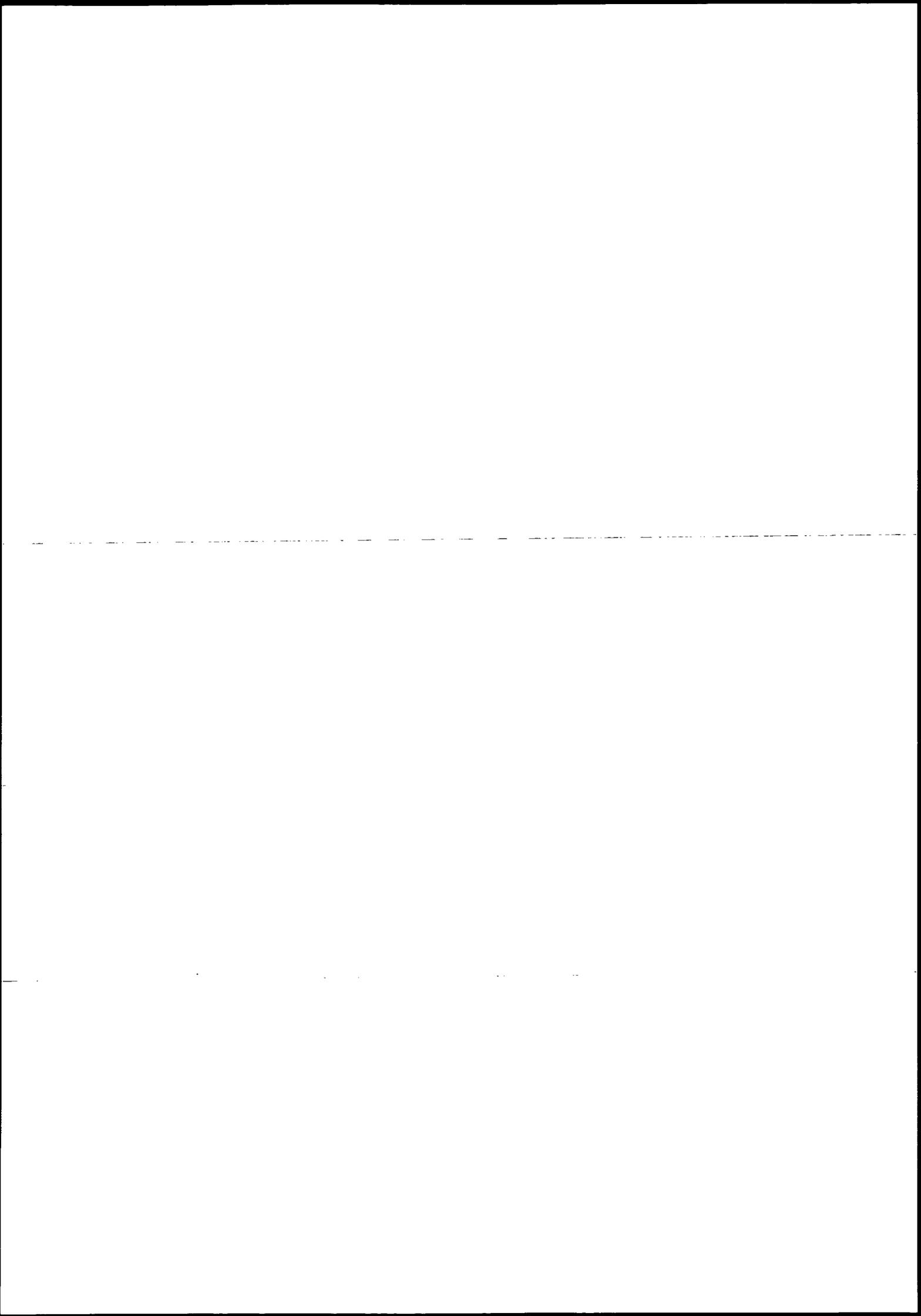


Annexes



0 - MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

L'introduction générale a présenté la finalité de ce compte satellite des transports et la conception évolutive choisie pour construire le compte satellite des transports et ses prolongements.

Cette partie vise à présenter sommairement et simplement les principales méthodes mises en oeuvre pour déterminer les différentes dépenses, les financements correspondants et les éventuels bénéficiaires présentés dans ce compte.

La méthodologie utilisée se réfère pour l'essentiel à celle développée dans le système de comptabilité nationale (SCN93) dans son chapitre XXI intitulé "Analyses et comptes satellites". Ce cadre général a été adapté à la spécificité du domaine étudié compte tenu des objectifs poursuivis.

Délimitation du champ d'investigation : le domaine des transports

La première opération consiste à définir précisément quels sont les biens et les services à considérer comme spécifiques au domaine étudié (ici les transports). Les activités produisant ces biens et services spécifiques au domaine (en compte d'autrui ou en compte propre) sont appelées activités caractéristiques. Elles seront décrites exhaustivement (production, usage, financement) en prenant en compte l'ensemble des dépenses de production, y compris l'investissement. Compte tenu de la diversité des moyens de transport, cette opération sera décrite en détail dans les chapitres spécifiques aux modes retenus.

On se limitera ici aux principales idées :

- aux activités bien identifiées dans la nomenclature d'activités (transports ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien), nous avons adjoint le transport routier pour compte propre (de marchandises et de voyageurs) ; faute de données suffisantes, le compte propre a été ignoré pour l'aérien et le maritime (transport pétrolier) ;

- il faut y ajouter les organisateurs de transport qui remplissent cette fonction en amont pour le compte des chargeurs et sous-traitent souvent le transport propre dit aux transporteurs ;

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

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

- b) l'activité de gestionnaire d'infrastructure des administrations (centrales et locales), principalement en ce qui concerne les routes (nationales, départementales et communales).

- à côté de la gestion stricto sensu des infrastructures, on a identifié une fonction de régulation des flux. Elle est naturellement assurée par la SNCF dans le transport ferroviaire. Elle relève principalement des administrations (police, gendarmerie) pour la route. Enfin pour le transport aérien, elle est assurée par les services de contrôle aérien.

La seconde opération définit "les activités au titre desquelles on enregistre une formation de capital fixe". Ce sont, pour les transports, les activités caractéristiques.

La troisième opération "considère les transferts (courants et en capital) spécifiques du domaine étudié", c'est-à-dire les versements monétaires d'un agent à un autre dont la mise en oeuvre est générée spécifiquement par une activité du domaine. Ils ne sont pris en compte dans la dépense, que dans la mesure où ils ne figurent pas déjà dans la valeur des emplois des produits spécifiques (dans le cas contraire il n'en sera tenu compte qu'en relation avec le financement).

Les différentes notions de dépense

Trois types de dépenses sont distinguées : dépense courante nationale, dépense courante intérieure, dépense en capital.

La dépense nationale courante

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

En se limitant dans un premier temps aux seuls produits relevant des comptes de produits de la comptabilité nationale (voir plus loin les produits ou activités relevant du compte propre), la dépense nationale est obtenue en additionnant, sans doubles comptes, les deux éléments suivants :

- 1°) les emplois réels des unités résidentes (entreprises, ménages, administrations publiques) en produits spécifiques (produits caractéristiques). Ces emplois réels en produits spécifiques sont pris, hors sous-traitance (il y aurait sinon double compte du montant de cette sous-traitance), ils comprennent les consommations finales des ménages et des administrations publiques, les marges de transport et les consommations intermédiaires.
- 2°) les transferts courants spécifiques au domaine, qui ne sont pas une contrepartie de la consommation en produits spécifiques (subventions d'exploitation, ...).

La dépense intérieure courante

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

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

La dépense en capital

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

Elle est constituée de la somme des éléments suivants :

- 1°) la formation brute de capital fixe (FBCF) des producteurs caractéristiques du domaine (dépenses d'investissement et de gros entretien en matériel de transport ou en infrastructures), ainsi que leurs acquisitions (nettes de cessions de terrains) et autres actifs non financiers non produits.
- 2°) les transferts en capital qui ne sont pas une contrepartie de la formation en capital des activités caractéristiques (aides à l'investissement, ...).

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

Les activités en compte propre du domaine

Les activités en compte propre du domaine des transports sont particulièrement importantes dans deux sous-domaines, à savoir les déplacements des personnes en voitures particulières et le transport de fret pour compte propre des entreprises quel que soit leur secteur d'activité.

Dans le premier cas, il convient de prendre en compte les dépenses courantes puis en capital (voir ci-dessous) des ménages qui constituent des parts très importantes du total des dépenses de transport, tous modes confondus. Les comptes nationaux qui décomposent les dépenses des ménages permettent d'estimer les montants correspondants. Dans le second cas, l'estimation de la dépense est une estimation par les coûts puisque l'activité de transport n'est alors pas marchande.

La FBCF des ménages

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

Etant donnée l'importance de la route comme mode de déplacement des ménages, ce choix est légitimé par des raisons de comparabilité entre modes ; il n'en affecte pas moins les concepts précédents dans la mesure où la "frontière" de la production courante s'en trouve légèrement modifiée par rapport aux conventions de la comptabilité nationale (par suppression des achats de véhicules auto-consommés).

La consommation de capital fixe

Outre le problème du compte propre déjà évoqué, une autre question se pose quant à la comparabilité des secteurs marchands et non marchands et notamment chez les gestionnaires d'infrastructure privés et publics, qui n'obéissent pas aux mêmes règles de gestion comptable. Les gestionnaires marchands intègrent dans leurs prix de vente l'amortissement des investissements réalisés. Cette notion d'amortissement n'existe pas en comptabilité publique (notamment pour les gestionnaires publics de la voirie). La comparabilité entre les deux sous-ensembles impose d'estimer une consommation de capital fixe pour ces gestionnaires publics d'infrastructure.

L'agrégat significatif pour les comparaisons intermodales

La dépense en capital obéit par nature à des considérations particulières telles que, par exemple, la politique d'aménagement du territoire, et, de plus, connaît des fluctuations importantes dans le temps, comme entre les modes. De ce fait, l'évolution de cet agrégat doit être examinée année par année sur longue période pour permettre une analyse pertinente.

Par contre, la dépense courante, qu'elle soit nationale ou intérieure, qui est en fait une dépense de fonctionnement par nature plus régulière, permet de mieux jouer ce rôle d'estimation des évolutions moyennes à moyen ou long terme. Il faut bien voir cependant que ces comparaisons ne pourront être sérieusement effectuées que dans une étape ultérieure du compte satellite, lorsque l'on sera en mesure de découper les différentes activités de chaque mode en segments homogènes. Il devrait être possible, par exemple, de comparer la route, le fer et l'aérien sur le marché du transport de voyageurs à plus de 500 kilomètres.

Le financement de la dépense

L'élaboration de tableaux de financement pour chacun des modes et pour l'ensemble du domaine des transports présente des difficultés importantes qui n'ont pas toutes été résolues. C'est pourquoi le lecteur ne trouvera, dans le présent rapport, que des éléments sur les financements. Ces difficultés tiennent à l'hétérogénéité du domaine : par exemple, comment rapprocher le financement d'une voie TGV et celui d'une voiture d'un ménage ?

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

Pour notre part, nous avons prêté une attention particulière au financement des activités pour lesquelles les acteurs publics jouaient un rôle important (TCU, ferroviaire, etc.).

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

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

Dans la première brochure de mai 1996 sur le compte satellite portant sur l'année 1992 dans l'ancienne base des comptes nationaux, une avancée pas à pas avait été choisie. Depuis, des avancées ont été faites notamment sur la consommation de capital fixe. Néanmoins, sur le thème de la présentation du financement, il n'est pas possible d'homogénéiser tous les modes en raison des importants problèmes qui subsistent notamment dans le transport routier. On a continué de se limiter à présenter tous les éléments permettant un débat clair.

Avertissement

Du fait de leurs particularités, les différents modes de transport se prêtent mal à un traitement homogène permettant d'articuler entre eux les éléments constitutifs de la dépense courante nationale et intérieure.

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

Présentation modale en annexe

La partie principale de cette brochure, après avoir présenté une synthèse intermodale a décrit les principaux résultats pour chaque mode dans la problématique qui leur est propre.

Les données détaillées pour chaque mode sont présentées en annexe ci-après dans l'ordre suivant :

- les flux internes au domaine (entre acteurs du domaine) ;
- la production (emplois, compte d'exploitation) ;
- la formation brut de capital fixe (FBCF) ;
- les transferts.

Compléments méthodologiques

Pour estimer le compte de production des activités caractéristiques marchandes, certaines procédures sont communes à la plupart des modes de transport.

Les données en structure du compte de production de l'enquête annuelle d'entreprise ont été souvent utilisées. Il convient toutefois de préciser que les redevances de crédit-bail ont fait l'objet d'un traitement spécial. Elles se décomposent en une partie remboursement et une partie intérêts. Ces redevances de crédit-bail ont par conséquent été ôtées des consommations intermédiaires des producteurs caractéristiques et ventilées dans le compte financier et le compte en capital. Les concepts et les niveaux de valeur ajoutée et d'excédent brut d'exploitation sont donc en quelque sorte "corrigés" en ce sens.

En ce qui concerne le transport routier de marchandises pour compte propre, les coûts variables du compte de production ont été estimés sur la base de ceux du compte d'autrui en respectant la structure relative du compte propre par rapport au compte d'autrui en matière de véhicules-kilomètres tels qu'ils apparaissent dans l'enquête TRM.

1. RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Le chapitre 1 est un chapitre reprenant, en les synthétisant, les données des autres chapitres établies par mode. L'agrégation des données se fait en distinguant les dépenses liées aux transport de voyageurs, de marchandises et aux infrastructures (tableaux 1.1 et 1.2), ainsi que par financeur (ménages, entreprises, administrations) (tableaux 1.4 à 1.7). Les dépenses de l'administration sont les subventions aux transports (sous quelque forme que ce soit : compensations tarifaires, subventions de fonctionnement ou d'investissement, transfert en capital, etc.) et les dépenses liées à la régulation des flux (police de la route, contrôle aérien). Les dépenses des administrations liées à leur propre fonctionnement (telles que le déplacement de ses agents) sont classées avec celles des entreprises. La dépense courante (tableau A1.1) et la dépense en capital (tableau A1.2) sont agrégées, à partir des tableaux des annexes modales, suivant les trois dimensions :

- mode,
- type de dépenses (voyageurs, marchandises, infrastructures),
- financeurs (ménages, entreprises, administrations).

TABLEAU A1.1

Dépense courante en 1996 (tous modes confondus)

(y c. TVA en milliards de francs)

		Ménages	Entreprises	Administrations	Total
Route	Voyageurs	407,9	20,6		428,5
	Marchandises	3,2	296,2		299,4
	Infrastructures	21,0	11,3	82,2	114,5
		432,1	328,1	82,2	842,4
Fer	Voyageurs	16,7	4,7	8,4	29,9
	Marchandises		10,3	0,1	10,4
	Infrastructures			14,9	14,9
		16,7	15,0	23,5	55,2
TCU	Voyageurs et Infrastructures	20,3	19,2	9,0	48,5
Aérien	Voyageurs	22,7	20,7	0,3	43,8
	Marchandises		6,0		6,0
	Infrastructures			0,3	0,3
		22,7	26,7	0,7	50,1
Maritime	Voyageurs	1,5		0,3	1,7
	Marchandises		27,9	0,5	28,4
	Infrastructures			0,5	0,5
		1,5	27,9	1,3	30,7
Fluvial	Voyageurs	0,4			0,4
	Marchandises		1,7	0,1	1,9
	Infrastructures			1,1	1,1
		0,4	1,7	1,3	3,3
Conduite			2,3		2,3
TOTAL		493,7	420,8	117,9	1032,4

Les chiffres sont tirés des annexes de chacun des modes présentés aux pages suivantes.

Par exemple, pour la route, les ménages ont dépensé pour le déplacement des personnes :

382,2 milliards de francs en dépenses d'utilisation de la voiture (hors péages et parkings) (tableau A2.1) + 25,7 milliards de francs pour l'utilisation des autocars et des taxis (tableau A2.11), soit au total 407,9 milliards de francs. Leurs dépenses courantes d'infrastructures (péages d'autoroutes et parking) se sont élevées à 21 milliards de francs (tableau A2.13). Ils ont dépensé 3,2 milliards de francs de transport de marchandises (TVA comprise : tableau A2.5). Les transports de marchandises des entreprises - qui apparaissent en consommations intermédiaires - sont évalués à 256,6 milliards de francs pour le TRM compte d'autrui et compte propre (tableau A2.5) + 39,6 milliards de francs pour l'organisation de transport de fret et la messagerie (tableau A2.7) soit 296,2 milliards de francs.

Leurs dépenses en transport de voyageurs - correspondant aux déplacements professionnels - sont évaluées à 20,6 milliards de francs (tableau A2.11) et les péages (y compris pour le TRM) à 11,3 milliards de francs (tableau A2.13). Les dépenses courantes de l'administration consacrées à la route sont de 82,2 milliards de francs (tableau A2.15) ; elles incluent une CCF de 27,7 milliards de francs.

Les dépenses des ménages en **transport ferroviaire** sont exclusivement du transport de voyageurs : ce sont les achats de titres de transports, soit 16,7 milliards de francs avec la TVA (tableau A3.6).

Celles des entreprises sont les consommations intermédiaires de transport de voyageurs (déplacements professionnels) pour 4,7 milliards de francs et de transport de marchandises pour 10,3 milliards de francs (tableau A3.6).

Les dépenses des administrations sont les compensations tarifaires classées par les comptes nationaux comme consommation finale des APU : 1,76 milliard de francs et les subventions sur les produits : 6,6 milliards de francs pour les voyageurs (dont 1,65 milliard de francs d'autres compensations tarifaires) et 0,12 milliard de francs pour les marchandises (tableau A3.5).

Les dépenses courantes des administrations pour les infrastructures ferroviaires (14,9 milliards de francs) sont composées d'une contribution aux charges d'infrastructure de 12,6 milliards de francs et d'un concours au service de la dette de 2,3 milliards de francs (tableau A3.6).

Les dépenses des ménages en **transport collectif urbain**, après remboursement de la carte orange, s'élèvent à 20,4 milliards de francs (tableau A4.6). Les dépenses des entreprises sont des transferts (versement transport + remboursement de carte orange) pour 19,2 milliards de francs et les dépenses des administrations (contributions aux réductions tarifaires et subventions d'exploitations) sont de 9 milliards de francs (tableau A4.6).

Les dépenses des ménages résidents en **transport aérien** sont les achats de billets pour un montant de 22,7 milliards de francs TVA comprise (tableau A5.2). Les dépenses des entreprises s'élèvent à 20,7 milliards de francs pour le transport de voyageurs (déplacements professionnels) et à 6 milliards de francs pour les marchandises, dont 2,7 de transport de fret (tableau A5.2) et 3,3 milliards de francs d'organisation du transport de fret (tableau A5.5).

Une particularité des modes aérien et maritime est le financement des infrastructures par les redevances payées par les transporteurs. Ainsi, la dépense en infrastructures que l'on peut additionner aux dépenses voyageurs et marchandises n'est plus composée que des transferts en capital des administrations : 126 millions de francs pour les aéroports (tableau A5.3) et 221 millions de francs pour la navigation aérienne (tableau A5.4).

Par ailleurs, les subventions aux transports de voyageurs (usagers ou compagnies) sont de 339 millions de francs.

Le transport **maritime** de voyageurs est financé par les ménages pour 1,5 milliard de francs et subventionné pour 280 millions de francs par les APU (tableau A6.2). Le transport de marchandise est financé par les entreprises pour 27,9 milliards de francs (tableau 6.8) et subventionné pour 270+246 millions de francs par les APU (tableau A6.2). Comme pour le mode aérien, le financement des infrastructures est assuré par les redevances payées par les transporteurs, à l'exception des subventions qui s'élèvent à 335 millions de francs pour les ports et 193 millions de francs pour les phares et balises.

Le transport **fluvial** de passagers - essentiellement touristique - est financé par les ménages pour 369 millions de francs (TVA comprise : tableau A7.2). Le transport de marchandises essentiellement par les entreprises : 1,7 milliard de francs (tableau A7.2), les subventions étant de 143 millions de francs (tableau A7.2). Les infrastructures sont financées par les redevances et par des transferts des APU de 1 113 millions de francs (tableau A7.3).

Le transport par **conduite** est un transport de marchandises financé intégralement par les entreprises.

TABLEAU A1.2

La dépense brute en capital en 1996

(y c. TVA en milliards de francs)

		Ménages	Entreprises	Administration	Total
Route	Matériel de transport	189,9	80,2		270,1
	Infrastructures		20,1	41,9	62,0
	Total	189,9	100,3	41,9	332,1
Fer	Matériel de transport		5,7		5,7
	Infrastructures		10,3	4,1	14,5
	Total		16,0	4,1	20,2
TCU			11,4	4,2	15,6
Aérien	Matériel de transport		5,7		5,7
	Infrastructures		2,7	2,1	4,8
	Total		8,4	2,1	10,5
Maritime	Matériel de transport		3,5	0,2	3,7
	Infrastructures		1,4	0,5	1,9
	Total		4,9	0,7	5,6
Fluvial	Matériel de transport		0,2		0,2
	Infrastructures		0,2	0,2	0,4
	Total		0,4	0,2	0,6
Conduite			0,5		0,5
TOTAL		189,9	142,0	53,2	385,1

Les seules dépenses en capital des ménages concernent les achats de véhicules neufs pour 189,9 milliards de francs (tableau A2.12). Le poste « dépenses des entreprises en matériel de transport routier » correspond à la FBCF du TRM : 45,8 milliards de francs (tableau A2.5), des OTF : 2,2 milliards de francs (tableau A2.7) et du TRV : 32,2 (tableau A2.11), soit au total 80,2 milliards de francs. Les dépenses en infrastructures routières sont celles des sociétés d'autoroutes et parking : 20,1 milliards de francs et des administrations pour le réseau non concédé : 41,9 milliards de francs (tableau A2.19).

