conso. Inter	24597	19749	270	20020
Valeur ajoutée	39785	39785	374	40158
Frais de personnel	39948	39948	279	40227
Impot Prod	1828	1828	17	1845
Subv exploit	16521	16521	1	16522
E.B.E	14530	14530	78	14608

Unité: millions de francs

Source SES

TABLEAU 3.11 : Le compte d'exploitation de l'activité transport collectif urbain, en Ile de France, de la SNCF.

Production TCU Ile de France	6458
Recettes diverses	170
Production totale	6628
Conso. Inter (hors péages)	1527
Péages	2075
Valeur ajoutée	3026
Frais de personnel	3089
Impot Prod	141
Subv exploit et d'équilibre	1560
E.B.E	1355
charges financières et d'amortissement	2380

Unité: millions de francs Source SNCF- SES

Remarques

* Les comptes d'exploitation par branches, présentés ici, sont fragiles, tout particulièrement l'EBE qui dépend fortement de la qualité de l'information (comptabilité analytique complexe), de la cohérence incertaine entre la ventilation de la production à partir des données INSEE et celle des charges d'exploitation à partir de la comptabilité analytique de la SNCF, et de la règle de calcul des péages.

* Pour la branche gestionnaire d'infrastructures, compte tenu de l'importance de la production immobilisée, nous avons calculé, en plus de l'EBE standard, un EBE hors production immobilisée.

TABLEAU 3.13 Décomposition fonctionnelle de l'investissement, en 1992, dans les comptes de l'entreprise (SNCF)

	Réseau principal TGV	Autre	Tot Réseau principal	Ban lieue	Total
Matériel roulant	3901	2161	6062	1054	7116
Matériel et outillage	20	377	397	53	450
Infrastructures	8335	5562	13897	2235	16132
Total financement SNCF	12236	7723	20356	3342	23698
FBCF financée sur ressource spécialisée	601	2037	2638	264	2902
Total Comptes SNCF	12837	9760	22994	3606	26600

Unité: millions de francs

Source SNCF

Pour permettre la reconstitution d'une activité TCU complète, nous avons produit, en plus (cf tableau 3.12), un compte d'exploitation de la SNCF pour l'Ile de France, même si dans ce chapitre, l'activité de transport ferroviaire inclut toujours l'Ile de France.

4 - L'investissement

Dans les comptes de la SNCF, l'investissement se monte à 23,7 milliards (cf. Tableau 3.13) auquel on doit ajouter les investissements financés sur ressources spécialisées (2,9 milliards). Il faut aussi prendre en compte les travaux, réalisés en propre par la SNCF (pour un montant de 3 milliards) ou qu'elle soustraite (pour 750 millions), que l'INSEE classe en gros entretien et qu'il faut donc réintroduire dans la FBCF (cf. encadré). Au total, la FBCF de la GEN-SNCF se monte donc, pour 1992, à 30,1 milliards.

Le rapport annuel de la SNCF fournit une description assez détaillée de cet investissement. Il nous permet de le ventiler, à l'exclusion du crédit bail, (Tableau 3.13) selon le réseau (T.G.V, autre réseau principal, banlieue) ou selon sa nature (matériel roulant voyageurs ou marchandises ou infrastructures).

TABLEAU 3.14 : La FBCF totale de la SNCF - Répartition par réseau et par activité

	Matériel	Infra	Total
Banlieue	1047	2534	3581
TGV	3874	8874	12747
Autre réseau	536	1962	2498
Non affectée	3360	7664	11024
Fret	297	0	297
Total	9114	21034	30148

Unité: millions de francs

Source SES-SNCF-INSEE

TABLEAU 3.14 : La FBCF totale de la SNCF - Répartition par branche

Total SNCF dont	30148
* Transports de voyageurs	7910
* Transports de marchandises	1204
* Gestionnaire d'infrastructures	21034
Chemins de fer privés	87
Total branche	30235

Unité: millions de francs

Source OEST

Mais certains investissements ne rentrent pas dans cette grille, notamment certains de ceux qui concernent le matériel roulant qui sont destinés de manière indifférenciée aux voyageurs et aux marchandises (pour un montant de 3,4 milliards). A l'aide d'une clé (73% pour les voyageurs et 27% pour les marchandises), réalisée à partir des recettes commerciales, on a ventilé ces dépenses pour avoir une FBCF distinguant nos 3 activités principales (Tableau 3.14).

