



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

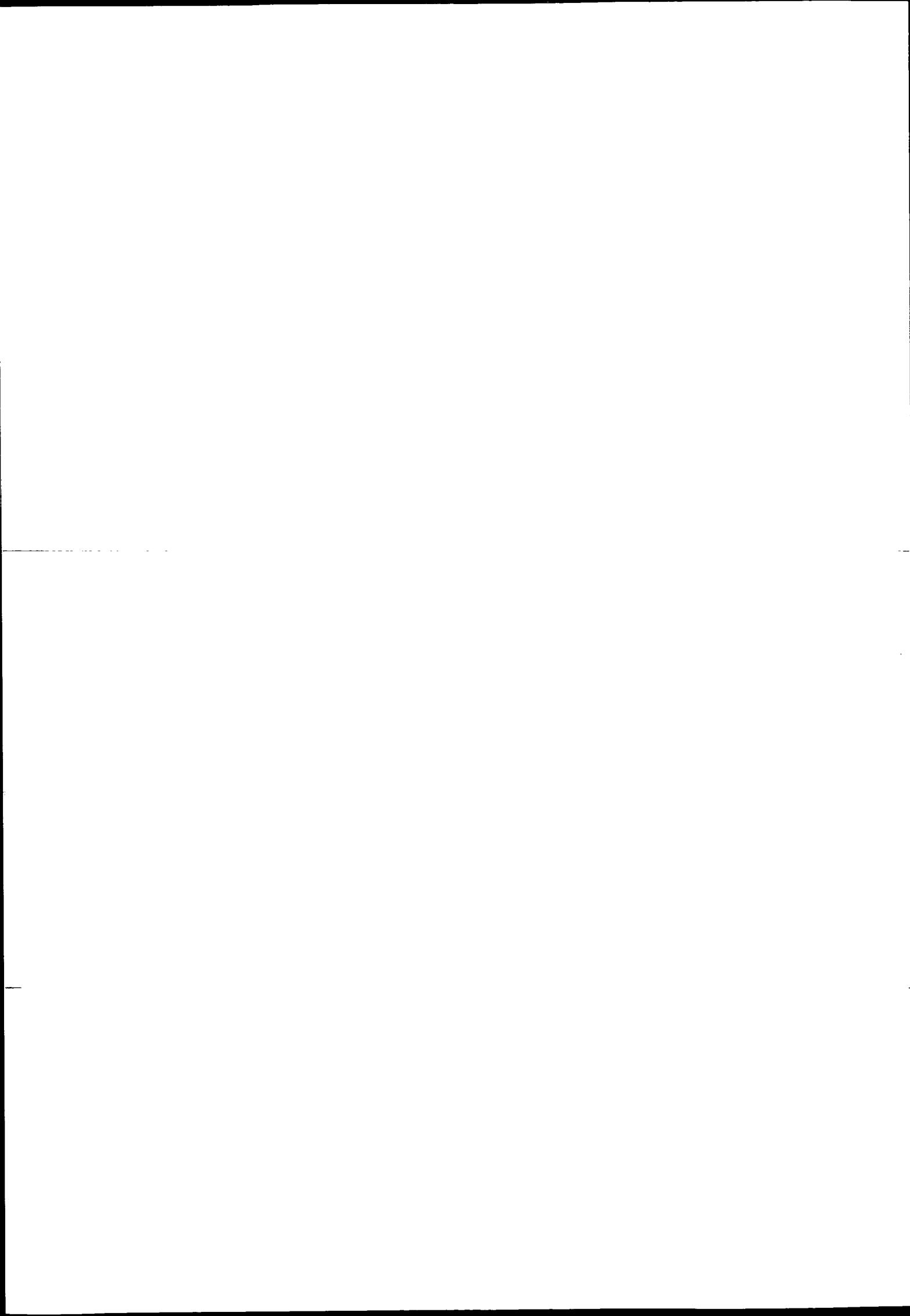
LES ETUDES DU SES



LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS EN 1992 ET 1996

DÉCEMBRE 1999

Direction des Affaires Économiques et Internationales



SOMMAIRE

Introduction et avertissement	1
1. Résultats généraux	3
Les principaux résultats par mode	
2. Le transport routier	7
3. Le transport ferroviaire	13
4. Les transports collectifs urbains	19
5. Le transport aérien	25
6. Le transport maritime	31
7. Le transport fluvial	37
8. Le transport par conduites	41
Annexes	
0. Méthodologie générale	45
1. Résultats généraux	49
2. Le transport routier	57
3. Le transport ferroviaire	71
4. Les transports collectifs urbains	79
5. Le transport aérien	85
6. Le transport maritime	93
7-8. Le transport fluvial et le transport par conduites	101
9. Les auxiliaires de transport	107
Nomenclature d'activités française	111
Glossaire et bibliographie	113

Ce document a été élaboré par le secrétariat de la Commission des comptes des transports de la nation. Les travaux ont été supervisés par le groupe technique de la Commission, sous la présidence de M. BROSSIER (CGPC), dont la composition était la suivante :

*Secrétariat de la CCTN : MM. Foldès, Huault, Jeger, Podevin et Mmes Bourit, Mayo-Simbsler, Nicolas.
DAEI/SES : MM. Robin, Gallais, Girault et Mmes Laguzet, Grima.
CGPC : M. Seligmann
DR : M. Leuxe
INSEE : MM. Bournay, Delame et Mme Cases
DGAC : M. Germon
SNCF : MM. Vilmart, Salman
CCFA : Mme de Castelnaud
RATP : Mme Genet
FNTR/FNTV : M. Babé
URF : M. Deniau
UTP : Mme Meyer
INRETS : MM. Madre, Orfeuil et Mme Gallez
LET : M. Bernadet
ADEME : M. Morcheoine et Mme Martinez
IFEN : M. Desaulty
DP : Mme Segonne*

A également participé au comité de relecture : M. Rémy



INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le compte satellite des transports vise à répondre à la question :

“ Qui paye quoi dans les différents modes de transports ? ”

La formulation générique de cette question couvre les problématiques économiques telles que :

- le coût d'usage des infrastructures routières par type d'utilisateur (voitures particulières, camions, ...),
- la fiscalité supportée par ces divers usagers de la route,
- le financement des transports collectifs,
- l'aide publique au transport ferroviaire,
- le financement des ports et aéroports.

La réponse à ces questions permet d'éclairer les décisions des pouvoirs publics dans les choix d'allocation des ressources, en particulier entre les différents types d'infrastructures.

Pour répondre à ces questions, différents travaux ont été réalisés depuis une vingtaine d'années.

Un Compte transport de voyageurs en Ile-de-France est réalisé annuellement depuis 1981 à la demande du STP, de la RATP et de la SNCF. Il a été élargi en 1992 à un Compte national voyageurs en cours d'actualisation.

De son côté, la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) publiait jusqu'en 1994 un compte de la route dans son rapport annuel.

Mais le transport ne se limite pas à la route. Pour couvrir l'ensemble des activités du domaine y compris la gestion des infrastructures, un véritable Compte satellite des transports a été chiffré en 1995 sur l'année 1992 ⁽¹⁾. Son élaboration a été pilotée par un groupe de travail de la CCTN. En 1997, un chiffrage a été également effectué sur l'année 1987.

Ce document présente une nouvelle évaluation portant sur l'année 1996 compatible avec la nouvelle base de la comptabilité nationale.

Sa présentation est donc analogue à celle qui avait été faite en 1995 sur l'année 1992 car portant,

conceptuellement, sur les mêmes agrégats. Par contre, le rebasement de la comptabilité nationale peut conduire à des écarts de chiffres sur l'année 1992. C'est pour cette raison que les évolutions sont à apprécier à partir de la nouvelle évaluation du compte satellite de 1992 également présentée ici.

Qu'est-ce qu'un compte satellite ?

Les comptes satellites visent à présenter les données de cadrage économique d'un domaine dans un cadre comptable articulé avec celui de la comptabilité nationale.

Pour cela, ils structurent l'information couvrant un domaine d'une façon qui ne se retrouve pas dans les catégories habituelles des comptes nationaux.

En particulier, la fonction transport est plus large que l'activité de branche "transport" décrite dans la comptabilité nationale qui ne s'intéresse qu'à la production marchande de services de transport et ignore le transport pour "compte propre" particulièrement important dans le transport routier. Le transport pour compte propre est important pour les marchandises et encore plus pour les voyageurs : la voiture particulière - mode majoritaire de déplacement de personnes aujourd'hui - ne peut pas être exclue des analyses économiques.

Il existe des comptes satellites dans les domaines aussi variés que ceux de l'éducation, de la recherche, de la santé, de la protection sociale ou encore du logement.

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

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

(1) Suivant les concepts préconisés par le système international de comptabilité nationale (SCN 93).

Le socle du compte satellite des transports

La première étape est de présenter dans un cadre commun les principaux agrégats (dépense nationale, dépense intérieure, consommation des ménages, investissement, ...) par grand mode de transport (route, fer, mer, voies navigables, air, transport par conduite) en distinguant voyageurs et marchandises et en incluant la gestion des infrastructures propres à chacun des modes.

C'est à ce niveau que les résultats obtenus s'articulent avec la comptabilité nationale et permettent d'assurer la cohérence d'ensemble des estimations entre modes. Ils permettent également d'assurer les comparaisons avec les autres grandeurs macroéconomiques (PIB, ...).

Le lien avec le cadre central est assuré par l'utilisation des équilibres ressources-emplois (ERE) dans le chiffrage de la dépense pour chacun des modes (cf. annexe méthodologique générale).

Quand d'autres sources statistiques n'étaient pas en cohérence avec les ERE, des arbitrages ont parfois été nécessaires.

Les prolongements à venir

Le compte satellite doit donc être compris comme une base de données analytique du secteur des transports construite pour des problématiques diverses.

Le compte de l'urbain s'attachera, dans le prolongement de ce travail, à décliner ces résultats entre zone rurale et aires urbaines de différentes tailles. Il devrait permettre de comparer les coûts individuels et collectifs de chaque mode de transport dans la ville.

Les problématiques macro-économiques liées aux transports sont multiples. Elles sont modales ou inter-modales. Elles peuvent être principalement nationales ou plutôt internationales. Elles peuvent s'inscrire strictement dans le cadre de la comptabilité nationale ou dans un autre cadre (prise en compte de la monétarisation des externalités). Elles peuvent être centrées uniquement sur le coût du service de transport ou plutôt sur un coût global incluant l'investissement ou les nuisances. Comme il n'est pas possible d'atteindre d'emblée tous ces objectifs, le compte satellite est un point de départ appelé à se prolonger dans ces diverses directions.

Chapitre 1

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Le compte satellite des transports mesure la dépense de la nation consacrée aux transports. En 1996 la dépense courante totale a atteint 1 032 milliards de francs, dont 82 % pour le seul mode routier. La dépense brute en capital est estimée à 385 milliards de francs, dont 85 % pour le mode routier. En ajoutant la formation nette de capital à la dépense courante, la dépense de la nation pour la fonction "transport" est de 1 311 milliards de francs ce qui représente 16,5 % du PIB.

La dépense courante

La dépense courante nationale de transports en 1996 est estimée à près de 1 032 milliards de francs, ce qui représente 13 % du PIB de cette même année (7 960 milliards de francs).

La part de la route dans cette dépense courante est de 81,6 %, celle du transport ferroviaire de 5,3 %. Celles des transports collectifs urbains et aériens sont voisines de 5 %.

Les dépenses liées au transport de voyageurs sont majoritaires dans ces quatre modes. Les dépenses liées au transport de marchandises sont majoritaires dans les modes maritime et fluvial.

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

Par rapport à l'année 1992, la dépense courante a progressé de 113 milliards de francs, soit une progression annuelle moyenne de 3 % légèrement supérieure à la croissance du PIB sur la période.

La part des dépenses de la route a progressé de 2 points sur les quatre années aux dépens des transports ferroviaire et aérien.

La progression des dépenses de transports de voyageurs a été plus rapide (+ 3,3 % par an) que celle des marchandises (+ 1,7 %).

TABLEAU 1.1

Les composantes de la dépense courante en 1996

(TVA incluse, en milliards de francs)

	Voyag.	March.	Infrastr.	Total	%
Route	428,5	299,4	114,5	842,4	81,6%
Fer	29,9	10,4	14,9	55,2	5,3%
TCU				48,5	4,7%
Aérien	43,8	6,0	0,3	50,1	4,9%
Maritime	1,7	28,4	0,5	30,7	3,0%
Fluvial	0,4	1,9	1,1	3,3	0,3%
Conduite		2,3		2,3	0,2%
TOTAL	504,2	348,3	131,4	1032,4	100,0%

Dépense nationale et dépense intérieure

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

Pour les activités comme le transport aérien ou le transport maritime qui ont une composante internationale très importante, on s'est limité à la dépense nationale.

La dépense intérieure est celle des résidents et des non résidents sur le territoire français.

Ce dernier concept se prête mieux à l'analyse de l'activité des gestionnaires d'infrastructures.

On retient donc la dépense nationale de service transport et la dépense intérieure d'infrastructure.

Pour les modes aérien et maritime, la dépense en infrastructures ne comprend pas les redevances d'infrastructures payées par les entreprises de transport qui sont affectées à la dépense "voyageurs" ou "marchandises".

La dépense en capital

La dépense brute en capital s'élève à 385 milliards de francs en 1996. Le poids de la route est là aussi, avec 86 %, largement majoritaire. Il convient de rappeler que les achats d'automobiles en font partie pour un montant de 178 milliards de francs. Contrairement aux conventions du cadre central de la comptabilité nationale où elles sont traitées comme des dépenses de consommation, le compte satellite des transports les classe en dépenses d'investissement. En effet, dès lors que l'on identifie une activité de production de services de transport pour compte propre, les biens et services utilisés dans ce cadre doivent être comptabilisés selon le cas, soit comme une consommation intermédiaire, soit une formation brute de capital fixe de cette activité.

Les dépenses en capital sont, pour les autres modes, à peu près proportionnelles à la dépense courante, à l'exception des modes aérien et maritime pour lesquels les dépenses en capital sont plus faibles.

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

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

TABLEAU 1.2
Les composantes de la dépense brute en capital en 1996
(TVA incluse, en milliards de francs)

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

La dépense nationale

La mesure de la dépense nationale totale est délicate puisqu'il faut additionner la dépense nationale courante et la dépense en capital en évitant les doubles comptes (cf. annexe méthodologique).

Une première estimation de ces doubles comptes s'élève à 107 milliards de francs. Ils proviennent essentiellement de la consommation de capital fixe (CCF) incluse dans la dépense courante.

C'est le cas de la CCF d'infrastructure routière marchande pour les autoroutes et non marchande pour le réseau non concédé.

On a ôté également la consommation de capital fixe de matériel de transport pour les producteurs marchands, mais pas pour les ménages car la dépense courante ne comprend pas ici l'amortissement des voitures particulières.

Au total, la dépense nationale est donc évaluée à 1 311 milliards de francs en 1996. Cette dépense consacrée à la fonction transport en France représente 16,5 % du produit intérieur brut.

A ce niveau d'agrégation du compte satellite des transports, toute comparaison intermodale s'avère délicate. Mais pour chaque mode, le compte satellite est, dès à présent, une base de données analytique intéressante. En particulier, l'analyse par financeur permet de mesurer l'importance des transferts entre agents économiques et d'identifier les modes pour lesquels les subventions publiques sont les plus importantes.

De façon complémentaire, l'analyse de la fiscalité générée par chacun des modes donne à chacun les éléments d'évaluation du coût net pour la collectivité de chaque mode.

