

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Dans ce chapitre nous décrivons les transports collectifs urbains en distinguant l'Ile de France (avec inclusion de la SNCF dans certains tableaux) de la province. Paris représente les trois quarts de la production de la branche et la moitié de la FBCF. En terme de financement, la contribution des usagers est légèrement plus forte en province alors que celle des employeurs est plus modeste à Paris.

1 - Généralités

La problématique

Les principales questions auxquelles doit répondre, en matière de transports collectifs urbains (TCU), le compte satellite sont:

- combien coûte le système de transports collectifs en ville, en rapportant cette dépense aux trafics correspondants?
- comment est financée cette dépense?
- et notamment quels sont les contributions à ce financement des différents acteurs, usagers, employeurs, autorités organisatrices, état?

Mais ce problème doit pouvoir se décliner selon le type d'espace où s'inscrit cette activité, c'est-à-dire le type d'agglomération.

Bien entendu, la première distinction est l'opposition Paris-province. Ensuite on peut vouloir intégrer soit un critère de taille d'agglomération, soit un critère de qualité de l'offre, de qualité du réseau, car on sait que ces variables sont très corrélées aux comportements des usagers, au partage modal et aussi aux coûts d'exploitation et d'investissement.

Enfin, si on poursuit plus loin l'analyse, on pourrait vouloir distinguer, au sein d'une agglomération (l'Ile de France surtout), des types de déplacement (périphérie-centre ou banlieue-banlieue). Mais là, on sort manifestement du cadre d'un exercice de comptabilité nationale qui est macroéconomique ou méso-économique.

Dans le rapport annuel des comptes des transports, tel qu'il existe aujourd'hui, on voit apparaître deux critères d'éclatement du domaine des transports collectifs urbains:

- le type d'infrastructure utilisée, la route ou un réseau ferré dans l'analyse des trafics,

- le type d'entreprise, les grandes entreprises nationales, RATP et SNCF, intervenant essentiellement en région parisienne et les autres intervenant en province⁽¹⁾, dans le chapitre consacré aux entreprises.

Dans le compte satellite, nous privilégierons l'opposition Paris-province. En Ile de France, nous identifierons la RATP, l'APTR-ADATRIF et ultérieurement la SNCF⁽²⁾. Pour la province, nous essaierons d'isoler, autant que faire se peut, les réseaux ayant un transport collectif en site propre⁽³⁾ (TCSP), des autres. Les autres possibilités auraient été de ventiler les TCU de province soit selon la taille de l'agglomération (ou plutôt du périmètre des transports urbains), soit selon la qualité de l'offre appréciée indirectement par le niveau de fréquentation des usagers (nombre de voyages par habitant). Elles n'ont pas été retenues, pour l'instant, dans cette première phase du compte satellite, mais pourraient l'être ultérieurement. Par contre, dans certains tableaux, nous avons isolé les agglomérations de plus de 300.000 habitants qui comprennent tous les réseaux à TCSP.

La distinction route-fer au sein des TCU n'a pas été retenue explicitement, car aucun réseau de TCU ayant un TCSP (SNCF Ile de France exclu) n'est unimodal. De plus les données sur les trafics ou les recettes sont globales et ne permettent pas de prendre en compte ce critère. La gestion du réseau est unique. Cette option ne nous empêchera pas, du côté du compte de la route, d'intégrer parmi les usagers de la voirie, les autobus des TCU. Mais il n'y aura pas d'articulation complète entre ces deux parties du compte satellite

Les activités caractéristiques

L'activité de transport collectif urbain (TCU) est bien identifiée dans la nomenclature d'activité de la comptabilité nationale. Il couvre tous les transports urbains de voyageurs, ferré et routier, urbain et suburbain. Il inclut la partie péri-urbaine des réseaux urbains.

(1) L'APTR et l'ADATRIF n'apparaissent pas explicitement dans le Rapport.

(2) Si, en terme de trafics, de recettes et pour certaines subventions, on peut isoler l'activité banlieue parisienne, dans les données de la SNCF, cela sera moins aisé du côté des dépenses d'infrastructures.

(3) Avec le problème que le nombre de réseaux varie dans le temps, ce qui peut perturber des comparaisons temporelles. En plus se pose le problème du moment retenu pour intégrer un réseau dans cette catégorie: quand le versement transport augmente au moment de la prise de décision (logique financière), au moment de lancement des travaux (du point de vue de l'analyse de la FBCF), au moment de la mise en service.

Parmi les activités limites, sont exclus les taxis qui sont traités avec la route et les transports spécifiquement péri-urbain ou régionaux qui sont classés soit dans le transport routier de voyageurs soit dans le ferroviaire.

Nous n'avons pas cherché à isoler l'activité de gestionnaire d'infrastructures des TCSP car cette distinction ne s'imposait pas comme pour la SNCF, même si le plus souvent, tout au moins en province, les dépenses d'investissement en infrastructure sont assurées par un acteur (l'autorité organisatrice, l'A.O) différent du transporteur, autorité organisatrice que nous intégrons à la branche TCU. Cela introduit une distorsion entre la RATP et les TCSP de province d'une part et la SNCF-Ile de France d'autre part.

Cela illustre le problème que nous pose la SNCF. Dans la nomenclature d'activité des comptes de la Nation, toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs sont affectées à la même branche, le transport ferré de voyageurs. Dans les documents de la SNCF, l'Ile de France est souvent distinguée (trafics, recettes commerciales, certaines subventions, les investissements). Par contre les activités de TCU de la SNCF dans les agglomérations de province (ou au profit de la grande banlieue de ces agglomérations) ne sont pas isolées. De plus, distinguer les fonctions transport de voyageurs, de marchandises et de gestionnaire d'infrastructures dans les comptes de la SNCF n'est pas aisé, isoler le TCU qui emprunte les mêmes voies, avec pour partie les mêmes personnels et les mêmes services le serait encore moins.

Aussi, l'essentiel du compte TCU sera présenté ici en excluant la SNCF. Mais compte tenu du poids de cet acteur pour la région parisienne, autant que faire se peut, nous annexons à ce compte TCU "central", des données concernant la SNCF.

2 - La production de produits caractéristiques

Les données de la comptabilité nationale permettent d'apprécier directement la production de services de TCU et de la décomposer entre la contribution de la RATP, celle des transporteurs privés d'Ile de France et celle des réseaux de province. La même source permet de distinguer les recettes commerciales (les trois quarts du total) et les compensations tarifaires qui sont des subventions de l'autorité organisatrice que la comptabilité nationale (en base 80) traite comme des subventions versées directement aux ménages.

L'estimation retenue de la production des réseaux de province est légèrement supérieure au montant issu de l'enquête du CERTU. Cette différence est due au caractère non-exhaustif de l'enquête du CERTU.

Cette dernière source permet ensuite d'éclater cette production selon le type de réseau (avec ou sans TCSP en service, soit 6 agglomérations qui sont Marseille, Lyon, Lille, Nantes, Grenoble et Saint Étienne) ou la taille d'agglomération (plus ou moins 300 000 habitants).

Par ailleurs, on apprécie la production de la SNCF-Ile de France à 6,5 milliards.

Sur un total de 24 milliards pour la production de TCU, la région parisienne (SNCF incluse) en représente les trois quarts alors que son poids démographique dans l'ensemble de la population française n'est que de 18%.

Pour la province, la production des 14 réseaux des agglomérations de plus de 300 000 habitants pèse pour plus de 55% du total des réseaux de province alors que leur poids démographique dans la population (hors Ile de France) est de 37%.

TABLEAU 4.1 : La production (hors taxe) en transports collectifs urbains: recettes commerciales et compensations tarifaires.

	Production hors taxe	Recettes commerc.	Compensa. tarif. (HT)
RATP	9946	6921	3025
Aprr-Adatrif	1242	780	463
Ile de France (hors SNCF)	11188	7701	3487
Province	6336	5465	871
dont Agglo			
300000	3037	2936	101
dont TCSP	1859	1784	75
Total TCU (hors SNCF)	17524	13166	4358
SNCF Ile de Fr	6458	3202	3256
Ile de France (y.c SNCF)	17646	10903	6743
Total	23982	16368	7614

Unité: millions de francs

Source INSEE-SES-CERTU

Cette production n'est, selon les comptes nationaux, consommée qu'à 95% par les ménages, les 5% restant étant des consommations intermédiaires des sociétés (dépenses de transports directement prises en charges par les entreprises). Cette production est exprimée, dans le tableau 4.2 hors TVA déductible c'est-à-dire, en fait, TTC. En effet, il y a une TVA à 5,5% sur les recettes commerciales et les diverses subventions donc notamment sur les compensations tarifaires et on a supposé ici que les entreprises ne récupéraient pas la TVA sur les tickets de métro.

3 - Le compte d'exploitation

Une fois estimée la production en service de TCU, il est utile d'établir un compte d'exploitation de cette activité, à la fois pour déterminer certains postes (subventions d'exploitation, impôts) mais aussi pour déterminer un solde d'exploitation (l'EBE). L'exploitation de l'enquête du CERTU et de l'Enquête Annuelle d'Entreprise du SES permet de reconstituer la structure du compte d'exploitation des réseaux de province et de celui des transporteurs privés d'Ile de France. Pour la RATP, il ne s'agit pas du compte d'exploitation de l'entreprise (la GEN), mais de sa branche TCU (au sens de la Comptabilité Nationale), soit 91% du total. Le reste représente des activités de publicité et de BTP.

La comparaison des structures de coûts des GEN de transports (RATP et SNCF Ile de France) avec celle des gestionnaires des

TABLEAU 4.2 : Les emplois (TTC) du produit TCU

	Ratp	Aprr Adatrif	TCU prov ince	provi Plus 300000	dont TCSP provin	Total TCU	Sncf Ile de Fra
Prod. effective de la branc.	10493	1311	6684	3204	1961	18488	6458
Consom... -intermé.	545	68	347	166	102	960	160
-fin. ménag	9948	1243	6337	3038	1860	17528	6298

Unité: millions de francs

Source INSEE-SES

réseaux de province s'avère difficile compte tenu du poids élevé des TCSP en Ile de France et du caractère intégré des GEN de transport. Ceci dit, pour tous les réseaux de province et la RATP, les frais de personnel sont égaux ou supérieurs au montant de la production. Seules les subventions d'exploitation ou d'équilibre permettent d'atteindre l'équilibre du compte. Pour ce qui est du compte d'exploitation de la SNCF Ile de France on peut se reporter au tableau 3.11.

La fiscalité

Cette activité est redevable d'un taux minoré de TVA (5,5%). Ce taux s'applique aux recettes commerciales, aux compensations tarifaires et aux subventions d'exploitation et d'équilibre. Son montant peut être estimé à 1,5 milliard. A cela il convient d'ajouter les impôts liés à la production (la taxe professionnelle pour l'essentiel) qui s'élèvent à 1,25 milliard.

TABLEAU 4.3 : Le compte d'exploitation des gestionnaires de réseau.

	ratp	aptr adatrif	provinc total	dont 300&+	dont TCSP
Production	9946	1242	6336	3037	1859
conso.inter	2436	529	3223	1967	1408
frais de pers.	9751	531	6536	3022	1646
Subvent expl	5948	9	3674	2334	1470
impot	812	47	390	215	135
ebe	2354	144	-140	168	140

Unité: millions de francs Source INSEE-SES-CERTU

4 - L'investissement

L'investissement est estimé, en 1992, à 10 milliards, hors la SNCF. La RATP en représente 40%. La province pèse, cette année là, pour 60%, dont la moitié consacrée aux réseaux de TCSP (Source: note de Synthèse de l'OEST de Septembre 1994: E.Minvielle). Mais il ne s'agit pas là des seuls six réseaux fonctionnant en 1992, en site propre. On y trouve des travaux concernant de futurs réseaux (Toulouse par exemple).

Rappelons qu'on sort ici du cadre de la branche TCU, au sens de la comptabilité nationale, car nous intégrons ici les autorités organisatrices, des collectivités territoriales (APUL) quand elles interviennent directement comme investisseur. L'analyse des comptes d'investissement de 80 réseaux, portant sur l'année 1994, montre même que c'est, de beaucoup, le cas le plus fréquent.

5 - Les transferts

Les transferts sont nombreux dans cette activité. Certains sont à prendre en compte dans la dépense, d'autres ne le seront pas, au titre de l'élimination des doubles comptes. Mais ces derniers interviendront dans l'analyse du financement.

Au titre de cette première catégorie on doit signaler:
 -les subventions d'exploitation et d'équilibre qui se montent (TTC) à 10,2 milliards;
 -les compensations tarifaires, déjà évoquées dans le calcul de la production, qui sont versées par l'autorité organisatrice au gestionnaire (aux ménages pour les comptables nationaux),

TABLEAU 4.4 : La FBCF de la branche TCU

RATP	4039
APTR-ADATRIF	153
Province	5947
dont TCSP	3155
Total TCU (hors SNCF)	10139
SNCF Ile de France	3581

Unité: millions de francs Source INSEE-SES-GART

pour un montant TTC de 4,6 milliards et même de près de 8 milliards avec la SNCF;

- les subventions d'équipement des APU au profit de la RATP (pour 1 milliard) ou à celui des A.O de province (pour 0,6 milliard);

-le versement transport qui est une taxe parafiscale assise sur les salaires et versée par les employeurs à l'A.O, pour un total de près de 16 milliards. Cette ressource de l'A.O est ensuite utilisée soit pour financer les transferts liés au fonctionnement (subventions d'exploitation ou compensations tarifaires), soit affectée à l'investissement.

Pour la région parisienne l'affectation de cette ressource est parfaitement déterminée et connue. Pour la province le problème est plus complexe, d'abord en terme d'affectation (cf. plus loin), et en terme de ventilation par type de réseau (avec TCSP). En effet, dès qu'un réseau a un projet de TCSP, l'A.O peut augmenter le taux de VT. De la sorte, si on se limite aux 6 réseaux à TCSP fonctionnant en 1992 on obtient un montant de 2,8 milliards, mais si on intègre tous les réseaux ayant un projet de TCSP (en chantier) ce total s'élève alors à 4,1 milliards.

-le remboursement par l'employeur de 50% de la carte orange, transferts des employeurs au profit des ménages d'Ile de France. Il est estimé dans le Compte des Transports Voyageurs de l'Ile de France, à 2 milliards, total qui a été réparti entre transporteurs (SNCF, RATP, APTR-ADATRIF) au prorata de la production.