La dépense en capital pour le transport ferroviaire est composée d'une FBCF en matériel de transport de 5,7 milliards de francs de la SNCF (tableau A3.6). La FBCF de la SNCF en infrastructures est de 12,3 milliards de francs mais l'État en a pris en charge 2 au titre de la subvention d'équipement (tableau A3.6). Si on ajoute 2,1 milliards de francs de dotation en capital pour l'amortissement de la dette, la dépense en capital brute des APU s'élève à 4,1 milliards de francs et celle de la SNCF à 10,3 milliards de francs.

La dépense en capital des transports collectifs urbains (infrastructures et matériel) est la FBCF des entreprises de TCU, mais elles n'en financent que 11,4 milliards de francs puisqu'il faut tenir compte des diverses subventions d'équipement : 4,2 versés par les APU (tableau A4.4).

La dépense en capital du transport aérien consacrée au matériel de transport est assurée par les entreprises à hauteur de 5,7 milliards de francs (tableau A5.2). Les dépenses sont de 2,5 milliards de francs pour les gestionnaires d'aéroports, compte tenu de 952 millions de francs de subventions d'équipement versées par les APU (tableau A5.3) et 153 pour les organisateurs de transport de fret (tableau A5.5). Les dépenses des APU sont de 1,124 milliard de francs pour la navigation aérienne (tableau A5.4) et de 952 millions de francs de subventions aux aéroports.

La dépense maritime en matériel de transport est de 3,5 milliards de francs pour le transport maritime et de 174 millions de francs pour la collecte de fret (tableaux A6.2 et A6.5) dont 187 millions de francs de subvention d'équipement. Pour les infrastructures portuaires les investissements sont de 1,315 milliard de francs (tableau A6.3) pour les ports et 107 millions de francs pour la manutention (tableau A6.4), soit 1,4 milliard de francs auquel il convient d'ajouter un transfert de 452 millions de francs des APU (tableau A6.3).

Les investissements fluviaux s'élèvent à 210 millions de francs pour les entreprises de transport et 384 millions de francs pour les infrastructures (VNF) dont 209 millions de francs de subventions d'équipement (tableau A7.2 et A7.3).

CALCUL DE LA DÉPENSE TOTALE

En 1996, la dépense courante était de 1 034 milliards de francs et la dépense en capital de 389 milliards de francs. Pour additionner ces deux agrégats, il convient d'éliminer ce qui leur serait commun (doubles comptes).

Ce qui leur est commun est la partie du capital "consommée" dans la dépense courante. Ce capital consommé dans le processus de production est appelé consommation de capital fixe (CCF).

Pour les producteurs marchands, les ventes doivent financer l'amortissement du capital : c'est la notion d'"amortissement" comptable figurant au compte de résultat. Cet amortissement, qui figure au compte de résultat des entreprises, est financé par la production vendue.

La production des producteurs non marchands est évaluée au coût des facteurs : consommations intermédiaires, salaires, ... Le coût des investissements est mesuré par la CCF.

Dans les deux cas, la CCF est calculée par une fonction liée aux caractéristiques physiques du capital (longévité, obsolescence).

Exprimée en termes bruts, la dépense en capital (FBCF) ne tient pas compte de son usure et de son obsolescence : elle correspond tout simplement aux flux monétaires effectifs enregistrés dans l'année (acquisitions moins cessions).

On obtient la dépense nette en capital à partir de la dépense brute en lui soustrayant la CCF aussi bien pour les activités marchandes que non marchandes : cela revient à imputer au stock de capital le seul effort d'accroissement du stock de capital du début à la fin d'une période donnée, compte tenu de l'usure du stock qui existait au début de cette période et des dépenses d'entretien et d'investissements neufs consenties en cours de période.

La dépense de capital nette peut ainsi être additionnée à la dépense courante pour mesurer la dépense nationale.

On a donc la relation :

$$\begin{aligned} \text{dépense totale} &= \text{dépense courante} + \text{dépense nette en capital} = \\ &= \text{dépense courante} + \text{dépense brute en capital} - \text{consommation de capital fixe} \end{aligned}$$

Toutefois, pour les producteurs non marchands, l'application de cette méthode doit tenir compte du fait que l'on a intégré ou pas la CCF dans la dépense courante.

Pour les administrations publiques, on a intégré la CCF d'infrastructures routières dans la dépense courante. Par contre, pour le transport en compte propre, la dépense courante ne contient pas l'amortissement du matériel roulant. On additionnera donc à la dépense courante la dépense nette en capital dans le premier cas et la dépense brute dans le second.

Méthode d'estimation de la CCF dans les transports

Autant que cela a été possible, on s'est appuyé sur la comptabilité nationale de l'Insee qui calcule la CCF dans les comptes de patrimoine. Dans la base 1980⁽¹⁾, les comptes de patrimoine sont établis par :

- secteur institutionnel (sociétés et quasi-sociétés (SQS), grandes entreprises nationales (GEN), administrations publiques (APU), ...);
- type d'actif (matériel de transport, autres matériels, construction hors logement, ...);
- branche d'activité.

(1) Ceux de la nouvelle base ne sont pas encore disponibles.

Pour l'année 1996, la ventilation suivant les deux premiers critères pour la branche transport dans son ensemble est :

TABLEAU A1.3

La CCF dans les comptes de la branche transport

	Construction hors logeme	Matériel transport	Autre Matériel	Total
GEN	13,2	11,4	4,3	28,9
SQS	9,2	28,3	12,1	49,6
Total	22,4	39,7	16,4	78,5

Source : Insee (base 1980) en 1996 en milliards de francs

Il faut y ajouter la CCF des administrations publiques (27,7 milliards de francs pour les routes non-concédées ⁽²⁾ et 800 millions de francs pour la navigation aérienne), donc :

$12 + 9,2 + 27,7 + 0,8 = 50,7$ milliards de francs de CCF en infrastructure

$11,4 + 28,3 = 39,7$ milliards de francs de CCF en matériel de transport

$4,3 + 12,1 = 16,4$ milliards de francs de CCF en autre matériel

soit 107 milliards de francs au total.

La ventilation par mode n'est pas fournie par la comptabilité nationale.

Pour le matériel de transport et les autres matériels, elle a été estimée à partir de ce qui dans l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) se rapprochait le plus de la notion de CCF c'est-à-dire les amortissements ⁽³⁾ et les redevances de crédit bail ⁽⁴⁾. Plus précisément, les chiffres globaux de CCF de la comptabilité nationale ont été répartis entre les modes au prorata des amortissements et du crédit-bail de l'EAE (voir tableau A1.4).

Pour les infrastructures non routières, une étude réalisée en 1994 ⁽⁵⁾ par l'OEST présentait une estimation de capital fixe nette de chaque mode. Nous avons réparti au prorata de ce capital les 13 milliards de francs des GEN : 10,5 milliards de francs pour la SNCF et 2,5 milliards de francs pour la RATP.

Pour la CCF d'infrastructures des SQS, nous retenons 5,5 milliards de francs pour les sociétés d'autoroutes ⁽²⁾. Les 3,7 milliards de francs restant sont répartis au prorata du capital net en 1,5 milliard de francs pour l'aérien, 1,5 milliard de francs pour le maritime et 0,7 pour le transport par conduite.

La consommation totale de capital fixe incluse dans la dépense courante est récapitulée dans le tableau 3, elle s'élève à 107 milliards de francs pour l'ensemble des modes.

TABLEAU A1.4

Ventilation de la CCF des matériels de transports

	EAE 1996			part GEN part SQS		CCF (hors infrastructure)	
	amortiss,	crédit bail	total	GEN	SQS	GEN	SQS
TRM (1)	8,5	3,5	12		65,4%		
TRV	1,7	1	2,7		14,7%		
route							32,3
Fer	11,4	1,4	12,8	65,0%		10,3	
RATP	2,7		2,7	13,7%		2,2	
TCU provi	0,7		0,7		3,8%		1,5
Air Franc	3	1,2	4,2	21,3%		3,4	
Autres air	0,75	0,4	1,2		6,3%		2,5
Maritime	1,3	0,4	1,7		9,3%		3,7
Fluvial	0,08	0,03	0,1		0,6%		0,2
TOTAL	19,9	7,9	38,1	100,0%	100,00%	15,8	40,4

(2) Voir pages suivantes sur la CCF des infrastructures routières.

(3) Même si l'on sait que des considérations fiscales les influencent.

(4) Considéré comme investissement par la comptabilité nationale.

(5) Le coût du capital des infrastructures de transport, OEST-DRAST-ENPC mars 1994.

TABLEAU A1.5

La CCF pour chacun des modes

	Infras	Matériel	Total
Route	33,2	32,3	65,5
Fer	10,5	10,3	20,8
TCU	2,5	3,7	6,2
Aérien	2,3	5,9	8,2
Maritime	1,5	3,7	5,2
Fluvial		0,2	0,2
Conduite	0,8		0,8
TOTAL	50,8	56,2	107,0

La consommation de capital des infrastructures routières

Le montant des dépenses annuelles d'investissement en infrastructures routières est l'un des éléments analysés dans le rapport à la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN). En 1998, ces investissements se sont élevés à 39,6 milliards de francs pour le réseau non concédé (dont 10,3 milliards de francs pour les routes nationales) et à 15 milliards de francs pour le réseau des autoroutes concédées.

Ces dépenses visent à la fois à entretenir le réseau existant (gros entretien, mise à de nouvelles normes de sécurité) et à l'accroître (construction de nouvelles routes ou autoroutes). Cette formation de capital fixe (FBCF) est qualifiée de brute car n'en est pas déduite la perte de valeur des ouvrages due à leur usure ou à leur abandon. Elle ne permet donc pas de mesurer directement ni l'accroissement du stock de capital, ni le coût d'usage des routes pour la collectivité. Comme pour les autres catégories d'actifs, c'est la consommation de capital fixe (CCF) qui permet de mesurer la perte d'utilité d'une infrastructure au cours d'une année. Cette notion, proche dans son esprit de celle d'amortissement comptable, recouvre à la fois la perte de valeur due à l'usure d'un bien et à son obsolescence.

La mesure de la consommation de capital fixe permet à la fois :

- d'évaluer le coût d'usage, au cours d'une année n, des investissements réalisés précédemment ;
- de calculer la formation nette de capital fixe (FNCF) qui, à prix constants, mesure l'accroissement du stock net de capital, par les relations : $FNCF(n) = FBCF(n) - CCF(n)$ et $Stock(n) = Stock(n-1) + FNCF(n)$.

La mesure de la CCF dépend de l'hypothèse de durée de vie des actifs

La comptabilité nationale mesure la CCF et la FNCF dans les comptes de patrimoine. Ces comptes sont issus de chroniques d'investissements et d'hypothèses d'amortissement et de durées de vie des actifs.

L'amortissement d'un actif donné est effectué de façon linéaire (c'est également souvent le cas en comptabilité privée). Pour un type d'actifs, la durée de vie de chacun des biens est à la fois variable, d'un bien à l'autre et selon l'usage qui en est fait, et aléatoire : si la durée de vie moyenne d'un camion est de dix ans, tous les camions ne durent pas exactement dix ans ; certains dureront cinq ans, d'autres douze ans. Les statisticiens rendent compte de cela en considérant la durée de vie de chaque bien comme une variable aléatoire et utilisent donc des lois probabilistes de mortalité. La forme classique de ces lois est log-normale c'est-à-dire que le logarithme de la durée de vie suit une loi normale (voir encadré page 56).

Dans les calculs qu'il effectue, l'Insee décompose les comptes de patrimoine par grand type d'actifs : informatique (durée de vie 8 ans), matériel de transport (7 ou 15 ans suivant les secteurs), autres machines (de 13 à 20 ans), bâtiments (de 20 à 30 ans) et autres infrastructures (60 ans).

Des durées de vie particulièrement longues pour les routes

L'évaluation de la CCF et de la FNCF des routes doit tenir compte de durées de vie spécifiques qui peuvent être très élevées.

Une étude de l'OEST de 1993 avait conduit à une mesure du stock de capital routier en retenant des hypothèses de durée de vie allant jusqu'à cinq cents ans pour les travaux de terrassements. Deux jeux d'hypothèses contrastés étaient présentés : durée moyenne des structures à durée de vie longue (terrassements, ouvrages d'arts) de 275 ans (hypothèse 1) ou de 70 ans (hypothèse 2) et vingt ans pour les structures à durée courte (chaussées et sécurité). Cette étude présentait aussi des chroniques d'investissement routier depuis 1953, que l'on a complétées jusqu'en 1998 avec les données figurant dans les rapports à la Commission des comptes des transports de la nation. Le déflateur utilisé est l'indice global des travaux publics calculé par la fédération nationale des travaux publics (FNTP) à partir de 1975 et l'indice du coût de la construction (ICC) avant.

Pour les années antérieures à 1953, à défaut de disposer de données cohérentes, deux hypothèses extrêmes sont présentées :

- aucun investissement avant 1953 ;
- des investissements égaux à ceux l'année 1953 en prix constants pour les années 1880 à 1953.

Le tableau A1.7 présente la consommation de capital fixe correspondante dans les différents jeux d'hypothèses. On constate naturellement que, dans l'hypothèse 2 (durée de vie courte), les investissements réalisés avant 1953 pèsent très peu.

La valeur retenue dans le compte satellite, issue des chiffres de la comptabilité nationale, est de 27,7 milliards de francs pour le réseau non concédé (local et national), soit une valeur correspondant à l'hypothèse 2 de durée de vie plus courte. La valeur retenue pour les autoroutes concédées, 5,5 milliards de francs, est intermédiaire entre les deux hypothèses 1 et 2.

TABLEAU A1.6
Durées de vie moyennes des infrastructures routières

	Hypothèse 1	Hypothèse 2	routes	autoroute
Structures à durée de vie longue			50%	70%
terrassements	500 ans	100 ans		
assainissements	50 ans	50 ans		
ouvrages d'arts	100 ans	50 ans		
moyenne	275 ans	70 ans		
Structures à durée de vie courte			50%	30%
Chaussées				
couches profondes	25 ans			
couches de roulement	10 ans			
équipement sécurité	25 ans			
moyenne	20 ans			

Source : *Le coût du capital des infrastructures de transport - mars 1994 - OEST-DRAST-ENPC- Quinet-Roy-Schwartz-Taroux.*

TABLEAU A1.7
La CCF d'infrastructures routières en 1996
(milliards de francs)

	période	Réseau investissement local	Réseau national	Réseau concédé	Total
H1	1880 à 1998	15,8	6,1	4,1	26,0
H1	1953 à 1998	15,7	6,1	4,1	25,8
H2	1880 à 1998	20,4	7,7	7,3	35,5
H2	1953 à 1998	20,1	7,7	7,3	35,1

Lois de mortalité et amortissement

La durée de vie V d'un actif suit une loi log-normale de paramètres (m,s) si et seulement si son logarithme suit une loi normale de moyenne m et d'écart type s .

Sa fonction de densité est donc définie par :

$$f(t) = 0 \text{ si } t \leq 0 \text{ et } f(t) = \frac{1}{\sigma\sqrt{2\pi}} \exp\left[-\frac{1}{2}\left(\frac{\text{Log } t - m}{\sigma}\right)^2\right] \text{ si } t > 0$$

C'est-à-dire que la probabilité que la durée de vie V soit supérieure à une valeur a donnée est $\int_a^{+\infty} f(t) dt$.

La médiane de la durée de vie est e^m , sa moyenne est $e^{m+\sigma^2/2}$, le graphique 1 représente la fonction de répartition f pour des durées de vie moyenne de 20 ans et 70 ans.

Au cours de chaque année, la partie P_n d'un investissement réalisé au cours d'une année 0 qui disparaît est

$$\text{donnée par : } P_n = \int_n^{n+1} f(t) dt$$

Cette partie est amortie linéairement sur n années (entre 0 et n) d'un montant $\frac{P_n}{n}$.

Si la série, à prix constants, des investissements réalisés est $I_0, I_1, I_2, \dots, I_n$, la consommation de capital fixe

$$\text{au cours de l'année } m \text{ est } C_m = \sum_i \frac{I_{m-i} P_i}{i}$$

2. LE TRANSPORT ROUTIER

1 - Les dépenses des ménages

Le champ couvert est celui de la consommation finale nationale des ménages résidents, qu'elle soit effectuée sur le territoire économique ou dans le reste du monde.

Les achats de véhicules par les ménages sont classés en investissements et non en consommation comme l'exigeraient les règles de la comptabilité nationale. Ce choix est justifié par des considérations de comparabilité entre modes.

2 - Les transports routiers de marchandises et de voyageurs (tableaux A2.4 à A2.8)

L'estimation du montant des dépenses des usagers des services de transport routier de marchandises et de voyageurs pour compte d'autrui est issue des comptes nationaux. La valeur de la production de ces activités se fait donc aux prix du marché.

Le transport routier de marchandises et de voyageurs pour compte propre ne fait pas l'objet d'échanges sur le marché. La valeur des services correspondants est estimée en reconstituant les prix à partir des coûts de production.

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

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

- on a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'affecter aux transports une part de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dégagé par des entreprises dont l'activité est tout autre.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport routier de marchandises, deux éléments de différenciation supplémentaires ont été pris en compte :

- la circulation exprimée en véhicules-kilomètres pour l'estimation des coûts variables (carburant, réparations,...),
- le nombre de chauffeurs routiers du compte d'autrui et du compte propre (respectivement 152 000 et 100 000 en 1996) pour l'évaluation des frais de personnel.

3 - Les gestionnaires d'infrastructures

Pour l'essentiel, les données de base concernant les exploitants d'ouvrages à péage sont issues des comptes nationaux.

Les données de base concernant les administrations publiques proviennent de la direction des routes et de l'Insee en ce qui concerne les dépenses de l'État et de la direction générale de la comptabilité publique en ce qui concerne les dépenses des collectivités locales.

La consommation de capital fixe (CCF) des administrations publiques est reprise des comptes nationaux : fonctions F6 (Développement urbain) et F8 (Transports, postes et télécommunications). On a admis, par hypothèse, que la part purement «routière» de la CCF était la même que la part «routière» de la FBCF et l'on a appliqué les taux correspondants à la CCF des fonctions F6 et F8.

4 - La répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructures

La répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructures par types de véhicules et, par voie de conséquence, entre les deux catégories d'utilisateurs que sont les ménages et les producteurs marchands tient compte des différences constatées entre véhicules légers (motos, VPC, VUL) et véhicules lourds (poids lourds et autocars). Elle s'appuie sur les travaux du conseil général des Ponts et Chaussées relatifs à l'imputation des charges d'infrastructures. Ces travaux établissent notamment des équivalences entre poids lourds (PL) et véhicules légers (VL) par types de dépenses :

- investissements : 1 PL = 5 VL sur autoroutes et routes nationales et 1 PL = 12 VL sur le réseau local des APU,
- gros entretien et CCF : 1 PL = 9 VL,
- entretien courant (hors dépenses de personnel) : 1 PL = 4 VL,
- dépenses d'exploitation (y compris les frais de personnel) et dépenses d'éclairage : 1 PL = 1,5 VL,
- dépenses de police : 1 PL = 2 VUL = 3 VPC.

TABLEAU A.2.1

Dépenses de motorisation des ménages

(en milliards de francs)

	VPC & motos		VUL		Total	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996
A - Dépense courante						
Carburants	108,6	129,1	7,2	8,5	115,8	137,6
Assurances	12,3	17,9	3,5	4,4	15,8	22,3
Garage, Parking	4,3	6,0	0,0	0,0	4,3	6,0
Péages	11,8	15,9	0,8	1,1	12,6	17,0
Auto-école, location de voitures	11,3	12,1	0,0	0,0	11,3	12,1
Réparations, lubrifiants, pièces détachées	157,7	181,7	10,5	12,0	168,2	193,7
Fiscalité spécifique	14,1	16,0	0,5	0,5	14,7	16,5
Total TTC (hors péages et parkings *)	304,1	356,8	21,8	25,4	325,9	382,2
TVA	45,3	55,2	2,3	3,0	47,6	58,2
Dépense courante hors taxes	258,8	301,6	19,5	22,4	278,3	324,0
B - Dépense en capital						
Achats de véhicules TTC	169,6	181,5	8,5	8,4	178,1	189,9
TVA sur achats de véhicules	27,6	31,0	1,4	1,4	29,0	32,5
Achats de véhicules HT	141,9	150,5	7,1	6,9	149,1	157,4

(*) Afin d'éviter les doubles comptes, les dépenses des ménages en services d'ouvrages à péage et de parkings ont été déduites. C'est le compte spécifique "ouvrages routiers à péage" qui intègre ces dépenses.