On peut ensuite récapituler cette investissement par activité (Tableau 3.15), pour rajouter, enfin, la FBCF des chemins de fer privés qui se monte à 87 millions.

5 - Les transferts

Un transfert spécifique du domaine des transports est un versement monétaire d'un agent à un autre dont la mise en oeuvre est générée par une activité transport, en ne retenant toutefois que la partie réellement spécifique au domaine. Cela nous amène à exclure les taxes telles que la TVA car si elle est générée par une activité marchande, son champs d'application n'est pas spécifique au transport. En effet, elle s'applique à quasiment toutes les activités marchandes⁽⁷⁾.

Appliquée au transport ferroviaire, cette définition permet d'identifier plusieurs types de transferts:

- les subventions pour compensations tarifaires
- les subventions d'exploitation
- les subventions d'équipement
- le service de la dette
- les dotations de l'état dans le capital de la SNCF

Pour tout transfert, deux questions se posent:

Ce transfert est-il lié au transport, est-il spécifique au domaine?

Ce transfert est-il déjà intégré à la dépense nationale, dans l'estimation de la valeur des produits caractéristiques?

Le groupe de pilotage du compte satellite a répondu négativement à la première question, pour ce qui est de la contribution de l'état au régime de retraite des cheminots (qui se monte à 13,2 milliards en 1992) comme pour le taux minoré de TVA. Ils n'ont pas été considérés comme spécifiques au secteur et donc n'ont pas été pris en compte. En effet, le premier relève du domaine de la protection sociale et le second traduit la politique fiscale de l'Etat pour certains produits (alimentaires, pharmacie,

(7) Néanmoins nous fournissons, dans ce paragraphe, les recettes fiscales générées par le transport ferroviaire comme nous le faisons pour les autres modes.

produits culturels, transports collectifs) et n'est donc pas spécifique au domaine.

La réponse à la seconde question est positive si le transfert est spécifique et s'il ne donne pas lieu à double compte. Dans ce dernier cas, le transfert sera uniquement pris en compte pour élaborer le tableau de financement (compensations tarifaires, versement transport, etc.).

Tous les transferts décrits ici sont évalués hors taxes. Rappelons que la SNCF acquitte une TVA sur les compensations tarifaires et certaines subventions d'exploitation. Ceci peut expliquer certaines divergences sur l'estimation de ces flux avec certaines sources. On estime le total de cette TVA restituée, sur des subventions des APUC et des APUL, à 0,7 milliards en 1992.

5.1 - Les compensations tarifaires

Elles ont été décrites dans les tableaux 3.4 et 3.5 du paragraphe consacré au transport de voyageurs. Ces transferts sont déjà comptabilisés dans la production.

Il faut, en plus, prendre en compte, en Ile de France, le remboursement partiel par l'employeur de la carte orange (cf. Chapitre 4 sur les TCU) qui est estimé à 760 millions.

A cela s'ajoute une subvention de 157 millions concernant le fret et plus précisément la presse.

5.2 - Les subventions d'exploitation

Dans le tableau 3.16 ces subventions (plus de 16 milliards en 1992) sont décrites.

Elles sont, pour partie, ventilées selon le destinataire, le transport de voyageur, régional ou parisien ou le gestionnaire d'infrastructures. Ce dernier bénéficie, dans notre exercice comme dans la présentation de ses comptes par la SNCF, de la principale subvention, la contribution aux charges d'infra-

TABLEAU 3.16 : Les subventions d'exploitation (H.T) de la SNCF, en 1992.

Subventions versées par l'Etat	15677
Contribution aux charges d'infrastructure	11236
Indemnité compensatrice d'Ile de France	762
Subv. pour compensations pour service d'intérêt régional	3679
Subventions versées par les APUL	844
Indemnité compensatrice d'Ile de France	326
Subv. pour compensations pour service d'intérêt régional	46
Charges amort. Ile de France	472
Total	16521

Unité: millions de francs

Source INSEE

structures (11 milliards) dont l'objectif est d'équilibrer les comptes du gestionnaire d'infrastructures compte tenu du principe de tarification de ses services, aux autres branches, au coût marginal qui est inférieur au coût moyen du fait de l'existence de coûts fixes importants.