TABLEAU 4.5 : Le versement transport

Total Région parisienne	8906
*dont RATP	3582
*dont SNCF	4224
*dont APTR-ADATRIF	1100
Total Province	6848
*dont Agglo de + 300 000	4052
*dont 6 TCSP	2797
Total France (hors SNCF)	11530
Total France (y.c SNCF)	15754

Unité: millions de francs Source INSEE-SES-CERTU

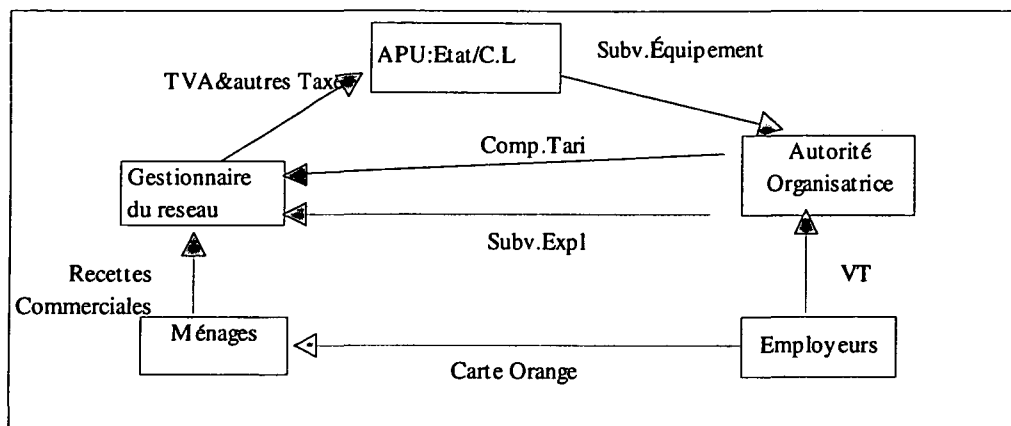
TABLEAU 4.6 : Les autres transferts

	RATP	Apr Adat trif	Résea de prov	Total	Snf Ile de Fr
Comp tari (ttc)	3191	488	919	4598	3435
Subv. d'explo (ttc)	6275	9	3876	10160	1649
Rem 50%					
Carte Orange	1100	140	0	1240	760
Subv. Equip	1028		590	1618	

Unité: millions de francs

Source SES

Graphique 4.1 : Les principaux flux financiers entre acteurs des TCU



6 - La dépense totale

Au total le montant de la dépense courante intérieure consacrée aux transports collectifs urbains se monte à 28,6 milliards (hors SNCF Ile de France). La production en représente près des deux tiers, le reste représentant les transferts non pris en compte par ailleurs. Pour les TCU la différence entre dépense courante intérieure et dépense nationale est mineure. Ce qu'on peut estimer est la dépense intérieure. Pour avoir la dépense nationale il faut soustraire le prix des tickets de métro des touristes étrangers et ajouter les dépenses en TCU des français en voyage à l'étranger. En première approximation, on peut supposer que le solde est positif et est égal à 2% des recettes commerciales de la RATP (on suppose implicitement qu'il n'y qu'à Paris que les touristes prennent les transports en commun, pour un montant d'environ 140 millions). La dépense en capital se limite à la FBCF, soit 10 milliards.

7 - Le financement

Une fois décrits la dépense courante, la FBCF et tous les transferts, on peut établir un tableau de financement. Si on veut totalement disjoindre l'analyse du financement de la dépense courante de celle de la dépense en capital, se pose

alors le problème de l'affectation du versement transport en province. En effet, concernant l'affectation du VT, il n'y a pas de problème en Ile de France, où les règles d'affectation sont bien connues et où l'essentiel du VT va au fonctionnement. En province cet exercice est plus hasardeux. Comme le VT augmente dès qu'une ligne de TCSP est projetée, on aurait pu affecter une partie essentielle du VT à la FBCF. En l'absence d'information sur ce sujet et pour arriver à un tableau de financement distinguant fonctionnement et investissement, on a réparti le VT, entre ses divers usages possibles, compensations tarifaires, subventions d'exploitation et investissement, au prorata des masses à financer. Du fait de la fragilité de ces hypothèses et pour pouvoir faire une comparaison Paris-province la plus fiable possible, on a, pour les TCU, construit un tableau de financement global, agrégeant dépense courante et dépense en capital.

Au total on constate que l'usager contribue plus à la dépense en province qu'à Paris mais que la différence est plus marquée quand on se limite aux seules dépenses courantes.

La part des employeurs est nettement plus importante en province surtout au niveau de l'investissement. Du fait du remboursement de la carte orange et de nos hypothèses d'affectation du VT, la part des employeurs dans les dépenses courantes est plus élevée en région parisienne. En région parisienne la contribution des APU est plus forte comme celle du transporteur (la RATP en l'occurrence).

Tableau 4.7 : La dépense intérieure et nationale en TCU

	RATP	APTR-ADAT	Pro vince	dont + 3E+05	dont TCSP	Total
Production	10493	1311	6684	3204	1961	18488
Transferts	6275	9	3876	2462	1551	10160
Dépense courante intérieure	16768	1320	10560	5666	3512	28648
Dépense courante nationale	16628	1320	10560	5666	3512	28508
FBCF	4039	153	5947			10139

Unité: millions de francs

Source SES

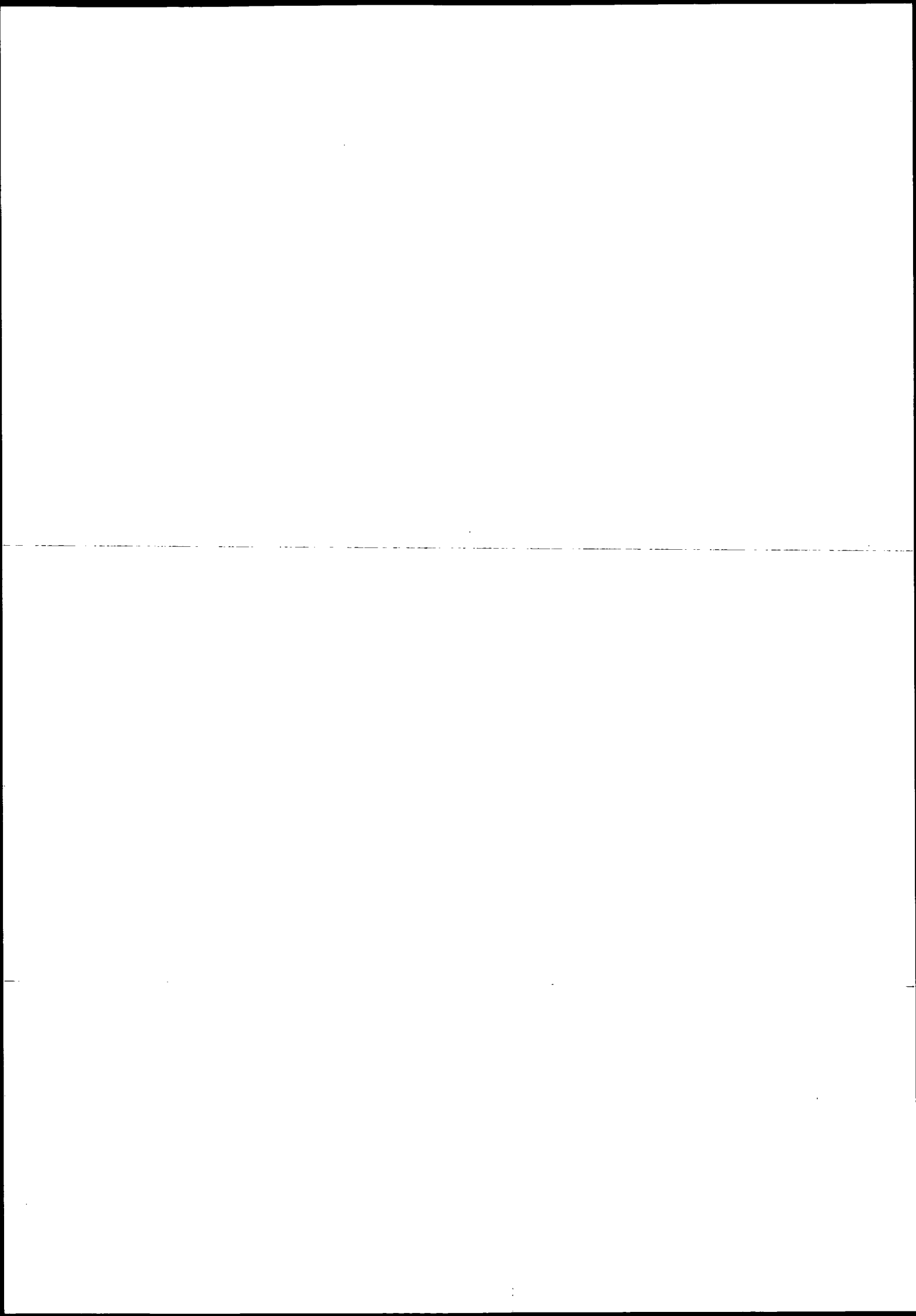
Note de lecture : Pour chaque type de réseau (Paris ou province) les colonnes "contribution" donnent la contribution de chacun des financeurs (usagers, employeurs, APU/AO) aux diverses dépenses (courante, en capital et total). Par exemple, les usagers contribuent en province à 35% de la dépense totale.

Tableau 4.8 Le tableau de financement

Ile de France								
	Production	Sub expl	Dépense courante	Contribu des finan à la dep cour en %	Dépense en capital	Contribu des finan à la dep en capit en %	Dépense totale (cour.+cap.)	Contribu des finan à la dep total en %
Total de la dépense à financer	11804	6285	18089	100	4192	100	22281	100
<i>Les financeurs</i>								
Usagers	6885	0	6885	38%	0	0%	6885	31%
Carte Orange-Employeurs (3)	1240	0	1240	7%	0	0%	1240	6%
Total AO/APU (1)+(2)	3679	6285	9963	55%	1028	25%	10991	49%
Versement transport (1)	3679	1003	4682	26%	0	0%	4682	21%
Autres AO/APU (2)	0	5281	5281	29%	1028	25%	6309	28%
<i>Employeurs (3)+(1)</i>	4919	1003	5922	33%	0	0%	5922	27%
Gestionnaire du réseau	0	0	0	0%	3164	75%	3164	14%
Province								
Total de la dépense à financer	6684	3876	10561	100	5947	100	16508	100
<i>Les financeurs</i>								
Usagers	5766	0	5766	55%	0	0%	5766	35%
Total AO/APU (1)+(2)	919	3876	4795	45%	5357	90%	10152	61%
Versement transport (1)	620	2615	3234	31%	3614	61%	6848	41%
Autres AO/APU (2)	299	1261	1561	15%	1743	29%	3304	20%
Etat	0	0	0	0%	590	10%	590	4%
France entière								
Total de la dépense à financer	18488	10161	28649	100	10139	100	38788	100
<i>Les financeurs</i>								
Usagers	12650	0	12650	44%	0	0%	12650	33%
Carte Orange-Employeurs (3)	1240	0	1240	4%	0	0%	1240	3%
Total AO/APU (1)+(2)	4598	10161	14758	52%	6385	63%	21143	55%
Versement transport (1)	4299	3618	7916	28%	3614	36%	11530	30%
Autres AO/APU (2)	299	6543	6842	24%	2771	27%	9613	25%
<i>Employeurs (3)+(1)</i>	5539	3618	9156	32%	3614	36%	12770	33%
Gestionnaire du réseau	0	0	0	0%	3164	31%	3164	8%
Etat	0	0	0	0%	590	6%	590	2%

Unité: millions de francs

Source SES



LE TRANSPORT AÉRIEN

La dépense nationale courante de transport aérien approche 58 Md F en 1992 ; cette dernière est financée à 38 % par les ménages ; les transferts courants des APU représentent 635 MF surtout constitués par le complément apporté par l'Etat au Budget Annexe de l'Aviation Civile et la subvention de continuité territoriale pour la Corse. La dépense en capital correspondante de 13 Md F est financée à seulement 5% par les APU. La dépense intérieure courante de services aéroportuaires atteint 6,1 Md F qui est financée à plus de 98% par les taxes passagers et les prestations marchandes fournies. Pour les 4,1 Md F de dépense en capital des aéroports, 10,5% sont financés par les APU, le reste l'étant par des activités marchandes. Enfin la dépense intérieure courante de navigation aérienne est de 5 Md F financée à 5 % par des transferts de l'Etat ; la dépense en capital correspondante s'élève à un peu plus de 900 millions F. Les recettes fiscales générées par l'ensemble des activités du domaine atteignent 2,9 MdF.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

A l'inverse des Etats Unis, où l'échelle géographique est très différente, le transport aérien dans notre pays, a une composante internationale importante comme dans tous les pays de l'U.E.

Si cette activité concerne à la fois les voyageurs et le fret, et même si le rythme de croissance du trafic du second se révèle plus rapide que le premier, le chiffre d'affaire passagers prédomine largement.

Ce mode de transport utilise lui aussi, des infrastructures (les aéroports ou bases aériennes) et des services de régulation des trafics (contrôle aérien ou navigation aérienne) c'est à dire aussi bien des services de contrôle en route que de contrôle d'approche. Ces services de navigation nécessitent eux-mêmes des équipements techniquement développés.

Le caractère international très marqué de ce mode de transport, amplifie la différence entre les notions de dépenses nationales (courante et en capital) parfaitement adaptées au transport proprement dit d'une part, et de dépenses intérieures (même partition) beaucoup plus opératoire pour la gestion des aéroports d'autre part. Les dépenses intérieures de transport aérien ont en effet assez peu d'intérêt, de même que les dépenses nationales en gestion d'infrastructure ; de plus, la difficulté pratique d'appréhender correctement les unes et les autres est bien réelle. Toutes ces raisons expliquent que nous nous soyons limités aux dépenses nationales de transport aérien et aux dépenses intérieures de gestion des infrastructures.

Les activités des auxiliaires de transport aérien sont par contre relativement simples.

Même si les comptes satellites privilégient l'optique branche par rapport aux entreprises, il n'est pas inutile de rappeler le statut des principaux acteurs dans notre pays.

Les compagnies aériennes nationales appartiennent toutes au secteur institutionnel des sociétés et quasi sociétés non financières (SQS), mais beaucoup de compagnies étrangères interviennent aussi sur ce secteur.

Les aéroports se financent principalement à partir des redevances aéroportuaires et des prestations qu'ils fournissent aux compagnies aériennes (de toutes nationalités). Ceux de province sont pratiquement tous gérés par les chambre de commerce et d'industrie appartenant donc au secteur des APU ; seuls Aéroports de Paris (ADP) et l'aéroport de Bâle-Mulhouse appartiennent aux SQS.

La navigation aérienne est assurée par la Direction de la Navigation Aérienne (D.N.A.), partie intégrante de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Il existe pour ces prestations, un Budget Annexe (Budget Annexe de l'Aviation Civile : B.A.A.C.) qui est alimenté principalement par les redevances versées par toutes les compagnies qui utilisent ces services de navigation.

1.2 - Les activités caractéristiques

Nous avons déjà sommairement examiné ci-dessus trois d'entre elles :

1.2.1) *Le transport aérien proprement dit* (NAP 7201, NAF/CPF 621 et 622) qui comprend le transport de voyageurs et le transport de fret. Nous ne distinguerons ces deux activités qu'au niveau des emplois en produits caractéristiques (consommation des ménages et CI (consommations intermédiaires) de l'ensemble des branches marchandes et non marchandes). La location d'avion (avec équipage) qui fait aussi partie de la branche transport aérien dans les comptes de l'INSEE n'a pas été incluse dans les activités caractéristiques dans la mesure où elle constitue une ressource du compte d'exploitation de branche quand une compagnie met à disposition d'une autre compagnie et une charge et donc un emploi, quand elle utilise celui d'une autre compagnie. Nous les ferons néanmoins figurer dans certains tableaux compte tenu de ces remarques, même si elle n'intervient pas dans la dépense nationale courante.