TABLEAU A.2.2

Fiscalité générée en 1992 et 1996

(en milliards de francs)

	VPC & motos		VUL		Total	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996
TVA sur dépenses d'utilisation	45,3	55,2	2,3	3,0	47,6	58,2
TVA sur achats de véhicules	27,6	31,0	1,4	1,4	29,0	32,5
TIPP	62,2	77,8	1,8	3,1	64,0	80,9
Taxes sur les assurances	12,9	15,2	0,9	1,0	13,7	16,2
Fiscalité spécifique	14,1	16,0	0,5	0,5	14,7	16,5
Total fiscalité générée	162,1	195,2	6,9	9,0	169,0	204,2

TABLEAU A2.3

Dépense courante et dépense en capital du TRM en 1992

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	
A - Dépense courante										
1 - Emplois de services de TRM (prix producteur)										
Consommation intermédiaire	21,4	110,6	132,0	43,2	60,8	104,0	64,6	171,4	236,0	
Consommation finale des ménages	0,4	1,9	2,2				0,4	1,9	2,2	
TVA non déductible	0,1	0,6	0,8				0,1	0,6	0,8	
Exports	1,3	6,8	8,2				1,3	6,8	8,2	
Total emplois	23,2	119,9	143,2	43,2	60,8	104,0	66,5	180,7	247,2	
2 - Ressources en services de TRM (prix producteur)										
Production de services (hors TVA)	22,0	113,7	135,7	43,2	60,8	104,0	65,3	174,5	239,7	
Imports (hors TVA)	1,1	5,6	6,7				1,1	5,6	6,7	
TVA (rappel)	0,1	0,6	0,8				0,1	0,6	0,8	
Total ressources	23,2	119,9	143,2	43,2	60,8	104,0	66,5	180,7	247,2	
3 - Passage au prix de base										
Production au prix producteur	1	22,0	113,7	135,7	43,2	60,8	104,0	65,3	174,5	239,7
Impôts sur les services	2	0,0	0,1	0,1				0,0	0,1	0,1
Production au prix de base	3=1-2	22,0	113,6	135,6	43,2	60,8	104,0	65,2	174,4	239,7
4 - Compte des producteurs de services de TRM										
Consommation intermédiaire	4	6,4	55,9	62,3	39,4	35,3	74,7	46,2	92,6	138,8
<i>dont :</i>										
<i>carburant (y c TIPP)</i>		0,8	12,2	13,1	15,1	7,7	22,9	16,0	20,0	35,9
<i>assurances (yc taxes)</i>		0,3	1,1	1,4	6,4	1,2	7,6	6,7	2,3	9,0
<i>réparations</i>		1,0	4,6	5,6	17,8	2,9	20,7	19,1	7,7	26,8
Valeur ajoutée	5=3-4	15,6	57,8	73,3	3,8	25,5	29,3	19,7	84,6	104,2
Salaires et charges sociales	6	14,9	44,2	59,1	0,0	22,3	22,3	15,2	67,5	82,7
Impôts et taxes	7	0,6	5,2	5,8	3,8	3,2	7,0	4,5	8,4	12,8
Dépense courante d'exploitation	8=4+6+7	22,0	105,2	127,2	43,2	60,8	104,0	65,3	166,0	231,3
EBE	10=5-6-7	0,0	8,4	8,4				0,0	8,4	8,4
B - Dépense en capital										
FBCF totale		1,0	12,5	13,5	20,0	8,7	28,7	21,0	21,2	42,2
dont achat de véhicules neufs		1,0	9,0	10,0	20,0	6,5	26,5	21,0	15,5	36,5

TABLEAU A2.4

Fiscalité générée en 1992

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total
Total	1,5	15,6	17,1	17,8	9,4	27,3	19,4	25,1	44,4
Impôts sur les services (hors TVA déductible)	0,0	0,1	0,1				0,0	0,1	0,1
TVA non déductible	0,1	0,6	0,8				0,1	0,6	0,8
Taxes sur les carburants	0,7	9,4	10,1	12,5	6,0	18,5	13,2	15,4	28,6
<i>dont TIPP</i>	<i>0,5</i>	<i>7,0</i>	<i>7,6</i>	<i>9,6</i>	<i>4,5</i>	<i>14,1</i>	<i>10,1</i>	<i>11,5</i>	<i>21,6</i>
Taxes sur les assurances	0,1	0,3	0,4	1,5	0,3	1,8	1,5	0,6	2,2
Autres impôts liés à la production	0,6	5,2	5,8	3,8	3,2	7,0	4,5	8,4	12,8
<i>dont fiscalité spécifique (*)</i>	<i>0,2</i>	<i>1,0</i>	<i>1,2</i>	<i>3,8</i>	<i>0,4</i>	<i>4,2</i>	<i>4,0</i>	<i>1,4</i>	<i>5,4</i>

TABLEAU A2.5

Dépense courante et dépense en capital du TRM en 1996

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total
A - Dépense courante									
1 - Emplois de services de TRM (prix producteur)									
Consommation intermédiaire	25,8	117,9	143,8	49,9	62,8	112,8	75,8	180,8	256,6
Consommation finale des ménages	0,4	2,0	2,4				0,4	2,0	2,4
TVA non déductible	0,1	0,7	0,8				0,1	0,7	0,8
Exports	1,6	7,3	8,9				1,6	7,3	8,9
Total emplois	28,0	128,0	156,0	49,9	62,8	112,8	78,0	190,8	268,8
2 - Ressources en services de TRM (prix producteur)									
Production de services (hors TVA)	26,5	121,1	147,6	49,9	62,8	112,8	76,5	183,9	260,4
Imports (hors TVA)	1,4	6,2	7,6				1,4	6,2	7,6
TVA (rappel)	0,1	0,7	0,8				0,1	0,7	0,8
Total ressources	28,0	128,0	156,0	49,9	62,8	112,8	78,0	190,8	268,8
3 - Passage au prix de base									
Production au prix producteur	26,5	121,1	147,6	49,9	62,8	112,8	76,5	183,9	260,4
Impôts sur les services	0,0	0,1	0,1				0,0	0,1	0,1
Production au prix de base	26,5	121,0	147,5	49,9	62,8	112,8	76,5	183,8	260,3
4 - Compte des producteurs de services de TRM									
Consommation intermédiaire	7,9	61,4	69,3	46,0	36,4	82,4	53,9	97,8	151,7
<i>dont :</i>									
<i>carburant (y c TIPP)</i>	1,2	15,4	16,6	18,3	9,1	27,4	19,4	24,5	44,0
<i>assurances (yc taxes)</i>	0,3	1,3	1,7	8,1	1,7	9,8	8,4	3,1	11,5
<i>réparations</i>	1,3	4,9	6,1	19,7	2,9	22,5	20,9	7,7	28,7
Valeur ajoutée	18,6	59,6	78,2	3,9	26,5	30,4	22,6	86,1	108,6
Salaires et charges sociales	17,9	45,9	63,9	0,0	23,2	23,2	17,9	69,1	87,0
Impôts et taxes	0,7	5,6	6,3	3,9	3,3	7,2	4,7	8,9	13,5
Dépense courante d'exploitation	26,4	111,9	138,3	46,0	62,4	108,5	72,4	174,3	246,7
EBE	0,1	9,1	9,3				0,1	9,1	9,3
B - Dépense en capital									
FBCF totale	0,6	12,6	13,2	24,5	8,1	32,6	25,1	20,7	45,8
dont achat de véhicules neufs	0,6	9,3	10,0	24,5	6,2	30,7	25,1	15,5	40,7

TABLEAU A2.6

Fiscalité générée en 1996

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble		
	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total	VUL	PL	Total
Total	2,0	19,8	20,7	21,9	11,5	33,4	19,8	29,9	49,7
Impôts sur les services (hors TVA déductible)	0,0	0,1	0,1				0,0	0,1	0,1
TVA non déductible	0,1	0,7	0,8				0,1	0,7	0,8
Taxes sur les carburants	1,0	13,1	14,2	16,1	7,8	23,9	17,2	20,9	38,1
<i>dont TIPP</i>	0,8	9,9	10,7	12,4	5,9	18,3	13,2	15,8	29,0
Taxe sur les assurances	0,1	0,3	0,4	1,8	0,4	2,3	1,9	0,8	2,7
Autres impôts liés à la production	0,7	5,6	6,3	3,9	3,3	7,2	4,7	8,9	13,5
<i>dont fiscalité spécifique (*)</i>	0,2	1,0	1,2	3,9	0,4	4,3	4,1	1,4	5,5

*) Fiscalité spécifique : carte grise, vignette, taxe à l'essieu, droit de timbre sur les contrats de transport.

TABLEAU A2.7

Dépense courante et en capital de l'organisation du transport de fret

(en milliards de francs)

	Messagerie Fret express		Affrètement		Organisation du transp. internat.		Ensemble	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996	1992	1996
A - Dépense courante								
1 - Emplois de services (prix producteur)								
Consommation intermédiaire	22,8	27,8	5,3	4,9	6,4	6,9	34,5	39,6
Consommation finale des ménages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TVA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Exports	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total emplois	22,8	27,8	5,3	4,9	6,4	6,9	34,5	39,6
2 - Ressources en services (prix producteur)								
Production du produit (hors TVA) <i>1</i>	22,8	27,8	5,3	4,9	6,5	6,9	34,6	39,6
Imports (hors TVA)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total ressources	22,8	27,8	5,3	4,9	6,5	6,9	34,6	39,6
3 - Passage au prix de base								
Production au prix producteur	22,8	27,8	5,3	4,9	6,5	6,9	34,6	39,6
Impôts sur prod. acquittés par le prod. <i>2</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Subv. sur prod. versées au prod. <i>3</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Production au prix de base <i>4=1-2+3</i>	22,8	27,8	5,3	4,9	6,5	6,9	34,6	39,6
4 - Compte des producteurs								
Cons. intermédiaire des prod. <i>5</i>	9,6	12,5	2,2	2,2	2,8	3,2	14,6	17,9
<i>dont carburant (y c TIPP)</i>	2,6	4,5	0,8	1,1	0,1	0,2	3,5	5,8
Valeur ajoutée au prix de base <i>6=4-5</i>	13,2	15,2	3,1	2,7	3,7	3,8	20,0	21,7
Salaires et charges sociales <i>7</i>	10,4	12,9	1,9	1,8	3,2	3,4	15,5	18,1
Autres impôts sur la production <i>8</i>	1,0	1,4	0,2	0,2	0,3	0,4	1,5	2,0
Total impôts sur la production <i>9=2+8</i>	1,0	1,4	0,2	0,2	0,3	0,4	1,5	2,0
Autres subventions d'exploitation <i>10</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total subventions d'exploitation <i>11=3+10</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Dépense courante d'exploitation <i>12=5+7+9-11</i>	21,0	26,8	4,3	4,1	6,3	7,1	31,6	38,0
EBE <i>13=1-12</i>	1,8	1,0	1,1	0,7	0,1	0,0	3,0	1,7
B - Dépense en capital								
FBCF	1,7	1,4	0,0	0,0	0,9	0,8	2,6	2,2

TABLEAU A2.8

Fiscalité générée en 1992 et 1996

(en milliards de francs)

	Messagerie Fret express		Affrètement		Organisation du transp. internat.		Ensemble	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996	1992	1996
Total (sur la dépense courante)	3,0	5,3	0,8	1,1	0,4	0,6	4,2	7,0
Impôts sur les services (hors TVA déductible)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres impôts sur la production	1,0	1,4	0,2	0,2	0,3	0,4	1,5	2,0
Taxes sur les carburants	2,0	3,9	0,6	1,0	0,1	0,1	2,7	5,0
<i>dont TIPP</i>	1,5	3,0	0,5	0,7	0,0	0,1	1,9	3,0

TABLEAU A2.9

Dépense courante et en capital du TRV en 1992

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	Cars	Taxis	Total	Cars	VPC	Total	Cars	Taxis	VPC	Total
A - Dépense courante										
1 - Emplois de services de TRV (prix producteur)										
Consommation intermédiaire	0,0	3,0	3,0	4,5	10,3	14,8	4,5	3,0	10,3	17,8
Consommation finale (des ménages)	17,3	4,7	21,9				17,3	4,7	0,0	21,9
TVA non déductible	0,9	0,4	1,4				0,9	0,4		1,4
Total emplois	18,2	8,1	26,3	4,5	10,3	14,8	22,7	8,1	10,3	41,1
2 - Ressources en services de TRV (prix producteur)										
Production de services (hors TVA)	17,3	7,7	24,9	4,5	10,3	14,8	21,8	7,7	10,3	39,7
TVA (rappel)	0,9	0,4	1,4				0,9	0,4	0,0	1,4
Total ressources	18,2	8,1	26,3	4,5	10,3	14,8	22,7	8,1	10,3	41,1
Production au prix producteur	17,3	7,7	24,9	4,5	10,3	14,8	21,8	7,7	10,3	39,7
Production au prix de base ¹	17,3	7,7	24,9	4,5	10,3	14,8	21,8	7,7	10,3	39,7
3 - Compte des producteurs de services de TRV										
Consommation intermédiaire	² 6,4	2,4	8,8	2,4	7,2	9,6	8,8	2,4	7,2	18,4
dont :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
carburant (y c TIPP)	2,2	0,2	2,4	0,6	5,0	5,6	2,8	0,2	5,0	7,9
assurances (yc taxes)	0,2	0,0	0,3	0,1	1,2	1,3	0,3	0,0	1,2	1,6
réparations	0,7	0,0	0,7	0,2	1,0	1,2	0,8	0,0	1,0	1,8
Valeur ajoutée	³⁼¹⁻² 10,8	5,3	16,1	2,1	3,1	5,2	13,0	5,3	3,1	21,3
Salaires et charges sociales	⁴ 7,4	3,1	10,6	2,0	0,0	2,0	9,4	3,1	0,0	12,5
Impôts et taxes	⁵ 0,7	0,4	1,1	0,2	3,1	3,3	0,9	0,4	3,1	4,4
Dépense courante d'exploitation ⁶⁼²⁺⁴⁺⁵	14,5	5,9	20,4	4,5	10,3	14,8	19,1	5,9	10,3	35,2
EBE ⁷⁼³⁻⁴⁻⁵	2,7	1,8	4,5	0,0	0,0	0,0	2,7	1,8	0,0	4,5
B - Dépense en capital										
FBCF totale	2,8	1,4	4,1	0,7	25,0	25,7	3,5	1,4	25,0	29,9
dont achat de véhicules neufs	2,1	1,4	3,5	0,5	25,0	25,5	2,6	1,4	25,0	29,0

TABLEAU A2.10

Fiscalité générée en 1992

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	Cars	Taxis	Total	Cars	VPC	Total	Cars	Taxis	VPC	Total
TVA	0,9	0,4	1,4	0,0	0,0	0,0	0,9	0,4	0,0	1,4
Taxes sur les carburants	1,7	0,2	1,9	0,4	5,0	5,4	2,1	0,2	5,0	7,3
dont TIPP	1,3	0,1	1,4	0,3	3,4	3,7	1,6	0,1	3,4	5,1
Taxe sur les assurances	0,1	0,0	0,1	0,0	0,4	0,5	0,1	0,0	0,4	0,6
Autres impôts liés à la production	0,7	0,4	1,1	0,2	3,1	3,3	0,9	0,4	3,1	4,4
dont fiscalité spécifique (*)	0,0	0,0	0,1	0,0	3,1	3,1	0,1	0,0	3,1	3,2
Total	3,4	1,0	4,4	0,7	8,5	9,2	4,1	1,0	8,5	13,5

*) Fiscalité spécifique : carte grise, vignette.

TABLEAU A2.11

Dépense courante et en capital du TRV en 1996

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	Cars	Taxis	Total	Cars	VPC	Total	Cars	Taxis	VPC	Total
A - Dépense courante										
1 - Emplois de services de TRV (prix producteur)										
Consommation intermédiaire	0,0	3,2	3,2	4,8	12,7	17,5	4,8	3,2	12,7	20,6
Consommation finale (des ménages)	18,9	5,2	24,2	0,0	0,0	0,0	18,9	5,2	0,0	24,2
TVA non déductible	1,0	0,4	1,5				1,0	0,4	0,0	1,5
Total emplois	19,9	8,8	28,8	4,8	12,7	17,5	24,8	8,8	12,7	46,3
2 - Ressources en services de TRV (prix producteur)										
Production de services (hors TVA)	18,9	8,4	27,3	0,0	0,0	0,0	18,9	8,4	0,0	27,3
TVA (rappel)	1,0	0,4	1,5				1,0	0,4		1,5
Total ressources	19,9	8,8	28,8	4,8	12,7	17,5	24,8	8,8	12,7	46,3
Production au prix producteur	18,9	8,4	27,3	4,8	12,7	17,5	23,8	8,4	12,7	44,8
Production au prix de base ¹	18,9	8,4	27,3	4,8	12,7	17,5	23,8	8,4	12,7	44,8
3 - Compte des producteurs de services de TRV										
Consommation intermédiaire ²	8,4	2,4	10,8	2,5	9,3	11,8	10,9	2,4	9,3	22,6
dont :										
carburant (y c TIPP)	2,9	0,2	3,1	0,7	6,4	7,0	3,5	0,2	6,4	10,1
assurances (y c taxes)	0,4	0,1	0,4	0,1	1,8	1,9	0,5	0,1	1,8	2,4
réparations	0,8	0,0	0,8	0,2	1,1	1,3	1,0	0,0	1,1	2,1
Valeur ajoutée ³⁼¹⁻²	10,6	6,0	16,6	2,3	3,3	5,7	12,9	6,0	3,3	22,2
Salaires et charges sociales ⁴	8,1	3,6	11,7	2,1	0,0	2,1	10,2	3,6	0,0	13,8
Impôts et taxes ⁵	0,9	0,5	1,4	0,2	3,3	3,6	1,2	0,5	3,3	5,0
Dépense courante d'exploitation ⁶⁼²⁺⁴⁺⁵	17,5	6,5	23,9	4,8	12,7	17,5	22,3	6,5	12,7	41,4
EBE ⁷⁼³⁻⁴⁻⁵	1,5	1,9	3,4				1,5	1,9		3,4
B - Dépense en capital										
FBCF totale	2,8	1,5	4,4	0,7	27,1	27,9	3,6	1,5	27,1	32,2
dont achat de véhicules neufs	2,1	1,5	3,6	0,5	27,1	27,7	2,6	1,5	27,1	31,3

TABLEAU A2.12

Fiscalité générée en 1996

(en milliards de francs)

	Compte d'autrui			Compte propre			Ensemble			
	Cars	Taxis	Total	Cars	VPC	Total	Cars	Taxis	VPC	Total
TVA	1,0	0,4	1,5	0,0	0,0	0,0	1,0	0,4	0,0	1,5
Taxes sur les carburants	2,3	0,2	2,5	0,6	6,4	7,0	2,9	0,2	6,4	9,5
dont TIPP	1,8	0,1	1,9	0,5	4,6	5,1	2,2	0,1	4,6	7,0
Taxe sur les assurances	0,1	0,0	0,1	0,0	0,6	0,6	0,1	0,0	0,6	0,7
Autres impôts liés à la production	0,9	0,5	1,4	0,2	3,3	3,6	1,2	0,5	3,3	5,0
dont fiscalité spécifique (*)	0,0	0,0	0,1	0,0	3,3	3,4	0,1	0,0	3,3	3,4
Total	4,4	1,1	5,5	0,9	10,3	11,1	5,3	1,1	10,3	16,7

*) Fiscalité spécifique : carte grise, vignette.

TABLEAU A2.13

Dépense courante et en capital liées aux services d'ouvrages à péage

(en milliards de francs)

	Ouv. à péage		Autres services (*)		Ensemble	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996
A - Dépense courante						
1 - Emplois de services d'ouvrages à péage (prix producteur)						
Consommation finale des ménages	12,0	16,0	3,6	4,9	15,6	21,0
Consommation intermédiaire	8,0	10,8	0,4	0,5	8,4	11,3
Total des emplois	19,9	26,9	4,1	5,4	24,0	32,3
2 - Ressources en services d'ouvrages à péage (prix producteur)						
Production marchande au prix producteur (hors TVA)	19,9	26,9	3,8	5,4	23,8	32,3
Production de la branche au prix de base ¹	19,9	26,9	3,8	5,4	23,8	32,3
Transfert de ventes résiduelles (**) ²			0,2	0,0	0,2	0,0
Production de services au prix de base ³⁼¹⁺²	19,9	26,9	4,1	5,4	24,0	32,3
Total ressources	19,9	26,9	4,1	5,4	24,0	32,3
3 - Compte des producteurs de services d'ouvrages à péage						
Consommation intermédiaire ⁴	1,8	2,2			1,8	2,2
Valeur ajoutée ⁵⁼³⁻⁴	18,2	24,7			18,2	24,7
Salaires et charges sociales ⁶	2,5	3,3			2,5	3,3
Impôts et taxes ⁷	2,5	5,8			2,5	5,8
dont TVA	0,5	0,9			0,5	0,9
Dépense courante d'exploitation ⁸⁼⁴⁺⁶⁺⁷	6,8	11,3			6,8	11,3
EBE ⁹⁼⁵⁻⁶⁻⁷⁼³⁻⁴⁻⁵	13,1	15,6			13,1	15,6
dont frais financiers	6,5	7,7			6,5	7,7
B - Dépense en capital						
FBCF hors taxes	9,0	16,6			9,0	16,6
TVA sur FBCF	1,8	3,4			1,8	3,4
FBCF TTC	10,8	20,1			10,8	20,1

(*) Autres services : parkings, gares routières,...

(**) Transfert de ventes résiduelles : transfert à une branche marchande de biens ou services produits, à titre résiduel, par des administrations publiques et privées et vendus à des prix comparables à ceux auxquels sont cédés les mêmes biens et services par les branches marchandes.