Il faudra aussi ventiler ces subventions selon le financeur, l'état, les APUL et les entreprises via le STP et le versement transport⁽⁸⁾. Ces transferts seront pris en compte dans la dépense nationale.

Pour mémoire, on ajoutera les subventions d'exploitation des chemins de fer privé (1 millions).

5.3 - Les autres transferts spécifiques

On recense:

- les aides à l'investissement qui se montent à 2,2 milliards. Elles ne seront pas prises en compte dans la dépense car il y aurait double compte avec la FBCF. Il faudrait pouvoir ventiler ces aides par financeur (APUC, APUL dont Ile de France et entreprises éventuellement via le STP).

- le service d'amortissement de la dette. Il se monte à 3,4 milliards. Le groupe de pilotage a longuement débattu sur la nature de cette contribution de l'Etat.

Pour la SNCF, il s'agit là, d'une opération de même nature qu'une dotation en capital visant sa recapitalisation et donc elle ne doit pas être traitée comme un transfert, intégré à la dépense ferroviaire en capital. De plus, il s'agit, pour elle, d'une opération liée au passé et dont l'imputation à l'exercice de l'année 1992 peut sembler artificiel.

Les comptes nationaux confirment qu'une dotation en capital n'est pas un transfert puisque le donateur, en contrepartie de sa dotation voit la valeur de son patrimoine augmenter. Mais, pour eux, le service de la dette n'a pas en rien modifié la valeur du capital de la SNCF. C'est pourquoi, par contre, la dotation de 20 milliards dont a bénéficié Air France en 1994 ne sera pas traitée en transfert de capital. Pour l'INSEE, il s'agit, aux vues des critères de la Commission Européenne quand à la définition de la dette de l'Etat, d'opérations dissemblables. La dotation d'Air France n'augmente pas la dette publique ainsi définie, alors que le service de la dette de la SNCF l'accroît. Ici, nous avons retenu l'optique des comptes nationaux.

TABLEAU 3.17: Les recettes fiscales générées par le transport ferroviaire en 1992.

TVA grévant le transport ferroviaire de voyageurs	1860
TVA sur subventions	682
Total TVA	2542
Impôts liés à la production	1845
Total	4387

Unité: millions de francs

Source SES-SNCF-INSEE

(8) Si on définit les grandeurs suivantes :

A1 : Dépenses des résidents en transport ferroviaire en France

A2 : Dépenses des étrangers en transport ferroviaire en France (billets achetés en France)

A3 : Dépenses des résidents en transport ferroviaire à l'étranger (billets achetés à l'étranger)

I1 : Dépenses des résidents en transport ferroviaire à l'étranger (billets achetés en France)

E1 : Dépenses des étrangers en transport ferroviaire en France (billets achetés à l'étranger)

I2 : Location de wagons étrangers par la SNCF

E2 : Location de wagons de la SNCF par les compagnies étrangères

On a les égalités suivantes : Dépense nationale = A1+A3+I1

Dépense Intérieure = A1+A2+E1

Si on suppose que : A2=A3 et que I2=E2, alors on a l'égalité :

Dépense intérieure - Dépense nationale = Solde des échanges

6 - La fiscalité

- La TVA

Dans l'estimation de la dépense par activités caractéristiques, qui est tirée des "Equilibre-Ressource-Emploi" au niveau 600 de la comptabilité nationale, comme pour celle de la FBCF, nous avons retenu des évaluations hors taxes. Or, dans la dépense, on retient ce que paient réellement les agents, c'est à dire des montants hors TVA déductible. Il faut donc, surtout pour le transport de voyageurs, réintégrer la TVA que paye l'utilisateur final, c'est à dire, pour l'essentiel, les ménages. L'INSEE estime la TVA totale grevant les deux produits, transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises, à 1860 millions. D'après la SNCF, la TVA qu'elle collecte au taux de 5,5% se monte à 1897 millions. On peut, par ailleurs, supposer que la TVA grevant le fret est entièrement déductible. A cela, il faut ajouter la TVA sur les concours publics, évoquée dans le paragraphe sur les transferts, qui se monte à 682 millions.

- Les impôts liés à la production

Il s'agit pour l'essentiel de la taxe professionnelle versée aux APUL qui se montent à 1828 millions pour la SNCF, 1845 avec les transporteurs privés. L'ensemble de ces taxes est récapitulé dans le tableau 3.17.