1.2.2) *L'activité de gestion d'aéroports* (NAP7304, NAF632E et CPF 63.23.11 et 63.23.12). Ces gestionnaires fournissent diverses prestations aux compagnies aériennes, et à toutes les entreprises implantées sur le domaine aéroportuaire. Ils perçoivent diverses redevances, dont certaines réglementées, les autres étant commerciales, domaniales, etc. Le champ couvert comporte Aéroports de Paris et de nombreux aéroports de province ; le Service des Bases Aériennes de la DGAC établit un rapport d'activités des aéroports français, classés par catégories, couvrant au total 80 aéroports en 1992.

1.2.3) *L'activité de contrôle aérien ou navigation aérienne* (produit CPF63.23.12). Nous avons vu que l'aide apportée aux avions comportait trois types de services :

- des services de " contrôle en route ". Le système de redevances correspondant est le système dit " Eurocontrol " auquel participent une vingtaine d'Etats membres. Les compagnies versent à Eurocontrol les redevances correspondant aux unités utilisées. Cet organisme en reventile l'essentiel sur les Etats en fonction des prestations qu'ils assurent. Ces versements alimentent plus de la moitié du Budget Annexe de l'Aviation Civile (B.A.A.C.).
- des services " pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) ou de contrôle d'approche ". Les redevances correspondantes alimentent, elles aussi, le Budget Annexe de l'Aviation Civile. Le fait générateur est le décollage de l'avion.
- des services de contrôle technique fournis aux compagnies aériennes et représentant en valeur environ un tiers des services d'approche.

D'autres activités sont liées au transport aérien :

1.2.4) *La collecte de fret aérien*. Nous la considérons comme une activité caractéristique car elle se situe en amont du transport aérien proprement dit en ce sens qu'elle intervient entre le

chargeur et le transporteur et qu'elle facture ses services aux chargeurs. Seule donc l'organisation du transport (hors transport aérien qui est sous traitée à la compagnie aérienne) doit être ajoutée à la dépense transport puisque faisant partie intégrante de la fonction transport porte à porte dans toutes ses composantes.

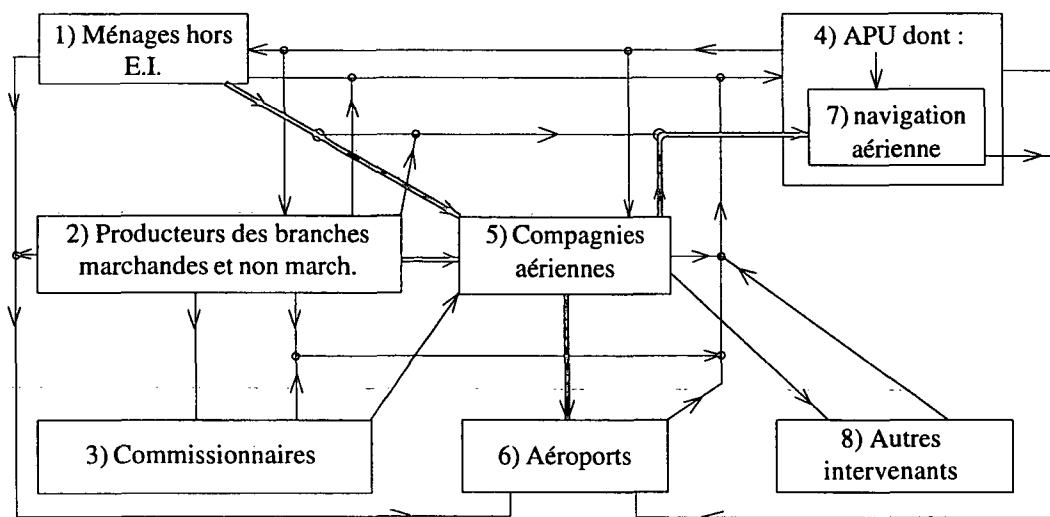
Les deux autres activités suivantes n'ont pas été prises en compte en tant qu'activité caractéristique :

- Les autres auxiliaires de transport aérien (agents consignataires d'aéronefs, entreprises de handling qui chargent et déchargent le fret dans les avions) fournissent leurs prestations aux compagnies aériennes et les leur facturent quand les compagnies sous traitent ces opérations ; ce sont des consommations intermédiaires et donc des charges pour les compagnies. C'est pour cette raison que nous ne la considérerons pas comme une activité caractéristique à inclure dans la dépense courante de transport car elle est implicitement contenue dans les prix pratiqués par les compagnies et ces dépenses courantes se retrouvent de fait dans l'ERE (Equilibre Ressources-Emplois) du transport aérien. Elle peut donc être considérée comme un produit connexe par rapport à la dépense courante. Néanmoins nous prendrons formellement en compte leur investissements dans la dépense en capital même si ils restent très faibles, car il s'agit d'une dépense en capital du domaine.

- Les prestations des agences de voyage dans le transport aérien. En toute logique, elles interviennent entre le voyageur et la compagnie et il faudrait pouvoir inclure leurs services (différence entre le prix payé par le voyageur et la recette correspondante de la compagnie) dans la dépense transport. Les commissions versées par les compagnies à ces agences sont des charges

(1) *Equilibre Ressources-Emplois voir définition dans le lexique*

Les flux financiers entre les protagonistes du domaine :



- 1 → 4 TVA non déductible payée par les passagers (ménages et passagers professionnels des APU)
- 1 → 5 Recettes passagers (ménages) des compagnies
- 1 → 6 Redevances aéroportuaires passagers des ménages
- 1 → 7 Taxes sécurité sureté du Budget annexe de l'Aviation Civile payée par les ménages
- 2 → 3 Prestations d'organisation du transport aérien fournies par les commissionnaires aux chargeurs.

- 2 → 4 Impôts sur la production des branches marchande et TVA des branches non marchandes.
- 2 → 5 Recettes passagers et fret des compagnies où le client appartient à ces branches.
- 2 → 6 Redevances aéroportuaires passagers des utilisateurs de ces branches.
- 2 → 7 Taxes sécurité sureté du Budget annexe de l'Aviation Civile des voyageurs de ces branches

- 3 → 4 Impôts sur la production des commissionnaires
- 3 → 5 Commissionnaires sous traitant le transport proprement dit aux compagnies aériennes
- 4 → 1 et 4 → 2 Subventions d'exploitation au profit des usagers.
- 4 → 5 Subventions aux compagnies
- 4 → 6 Subventions aux aéroports
- 4 → 7 Contribution du Budget général de l'Etat au Budget Annexe de l'Aviation Civile.
- 5 → 4 Impôts sur la production des compagnies et TIPP sur carburacteur
- 5 → 6 Redevances des compagnies aux aéroports
- 5 → 7 Redevances des compagnies à la navigation aérienne.
- 5 → 8 Prestations des autres auxiliaires de transport aérien fournies aux compagnies.

- 6 → 4 Impôts sur la production des aéroports
- 7 → 6 Prestations de navigation aérienne effectuées par les aéroports
- 8 → 4 Impôts sur la production des autres auxiliaires de transport aériens

Nota :

Ne figurent pas ici, bien entendu, les flux correspondant aux consommations intermédiaires en produits extérieurs au domaine aérien.

Les principaux flux courants sont représentés en gras. Les investissements des aéroports, des compagnies et de la navigation aériennes constituent également des flux notables.

et le raisonnement précédent peut être reproduit pour elles. La difficulté de réaliser pratiquement l'opération de séparation entre tous les domaines où interviennent les agences de voyages, nous a amené à nous abstenir et à ne pas inclure cette activité et ce produit spécifique dans la liste des activités caractéristiques. Finalement, la dépense totale calculée sera donc une dépense par défaut.

1.3 - Grille de lecture

Compte tenu des deux optiques décrites au § 1.1. à savoir : le transport d'une part et les activités de gestion des infrastructures et des flux d'autres part, nous calculons à la fois des dépenses nationales de transport (dépense courante et dépense en capital), sans double compte (notamment relativement aux flux internes au système de transport) et des dépenses intérieures semblables pour chacune des deux fonctions gestion d'infrastructure et navigation aérienne.

Auparavant, afin de préparer cette double synthèse, nous présentons un schéma simplifié des flux monétaires (flux courants et flux de capital) existant entre tous les protagonistes du domaine. Ce schéma est simplifié dans la mesure où il ne fait pas intervenir la variable nationalité à la fois pour les compagnies, les prestataires des différents services et les clients.

Compte tenu qu'une des bases de l'estimation de la dépense courante réalisée ici pour le transport, reste les emplois en services de transports, toutes les consommations intermédiaires des producteurs caractéristiques provenant d'autres producteurs caractéristiques sont des flux internes et ne doivent pas être incluses dans les dépenses courantes (sous peine de double compte, comme nous en avons vu quelques exemples ci-dessus).

Nous examinerons ainsi en parallèle chaque activité pour chacun des thèmes décrits. Ceux-ci sont ordonnés suivant le plan général de chaque mode :

- Production (emplois, comptes d'exploitation, fiscalité)
- FBCF
- Transferts spécifiques

De plus, si au niveau des équilibres emplois ressources du seul transport aérien il est possible d'estimer les composantes voyageurs et fret, cela n'est pas du tout le cas pour les gestionnaires d'aéroports et pour la plupart des comptes d'exploitation ou des FBCF.

2 - La production des activités caractéristiques

2.1 - Les emplois en produits caractéristiques

Les données de bases, pour le transport aérien proprement dit puis la collecte de fret aérien, ont été les ERE de l'INSEE.

Pour la première de ces deux activités, nous avons ajusté des ERE FAB-FAB à partir des ERE CAF-FAB, car le premier concept approche mieux la réalité du transport de fret ; l'éclatement en trois parties (passagers, fret puis location d'avions) a été estimée à partir des données de l'EAE. Ainsi les emplois finaux en services de transport voyageurs s'élèvent à 49,1 MdF (dont 15,4 importés) et ceux concernant le fret atteignent 5,0 MdF (dont 2,6 importés)

Pour la collecte de fret aérien (pour la seule activité d'organisation, hors sous traitance transport proprement dit), les emplois s'élèvent à près de 2,2 MdF.

Pour les gestionnaires d'infrastructure, nous n'avons généralement pas repris les données de l'INSEE car celles rassemblées par la DGAC sont plus précises et plus complètes. Une exception toutefois a été faite pour les importations et exportations en ces services aéroportuaires, où ceux des ERE ont été pris comme base de départ. Dans ces conditions, nous avons exclu des recettes aéroportuaires celles relatives aux activités commerciales et celles des parkings (90% des recettes dites d'usages), bien que celles-ci aient une importance certaine pour l'équilibre financier des gestionnaires ; ces dernières ne seront seulement mentionnées que pour information. Les emplois dépassent légèrement les 7 MdF.

La Navigation Aérienne est une activité des APU avec un Budget Annexe qui finance très marginalement, certaines activités des Bases Aériennes. Ce financement ne fonctionne seulement que depuis 1992. Les données se limitent à celle de la production soit 4,8 MdF. Seules sont connues en outre, les consommations des compagnies nationales pour les services domestiques ainsi que les exportations de services en route. Cet inconvénient reste mineur dans la mesure où on ne s'intéresse qu'à la dépense intérieure de ces services et donc aux emplois intérieurs au territoire métropolitain qui s'identifie ici à la production.

2.2 - Les comptes d'exploitation des producteurs caractéristiques

Nous n'avons pas repris les comptes d'exploitation de branche du transport aérien dans la mesure où les évolutions qu'ils

Année 1992 ERE	Activités caractéristiques Transports aériens			M.F.	2) Collecte fret	
	1)				2.1)	
	1.1)					
	1.1.1)	Produc. distribuée	total	58 016	2.1.1)	2 161
	1.1.1.1)		voyageurs	47 262		
	1.1.1.2)		fret	8 170		
	1.1.1.3)		location d'avi	2 584		
	1.1.2)	Importations	total	19 781	2.1.2)	0
	1.1.2.1)		voyageurs	15 361		
	1.1.2.2)		fret	2 622		
	1.1.2.3)		location d'avi	1 798		
	1.1.3)	TVAND	total	678	2.1.3)	0
	1.1.3.1)		voyageurs	678		
	1.1.3.2)		fret	0		
	1.1.3.3)		location d'avi	0		
		Total Ress.= Emplois				
	1.1.4)		total	77 517	2.1.4)	2 161
	1.1.4.1)		voyageurs	63 301		
	1.1.4.2)		fret	9 834		
	1.1.4.3)		location d'avi	4 382		
		Conso. Finale Ménages				
	1.1.5)		total	21 591	2.1.5)	0
	1.1.5.1)		voyageurs	21 591		
	1.1.5.2)		fret	0		
	1.1.5.3)		location d'avi	0		
		CI des branches march. et non marchandes.				
	1.1.6)		total	36 355	2.1.6)	2 161
	1.1.6.1)		voyageurs	27 538		
	1.1.6.2)		fret	4 997		
	1.1.6.3)		location d'avi	3 820		
	1.1.7)	Exportations	total	19 571	2.1.7)	0
	1.1.7.1)		voyageurs	14 172		
	1.1.7.2)		fret	4 837		
	1.1.7.3)		location d'avi	562		
Production des produits caractéristiques						
		Consomm. interméd. (hors crédit bail)	1.2.1)	34 577	2.2.1)	725
	1.2.1.1)	Carburants		5 442		
	1.2.1.2)	location d'avions		6 357		
	1.2.1.3)	assurances		354		
	1.2.1.4)	maintenance		1 173		
	1.2.1.5)	services aéroportuaires		6 465		
	1.2.1.5.1)	dont à l'étranger		1 999		
	1.2.1.6)	services de navigation		?		
	1.2.1.6.1)	dont en France		987		
	1.2.1.6.2)	dont à l'étranger		?		
	1.2.1.7)	Autres hors sous traitance		13 801		
		Valeur ajoutée de la branche	1.2.2)	23 439	2.2.2)	1 435
	1.2.3)	subventions d'exploitation		289	2.2.3)	3
	1.2.4)	Salaires et charges sociales		20 142	2.2.4)	1 159
	1.2.5)	Impôts sur la production		1 300	2.2.5)	66
		EBE branche	1.2.6)	2 285	2.2.6)	213
		Total dépenses courantes d'exploitation	1.2.7)	55 731		1 947
Fiscalité générée						
	1.3)		total	2 204	2.3)	66
	1.3.1)	impôts sur la production		1 300	2.3.1)	66
	1.3.2)	impôts sur les produits HTVAD total:		903	2.3.2)	0
	1.3.2.1)	fiscalité spécifique		225		
	1.3.2.2)	TVAND sur produits		678		
	1.3.2.3)	Taxes sur les carburants		225		
Les dépenses en capital						
	1.4)		total	7 984	2.4)	54
	1.4.1)	FBCF HTVA		7 947	2.4.1)	54
	1.4.1.1)	dont matériels de transport		5 869		
	1.4.1.2)	FBCF financés par subv. équipement		0		
	1.4.2)	autres opérations en capital		37	2.4.2)	0
Les transferts spécifiques						
	1.5)				2.5)	
	1.5.1)	transferts courants to taux		289	2.5.1)	3
	1.5.1.1)	subv. d'exploit. aux usagers		181		
	1.5.1.2)	subv. d'exploit. aux compagnies		108		
	1.5.1.3)	autres		0		
	1.5.2)	transferts en capital		0	2.5.2)	0