TABLEAU A2.14

Fiscalité générée

(en milliards de francs)

	Ouvrages à péage		Autres services (*)		Ensemble	
	1992	1996	1992	1996	1992	1996
Autres impôts sur la production	2,5	5,8			2,5	5,8
dont taxe d'aménagement du territoire	0,0	2,1			0,0	2,1
TVA	2,3	4,3			2,3	4,3
Total	4,8	10,1			4,8	10,1

TABLEAU A2.15

Dépense courante et en capital des APU

(en milliards de francs)

	Réseau national		Réseau local		Total		
	1992	1996	1992	1996	1992	1996	
A - Dépense courante							
Consommation intermédiaire hors TVA	1	2,4	2,5	14,3	16,0	16,8	18,4
TVA	2	0,5	0,5	2,8	3,3	3,3	3,8
Valeur ajoutée	3	2,4	2,7	18,3	21,0	20,7	23,7
Frais de personnel		2,4	2,7	18,2	20,9	20,6	23,6
Impôts et taxes				0,1	0,1	0,1	0,1
Consommation de capital fixe	4	6,0	8,2	14,1	19,5	20,2	27,7
Dépenses de police et d'éclairage	5	1,7	1,7	5,9	6,8	7,6	8,5
Dépense courante nationale/intérieure	6=1+2+3+4+5	13,0	15,6	55,5	66,6	68,5	82,2
B - Dépense en capital brute							
FBCF hors taxes		10,2	10,7	25,8	24,1	36,0	34,8
TVA (*)		2,0	2,2	5,0	5,0	7,0	7,2
Dépense en capital brute TTC		12,1	12,9	30,9	29,1	43,0	41,9

(*) On a repris ici la totalité de la TVA payée par les collectivités locales sur leurs investissements sans déduire de ces montants les sommes récupérées par ces collectivités via les dotations du Fonds de compensation de la TVA.

TABLEAU A2.16

Dépense en capital nette des administrations publiques

(en milliards de francs)

Dépense en capital brute TTC	12,1	12,9	30,9	29,1	43,0	41,9
Consommation de capital fixe	6,0	8,2	14,1	19,5	20,2	27,7
Dépense en capital nette	6,1	4,7	16,7	9,5	22,9	14,2

TABLEAU A2.17

Fiscalité générée

(en milliards de francs)

Impôts et taxes	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
TVA sur consommation intermédiaire	0,5	0,5	2,8	3,3	3,3	3,8
TVA sur FBCF	2,0	2,2	5,0	5,0	7,0	7,2
Total	2,5	2,7	7,9	8,3	10,4	11,1

TABLEAU A2.18

Récapitulation des composantes de la dépense en 1992

(en milliards de francs)

	Utilisateurs des infrastructures				Gestionnaires d'infra.			Total général
	Mén.	TRM (*)	TRV Taxis	Total	Ouv. à péage	APU	Total	
A - Dépense courante								
1 - Consommation finale	278,3	2,2	21,9	302,4	15,6	65,2	80,8	383,3
des ménages	278,3	2,2	21,9	302,4	15,6		15,6	318,0
des administrations publiques						65,2	65,2	65,2
2 - Consommation intermédiaire		270,5	17,8	288,4	8,4		8,4	296,8
Cons. intermédiaire en services de transport		166,5	3,0	169,5				169,5
Cons. intermédiaire en services d'ouvrages à péages					8,4		8,4	8,4
Cons. intermédiaire interne (compte propre)		104,0	14,8	118,8				118,8
3 - TVA non déductible	47,6	0,8	1,4	49,7		3,3	3,3	53,0
4 - Dépense courante nationale	325,9	273,5	41,1	640,5	24,0	68,5	92,5	733,0
5 - Solde extérieur		1,5	0,0	1,5				1,5
6 - Dépense courante intérieure	325,9	275,0	41,1	642,0	24,0	68,5	92,5	734,5
B - Dépense en capital								
Usagers des infrastructures	149,1	44,8	29,9	223,8				223,8
Gestionnaires d'infrastructures					9,0	36,0	45,0	45,0
TVA non déductible	29,0			29,0	1,8	7,0	8,8	37,8
Dépense en capital brute totale	178,1	44,8	29,9	252,8	10,8	43,0	53,8	306,6

TABLEAU A2.19

Récapitulation des composantes de la dépense en 1996

(en milliards de francs)

	Utilisateurs des infrastructures				Gestionnaires d'infra.			Total général
	Mén.	TRM (*)	TRV Taxis	Total	Ouv. à péage	APU	Total	
A - Dépense courante								
1 - Consommation finale	324,0	2,4	24,2	350,5	21,0	78,4	99,4	449,9
des ménages	324,0	2,4	24,2	350,5	21,0		21,0	371,5
des administrations publiques						78,4	78,4	78,4
2 - Consommation intermédiaire		296,2	20,7	316,8	11,3		11,3	328,1
Cons. intermédiaire en services de transport		183,4	3,2	186,5				186,5
Cons. intermédiaire en services d'ouvrages à péages					11,3		11,3	11,3
Cons. intermédiaire interne (compte propre)		112,8	17,5	130,3				130,3
3 - TVA non déductible	58,2	0,8	1,5	60,5		3,8	3,8	64,3
4 - Dépense courante nationale	382,2	299,4	46,3	727,9	32,3	82,2	114,5	842,4
5 - Solde extérieur		1,4	0,0	1,4				1,4
6 - Dépense courante intérieure	382,2	300,8	46,3	729,3	32,3	82,2	114,5	843,7
B - Dépense en capital en 1996								
Usagers des infrastructures	157,4	48,0	32,2	237,6				237,6
Gestionnaires d'infrastructures					16,6	34,8	51,4	51,4
TVA non déductible	32,5			32,5	3,4	7,2	10,6	43,1
Dépense en capital brute totale	189,9	48,0	32,2	270,1	20,1	41,9	62,0	332,1

(*) Y compris l'organisation du transport de fret routier.

TABLEAU A2.20

Répartition des dépenses des utilisateurs et des gestionnaires d'infrastructures en 1992

(en milliards de francs, y compris TVA non déductible)

	Dépense courante			Dépense en capital		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total
1 - Utilisateurs des infrastructures						
Ménages	325,9		325,9	178,1		178,1
TRM pour compte d'autrui (*)	26,9	142,6	169,5	1,4	14,7	16,1
TRM pour compte propre	43,2	60,8	104,0	20,0	8,7	28,7
Total TRM	70,2	203,4	273,5	21,4	23,5	44,8
TRV pour compte d'autrui	8,1	18,2	26,3	1,4	2,8	4,1
TRV pour compte propre	10,3	4,5	14,8	25,0	0,7	25,7
Total TRV	18,4	22,7	41,1	26,4	3,5	29,9
2 - Gestionnaires d'infrastructures	54,4	38,1	92,5	24,0	29,8	53,8
Ouvrages à péage (**)	14,4	9,6	24,0	3,5	7,3	10,8
Administrations publiques	40,0	28,5	68,5	20,5	22,5	43,0
3 - Ensemble	468,9	264,2	733,0	249,8	56,8	306,6

TABLEAU A2.21

Répartition des dépenses des utilisateurs et des gestionnaires d'infrastructures en 1996

(en milliards de francs, y compris TVA non déductible)

	Dépense courante			Dépense en capital		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total
1 - 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

(*) Y compris l'organisation du transport de fret routier.

(**) Ensemble des ouvrages à péage : autoroutes, parkings, gares routières,...

TABLEAU A2.22

Répartition de la dépense des gestionnaires d'infrastructures par type de véhicule et par agent

(en milliards de francs)

	Autoroutes à péage (*)		Réseau des APU					
	1992	1996	national		local		Ensemble	
			1992	1996	1992	1996	1992	1996
DEPENSE COURANTE								
Ménages	10,3	13,8	3,9	4,7	30,5	36,8	34,4	41,4
VPC	9,5	12,9	3,6	4,3	28,3	34,2	31,9	38,5
VUL	0,7	1,0	0,3	0,3	2,2	2,6	2,4	2,9
Prod. marchands	9,7	13,0	9,1	11,0	25,0	29,8	34,2	40,8
VPC	0,5	0,6	0,2	0,2	1,4	1,7	1,6	1,9
VUL	1,2	1,6	0,5	0,6	3,6	4,4	4,1	4,9
PL et cars	8,0	10,8	8,5	10,2	20,0	23,7	28,5	33,9
Ensemble	19,9	26,9	13,0	15,6	55,5	66,6	68,5	82,2
VPC	10,0	13,5	3,8	4,6	29,8	35,9	33,5	40,4
VUL	1,9	2,6	0,7	0,9	5,8	7,0	6,5	7,8
PL et cars	8,0	10,8	8,5	10,2	20,0	23,7	28,5	33,9
DEPENSE EN CAPITAL								
Ménages	3,0	5,5	4,4	4,6	13,2	12,5	17,6	17,1
VPC	2,8	5,2	4,1	4,3	12,3	11,7	16,3	15,9
VUL	0,2	0,4	0,3	0,3	0,9	0,9	1,2	1,2
Prod. marchands	7,8	14,5	7,8	8,3	17,7	16,6	25,4	24,9
VPC	0,1	0,3	0,2	0,2	0,6	0,6	0,8	0,8
VUL	0,4	0,7	0,5	0,5	1,6	1,5	2,1	2,0
PL et cars	7,3	13,6	7,0	7,5	15,5	14,5	22,5	22,0
Ensemble	10,8	20,1	12,1	12,9	30,9	29,1	43,0	42,0
VPC	2,9	5,4	4,3	4,5	12,9	12,2	17,2	16,7
VUL	0,6	1,0	0,8	0,9	2,5	2,4	3,3	3,2
PL et cars	7,3	13,6	7,0	7,5	15,5	14,5	22,5	22,0

(*) La répartition par type de véhicule ne concerne que les autoroutes, à l'exclusion des "autres ouvrages à péage" (parkings, gares routières)

TABLEAU A2.23

Fiscalité générée par les transports routiers en 1992

(en milliards de francs)

	TIPP	Taxes sur les ass.	Fiscalité spécifique	Impôts liés à la prod.	TVA	Total
1 - Usagers des infrastructures						
1.1 - Ménages (*)	74,9	13,7	14,7		76,6	179,9
Dépenses d'utilisation	74,9	13,7	14,7		47,6	150,9
Achats de véhicules					29,0	35,2
1.2 - TRM	23,6	2,2	5,4	8,9	0,8	40,9
Compte d'autrui	9,6	0,4	1,2	6,2	0,8	18,0
Compte propre	14,1	1,8	4,2	2,8		22,9
1.3 - TRV	5,1	0,6	3,2	1,0	1,4	11,2
Compte d'autrui	1,4	0,1	0,1	1,0	1,4	3,9
Compte propre	3,7	0,5	3,1	0,0		7,3
2 - Gestionnaires d'infrastructures						
2.1 - Exploitants d'ouvrages à péage				2,5	2,3	4,8
Dépense courante				2,5	0,5	3,0
Dépense en capital					1,8	1,8
2.2 - Administrations publiques				0,1	10,3	10,4
Dépense courante				0,1	3,3	3,3
Dépense en capital					7,0	7,0
3 - Total	103,7	16,5	23,2	12,6	91,3	247,2

TABLEAU A2.24

Fiscalité générée par les transports routiers en 1996

(en milliards de francs)

	TIPP	Taxes sur les ass.	Fiscalité spécifique	Impôts liés à la prod.	TVA	Total
1 - Usagers des infrastructures						
1.1 - Ménages (*)	94,0	16,2	16,5		90,7	217,4
Dépenses d'utilisation	94,0	16,2	16,5		58,2	184,9
Achats de véhicules					32,5	32,5
1.2 - TRM (**)	32,8	2,7	5,5	8,8	0,8	50,7
Compte d'autrui	14,5	0,4	1,2	5,9	0,8	22,9
Compte propre	18,3	2,3	4,3	2,9		27,8
1.3 - TRV	7,0	0,7	3,4	1,6	1,5	14,2
Compte d'autrui	1,9	0,1	0,1	1,4	1,5	4,9
Compte propre	5,1	0,6	3,4	0,2		9,3
2 - Gestionnaires d'infrastructures						
2.1 - Exploitants d'ouvrages à péage				5,8	4,3	10,1
Dépense courante				5,8	0,9	6,7
Dépense en capital					3,4	3,4
2.2 - Administrations publiques				0,1	11,0	11,1
Dépense courante				0,1	3,8	3,9
Dépense en capital					7,2	7,2
3 - Total	133,8	19,6	25,4	16,3	108,3	303,4

(*) TIPP acquittée par les ménages : Les achats de carburant par les ménages et donc la TIPP qu'ils paient sont calculés ici dans une optique de dépense intérieure (dépenses sur le territoire national des ménages résidents et non résidents) alors que les tableaux concernant les dépenses de motorisation des ménages sont établis dans une optique de dépense nationale (dépenses des ménages résidents sur le territoire national et à l'étranger). Cette différence de champ explique la différence constatée dans le montant de la TIPP perçue.

(**) Y compris l'organisation du transport de fret.

TABLEAU A2.25

Fiscalité et dépense routière des APU en 1992

(en milliards de francs)

	Ménages			Producteurs marchands				Ensemble
	VPC	VUL	Total	VPC	VUL	PL/Car	Total	
1 - Recettes retenues								
Fiscalité spécifique	14,1	0,5	14,7	3,1	4,0	1,5	8,6	23,2
TIPP totale (réellement perçue)	69,5	5,3	74,9	3,5	10,3	15,0	28,7	103,6
TIPP valorisée au prix du fioul	10,7	1,0	11,7	0,5	2,0	3,3	5,8	17,5
TIPP gazole - TIPP gazole au prix du fioul	8,2	2,2	10,4	0,4	5,6	9,8	15,8	26,2
TIPP essence - TIPP essence au prix du fioul	53,1	2,0	55,2	2,6	3,7	0,0	6,2	61,4
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	58,9	4,3	63,1	3,0	8,1	9,8	20,9	84,1
2 - Dépenses des APU sur leurs réseaux								
au titre des dépenses courantes	31,9	2,4	34,4	1,6	4,1	28,5	34,2	68,5
dont CCF	1,9	0,1	2,0	0,1	0,3	17,8	18,1	20,2
Au titre des dépenses en capital	16,3	1,2	17,6	0,8	2,1	22,5	25,4	43,0

TABLEAU A2.26

Fiscalité et dépense routière des APU en 1996

(en milliards de francs)

	Ménages			Producteurs marchands				Ensemble
	VPC	VUL	Total	VPC	VUL	PL/Car	Total	
1 - Recettes retenues								
Fiscalité spécifique	16,0	0,5	16,5	3,4	4,1	1,5	8,9	25,4
TIPP totale (réellement perçue)	87,1	6,9	94,0	4,8	13,5	21,6	39,8	133,8
TIPP valorisée au prix du fioul	13,4	1,3	14,8	3,3	2,5	4,0	9,9	24,6
TIPP gazole - TIPP gazole au prix du fioul	17,6	3,8	21,4	0,7	3,8	14,1	18,5	39,9
TIPP essence - TIPP essence au prix du fioul	58,2	1,8	60,0	3,1	3,3	0,0	6,4	66,3
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	73,6	5,6	79,2	1,4	10,7	14,1	26,2	105,4
2 - Dépenses des APU sur leurs réseaux								
au titre des dépenses courantes	38,5	2,9	41,4	1,9	4,9	33,9	40,8	82,2
dont CCF	2,7	0,2	2,8	0,1	0,4	24,4	24,9	27,7
Au titre des dépenses en capital	15,9	1,2	17,1	0,8	2,0	22,0	24,8	41,9

3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

1 - Les flux financiers entre les acteurs du domaine

Comme pour la plupart des autres modes, les recettes du transport ferroviaire proviennent du transport de voyageurs et du transport de fret, mais ici les transferts provenant des administrations publiques sont importants.

Les voyageurs appartiennent à divers secteurs institutionnels (ménages, sociétés financières, sociétés non financières ainsi que les entreprises individuelles, et enfin les administrations).

Le transport de fret fait intervenir les chargeurs et les organisateurs de transport de fret. Nous avons fait ici l'hypothèse que la part des ménages dans le transport de fret est négligeable).

2 - La production des produits caractéristiques

Les données essentielles ici retenues sont celles de la comptabilité nationale, à savoir la nouvelle base des comptes nationaux, qui définit une production au prix de base.

De plus, le passage secteur-branche dans la comptabilité nationale est assez complexe (voir encadré à la fin de cette annexe : la SNCF dans les comptes nationaux et dans le compte satellite).

Il a néanmoins aussi été fait appel à l'ancienne base des comptes nationaux, où la SNCF était traitée comme une grande entreprise nationale (GEN), qui contenait plus d'information que dans la nouvelle base.

Dans ce compte satellite portant sur les années 1992 et 1996, antérieures à l'année 1997 qui a connu la création de Réseau ferré de France, il est important de dégager un péage, pour ensuite décrire le compte d'exploitation de cette activité. Pour 1992 et 1996, il ne s'agit que d'une simple convention comptable, puisque qu'il n'y avait pas alors de séparation même uniquement comptable, de cette branche. Et en consolidant les trois branches de la SNCF, ces péages, recettes des uns et consommation intermédiaire (CI) des autres, disparaissent. Néanmoins, comme le transport de voyageurs de la SNCF en Ile-de-France appartient aux transports collectifs urbains d'une part, et comme il n'y a pas d'activité gestion de l'infrastructure dans les transports collectifs urbains d'autre part (la même infrastructure servant aux déplacements transiliens et interurbains), l'activité gestion de l'infrastructure comprend en recettes les péages versés par la SNCF au titre de la seule activité transports de voyageurs franciliens qui figurent en consommation intermédiaire de la SNCF dans le chapitre les transports collectifs urbains et donc également implicitement en production de cette activité.

On a trouvé l'information nécessaire, pour évaluer leurs montants, auprès de la SNCF. L'existence de RFF fera disparaître le caractère conventionnel de l'exercice pour les futurs comptes satellites portant sur des années postérieures à 1996.

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

Les marginalités prises en compte résultent d'études menées par M. Quinet (professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées) et validées par la Direction des transports terrestres.

La production de cette branche inclut aussi, dans cet exercice, les travaux des branches BTP et études de la SNCF et identifiées, dans le passage secteur-branche (cf. encadré), pour un montant de 7 362 millions de francs. Il s'agit de travaux de gros entretien du réseau ou d'études liées aux projets de lignes nouvelles que la SNCF réalise pour son propre compte, avec son personnel. Ce montant se retrouvera dans la FBCF et la production immobilisée du compte de la grande entreprise nationale (GEN) SNCF. Il s'agit d'une activité intimement liées aux infrastructures. Dans la comptabilité analytique de la SNCF, les dépenses correspondantes en consommations intermédiaires et en frais de personnel sont affectées à la gestion d'infrastructures. De plus, la subvention d'exploitation intitulée "Contribution aux charges d'infrastructures", qui se monte à plus de 12 milliards de francs, est censée couvrir ce type de charges. C'est pourquoi ces montants sont intégrés à la production de cette activité.

2.1 - Les emplois et la production en produits caractéristiques

Les emplois en transports de voyageurs en 1996 (hors TCU Ile-de-France) s'élèvent, à 23,2 milliards de francs, soit un niveau très proche de celui de 1992. On observe néanmoins une baisse de près de un milliard de francs des

consommations intermédiaires des entreprises.

Les emplois en transport de fret s'établissent à 10,3 milliards de francs, soit une baisse de 2 milliards de francs par rapport à 1992.

La production a été estimée à partir des données de l'Insee, en réintégrant les péages fictifs, censés être versés par les branches transports de la SNCF à la branche gestionnaire d'infrastructure. De plus, nous avons réintégré dans les trois branches constitutives du domaine la production des activités secondaires de la SNCF que nous considérons comme partie intégrante du domaine. Ce sont les branches BTP et études pour la gestion d'infrastructures, et les branches matériel ferroviaire et production d'électricité pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs. La production de l'activité gestion de l'infrastructure (y compris péages relatifs aux TCU Ile-de-France) est de 13,04 milliards de francs en 1996 (dont 5,68 milliards de francs de péages déjà pris en compte dans les emplois précédents) contre 14,85 en 1992 (dont 4,85 milliards de francs de péages).

2.2 - Les comptes d'exploitation des producteurs caractéristiques

Nous avons vu ci-dessus comment la production a été calculée. Pour ce qui est des subventions d'exploitation, on peut tout aussi facilement les ventiler (voir plus loin le paragraphe sur les transferts).

La répartition des charges d'exploitation est plus problématique car, si la comptabilité analytique fournit une ventilation des consommations intermédiaires et des frais de personnel entre les trois branches, il subsiste les difficultés suivantes :

- de manière résiduelle, la SNCF ne répartit pas (ou affecte à une branche "divers") certaines CI et certains frais de personnels des montants plus importants que ceux retirés du compte de la GEN (source Insee). Cela peut affecter la qualité des clés de répartition que nous avons utilisées ;
- d'autre part, ces clés ou les règles qui ont permis de les élaborer, ne sont pas forcément cohérentes avec le mode de répartition de la production.

Ces réserves affectent donc la qualité des comptes par branche, tout particulièrement le solde entre production et charges d'exploitation, c'est-à-dire l'excédent brut d'exploitation.

A ce problème se rajoutent ceux liés aux conventions retenues pour le calcul des péages, péages qui sont des CI supplémentaires des branches transports et des recettes pour le gestionnaire d'infrastructure. Nous avons retenu le calcul fait par la SNCF à partir de règles qui pourraient être modifiées ultérieurement et donc affecter sensiblement ces soldes.