7 - Dépense nationale et Dépense intérieure de transport ferroviaire

Nous voulons apprécier la dépense courante nationale et dépense courante intérieure. Le premier concept mesure la dépense des résidents alors que le second s'intéresse à la dépense réalisée à l'intérieur de l'hexagone. Dans le transport ferroviaire, comme la SNCF n'opère que sur son réseau, la distinction entre les deux concepts doit être mineure.

Du fait de la méthode retenue par les différents réseaux ferroviaires pour régler leurs échanges de service (solde global réalisé en fin d'exercice portant d'une part sur des ventes de titres de transport et d'autre part sur des services de location de wagons) il nous est difficile de reconstituer parfaitement ces deux concepts. On passera donc de la dépense nationale à la dépense intérieure en lui ajoutant le solde exportations-importations⁽⁸⁾.

La dépense courante nationale est obtenue en sommant les emplois des trois activités caractéristiques et les transferts en supprimant les doubles comptes (péages, compensations tarifaires, remboursements de la carte orange).

Cette dépense se monte à 63,3 Mdf dont 60% pour les voyageurs, 22% pour les marchandises et 18% pour la gestion d'infrastructure (cf Tableau 3.18). Si on intègre les péages (sans consolidation), la répartition entre activités devient alors de 56%, 20% et 24%.

La dépense en capital qui comprend la FBCF et le service de la dette, s'élève à 33,6 milliards. Son montant est particulièrement élevé (la moitié de la dépense courante), du fait du niveau atteint par la FBCF en 1992, année où le taux d'investissement de la SNCF a atteint le niveau record de 70% contre 51% deux ans plus tard. Dans ce total, le poids des infrastructures est prépondérant (72%).

8 - Le financement

La description des transferts courants, des compensations tarifaires, du versement transports et des recettes commerciales permet d'esquisser une ébauche d'un tableau de financement de la dépense courante (cf Tableau 3.19). Pour chaque élément de la dépense courante, recettes commerciales, compensations tarifaires, subventions d'exploitation, on réimpute, à chaque financeur final, le financement réel de la dépense. Ainsi, pour ce qui est des recettes commerciales réellement payées par les ménages, nous avons soustrait les 760 millions correspondant au remboursement partiel de la carte orange par les employeurs d'Ile de France. De même, le versement transport, versé par

TABLEAU 3.18 : La dépense intérieure totale hors TVA déductible (HTVAD)

	A prendre en compte	Double compte
1) Emplois en produits caractéristiques	46796	
Transport de voyageurs	32953	
Consommation finale des ménages	26916	
C.I des branches marchandes	2716	
C.I des branches non-marchandes	1461	
TVA grevant les produits	1860	
Transport de Marchandises	13843	
CI des branches marchandes	13216	
CI des branches non marchandes	627	
Gestion d'infrastructures		14852
Production immobilisée		10004
Péages		4848
2) Transferts courants	16522	
Compensations tarifaires		6658
Charges d'infrastructures	11236	
Autres subventions d'exploitation	5286	
Rembours. 50% Carte Orange		760
Versement transport		4230
Dépense courante nationale totale (1+2)	63318	
Transport voyageurs	38239	
Transport marchandises	13843	
Gestionnaire d'infrastructures	11236	
Solde export-import	1654	
Dépense courante intérieure totale	64972	
3) FBCF	30235	
Voyageurs	7997	
Marchandises	1204	
Gestion d'infrastructures	21034	
4) Transferts en capital	3402	
Subventions d'équipement		2242
Service d'amortissement de la dette	3402	
Dépense en capital totale (3+4)	33637	
Transport voyageurs	7997	
Transport marchandises	1204	
Gestionnaire d'infrastructures	24436	

Unité: millions de francs

Source SES

ces même employeurs d'Ile de France, permet de réduire d'autant la contribution des APU aux compensations tarifaires et à la subvention d'équilibre d'Ile de France.

Au total, la contribution des usagers est de 68% pour les voyageurs, de 99% pour les marchandises et de 30% pour les infrastructures. Ce dernier ratio dépend directement de la règle retenue pour le calcul des péages. L'Etat contribue à 80% de

ces financements, le reste provenant des employeurs franciliens et des APUL.

Pour ce qui est de la dépense en capital, nous n'apportons que des éléments très partiels sur son financement (Tab 3.20). La contribution des APU à ce type de dépense dans le transport ferroviaire en représente 18%. Le reste est en grande partie financé par emprunt.