Activités caractéristiques			
3) Aéroports		4) Navigation aérienne	
ERE 3.1)		ERE 4.1)	
Production distribuée : 3.1.1)	6 018	Production distribuée	
recettes réglementées : 3.1.1.1)	2 725	total : 4.1.1)	4 806
passagers : 3.1.1.1.1)	1 220	en route : 4.1.1.1)	3 655
autres : 3.1.1.1.2)	1 505	approche : 4.1.1.2)	852
recettes non réglementées 3.1.1.2)		contrôle techn. 4.1.1.3)	299
prises en comptes 3.1.1.2.1)	3 293	Importations	
hors champ : (activités commerciales et parkings) p.m. :	1 985	total : 4.1.2)	nd
Importations : 3.1.2)	1 999	en route : 4.1.2.1)	nd
TVAND : 3.1.3)	0	approche : 4.1.2.2)	nd
Total Ress.=Emplois : 3.1.4)	8 017	TVA	0
Conso. Fin. Ménages (y.c. étrangers) : 3.1.	854	Total Ress.=Emplois :	
CI des branches marchandes et non marchandes. : 3.1.6)	6 192	total : 4.1.4)	nd
Exportations : 3.1.7)	971	en route : 4.1.4.1)	nd
		approche : 4.1.4.2)	nd
		CI total : 4.1.6)	nd
		en route	nd
		dont en France	987
		de serv. terminaux	nd
		Exportations	
		Total : 4.1.7)	nd
		en route	2 668
		de serv. terminaux	nd
Production des produits caractéristiques 3.2)		Production des produits caractéristiques 4.2)	
Consommat. interméd. CI : 3.2.1)	2 855	CI : 3.2.1)	1 544
Valeur ajoutée 3.2.2)	5 148	Valeur ajoutée 4.2.2)	3 262
subventions d'exploitation : 3.2.3)	91	subventions d'exploitation : 4.2.3)	253
Salaires et charges sociales : 3.2.4)	2 656	Salaires et charges sociales : 4.2.4)	2 577
Impôts sur la production : 3.2.5)	465	Impôts sur la production : 4.2.5)	13
EBE 3.2.6)	2 118	EBE 4.2.6)	925
Total dépens. courantes d'exploit. 3.2.7)	5 884	Total dépens. courantes d'exploit. 4.2.7)	3 881
Fiscalité générée		Fiscalité générée	
total : 3.3)	465	total : 4.3)	149
impôts sur la production : 3.3.1)	465	impôts sur la production : 4.3.1)	13
impôts sur produits : 3.3.2)	0	TVA sur produits consommés 4.3.2)	136
Les dépenses en capital : 3.4)		Les dépenses en capital : 4.4)	
total investissements : 3.4.1)	4 109	total investissements : 4.4.1)	926
dont subv. équipements : 3.4.1.	642	dont aides : 4.4.1.1)	0
autres opérations en capital : 3.4.2)	13	autres opérations en capital : 4.4.2)	0
Autres données sur les investissements 3.4.3)		Autres données sur les investissements 4.4.3)	
Emprunt	2 654	Emprunt	489
Avances	34	Remboursement emprunt (capit	201
Stock d'emprunt	9 042	Charges financières	162
Cumul avance	461		
Remboursement emprunt (capit	764		
Les transferts spécifiques : 3.5)		Les transferts spécifiques : 4.5)	
transferts courants : 3.5.1)	91	transferts courants : 4.5.1)	253
subv. d'exploitation : 3.5.1.1)	91	subv. d'exploitation : 4.5.1.1)	253
transferts en capital : 3.5.2)	642	transferts en capital : 4.5.2)	0
subv. équipements : 3.5.2.1)	642		
autres : 3.5.2.2)	0		

reflétaient ne nous ont pas semblé totalement exactes. Aussi nous avons repris les structures de coût observées dans l'EAE (hors crédit bail très important sur le secteur) pour estimer les principales charges d'exploitation. Les consommations intermédiaires s'élèvent à 34,6 MdF et les salaires à 20,1. Les dépenses courantes d'exploitation atteignent ainsi 55,7 MdF. Une procédure analogue a été mise en oeuvre pour la collecte de fret aérien, où ces mêmes dépenses courantes ne dépassent pas 1,95 MdF.

Pour les aéroports, les charges induites par les activités commerciales et les parkings restent très modestes, aussi avons nous pris en compte la totalité des montants fournis par la DGAC auxquels nous avons ajouté les 31 millions F de dépense de personnels des Bases prise en charge par le Budget Annexe de l'Aviation Civile. La dépense courante a été de 5,9 MdF en 1992. Autre complément à cette description : le niveau d'endettement, les gestionnaires ont des dépenses d'équipement en général assez importantes pour lesquelles ils empruntent. Il en résulte un poids de la dette qui pèse sur les résultats. En 1992, le stock d'emprunt s'élève à 9 MdF.

Les charges d'exploitation de la Navigation aérienne (qui est une activité marchande) résultent principalement des données du B.A.A.C.

2.3 - La fiscalité générée par les activités caractéristiques

Elle approche 2,9 MdF.

Le transport aérien génère 3 recettes fiscales qui sont :

- la TVA sur les passagers des vols intérieurs (passagers des ménages et personnels des APU).
- la fiscalité sur les carburants.
- les impôts liés à la production.

Le tout représente 2,2 MdF.

Les recettes générées par la collecte de fret aérien sont uniquement constituées par les impôts sur la production soit 66 MF. Il en est de même pour les aéroports avec 465 MF.

Enfin celles générées par la Navigation concernent à la fois ces mêmes impôts et la TVA sur les produits achetés qui est estimée à 149 MF.

3 - La FBCF des activités caractéristiques

La série chronologique de base pour le transport aérien reste celle de la Comptabilité Nationale.

La baisse de la FBCF observée en 1992 dépasse les 6 MdF, le niveau descendant ainsi autour de 8 MdF.

Celle de la collecte de fret est resté très marginale avec 54 millions F.

Les investissements des aéroports (les données sur la FBCF n'existent qu'à un niveau nettement plus agrégé regroupant plusieurs types d'infrastructures), s'élèvent à 4,1 MdF (en prenant également en compte la contribution du B.A.A.C. à ces investissements).

Enfin ceux de la navigation aérienne ont atteint 926 millions F. Nous avons ajouté la FBCF des autres auxiliaires de transport aérien dont nous n'avons pas décrit la production dans les tableaux 1 et 2 puisqu'ils facturent la totalité de leurs prestations aux compagnies ; mais cette FBCF reste négligeable : 3 MF.

4 - Les transferts spécifiques

Il convient de distinguer les transferts courants et les transferts en capital.

Dans le domaine aérien, il s'agit exclusivement de subventions d'exploitation pour les premiers et d'aides à l'investissement pour les seconds. Ceux-ci sont déjà inclus dans la FBCF et n'interviennent que dans le financement, alors que les subventions d'exploitation sont à ajouter à la dépense nationale courante.

4.1 - Les subventions d'exploitation

Pour le transport, elles existent sous deux formes : les subventions aux usagers (notamment pour la Corse pour continuité territoriale) soit 181 M.F. et les subventions aux compagnies (108 MF). Celles concernant les aéroports restent peu importantes (91 MF). La participation marginale de l'Etat (253 MF) aux ressources courantes du Budget Annexe de l'Aviation Civile est aussi une subvention à la Navigation Aérienne.

4.2 - Les aides à l'investissement

Elles ne concernent que les aéroports et représentent 642 MF.

5 - Les différentes dépenses

Nous distinguerons ici trois catégories de dépenses :

- Les dépenses nationales de transport aérien.
- Les dépenses intérieures de gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires.
- Les dépenses intérieures de navigation aérienne.

Rappelons qu'il s'agit de 3 dépenses non cumulables en raison des flux internes entre acteurs et de leurs champs distincts.

Le tableau 3 reprend l'essentiel des informations des tableaux 1 et 2 pour estimer les dépenses et leurs financement

5.1 - Les dépenses nationales de transport aérien

Nous distinguerons la dépense courante et la dépense en capital. Afin d'éviter les doubles comptes, nous ne prendrons pas en compte les utilisations de services aéroportuaires ou de navigation par les compagnies aériennes qui sont pour ces producteurs caractéristiques des consommations intermédiaires. Nous ajouterons la fraction des taxes passagers payée par des résidents et estimée à 2/3 de leur total, car elles ne sont pas prises en compte dans les ERE des deux premières activités.

La dépense nationale courante sera donc égale aux :

- emplois finaux en transport de voyageurs, en transport de fret et en collecte de fret, auxquels il faut ajouter :
- 2/3 de la taxe sur les passagers perçue par les aéroports (part payée par les résidents)
- les transferts courants des A.P.U. Ce sont ceux concernant les usagers, et toutes les activités caractéristiques à savoir : les compagnies aériennes, la collecte de fret, les aéroports et la navigation aérienne).

Les différentes dépenses :

Les dépenses nationales de transport aérien

Références dans les
tableaux des pages 42 et 43

Dépense courante (HTVAD)	57 735	
passagers	49 129	
ménages	21 591	1.1.5.1)
entreprises et APU	27 538	1.1.6.1)
2/3 taxes passagers des aéroports	813	2/3 de 3.1.1.1.1)
fret	4 997	1.1.6.2)
consommation des entreprises en service d'organisation (hors transport)	2 161	2.1.6)
transferts courants des APU	635	
aux usagers (Corse)	181	1.5.1.1)
aux compagnies	108	1.5.1.2)
à la collecte de fret	3	2.5.1)
aux aéroports	91	3.5.1.1)
à la navigation aérienne	253	4.5.1)
Dépense en capital	13 077	
FBCF des compagnies	7 947	1.4.1)
dont transferts APU	0	
Autres invest. des cics	37	1.4.2)
Collecte de fret aérien	54	2.4)
Autres auxiliaires du transport aérien	3	voir § 3) du text
Investissements des aéroports	4 109	3.4.1)
dont transferts APU	642	3.4.1.1)
Navigation aérienne	926	4.4.1)
dont transferts APU	0	4.4.1.1)

Les dépenses intérieures de gestion des aéroports puis de la Navigation Aérienne

Aéroports		
Dépense courante	6 109	
taxes passagers (toutes nationalités)	1 220	3.1.1.1.1)
Autres (SQS y. c. cics étrangères)	4 798	3.1.1.1.2)
transferts APU	91	3.5.1)
Dépense en capital	4 109	
investissements	4 109	3.4.1)
dont transferts APU	642	3.4.1.1)
dont sur Budget Annexe Av. C	207	3.4.1.1.1)

Navigation aérienne		
Dépense courante	5 059	
toutes compagnies	4 806	4.1.1)
transferts APU	253	4.5.1.1)
Dépense en capital	926	
investissements	926	4.4.1)
dont transferts APU	0	

Cette dépense nationale courante s'élève à 58,4 MdF.

La dépense en capital comprend la FBCF des compagnies et leurs autres investissements non financiers ainsi que les investissements matériels des autres activités caractéristiques (aéroports, navigation aérienne et collecte de fret). Nous avons ajouté ceux des autres auxiliaires de transport aériens qui facturent tous leurs services aux compagnies. Cette dépense en capital a atteint 12,9 MdF.

5.2 - La dépense intérieure de gestion des aéroports.

Hors activités commerciales et recettes des parkings des aéroports, la dépense courante s'est élevée à 6,1 MdF et la dépense en capital a atteint 4,1 MdF.

5.3 - La dépenses intérieure de navigation aérienne.

La dépense totale frôle les 6 MdF avec une dépense courante dépassant les 5 MdF.

Le total des recettes fiscales générées par l'ensemble des activités du domaine approche 2,9 MdF.

6 - Les financements

Nous distinguerons les financements des trois ensemble de dépenses précédentes toujours en distinguant les dépenses courantes et les dépenses en capital. Les tableaux qui suivent ne font que reprendre les rubriques du tableau précédents présentées différemment. Nous avons supposé en première approximation que les ménages payaient la moitié des taxes passagers versées par l'ensemble des résidents.

La situation apparait très simple puisque les transferts sont faibles dans la dépense courante qui est donc financée par les utilisateurs.

Pour les gestionnaires d'aéroports, seule la dépense en capital donne lieu à un transfert un peu plus important de 642 MF représentant 15% du total, mais une partie provient du B.A.A.C. (207 MF).

La Navigation aérienne, qui est un service marchand, est donc également très peu subventionnée (253 MF).

Les financements

Dépenses nationales de transport aérien	M.F.	références	% (DC ou DK)
Dépense courante (DC)	57 735		100
Ménages	21 998	y.c. taxes passag.	38,1
Branches marchandes et non marchandes (BM et BNM)	35 102	solde	60,8
APU (transferts)	635	v. Dép. Nat.	1,1
Dépense en capital (DK)	13 077		100
Opérateurs (BM)	12 435	solde	95,1
APU (transferts)	642	3.4.1.1)	4,9

Dépenses intérieures de gestion des aéroports	M.F.	références	%
Dépense courante (DC)	6 109		100
Taxes passagers (usagers de tous secteurs)	1 220	3.1.1.1.1)	20,0
Compagnies (toutes nationalités)	4 798	solde	78,5
APU transferts)	91	3.5.1)	1,5
Dépense en capital (DK)	4 109		100
Gestionnaires et Navigat. Aérienne (BM)	3 674	solde	89,4
transferts APU (BNM)	435	(3.4.1.1) - (3.4.1.1.1)	10,6

Dépenses intérieures de navigation aérienne	M.F.	références	%
Dépense courante (DC)	5 059		100
Compagnies (toutes nationalités)	4 806	solde	95,0
APU transferts)	253	4.5.1.1)	5,0
Dépense en capital (DK)	926		100
Gestionnaire (BM et APU)	926	4.4.1)	100

LE TRANSPORT MARITIME

La dépense nationale courante de cette activité à caractère très fortement international approche 28 MdF. Elle est financée à 6,5% par les passagers et à 3% par des transferts des APU. Les 7 MdF de dépense en capital sont financés à hauteur de 10,6% par les APU et concerne les ports. La dépense intérieure courante de gestion des ports s'élève 4,8 MdF dont 2,5% sont des transferts. La dépense en capital des ports représente 1,3 MdF d'investissement financés à 32% par les APU. Enfin la dépense courante de passage portuaire peut au moins être estimée à 8,9 MdF et celle en capital à au moins 1,6 MdF.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

Le transport maritime, comme le transport aérien, a une composante internationale très importante. Cette activité qui concerne à la fois les voyageurs et les marchandises réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires dans le second domaine.

Ce mode de transport utilise des infrastructures (les ports) et des services liés à la sécurité (Phares et Balises). Ces derniers services sont des services publics gratuits qui servent aussi aux autres activités maritimes comme la pêche et la plaisance).

Le caractère international très marqué de ce mode de transport, amplifie la différence entre les notions d'une part de dépenses nationales (courante et en capital) parfaitement adaptée au transport proprement dit et de dépenses intérieures (même partition) beaucoup plus opératoire pour la gestion des ports. En effet, la dépense intérieure courante de transport maritime, de même que la dépense nationale courante en services de gestion portuaire présentent peu d'intérêt. De plus, la difficulté pratique d'appréhender correctement l'une et l'autre est bien réelle. Toutes ces raisons expliquent que nous nous soyons limités aux dépenses nationales de transport maritime d'une part et aux dépenses intérieures de gestion des ports d'autre part.