TABLEAU 1.3
Les composantes de la dépense totale en 1996
(TVA incluse, en milliards de francs)

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

Qui finance quoi ?

Un des objectifs d'un compte satellite est de mesurer les transferts financiers entre agents économiques réalisés à l'occasion des activités caractéristiques du domaine.

Dans le domaine des transports, on sait que les modes de transports collectifs (urbains et ferroviaires) sont plus subventionnés par les pouvoirs publics que les modes de transports individuels.

La justification économique de ces transferts - qui n'entre pas dans la présentation purement descriptive de ce compte - peut être multiple.

Il peut s'agir de transferts sociaux (réduction tarifaire pour certaines populations) comme d'interventions dont la justification peut provenir de la prise en compte de certaines externalités (occupation de l'espace en milieu urbain par exemple, voire prise en compte de phénomènes environnementaux). Une présentation détaillée par financeur, mode et type de dépenses (voyageurs, marchandises et infrastructures) est présentée à l'annexe de ce chapitre. Les quatre tableaux suivants en sont issus.

TABLEAU 1.4

L'analyse par financeurs de la dépense courante
(TVA incluse, en milliards de francs)

	Ménages	Entrepr.	Adminis.	Total
Route	432,1	328,1	82,2	842,4
Fer	16,7	15,0	23,5	55,2
TCU	20,3	19,2	9,0	48,5
Aérien	22,7	26,7	0,7	50,1
Maritime	1,5	27,9	1,3	30,7
Fluvial	0,4	1,7	1,3	3,3
Conduite	0,0	2,3	0,0	2,3
TOTAL	493,7	420,8	117,9	1032,4

Les transports de marchandises - hors charges d'infrastructures - sont financés à 99 % par les entreprises. L'analyse du contenu en transports des marchandises se fait à travers du concept de "marges de transport". En 1996, les marges de transport s'élèvent à 3,3 % - en moyenne - de la valeur finale des marchandises.

Le financement du transport de marchandises par les ménages est marginal (2,4 milliards de francs). Les subventions publiques directes au transport de marchandises sont également faibles (voir tableau A1.1 en annexe).

Par contre, une part importante des coûts d'infrastructures est attribuable au transport de marchandises (on l'évalue à 45 % pour le coût des routes⁽²⁾).

(2) Voir la mise à jour du rapport CGPC 91-105 de septembre 1999 portant sur l'année 1997.

En ce qui concerne le transports des voyageurs, une partie est financée par les entreprises pour les déplacements professionnels de leurs salariés : 20,6 milliards de francs pour la route, autant pour l'avion et 4,7 milliards de francs pour le train.

Une autre partie est supportée par les entreprises pour les transports collectifs urbains : 19,2 milliards de francs au travers du versement transport et de la contribution à la carte orange (cf. chapitre 4).

TABLEAU 1.5

L'analyse par financeurs de la dépense courante "voyageurs" (hors infrastructures)
(TVA incluse, en milliards de francs)

	Ménages	Entreprises	Administration	Total
Route	407,9	20,6		428,5
Fer	16,7	4,7	8,4	29,9
TCU	20,3	19,2	9,0	
Aérien	22,7	20,7	0,3	43,8
Maritime	1,5	0,0	0,3	1,7
Fluvial	0,4			0,4
TOTAL	469,5	65,2	18,1	504,2

Les transferts courants des administrations publiques⁽³⁾ relatifs au transport de voyageurs sont essentiellement consacrées au transport ferroviaire (8,4 milliards de francs) et aux transports collectifs urbains (9 milliards de francs).

Sur la dépense totale de 1 311 milliards de francs consacrée aux transports, la part financée par les ménages est de 52 %.

La part des dépenses publiques est, tous modes confondus, de 11 % avec de grandes diversités selon les modes. C'est dans les modes ferroviaires (51 %), fluviaux (39 %) et des TCU (23 %) que cette part est la plus élevée.

TABLEAU 1.6

L'analyse par financeurs de la dépense en capital en 1996
(TVA incluse, en milliards de francs)

	Ménages	Entrepr.	Adminis.	Total
Route	189,9	100,3	41,9	332,1
Fer	0,0	16,0	4,1	20,2
TCU	0,0	11,4	4,2	15,6
Aérien	0,0	8,4	2,1	10,5
Maritime	0,0	4,9	0,7	5,6
Fluvial	0,0	0,4	0,2	0,6
Conduite	0,0	0,5	0,0	0,5
TOTAL	189,9	142,0	53,2	385,1

(3) Il s'agit des dépenses "publiques" et non pas des dépenses internes des administrations en transport pour leur fonctionnement.

Le transport des voyageurs est financé principalement par les ménages et le transport des marchandises par les entreprises (les tableaux plus détaillés se trouvent en annexe).

La part des financements des administrations publiques est plus importante dans la dépense en capital (14 %) que dans la dépense courante (11%).

Cela tient d'une part à la construction et l'entretien des routes, d'autre part à l'importance des subventions d'équipement dans le domaine ferroviaire et des TCU.

TABLEAU 1.7

L'analyse par financeurs de la dépense totale en 1996
(TVA incluse, en milliards de francs)

	Ménages	Entrepr.	Adminis.	part admin	Total
Route	622,0	390,6	96,3	9%	1108,9
Fer	16,7	10,2	27,6	51%	54,5
TCU	20,3	24,4	13,2	23%	57,9
Aérien	22,7	27,7	2,0	4%	52,4
Maritime	1,5	28,6	1,0	3%	31,1
Fluvial	0,4	1,9	1,5	39%	3,7
Conduite	0,0	2,0	0,0	0%	2,0
TOTAL	683,6	485,4	141,5	11%	1310,6

Et la fiscalité ?

Comme les autres activités économiques, les transports génèrent des recettes fiscales pour les administrations.

Outre la TVA, qui n'est pas propre aux transports, diverses taxes sont perçues auprès des automobilistes : vignettes, cartes grises et TIPP sur les carburants. Malgré le principe de l'universalité des recettes budgétaires (c'est-à-dire leur non-affectation à des dépenses spécifiques), il peut être intéressant de comparer la fiscalité générée par chaque mode de transport et les dépenses publiques en faveur de ces modes.

Les montants de TVA ici présentés dans tout le document ne concernent que la TVA non déductible.

TABLEAU 1.8

Fiscalité générée en 1996 (en milliards de francs)

	TVA	autres taxes	Total
Route	108,3	195,1	303,4
Fer	1,6	3,2	4,8
TCU	2,4	2,2	4,6
Aérien	1,5	3,2	4,7
Maritime	0,4	0,6	1,0
Fluvial	0,2	0,1	0,3
TOTAL	114,5	204,3	318,8

Chapitre 2

LE TRANSPORT ROUTIER

Caractérisé par la diversité des activités et des acteurs, le transport routier se distingue notamment des autres modes par le poids des activités non marchandes : déplacements des ménages effectués avec leur propre véhicule, compte propre des entreprises, réseaux gérés par les administrations publiques.

En 1996, la dépense courante nationale de ces activités marchandes et non marchandes est estimée à un peu plus de 842 milliards de francs et la dépense en capital à 332 milliards de francs. Les ménages contribuent pour plus de 40 % à ces totaux.

Cette même année 1996, la fiscalité générée par la route a atteint plus de 307 milliards de francs, dont 45 % provenaient du produit de la TIPP et 35 % du produit de la TVA.

1 - Les particularités du transport routier

Le transport routier se distingue des autres modes par la diversité des activités et des acteurs présents sur un même réseau d'infrastructures et par l'importance des activités non marchandes : ménages (automobilistes), transport pour compte propre (transport de marchandises et de voyageurs par des entreprises dont ce n'est pas l'activité principale), réseaux gérés par les administrations publiques. Le tableau 2.1 rend compte de cette diversité.

Diversité des acteurs, mais aussi des types de véhicules, dont il est nécessaire de tenir compte dans le calcul des dépenses des usagers de la route comme dans la répartition par agent des dépenses des gestionnaires des infrastructures : voitures particulières à essence ou Diesel, véhicules utilitaires légers, poids lourds et autocars.

La route se distingue également des autres modes par l'absence de transferts spécifiques, courants ou en capital, et par l'impossibilité d'établir un tableau de financement des dépenses des administrations publiques en raison du principe de l'universalité budgétaire. On reviendra sur ce dernier point à la fin de ce chapitre.

2 - La dépense courante

La dépense courante nationale de transport routier est estimée à 842,4 milliards de francs en 1996. Ce montant se subdivise en trois grandes catégories de dépenses d'importance inégale : consommation finale hors taxes des ménages et des administrations publiques (449,9 milliards de francs, soit 53 % du total), consommation intermédiaire (328,1 milliards de francs, soit 39 %) et TVA non déductible (64,4 milliards de francs, soit 8 % du total).

Par rapport à 1992, la dépense courante nationale a augmenté de près de 15 % sous l'effet, principalement, de la progression de la consommation finale et de la majoration du taux de la TVA intervenue en août 1995.

TABLEAU 2.1
Les activités caractéristiques du transport routier

Activités marchandes		Activités non march.
Intitulés	NAF	Intitulés
1 - UTILISATEURS DES INFRASTRUCTURES		
1.1 - Transport routier de marchandises (TRM)		
TRM de proximité	60.2L	TRM pour compte propre
TRM interurbain	60.2M	
Déménagement	60.2N	
Loc. de camions avec chauff.	60.2P	
1.2 - Transport routier de voyageurs (TRV)		
Transp. rout. régulier de voy.	60.2B	Motorisation des ménages TRV pour compte propre
Transp. de voy. par taxis	60.2E	
Transp. rout. de voy. non régul.	60.2G	
1.3 - Organisation du transport de fret		
Messagerie, fret express	63.4A	Dépenses des APU sur leurs réseaux
Affrètement (partie)	63.4B	
Org. transp. internat. (partie)	63.4C	
2 - GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES		
Gestion d'infra. de transp. terr. <i>services donnant lieu à péage, autres infrastructures routières (parkings,...)</i>	63.2A	

2.1 - La consommation finale des ménages

La consommation finale des ménages est constituée à près de 90 % par des dépenses liées à l'utilisation des véhicules (324 milliards de francs sur un total hors taxes de 371,5 milliards de francs en 1996), le solde se répartissant entre la consommation de services de transport routier (déménagement, transport routier de voyageurs, taxis) et la consommation de services d'ouvrages à péage (autoroutes mais aussi parkings, ...).

Le détail des postes de dépenses liées à l'utilisation des véhicules est présenté dans le tableau annexe n° A2.1. Ce tableau appelle trois séries d'observations :

- compte tenu de la TVA payée par les ménages au titre de l'utilisation de leurs véhicules (58,2 milliards de francs), le montant total TTC de ces dépenses s'élevait, en 1996, à 382,2 milliards de francs ;

- le poste «réparations, lubrifiants, pièces détachées» représentait à lui seul près de 194 milliards de francs, soit un peu plus de la moitié du total TTC de 382,2 milliards de francs. Il s'agit notamment des réparations liées aux accidents de la route dont le coût est pris en charge par les sociétés d'assurance et des réparations liées au fonctionnement des véhicules (y compris le contrôle technique) ;

- les achats de carburant (près de 138 milliards de francs, soit 36 % du total TTC en 1996) constituaient le deuxième poste de dépenses, suivi de diverses autres lignes de moindre importance telles que les assurances (primes brutes acquises moins indemnités dues), la fiscalité spécifique (vignette, permis de conduire, carte grise), les dépenses d'auto-école et de location de voitures.

Le montant global hors taxes des dépenses d'utilisation des véhicules a crû de 16,4 % entre 1992 et 1996, en francs courants. Cette évolution est liée pour partie à la croissance de la circulation durant cette période (+ 9 % pour les voitures particulières immatriculées en France). Elle résulte également de la hausse des dépenses d'entretien des véhicules induite par l'influence conjuguée de divers facteurs parmi lesquels on citera, la généralisation du contrôle technique devenu en outre plus contraignant, le renouvellement plus espacé des voitures et le vieillissement du parc dont l'âge moyen est passé de 6,13 à 6,51 ans entre 1992 et 1996 (à champ constant).

L'augmentation de près de 10 % de la consommation finale des ménages en services de transport (26,6 milliards de francs en 1996 contre 24,2 milliards de francs en 1992, hors taxes) résulte, pour l'essentiel, de la progression des dépenses de transport par autocars : ce mode de transport représente en effet plus de 70 % du total des dépenses de ce type, le solde se répartissant entre les services des taxis (20 % du total) et les services des entreprises de déménagement (9 % du total).

La consommation finale des ménages en services d'ouvrages à péage reprise dans le tableau 2.2 ci-contre correspond non seulement au montant hors taxes des dépenses liées à la circulation sur les autoroutes à péage,

mais aussi à d'autres dépenses telles que, par exemple, la location des places de parking. Ces dépenses sont détaillées en annexe A2.13 dans le compte des services d'ouvrages à péage (1).

TABLEAU 2.2

Dépense courante et dépense en capital liées au transport routier (en milliards de francs et en %)

	1992	1996	96/92 en %
A - Dépense courante			
1 - Consommation finale hors taxes	383,3	449,9	17,4%
Ménages	318,0	371,5	16,8
Utilisation des véhicules	278,3	324,0	16,4
Services de transport	24,2	26,6	9,9
Services d'ouvrages à péage	15,6	21,0	34,6
Administrations publiques	65,2	78,4	20,1
Gestion du réseau	65,2	78,4	20,1
2 - Consommation intermédiaire	296,7	328,1	10,6
Transport pour compte d'autrui	169,5	186,5	10,1
Transport en compte propre	118,8	130,3	9,6
Services d'ouvrages à péage	8,4	11,3	34,3
3 - TVA non déductible	53,0	64,4	21,5
4 - Dépense courante nationale	733,0	842,4	14,9
5 - Solde extérieur	1,5	1,4	-8,5
6 - Dépense courante intérieure	734,5	843,7	14,9
B - Dépense en capital			
1 - Usagers des infrastructures	223,7	237,6	6,2
Ménages	149,1	157,4	5,6
Producteurs marchands	74,6	80,2	7,5
2 - Gestionnaires d'infrastructures	45,0	51,4	14,1
Ouvrages à péage	9,0	16,6	84,0
Administrations publiques	36,0	34,8	-3,5
3 - TVA non déductible	37,8	43,1	13,9
4 - Total TTC	306,6	332,1	8,3

(1) Il convient d'observer que ce compte des services d'ouvrages à péage est établi dans une optique de dépense intérieure (dépenses sur le territoire national des ménages résidents et non résidents), alors que le tableau concernant les dépenses de motorisation des ménages (tableau annexe A2.1) est établi dans une optique de dépense nationale (dépense des ménages résidents sur le territoire national et à l'étranger). Cette différence de champ explique les différences constatées dans les montants des péages sur autoroutes figurant aux tableaux annexes A2.13 et A2.1 (respectivement 16,0 et 17,0 milliards de francs en 1996).

La forte progression de la consommation de ces services durant la période considérée (21 milliards de francs en 1996 contre 15,6 milliards de francs en 1992, soit une hausse de près de 35 % en valeur) résulte à la fois de la part prise par les ménages dans l'augmentation constatée de la circulation sur autoroutes (+ 19 % entre 1992 et 1996, tous types de véhicules confondus) et des augmentations successives des tarifs de péages intervenues durant cette période.

2.2 - La consommation finale des administrations publiques

La consommation finale des administrations publiques (centrales et locales) représente «la valeur des biens et services produits par ces administrations elles-mêmes à des fins autres que la formation de capital pour compte propre ou la vente» (2).