TABEAU 3.19 : Le tableau de financement de la dépense courante du transport ferroviaire

	voya geurs	march andises	infra structures	Total Fer
Recettes commerciales totales (1) (htvad)	26408	14467	4848	40875
payées par les ménages	21358	0	0	21358
payées par les branches marchandes	2716	13059	0	15775
payées par les branches non-marchandes	1461	627	0	2088
payées par l'extérieur (O)	873	781	0	1654
payées par la SNCF	0	0	4848	4848
Transferts courants	12704	157	11236	24097
payées par les APUC	7840	157	11236	19233
compensations tarifaires (2)	3399	157	0	3556
subventions exploitation (3)	4441	0	11236	15677
payées par les APUL	179	0	0	179
compensations tarifaires (4)	132	0	0	132
subventions exploitation (5)	47	0	0	47
payées par les employeurs	4685	0	0	4685
Versement transport	3925	0	0	3925
-affecté aux compens.tarif Ile de France (6)	3127	0	0	3127
-affecté aux subve. d'expl Ile de France (7)	798	0	0	798
Rembour 50% de la carte Orange (8)	760	0	0	760
Dépense courante totale	39112	14624	16084	64972
Part de la dépense couverte par les transferts	32%	1%	70%	37%

Aide à la lecture: comment passer de la dépense courante (Tableau 3.18) à son financement (Tableau 3.19)

	voya geurs	march andises	infra structures	Total Fer
Reconstitution des emplois en produits caractéristiques =				
(1)+(2)+(4)+(6)+(8)-(0)	32953	13843	4848	46796
Emplois extérieurs	873	781	0	1654
Transferts=(3)+(5)+(7)	5286	0	11236	16522
Total des dépenses courantes	39112	14624	16084	64972

Unité: millions de francs

Source SES

TABEAU 3.20 : Eléments sur le financement de la dépense en capital du transport ferroviaire

	voya geurs	march andises	infra structures	Total Fer
Dépenses en capital	7997	1204	24436	33637
FBCF	7997	1204	21034	30235
Financement de la FBCF par les APUC	0	0	250	250
Financement de la FBCF par les APUL	0	0	1693	1693
Financement de la FBCF Ile de France par le VT	0	0	299	299
FBCF restant à financer par la SNCF	7997	1204	18792	27993
Transferts en capital	0	0	3402	3402

Unité: millions de francs

Source SES

La SNCF dans les Comptes de la Nation et dans le Compte Satellite des Transports

Les comptes nationaux apportent deux types de corrections aux données comptables originelles de la SNCF.

- D'une part, pour parvenir à des Comptes de la GEN SNCF, conformes aux prescriptions du SCN, ils réalisent les transformations comptables suivantes:

- pour le crédit bail, les redevances correspondantes, classées originellement en consommations intermédiaires sont transformées en investissements et en frais financiers (Tableau 3.21).

- le SERNAM est théoriquement traité comme une SQS indépendante du secteur de la messagerie (branche 7403). Mais l'INSEE n'attribue qu'une petite moitié du chiffre d'affaires du SERNAM aux SQS hors GEN de cette branche. Une grosse moitié de cette production du SERNAM est attribuée à une branche "auxiliaires de transport terrestre" de la GEN-SNCF. Aussi on diminue d'autant tous les postes comptables (chiffres d'affaires, CI, frais de personnels, impôts, etc.)

TABLEAU 3.21 : Les charges d'exploitation de la SNCF: passage vers le compte de la GEN

	SNCF compte originel	Sernam (SQS)	Crédit Bail	SNCF GEN INSEE
Conso. Interm	25428	1384	2385	21659
Frais de perso	43856	45		43811
Impôts prod	2356	351		2005
Total Charges	71640	1780	2385	67475

Unité millions de francs Source INSEE-SES-SNCF

- Enfin l'INSEE réintroduit dans la FBCF (cf. Tableau 3.22), en plus de la production immobilisée, des travaux de gros entretien (en BTP sur les infrastructures, et en entretien de matériel ferroviaire). Il s'agit, comme pour la production immobilisée, d'une auto-production de la SNCF à usage interne.