Les activités des auxiliaires de transport sont nombreuses, assez complexes et assez spécifiques à ce mode. Nous nous limiterons à une énumération assez rapide dans cette introduction : La collecte de fret maritime, la manutention portuaire, les autres auxiliaires de transports maritimes (consignataires et agents maritimes).

Sur le domaine portuaire, où ces autres auxiliaires ont une activité importante, il convient d'ajouter les activités de pilotage de lamanage et de réparations navales.

Cet enchevêtrement d'activités est compliqué par le fait qu'il existe un taux d'intermédiation assez important sur le secteur.

Il n'est pas inutile aussi de rappeler le statut juridique des principaux acteurs du domaine pour notre pays.

Les armements nationaux appartiennent tous au secteur institutionnel des sociétés et quasi sociétés non financières (SQS) mais beaucoup de compagnies étrangères interviennent également.

Il convient de ne pas oublier qu'une partie conséquente des navires contrôlés par notre armement est immatriculée soit sous le pavillon des Terres Australes (Kerguelen) soit dans d'autres pays. Ceci illustre, outre le problème des filiales étrangères, la mauvaise adéquation de la notion de territoire (utilisée en Comptabilité Nationale) pour décrire la réalité très internationale du secteur considéré ; cela motive que nous nous en affranchissions parfois.

Les ports se financent principalement à partir des droits de ports, redevances domaniales en relations avec les principales prestations qu'ils fournissent aux armements (de toutes nationalités). Dans notre pays, les domaines portuaires des 23 premiers ports (ici métropolitains) sont la propriété de l'Etat. La gestion de ces domaines a été confiée soit à des établissements publics (les 6 ports autonomes métropolitains ont le statut d'EPIC), soit aux chambres de commerce et d'industrie (pour les 17 autres ports commerciaux d'intérêt national).

1.2 - Les activités caractéristiques

Nous avons déjà examiné sommairement plusieurs d'entre elles, même si nous ne les considérons pas toutes comme caractéristiques. Approfondissons maintenant les activités du domaine.

1.2.1.) Le transport maritime proprement dit (NAP 7101 à 7103, NAF 611A et 611B/CPF 61.1) qui comprend le transport de voyageurs (y compris les croisières), le transport de fret ainsi que la location de bateau avec équipage. Nous ne distinguerons ces activités qu'au niveau des emplois en produits caractéristiques (CFM des ménages et CI de l'ensemble des branches marchandes et non marchandes). La location de navires (avec équipage), qui fait aussi partie de la branche transport maritime dans les équilibres ressources emplois (E.R.E.) de l'INSEE, n'a pas été incluse dans les activités caractéristiques dans la mesure où elle constitue soit une ressource, soit une charge

mais reste un mouvement interne au domaine maritime, même si ce mouvement n'est pas national. Nous les ferons néanmoins figurer dans certains tableaux pour information, compte tenu de ces remarques, même si elle n'intervient pas dans la dépense nationale courante compte tenu de son mode d'évaluation par les emplois en produits caractéristiques.

1.2.2.) L'activité de gestion de ports (NAP 7303, NAF 63.2C et CPF 63.22 qui comprend aussi pour ces deux derniers les ports fluviaux, qui ne sont pas dans le champ maritime). Ces gestionnaires fournissent diverses prestations aux armements et à toutes les entreprises implantées sur le domaine portuaire. Ils perçoivent diverses redevances (droits de ports, redevances domaniales, taxes sur l'utilisation des équipements). Le champ pris en compte comprend l'ensemble des ports métropolitains suivis par la DPNM à savoir les 6 ports autonomes et les 17 ports commerciaux d'intérêt national décrits ci-dessus. Les données comptables détaillées sont extrêmement difficiles à obtenir pour ces derniers et il n'a pas été envisagé de les collecter auprès de tous les autres petits ports compte tenu de l'ampleur de la tâche. Leur activité reste, en outre, très marginale par rapport à celle de l'ensemble des ports d'Etat.

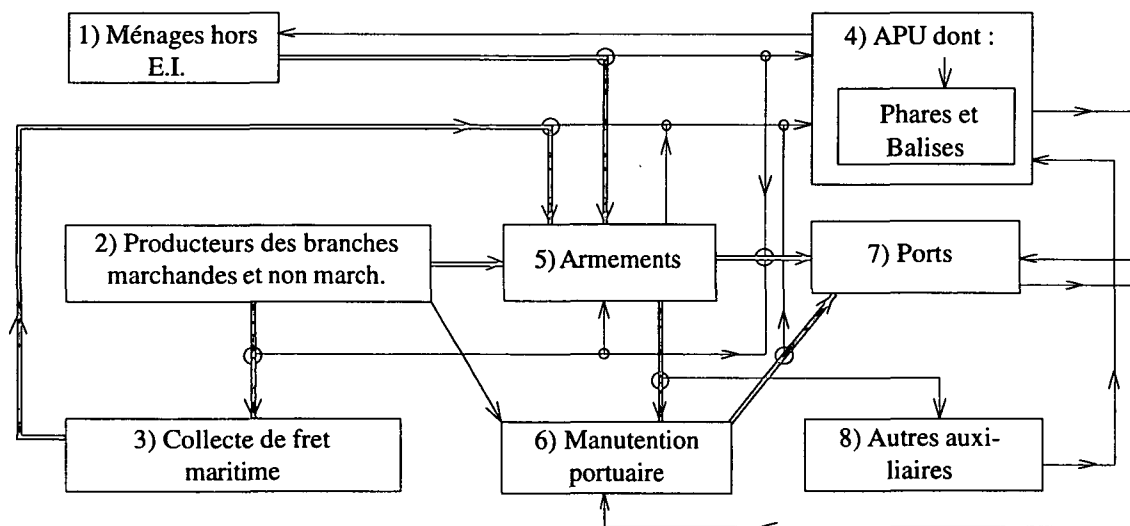
1.2.3.) L'activité des Phares et Balises (produit CPF 63.22.14). Cette activité de service public reste monétairement peu importante mais sera incluse dans les dépenses courante et en capital.

1.2.4.) La collecte de fret maritime. (NAP 7401, elle est incluse dans la NAF 63.4C). Cette activité, importante puisque la

production de la branche tourne autour de 8 Mds F (hors sous traitance transport), se situe en intermédiaire entre le chargeur et l'armateur et facture ses services aux chargeurs. Seules les dépenses d'organisation du transport (hors transport maritime qui est sous traitée à la compagnie maritime) doivent donc être ajoutées aux dépenses transport puisque faisant partie intégrante de la fonction transport.

1.2.5.) La manutention portuaire. (NAP 7404, NAF 63.1A). Ces services de manutention portuaire sont un élément important dans la chaîne de transport (surtout pour les marchandises diverses, mais pas exclusivement). Leurs prestations sont prises en charge soit par les armements (surtout pour les marchandises diverses) soit par les chargeurs (cas assez fréquent pour les vracs). Nous simplifierons cette situation complexe en faisant l'hypothèse que toutes les prestations de manutention de marchandises diverses sont facturées aux armements et que toutes celles touchant les vracs le sont aux chargeurs. Cette hypothèse, ainsi que celle sur la répartition de la manutention entre ces produits, a une conséquence directe sur le niveau de la dépense nationale courante de transport maritime. En effet, les dépenses de manutention prises en charge par les armements figurent déjà implicitement dans les emplois nationaux de services de transports maritimes alors que ce n'est pas le cas pour les services pris en compte par les chargeurs. Si, du point de vue de la dépense en capital, l'activité de manutention fait partie des activités caractéristique, il n'en est pas de même du point de vue de la dépense courante où seulement la partie prise en charge directement par les chargeurs peut être considérée comme telle, toujours compte tenu du mode d'évaluation choisi.

Les flux financiers entre les protagonistes du domaine :



1 → 4 TVA payée par les passagers (ménages)

1 → 5 Recettes passagers des armements

1 → 7 Droits de port passagers (supposés tous payés par les ménages)

2 → 3 Prestations d'organisation du transport maritime de fret fournies par les commissionnaires aux chargeurs.

2 → 4 Impôts sur la production des branches marchandes du domaine.

2 → 5 Recettes fret des armements où le client appartient à ces branches.

2 → 6 Manutention aux frais des chargeurs

2 → 7 Droits de ports marchandises pris en charge par l'expéditeur ou le destinataire

3 → 4 Impôts sur la production des commissionnaires

3 → 5 Commissionnaires sous traitant le transport proprement dit aux armements

4 → 1 Subventions d'exploitation au profit des usagers.

4 → 4 Dépenses des Phares et Balises imputables à la Marine Marchande.

4 → 5 Subventions aux armements, remboursement de charges patronales, et aides à l'investissement et à la modernisation.

4 → 6 Subvention d'exploitation, participation au plan dockers.

4 → 7 Subvention d'exploitation aux ports, travaux à la charge de l'Etat, aides à l'investissement.

- 5 → 4 Impôts sur la production des compagnies maritimes.
 5 → 6 Manutention à la charge des armements, participation au plan dockers
 5 → 7 Droits de ports (navires) et autres prestations fournies par les gestionnaires des ports.
 5 → 8 Prestations des autres auxiliaires de transport maritimes fournies aux armements.
 6 → 4 Impôts sur la production des manutentionnaires
 6 → 5 Redevances domaniales et taxes d'outillages versés aux ports.
 7 → 6 Participation au plan dockers.
 8 → 4 Impôts sur la production des autres auxiliaires de transport maritimes

- 8 → 7 Redevances domaniales versées aux ports pour les activités implantées sur le domaine portuaire

Nota :

Ne figurent pas ici, bien entendu, les flux correspondant aux consommations intermédiaires en produits extérieurs au domaine maritime.

Les principaux flux courants sont représentés en gras : les dépenses fret et passagers, les investissements des ports, des armements, les dépenses de collecte de fret et de manutention ainsi que les droits de ports et autres redevances.

1.2.6.) Les autres auxiliaires de transport maritime. (NAP 7406). Ces services de consignation (navires et marchandises) et d'agents maritimes peuvent tous être considérés comme des services fournis et pris en charge directement par les armements. Les dépenses courantes en ces prestations sont donc des consommations intermédiaires des transporteurs maritimes et n'interviennent pas dans la dépense nationale (ou sont plutôt déjà prises en compte dans les emplois faits de services de transport maritime). Seule intervient dans la dépense nationale en capital, la dépense en capital de ces activités qui reste, elle même, très marginale dans l'ensemble.

D'autres activités n'ont pas été prises en compte directement en tant qu'activités caractéristiques dans notre champ : ce sont les activités de pilotage, de remorquage et de lamanage qui s'exercent dans les ports. Les mêmes remarques que pour les autres auxiliaires de transport maritime, sur les dépenses courantes et dépenses en capital pour ces activités peuvent également être faites. Elles sont prises en charge par les armements utilisateurs. C'est l'absence de toutes données sur ces secteurs qui a motivé leur non prise en compte : - dans la dépense en capital où elles devraient logiquement figurer et - dans les dépenses de passage portuaires qui seront donc sous évaluées. La réparation navale, pour la partie qui s'exerce sur le domaine portuaire précédemment défini, est aussi un élément qui devrait être pris en compte dans le passage portuaire (tout comme les deux précédentes) et qui n'a pas été incluse pour les mêmes raisons.

1.3 - Grille de lecture

Compte tenu des deux optiques décrites au § 1.1, à savoir activité de transport d'une part et activités de gestion des infrastructures d'autres part, nous calculons à la fois des dépenses nationales de transport (courante et en capital) sans double compte (notamment relativement aux flux financiers internes au système de transport) et des dépenses intérieures (dans le territoire national) pour la fonction gestion des ports. Nous essaierons également d'approcher les deux dépenses de passage portuaire qui seront en partie sous estimées en raison des activités non prises en compte pour les raisons évoquées ci-dessus.

Auparavant, afin de préparer cette double synthèse, nous présentons un schéma simplifié des flux monétaires (flux courants et flux de capital) existant entre tous les protagonistes du domaine (voir ci-dessus). Ce schéma est également sommaire dans la mesure où il ne fait pas intervenir la variable nationalité à la fois pour les armements, les prestataires de divers services et les clients.

Compte tenu qu'une des bases de l'estimation de la dépense courante réalisée ici pour le transport, reste les emplois en services de transports, il importe de généraliser les remarques, faites ci-dessus sur certains flux internes, à tous les flux internes entre intervenants appartenant chacun au domaine, sous peine sinon de doubles comptes. Les ressources des uns étant les consommations intermédiaires des autres qui les répercutent dans les prix pratiqués.

Nous examinerons ainsi en parallèle chaque activité pour chacun des thèmes décrits. Ceux-ci sont ordonnés suivant le plan général de chaque mode :

- Production (emplois, comptes d'exploitation, fiscalité)
- FBCF
- Transferts spécifiques

De plus, s'il est possible, au niveau des Equilibres Emplois Ressources du seul transport maritime, d'estimer les composantes voyageurs et fret, cela n'est pas le cas pour les gestionnaires de ports et pour la plupart des comptes d'exploitation ou pour les FBCF.

2 - La production des activités caractéristiques

2.1 - Les emplois en produits caractéristiques

Les données de bases, pour le transport maritime proprement dit, puis chacune des activités des auxiliaires (collecte de fret, manutention, autres auxiliaires), ont été les ERE de l'INSEE. Pour la première de ces deux activités, nous avons ajusté des ERE FAB-FAB à partir des ERE CAF-FAB, car le premier concept approche mieux la réalité du transport de fret entre frontières des pays procédant à l'échange de marchandises et faisant donc l'objet du transport. L'INSEE ne retient pas d'importations dans les équilibres emplois ressources pour l'activité passagers ; aussi avons nous procédé, de nous mêmes, à une estimation grossière sur la base des trafics et de l'estimation d'un prix moyen ; cette procédure sommaire aboutit au chiffre de 620 millions de F. L'éclatement en trois parties (passagers, fret puis location de navire) de la production nationale, a été estimée à partir des données de l'EAE. Ainsi les emplois finaux en services de transport de fret s'élèvent à 19,9 MdF (dont 12,7 importés) et ceux concernant les passagers atteignent 1,8 MdF.