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

TABLEAU A3.1

Les comptes d'exploitation en 1996

(en millions de francs)

	transp voyageurs		transp marchandises		gestion. infrastructures		total consolidé	
	92	96	92	96	92	96	92	96
prod prix producteur	25054	25206	14149	12260	14852	13042	57567	54182
dont péages	0	0	0	0	4848	5680	2075	2650
impôts produits	65	59	0	0	0	0	0	0
subv produits	6175	6643	175	119	0	0	0	0
prod prix de base	31164	31790	14324	12379	14852	13042	57567	54182
dont péages	0	0	0	0	4848	5680	2075	2650
Cons intermédiaire	12156	11572	6161	6459	2693	4042	18237	19043
dont péages	1404	1600	1369	1430	0	0	0	0
Valeur Ajoutée	19008	20218	8163	5920	12159	9000	39330	35139
frais de personnel	16138	20668	9629	12802	11236	7564	37003	41034
autres impôts production	826	1603	442	729	428	793	1696	3125
autres subv d'exploitation	0	20	0	18	11242	12625	11242	12663
EBE	2044	-2033	-1908	-7593	11737	13268	11873	3643
<i>pour mémoire (SNCF et service annexe d'amortissement de la dette)</i>								
charges financières	-	-	-	-	15127	17279	15127	17279
dettes financières	-	-	-	-	144059	220336	144059	220336

Note : il s'agit de la somme des montants inscrits aux comptes de résultat et au bilan de la SNCF d'une part, et du service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF d'autre part. Les charges financières comprennent les dotations aux provisions.

3 - Les investissements

Hors matériel de transport du réseau Ile-de-France, les comptes de la SNCF font apparaître un investissement de 18 milliards de francs en 1996 y compris celui financé sur ressources spécialisées. Cela inclut les travaux, réalisés en propre par la SNCF ou qu'elle sous-traite, que l'Insee classe en gros entretien et qu'il convient donc de réintroduire dans la FBCF (cf. encadré).

Le rapport annuel de la SNCF fournit une description assez détaillée de cet investissement. Il nous permet de le ventiler, à l'exclusion du crédit-bail, selon le réseau (TGV, autre réseau principal, banlieue) ou selon sa nature (matériel roulant voyageurs ou marchandises ou infrastructures).

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

TABLEAUX A3.2 et A3.3

FBCF totale de la SNCF (hors Ile-de-France) en 1992 et 1996 (répartition par réseau)

1992	Matériel	Infra	Total	1996	Matériel	Infra	Total
TGV	3 997	9 156	13 153	TGV	2 648	4 603	7 251
Autre réseau	553	2 025	2 578	Autre réseau	1 664	4 003	5 667
Non affecté	3 055	6 969	10 024	Non affecté	1 386	3 716	5 102
Fret	306	0	306	Fret	0	0	0
Total	7 912	18 149	26 061	Total	5 698	12 322	18 020

TABLEAU A3.4

FBCF des trois branches retenues (répartition par activité)

	1992	1996
Transports de voyageurs	6 781	5 324
Transports de marchandises	1 131	374
Gestionnaire d'infrastructures	18 149	12 322
sous total	26 061	18 020
chemins de fer privés	87	17
Total	26 148	18 037

On peut ensuite récapituler cet investissement par activité, pour rajouter, enfin, la FBCF des chemins de fer privés qui se monte à 17 millions de francs en 1996.

4 - Les transferts

Un transfert spécifique du domaine des transports est un versement monétaire d'un agent à un autre dont la mise en oeuvre est générée par une activité transport, en ne retenant toutefois que la partie réellement spécifique au domaine. Cela amène à exclure les taxes telles que la TVA car, si elle est générée par une activité marchande, son champ d'application n'est pas spécifique au transport. En effet, elle s'applique à quasiment toutes les activités marchandes. Son montant figure d'ailleurs dans le chapitre sur ce mode dans le tableau de la fiscalité générée par les activités. Appliquée au transport ferroviaire, cette définition permet d'identifier plusieurs types de transferts dans la ventilation des comptes de la SNCF :

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

Pour tout transfert, deux questions se posent :

- a) ce transfert est-il lié au transport, est-il spécifique au domaine ?
 - b) ce transfert est-il déjà intégré à la dépense nationale, dans l'estimation de la valeur des produits caractéristiques ?
- Il a été répondu négativement à la première question, pour ce qui est des concours au régime de retraite des cheminots (contribution de l'État et compensations entre régimes de retraites) qui se montent à 18,5 milliards de francs en 1996 (et 17,9 en 1992), comme pour le taux minoré de TVA. Ils n'ont pas été considérés comme spécifiques au secteur et donc n'ont pas été pris en compte. En effet, le premier a été considéré comme relevant du domaine de la protection sociale et le second traduit la politique fiscale de l'État pour certains produits (alimentaires, pharmacie, produits culturels, transports collectifs) et n'est donc pas spécifique au domaine. En ce qui concerne le régime spécifique de retraite, on peut rappeler que, lors de l'instauration de ce régime, le taux de cotisation était supérieur à celui du régime général, comme c'est souvent le cas des régimes spécifiques puisqu'ils accordent des droits supplémentaires. Le versement actuel de l'État, même s'il est imputé au budget du ministère des transports, résulte surtout de la forte

diminution des effectifs de la SNCF qui ont beaucoup plus fortement diminué qu'il avait été prévu lors de la mise en place de ce régime spécifique.

La réponse à la seconde question ((b) ci-dessus) est positive si le transfert est spécifique et s'il ne donne pas lieu à double compte. Dans ce dernier cas, le transfert est uniquement pris en compte pour élaborer le tableau de financement (cas des tarifs sociaux).

Tous les transferts décrits ici sont évalués hors taxes. Rappelons que la SNCF acquitte une TVA sur les compensations tarifaires et certaines subventions d'exploitation. Ceci peut expliquer certaines divergences sur l'estimation de ces flux avec certaines sources. On estime le total de cette TVA restituée, sur des subventions des APUC et des APUL, à 0,4 milliard de francs en 1996.

4.1 - Les compensations pour réduction tarifaire

Le tableau ci-dessous présente le traitement qui a été fait de l'ensemble des subventions perçues par la branche transport ferroviaire (hors Ile-de-France) mais y compris la gestion de l'infrastructure (avec l'Ile-de-France) pour l'année 1996. Les compensations tarifaires s'élèvent à 3 534 millions de francs dont 1 765 millions de francs de tarifs sociaux. Ces derniers sont traités comme une consommation des administrations et figurent dans la production de la branche ; ils sont intervenus dans le financement, mais ils ont déjà été pris en compte dans les emplois en services de transport ferroviaire pour l'estimation de la dépense.

TABLEAU A 3.5

Le traitement des subventions d'exploitation dans la nouvelle base des comptes nationaux pour la branche transports ferroviaires en 1996

Transports ferroviaires (hors Ile. de de France, sauf pour la partie gestion de l'infrastructure) :
1996 (millions de F. TTC)

Compensations pour réductions tarifaires (CRT) 3 534 (compté en production en base 80) dont		Tarifs sociaux (en production en base 95)	1 765
<i>voyageurs</i>	3 415	Subventions sur les produits (D31)	6 762
<i>merchandises (joumaux)</i>	119	Compensations tarifaires	1 769
		<i>voyageurs</i>	1 650
		<i>merchandises</i>	119
		Subventions sur produits hors CRT	4 993
Détail des subventions sur les produits		Autres subventions sur la production (D39)	14 925
Payées par l'état		Détail des autres subventions sur la production	
ERE transports de voyageurs	5 888	charges d'infra GL	12 625
ind comp services pénitentiaires	0	concours au service annexe de la dette	2 262
service omnibus	4 305	autres entreprises privées	38
compens expl		Total autres subventions sur la production	14 925
RT militaires	1 583		
ERE transports de fret	119		
RT transp presse	119		
Payées par les APUL			
ERE transports de voyageurs	755		
Total HK01	6 762		

Sources :

Compensations tarifaires : compte de la SNCF

Tarifs sociaux : ERE Insee

Subventions sur les produits : ERE Insee

Autres subventions sur la production : source Insee

4.2 - Les autres transferts courants

Le total des autres transferts courants s'établit à 19,92 milliards de francs et se décompose en 12,6 milliards de francs de contribution de l'État aux charges d'infrastructure, 5 milliards de francs d'autres subventions sur les produits (autres que la partie des compensations tarifaires appartenant à ces subventions sur les produits), 2,3 milliards de francs de concours de l'État au service annexe d'amortissement de la dette (figurant au compte de résultat de cette entité et qui peut donc être considéré comme une contribution de l'État aux seuls intérêts de la dette) et enfin pour mémoire les subventions d'exploitation des chemins de fer privés (38 millions de francs).

Ces transferts sont ventilés selon le destinataire, le transport de voyageur ou le gestionnaire d'infrastructures. Ce dernier bénéficie, dans cet exercice comme dans la présentation de ses comptes par la SNCF, de la principale subvention, à savoir la contribution aux charges d'infrastructures déjà mentionnée (12,6 milliards de francs) dont l'objectif est d'équilibrer les comptes du gestionnaire d'infrastructure compte tenu du principe de tarification de ses services, aux autres branches, au coût marginal qui est inférieur au coût moyen du fait de l'existence de coûts fixes importants.

Il faudra aussi ventiler ces subventions selon le financeur, l'État, les APUL et les entreprises via le Syndicat des transports parisiens et le versement transport. Ces transferts sont pris en compte dans la dépense nationale. L'ensemble des transferts courants (tarifs sociaux inclus) s'élève finalement à 23,45 milliards de francs.

4.3 - Les autres transferts spécifiques

On recense :

- les aides à l'investissement qui se montent à 2 milliards de francs. Elles n'ont pas été prises en compte dans la dépense en capital car il y aurait double compte avec la FBCF. Elles interviennent dans le financement de cette dépense ;
- le service annexe d'amortissement de la dette qui, outre le concours de l'État déjà évoqué dans les transferts courants, voit figurer à son bilan une dotation en capital de l'année qui s'élève à 2 150 millions de francs en 1996 (750 millions de francs en 1992), laquelle, sert en pratique, à résorber la dette. Le groupe de pilotage a déjà longuement débattu sur la nature de cette contribution de l'État.

Pour la SNCF, il s'agit là, d'une opération de même nature qu'une dotation en capital visant sa recapitalisation et donc elle ne doit pas être traitée comme un transfert, intégré à la dépense ferroviaire en capital. De plus, il s'agit, pour elle, d'une opération liée au passé et dont l'imputation à l'exercice de l'année 1996 peut sembler artificiel.

Les comptes nationaux confirment qu'une dotation en capital n'est pas un transfert puisque le donateur, en contrepartie de sa dotation voit la valeur de son patrimoine augmenter. Mais, pour eux, le service de la dette n'a en rien modifié la valeur du capital de la SNCF. C'est pourquoi, par contre, la dotation de 20 milliards de francs dont a bénéficié Air France en 1994 n'a pas été traitée en transfert de capital. Pour l'Insee, il s'agit, au vu des critères de la Commission européenne quant à la définition de la dette de l'État, d'opérations dissemblables. La dotation d'Air France n'augmente pas la dette publique ainsi définie, alors que le service de la dette de la SNCF l'accroît. C'est l'optique des comptes nationaux qui a été retenue ici. C'est pourquoi ces 2,15 milliards de francs ont été ici considérés comme un transfert en capital.

TABLEAU A3.6

TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors SNCF Ile de France)		1 992	1 996
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit			
	total	18 016	14 985
	voyageurs	5 643	4 691
	fret	12 373	10 294
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		16 520	17 219
	dont ménages (CFM)	14 821	15 454
	autres (CF APU)	1 699	1 765
TVA		1 386	1 275
	voyageurs	1 386	1 275
Exports		2 507	2 572
	total	2 507	2 572
	voyageurs	1 459	1 250
	fret	1 048	1 322
Total (au prix producteur)		37 043	34 776
	total	37 043	34 776
	voyageurs	23 622	23 160
	fret	13 421	11 616
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)			
	total	36 190	34 096
	voyageurs	23 036	22 802
	fret	13 154	11 294
Imports (hors TVA)		853	680
	total	853	680
	voyageurs	586	358
	fret	267	322
TVA (rappel)		1 386	1 275
	voyageurs	1 386	1 275
Passage au prix de base			
	Impôts sur les produits (2)	65	59
	subventions sur les produits (TTC) (3)	6 350	6 762
Production du produit au prix de base = (1)-(2)+(3)		42 475	40 799
Passage à la branche			
	Activités secondaires de voyageurs	2 018	2 404
	Activités secondaires de marchandises	995	966
	Gestion de l'infrastructure	12 079	10 012
	dont péages	2 075	2 650
Production de la branche au prix de base (4)		57 567	54 182
	dont voyageurs	31 164	31 790
	dont marchandises	14 324	12 379
	dont gestion de l'infrastructure	12 079	10 012
	dont péages	2 075	2 650
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs (5)		18 237	19 043
	dont péages	0	0
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit (6) = (4)-(5)		39 330	35 139
Salaires et charges sociales (7)		37 003	41 034
Autres impôts sur la production (8)		1 696	3 125
=> Total impôts sur production (9) = (2)+(8)		1 761	3 184
Autres subventions d'exploitation (10)		11 242	12 663
=> Total des subventions d'exploitation (11) = (3)+(10)		17 592	19 425
Dépense courante d'exploitation (12) = (5)+(7)+(9)-(11)		39 408	43 836
EBE = (6)-(7)-(8)+(10)		11 874	3 643
	dont péages	0	0
Fiscalité générée			
	Total	3 478	4 811
	Impôts sur les produits (HTVAD)	1 782	1 686
	TVA non déductible sur le transport ferroviaire	1 386	1 275
	TVA sur subventions	331	353
	Autres impôts sur les produits	65	59
	Autres impôts sur la production	1 696	3 125
Les dépenses en capital			
	Total	26 148	18 037
	FBCF	26 148	18 037
	dont matériels de transports et outillage	7 955	5 706
	dont infrastructures	18 193	12 331
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
	Total	22 693	23 452
	Tarifs sociaux (financés par APU)	1 699	1 765
	Subventions sur produits	6 350	6 762
	dont CRT hors tarifs sociaux	1 703	1 650
	Autres subventions d'exploitation	11 242	12 663
	Concours de l'Etat/Amortissmt de la dette	3 402	2 262
Transferts en capital			
	Total	1 876	4 144
	Subventions d'équipement	1 126	1 994
	Dotation en capital/Amortissmt de la dette	750	2 150

La SNCF dans les comptes de la nation et dans le compte satellite des transports

Les comptes nationaux apportaient deux types de corrections aux données comptables originelles de la SNCF dans l'ancienne base où la SNCF était une GEN (certaines de ces données ont été reprises car elles sont plus détaillées).

D'une part, pour parvenir à des comptes de cette GEN, conformes aux prescriptions du SCN, ils réalisent les transformations comptables suivantes :

- pour le crédit bail, les redevances correspondantes, classées originellement en consommations intermédiaires sont transformées en investissements et en frais financiers (Tableau A3.7) ;

- le SERNAM est théoriquement traité comme une SQS indépendante du secteur de la messagerie (branche 634A). Mais l'Insee n'attribue qu'une petite moitié du

TABLEAU A3.7

Les charges d'exploitation de la SNCF : passage vers le compte de la GEN en 1996 (en millions de francs)

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

Sources : Insee-SES-SNCF

chiffre d'affaires du SERNAM aux SQS hors GEN de cette branche. Une grosse moitié de cette production du SERNAM est attribuée à une branche "auxiliaires de transport terrestre" de la GEN-SNCF. Aussi on diminue d'autant tous les postes comptables (chiffres d'affaires, CI, frais de personnels, impôts, etc.) ;

TABLEAU A3.8

L'investissement de la SNCF : passage vers le compte de la GEN en 1996 (en millions de francs)

	BTP	Matériel	Total
Invest. Comptes SNCF			15 586
Gros entretien réalisé par la SNCF	535	936	1 470
Gros entretien sous traité par la SNCF	202	56	258
Corrections INSEE diverses			706
Total FBCF (INSEE)	736	992	18 020

Source : Insee

TABLEAU A3.9

La GEN-SNCF : le passage secteur-branche en 1996 (en millions de francs)

Transport ferro		Activités secondaires externes				Activités secondaires internes				Total
voya geurs	de march andises	autres activi transport de fret	Location mobile (wagons)	Restau ration	Autres	BTP	Matériel ferroviaire	Études	Élect ricité	
33 285	10 772	3 026	1 098	732	774	6 449	3 343	913	606	60 998

Source : Insee

- enfin l'Insee réintroduit dans la FBCF, en plus de la production immobilisée, des travaux de gros entretien (en BTP sur les infrastructures, et en entretien de matériel ferroviaire). Il s'agit, comme pour la production immobilisée, d'une auto-production de la SNCF à usage interne. En prenant en compte ce gros entretien dans la production et en excluant partiellement le SERNAM, on déduit alors une production de la GEN-SNCF à partir de laquelle on peut réaliser le passage secteur-branche, c'est-à-dire l'éclatement de cette production par activité, dans le cadre de la comptabilité nationale.

On peut regrouper ces activités en trois catégories :

- les branches du transport ferroviaire, de voyageurs et de marchandises, auxquelles nous adjoindrons la gestion d'infrastructures ;

- les branches secondaires à usage externe (restauration, location, messagerie) ;

- les branches secondaires à usage interne (BTP, études, matériel ferroviaire).

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

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

- les activités transports, au nombre de trois, voyageurs, marchandises, gestion d'infrastructures ;

- les activités extérieurs au domaine.

Pour ce faire nous adopterons les conventions suivantes :

- nous retenons les estimations de l'Insee pour les branches transports ;

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

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

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

- les comptes d'exploitation des trois branches (et de l'ensemble des branches secondaires externes) seront

déduits, d'une part du compte de la GEN, et d'autre part d'éléments de la comptabilité analytique de la SNCF. Pour ce faire, il faut d'abord déduire du compte de la GEN-SNCF (version Insee), celui plus réduit de l'ensemble des trois branches constitutives du domaine.

Tout ce qui a trait aux infrastructures, à la traction ou au matériel, est ici réintégré à ces activités. Par contre, ont été exclues les activités secondaires externes (collecte de fret, TRM, maritime, restauration, location). Cela représente 9,2 % de la production de la société.

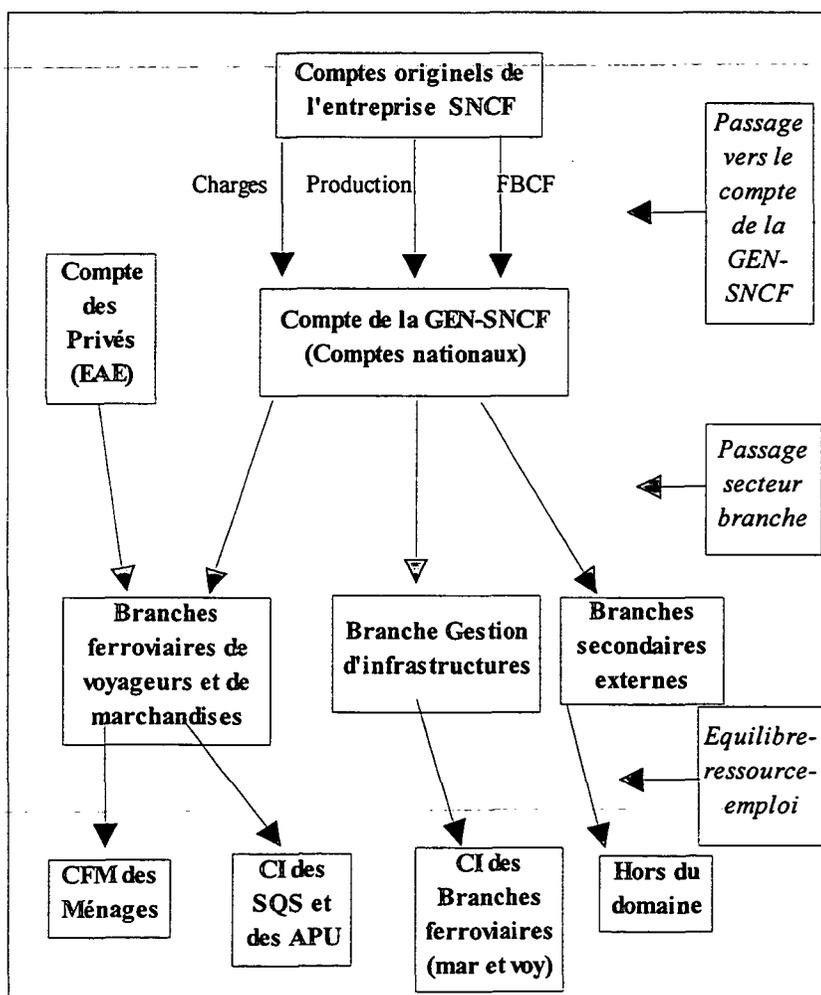
Nous avons donc réduit d'autant (9,2 %) les postes, consommations intermédiaires, frais de personnel et impôts liés à la production du compte d'exploitation de la GEN SNCF (source Insee). On a, par contre, attribué la totalité des subventions d'exploitation aux trois branches ferroviaires. On arrive alors au compte agrégé des trois branches.