Les montants repris ci-dessous correspondent aux dépenses (hors TVA) que ces administrations publiques ont consacrées à leurs réseaux. Les autres dépenses des administrations publiques liées au transport routier (déplacements des fonctionnaires, transport de marchandises) sont comptabilisées, selon les cas, soit en compte propre, soit en compte d'autrui du transport routier de voyageurs ou de marchandises.

En 1996, les administrations publiques ont consacré 78,4 milliards de francs à la gestion de leurs réseaux contre 65,2 milliards de francs en 1992, soit une hausse de 20,1 %.

Le détail des dépenses prises en compte a été reporté en annexe (tableaux A2.15 à A2.17). On observera en particulier qu'a été incluse dans ces dépenses une estimation de la consommation de capital fixe (CCF) représentant la dépréciation subie par le réseau par suite d'usure normale et d'obsolescence.

La prise en compte explicite de la CCF dans le cas des administrations publiques s'explique par le caractère non marchand de leur production dans le domaine routier. En effet, alors que les activités marchandes sont valorisées par des prix qui incorporent implicitement le coût d'usage du capital, la valorisation des activités non marchandes se fait par agrégation des coûts de production, ce qui suppose notamment que l'on estime une CCF.

La CCF et les frais de personnel représentent entre 60 % et les deux-tiers de la dépense courante des administrations publiques (62 % en 1996, dont 33 % pour la CCF), le solde étant constitué des consommations intermédiaires, des dépenses de police et d'éclairage de la voirie et des impôts et taxes.

En moyenne, 20 % de la dépense courante des administrations publiques sont consacrés au réseau routier national et 80 % au réseau routier départemental et local.

2.3 - La consommation intermédiaire de transport routier

On examine sous ce titre la consommation intermédiaire par l'ensemble de l'économie des services de transport routier marchands (transport pour compte d'autrui, ouvrages à péage) et non marchands (compte propre).

La consommation intermédiaire totale s'élève à 328,1 milliards de francs en 1996 contre 296,7 milliards en 1992, soit une hausse de 10,6 % en valeur.

Le transport pour compte d'autrui représente en moyenne 57 % du total, le transport pour compte propre 40 % et les ouvrages à péage environ 3 %.

Les résultats détaillés concernant ces diverses activités ont été reportés en annexe (tableaux A2.3 à A2.12).

La consommation intermédiaire de transport pour compte d'autrui s'élève à 186,5 milliards de francs en 1996 (contre 169,5 milliards en 1992, soit une hausse de 10,1 % en valeur). Dans le tableau de synthèse n° 2.2, cette ligne regroupe le transport routier de marchandises, l'organisation du transport de fret lié à la route, le transport routier de voyageurs régulier et non régulier et le transport de voyageurs par taxis. Mais l'évolution de l'ensemble du poste est largement déterminée par les activités liées aux marchandises (transport proprement dit et organisation du transport de fret) qui représentent en moyenne 98 % du total. L'évolution relativement modérée relevée précédemment résulte en grande partie du fait que le transport routier de marchandises est largement dépendant de la conjoncture économique générale. Rappelons à cet égard que 1993 a été une année de récession (-0,9 % en volume par rapport à 1992) et qu'après une brève reprise en 1994 (+2,1 %) la croissance du PIB a ralenti en 1995 et en 1996 (respectivement +1,7 % et +1,1 %).

La consommation intermédiaire de transport routier pour compte propre correspond à la dépense courante d'utilisation de leurs véhicules par des entreprises industrielles ou commerciales dont l'activité n'est pas le transport routier et qui ne facturent pas les prestations de transport qu'elles peuvent être amenées à effectuer. Son montant est estimé à 130,3 milliards de francs en 1996, en hausse de 9,6 % par rapport à 1992 (118,8 milliards de francs). Le transport de marchandises est également prédominant en compte propre puisqu'il représente en moyenne plus de 85 % de la consommation intermédiaire totale.

La consommation intermédiaire de services d'ouvrages à péages s'est élevée à 11,3 milliards de francs en 1996 contre 8,4 milliards en 1992, soit une progression de 34,3 % en valeur. Cette rapide augmentation tient aux mêmes raisons que celles évoquées précédemment pour les ménages : croissance de la circulation sur ces réseaux et relèvements successifs des tarifs des péages.

(2) Définition reprise du «Système européen des comptes - SEC 1995».

2.4 - La TVA non déductible

Estimée à un peu plus de 64 milliards de francs en 1996, la TVA sur les dépenses courantes de transport routier est presque intégralement payée au titre de la consommation finale des ménages (90 %) et des administrations publiques (6 %), les 4 % restants étant constitués de la part non déductible de la TVA des producteurs marchands du domaine. La hausse de 21,4 % en valeur par rapport à 1992 (53,0 milliards de francs) est donc étroitement liée à la croissance de la consommation finale des ménages. Elle résulte aussi de la variation des taux intervenue durant cette période : les taux moyens annuels appliqués à la consommation finale tiennent compte, en effet, de l'abaissement de 22 % à 18,6 % intervenu en avril 1992, mais aussi de la majoration d'août 1995 (20,6 %).

2.5 - Le solde extérieur

Les données disponibles sur les échanges extérieurs ne concernent que le transport routier de marchandises pour compte d'autrui. C'est donc le solde de ce seul poste (exportations - importations de services) que l'on a ajouté à la dépense courante nationale pour obtenir la dépense courante intérieure. Il va de soi que la méthode consistant à considérer que les exportations et les importations des autres activités du domaine s'équilibrent n'est pas satisfaisante et l'on se propose d'approfondir cette question ultérieurement.

3 - La dépense en capital

La dépense en capital s'établit en 1996 à 332,1 milliards de francs, en hausse de 8,3 % en valeur par rapport à 1992 (306,6 milliards de francs). Cette évolution est largement déterminée par les investissements des usagers des infrastructures qui représentent près de 80 % de la dépense

totale du fait, en particulier, que l'on comptabilise ici les achats de véhicules par les ménages (157,4 milliards de francs hors taxes en 1996).

Mais il faut aussi noter que les années 1992-1996 correspondent à une période de forte accélération du programme autoroutier, marquée par une progression de plus de 80 % du montant, en valeur, des investissements des sociétés concessionnaires d'autoroutes (9 milliards de francs hors TVA en 1992, 16,6 milliards en 1996).

Par leurs achats de véhicules, les ménages contribuent à hauteur de 75 % à la TVA générée au titre de la dépense en capital du transport routier (32,5 milliards de francs sur un total de 43,1 milliards en 1996).

4 - Répartition de la dépense par type de véhicule et par agent

La répartition de la dépense courante et en capital par type de véhicule et par agent en 1996 est présentée dans le tableau ci-dessous.

Pour les utilisateurs des infrastructures, cette répartition a été effectuée en mettant en oeuvre différentes sources d'information, parmi lesquelles on citera : les statistiques sur les parcs et les immatriculations, les résultats des enquêtes sur l'utilisation des véhicules (TRM, VUL, autocars), les données sur la circulation par type de véhicule et sur la circulation par type de réseau.

La répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructures s'appuie sur les travaux du conseil général des Ponts et Chaussées concernant l'imputation des charges d'infrastructure. Ces travaux déterminent notamment des coefficients d'équivalence entre véhicules légers et véhicules lourds.

Le détail de la répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructures par type de véhicule et par type de réseau est présenté en annexe (tableau A2.22).

TABLEAU 2.3

Répartition de la dépense par type de véhicule et par agent en 1996

(en milliards de francs)

	Dépense courante			Dépense en capital		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total
I - Utilisateurs des infrastructures						
Ménages	382,2		382,2	189,9		189,9
TRM pour compte d'autrui	31,4	155,2	186,6	0,9	14,5	15,4
TRM pour compte propre	49,9	62,8	112,8	24,5	8,1	32,6
Total TRM	81,3	218,1	299,4	25,4	22,6	48,0
TRV pour compte d'autrui	8,8	19,9	28,8	1,5	2,8	4,4
TRV pour compte propre	12,7	4,8	17,5	27,1	0,7	27,9
Total TRV	21,5	24,8	46,3	28,6	3,6	32,2
2 - Gestionnaires d'infrastructures	67,6	46,8	114,5	26,4	35,6	62,1
Ouvrages à péage	19,4	12,9	32,3	6,5	13,6	20,1
Administrations publiques	48,3	33,9	82,2	20,0	22,0	42,0
3 - Ensemble	552,7	289,7	842,4	270,4	61,8	332,1

5 - La fiscalité générée par le transport routier

Le montant global de la fiscalité générée par la route a atteint 307 milliards de francs en 1996, dont près de 138 milliards de francs de TIPP et 108,3 milliards de francs de TVA, le solde se répartissant entre le produit de diverses taxes : taxe sur les contrats d'assurance, fiscalité spécifique (carte grise, vignette, taxe à l'essieu, etc.), impôts liés à la production.

La progression sensible du produit de la fiscalité entre 1992 et 1996 est largement imputable à la TIPP et à la TVA, ainsi qu'à la mise en place, en 1995, de la taxe d'aménagement du territoire qui est venue s'ajouter aux impôts et taxes acquittés par les sociétés concessionnaires d'auto-roues.

TABLEAU 2.4
Fiscalité générée par le transport routier
(en milliards de francs et en %)

	1992	1996	92/96 en %
TIPP	103,7	133,8	29,1
Taxes sur les assurances	16,5	19,6	18,8
Fiscalité spécifique (*)	23,2	25,4	9,3
Impôts liés à la production	12,6	16,3	29,8
TVA (**)	91,3	108,3	18,6
Total	247,2	303,4	22,7

(*) Fiscalité spécifique : permis de conduire, vignette, carte grise, droits de timbre sur les contrats de transport, taxe à l'essieu, taxe sur les voitures particulières et commerciales de société.

(**) Il convient de noter, en ce qui concerne les carburants, que la TVA s'applique à la TIPP. Pour 1996, le produit de cet impôt est estimé à 28 milliards de francs, pour la seule part «routière» de la TIPP.

6 - Fiscalité et dépenses des administrations publiques

Dans le domaine routier, la question du financement de la dépense se pose en des termes particuliers en raison du principe de l'universalité budgétaire qui interdit, sauf dans le cas des budgets annexes, d'affecter une recette fiscale à une dépense déterminée. Du fait de ce principe, l'élaboration d'un tableau de financement des dépenses des administrations publiques devient impossible.

Le tableau 2.5 compare néanmoins, à titre indicatif, le montant des dépenses des administrations publiques sur leurs réseaux au produit de certaines taxes liées à la route : fiscalité spécifique et TIPP. Comme il existe des différences dans la taxation des produits pétroliers selon l'usage auquel ils sont destinés, on a considéré que l'on pouvait

ne retenir, dans le calcul du produit de la TIPP, que sa partie spécifiquement «transport».

Diverses estimations complémentaires ont donc été effectuées par référence à la taxation du fioul domestique :

- estimation de la TIPP totale valorisée au prix du fioul domestique,

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

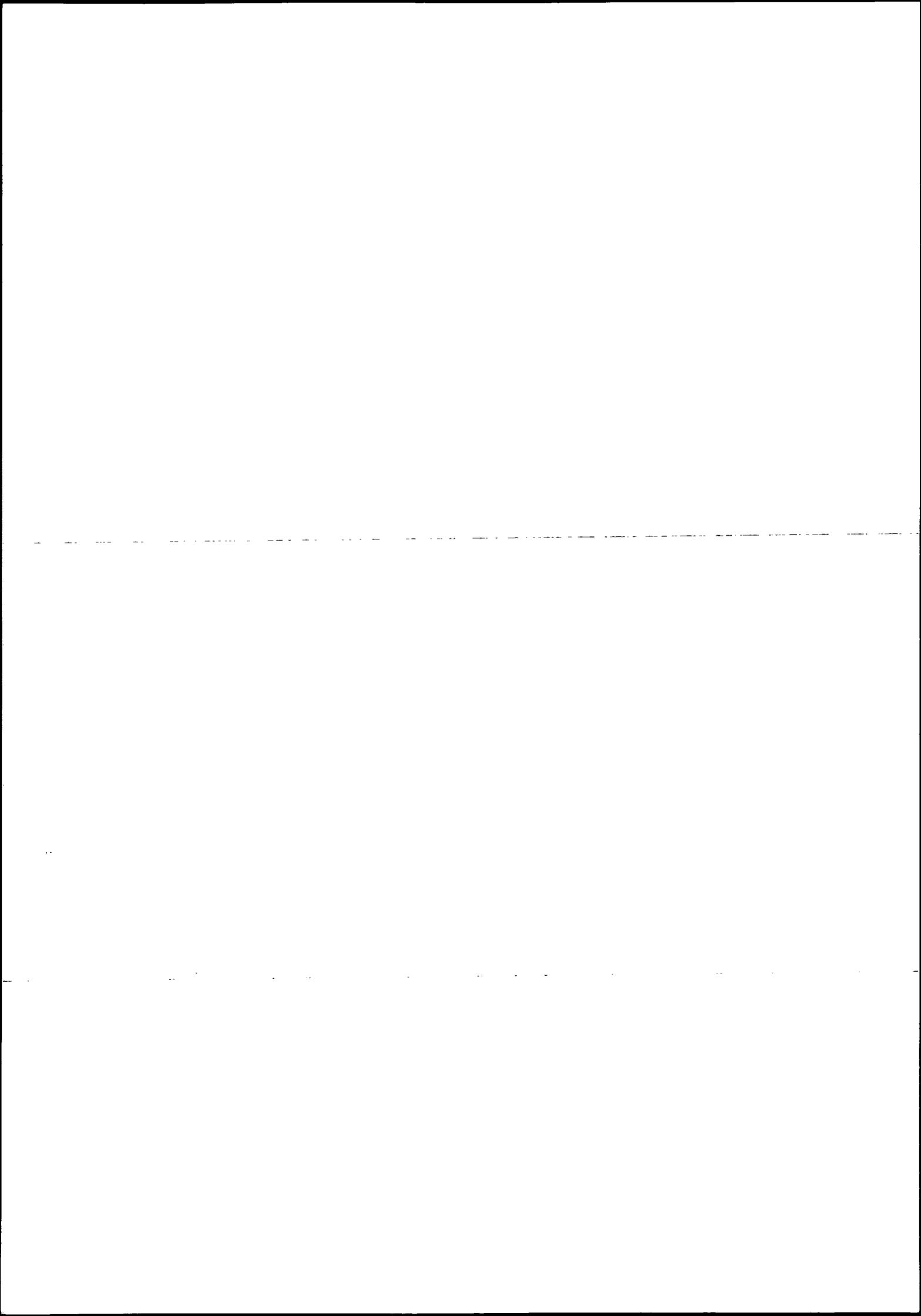
- différence entre le produit de la TIPP essence et sa valorisation au prix du fioul domestique,

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

On trouvera en annexe une répartition de ces données par type de véhicule et par agent (annexes A 2.24 et A 2.25).

TABLEAU 2.5
Fiscalité et dépenses routières des APU
(en milliards de francs)

	1992	1996
1 - Dépenses des APU sur leurs réseaux		
au titre des dépenses courantes	68,5	82,2
dont CCF	20,2	27,7
Au titre des dépenses en capital	43,0	41,9
2 - Recettes retenues		
Fiscalité spécifique	23,2	25,4
TIPP totale (réellement perçue)	103,6	133,8
TIPP valorisée au prix du fioul	17,5	24,6
TIPP gazole - TIPP gazole au prix du fioul	26,2	39,9
TIPP super - TIPP super au prix du fioul	61,4	66,3
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	84,1	105,4



LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le compte du transport ferroviaire, distingue trois activités caractéristiques : les transports ferroviaires de voyageurs, les transports ferroviaires de marchandises et la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire, afin de décrire aussi bien que possible les différentes fonctions de l'opérateur ferroviaire. Cette distinction ouvre la voie à des comparaisons intermodales dans la mesure où cette distinction est également opérée dans les comptes des autres modes.