TABLEAU 3.22 : L'investissement de la SNCF: passage vers le compte de la GEN

	BTP	Matériel	Total
Invest. Comptes SNCF			26600
Gros entretien réalisé par la SNCF	1135	1875	3010
Gros entretien sous traité par la SNCF	624	126	750
Corrections INSEE diverses			-212
Total FBCF (INSEE)			30148

Unité millions de francs

Source INSEE

En prenant en compte ce gros entretien dans la production et en excluant partiellement le SERNAM, on déduit alors une production de la GEN-SNCF (Tableau 3.23) à partir de laquelle on peut réaliser le passage secteur-branche, c'est à dire l'éclatement de cette production par activité, dans le cadre de la comptabilité nationale (Tableau 3.24).

TABLEAU 3.23 : La production de la SNCF: passage vers le compte de la GEN

Production SNCF compte originel	+	63750
Sernam (partiel)	-	(-)
Gros entretien corrections diverses		3010 461 (+)
Production SNCF (GEN)	=	65291

Unité millions de francs

Source INSEE

On peut regrouper ces activités en trois catégories:

- les branches du transport ferroviaires, de voyageurs et de marchandises, auxquelles nous adjoindront la gestion d'infrastructures
- les branches secondaires à usage externe (restauration, location, messagerie)
- les branches secondaires à usage interne (BTP, études, matériel ferroviaire)

Mais ce passage secteur-branche ne nous convient pas car il ignore l'activité "gestion d'infrastructures".

Dans la GEN-SNCF nous identifierons deux ensembles d'activité:

- les activités transports, au nombre de trois, voyageurs, marchandises, gestion d'infrastructures
- les activités extérieurs au domaine.

Pour ce faire nous adopterons les conventions suivantes:

- nous retenons les estimations de l'INSEE pour les branches transports

- nous traitons globalement les activités secondaires externes que nous assimilons aux activités "diverses" de la comptabilité analytique de la SNCF. Nous considérons ces activités comme extérieures à notre champ et donc nous les excluons aussi bien en terme de production que de charges.

- Pour ce qui est des branches secondaires internes, elles disparaissent dans la consolidation de l'ensemble des trois branches, sachant que coté production on les retrouve dans la FBCF et que coté charges elles restent dans le compte global des 3 branches analysées.

TABLEAU 3.24 La GEN-SNCF: le passage secteur-branche

Transport ferroviaire		Activités secondaires externes				Activités secondaires internes				Total
voya- geurs	march- andises	autres transport de fret	Location mobile (wagons)	Restau- ration	Autres	BTP	Matériel ferro- viaire	Études	Élect- ricité	
31471	14451	2930	1164	818	845	9064	3228	940	380	65291

Unité millions de francs

Source INSEE

- La production de la branche " gestion d'infrastructures sera constituée de l'essentiel de la production immobilisée et des péages versés par les deux autres branches transport de la SNCF.

- Les comptes d'exploitation des 3 branches (et de l'ensemble des branches secondaires externes) seront déduits, d'une part du compte de la GEN, et d'autre part d'éléments de la comptabilité analytique de la SNCF.

Pour ce faire, il faut d'abord déduire du compte de la GEN-SNCF (version INSEE), celui plus réduit de l'ensemble des trois branches constitutives du domaine.

Tout ce qui a trait aux infrastructures, à la traction ou au matériel, est ici réintégré à ces activités. Par contre, ont été exclues les activités secondaires externes (collecte de fret, TRM, maritime, restauration, location). Cela représente 8,8% de la production de la société.

Nous avons donc réduit d'autant (8,8%) les postes, consommations intermédiaires, frais de personnel et impôts liés à la production du compte d'exploitation de la GEN SNCF (source INSEE). On a, par contre, attribué la totalité des subventions d'exploitation aux trois branches ferroviaires. On arrive alors au compte agrégé des 3 branches dans le tableau 3.25.

TABEAU 3.25 : Le compte d'exploitation: de la GEN: aux trois branches

	SNCF GEN INSEE	SNCF 3 branches	Branches second. externes
Production	65291	59534	5757
Conso. Interim	21659	19749	1910
Valeur ajoutée	43632	39785	3863
Frais de perso	43811	39948	3863
Impôts prod	2005	1828	177
Subvent d'exploit.	16521	16521	0
Excéd. brut d'exploit.	14337	14530	-193

Unité millions de francs

Source INSEE-SES-SNCF

GRAPHIQUE 3.1 : L'articulation des comptes originels jusqu'à l'équilibre ressource-emploi des produits