TABLEAU A3.10
Le compte d'exploitation de la GEN SNCF (y compris partie Ile-de-France des voyageurs) en 1996
 (en millions de francs)

	SNCF GEN INSEE	SNCF 3 branches	Branches secondair. externes
Production	60 998	55 368	5 630
Conso. Intern	20 711	18 799	1 912
Valeur ajoutée	40 287	36 569	3 718
Frais de perso	44 460	40 264	4 196
Impôts prod	3 388	3 075	313
Subvention d'exploit	18 626	18 626	0
Excéd. brut d'exploit	11 065	11 855	-790

Sources : Insee-SES-SNCF

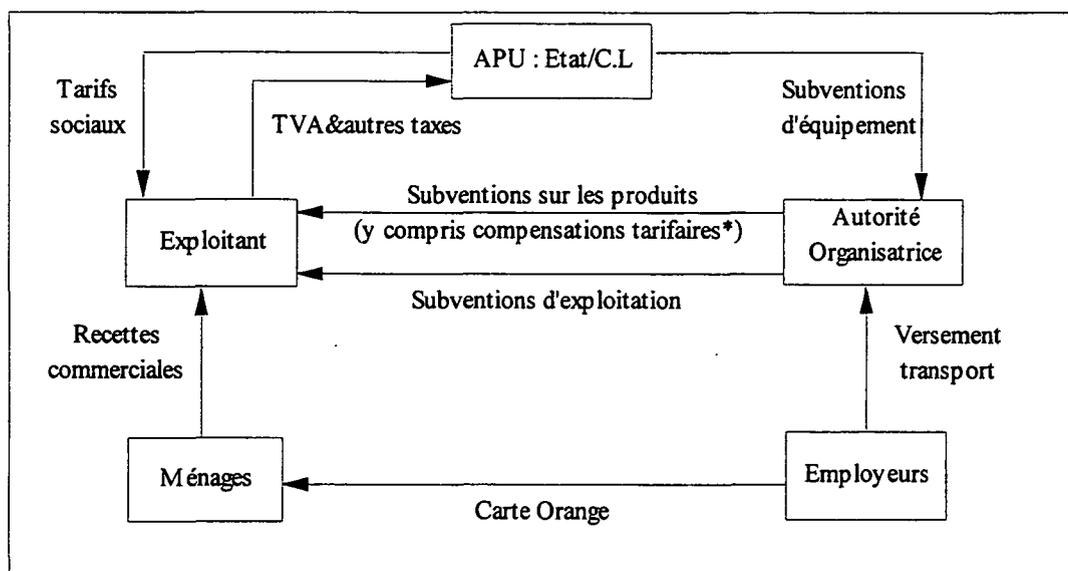
L'articulation des comptes originels jusqu'à l'équilibre ressource-emploi des produits



4. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Les flux financiers entre les acteurs du domaine

Le graphique ci-dessous décrit les principaux flux financiers existant entre les acteurs intervenant dans le domaine des transports collectifs urbains.



* hors tarifs sociaux

Autorité organisatrice : collectivité cosignataire du contrat d'exploitation, ou responsable de la régie.
Par exemple, en région parisienne, le STP : Syndicat des transports parisiens.

La formation brute de capital fixe

La formation brute de capital fixe s'est élevée à 15,6 milliards de francs en 1996. La région Ile-de-France (RATP, SNCF Ile-de-France, APTR-ADATRIF) totalise à elle seule 10,2 milliards de francs, soit près des deux-tiers de la FBCF des entreprises de transports collectifs urbains.

TABLEAUX A4.1 ET A4.2

en millions de francs

1992	
Ile-de-France	7 607
RATP	3 581
SNCF Ile-de-France	3 873
APTR-ADATRIF	153
Province	5 947
dont TCSP	3 155
Total TCU	13 554

1996	
Ile-de-France	10 233
RATP	5 147
SNCF Ile-de-France	4 933
APTR-ADATRIF	153
Province	5 334
dont TCSP	3 217
Total TCU	15 567

Conditions de production

Le passage au prix de base permet d'effacer les disparités pouvant exister entre secteurs en raison d'une politique de subventions sur les produits différentes.

Le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée rapportée à la production au prix de base) est particulièrement élevé pour la RATP puisqu'il atteint 85 %. Pour les autres acteurs franciliens, il est de 50 % pour la SNCF et de 58 % pour APTR-ADATRIF. Ce taux est de 63 % pour les réseaux de province. Les frais de personnel sont importants en province et en région Ile-de-France, pour la RATP. Le taux de marge (excédent brut d'exploitation rapporté à la valeur ajoutée) fait apparaître une disparité entre la province, où il n'est que de 7 %, et l'Ile-de-France, où il est quatre fois plus important. Il atteint même 41 % pour la SNCF Ile-de-France. Ces différences s'expliquent en grande partie par la part des autobus.

TABLEAU A4.3

en millions de francs

1996	RATP	SNCF Ile-de-France	APTR ADRATIF	province total	dont aggro. de + 300000	dont TCSP
production au prix producteur	8 176	3 693	1 075	7 939	2 896	2 355
production au prix de base	17 428	8 567	1 902	11 778	4 807	3 738
consommations intermédiaires	2 610	4 325	805	4 402	2 844	2 099
valeur ajoutée au prix de base	14 817	4 241	1 098	7 377	1 963	1 639
frais de personnel	10 708	3 588	808	8 599	3 154	2 578
subvention d'exploitation	528	1 343	154	2 369	1 191	862
impot	1 118	274	71	662	271	229
excédent brut d'exploitation	3 520	1 723	373	485	-271	-306

Les sources d'information utilisées pour réaliser ces différents tableaux proviennent pour l'essentiel, de l'Insee (Comptes nationaux), du Certu, de la RATP, de la SNCF, de l'APTR-ADATRIF, de la DTT et de la DAEI-SES (EAE).

TABLEAU A4.4

Activité des transports collectifs urbains

en millions de francs

	1992	1996
Emplois (prix producteur)		
Consommations intermédiaires du produit	0	0
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)	19 267	22 461
<i>dont dépense des ménages</i>	18 670	21 796
<i>dont tarifs sociaux</i>	597	665
TVA	1 060	1 234
Exports (pour mémoire)	0	0
Total (au prix producteur) (hors TVA)	19 267	22 461
Ressources (prix producteur)		
Production du produit (hors TVA) (1)	19 267	22 461
Ile-de-France	11 336	12 944
<i>dont RATP</i>	7 297	8 176
<i>dont SNCF Ile-de-France</i>	3 295	3 693
<i>dont APTR et ADATRIF</i>	744	1 075
Province	6 549	7 939
<i>dont agglomérations de plus de 300 000 habitants</i>	2 812	2 896
<i>dont TCSP</i>	1 661	2 355
Ventes résiduelles des administrations	1 382	1 579
Imports (hors TVA)	0	0
TVA (rappel)	1 060	1 234
Passage au prix de base (HT)		
Impôts sur les produits (2)	0	0
subventions sur les produits (HT) (3)	16 787	18 793
Production du produit au prix de base = (1)-(2)+(3)	36 054	41 254
Passage à la branche		
Ventes résiduelles des administrations	-1 382	-1 579
Production de la branche au prix de base (4) (HT)	34 672	39 675
Ile-de-France	23 855	27 897
<i>dont RATP</i>	15 042	17 428
<i>dont SNCF Ile-de-France</i>	7 587	8 567
<i>dont APTR et ADATRIF</i>	1 226	1 902
Province	10 817	11 778
<i>dont agglomérations de plus de 300 000 habitants</i>	4 567	4 807
<i>dont TCSP</i>	2 709	3 727
Conditions de production de la branche		
Consommations intermédiaires des producteurs (5)	9 824	12 142
=> Valeur ajoutée au prix de base de la branche(6) = (4)-(5)	24 849	27 533
Salaires et charges sociales (7)	20 030	23 703
Autres impôts sur la production (8)	1 387	2 125
Autres subventions d'exploitation (9)	2 357	4 394
Dépense courante d'exploitation (10)=(5)+(7)+(8)-(9)	28 883	33 575
EBE = (6)-(7)-(8)+(9) = (4)-(10)	5 789	6 100
Fiscalité générée		
Total	3 441	4 554
Impôts sur les produits (HTVAD)	2 054	2 430
TVA non déductible payée par les ménages	1 060	1 234
TVA sur subventions	994	1 196
Autres impôts sur les produits	0	0
Autres impôts sur la production	1 387	2 125
Les dépenses en capital		
Total	13 554	15 567
FBCF		
<i>dont RATP</i>	3 581	5 147
<i>dont SNCF Ile-de-France</i>	3 873	4 933
<i>dont APTR et ADATRIF</i>	153	153
<i>dont province</i>	5 947	5 334
Les transferts spécifiques		
Transferts courants (TTC)		
Total	21 302	25 521
Tarifs sociaux	597	665
Subventions sur produits	18 190	20 322
<i>dont compensations pour réductions tarifaires hors tarifs</i>	7 480	8 092
Autres subventions d'exploitation	2 515	4 534
Transferts en capital		
Total	2 649	4 243
Subventions d'équipement	2 649	4 243

TABLEAU A.4.5

Le financement en 1992

Région parisienne

	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	12 008	13 611	1 487	27 106	100%	7 773	100%	34 879	100%
Usagers	9 068	0	0	9 068	33%	0	0%	9 068	26%
Employeurs Versement Transport(1)	0	7 606	808	8 414	31%	0	0%	8 414	24%
Employeurs carte orange (2)	2 452	0	0	2 452	9%	0	0%	2 452	7%
A0/APU (3)	488	6 005	679	7 173	26%	2 059	26%	9 232	26%
Total VT + APU/AO (1+3)	488	13 611	1 487	15 587	58%	2 059	26%	17 646	51%
Employeur (1+2)	2 452	7 606	808	10 866	40%	0	0%	10 866	31%
Gestion du réseau	0	0	0	0	0%	5 714	74%	5 714	16%

Province

	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	8 319	4 579	1 028	13 925	100%	5 947	100%	19 872	100%
Usagers	8 210	0	0	8 210	59%	0	0%	8 210	41%
Employeurs Versement Transport(1)	0	2 758	619	3 377	24%	3 632	61%	7 009	35%
A0/APU (3)	109	1 821	409	2 338	17%	1 725	29%	4 063	20%
Total VT + APU/AO (1+3)	109	4 579	1 028	5 715	41%	5 357	90%	11 072	56%
Etat	0	0	0	0	0%	590	10%	590	3%

France entière

	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	20 327	18 190	2 515	41 032	100%	13 720	100%	54 752	100%
Usagers	17 278	0	0	17 278	42%	0	0%	17 278	32%
Employeurs Versement Transport(1)	0	10 364	1 427	11 791	29%	3 632	26%	15 423	28%
Employeurs carte orange (2)	2 452	0	0	2 452	6%	0	0%	2 452	4%
A0/APU (3)	597	7 826	1 088	9 511	23%	3 784	28%	13 295	24%
Total VT + APU/AO (1+3)	597	18 190	2 515	21 302	52%	7 416	54%	28 718	52%
Employeur (1+2)	2 452	10 364	1 427	14 243	35%	3 632	26%	17 875	33%
Gestion du réseau	0	0	0	0	0%	5 714	42%	5 714	10%
Etat	0	0	0	0	0%	590	4%	590	1%

TABLEAU A4.6

Le financement en 1996

Région parisienne

	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	13 708	16 194	2 113	32 015	100%	10 233	100%	42 249	100%
Usagers	10 507	0	0	10 507	33%	0	0%	10 507	25%
Employeurs Versement Transport(1)	0	9 398	1 226	10 624	33%	0	0%	10 624	25%
Employeurs carte orange(2)	2 677	0	0	2 677	8%	0	0%	2 677	6%
A0/APU (3)	524	6 796	887	8 207	26%	3 943	39%	12150*	29%
Total VT + APU-AO (1+3)	524	16 194	2 113	18 831	59%	3 943	39%	22 774	54%
Employeurs (1+2)	2 677	9 398	1 226	13 301	41%	0	0%	13 301	31%
Gestion du réseau	0	0	0	0	0%	6 290	61%	6 290	15%

Province

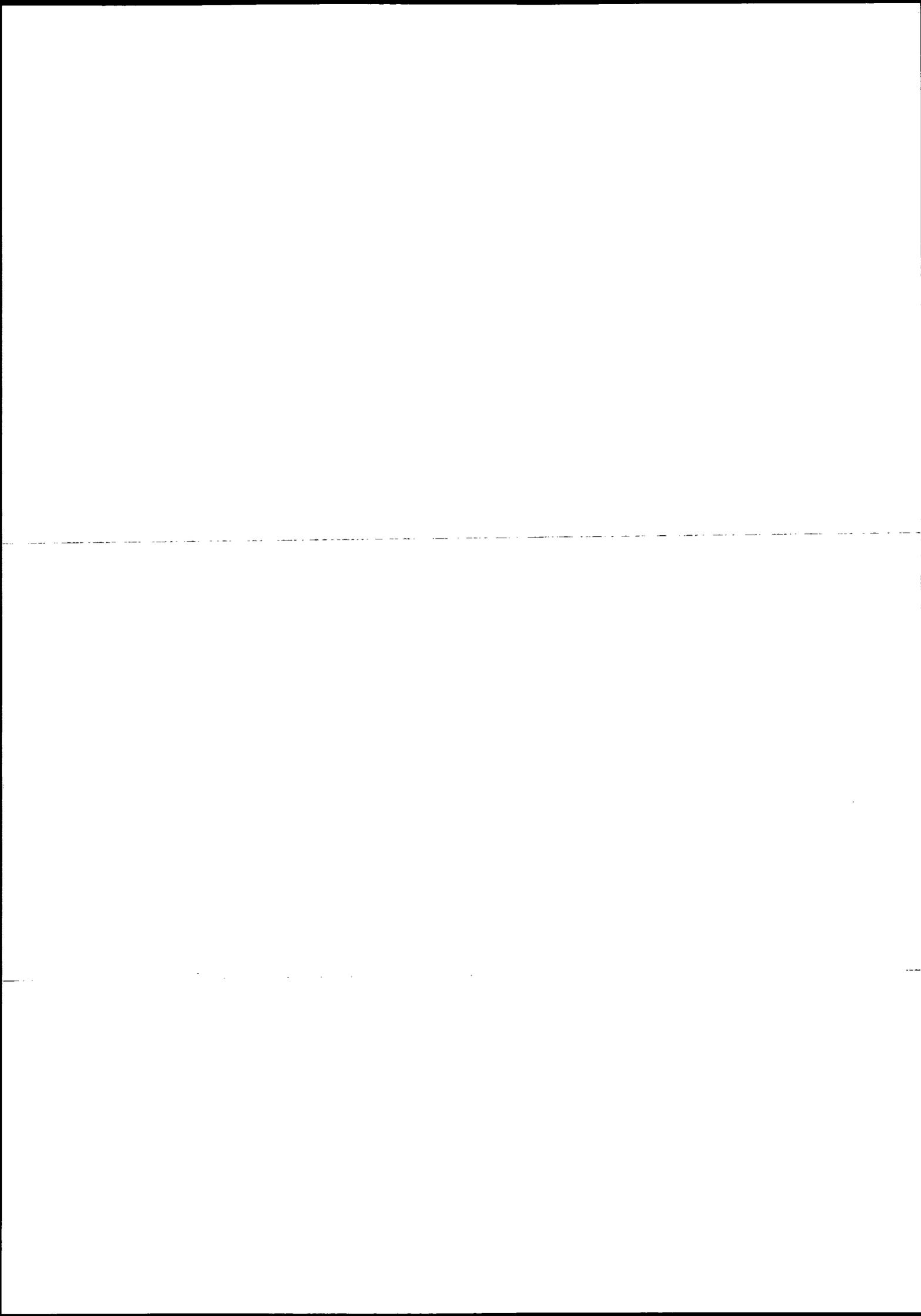
	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	9 987	4 128	2 422	16 537	100%	5 334	100%	21 871	100%
Usagers	9 846	0	0	9 846	60%	0	0%	9 846	45%
Employeurs Versement Transport(1)	0	3 725	2 185	5 910	35%	3 487	65%	9 397	43%
A0/APU (3)	141	403	237	781	5%	1 547	29%	2 328	11%
Total VT + APU-AO (1+3)	141	4 128	2 422	6 691	40%	5 034	94%	11 725	54%
Etat	0	0	0	0	0%	300	6%	300	1%

France entière

	Production	Subventions sur produits	Subventions d'exploitation	Dépense courante	Contribution (%)	Dépense capital	Contribution (%)	Dépense totale	Contribution (%)
Total de la dépense à financer	23 695	20 322	4 534	48 552	100%	15 567	100%	64 120	100%
Usagers	20 353	0	0	20 353	42%	0	0%	20 353	32%
Employeurs Versement Transport(1)	0	13 123	3 411	16 534	34%	3 487	22%	20 021	31%
Employeurs carte orange(2)	2 677	0	0	2 677	6%	0	0%	2 677	4%
A0/APU (3)	665	7 199	1 123	8 988	18%	5 490	35%	14 478	23%
Total VT + APU-AO (1+3)	665	20 322	4 534	25 522	53%	8 977	58%	34 499	54%
Employeur (1+2)	2 677	13 123	3 411	19 211	40%	3 487	22%	22 698	35%
Gestion du réseau	0	0	0	0	0%	6 290	40%	6 290	10%
Etat	0	0	0	0	0%	300	2%	300	0%

* dont : Etat 70 %, Syndicat des Transports Parisiens 30 %.

Les colonnes "contribution" donnent la contribution de chacun des financeurs (usagers, employeurs, APU/AO, ...) aux diverses dépenses (courante, en capital, totale). Par exemple, les usagers contribuent en province à 45 % de la dépense totale.

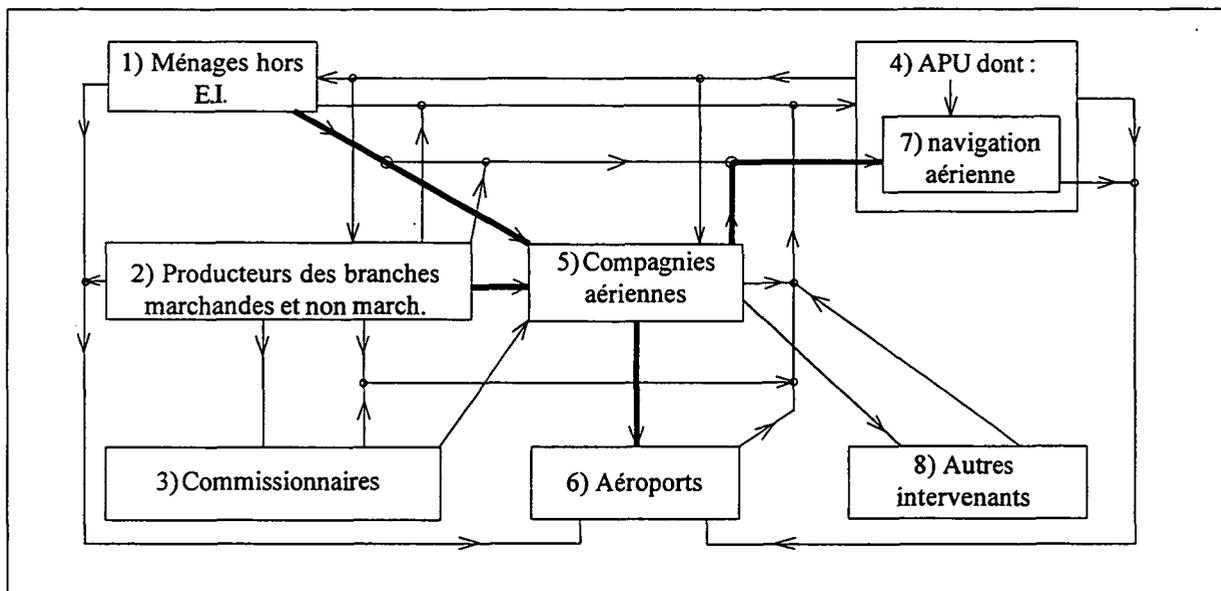


5. LE TRANSPORT AÉRIEN

1) Les flux financiers entre les acteurs du domaine

Le graphique ci-dessous décrit les flux financiers existant entre les protagonistes du domaine. Ils peuvent être d'importance très inégale. C'est pourquoi les plus importants ont été représentés en traits plus épais.

L'essentiel de ces flux reste les recettes voyageurs et fret des compagnies, qui elles-mêmes ont des consommations intermédiaires en services d'aéroports et de navigation aériennes.



- 1 @ 4 TVA non déductible payée par les passagers et taxe Pasqua payée par tout embarquant après 1994.
- 1 @ 5 Recettes passagers (ménages) des compagnies.
- 1 @ 6 Redevances aéroportuaires passagers des ménages.
- 1 @ 7 Taxes sécurité sureté du budget annexe de l'aviation civile (B.A.A.C.) payée par tout passager embarquant.
- 2 @ 3 Prestations d'organisation du transport aérien fournies par les commissionnaires aux chargeurs.
- 2 @ 4 Impôts sur la production des branches marchande, TVA des branches non marchandes et taxe Pasqua payée par tout embarquant pour motifs professionnel (après 1994, idem personnes des ménages et professionnels des APU).
- 2 @ 5 Recettes passagers et fret des compagnies où le client appartient à ces branches.
- 2 @ 6 Redevances aéroportuaires passagers des utilisateurs de ces branches.
- 2 @ 7 Taxes sécurité sureté du budget annexe de l'aviation civile des voyagés de ces branches.
- 3 @ 4 Impôts sur la production des commissionnaires.
- 3 @ 5 Commissionnaires sous-traitant le transport proprement dit aux compagnies aériennes.
- 4 @ 1 et 4 @ 2 Subventions d'exploitation au profit des usagers.
- 4 @ 5 Subventions aux compagnies.