Ce compte ne concerne pas les transports ferroviaires d'Ile-de-France qui, depuis l'adoption de la nouvelle nomenclature d'activités (NAF), sont intégrés aux transports collectifs urbains (chapitre 4).

La dépense courante nationale totale s'élève à 55 milliards de francs. Dans ce total, la part consacrée au transport de voyageurs domine (54 %). La dépense en capital nationale totale s'élève à 20 milliards de francs, dont 72 % pour la gestion d'infrastructures.

En termes de financement des dépenses courantes, la part des transferts, qui est quasi nulle pour les marchandises, s'élève à 28 % pour les voyageurs et dépasse 70 % pour la gestion d'infrastructures (chiffre dépendant assez largement des conventions adoptées pour la tarification de l'usage de ces infrastructures).

1 - Généralités

1.1 - Les activités caractéristiques

L'objectif est de distinguer, au sein du transport ferroviaire, les trois activités caractéristiques. Cohérents, dans la mesure du possible, avec la nouvelle nomenclature d'activités (NAF), leurs contours exacts diffèrent de ceux retenus par la première publication des comptes satellites portant sur l'année 1992. Ils ont également dû être aménagés en fonction de l'information disponible, et appellent les précisions suivantes :

- les transports ferroviaires de voyageurs (NAF/CPF 60.10.1) : dans la nouvelle nomenclature, ce poste exclut le transport urbain de voyageurs. S'il est possible d'isoler les transports d'Ile-de-France au sein de la SNCF, les données disponibles ne permettent pas d'isoler les transports ferroviaires périurbains ou régionaux de province (TER par exemple). Ceux-ci font donc toujours partie intégrante de l'activité transports ferroviaires de voyageurs, alors que le transport ferroviaire de voyageurs en Ile-de-France est désormais exclu du présent domaine et intégré aux transports collectifs urbains (voir chapitre 4).
- les transports ferroviaires de marchandises (NAF/CPF 60.10.2 et 60.10.3) : sans changement, par rapport à la précédente publication.
- la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire

(NAF/CPF 63.21.1) : dans la nouvelle nomenclature, ce poste est maintenant clairement identifié, ce qui n'était pas le cas dans la NAF. Il comprend la gestion de l'intégralité des infrastructures ferroviaires, y compris celles d'Ile-de-France, qui sont aussi utilisées par les transports nationaux et internationaux.

1.2 - Les problèmes spécifiques

Le principal double compte entre ces trois activités caractéristiques est celui de la production du gestionnaire d'infrastructures avec les péages des transporteurs de voyageurs ou de marchandises.

Au contraire de la route⁽¹⁾, par exemple, le transport ferroviaire se caractérise par une très grande intégration du fait de la place prépondérante de la SNCF dans les différentes activités caractéristiques.

De ce fait, la description des flux entre activités est rendue malaisée. Toutefois cette intégration est un peu moins marquée depuis la création, en 1997, de Réseau ferré de France (RFF) : cet établissement public, qui s'est vu confier la gestion des infrastructures ferroviaires, dispose d'une comptabilité autonome ce qui enrichit sensiblement l'information actuellement disponible.

Pour les années 1992 et 1996, sur lesquelles porte le présent compte satellite, une partie de cette information est également disponible car la création de RFF, conforme aux orientations de la directive 91-440 de la CEE, était

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

anticipée de longue date par la SNCF qui avait notamment évalué le montant de péages fictifs pour l'utilisation des infrastructures par les transports de voyageurs et de marchandises.

Il est ainsi possible d'éclater par activité caractéristique, pour 1992 et 1996, les comptes de la SNCF qui, jusqu'en 1997, transportait des voyageurs et des marchandises, gérait son propre réseau d'infrastructures, et avait en outre un grand nombre d'activités secondaires : messagerie, construction (pour l'entretien du réseau), transport maritime, location de matériel, bureau d'étude, etc.

Les sociétés Eurotunnel et Shuttle font théoriquement partie du domaine (Eurotunnel dans la gestion d'infrastructures ferroviaires, Shuttle dans les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises), mais n'ont pu être prises en compte en 1996 alors que le tunnel n'a commencé son exploitation en année pleine qu'en 1995.

Des compagnies de chemin de fer privées (d'intérêt touristique ou local) sont en revanche prises en compte : leur poids est très faible, tant en transport de voyageurs qu'en transport de marchandises.

2 - Les dépenses et leur financement

Pour chacune des activités caractéristiques du domaine, les dépenses intérieures (courantes et en capital) sont présentées ci-après, avec leur financement.

2.1 - Les dépenses intérieures de transport ferroviaire de voyageurs

La dépense intérieure courante en transport de voyageurs s'élève à 29,8 milliards de francs en 1996. Elle est composée de la consommation finale des ménages (c'est-à-dire des voyages privés, 56 % du total), de la consommation intermédiaire des entreprises (c'est-à-dire des voyages d'affaires de leur personnel, 16 %) et de la dépense des administrations publiques (28 %).

La dépense des administrations publiques est intégralement constituée des différentes subventions courantes versées par l'État à la SNCF (8,4 milliards de francs en 1996).

Deux types de subventions peuvent être distingués. Le premier est constitué des compensations pour réductions tarifaires (3,5 milliards de francs en 1996) : certaines correspondent à des tarifs sociaux (1,8 milliard de francs en 1996, dont les tarifs au profit des familles nombreuses par exemple), les autres se montant à 1,7 milliard de francs (transport des militaires et marins isolés par exemple). Le deuxième type est formé des autres subventions d'exploitation (5,0 milliards de francs en 1996, maintien en activité des services omnibus déficitaires par exemple).

Globalement, en 1996 par rapport à 1992, le montant de la dépense intérieure courante en transport de voyageurs n'a pas varié sensiblement, mais la consommation inter-

médiaire des entreprises est inférieure de 16,1 % tandis que la consommation finale des ménages et la dépense des administrations publiques sont respectivement supérieures de 3,1 % et 6,3 %.

La dépense en capital de l'activité transport de voyageurs, constituée de matériel et outillage, est une partie de la FBCF de la SNCF : elle est estimée à 5,3 milliards de francs en 1996, soit un montant inférieur de 22,1 % à celui de 1992 (6,8 milliards de francs).

2.2 - Les dépenses intérieures de transport ferroviaire de marchandises

La dépense intérieure courante en transport de marchandises s'élève à 10,4 milliards de francs en 1996. Elle est composée de la consommation intermédiaire des entreprises (10,3 milliards de francs) et de la dépense des administrations publiques (0,1 milliard de francs). La dépense des administrations publiques correspond à la compensation pour réduction tarifaire relative au transport de presse. La consommation intermédiaire des entreprises en transports de marchandises pour 1996 est inférieure de 16,3 % à celle de 1992.

La dépense en capital de l'activité transport de marchandises, constituée de matériel et outillage, représente une partie de la FBCF de la SNCF : elle se monte à 0,4 milliard de francs en 1996, soit un montant inférieur de 63,6 % à celui de 1992.

2.3 - Les dépenses intérieures de gestion d'infrastructures de transports ferroviaires

La dépense intérieure courante en gestion d'infrastructures de transports ferroviaires s'élève à 14,9 milliards de francs en 1996.

Cette dépense comprend les charges d'utilisation des infrastructures proprement dites, couvertes par les subventions d'exploitation versées à ce titre par l'État à la SNCF (12,6 milliards de francs). Elle comprend d'autre part le concours de l'État inscrit au compte de résultat du service annexe d'amortissement de la dette SNCF (2,3 milliards de francs) ⁽²⁾.

Globalement, en 1996 par rapport à 1992, la dépense intérieure courante hors péages en gestion d'infrastructures de transports ferroviaires est stable (+ 2,3 %) mais la charge d'utilisation des infrastructures proprement dite a augmenté (+ 12,3 %) tandis que le concours de l'État au service de la dette a diminué (- 32,4 %).

(2) Les montants des dettes financières et des charges financières de la SNCF et du service annexe d'amortissement de la dette SNCF sont rappelés pour mémoire en annexe 3 (tableau A3.1).

Pour distinguer, parmi les financeurs, au sein des entreprises, les différentes activités caractéristiques des transports, il faut faire apparaître les péages fictifs⁽³⁾ payés par les activités utilisatrices. Ces péages sont estimés à 5,7 milliards de francs au total pour 1996, dont 28,2 % pour les transports de voyageurs hors Ile-de-France, 24,1 % pour les transports de marchandises et 47,7 % pour les transports collectifs urbains pour la SNCF Ile-de-France. Simultanément, il convient d'augmenter la dépense courante en infrastructures du montant de ces péages. Ces péages sont devenus réels en 1997, avec la création de Réseau ferré de France.

La dépense courante ainsi évaluée se monte à 14,1 milliards de francs pour 1996 : elle a augmenté de 10,4 % depuis 1992, les péages ayant quant à eux progressé de 17,2 %.

TABLEAU 3.1
La dépense courante en gestion d'infrastructures
(en milliards de francs)

	92	96	% évol
dépense hors péages	14,6	14,9	2,1
péages totaux	4,8	5,7	17,2
dont transport de marchandises	1,4	1,4	-4,3
transport de voyageurs	3,5	4,3	22,2
dont -Ile de France	2,1	2,7	27,7
-hors Ile de France	1,4	1,6	14,0
dépense y compris péages	19,4	20,6	5,8

Sources : SES, SNCF, Insee

TABLEAU 3.2
La dépense courante intérieure de transport ferroviaire
(en milliards de francs)

financeur : activité :	ménages			entreprises			administration			total		
	92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol
voyageurs	16,2	16,7	3,1	5,6	4,7	-16,1	7,9	8,4	6,3	29,7	29,8	0,3
marchandises	0		-	12,3	10,3		0,2	0,1	-	12,5	10,4	-16,8
infrastructures	0	0	-	0	0	-	14,6	14,9	2,1	14,6	14,9	2,1
total	16,2	16,7	3,1	17,9	15	-16,2	22,7	23,4	3,1	56,8	55,1	-3,0

Sources : SES, SNCF, Insee

TABLEAU 3.3
La dépense en capital de transport ferroviaire
(en milliards de francs)

activité :	financeur :	ménages			entreprises			adm. publiques			total		
		92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol
1-voyageurs	matériel	0	0		6,8	5,3	-22,1	0	0	-	6,8	5,3	-22,1
	infrastructure	0	0		0,0	0	-	0	0	-	0	0	-
	total	0	0		6,8	5,3	-22,1	0	0	-	6,8	5,3	-22,1
2-marchandises	matériel	0	0		1,1	0,4	-63,6	0	0	-	1,1	0,4	-63,6
	infrastructure	0	0		0,0	0	-	0	0	-	0	0	-
	total	0	0		1,1	0,4	-63,6	0	0	-	1,1	0,4	-63,6
3-infrastructures	matériel	0	0		0,0	0	-	0	0	-	0	0	-
	infrastructure	0	0		17,0	10,3	-39,4	1,9	4,1	115,8	18,9	14,4	-23,8
	total	0	0		17,0	10,3	-39,4	1,9	4,1	115,8	18,9	14,4	-23,8
4-total	matériel	0	0		7,9	5,7	-27,8	0	0	-	7,9	5,7	-27,8
	infrastructure	0	0		17	10,3	-32,0	1,9	4,1	127,8	18,9	14,4	-23,8
	total	0	0		26	16	-30,8	1,9	4,1	127,8	26,8	20,1	-25,0

Sources : SES, SNCF, Insee

(3) Tous les péages fictifs payés par les activités utilisatrices des infrastructures figurent dans le tableau 3.1, puisqu'il porte sur la dépense en gestion d'infrastructure de toutes les activités autres que "gestion d'infrastructures".

En revanche, dans le tableau 3.2, qui regroupe toutes les entreprises au sein de la même colonne, les péages disparaissent totalement puisque, dans cette colonne, les ressources en péages de l'activité gestion d'infrastructures sont intégralement compensées par les dépenses en péages des autres activités de transports ferroviaires et de transports collectifs urbains.

De la même façon, dans les comptes de production fictifs établis pour faire apparaître l'activité gestion d'infrastructures (voir tableau A3.1 de l'annexe 3), ces péages sont inscrits en consommation intermédiaire des activités utilisatrices et en production de l'activité gestion d'infrastructures.

Et, dans le compte de production consolidé (voir tableau A3.1 de l'annexe 3) des différentes activités des transports ferroviaires (hors Ile-de-France), seuls apparaissent en production les péages Ile-de-France. En effet, ceux-ci ne sont pas compensés par les péages Ile-de-France qui sont exclus du compte consolidé, puisque inscrits en consommation intermédiaire des transports collectifs urbains.

La dépense en capital de l'activité gestion d'infrastructures de transports ferroviaires se monte à 14,5 milliards de francs pour 1996 : elle se compose de la part des infrastructures (bâtiment et génie civil) dans la FBCF de la SNCF (12,3 milliards de francs) et l'amortissement de la dette de la SNCF (2,2 milliards de francs).

Dans cette dépense, la part FBCF est financée à hauteur de 10,3 milliards de francs par la SNCF, le reste étant couvert par une subvention d'équipement de l'État (2 milliards de francs). L'amortissement de la dette est financé par la dotation en capital de l'État au service de la dette.

3 - La fiscalité générée par les transports ferroviaires

La fiscalité générée par les transports ferroviaires s'élève à 4,8 milliards de francs pour 1996, dont 3,3 milliards de francs (soit 68,3 % du total) sont générés par les seuls transports de voyageurs. Le montant total se décompose en impôts sur les produits (1,7 milliard de francs, composé à 76 % de TVA non déductible, acquittée par les ménages utilisateurs de transports de voyageurs) et impôts sur la production (3,1 milliards de francs, générés à 51 % par l'activité transport de voyageurs).

Globalement, le montant de la fiscalité générée en 1996 par les transports ferroviaires est supérieur de 38,3 % au montant de 1992 et cette augmentation est essentiellement imputable à l'élargissement de l'assiette de la taxe professionnelle.