Pour la collecte de fret maritime (c'est à dire la seule activité d'organisation, hors sous traitance transport proprement dite), les emplois s'élèvent à près de 4,2 MdF. Signalons que nous avons corrigé les ERE de l'INSEE pour tenir compte de leur

Activités caractéristiques									
Année 1992	1) Transports maritimes			2) Collecte de fret maritime		3) Manutention portuaire		4) Autres auxiliaires	
ERE	1.1)	M.F.	2.1)	M.F.	3.1)	M.F.	4.1)	M.F.	
	1.1.1) Produc. distrib total	20 989	2.1.1)	4 184	3.1.1)	4 450	4.1.1)	2 391	
	1.1.1.1) voyageurs	2 455							
	1.1.1.2) fret	16 327							
	1.1.1.3) location navires	2 207							
	1.1.2) Importations total	14 650	2.1.2)	0	3.1.2)	1 015	4.1.2)	894	
	1.1.2.1) voyageurs	620							
	1.1.2.2) fret	12 737							
	1.1.2.3) location navires	1 293							
	1.1.3) TVAND total	13	2.1.3)	0	3.1.3)	0	4.1.3)	0	
	1.1.3.1) voyageurs	13							
	1.1.3.2) fret	0							
	1.1.3.3) location navires	0							
	Total Ress.=Emplois								
	1.1.4) total	35 652	2.1.4)	4 184	3.1.4)	5 465	4.1.4)	3 285	
	1.1.4.1) voyageurs	3 088							
	1.1.4.2) fret	29 064							
	1.1.4.3) location navires	3 500							
	Conso. Finale Ménages								
	1.1.5) total	1 808	2.1.5)	0	3.1.5)	0	4.1.5)	0	
	1.1.5.1) voyageurs	1 808							
	1.1.5.2) fret	0							
	1.1.5.3) location navires	0							
	CI des branches march. et non march. total	22 279	2.1.6)	4 184	3.1.6)	4 601	4.1.6)	3 285	
	1.1.6.1) voyageurs	0							
	1.1.6.2) fret	19 937							
	1.1.6.3) location navires	2 342							
	1.1.7) Exportations total	11 564	2.1.7)	0	3.1.7)	864	4.1.7)	0	
	1.1.7.1) voyageurs	1 280							
	1.1.7.2) fret	9 126							
	1.1.7.3) location navires	1 158							
Production des produits caractéristiques	1.2)								
Consom. interméd. (hors créd. bail)	1.2.1)	17 326	2.2.1)	1 712	3.2.1)	1 765	4.2.1)	1 034	
dont à l'étranger		5 208							
1.2.1.1) carburants		1 099							
1.2.1.2) affrètement		3 932							
1.2.1.3) assurances		313							
1.2.1.4) maintenance		856							
1.2.1.5) Autres hors sous traitance		11 333							
Valeur ajoutée de la branche	1.2.2)	3 663	2.2.2)	2 472	3.2.2)	2 685	4.2.2)	1 358	
1.2.3) subventions d'exploitation		690	2.2.3)	1	3.2.3)	0	4.2.3)	1	
1.2.4) Salaires et charges sociales		3 534	2.2.4)	2 091	3.2.4)	2 406	4.2.4)	1 153	
1.2.5) Impôts sur la production		199	2.2.5)	144	3.2.5)	141	4.2.5)	62	
EBE branche	1.2.6)	621	2.2.6)	237	3.2.6)	138	4.2.6)	143	
Total dépenses courantes d'exploitation	1.2.7)	20 368	2.2.7)	3 948	3.2.7)	4 312	4.2.7)	2 249	
Fiscalité générée									
1.3) total		212	2.3)	144	3.3)	141	4.3)	62	
1.3.1) impôts sur la production		199	2.3.1)	144	3.3.1)	141	4.3.1)	62	
1.3.2) impôts sur les produits HTVAD total		13	2.3.2)	0	3.3.2)	0	4.3.2)	0	
1.3.2.1) fiscalité spécifique		0							
1.3.2.2) TVAND sur produits		13							
Les dépenses en capital									
1.4) total		4 560	2.4)	774	3.4)	144	4.4)	131	
1.4.1) FBCF		4 560	2.4.1)	774	3.4.1)	144	4.4.1)	131	
1.4.1.1) dont matériels de transport		4 164		673					
1.4.1.2) FBCF financée par subv. equip		229		0					
Les transferts spécifiques	1.5)	1 050	2.5)	1	3.5)	195	4.5)	1	
1.5.1) transferts courants		690	2.5.1)	1	3.5.1)	195	4.5.1)	1	
1.5.1.1) subv. d'exploit. aux usagers		622							
1.5.1.2) subv. d'exploit. aux compagnies		68		1		0		1	
1.5.1.3) autres		0			3.5.1.3	194		0	
					dt APL	18			
1.5.2) transferts en capital		360	2.5.2)	0	3.5.2)	0	4.5.2)	0	
1.5.2.1) Recapitalisation par l'Etat		300							
1.5.2.2) Aide à la modernisation		60							

Activités caractéristiques			
5) Gestion des Ports		M.F.	6) Phares et Balises (A.P.U.)
			M.F.
			(partie imputable à la marine marchande)
ERE 5.1)			ERE 6.1)
Production distribuée : 5.1.1)		4 720	Production 6.1.1)
5.1.1.1) droits de ports		2 141	
5.1.1.1.1) dont navires		1 315	CI 6.3.1)
5.1.1.1.2) passagers		280	
5.1.1.1.3) marchandises		546	Salaires 6.2.4)
5.1.1.2) autres		2 578	
Imports : 5.1.2)		642	
TVAND : 5.1.3)		0	
			Les dépenses en capital
			Investissements : 6.4.1)
Total Ress.=Emplois : 5.1.4)		5 362	
Conso. Fin. Ménages (y.c. étrangers) : 5.1.5)		280	
CI des branch. march. et non march. 5.1.6)		3 792	
Exportations : 5.1.7)		1 290	
Production des produits caractéristiques 5.2)			
Consomat. interméd. CI : 5.2.1)		1 238	
Valeur ajoutée 5.2.2)		3 481	
subventions d'exploitation : 5.2.3)		121	
Salaires et charges sociales : 5.2.4)		1 946	
Impôts sur la production : 5.2.5)		34	
EBE 5.2.6)		1 622	
Total dépens. courantes d'exploit. 5.2.7)		3 098	
Fiscalité générée			
total : 5.3)		34	
impôts sur la production : 5.3.1)		34	
impôts sur produits : 3.3.2)		0	
Les dépenses en capital : 5.4)			
total investissements : 5.4.1)		1 321	
dont subv. équipements : 5.4.1.1)		423	
autres opérations en capital : 5.4.2)		0	
Autres données sur les investissements 5.4.3)			
Emprunt		317	
Stock d'emprunt		2 808	
Remboursement emprunt (capital)		489	
dotations aux amortissements		1 137	
Les transferts spécifiques : 5.5)		544	
transferts courants : 5.5.1)		121	
subv. d'exploitation : 5.5.1.1)		121	
transferts en capital : 5.5.2)		423	
subv. équipements : 5.5.2.1)		423	

M.F. = millions de F.

sous évaluation très sensible de cette sous traitance comme les données de l'EAE le font apparaître. Un ajustement analogue a également été réalisé pour les autres auxiliaires.

La consommation de services de manutention portuaire atteint 4,6 MdF alors que celle des services des autres auxiliaires de transport maritime s'élève à 3,3 MdF.

Les données sur la production des gestionnaires d'infrastructure ont surtout repris, celles rassemblées par la DPNM qui sont plus précises et plus complètes que celles des ERE 600 de l'INSEE. Par contre les importations et exportations des ERE en ces services portuaires, estimées dans le compte du Reste du Monde ont été reprises. A cette production nous avons ajouté les travaux à la charge de l'Etat, réalisés pour son compte, par les Ports Autonomes notamment.

Les emplois en services portuaires atteignent 4,1 MdF pour une production totale de 4,7 MdF.

L'estimation des dépenses des Phares et Balises imputables à la marine marchande résulte d'une clé de répartition de 2/3 des dépenses totales de fonctionnement de ce Service. Cette clé a été gardée pour les dépenses en capital.

2.2 - Les comptes d'exploitation des producteurs caractéristiques

Pour le transport maritime proprement dit et compte tenu de difficultés rencontrées avec les comptes d'exploitation de branche, nous sommes repartis des données de l'EAE hors crédit bail pour estimer un compte d'exploitation. Les consommations intermédiaires s'élèvent à 17,3 MdF et les salaires à 3,5 MdF. Les dépenses courantes d'exploitation atteignent ainsi 20,4 MdF.

Une procédure analogue a été mise en oeuvre pour la collecte de fret maritime, la manutention portuaire et les autres auxiliaires de transport maritime, où ces mêmes dépenses courantes peuvent être ainsi estimées respectivement à 3,9 Md, 4,3 Md et 2,2 Md de Francs.

Pour les ports, nous avons pris en compte la totalité des résultats fournis par la DPNM. Les consommations intermédiaires sont de 1,24 MdF, les salaires de 1,95. La dépense courante atteint 3,1 MdF. Les dépenses des Phares et Balises sont identiques à la production puisque cette activité n'est pas marchande.

2.3 - La fiscalité générée par les activités caractéristiques

Elle reste faible (0,6 MdF) compte tenu de la faible part des passagers et du caractère international de l'activité.

Elle est presque exclusivement constituée par les impôts sur la production des activités du domaine. Nous n'avons pas, par contre, pris en compte la TIPP sur les soutes carburants achetées en France en l'absence de toute donnée sur les volumes en question.

3 - La FBCF des activités caractéristiques

La série chronologique de base pour le transport maritime reste celle de la Comptabilité Nationale. La valeur 1992 a cependant été corrigée car l'évolution par rapport à l'année précédente divergeait nettement avec les évolutions des investissements en

matériel de transport et les loyers de crédit bail sur le matériel de transport observés dans l'EAE de 1991 à 1992. Elle atteint 4,5 MdF en 1992.

Les investissements de la collecte de fret sont exceptionnellement forts pour cette activité, la même année, avec près de 800 millions F. Ces investissements restent moindres pour la manutention et les autres auxiliaires.

Ceux des ports (les données sur la FBCF n'existent qu'à un niveau nettement plus agrégé regroupant plusieurs types d'infrastructures), s'élèvent à 1,3 MdF.

Enfin ceux des Phares et Balises n'excèdent pas 35 millions de F (avec la même clé de répartition que pour les dépenses courantes, à savoir 2/3).

4 - Les transferts spécifiques

Il convient de distinguer les transferts courants et les transferts en capital

Dans le domaine du transport maritime, ils sont assez complexes.

4.1 - Les transferts courants

Pour le transport et parmi les seules subventions d'exploitation, il convient de distinguer les subventions aux usagers notamment pour la Corse (continuité territoriale) soit 622 M.F et les subventions aux compagnies maritimes (68 MF).

Signalons d'autres transferts courants, comme le remboursement par l'Etat de la taxe professionnelle 45 MF et le remboursement par l'Etat de charges patronales pour les personnels sous registre TAAF (Terres Australes Françaises ou Kerguelen) soit 23 millions F.

Enfin le transfert, comme la contribution de l'Etat à certains régimes sociaux du domaine, n'a pas été pris en compte dans la mesure où il s'agit du domaine de la politique sociale et non de celui des transports.

La réforme de la manutention portuaire, qui commence en 1992 et à laquelle beaucoup d'acteurs contribuent financièrement, pose quelques difficultés. Les contributeurs sont : l'Etat (Ministère de l'Équipement et des Transports et Ministère du Travail), les ports (ports autonomes et chambres de commerce et d'industrie pour les autres), les collectivités locales, la profession de la manutention portuaire et les armements. Le flux total pour les Ports Autonomes en 1992 s'élève à 214 millions F. Il s'agit clairement d'une subvention de fait de tous les contributeurs à la manutention. Néanmoins, compte tenu des flux impliqués par la répercussion de ces charges dans les prix des activités marchandes, il convient d'être prudent pour éviter des doubles comptes.

Pour la partie Etat nous ferons l'hypothèse que la partie Equipement Transports est à imputer à la politique transport et donc à la dépense de transport maritime et la partie prise en charge par le Ministère du Travail relève de la politique sociale et n'appartient donc pas au domaine. Nous intégrons donc à ce titre 18,2 MF à la dépense nationale en 1992.

En ce qui concerne toutes les autres activités marchandes mises à contribution, il est clair qu'elles doivent répercuter ces charges sur les prix qu'elles facturent. Si la dépense nationale dans son mode de calcul a déjà tenu compte de leur chiffre d'affaires, ces charges ne doivent pas être ajoutées sous peine

de doubles comptes. Néanmoins dans le financement, il convient de faire apparaître les surcharges liées à cette réforme.

Les transferts courants concernant les ports sont exclusivement des subventions d'exploitation (121 MF).

4.2 - Les transferts en capital

Par rapport aux armements, l'Etat recapitalise la CGM pour 300 MF. Nous proposons de ne pas inclure ce montant dans la dépense en capital, car cela est un transfert de patrimoine avec changement de composition de la propriété du capital social et constitue donc une opération purement financière, ceci afin de rester en cohérence avec les conventions de l'INSEE.

Les aides à l'investissement apportées aux gestionnaires de ports représentent 423 MF. Elles interviennent dans le financement de la dépense en capital.

5 - Les différentes dépenses

Nous distinguerons ici trois catégories de dépenses (qu'il convient de ne pas agréger compte tenu de leurs champs distincts d'une part et des flux internes d'autre part) :

- les dépenses nationales de transport maritime (courante et en capital);
- les dépenses intérieures des gestionnaires d'infrastructures portuaires.
- les dépenses intérieures de passage portuaire qui seront par défaut compte tenu des activités non prises en compte (pilotage, lamanage et réparation navale).

Les tableaux des pages suivantes reprennent l'essentiel des informations des tableaux précédents pour estimer chacune de ces dépenses et leurs financements.

5.1 - Les dépenses nationales de transport maritime

Nous distinguerons donc la dépense courante et la dépense en capital.

Afin d'éviter les doubles comptes, nous ne prendrons en compte qu'une partie des dépenses courantes des gestionnaires d'infrastructures (à savoir certains des droits de port marchandises) dans la dépense courante totale, car toutes les autres recettes sont financées en fait par les armements utilisateurs de toutes nationalités (directement ou indirectement) qui les répercutent dans leurs prix. En effet, les droits de ports marchandises payés par les chargeurs ne sont pas pris en compte dans les ERE des quatre premières activités. Par contre les droits de port passagers sont à la charge des armateurs selon le code des Ports. En conséquence, ils ne sont pas ajoutés, puisque déjà inclus dans leurs charges.

Pour la manutention portuaire, comme nous l'avons vu dans la description de cette activité, nous n'inclurons dans la dépense nationale courante que les dépenses courantes relatives aux vrac, car elles sont supportées par les chargeurs. Celles prises en charge par les armements (marchandises diverses) étant de fait déjà intégrées dans leurs comptes de charges (nous signalerons dans les financements néanmoins, l'aide apportée par tout le secteur à la réforme de la manutention).

La Dépense nationale courante sera donc égale :

- aux emplois finaux en transport de voyageurs, en transport de fret et en collecte de fret, auxquels nous ajoutons :
- les droits de ports marchandises ;
- les coûts de manutention aux frais des chargeurs ;
- les transferts courants des APU (aux usagers, et à toutes les activités caractéristique à savoir armements, collecte de fret, manutention et ports).

La dépense nationale courante a été de 27,9 MdF en 1992.

La dépense en capital comprend la FBCF des armements, l'aide à la modernisation apportée par l'Etat hors recapitalisation de la CGM (300 MF). Nous y avons ajouté les investissements matériels de toutes les cinq autres activités caractéristiques. Cette dépense en capital a atteint 7 MdF en 1992.

5.2 - La dépense intérieure de gestion des ports

La dépense courante s'élève à 4,8 MdF ; elle comprend la production des Ports (4,7 MdF, dont 2,1 correspondent à des droits de ports) et les subventions d'exploitation (121 MF). La dépense en capital représente 1,3 MdF.