- 4 @ 6 Subventions aux aéroports (exploitation et équipement).
- 4 @ 7 Contribution du budget général de l'État au budget annexe de l'aviation civile.
- 5 @ 4 Impôts sur la production des compagnies et TIPP sur carburéacteur.
- 5 @ 6 Redevances des compagnies aux aéroports.
- 5 @ 7 Redevances des compagnies à la navigation aérienne.
- 5 @ 8 Prestations des autres auxiliaires de transport aérien fournies aux compagnies.
- 6 @ 4 Impôts sur la production des aéroports.
- 7 @ 6 Prestations de navigation aérienne effectuées par les aéroports et contribution du B.A.A.C. aux investissements des bases aériennes.
- 8 @ 4 Impôts sur la production des autres auxiliaires de transport aériens

Nota :

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

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

Compte tenu qu'une des bases de l'estimation de la dépense courante réalisée ici pour le transport aérien sont les emplois en services de transports, toutes les consommations intermédiaires des producteurs caractéristiques provenant d'autres producteurs caractéristiques sont des flux internes et ne doivent pas être inclus dans les dépenses courantes sous peine de double compte (voir figure de la page précédente, comme par exemple les dépenses aéroportuaires des compagnies aériennes).

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

2 - La production des produits caractéristiques

2.1 - Les emplois en produits caractéristiques

Hors location d'avions, les emplois nationaux en transports aériens se sont élevés en 1996 à 46,1 milliards de francs (dont 0,7 milliard de francs de TVA sur les passagers). Les emplois finaux en services de transport voyageurs s'élèvent à 43,4 milliards de francs (dont 14,7 importés) et ceux concernant le fret atteignent 2,7 milliards de francs (dont 1,8 importés).

Les emplois intérieurs de services aéroportuaires (hors parkings (90 % des recettes dites "d'usages") et recettes commerciales, mais y compris exportations pour 2,4 milliards de francs) ont atteint 7,2 milliards de francs. Ces services sont consommés principalement par les compagnies aériennes (résidentes ou non). Les compagnies résidentes ont acheté pour 3,2 milliards de francs de services de ce type à l'étranger.

Les emplois intérieurs de services de navigation aérienne ont atteint 5,7 milliards de francs dont 4,5 milliards de francs de services en route et 1,1 milliard de francs de services terminaux. Le solde étant des prestations diverses.

Enfin les seuls emplois nationaux de services d'organisation de transport de fret aérien (hors sous-traitance du transport proprement dit) sont estimés à 3,3 milliards de francs en 1996, ce qui apparaît un chiffre relativement élevé par rapport au transport proprement dit. Cela résulte peut-être en partie du fait que les importations et exportations de ces services sont considérées comme nulles car il est impossible de les estimer.

2.2 - Les comptes d'exploitation des producteurs caractéristiques

Le tableau ci-après précise pour 1996 les conditions de production des producteurs caractéristiques.

Ajoutons un complément à cette description concernant le niveau d'endettement des gestionnaires des aéroports, qui ont des dépenses d'équipement en général assez importantes et pour lesquelles ils empruntent. Le poids de la dette pèse sur les résultats finaux même si on ne descend pas sous l'excédent brut d'exploitation. En 1992, le stock d'emprunt s'élevait à 9 milliards de francs. En 1996, il atteint 11,2 milliards de francs.

Les données relatives aux aéroports proviennent de celles d'Aéroports de Paris et de l'enquête faite chaque année par les Services des bases aériennes de la DGAC auprès de tous les gestionnaires d'aéroports.

Les charges d'exploitation de la navigation aérienne (qui est une activité marchande) proviennent quant à elles des données de l'exécution du budget annexe de l'aviation civile (BAAC).

2.3 - La fiscalité générée par les activités caractéristiques

Le transport aérien proprement dit génère deux recettes fiscales qui sont :

- la TVA sur les passagers des vols intérieurs (passagers) ;
- les impôts liés à la production dont une partie sont des impôts sur les produits acquittés par le producteur.

En 1996, ces recettes fiscales ont atteint 2,2 milliards de francs se répartissant en 928 millions de francs d'impôts sur les produits (dont 705 de TVA) et 1,3 milliard de francs d'autres impôts sur la production.

Une troisième recette, à savoir la taxe d'aménagement du territoire perçue sur tout passager embarquant, est évoquée ci-dessous avec les aéroports.

Cette activité de gestion des aéroports, outre la taxe précédemment évoquée (142 millions de francs), a donné lieu à 1,1 milliard de francs de recettes fiscales totales dont 260 millions de francs de TVA payée par les chambres de commerce

sur leurs investissements ; le complément correspond aux impôts sur la production.

De même, les services de navigation aérienne (fonctionnement et investissements) ont généré 1,1 milliard de francs dont la plus grosse partie (700 millions de francs) est la taxe sécurité sûreté perçue sur tout passager embarquant. Le reste est de la TVA payée sur les consommations intermédiaires de ces services marchands et aussi les investissements, puisque la DGAC est soumise à la TVA sur ces deux postes.

Les recettes générées par la collecte de fret aérien sont uniquement constituées par les impôts sur la production soit 163 millions de francs.

3 - La formation brute de capital fixe

Les séries de l'Insee pour le transport aérien ont été retraitées compte tenu des données de l'enquête annuelle d'entreprises.

La FBCF des compagnies aériennes s'est élevée à 5,7 milliards de francs en 1996.

Les données aéroportuaires ne connaissent que le concept d'investissements que nous avons donc retenu. La même année, ils se sont élevés à 3,5 milliards de francs. De même, l'exécution du budget annexe de l'aviation civile fait apparaître un montant de 1,1 milliard de francs d'investissements la même année.

Celle de la collecte de fret reste minime par rapport à ces montants avec seulement 153 millions de francs de FBCF.

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

4 - Les transferts spécifiques

Nous distinguerons les transferts courants et les transferts en capital.

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

4.1 - Les subventions d'exploitation

Pour le transport, elles existent sous deux formes : les subventions aux usagers (notamment pour la Corse pour continuité territoriale) soit 156 millions de francs, et les subventions aux compagnies (183 millions de francs). Celles concernant les aéroports restent peu importantes (126 millions de francs). La participation de l'État aux ressources courantes du budget annexe de l'aviation civile, qui s'élève en 1996 à 221 millions de francs, est une subvention à la Navigation aérienne.

4.2 - Les aides à l'investissement

Elles ne concernent que les aéroports et représentent 952 millions de francs.

TABLEAU A5.1

Conditions de production en 1996

(en milliards de francs)

Producteurs caractéristiques	Transport aérien	Aéroports	Navigation aérienne	Organisation du transport de fret aérien
Production au prix producteur	56,11	7,19	5,68	3,28
Production au prix de base	56,22	7,23	5,90	3,26
Consommations intermédiaires	33,34	3,34	0,69	1,49
Valeur ajoutée au prix de base	22,88	3,89	5,21	1,77
Dépenses de personnel	17,82	3,21	3,57	1,42
Excédent brut d'exploitation	3,89	0,02	1,61	0,23

TABLEAU A.5.2

Activité de transport aérien (en millions de francs)

	1992	1996	Codification		
Emplois (prix producteur)					
Consommations intermédiaires du produit	total	25 633 27 778	1.1	22 371	23 370
	voyageurs	21 062 20 673	1.2	21 062	20 673
	fret	1 309 2 697	1.3		
	location	3 263 4 408	1.4		
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		22 496 22 040	1.5	22 496	22 040
TVA	total	637 705	1.6	637	705
	conso. finales	313 320	1.7		
	entreprises	324 385	1.8		
Exports (pour mémoire)	total	19 571 20 847	1.9		
	voyageurs	14 172 14 893	1.10		
	fret	4 837 5 238	1.11		
	location	562 716	1.12		
Total (au prix producteur)	total	68 337 71 370	1.13	45 504	46 116
	voyageurs	58 367 58 312	1.14	44 195	43 419
	fret	6 146 7 935	1.15	1 309	2 697
	location	3 825 5 124	1.16		
Ressources (prix producteur)					
Production du produit (hors TVA) (1)	total	49 392 56 109	1.17		
	voyageurs	42 369 42 946	1.18		
	fret	4 823 6 161	1.19		
	location	2 054 3 678	1.20		
Imports (hors TVA)	total	18 455 17 881	1.21	16 684	16 435
	voyageurs	15 361 14 661	1.22		
	fret	1 323 1 774	1.23		
	location	1 771 1 446	1.24		
TVA (rappel)	voyageurs	637 705	1.25		
Passage au prix de base					
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		546 223	1.26		
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		289 339	1.27		
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		49 135 56 225	1.28		
Conditions de production de la branche					
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		28 740 33 343	1.29		
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		20 395 22 882	1.30		
Salaires et charges sociales (6)		17 435 17 820	1.31		
Autres impôts sur la production (7)		580 1 286	1.32		
=> Total impôts sur production (8)= (2)+(7)		1 126 1 509	1.33		
Autres subventions d'exploitation (9)		289 339	1.34		
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		289 339	1.35		
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		47 012 52 334	1.36		
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		2 123 3 891	1.37		
Fiscalité générée					
Total (sur la dépense courante)		1 763 2 214	1.38		
Impôts sur les produits (HTVAD)		1 183 928	1.39		
TVA non déductible sur les produits		637 705	1.40		
Taxes sur les carburants		0 0	1.41		
Autres		546 223	1.42		
Autres impôts sur la production		580 1 286	1.43		
Les dépenses en capital					
Total		7 896 5 747	1.44		
FBCF		7 860 5 746	1.45		
dont matériels de transport		6 329 4 627	1.46		
Autres opérations en capital		37 1	1.47		
Les transferts spécifiques					
Transferts courants					
Total		289 339	1.48		
Subventions sur produits		289 339	1.49		
aux usagers		144 156	1.51		
aux compagnies		145 183	1.52		
Autres subventions d'exploitation		0 0	1.50		
Transferts en capital					
Total		38 0	1.53		
Subventions d'équipement		38 0	1.54		

TABLEAU A5.3

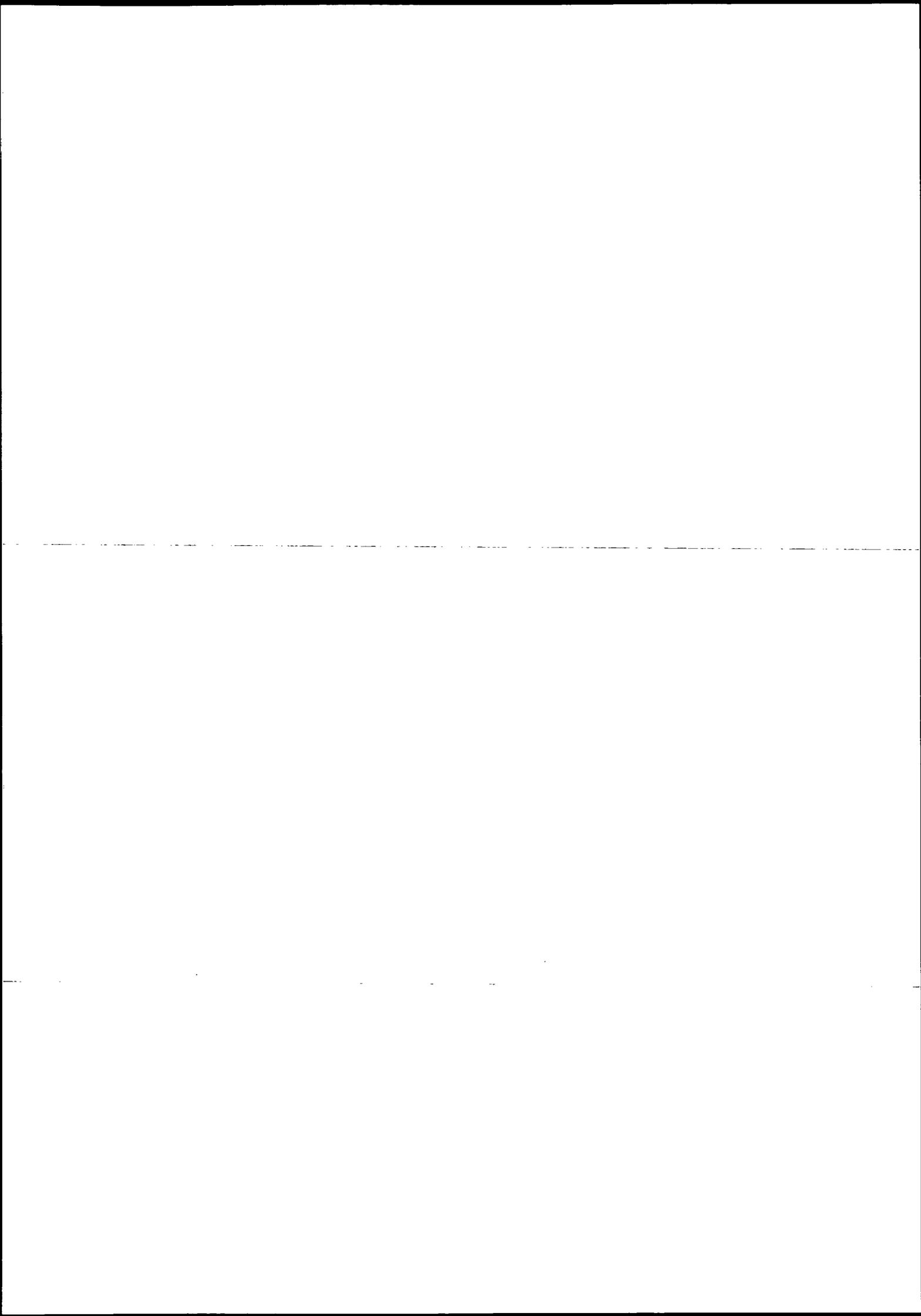
Activité de gestion des aéroports (en millions de francs)		1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit		6 201	6 970	2.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		795	1 075	2.2
TVA		0	0	2.3
Exports		2 407	2 375	2.4
Total (au prix producteur)		9 403	10 419	2.5
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)		6 018	7 188	2.6
Recettes réglementées		2 725	3 425	2.7
passagers		1 220	1 586	2.8
autres		1 505	1 839	2.9
Autres recettes prises en compte		3 293	3 763	2.10
Imports (hors TVA)		3 385	3 231	2.11
TVA (rappel)		0	0	2.12
Total (au prix producteur)		9 403	10 419	2.13
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)		0	0	2.14
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		49	41	2.15
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		6 067	7 230	2.16
Conditions de production de la branche				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		2 855	3 336	2.17
<i>dont TVA payée par CCI</i>		126	194	2.17.1
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		3 212	3 894	2.18
Salaires et charges sociales (6)		2 624	3 212	2.19
Autres impôts sur la production (7)		465	741	2.20
=> Total impôts sur production (8) = (2)+(7)		465	741	2.21
Autres subventions d'exploitation (9)		71	84	2.22
=> Total des subventions d'exploitation (10) = (3)+(9)		120	126	2.23
Dépense courante d'exploitation (11) = (4)+(6)+(8)-(10)		5 824	7 163	2.24
EBE = (5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		194	25	2.25
Fiscalité générée Total		666	1 143	2.25.1
Total (sur la dépense courante)		465	883	2.26
Impôts sur les produits		0	0	2.27
Taxe Pasqua		0	142	2.27.1
Autres impôts sur la production		465	741	2.28
Total sur la dépense en capital		201	260	2.28.1
Les dépenses en capital				
Total		4 206	3 486	2.29
FBCF		4 194	3 438	2.30
<i>dont financés par le BAAC</i>		295	555	2.30.1
<i>dont TVA éventuelle (investissements des CCI)</i>		201	260	2.30.2
Autres opérations en capital		13	48	2.31
Les transferts spécifiques				
Transferts courants				
Total		120	126	2.32
Subventions sur produits		49	41	2.33
Autres subventions d'exploitation		71	84	2.34
Transferts en capital				
Total		643	952	2.35
Subventions d'équipement		643	952	2.36
Autres transferts en capital		0	0	2.37

TABLEAU A.5.4

Activité de navigation aérienne (en millions de francs)		1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit		nd	nd	
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		0	0	3.1
TVA		0	0	3.2
Exports				
Services en route		2 668	3 366	3.3
Services terminaux		nd	nd	
Total (au prix producteur)				
Services en route				
Services terminaux				
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)		4 805	5 678	3.4
Redevances de route		3 655	4 488	3.5
Redevances de services terminaux		913	1 070	3.6
Autres		238	120	3.7
	<i> dont taxe sécurité sureté financé par usagers</i>	460	701	3.7.1
Imports (hors TVA)		nd	nd	
Services en route				
Services terminaux				
TVA (rappel)		0	0	3.8
Total (au prix producteur)				
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		0	0	3.9
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		232	221	3.10
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		5 037	5 899	3.11
Conditions de production de la branche				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		622	690	3.12
=> Valeur ajoutée au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)-TVA sur CI		4 416	5 209	3.14
Salaires et charges sociales (6)		2 646	3 570	3.15
Autres impôts sur la production (7)		14	24	3.16
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)		14	24	3.17
Autres subventions d'exploitation (9)		0	0	3.18
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		232	221	3.19
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		3 050	4 063	3.20
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		1 755	1 615	3.21
Fiscalité générée Total		280	398	3.21.1
Total (sur la dépense courante)		132	166	3.22
TVA sur achats		118	142	3.23
Impôts sur les produits		0	0	3.24
Autres impôts sur la production		14	24	3.25
Total sur dépense en capital		148	232	3.26
Les dépenses en capital				
Total		778	1 124	3.27
FBCF		778	1 124	3.28
Autres opérations en capital		0	0	3.29
Les transferts spécifiques				
Transferts courants				
Total		232	221	3.30
Subventions sur produits		232	221	3.31
Autres subventions d'exploitation		0	0	3.32
Transferts en capital				
Total		0	0	3.33

TABLEAU A5.5

Activité de collecte de fret aérien (en millions de francs)		1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit		3 282	3 281	4.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		0	0	4.2
TVA		0	0	4.3
Exports (pour mémoire)		0	0	4.4
Total (au prix producteur)		3 282	3 281	4.5
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)		3 282	3 281	4.6
Imports (hors TVA)		0	0	4.7
TVA (rappel)		0	0	4.8
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		14	24	4.9
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		0	0	4.10
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		3 268	3 257	4.11
Conditions de production de la branche				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		1 393	1 492	4.12
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		1 875	1 766	4.13
Salaires et charges sociales (6)		1 499	1 421	4.14
Autres impôts sur la production (7)		111	115	4.15
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)		125	139	4.16
Autres subventions d'exploitation (9)		1	2	4.17
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		1	2	4.18
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		3 016	3 049	4.19
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		266	232	4.20
Fiscalité générée				
Total		140	163	4.21
Impôts sur les produits (HTVAD)		14	24	4.22
Autres impôts sur la production		125	139	4.23
Les dépenses en capital				
Total		268	153	4.24
FBCF hors TVA		268	153	4.25
Autres opérations en capital		0	0	4.26
Les transferts spécifiques				
Transferts courants				
Total		1	2	4.27
Subventions sur produits		0	0	4.28
Autres subventions d'exploitation		1	2	4.29
Transferts en capital				
Total		0	0	4.30
Subventions d'équipement		0	0	4.31
Autres transferts en capital		0	0	4.32



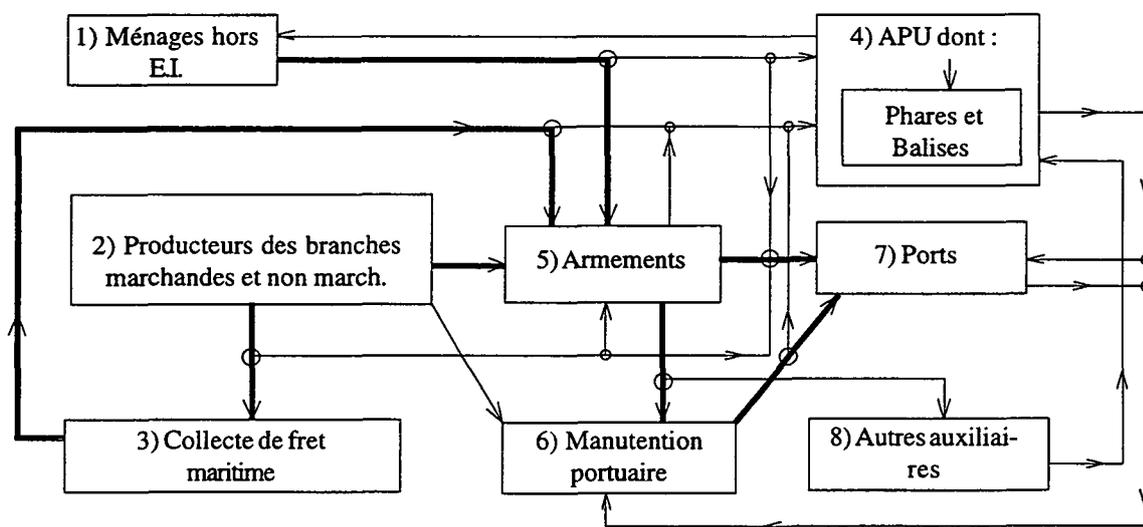
6. LE TRANSPORT MARITIME

1 - Les flux financiers du domaine

Les activités caractéristiques retenues ont été présentées dans la partie principale de ce rapport. Les principaux flux financiers existant entre les intervenants du domaine sont les paiements des usagers (passagers, chargeurs ou organisateurs du transport) aux armements (ou directement entre chargeurs et organisateurs quand ceux-ci interviennent). Le second ensemble notable par le niveau des flux concerne les relations entre les armements, la manutention portuaire et les gestionnaires des ports maritimes.