TABLEAU 3.4

La fiscalité générée par le transport ferroviaire

(en milliards de francs)

activité :	transp. de voyageurs			transp. de marchandises			gestion d'infra.			total		
	92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol	92	96	% évol
impôts sur les produits (HTVAD)	1,8	1,7	-5,4	0,0	0,0	-	0	0	-	1,8	1,7	-5,4
TVA non déductible	1,4	1,3	-8,0	0	0	-	0	0	-	1,4	1,3	-8,0
TVA sur les subventions	0,3	0,3	6,5	9,0	0,0	-99,9	0	0	-	0,3	0,4	6,3
autres impôts sur les produits	0,1	0,1	-9,2	0	0	-	0	0	-	0,1	0,1	-9,2
impôts sur la production	0,8	1,6	93,7	0,4	0,7	65,3	0,4	0,8	85,3	1,7	3,1	84,3
total fiscalité générée	2,6	3,3	26,2	0,4	0,7	64,0	0,4	0,8	85,3	3,5	4,8	38,3

Sources : SES, SNCF, Insee

TABLEAUX 3.5 et 3.6

TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors SNCF Ile de France)

Dépenses nationales de transport dans le mode (hors dépenses d'infra

	1 992	1 996
Dépense courante nationale	42 273	40 279
Emplois en produits caractéristiques	35 922	33 479
Passagers		
Total	23 549	23 185
Dépense consommation finale des ménages	14 821	15 454
Dépense consommation finales des APU	1 699	1 765
Consommations intermédiaires	5 643	4 691
Compte propre		
TVA non déductible payée par les usagers	1 386	1 275
Fret		
Consommations intermédiaires des entreprises	12 373	10 294
Transferts courants des APU yc TVA déductible	6 350	6 800
Passagers		
Aux entreprises	6 175	6 681
<i>dont CRT hors tarifs sociaux</i>	1 703	1 650
<i>dont TVA</i>	331	353
Fret		
A la SNCF	175	119
<i>dont CRT</i>	175	119
Solde export-import	1 654	1 892
Dépense courante intérieure	43 927	42 171
Dépense en capital	7 955	5 706
FBCF des entreprises (matériel et outillage)	7 955	5 706

Dépenses intérieures de gestion d'infrastructure

	1 992	1 996
Dépense courante	14 644	14 887
Charges d'infrastructure	11 242	12 625
Concours de l'Etat/Amortissmt de la dette	3 402	2 262
Dépense en capital	18 193	12 331
Investissements en infrastructures	16 673	11 393
Gros entretien	1 521	938
Transferts en capital	1 876	4 144
Subventions d'équipement	1 126	1 994
Dotation en capital/Amortissmt de la dette	750	2 150

TABLEAUX 3.7 et 3.8

TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors SNCF Ile de France)

1992 yc TVA

Financements	Voyageurs	Marchandises	Infrastructures	Total
Dépense courante nationale totale	29 725	12 548	14644	56917
Recettes commerciales	23 549	12 373		35922
dépense des ménages	16 207			16207
dépense des APU (tarifs sociaux)	1 699			1699
payée par les branches marchandes	5 643	12 373		18016
Transferts APU	6 175	175	14644	20994
subventions sur les produits	6 175	175		6350
<i>dont compensations tarifaires (hors tarifs sociaux)</i>	<i>1 703</i>	<i>175</i>		<i>1878</i>
subventions d'exploitation	0	0	11242	11242
Concours de l'Etat/Amortissmt de la dette			3402	3402
Solde export-import	873	781		1654
Dépense courante intérieure totale	30 598	13 329	14644	58571
Dépense en capital	6 803	1 152	18 943	26898
FBCF	6 803	1 152	18193	26148
dont financement par les APU			1126	1126
financement par la SNCF	6 803	1 152	17067	25022
Transfert en capital			1876	1876
Subvention d'équipement			1126	1126
Dotation en capital/Amortissmt de la dette			750	750

1996 yc TVA

Financements	Voyageurs	Marchandises	Infrastructures	Total
Dépense courante nationale totale	29 866	10 413	14887	55166
Recettes commerciales	23 185	10 294		33479
dépense des ménages	16 729			16729
dépense des APU (tarifs sociaux)	1 765			1765
payée par les branches marchandes	4 691	10 294		14985
Transferts APU	6 681	119	14887	21687
subventions sur les produits	6 643	119		6762
<i>dont compensations tarifaires (hors tarifs sociaux)</i>	<i>1 650</i>	<i>119</i>		<i>1769</i>
subventions d'exploitation	38	0	12625	12663
Concours de l'Etat/Amortissmt de la dette			2262	2262
Solde export-import	892	1 000		1892
Dépense courante intérieure totale	30 758	11 413	14887	57058
Dépense en capital	5 328	378	14 481	20187
FBCF	5 328	378	12331	18037
dont financement par les APU			1994	1994
financement par la SNCF	5 328	378	10337	16042
Transfert en capital			4144	4144
Subvention d'équipement			1994	1994
Dotation en capital/Amortissmt de la dette			2150	2150

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Dans ce chapitre, les transports collectifs urbains sont décrits en distinguant l'Ile-de-France de la province. La dépense nationale courante s'est élevée en 1996 à 48,5 milliards de francs et la dépense en capital à 15,5 milliards de francs. En termes de financement, en 1992 comme en 1996, la contribution des usagers ainsi que celle des employeurs est plus forte en province alors que celle des autorités organisatrices et administrations est plus importante en Ile-de-France.

1 - Généralités

1.1 - La problématique

Les questions auxquelles doit répondre en matière de transports collectifs urbains (dépenses, financement) le compte satellite doivent pouvoir se décliner selon le type d'espace où s'inscrit cette activité, c'est-à-dire le type d'agglomération.

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 macro-économique ou méso-économique.

Dans le compte satellite, seules des distinctions Paris-province sont effectuées.

En Ile-de-France, on identifie la RATP, l'APTR-ADATRIF, et la SNCF Ile-de-France, désormais considérée comme acteur à part entière des transports collectifs urbains, contrairement à l'optique retenue dans la précédente version du compte satellite (cependant, les infrastructures liées au réseau ferré Ile-de-France sont intégrées dans le chapitre 3).

Pour la province, on a essayé d'isoler, autant que faire se peut, les réseaux ayant un transport collectif en site propre ⁽¹⁾ (TCSP), des autres. Les réseaux concernés sont ceux de Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg et Toulouse. Les autres possibilités auraient été de ventiler les transports collectifs 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. Par contre, dans certains tableaux, les agglomérations de plus de 300 000 habitants, qui comprennent tous les réseaux à site propre, ont été isolées.

La distinction route-fer au sein des transports collectifs n'a pas été retenue explicitement, car aucun réseau de transport collectif ayant un site propre n'est unimodal, à l'exception de celui de la SNCF Ile-de-France. 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 n'empêche pas, du côté du compte de la route, d'intégrer parmi les usagers de la voirie, les autobus des transports collectifs. Mais il n'y a pas d'articulation complète entre ces deux parties du compte satellite.

1.2 - Les activités caractéristiques

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

(1) 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 du lancement des travaux (du point de vue de l'analyse de la FBCF), au moment de la mise en service.

Sont exclus les taxis, traités avec la route, et les transports spécifiquement péri-urbains ou régionaux, classés soit dans le transport routier de voyageurs soit dans le ferroviaire (exemple des TER).

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, AO) différent du transporteur, que nous intégrons à la branche TCU.

2 - Les dépenses

La différence entre dépense courante intérieure et dépense nationale est mineure en ce qui concerne les transports collectifs urbains. Ce qu'on peut estimer est la dépense intérieure. Pour obtenir la dépense nationale, il faut soustraire le prix des tickets de métro des touristes étrangers en France et ajouter les dépenses en transports collectifs urbains des touristes français à l'étranger. En première approximation, le solde est positif et est d'un montant d'environ 140 millions de francs (on suppose implicitement que les touristes étrangers n'utilisent les transports en commun que dans la seule agglomération parisienne).

La dépense nationale courante se monte à 48,6 milliards de francs en 1996, soit 7,5 milliards de francs de plus qu'en 1992 (+ 18 %).

Cette dépense courante se décompose entre les dépenses de consommation finale des ménages et les transferts courants, qui sont nombreux dans cette activité et qui totalisent 25,5 milliards de francs en 1996 (contre 21,3 milliards de francs en 1992).

Elles comprennent :

- les subventions d'exploitation, qui se montent à 4,5 milliards de francs ;
- les subventions sur produits, qui comprennent les compensations pour réduction tarifaires hors tarifs sociaux, versées par l'autorité organisatrice à l'exploitant. Elles totalisent 20,3 milliards de francs en 1996, contre 18,2 milliards de francs en 1992 ;
- les tarifs sociaux (réduction pour famille nombreuse, par exemple), versés par les APU à l'exploitant, représentant 665 millions de francs en 1996, contre 597 millions de francs en 1992.

La dépense en capital est constituée par la seule FBCF des entreprises. Elle s'élève à 15,6 milliards de francs en 1996, dont 10,2 milliards de francs pour les transports collectifs urbains de l'Ile-de-France, soit les deux-tiers de la dépense en capital totale.

TABLEAU 4.1

Le versement transport en 1996

(en millions de francs)

Total Région parisienne	10 624
<i>dont RATP</i>	4 393
<i>dont SNCF Ile-de-France</i>	4 894
<i>dont APTR-ADATRIF</i>	1 337
Total Province	9 397
<i>dont TCSP</i>	5 349
<i>dont aggro. de + de 300 000h</i>	3 053
Total France	20 021

Sources : INSEE-SES-CERTU

S'ajoutent également 4,2 milliards de francs de subventions d'équipement des APU au profit de la RATP (un peu plus de 2 milliards de francs), de la SNCF Ile-de-France (1,8 milliard de francs) et des autorités organisatrices de province.

3 - Le financement

La dépense courante, 48,5 milliards de francs en 1996, est financée à hauteur de 42 % par les usagers. Les employeurs, par l'intermédiaire du remboursement de la carte orange (remboursement par les employeurs de 50 % de la carte orange au profit des ménages d'Ile-de-France) et surtout du versement transport, contribuent à hauteur de 40 % au financement des dépenses courantes. Le reste, soit 19 % des dépenses, provient de la contribution des administrations publiques.

Les parts respectives des usagers et du remboursement de la carte orange n'ont pas évolué par rapport à 1992, en revanche la part provenant des employeurs *via* le versement transport a augmenté de 5 % tandis que parallèlement la part des autorités organisatrices et des administrations a diminué dans les mêmes proportions.

Le versement transport est une taxe para-fiscale assise sur les salaires et versée par les employeurs à l'autorité organisatrice, pour un total de 20,0 milliards de francs.

La part des usagers dans le financement des dépenses courantes est plus importante en province où elle se monte à 60 % qu'en région parisienne, où elle n'atteint que 33 %. Inversement, la part revenant aux employeurs est plus faible en province (du fait de l'absence de remboursement de la carte orange) qu'en région Ile-de-France, de même que la part des administrations publiques.

Le financement des dépenses en capital, 15,6 milliards de francs au total en 1996, est assuré par les autorités organisatrices et administrations ainsi que par les gestionnaires du réseau en région parisienne, et par les autorités organisatrices et administrations, l'État (pour une faible part) et les employeurs en province. Cette contribution des employeurs au financement de la dépense en capital en province provient du versement transport. Or l'affectation du montant du versement trans-

port entre dépense courante et dépense en capital n'est pas bien définie. La répartition s'est effectuée au prorata des masses à financer.

Au total, la part des usagers dans le financement des dépenses (32 % du total) est plus importante en province qu'en région parisienne (45 % contre 25 %), de même que celle des employeurs (43 % en province contre 31 % en Ile-de-France, 35 % au total), malgré le remboursement de la carte orange. Inversement, la part des administrations publiques est plus forte en région parisienne (29 %) qu'en province (11 %).

TABLEAU 4.2

Dépenses nationales de transport dans le mode (hors dépenses d'infrastructures) (yc TVA)	1992	1996
Dépense courante	41 032	48 551
Emplois en produits caractéristiques	19 730	23 030
Dépense consommation finale des ménages	18 670	21 796
Consommations intermédiaires	0	0
TVA non déductible payée par les usagers	1 060	1 234
Transferts courants	21 302	25 521
Aux opérateurs	21 302	25 521
subventions sur les produits	18 190	20 322
<i>dont compensations pour réductions tarifaires hors tarifs sociaux</i>	7 480	8 092
tarifs sociaux	597	665
subventions d'exploitation	2 515	4 534
<i>dont TVA sur total subventions</i>	994	1 196
Dépense en capital	13 554	15 567
FBCF des entreprises	13 554	15 567
RATP	3 581	5 147
SNCF Île de France	3 873	4 933
APTR/ADATRIF	153	153
province	5 947	5 334
<i>dont TCSP</i>	3 155	3 217
Transferts en capital	2 649	4 243
Subventions d'équipement	2 649	4 243

TABLEAUX 4.3 ET 4.4

Financement du transport collectif urbain en 1992 (y compris TVA)	Ile de France	Province*	Total
Dépense courante totale	27 106	13 925	41 032
Usagers	9 068	8 210	17 278
Employeurs VT (1)	8 414	3 377	11 791
Employeur carte orange (2)**	2 452	0	2 452
AO / APU (3)	7 173	2 338	9 511
<i>Total Versement Transport + APU/AO (1) +(3)</i>	<i>15 587</i>	<i>5 715</i>	<i>21 302</i>
<i>Employeur (1) + (2)</i>	<i>10 866</i>	<i>3 377</i>	<i>14 243</i>
Dépense en capital	7 773	5 947	13 720
Employeurs VT (1)	0	3 632	3 632
AO / APU (3)	2 059	1 725	3 784
<i>Total Versement Transport + APU/AO (1) +(3)</i>	<i>2 059</i>	<i>5 357</i>	<i>7 416</i>
Etat	0	590	590
Gestionnaire du réseau	5 714	0	5 714

Financement du transport collectif urbain en 1996 (y compris TVA)	Ile de France	Province*	Total
Dépense courante totale	32 015	16 537	48 552
Usagers	10 507	9 846	20 353
Employeurs VT (1)	10 624	5 910	16 534
Employeur carte orange (2)**	2 677	0	2 677
AO / APU (3)	8 207	781	8 988
<i>Total Versement Transport + APU/AO (1) +(3)</i>	<i>18 831</i>	<i>6 691</i>	<i>25 522</i>
<i>Employeur (1) + (2)</i>	<i>13 301</i>	<i>5 910</i>	<i>19 211</i>
Dépense en capital	10 233	5 334	15 567
Employeurs VT (1)	0	3 487	3 487
AO / APU (3)	3 943	1 547	5 490
<i>Total Versement Transport + APU/AO (1) +(3)</i>	<i>3 943</i>	<i>5 034</i>	<i>8 977</i>
Etat	0	300	300
Gestionnaire du réseau	6 290	0	6 290

* Concernant la province, l'affectation du versement transport entre dépense courante et dépense en capital n'étant pas bien définie, la répartition a été faite au prorata des masses à financer. Du fait de la fragilité de ces hypothèses, si on veut faire une comparaison Paris-province la plus fiable possible, il est préférable d'agréger dépense courante et dépense en capital.

** Source : Compte transport de voyageurs de la région Ile-de-France

4 - La fiscalité

La fiscalité générée par l'activité se monte à 4,5 milliards de francs en 1996. Elle est composée pour partie de la TVA, pour un montant de 2,4 milliards de francs, à laquelle il convient d'ajouter les impôts liés à la production (la taxe professionnelle pour l'essentiel) qui s'élèvent à 2,1 milliards de francs.