5.3 - La dépense intérieure de passage portuaire

L'estimation de la dépense courante (hors activités de pilotage, remorquage, lamanage et réparation navale non pris en compte ici) consiste à ajouter à la dépense courante de gestion des ports la valeur ajoutée des activités de manutention portuaire et des autres auxiliaires de transport maritime ainsi que les transferts non déjà pris en compte (réforme de la manutention) financés par les APU ou les armements soit 22 M.F (sans compter ceux financés par les gestionnaires de ports ou la manutention qui sont déjà indirectement pris en compte). Cette dépense courante est ainsi évaluée à 8,9 MdF. Ce niveau reste donc un plancher compte tenu des activités qui n'ont pu être chiffrées.

La dépense en capital, qui est ici également une estimation-plancher, est la somme de celles des gestionnaires, de la manutention et des autres auxiliaires de transport maritime soit 1,6 MdF.

6 - Les financements

Nous distinguerons dans les financements des trois ensembles de dépenses précédentes encore les dépenses courantes et les dépenses en capital. Les tableaux qui suivent ne font que reprendre les rubriques des tableaux précédents en les présentant un peu différemment.

Pour la dépense nationale courante de transport maritime, sur les 27,9 Md F, 90 % sont financés par les branches marchandes résidentes et 3,6% par les Administrations Publiques (transferts et Phares et Balises). Le solde l'étant par les passagers résidents. La dépense en capital est financée à 10,6% par ces mêmes Administrations Publiques.

Pour les gestionnaires de ports, la dépense intérieure courante de 4,8 MdF n'est financée qu'à 2,5% par des subventions d'exploitation ; par contre les APU financent pour près du tiers la dépense en capital.

Dépense nationale de transport maritime en 1992
millions de F

références (p. 52 et 53)

Dépense courante (HTVAD)	27 943	
passagers	1 808	1.1.5.1)
fret	19 937	1.1.6.2)
droits de ports marchandises	546	5.1.1.1.3)
Phares et Balises	175	6.1.1)
consommation des entreprises en service d'organisation (hors transport)	4 184	2.1.6)
Manutention aux frais des chargeurs résidents	460	10% de 3.1.6)
transferts courants des APU	831	
aux usagers (Corse)	622	1.5.1.1)
aux compagnies	68	1.5.1.2)
à la collecte de fret	1	2.5.1)
à la manutention	18	partie APU de 3.5.1.3)
aux autres auxiliaires	1	4.5.1)
aux ports	121	5.5.1.1)
Dépense en capital	7 024	
FBCF des compagnies	4 560	1.4.1)
dont transferts APU	229	1.4.1.2)
Autres transferts en capital	60	1.5.2.2)
Collecte de fret maritime	774	2.4)
Manutention portuaire	144	3.4.1)
Autres auxiliaires du transport maritime	131	4.4.1)
Investissements des ports	1 321	5.4.1)
dont transferts APU	423	5.4.1.1)
Phares et Balises (APU)	34	6.4.1)

Dépense intérieure de gestion des ports en 1992

Dépense courante	4 841	
droits de ports (clients de toutes nationalités)	2 141	5.1.1.1)
Autres	2 578	5.1.1.2)
transferts APU	121	5.5.1)
Dépense en capital	1 321	
investissements	1 321	5.4.1)
dont transferts APU	423	5.4.1.1)

Dépense intérieure de passage portuaire en 1992

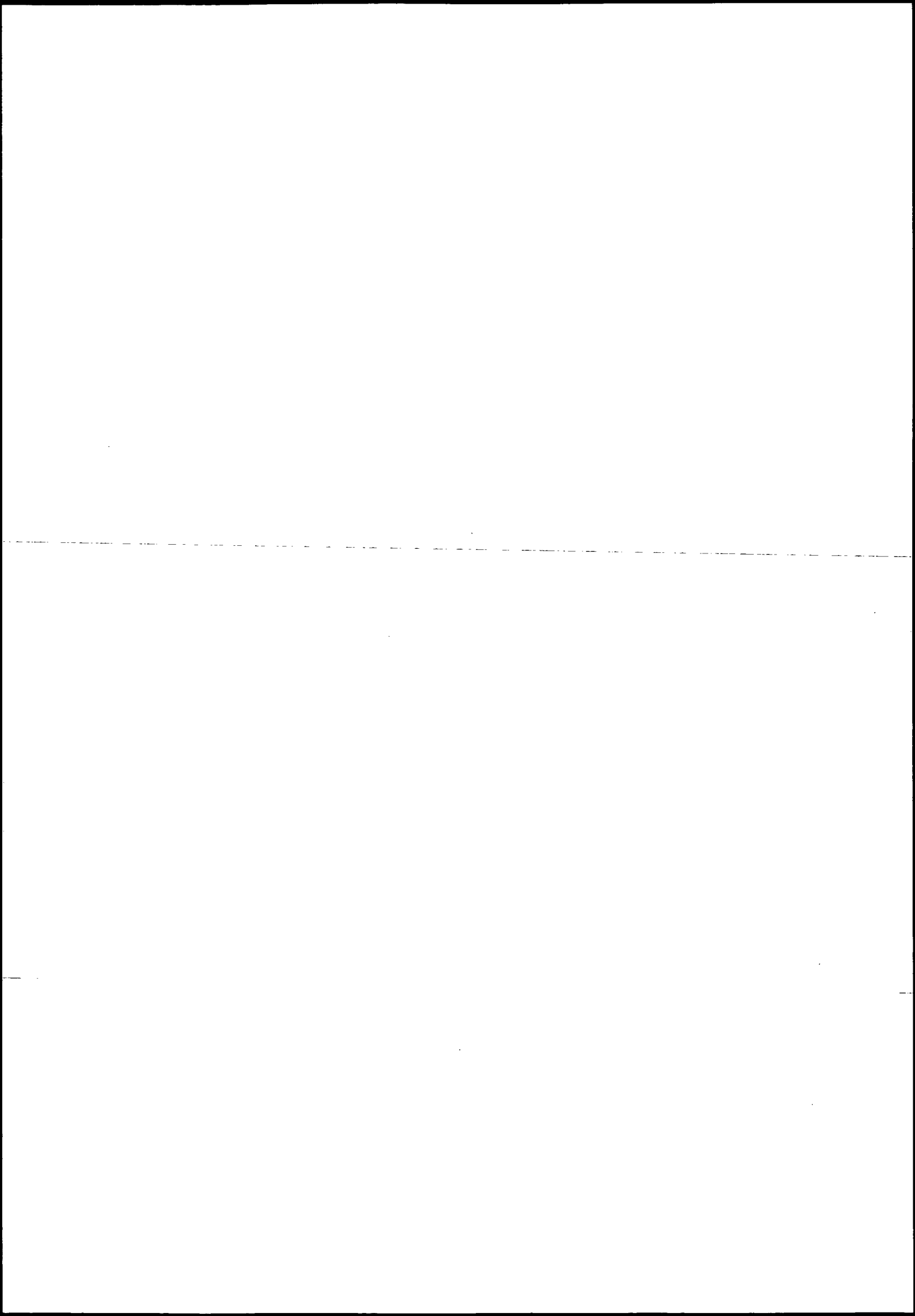
Dépense courante	8 906	
gestion des ports	4 841	v. ci- dessus
Valeur ajoutée des professions portuaires	4 043	3.2.2) + 4.2.2)
autres transferts non pris en compte	22	voir § 5.3
Dépense en capital	1 596	
gestion des ports	1 321	v. ci- dessus
dont transferts APU	423	v. ci- dessus
Autres professions portuaires prises en compte	275	3.4) + 4.4)

Les financements

Dépense nationale de transport maritime	M.F.	références	% (DC ou DK)
Dépense courante (DC)	27 943		100
Ménages	1 808	1.1.5.1)	6,5
Branches marchandes et non marchandes (BM et BNM)	25 128	solde	89,9
<i>dont réforme de la manutention</i>	189		
Phares et Balises (APU)	175	6.1.1)	0,6
APU (autres dépenses : transferts)	831	v. Dép. Nat.	3,0
<i>dont réforme de la manutention</i>	18		
Dépense en capital (DK)	7 024		100
Opérateurs (BM, toutes branches)	6 279		89,4
APU (Phares et Balises et transferts)	746		10,6

Dépense intérieure de gestion des ports	M.F.	références	%
Dépense courante (DC)	4 841		100
Branches marchandes et non marchandes (BM et BNM)	4 720	solde	97,5
APU transferts)	121	5.5.1)	2,5
Dépense en capital (DK)	1 321		100
Gestionnaires (BM)	899	solde	68,0
transferts APU (BNM)	423	5.4.1.1)	32,0

Dépense intérieure de passage portuaire	M.F.	références	%
Dépense courante (DC)	8 906		100
Branches marchandes et non marchandes (BM et BNM)	8 766	solde	98,4
APU transferts)	140	(5.5.1.1+3.5.1.3+4.1.1)	1,6
Dépense en capital (DK)	1 596		100
Gestionnaires et autres (BM)	1 174	solde	73,5
transferts APU (BNM)	423	5.4.1.1)	26,5



LES TRANSPORTS FLUVIAUX

On distingue dans les transports fluviaux les gestionnaires d'infrastructures et les transporteurs. Si l'on regroupe ces deux types d'acteurs, la dépense courante s'élève, en 1992, à 3,6 MdF. Pour sa part, la dépense en capital est de 650 millions.

1 - Généralités

Le compte satellite se doit d'apporter des réponses aux questions suivantes:

- à combien s'élève la dépense de la collectivité en matière de transports fluviaux?
- quelle est la part de cette dépense dévolue aux infrastructures?
- quels agents la financent?

On peut identifier deux types d'activités caractéristiques liées aux voies navigables: d'une part, l'exploitation fluviale qui est une activité marchande dont les producteurs caractéristiques sont des sociétés ou quasi-sociétés non financières et, d'autre part, la gestion de l'infrastructure fluviale qui est à la charge de l'administration publique, par le biais d'un Organisme Divers d'Administration Centrale (ODAC), les Voies Navigables de France (VNF). Il faut, de surcroît, noter que l'on a choisi d'intégrer la collecte de fret terrestre et fluvial dans la partie routière du compte satellite. En effet d'après une récente étude de l'Insee⁽¹⁾, la part fluviale de cette activité est faible par rapport à la part routière.

En outre, la NAP fait également référence à l'activité de ports fluviaux (7302) qui intervient en amont du transport; il s'agit donc d'une consommation intermédiaire pour les transporteurs et est donc comptabilisée à ce titre dans la dépense nationale des voies navigables.

2 - Grille de lecture

L'évaluation de la dépense nationale de la collectivité pour les voies navigables regroupe ce que l'on dépense au titre de la production et des investissements des activités caractéristiques (le cas échéant des transferts peuvent être inclus).

La méthode d'évaluation du montant de la production en produits spécifiques est la suivante: la production des transporteurs fluviaux, tirée des équilibres Emplois-Ressources de l'Insee, s'estime par les recettes, tandis que pour VNF, comme

pour toutes les activités non marchandes, la production équivalent à une consommation finale et est estimée par les coûts.

3 - Le transport fluvial

3.1 - La dépense courante des transporteurs fluviaux.

Le compte d'exploitation

Le montant total des consommations intermédiaires payées par les transporteurs fluviaux s'élève à 1.3 MdF dont 1 MdF à la charge des transports de marchandises. La distinction entre les transports de marchandises et de voyageurs est obtenue à partir de l'EAE. Le ratio Consommations intermédiaires rapportées à la production de la branche diverge, de manière importante, entre transports de marchandises et de voyageurs: respectivement 96% et 37%. En conséquence, le transport de marchandise présente un déficit d'exploitation, tandis que l'Excédent Brut d'Exploitation est positif pour le transport de voyageurs.

Les emplois en produits caractéristiques

Les données de la comptabilité nationale nous permettent d'appréhender la production pour la globalité de l'activité de transporteur fluvial qui se monte à 1,9 MdF en 1992. La distinction entre le transport de voyageurs et de marchandises est permise par l'Enquête Annuelle d'Entreprises, à l'hypothèse près que la structure de la branche diffère peu de celle du secteur (ce choix semble légitime puisque, en 1992, près de 92% du chiffre d'affaire des entreprises de transport fluvial recensées dans l'EAE est réalisé sur des activités purement marinières). De plus, on considère que seule l'activité de transport fluvial de voyageurs est génératrice d'une consommation finale des ménages, tandis que le transport fluvial de marchandises constitue une consommation intermédiaire pour d'autres producteurs marchands. Enfin, nous avons considéré que le tourisme fluvial ne fait pas l'objet d'échanges internationaux.

Le tableau 1 aboutit à l'estimation d'une dépense courante nationale pour les transports fluviaux. Elle s'élève à 1,9 MdF dont 54% pour le transport de marchandises. Le passage à la

(1) cf. "Le traitement du transport sous forme de marges" M. Braibant, Insee Document de travail n°D9506, page 29 - tableau 5.1.

TABLEAU 1 : Dépense courante du transport fluvial (en millions de francs)

		Transport de marchandises	Transport de voyageurs	Total
Dépense courante				
1 - Production des services caractéristiques				
1.1 - Consommations intermédiaires hors TVA				
dont:				
carburant (yc TIPP)		130	9	139
péages		45	11	56
1.2 - Valeur ajoutée				
dont:				
frais de personnel		307	210	517
impôts et taxes		49	20	69
EBE		-50	70	20
1.3 - Production effective				
		1068	874	1942
2 - Equilibre Ressources - Emplois				
Production distribuée de produit	1	1068	874	1942
Importations	2	73		73
Total ressources				
		1141	907	2015
Consommations intermédiaires	3	1029	148	1177
Consommation finale des ménages	4		726	726
Exportations	5	112		112
Total emplois				
		1141	874	2015
3 - Dépense courante nationale	6=3+4	1029	874	1903
4 - Dépense courante intérieure	7=6+5-2	1068	874	1942

TABLEAU 2 : Dépense en capital du transport fluvial (en millions de francs)

Dépense en capital	121	39	160
dont matériel de transport	28	31	59

dépense courante intérieure s'effectue en soustrayant le montant des importations de services et en ajoutant celui des exportations.

3.2 - La dépense en capital des transporteurs fluviaux

Le montant l'investissement est estimée à partir de l'EAE. La dépense en capital s'élève à 160 millions en 1992 dont 60 millions en matériels de transport.

4 - La gestion de l'infrastructure fluviale

4.1 - La dépense courante

L'activité de gestion de l'infrastructure fluviale est à la charge de Voies Navigables de France (VNF) qui est un établissement public industriel et commercial. Les dépenses de VNF sont reprises directement des données de la Comptabilité Nationale, auxquelles il faut rajouter 1,1 MdF représentant le coût de la mise à disposition de VNF de 5000 agents de l'équipement.

Face à ces dépenses, on identifie un certain nombre de recettes au bénéfice de VNF. Première par son importance, la taxe hydraulique à laquelle sont soumis Electricité de France, les entrepreneurs dont l'industrie est utilisatrice d'eau et certaines collectivités locales, représente 71% des recettes de VNF. Le second poste important est constitué par des subventions d'état

TABLEAU 3 : Les recettes de VNF (en millions de francs)

	Recettes VNF
Taxe hydraulique	430
Péages touristiques	15
Péages marchandises	45
Subventions Etat	117
<i>dt exploitation</i>	41
<i>dt équipement</i>	76

à hauteur de 117 millions (dont 65% destinés aux aides à l'investissement).