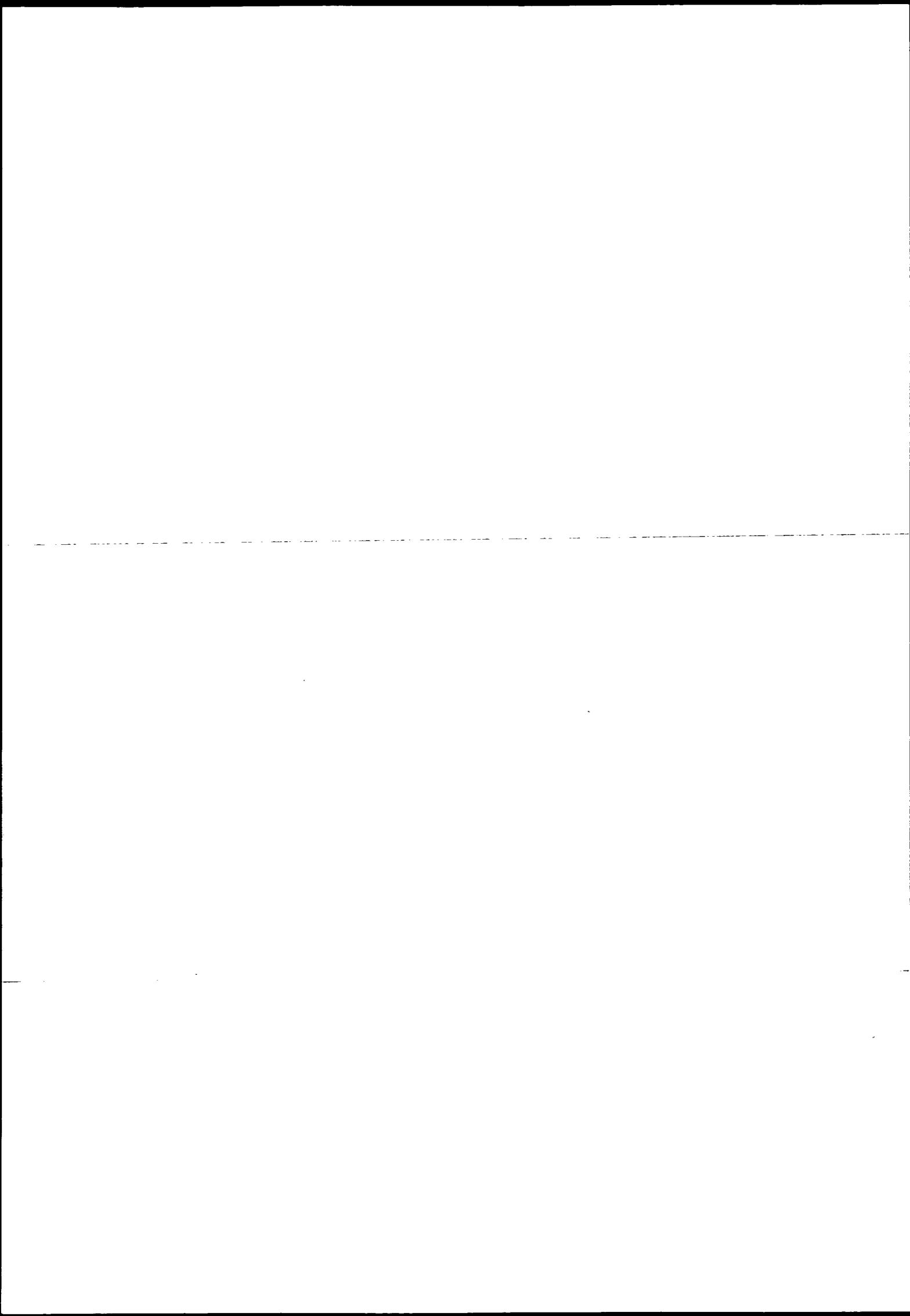
TABLEAU 4.5

La fiscalité générée par l'activité

(en millions de francs)

1992	TVA non déductible	Impôts liés à la production	Total
Ménages	1 060		1 060
Entreprises	994	1 387	2 381
Ensemble	2 054	1 387	3 441

1996	TVA non déductible	Impôts liés à la production	Total
Ménages	1 234		1 234
Entreprises	1 196	2 125	3 320
Ensemble	2 430	2 125	4 554



LE TRANSPORT AÉRIEN

La dépense nationale courante de transport aérien (hors gestion des aéroports et hors navigation aérienne) atteint 50 milliards de francs en 1996. Elle concerne principalement le transport de passagers et accessoirement le fret. Les dépenses courantes intérieures de gestion des aéroports et de navigation aérienne s'élèvent respectivement à 7,3 milliards de francs et 5,9 milliards de francs, mais elles sont en grande partie couvertes par la dépense courante. La dépense en capital de l'ensemble des activités atteint 10,5 milliards de francs. Le total des transferts courants atteint 1,1 milliard de francs et les subventions d'équipement approchent le milliard de francs. Les recettes fiscales représentent 4,8 milliards de francs et sont en hausse de 39 % par rapport à 1992 ; l'apparition de la taxe d'aménagement du territoire en 1995 pèse relativement faiblement sur cette évolution.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

Comme dans tous les pays de l'Union européenne, le transport aérien en France comprend une importante composante internationale.

Cette activité concerne à la fois les voyageurs et le fret. Globalement, l'activité passagers prédomine largement en termes de chiffre d'affaires, même si, sur longue période, le rythme de croissance de l'activité fret s'est révélé jusqu'à maintenant plus rapide que celui de l'activité passagers.

Le transport aérien nécessite également 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 à proximité des aéroports. Ces services de navigation utilisent 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 beaucoup plus opératoires pour l'analyse du fonctionnement économique des aéroports d'autre part.

Même si les comptes satellites s'appuient plus directement sur les comptes de branche que sur ceux des entreprises, il n'est pas inutile de rappeler le statut des principaux acteurs dans notre pays.

Les compagnies aériennes nationales appartiennent tou-

tes 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, classées dans le secteur des APU ; seuls Aéroports de Paris (ADP) et l'aéroport de Bâle-Mulhouse sont considérés comme des SQS.

La navigation aérienne est assurée par la Direction de la navigation aérienne (DNA), partie intégrante de la Direction générale de l'aviation civile. Il existe pour ces prestations, un budget annexe (Budget annexe de l'aviation civile : BAAC) 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 (NAF/CPF 621 et 622) qui comprend le transport de voyageurs et le transport de fret. On ne distinguera 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 une consommation intermédiaire, quand elle utilise celui d'une autre compagnie. Elle figure 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 (NAF 632E 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 quatre vingts aéroports en 1992.

1.2.3) L'activité de contrôle aérien ou navigation aérienne (produit CPF 63.23.12). Nous avons vu que l'aide apportée aux avions comportait deux services :

- des services de "contrôle en route". Le système de redevances correspondant est le système dit "Eurocontrol" auquel participent une vingtaine d'États membres. Les compagnies versent à Eurocontrol les redevances correspondant aux unités utilisées. Cet organisme en reventile l'essentiel sur les États en fonction des prestations qu'ils assurent. Ces versements alimentent plus de la moitié du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC).

- 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.

Aux services de "contrôle en route" et de "contrôle d'approche" dont s'occupe la Direction de la navigation aérienne dans la Direction générale de l'aviation civile, s'ajoute une troisième catégorie de services :

- des services de contrôle technique fournis aux compagnies aériennes et représentant en valeur environ un tiers des services d'approche et qui abondent également le budget annexe précédemment évoqué.

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. Elle est estimée à partir de la ventilation du chiffre d'affaires des organisateurs de transport de fret international (activité NAF 634C).

Deux autres activités n'ont pas été prises en compte en tant qu'activité caractéristique :

- les autres auxiliaires de transport aérien (agents consignataires d'aéronefs, entreprises de "manutention" (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 pour ces compagnies et entrent donc dans leurs charges. C'est pour cette raison que nous ne la considérons 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 les équilibres ressources-emplois de la branche du transport aérien. Elle peut donc être considérée comme un produit connexe par rapport à la dépense courante.

- 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 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'autre part, on calcule 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.

L'annexe consacrée au transport aérien présente 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 le caractère résident ou non résident de tous les intervenants.

TABLEAUX 5.1 à 5.3

Dépenses nationales de transport aérien (hors dépenses d'infrastructures et de navigation aérienne)			Références en annexe	Codification
	1992	1996		
Dépense courante	49 364	50 077		T.1.1
Passagers				
Total	44 195	43 419		T.1.2
Consommation finale des ménages et des APU	22 496	22 040	1.5	T.1.3
Consommations intermédiaires	21 062	20 673	1.2	T.1.4
TVA non déductible payée par les usagers	637	705	1.6	T.1.5
Fret Consommations intermédiaires des entreprises en services de transports	1 309	2 697	1.3	T.1.6
Dépenses d'organisation du transport de fret (hors transport)	3 282	3 281	4.1	T.1.7
Transferts courants des APU				
Total	578	679		T.1.8
Aux usagers	432	494	1.48 + 1.50	T.1.9
Aux entreprises	145	183	1.52	T.1.10
<i>Sous total transport aérien</i>	577	677		T.1.11
A l'organisation du transport	1	2	4.18	T.1.12
Dépense en capital	8 165	5 900		T.1.13
FBCF des entreprises (sinon investissements)	7 860	5 746	1.45	T.1.14
dont matériels de transport	6 329	4 627	1.46	T.1.15
Autres	37	1	1.47	T.1.16
Organisation du transport	268	153	4.24	T.1.17

Dépenses intérieures de gestion des aéroports			Références en annexe	Codification
	1992	1996		
Dépense courante	6 138	7 314		T.2.1
Redevances et droits spécifiques	2 725	3 425	2.7	T.2.2
Autres	3 293	3 763	2.10	T.2.3
Transferts des APU	120	126	2.32	T.2.4
Dépense en capital	4 194	3 438		T.2.5
Investissements	4 194	3 438	2.30	T.2.6
dont transferts des APU	643	952	2.36	T.2.7

Dépenses intérieures de navigation aérienne			Références en annexe	Codification
	1992	1996		
Dépense courante	5 037	5 899		T.3.1
Services en route	3 655	4 488	3.5	T.3.2
Services terminaux	913	1 070	3.6	T.3.3
Autres	238	120	3.7	T.3.4
<i>dont taxe sécurité sureté perçue sur tout passager embarquant</i>			3.3.1	T.3.4.1
Transferts des APU	232	221	3.30	T.3.5
Dépense en capital	778	1 124		T.3.6
Investissements	778	1 124	3.27	T.3.7
dont transferts des APU	0	0	3.33	T.3.8

2 - Les différentes dépenses

Trois catégories de dépenses sont distinguées :

- les dépenses nationales de transport aérien,
- les dépenses intérieures des gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires,
- les dépenses intérieures de navigation aérienne.

Rappelons (cf. partie méthodologie en annexe) que les trois dépenses courantes correspondantes ne sont pas cumulables en raison des flux internes entre acteurs et de leurs champs distincts. A l'inverse, les dépenses en capital le sont.

2.1 - Les dépenses nationales de transport aérien (hors dépenses d'infrastructures et de navigation aérienne)

La dépense nationale courante en transport aérien s'est élevée en 1996 à 50,1 milliards de francs se décomposant ainsi : 43,4 milliards de francs en services voyageurs, 6 milliards de francs de services fret (transport et organisation) et 0,68 milliard de francs de transferts courants des administrations publiques. Cette dépense courante a globalement peu évolué par rapport à 1992, malgré la croissance physique des transports aériens, en raison des baisses de prix intervenues sur la période.

La dépense en capital du transport aérien proprement dit s'est élevée à 5,9 milliards de francs quasi exclusivement supportée par les compagnies aériennes, les organisateurs de transport de fret aérien ne consacrant que 150 millions de francs sur ce total.

Cette dépense a sensiblement baissé par rapport à 1992 puisqu'elle dépassait alors 8 milliards de francs.

2.2 - Les dépenses intérieures de gestion des aéroports

Hors activités commerciales et recettes des parkings des aéroports, la dépense courante, en 1996, s'est élevée à 7,3 milliards de francs, dont 3,4 milliards de francs de redevances aéroportuaires réglementées provenant des compagnies aériennes utilisatrices (résidentes et non résidentes). La dépense en capital a atteint 3,4 milliards de francs.

Par rapport à 1992, la dépense courante a augmenté de près de 20 %, alors que la dépense en capital a diminué de 0,7 milliard de francs à cause principalement d'Aéroports de Paris, où les investissements ont des niveaux irréguliers.

2.3 - Les dépenses intérieures de navigation aérienne

La dépense courante était de 5,9 milliards de francs en 1996 dont 4,5 milliards de francs de services "en route" et 1,1 milliard de francs de services terminaux. Les trois-quarts des services "en route" sont fournis à des compagnies étrangères.

La dépense en capital s'est élevée à 1,1 milliard de francs. Par rapport à 1992, la dépense courante a augmenté de

17 % et celle en capital de 44 %.

Il est possible d'additionner les trois seules dépenses en capital des sous-ensembles décrits. Le montant obtenu pour 1996 est de 9,9 milliards de francs, en baisse de 2,7 milliards de francs par rapport à 1992.

De même, il est possible d'additionner l'ensemble des transferts perçus par les activités caractéristiques. Les transferts courants se sont élevés à 1,1 milliard de francs, les transferts en capital approchent le milliard de francs.

3 - Le financement

3.1 - Les dépenses nationales de transport aérien (hors dépenses d'infrastructures et de navigation aérienne)

La dépense courante est financée à hauteur de 44 % par les consommations finales (presque exclusivement les passagers des ménages et très peu par les agents des administrations publiques en déplacement) et à 54,6 % par les consommations intermédiaires des branches marchandes (essentiellement des déplacements affaires professionnelles et secondairement la totalité des dépenses fret). Les transferts courants des administrations publiques sont peu importants et n'atteignent pas 1,5 % du total. Cette répartition a très peu évolué par rapport à 1992.

La dépense en capital est financée à 100 % par les compagnies aériennes.

3.2 - Les dépenses intérieures de gestion des aéroports.

La dépense courante des aéroports en 1996 est financée essentiellement par les compagnies aériennes utilisatrices et à hauteur de 22 % par les seules redevances réglementées. Les transferts courants des administrations publiques ne se montent qu'à 3 % du total. Par contre, la dépense en capital donne lieu à un transfert beaucoup plus important (952 millions de francs) soit une proportion de 28 % du total. Une partie de ces subventions d'équipement provient du budget annexe de l'aviation civile (555 millions de francs).

Si la structure de la dépense courante a peu varié pour les années 1992 et 1996, il n'en est pas de même pour la dépense en capital en raison de la baisse des investissements d'Aéroports de Paris déjà évoquée, et de la hausse de la contribution du budget annexe de l'aviation civile à l'équipement des aéroports de province.

3.3 - Les dépenses intérieures de navigation aérienne

La dépense courante de la navigation aérienne est également peu subventionnée, soit 3,7 % du total.

Il n'existe aucune subvention d'équipement pour la dépense en capital, tout étant financé par le budget annexe de l'aviation civile dont les recettes sont les redevances de services en route et de services terminaux supportées par les compagnies bénéficiaires de ces services auxquelles

TABLEAUX 5.4 à 5.6

Financement de la dépense nationale de transport aérien (hors infrastructures et navigation aérienne)			Références
	1992	1996	Dépenses ou annexe
Dépense courante	49 364	50 077	T.1.1
Consommations finales (ménages et APU)	22 496	22 040	1.5
Branches marchandes (consommations intermédiaires)	26 290	27 357	solde
Transferts APU	578	679	T.1.8
Dépense en capital	8 165	5 900	T.1.13
Entreprises du domaine	8 127	5 900	solde
Transferts APU	38	0	1.54

Financement de la dépense intérieure de gestion des aéroports			Références
	1992	1996	Dépenses ou annexe
Dépense courante	6 138	7 314	T.2.1
Redevances passagers	1 220	1 586	2.8
Autres redevances réglementées	1 505	1 839	2.9
Autres	3 181	3 667	solde
Transferts APU	232	221	3.30
Dépense en capital	4 194	3 438	T.2.5
Aéroports	3 551	2 485	solde
Transferts APU	643	952	2.36

Financement de la dépense intérieure de navigation aérienne			Références
	1992	1996	Dépenses ou annexe
Dépense courante	5 037	5 899	T.3.1
Compagnies aériennes (résidentes et non résidentes)	4 346	4 976	solde
Taxe sécurité sûreté perçue sur tout passager embarquant	460	701	T.3.4.1
Transferts APU	232	221	3.30
Dépense en capital	778	1 124	T.3.6
Branche marchande	778	1 124	solde
Transferts APU	0	0	3.33

les s'ajoutent la taxe de sécurité sûreté, payée par tout usager embarquant, et aussi quelques prestations annexes.