En 1992, le montant de la dépense courante est de 1,6 MdF.

4.2 - La dépense en capital

Le montant des investissements (420 millions HT en 1992) est communiqué par Voies Navigables de France. Il faut leur rajouter 76 millions de subvention d'équipement. La dépense en capital s'élève ainsi à 496 millions de F.

TABLEAU 4 : Dépense courante de la gestion de l'infrastructure fluviale

(en millions de francs)

Dépense courante		
A - VNF		
1 - Production de services caractéristiques		
1.1 - Consommations intermédiaires hors TVA	1	156
1.2 - Valeur ajoutée	2	334
dont:		
frais de personnel		46
impôts et taxes		4
EBE		284
2 - Transferts courants	3	41
3 - Dépense courante intérieure / nationale de VNF	4=1+2+3	531
B - Etat (personnel mis à disposition de VNF)	5	1100
C - Total dépense courante intérieure / nationale	6=5+4	1631

TABLEAU 5 : Dépense en capital brute de la gestion de l'infrastructure fluviale

(en millions de francs)

Dépense en capital		
1 - FBCF	1	420
3 - Transferts en capital	2	76
3 - Dépense en capital TTC	3=1+2	496

LE TRANSPORT PAR CONDUITES

Dans la NAP, les transports par conduites (NAP 6926) sont classées dans les activités de transports terrestres; à ce titre, il s'agit d'un produit caractéristique dont la dépense doit rentrer dans le calcul de la dépense nationale transport.

Les équilibres Emplois-Ressources, estimés par l'Insee, fournissent la production effective de la branche et la production

distribuée des services, en plus des emplois faits de ces services. L'estimation de la FBCF correspond au montant des immobilisations corporelles acquises en 1992 par les entreprises de transport par conduite référencées dans le fichier SUSE de l'INSEE. Ce montant est redressé légèrement afin de tenir compte du passage du secteur à la branche.

TABLEAU 6 : Dépense courante de transports par conduites

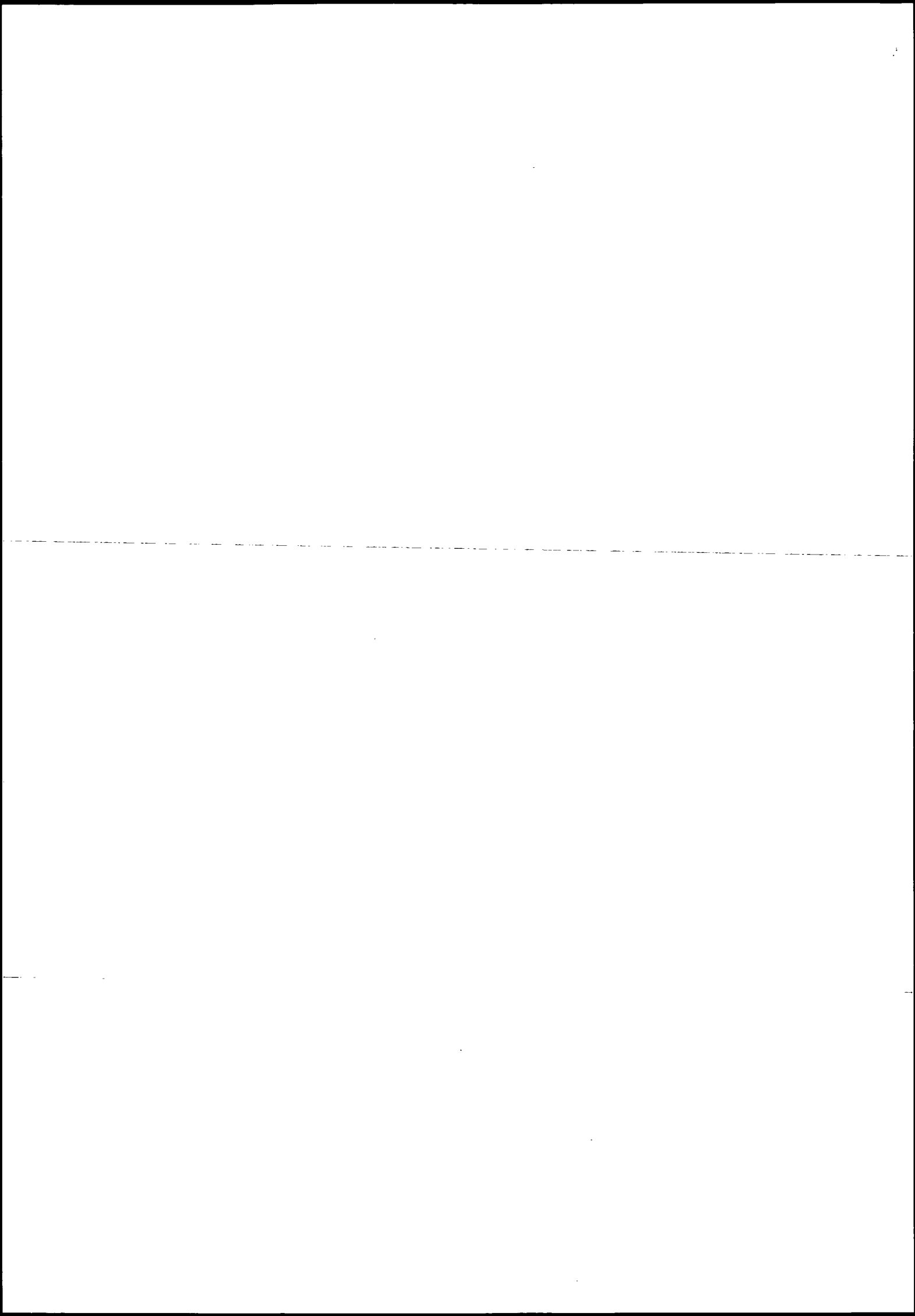
(en millions de F)

Dépense courante		
Equilibre Ressources - Emplois		
Production effective		2186
Production distribuée		2186
Consommations intermédiaires	1	2077
Exportations	2	109
Dépense courante intérieure	3=1+2	2186

TABLEAU 7 : Dépense en capital de transports par conduites

(en millions de F)

Dépense en capital	
FBCF	307



GLOSSAIRE

Activité caractéristique

Activité typique du domaine, que l'on veut décrire exhaustivement, ce qui implique que l'on étudie son secteur de production. On retient la dépense en capital des producteurs de cette activité dans la dépense nationale.

Administrations publiques (APU)

Le secteur des administrations publiques regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale est de produire des services non marchands destinés à toutes les unités ou d'effectuer des opérations de redistribution du revenu ou du patrimoine national.

Administration publique centrale (APUC)

Etat et organismes divers d'administration central dont l'action s'exerce à l'échelon national, dans des domaines spécialisés, sur financement national.

Administrations publiques locales (APUL)

Collectivités locales (régions, départements communes et les organismes qui en dépendent) et organismes divers d'administration locale dont l'action, limitée à une partie du territoire, s'exerce dans des domaines spécialisés, sur financement local.

Biens et services connexes

Biens ou services auxquels on ne s'intéresse que pour leur financement et leur usage. Du fait que l'on ne s'intéresse pas à leur production, les dépenses en capital des activités qui produisent ces biens et services ne sont pas retenues..

Branche

Regroupement d'unités de production homogène. L'ensemble des branches est défini par référence à une nomenclature de produits: à chaque poste de cette nomenclature correspond une branche qui produit en principe tous les biens décrits dans ce poste et ne produit qu'eux.

Comptes satellites

Comptes qui permettent de retracer l'ensemble des activités des divers agents relatives à un domaine particulier ; ces comptes articulent dans un cadre «ad hoc» les éléments statistiques figurant explicitement ou non dans le cadre central (des comptes nationaux).

Consommation de capital fixe (CCF)

La CCF représente la dépréciation subie au cours de la période considérée par le capital fixe par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Consommation finale

La consommation finale représente la valeur des biens et des services utilisés pour la satisfaction directe des besoins humains, que ceux-ci soient individuels (consommation finale des ménages) ou collectifs (consommation finale de services non marchands par les administrations publiques et privées).

Consommation intermédiaire

La consommation intermédiaire représente la valeur des biens, autres que les biens de capital fixe, et des services marchands consommés au cours de la période, dans le processus courant de production.

Dépense courante et dépense en capital

La dépense courante est constituée par les modes de financement qui n'influent pas directement sur la situation patrimoniale des organismes financeurs et producteurs: achats de services ou de biens, subventions, transferts courants sans contrepartie. La dépense en capital au contraire représente le financement du domaine par des transferts en capital (aides à l'investissement et autres transferts en capital) ou au moyen d'opérations financières qui constituent la variation d'engagement des organismes producteurs.

Dépense intérieure

La dépense intérieure (courante et en capital) correspond aux dépenses effectives des unités résidentes et non résidentes sur le territoire économique national.

Ces dépenses concernent les produits caractéristiques, les achats de biens et services connexes et les opérations de répartition spécifiques au domaine.

Dépense nationale

La dépense nationale (courante et en capital) correspond aux dépenses effectives des unités résidentes en France et à l'étranger.

Ces dépenses concernent les produits caractéristiques, les achats de biens et services connexes et les opérations de répartition spécifiques au domaine.

Domaine

Un domaine se définit par des actions propres entraînant une dépense. Ces actions peuvent se référer à la notion de production telle qu'elle est définie dans le cadre central ; elles peuvent aussi se référer à une dépense qui n'est pas enregistrée en contrepartie comme production dans le cadre central.

Equilibre ressources-emplois (ERE)

La comptabilité nationale fournit pour chaque produit un bilan équilibré de ses emplois et de ses ressources: le total de la production et des importations est ventilé entre les différents usages (consommation intermédiaire, consommation finale, exportations, FBCF).

Financement final et financement initial

Dans un compte satellite, le financement final correspond aux flux qui constituent les ressources du secteur de production, ainsi qu'aux flux d'achats de biens et services connexes ou engendrés par les autres opérations de répartition (transferts) qui définissent le domaine.

Le financement initial correspond, quant à lui, aux opérations des unités qui fournissent à des unités classées comme financeur final les moyens ou une partie des moyens de réaliser le financement.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe représente la valeur des biens durables acquis par les unités de production pour être utilisés au moins un an dans leur processus de production.

La FBCF comprend notamment:

- les biens durables neufs achetés sur le marché ou produits pour compte propre par les unités productrices (matériel de transport, machines et autres biens d'équipement ; bâtiments civils non résidentiels, autres ouvrages de génie civil; ...)
- les biens durables d'occasions nets des cessions de biens de capital existants;
- les dépenses d'entretien (hors entretien courant) visant à prolonger la durée de vie, ou à améliorer la capacité de production d'un bien de capital.

La FBCF ne comprend pas, en revanche, les acquisitions (nettes de cessions) de terrains et d'actifs incorporels, qui apparaissent cependant en emplois du compte de capital des secteurs.

Ménages

Le secteur ménages regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale consiste à consommer et, éventuellement, à produire dans le cadre d'une entreprise individuelle.

Production

La production est l'activité socialement organisée consistant à créer des biens et des services s'échangeant habituellement sur le marché et/ou obtenus à partir de facteurs de production s'échangeant sur le marché.

Production distribuée et production effective

La production effective est la production d'une branche, la production distribuée est celle d'un produit.

La différence entre les deux est constituée par les transferts de produits (produits fatals, services de recherche, ventes résiduelles).

Ces biens et services sont soustraits de la production de la branche qui les a effectivement produits (à titre secondaire) et sont inclus dans la production distribuée des produits correspondants.

Secteur d'activité

Un secteur d'activité regroupe les entreprises qui exercent la même activité principale.

Secteur de production

Le secteur de production est constitué des unités statistiques du type établissement dont l'activité principale est une activité caractéristique du domaine et des unités de production homogènes appartenant à des établissements dont l'activité principale n'est pas une activité caractéristique du domaine.

Système de comptabilité nationale (SCN)

Nom du système de comptabilité nationale préconisé par l'ONU.

"Système de comptabilité nationale des Nations unies" (SCN révisé), chapitre 21, Ventilations et comptes satellites (texte provisoire), juillet 1992.

Système élargi de comptabilité nationale (SECN)

Nom du système français.

"Système élargi de comptabilité nationale" (SECN), les collections de l'INSEE, janvier 1985.

Secteur institutionnel

Un secteur institutionnel est un ensemble d'unités institutionnelles qui ont un comportement économique analogue.

L'ensemble des unités économiques résidentes est regroupé en six secteurs institutionnels: sociétés et quasi-sociétés non financières (SQS), institutions financières, entreprises d'assurance, administrations publiques, administrations privées, ménages.

Le reste du monde est un ensemble de comptes permettant de retracer globalement les relations entre l'économie nationale et les unités non résidentes. Il ne constitue pas un secteur institutionnel.

Transferts spécifiques d'un domaine

Dans un compte satellite, un transfert spécifique d'un domaine est un versement monétaire (ou en nature) d'un agent à un autre dont la mise en oeuvre est générée par une activité (action) du domaine. Cette définition exclut toutefois les transferts à caractère général, tels que, par exemple, la TVA.

TVA grevant les produits

La TVA grevant les produits est la différence entre la TVA facturée par les entreprises et la TVA déductible (celle qu'elles ont elles-mêmes payée lors de leurs achats de biens et services: consommation intermédiaire et formation de capital).

Unité de production

Les unités de production sont les unités économiques qui exercent une ou plusieurs activités caractéristiques du domaine. Ces unités peuvent constituer des unités institutionnelles du cadre central mais elles peuvent aussi n'être que des fractions de ces unités.

BIBLIOGRAPHIE

«Système de comptabilité nationale des Nations unies» (SCN révisé), chapitre 21, ventilations et comptes satellites, juillet 1992.

«Système élargi de comptabilité nationale» (SECN), les collections de l'INSEE, janvier 1985.

Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports : «Le coût des transports par route pour la collectivité», éditions du Journal officiel, juillet 1986 (rapport JOSSE).

N. RUELLAND, «Le coût des transports par route pour la collectivité», OEST, décembre 1988.

Conseil général des Ponts et chaussées «Nouvelle étude de l'imputation des coûts d'infrastructure de transports», affaire n° 91-105 (rapport BROSSIER).

M. BRAIBANT, «Les comptes satellites», INSEE documents de travail, n° D 9304, août 1993.

M. BRAIBANT, «Le traitement du transport de marchandises sous forme de marges», INSEE documents de travail, n° D 9506, septembre 1995.

SOFRETU/CETUR, «Compte national transport de voyageurs», septembre-décembre 1993.

GERENCE/STP, Compte transport de voyageurs pour la région d'Ile de France, mai 1985.

DAEI/DHC, «Le compte du logement», rapport à la Commission des comptes du logement.

Direction des industries touristiques, «Compte du tourisme 1993», décembre 1994.

M. BRAIBANT et J.F. MINDER, «Le compte satellite de la recherche», INSEE documents de travail n° D 9407, octobre 1994.

M. BRAIBANT, «Les comptabilités de l'environnement en France et à l'étranger», INSEE documents de travail n° D 9408, novembre 1994.