4 - La fiscalité générée

La fiscalité générée par les différentes activités du domaine s'élève à 4,8 milliards de francs en 1996. Les principales composantes sont les impôts sur la production payés par les compagnies résidentes et les gestionnaires des aéroports et la TVA payée par les passagers ou par les administrations publiques sur leurs consommations et leurs investissements. A cela s'ajoute la taxe sécurité sûreté précédemment évoquée.

Ces recettes fiscales sont en hausse sensible par rapport à l'année 1992 (+ 39 % en francs courants) en raison de la hausse d'une part des impôts sur la production des

compagnies aériennes et des gestionnaires des aéroports, et d'autre part de la TVA. Dans une moindre mesure, l'instauration en 1995 de la taxe d'aménagement du territoire (voir note sous le tableau fiscalité) contribue à hauteur de 5 % aux 39 % mentionnés.

TABLEAUX 5.7 et 5.8

La fiscalité générée par les activités en 1992 et en 1996

Année : 1992	TVA	Autres impôts	Total	Références en annexe
Transports aériens				
Ménages	313		313	1.7
entreprises et APU	324	1 126	1 450	1.8 et 1.33
Aéroports		465	465	2.21
Consommation des APU	126		126	2.17.1
Investissements des APU	201		201	2.30.2
Navigation aérienne				
Usagers (taxe sécurité sureté)		460	460	3.17.1
APU				
Conso. finale	118		118	3.22
Sur production		14	14	3.17
Investissements	148		148	3.26
Collecte de fret aérien				
Entreprises		140	140	4.22
Total	1 230	2 204	3 434	

Année : 1996	TVA	Autres impôts	Total	Références en annexe
Transports aériens				
Ménages	320		320	1.7
entreprises et APU	385	1 509	1 894	1.8 et 1.33
Aéroports		883	883	2.21 et 2.27.1
Consommation des APU	194		194	2.17.1
Investissements des APU	260		260	2.30.2
Navigation aérienne				
Usagers (taxe sécurité sureté)		701	701	3.17.1
APU				
Conso. finale	142		142	3.22
Sur production		24	24	3.16
Investissements	232		232	3.25
Collecte de fret aérien				
Entreprises		139	139	4.22
Total	1 534	3 256	4 790	

Note : les 883 millions de francs en 1996 sur la ligne "Aéroports" contiennent les impôts sur la production payés par les aéroports et les 124 millions de francs de la taxe d'aménagement du territoire (taxe instituée en 1995) payée par tout passager embarquant dans un aéroport national (quelle que soit la nationalité du passager). Le fait d'avoir imputée cette taxe à cette ligne est en fait assez arbitraire ; il était aussi possible de l'imputer à la rubrique transport aérien avec un libellé spécifique, sans pouvoir la répartir entre différentes catégories de passagers.

Chapitre 6

LE TRANSPORT MARITIME

La dépense nationale courante de transport maritime (hors gestion des ports et hors phares et balises) atteint 30,3 milliards de francs en 1996. Elle est très majoritairement constituée par le transport du fret avec un niveau élevé de la part des importations. La dépense courante intérieure de gestion des ports maritimes s'élève à 4,8 milliards de francs ; elle est en partie financée par la dépense courante précédente. Celle des phares et balises affectable à la Marine marchande est minime (196 millions de francs). La dépense en capital de l'ensemble des activités retenues atteint 5,1 milliards de francs. L'ensemble des transferts courants s'établit à 1,4 milliard de francs soit + 9 % en francs courants par rapport à 1992. Les recettes fiscales s'élèvent à près de un milliard de francs.

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 adaptées 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, et la dépense nationale courante en services de gestion portuaire présentent peu d'intérêt et sont de plus difficilement appréhendables d'après les sources statistiques. Les activités des auxiliaires de transport sont nombreuses, assez complexes et assez spécifiques à ce mode. Limitons-nous dans un premier temps à une simple énumération : 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. Cela 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 justifie que nous nous en affranchissions parfois.

Les ports se financent principalement à partir des droits de ports, redevances domaniales en relation avec les principales prestations qu'ils fournissent aux armements (de toutes nationalités). Dans notre pays, les domaines portuaires des vingt-trois premiers ports (ici métropolitains) sont la propriété de l'État. La gestion de ces domaines a été confiée soit à des établissements publics (les six ports autonomes métropolitains ont le statut d'EPIC), soit aux chambres de commerce et d'industrie (pour les dix-sept 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 (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 pro-

duits caractéristiques (CFM des ménages et CI de l'ensemble des branches marchandes et non marchandes). La location de navires (avec équipage), 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. Elles figurent néanmoins dans certains tableaux pour information.

1.2.2) L'activité de gestion de ports (qui appartient à la nomenclature NAF 632C et CPF 63.22 qui comprend aussi plusieurs autres activités comme par exemple les ports fluviaux, qui ne sont pas dans le champ maritime. Ces gestionnaires des ports 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 DTMPL à savoir les six ports autonomes et les dix-sept 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'État.

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 (elle est incluse dans la NAF 634C organisation du transport international de fret). Cette activité, importante puisque la production de la branche tourne autour de 8 milliards de francs (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 (NAF 631A). 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 caractéristiques, il n'en est pas 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, compte-tenu du mode d'évaluation choisi.

1.2.6) Les autres auxiliaires de transport maritime (qui appartiennent à la NAF 632C avec d'autres activités, cf. les gestionnaires de ports). 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 ou par l'organisateur du transport. 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 et qui ne sera pas estimée ici.

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 (qui appartiennent aussi à la nomenclature NAF 632C). 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 toute donnée sur ces secteurs qui a motivé leur non prise en compte dans la dépense en capital où elles devraient logiquement figurer.

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'autre part, nous calculons à la fois des dépenses nationales de transport (courante et en capital) sans doubles comptes et des dépenses intérieures (dans le territoire national) pour la fonction gestion des ports. Il n'est pas possible d'additionner les dépenses courantes de transport maritime et de gestion des ports maritimes sous peine de doubles comptes. A l'inverse les dépenses en capital sont additionnables de mêmes que les transferts (courants ou en capital).

2 - Les différentes dépenses

Nous distinguerons ici trois catégories de dépenses :

- les dépenses nationales de transport maritime (courante et en capital) hors dépenses de gestion des ports et hors dépenses des phares et balises affectables à la marine marchande ;
- les dépenses intérieures des gestionnaires d'infrastructures portuaires (flux courants et flux de capital) ;

- les dépenses intérieures des phares et balises affectables à la marine marchande (qui sont en fait des transferts).

La dépense courante de transport maritime s'est élevée à 30,3 milliards de francs en 1996 se répartissant en presque 2 milliards de francs pour les passagers (avec les transferts les concernant) et 28,3 milliards de francs pour le transport de fret. Ce total est en léger recul par rapport à

TABLEAUX 6.1 à 6.3

Dépenses nationales de transport maritime (hors dépenses d'infrastructures et hors phares et balises)		1992	1996	Références	Codification
Dépense courante		31 827	30 292		T.1.1
Passagers					
Total		1 928	1 494		T.1.2
Consommation finale des ménages		1 844	1 463	1.6	T.1.3
Consommation finale des APU		0	0	1.7	T.1.4
Consommations intermédiaires		0	0	1.2	T.1.5
TVA non déductible payée par les usagers		84	31	1.8	T.1.6
Fret	Consommations intermédiaires des entreprises en services de transports	24 471	23 193	1.3	T.1.7
Dépenses d'organisation du transport de fret (hors transport)		4 285	4 318	4.1	T.1.8
Dépenses de manutention aux frais des chargeurs résidents		378	393	10% de 3.1	T.1.9
Transferts courants					
Total APU		765	894		T.1.10
Aux usagers (passagers) (APU)		421	451		T.1.11
Aux usagers (fret) (APU)		201	270		T.1.12
Aux armements (APU)		69	246		T.1.13
Sous total transport maritime		691	796	1.41	T.1.14
A l'organisation du transport (APU)		1	3	4.17	T.1.15
Plan dockers (APU)		73	95	3.18 + 3.17.2	T.1.16
Plan dockers (autres financements) pour mémoire		167	213	3.17.1 - 3.17.2	T.1.16.1
Dépense en capital		6 416	3 775		T.1.17
FBCF branche transport maritime					
Total		5 661	3 494	1.52	T.1.18
FBCF		5 361	3 494	1.53	T.1.19
dont matériels de transport		4 499	2 699	1.54	T.1.20
Recapitalisation Etat		300	0	1.56	T.1.21
Organisation du transport maritime		298	174	4.27	T.1.22
Manutention portuaire		158	107	3.28	T.1.23

Dépenses intérieures de gestion des ports (hors manutention)		1992	1996	Références	Codification
Dépense courante		4 746	4 766		T.2.1
Redevances et droits spécifiques		2 154	2 253	2.10	T.2.2
Autres		2 227	2 178	2.11	T.2.3
Transferts des APU (hors plan dockers)		365	335	2.37	T.2.4
Dépense en capital		1 355	1 315		T.2.5
Investissements		1 355	1 315	2.34	T.2.6
dont transferts des APU		481	452	2.41	T.2.7

Dépenses intérieures des phares et balises		1992	1996	Références	Codification
Dépense courante		175	196	5.6	T.3.1
Dépense en capital		34	16	5.22	T.3.2

1992 de 1,5 milliard de francs, en raison partiellement de l'ouverture du tunnel sous la Manche dans l'intervalle. Il convient de remarquer que les importations de services maritimes constituent une part importante des emplois de cette dépense courante (presque 43 %). La dépense en capital s'est élevée à 3,8 milliards de francs en assez net recul par rapport à 1992, les commandes de bateaux ayant diminué de 1,7 milliard de francs ; de plus l'État avait fait un apport de 300 millions de francs en capital à la CGM en 1992.

La dépense courante des gestionnaires de ports maritimes se monte à 4,8 milliards de francs en 1996 et celle en capital à 1,3 milliard de francs. Elles n'ont pas sensiblement évolué par rapport à 1992.

La dépense des phares et balises imputable à la marine marchande est peu élevée avec 196 millions de francs. Elle peut être ajoutée à la dépense courante de transport maritime précédente car elle est financée sur le budget de l'État. La dépense en capital des phares et balises est restée limitée à 16 millions de francs.

S'il n'est pas possible d'additionner toutes les dépenses courantes, certaines autres additions ont néanmoins un sens à commencer par les dépenses en capital des différentes activités ; on obtient ainsi une somme de 5,1 mil-

liards de francs. De même, il n'est pas absurde (même si on mélange des dépenses intérieures et des dépenses nationales) d'additionner la dépense courante de transport maritime avec la dépense courante des phares et balises et les transferts courants des gestionnaires d'infrastructures ; cette somme est de 30,8 milliards de francs et apparaît peu différente du premier terme vu la faiblesse des deux autres.

3 - Les financements

La quasi-totalité de la dépense courante nationale de transport maritime (hors gestion des ports maritimes et hors phares et balises) est financée par les usagers. Les transferts des administrations publiques n'interviennent que pour 3 % du total. Les passagers utilisateurs ne contribuent qu'à hauteur de 1,5 milliard de francs. Toutes les activités relatives au fret financent à hauteur de 27,9 milliards de francs cette dépense.

La dépense en capital est également financée à hauteur de 5 % par les administrations publiques, le reste étant à la charge des entreprises du domaine.

TABLEAUX 6.4 à 6.6

Financements des dépenses nationales de transport maritime (hors infrastructures et hors phares et balises)	1992	1996	Références
Dépense courante	31 827	30 292	T.1.1
Ménages	1 844	1 463	1.6
Branches marchandes et non marchandes	29 218	27 935	solde
Transferts APU	765	894	T.1.10
Dépense en capital	6 416	3 775	T.1.17
Entreprises du domaine	5 887	3 587	solde
Transferts APU	529	187	1.61

Financements des dépenses de gestion des ports	1992	1996	Références
Dépense courante	4 746	4 766	T.2.1
Ménages	287	318	2.7
Branches marchandes et non marchandes	4 093	4 113	solde
Transferts APU	365	335	2.37
Dépense en capital	1 355	1 315	T.2.5
Ports	874	862	solde
Transferts APU	481	452	2.41

Financements des dépenses des phares et balises	1992	1996	Références
Dépense courante	175	196	T.3.1
APUC	175	196	5.6
Dépense en capital	34	16	T.3.2
APUC	34	16	5.22

TABLEAUX 6.7 et 6.8

Recettes fiscales générées par les activités du transport maritime en 1992 et 1996

Année : 1992		TVA	Autres impôts	Total	Références
Transports maritimes					
Ménages		84		84	1.47
Entreprises			203	203	1.39
Gestionnaires d'infrastructure					
Ports		235	41	276	2.27.1 et 2.21
Investissements		93		93	2.33
Phares et balises	Conso. finale	3		3	19% de 5.12
	FBCF	5		5	5.24
Manutention portuaire			116	116	3.27
Collecte de fret maritime			145	145	4.21
Total		421	505	926	

Année : 1996		TVA	Autres impôts	Total	Références
Transports maritimes					
Ménages		31		31	1.47
Entreprises			246	246	1.39
Gestionnaires d'infrastructure					
Ports		260	56	316	2.27.1 et 2.21
Investissements		125		125	2.33
Phares et balises	Conso. finale	3		3	20,6% de 5.12
	FBCF	3		3	5.25
Manutention portuaire			115	115	3.27
Collecte de fret maritime			155	155	4.21
Total		422	572	994	

La dépense courante de gestion des ports maritimes est financée à hauteur de 7 % par des transferts des administrations publiques. Le reste étant la rétribution des services fournis par les gestionnaires aux différents intervenants sur le domaine portuaire.

La dépense en capital des gestionnaires des ports maritimes est financée au tiers par des subventions d'équipements.

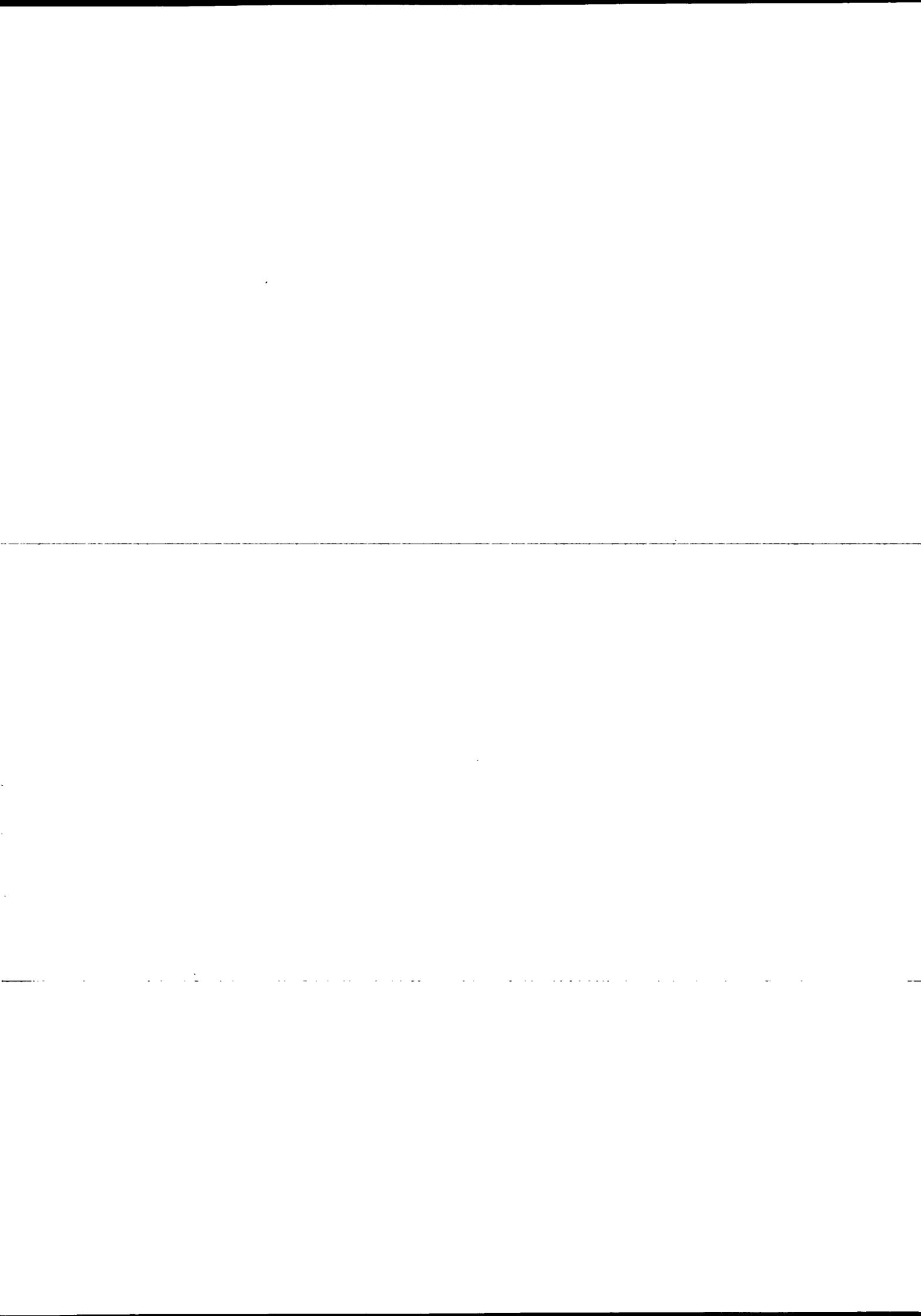
Les dépenses des phares et balises sont couvertes à 100 % par le budget de l'État.

La dépense en capital totale des trois parties évoquées ci-dessus est ainsi financée à 13 % par des subventions. Cette proportion n'a quasiment pas varié par rapport à 1992.

Enfin, les 30,8 milliards de francs (dépense courante maritime + dépense courante des phares et balises + transferts courants aux gestionnaires de ports maritimes) sont financés à 4,6 % par les administrations publiques.

4 - La fiscalité générée

Les recettes fiscales relatives aux activités du domaine se sont élevées à 994 millions de francs en 1996 soit un niveau supérieur de 7,4 % (en francs courants) à celui de 1992. L'essentiel est constitué d'impôts sur la production acquittés par les producteurs du domaine auxquels s'ajoute la TVA sur les consommations intermédiaires décaissée par les gestionnaires des ports, ou versée par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) des ports d'intérêt national sur leurs investissements, puisque les CCI gèrent ces ports.



LE TRANSPORT FLUVIAL

On distingue dans les transports fluviaux les gestionnaires d'infrastructures et les transporteurs. La dépense courante de transport fluvial s'élève à 3,3 milliards de francs en 1996 compte tenu des transferts importants existant pour Voies navigables de France. La dépense en capital est de l'ordre de 600 millions de francs.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

Cette activité de transport est relativement simple. Elle concerne principalement le transport de fret et accessoirement les voyageurs (les bateaux-mouches sur la Seine à Paris par exemple). Elle est principalement développée sur les fleuves du Nord ou de l'Est de la France (bassin du Rhin et de la Seine). Une partie non négligeable du transport de fret concerne l'international (notamment à l'importation).

1.2 - Les activités caractéristiques

Il est possible de distinguer deux types d'activités caractéristiques liées aux voies navigables : d'une part, l'exploitation fluviale (nomenclature NAF de code 612 Z) 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, la part fluviale de cette activité est très faible par rapport à la part routière.

Nous n'avons pas inclus dans le transport fluvial le transport pour compte propre (navigation de plaisance, comme c'était déjà d'ailleurs le cas pour le transport maritime).

En outre, la NAF fait également référence à l'activité de ports fluviaux (nomenclature NAF 632C où ils figurent avec les ports maritimes et d'autres activités). Cette activité est consommée par les transporteurs fluviaux et figure donc implicitement dans leurs charges (en consommations intermédiaires) et donc leurs prix. Elle est donc comptabilisée en fait à ce titre dans la dépense nationale des voies navigables.

1.3 - Grille de lecture

Nous décrivons une dépense nationale courante de transport fluvial et une dépense intérieure courante de gestion de l'infrastructure. Les dépenses en capital des uns et des autres peuvent être considérées comme additionnables. La première dépense courante sera estimée par les emplois en services de transports fluviaux, hors affrètements de bateaux (qui sont des consommations intermédiaires pour les transporteurs affrèteurs et des recettes pour les fréteurs). La seconde dépense courante sera évaluée à partir des données fournies par VNF.

2 - Les différentes dépenses

La dépense nationale courante de transport fluvial proprement dite s'élève, en 1996, à 2,2 milliards de francs qui se décompose en 369 millions de francs pour les passagers (dont 63 millions de francs de TVA), 1,7 milliard de francs pour le transport de fret et enfin 143 millions de francs de subventions d'exploitation.

La dépense en capital correspondante s'établit à 210 millions de francs.

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. La dépense courante intérieure de gestion de l'infrastructure atteint tout de même 1,7 milliard de francs. Ce montant résulte principalement des salaires des 5 000 agents de l'État mis à la disposition de VNF. Les recettes proviennent de différentes redevances dont la plus importante est la taxe hydraulique.

La dépense en capital du gestionnaire de l'infrastructure est de 384 millions de francs en 1996.

Compte tenu du fait que les transporteurs versent des redevances à VNF, il est possible d'estimer une dépense courante de transport fluvial totale en ajoutant à la dépense courante de transport fluvial proprement dite les importants transferts implicites de l'État à Voies navigables de France à savoir 1,1 milliard de francs ; on aboutit ainsi à un total de 3,3 milliards de francs.

TABLEAUX 7.1 à 7.3

Dépenses de transport fluvial et de gestion de l'infrastructure fluviale

(en millions de francs)

Dépenses nationales de transport dans le mode (hors dépenses d'infrastructures)			
	1992	1996	Références
Dépense courante	2 658	2 231	
Passagers			
Total	381	369	
Consommation finale des ménages	319	306	1.5
TVA non déductible payée par les usagers	62	63	1.6
Fret Consommations intermédiaires des entreprises en services de transports	1 767	1 718	1.3
Transferts courants des APU	509	143	1.25+1.33
Dépense en capital	246	210	
FBCF des entreprises (sinon investissements)	246	210	1.43
dont matériels de transport	149	48	1.45
Dépenses intérieures de gestion d'infrastructure (VNF)			
	1992	1996	Références
Dépense courante	1 437	1 742	
Redevances et droits spécifiques	467	585	
dont plaisance	11	18	
Autres	16	44	
Transferts des APU (personnels Etat)	954	1 113	
Dépense en capital	420	384	
Investissements	420	384	
dont transferts des APU	76	209	

Financements de la dépense de transport fluvial (hors infras)			
	1992	1996	
Dépense courante	2 658	2 231	
Ménages	381	369	
Branches marchandes et non marchandes	1 767	1 718	
Transferts APU	509	143	
Dépense en capital	246	210	
Entreprises du domaine	246	210	
Transferts APU	0	0	

Financements de la dépense de gestion de l'infrastructure			
	1992	1996	
Dépense courante	1 437	1 742	
Ménages	0,01	0,02	
Branches marchandes et non marchandes	483	629	
Transferts APU	954	1 113	
Dépense en capital	420	384	
VNF	344	175	
Transferts APU	76	209	

Les dépenses en capital étant additionnables pour les deux activités retenues, le total s'élève à presque 600 millions de francs en 1996. Cette valeur est une valeur par défaut (voir annexe).

3 - Le financement

La dépense courante du transport fluvial proprement dit qui était financée à hauteur de 19 % par des transferts courants des administrations publiques en 1992 ne l'est plus qu'à 6,4 % en 1996. Le reste est financé par les usagers (16,6 % par les passagers et 77 % par les chargeurs).

La dépense en capital est intégralement supportée par les entreprises de transport fluvial.

La dépense courante de gestion de l'infrastructure fluviale est fortement subventionnée (à hauteur de 64 %) par les personnels de l'État mis à la disposition de VNF. Le solde est principalement financé par les usagers au travers de

la taxe hydraulique qui ne correspond pas vraiment à un service de transport.

La dépense en capital du gestionnaire de l'infrastructure a été en 1996 assez fortement subventionnée par des transferts des administrations publiques (à hauteur de 54 %) alors que cette part était nettement plus faible en 1992 (18 % pour une dépense en capital, alors légèrement supérieure).

4 - La fiscalité générée

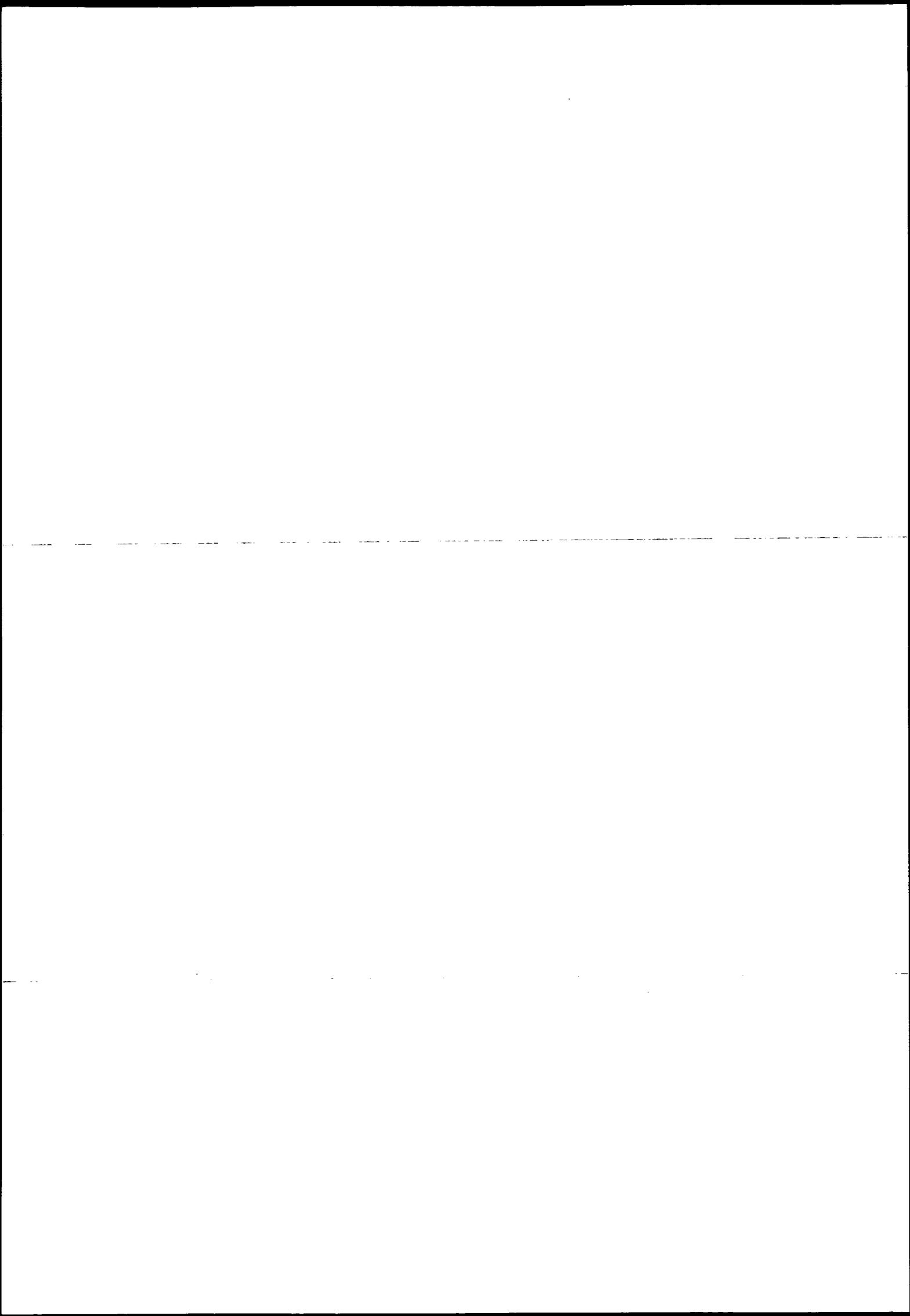
Les recettes fiscales générées par l'activité ont peu progressé quand on compare 1992 et 1996, soit 299 millions de francs en 1996. La TVA (passagers et surtout TVA payée par VNF sur ses consommations intermédiaires et ses investissements) contribue à hauteur de 60 % environ du total et un tiers provient des impôts sur la production des entreprises de transport fluvial.

TABLEAUX 7.4 et 7.5

Fiscalité générée par l'activité

Année : 1992	Impôts liés à la				Total	Références
	TVA	TIPP	production	Autres		
Usagers des infras						
Passagers	62,2				62,2	1.6
Entreprises du transport fluvial		11,9	104,0		115,9	1.40 et 1.42
Gestionnaires d'infrastructure (VNF)						
Consommation intermédiaires	29,6		4,0		33,6	2.18.1 et 2.21
Investissements	79,8				79,8	2.35
Total	171,6	11,9	108,0		291,5	

Année : 1996	Impôts liés à la				Total	Références
	TVA	TIPP	production	Autres		
Usagers des infras						
Passagers	63,1				63,1	1.6
Entreprises du transport fluvial		15,5	93,0		108,5	1.40 et 1.42
Gestionnaires d'infrastructure (VNF)						
Consommation intermédiaires	41,4		7,0		48,4	2.18.1 et 2.21
Investissements	79,1				79,1	2.35
Total	183,7	15,5	100,0		299,2	



Chapitre 8

LE TRANSPORT PAR CONDUITES

Dans la NAF, les transports par conduites (NAF 603Z) sont classées dans les activités de transports terrestres ; à ce titre, il s'agit d'un produit caractéristique du domaine des transports.

En raison du faible volume d'informations disponibles d'une part, et de la moindre importance de ce moyen de transport d'autre part, nous nous limiterons ici à quelques chiffres définissant les ordres de grandeur.

La seule source réellement disponible sont les équilibres ressources-emplois de l'Insee. Ils fournissent la production effective de la branche et la production distribuée des services, en plus des emplois faits de ces services.

La production de la branche correspondante s'élève à près de 2 milliards de francs en 1996, avec des importations de 320 millions de francs. Les emplois nationaux (qui

constituent la dépense nationale courante) sont ainsi estimés à 2,3 milliards de francs.

L'estimation de la FBCF correspond au montant des immobilisations corporelles acquises en 1996 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. La dépense en capital est ainsi voisine de 550 millions de francs en 1996.

Le financement de la dépense courante peut être considéré comme entièrement supporté par les usagers, et celui de la dépense en capital étant de même totalement assuré par les entreprises exploitantes.

TABLEAU 8.1

Dépenses nationales et leurs financements		1992	1996	Références
Dépense courante				
Fret	Consommations intermédiaires des chargeurs	2 364	2 277	1
Dépense en capital				
	FBCF de la branche	286	548	9