S'il est possible d'estimer une répartition des emplois de services de transport maritime entre transport de voyageurs et transport de fret, cela est totalement impossible pour les emplois de services portuaires ou pour les phares et balises. Notons également que nous avons exclu de ces emplois la location de navires contrairement à ce qui est habituellement fait dans les équilibres ressources-emplois de la comptabilité nationale. Cela résulte du fait que le frètement de navires

Les flux financiers entre les acteurs du domaine :



- 1@ 4 TVA payée par les passagers (ménages)
- 1@ 5 Recettes passagers des armements
- 1@ 7 Droits de port passagers (supposés tous payés par les ménages)
- 2@ 3 Prestations d'organisation du transport maritime de fret fournies par les commissionnaires aux chargeurs.
- 2@ 4 Impôts sur la production des branches marchandes du domaine.
- 2@ 5 Recettes fret des armements où le client appartient à ces branches.
- 2@ 6 Manutention aux frais des chargeurs
- 2@ 7 Droits de ports marchandises pris en charge par l'expéditeur ou le destinataire
- 3@ 4 Impôts sur la production des commissionnaires
- 3@ 5 Commissionnaires sous-traitant le transport proprement dit aux armements
- 4@ 1 Subventions d'exploitation au profit des usagers.
- 4@ 4 Dépenses des Phares et Balises imputables à la Marine Marchande.
- 4@ 5 Subventions aux armements, remboursement de charges patronales, et aides à l'investissement et à la modernisation.
- 4@ 6 Subvention d'exploitation, participation au plan dockers.
- 4@ 7 Subvention d'exploitation aux ports, travaux à la charge de l'État, aides à l'investissement.
- 5@ 4 Impôts sur la production des compagnies maritimes.

- 5@ 6 Manutention à la charge des armements, participation au plan dockers
- 5@ 7 Droits de ports (navires) et autres prestations fournies par les gestionnaires des ports.
- 5@ 8 Prestations des autres auxiliaires de transport maritimes fournies aux armements.
- 6@ 4 Impôts sur la production des manutentionnaires
- 6@ 5 Redevances domaniales et taxes d'outillages versées aux ports.
- 7@ 6 Participation au plan dockers.
- 8@ 4 Impôts sur la production des autres auxiliaires de transport maritime
- 8@ 7 Redevances domaniales versées aux ports pour les activités implantées sur le domaine portuaire

Nota :

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

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

(quelque soit la nationalité de l'affréteur) constitue une ressource pour les armateurs résidents et que l'affrètement (quelque soit la nationalité du frèteur) entre dans leurs charges, et donc dans leurs consommations intermédiaires.

2 - La production des produits caractéristiques

La source de base, pour le transport maritime proprement dit, a été le chiffre d'affaires dans l'activité du transport maritime issu de l'enquête annuelle d'entreprises du secteur des transports ainsi que les échanges FAB-FAB de services de transport maritime de l'Insee. Pour la manutention portuaire et l'organisation du transport maritime de fret, l'essentiel des informations provient également de l'enquête annuelle d'entreprises et secondairement de l'Insee. Les données concernant les gestionnaires des ports maritimes (ports autonomes et ports d'intérêt national) proviennent de la Direction des transports maritimes, des ports et du littoral (DTMPL).

2.1 - Les emplois en produits caractéristiques

L'Insee ne retient pas d'importations dans les équilibres ressources-emplois pour l'activité passagers ; aussi avons nous procédé à une estimation grossière sur la base des trafics et de l'estimation d'un prix moyen ; cette procédure sommaire aboutit au chiffre de 150 millions de francs en 1996 contre 385 millions de francs en 1992. La diminution provient de la mise en service du tunnel sous la Manche entre ces deux dates. La totalité des emplois en transport maritime de passagers s'élève ainsi à 1,5 milliard de francs. Les emplois finaux en services de transport de fret atteignent 23,2 milliards de francs en 1996 (dont 12,8 importés).

Les emplois d'organisation du transport maritime de fret (c'est-à-dire la seule activité d'organisation, hors sous-traitance transport proprement dite), s'élèvent à près de 4,3 milliards de francs. Les emplois intérieurs de services de manutention portuaire (soit la production puisque produits sur place) atteignent 3,9 milliards de francs. Seuls 10 % de ces emplois (393 millions de francs) peuvent être considérés comme des consommations intermédiaires des chargeurs ; le solde est à la charge des armateurs et donc déjà inclus dans les prix de leurs services.

La production (ou emplois intérieurs) de services portuaires atteint 4,4 milliards de francs.

L'estimation des dépenses des "Phares et Balises" imputables à la marine marchande résulte d'une clé de répartition de deux-tiers appliquée au total des dépenses de fonctionnement de ce service. Cette clé est également appliquée aux dépenses en capital.

2.2 - Les comptes d'exploitation des producteurs caractéristiques

Comme pour les autres modes et pour rester en accord avec certains principes de la comptabilité nationale, le crédit-bail a été ôté des consommations intermédiaires. Les valeurs ajoutées et les excédents bruts d'exploitation en sont donc modifiés par rapport au plan comptable des entreprises.

Le tableau ci-dessus précise les conditions de production de chaque activité caractéristique en 1996.

Enfin, le niveau de la dette des gestionnaires des ports maritimes, qui était de 2,7 milliards de francs en 1992, est descendu à 2,2 milliards de francs en 1996.

3 - La FBCF des activités caractéristiques

La FBCF de l'activité transport maritime proprement dite atteint 3,5 milliards de francs soit un recul sensible par rapport au niveau de 1992. Celle des gestionnaires des ports se maintient autour de 1,3 milliard de francs (dont 125 millions de francs de TVA supportés par les ports d'intérêt national). Celle de la manutention portuaire reste marginale (107 millions de francs), comme celle de l'organisation du transport international de fret (174 millions de francs). Enfin celle des Phares et balises est pratiquement négligeable (16 millions de francs). On aboutit ainsi à un total de 5,1 milliards de francs pour l'ensemble examiné (dont 125 millions de francs de TVA). Il convient de noter que cela constitue une valeur par défaut dans la mesure où les activités de remorquage, de pilotage et de consignataires n'ont pas ici été prises en compte, faute de données suffisantes.

4 - Les transferts spécifiques

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

4.1 - Les transferts courants

Pour le transport et parmi les seules subventions d'exploitation, il convient de distinguer les subventions aux usagers notamment pour la Corse (continuité territoriale) soit 796 millions de francs et les subventions aux compagnies maritimes (246 millions de francs) ; ces dernières se composent de 108 millions de francs de remboursement par l'État de la taxe professionnelle, de 57 millions de francs de remboursement par l'État de charges patronales pour les personnels sous registre TAAF (Terres antarctiques et australes françaises, ou Kerguelen) et de 82 millions de francs d'exonération de charges patronales en métropole.

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

La réforme de la manutention portuaire, qui commence en 1992 et à laquelle beaucoup d'acteurs contribuent financièrement, pose quelques difficultés. Les contributeurs sont : l'État (ministère de l'équipement, des transports et du logement et ministère du travail), les ports (ports autonomes et chambres de commerce et d'industrie pour les autres), les collectivités locales, la profession de la manutention portuaire et les armements. Le flux total en 1996 s'élève à 214 millions de francs. Il s'agit clairement d'une subvention de fait de tous les contributeurs à la manutention. Néanmoins, compte-tenu des flux impliqués par la répercussion de ces charges dans les prix des activités marchandes, il convient d'être prudent pour éviter des doubles comptes.

Pour la partie État, nous ferons l'hypothèse que la partie Équipement Transports est à imputer à la politique transport et donc à la dépense de transport maritime. Par contre, la partie prise en charge par le ministère du travail relève de la politique sociale et n'appartient donc pas au domaine. On n'intègre donc à ce titre que 92,7 millions de francs à la dépense nationale en 1996 au titre de l'apport de l'État et des collectivités.

En ce qui concerne toutes les autres activités marchandes mises à contribution dans le cadre du plan dockers, il est clair qu'elles doivent répercuter ces charges sur les prix qu'elles facturent. Si la dépense nationale dans son mode de calcul a déjà tenu compte de leur chiffre d'affaires, ces charges ne doivent pas être ajoutées sous peine de doubles comptes. Néanmoins, dans le financement, il convient de faire apparaître les surcharges liées à cette réforme ; elles s'élèvent à 213 millions de francs en 1996 répartis entre armateurs, manutentionnaires et ports, dont 135 millions de francs pour ces derniers.

Les transferts courants concernant les ports sont exclusivement des subventions d'exploitation (335 millions de francs).

4.2 - Les transferts en capital

Par rapport aux armements, l'État avait recapitalisé exceptionnellement la CGM pour 300 millions de francs en 1992. Ce montant a été inclus dans la dépense en capital, même si cela peut être considéré comme un transfert de patrimoine avec changement de composition de la propriété du capital social constituant ainsi une opération purement financière. Les aides à l'investissement apportées aux gestionnaires de ports représentent 452 millions de francs en 1996. Elles interviennent dans le financement de la dépense en capital.

TABLEAU A6.1

Conditions de production en 1996

(en milliards de francs)

Activité	Organisation du				
	Transport maritime	Ports maritimes	Manutention portuaire	transport de fret maritime	Phares et Balises
Production (prix producteur)	21,30	4,43	3,43	4,32	0,20
Production (prix de base)	21,85	4,77	3,43	4,29	0,20
Conso. intermédiaires	18,09	1,26	1,50	1,96	0,02
Valeur ajoutée (prix de base)	3,76	3,51	1,93	2,32	0,18
Dépenses de personnel	3,55	2,06	1,73	1,87	0,18
Excédent brut d'exploitation	0,22	1,39	0,40	0,34	0,00

TABLEAU A6.2

Activité transport maritime		1992	1996	codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit				
	total	26 921	25 235	1.1
	voyageurs	0	0	1.2
	fret	24 471	23 193	1.3
	location de navires	2 912	2 042	1.4
	sous total hors location	24 471	23 193	1.5
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)				
	total	1 844	1 463	1.5
	dont ménages (CFM)	1 844	1 463	1.6
	autres (CF APU)	0	0	1.7
TVA				
	(voyageurs)	84	31	1.8
Exports (p.m.)				
	total	10 166	8 652	1.9
	voyageurs	1 140	751	1.10
	fret	7 868	6 875	1.11
	location de navires	1 158	1 026	1.12
	sous total hors location	9 008	7 626	1.13
Total (au prix producteur)				
	total	39 016	35 381	1.14
	voyageurs	3 068	2 244	1.15
	fret	32 339	30 068	1.16
	location de navires	3 609	3 068	1.17
	sous total hors location	35 407	32 312	1.18
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)				
	total	21 707	21 300	1.19
	voyageurs	2 599	2 064	1.20
	fret	16 793	17 287	1.21
	location de navires	2 316	1 949	1.22
	sous total hors location	19 391	19 351	1.23
Imports (hors TVA)				
	total	17 224	14 049	1.24
	voyageurs	385	150	1.25
	fret	15 546	12 781	1.26
	location de navires	1 293	1 119	1.27
	sous total hors location	15 931	12 930	1.28
TVA (rappel)				
	(voyageurs)	84	31	1.29
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)		0	0	1.30
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		622	550	1.31
	passagers	421	280	1.32
	marchandises	201	270	1.33
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		22 329	21 850	1.34
Conditions de production du produit				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		17 532	18 085	1.35
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		4 798	3 765	1.36
Salaires et charges sociales (6)		4 531	3 548	1.37
Autres impôts sur la production (7)		203	246	1.38
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)		203	246	1.39
Autres subventions d'exploitation (9) (aux opérateurs ici)		69	246	1.40
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		691	796	1.41
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		21 575	21 082	1.42
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		132	218	1.43
Fiscalité générée				
Total		287	277	1.44
Total (dépense courante)		287	277	1.45
Impôts sur les produits (HTVAD)		84	31	1.46
	TVA non déductible sur les produits	84	31	1.47
	Taxes sur les carburants	0	0	1.48
	Autres	0	0	1.49
Autres impôts sur la production		203	246	1.50
Total investissements		0	0	1.51
Les dépenses-en-capital				
Total (hors TVA)		5 661	3 494	1.52
FBCF		5 361	3 494	1.53
	dont matériels de transports	4 499	2 699	1.54
Subventions d'équipements		229	187	1.55
Autres opérations en capital		300	0	1.56
Les transferts spécifiques				
Transferts courants				
	Total	691	796	1.57
	Tarifs sociaux (financés par APU)	0	0	1.58
	Subventions sur produits	622	550	1.59
	Autres subventions d'exploitation	69	246	1.60
Transferts en capital				
	Total	529	187	1.61
	Recapitalisation	300	0	1.62
	Autres (subventions d'équipements)	229	187	1.63

TABLEAU A6.3

Activité de gestion des ports		1992	1996	codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit		3 759	3 823	2.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		287	318	2.2
TVA		0	0	2.3
Exports		710	680	2.4
Total (au prix producteur)		4 756	4 822	2.5
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)	total	4 381	4 432	2.6
dont :	droits passagers	287	318	2.7
	marchandises	548	542	2.8
	navires	1 319	1 392	2.9
	total	2 154	2 253	2.10
	autres	2 227	2 178	2.11
Imports (hors TVA)		375	390	2.12
TVA (rappel)		0	0	2.13
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)		0	0	2.14
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		365	335	2.15
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		4 746	4 766	2.16
Conditions de production du produit				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		1 236	1 261	2.17
dont TVA		235	260	2.17.1
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		3 510	3 505	2.18
Salaires et charges sociales (6)		1 950	2 058	2.19
Autres impôts sur la production (7)		41	56	2.20
=> Total impôts sur production (8) = (2)+(7)		41	56	2.21
Autres subventions d'exploitation (9) (aux opérateurs ici)		0	0	2.22
=> Total des subventions d'exploitation (10) = (3)+(9)		365	335	2.23
Dépense courante d'exploitation (11) = (4)+(6)+(8)-(10)		2 862	3 041	2.24
EBE = (5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		1 519	1 390	2.25
Fiscalité générée				
Total		369	441	2.26
Total (dépense courante)		276	316	2.27
TVA sur consommations intermédiaires		235	260	2.27.1
Impôts sur les produits (HTVAD)		0	0	2.28
TVA non déductible sur les produits		0	0	2.29
Taxes sur les carburants		0	0	2.30
Autres		0	0	2.31
Autres impôts sur la production		41	56	2.32
Par les investissements (TVA pour les PIN)		93	125	2.33
Les dépenses en capital				
Total		1 355	1 315	2.34
FBCF		1 355	1 315	2.35
dont TVA pour les P.I.N.		93	125	2.35.1
Autres opérations en capital		0	0	2.36
Les transferts spécifiques				
Transferts courants				
Total		365	335	2.37
Tarifs sociaux (financés par APU)		0	0	2.38
Subventions sur produits		365	335	2.39
Autres subventions d'exploitation		0	0	2.40
Transferts en capital		481	452	2.41

TABLEAU A6.4

Activité de manutention portuaire	1992	1996	codification
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit	3 784	3 934	3.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)	0	0	3.2
TVA	0	0	3.3
Exports (pour mémoire)	1 787	1 717	3.4
Total (au prix producteur)	5 571	5 651	3.5
Ressources (prix producteur)	0	0	3.6
Production du produit (hors TVA) (1)	3 662	3 433	3.7
Imports (hors TVA)	1 909	2 218	3.8
TVA (rappel)	0	0	3.9
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)	0	0	3.10
Subventions sur les produits versées au producteur (3)	0	0	3.11
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)	3 662	3 433	3.12
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs (4)	1 404	1 499	3.13
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)	2 258	1 933	3.14
Salaires et charges sociales (6)	1 980	1 729	3.15
Autres impôts sur la production (7)	116	115	3.16
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)	116	115	3.17
Plan dockers (8 bis)	239	306	3.17.1
APU	73	93	3.17.2
manutention	44	57	3.17.3
Ports	106	135	3.17.4
Armements	17	21	3.17.5
Autres subventions d'exploitation (9)	0	2	3.18
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)+(8 bis)	240	308	3.19
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)	3 260	3 036	3.20
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)	402	397	3.21
Fiscalité générée			
Total	116	115	3.22
Impôts sur les produits (HTVAD)	0	0	3.23
TVA non déductible sur les produits	0	0	3.24
Taxes sur les carburants	0	0	3.25
Autres	0	0	3.26
Autres impôts sur la production	116	115	3.27
Les dépenses en capital			
Total	158	107	3.28
FBCF	158	107	3.29
Autres opérations en capital	0	0	3.31
Les transferts spécifiques			
Transferts courants	0	0	3.32
Total	0	2	3.33
Subventions sur produits	0	0	3.34
Autres subventions d'exploitation	0	2	3.35
Transferts en capital			
Total	0	0	3.36
Subventions d'équipement	0	0	3.37
Autres transferts en capital	0	0	3.38

TABLEAU A6.5

Activité de collecte de fret maritime	1992	1996	codification
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit	4 285	4 318	4.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)	0	0	4.2
TVA	0	0	4.3
Exports (pour mémoire)	0	0	4.4
Total (au prix producteur)	4 285	4 318	4.5
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)	4 285	4 318	4.6
Imports (hors TVA)	0	0	4.7
TVA (rappel)	0	0	4.8
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)	19	32	4.9
Subventions sur les produits versées au producteur (3)	0	0	4.10
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)	4 266	4 286	4.11
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs (4)	1 819	1 963	4.12
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)	2 448	2 323	4.13
Salaires et charges sociales (6)	1 956	1 869	4.14
Autres impôts sur la production (7)	126	119	4.15
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)	145	151	4.16
Autres subventions d'exploitation (9)	1	3	4.17
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)	1	3	4.18
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)	3 918	3 980	4.19
EBE =(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)	367	337	4.20
Fiscalité générée			
Total	145	155	4.21
Impôts sur les produits (HTVAD)	19	36	4.22
TVA non déductible sur les produits	0	0	4.23
Taxes sur les carburants	0	4	4.24
Autres	19	32	4.25
Autres impôts sur la production	126	119	4.26
Les dépenses en capital			
Total	298	174	4.27
FBCF hors TVA	298	174	4.28
Autres opérations en capital	0	0	4.30
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
Total	1	3	4.31
Subventions sur produits	0	0	4.32
Autres subventions d'exploitation	1	3	4.33
Transferts en capital			
Total	0	0	4.34
Subventions d'équipement	0	0	4.35
Autres transferts en capital	0	0	4.36

TABLEAU A6.6

Activité des "Phares et balises"	1992	1996	codification
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit	175	196	5.1
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)	0	0	5.2
TVA	0	0	5.3
Exports (pour mémoire)	0	0	5.4
Total (au prix producteur)	175	196	5.5
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)	175	196	5.6
Imports (hors TVA)	0	0	5.7
TVA (rappel)	0	0	5.8
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)	0	0	5.9
Subventions sur les produits versées au producteur (3)	0	0	5.10
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)	175	196	5.11
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs HTVA(4)	16	17	5.12
=> Valeur ajoutée au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)	160	179	5.13
Salaires et charges sociales (6)	157	176	5.14
Autres impôts sur la production (7)	0	0	5.15
=> Total impôts sur production (8)= (2)+(7)	0	0	5.16
Autres subventions d'exploitation (9)	0	0	5.17
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)	0	0	5.18
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)	172	193	5.19
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)	3	3	5.20
Fiscalité générée			
Total	3	3	5.21
Les dépenses en capital			
Total	34	16	5.22
FBCF y compris TVA	34	16	5.23
dont TVA sur investissements	5	3	5.24
Autres opérations en capital	0	0	5.25
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
Total	0	0	5.26
Transferts en capital			
Total	0	0	5.27

7. LE TRANSPORT FLUVIAL

8. LE TRANSPORT PAR CONDUITES

Le transport fluvial

1 - Les principaux flux financiers entre les intervenants du domaine

Parmi les intervenants, il est possible de distinguer :

Les entreprises (1) du transport fluvial elles-mêmes qui fournissent des prestations de transport, soit voyageurs aux ménages (2), soit fret à des chargeurs (3) ou des organisateurs de transport de fret (4) qui agissent pour le compte des chargeurs. Le paiement des prestations fournies aux uns par les autres constitue un premier ensemble de flux. Chargeurs (dans leur immense majorité), organisateurs et transporteurs appartiennent tous au secteur institutionnel des sociétés et quasi-sociétés non financières.

La navigation exige, comme pour tout mode de transport, une infrastructure qui doit être entretenue (fleuve, canal, avec éventuellement des écluses). Le gestionnaire du réseau fluvial est Voies navigables de France, qui malgré son statut d'établissement public à caractère industriel et commercial est considéré comme un organisme divers d'administration centrale et appartient donc au secteur des administrations publiques. Cela est légitimé par les importants transferts reçus (notamment par la mise à disposition de personnel de l'État). Signalons tout de même que si ce gestionnaire perçoit quelques redevances sur les transporteurs ou les ménages empruntant les écluses notamment, il fournit aussi des services à d'autres secteurs que la navigation fluviale (comme Électricité de France, les communes, les autres industriels, agriculteurs, etc.) qui lui paient une redevance (la taxe hydraulique) pour leur branchement sur ce réseau (prise d'eau ou rejet).

Il existe une autre catégorie de gestionnaire de l'infrastructure que nous n'avons pas prise en compte ici, à savoir les gestionnaires de ports fluviaux. Ceux-ci fournissent des prestations et des équipements aux transporteurs fluviaux et à d'autres activités. Les transporteurs rémunèrent ces gestionnaires constituant ainsi une partie de leurs recettes courantes qui se retrouvent dans les prix facturés à leurs clients par les transporteurs. Par contre la dépense en capital de ces gestionnaires et celle des manutentionnaires des ports fluviaux devraient être ajoutées à toutes les autres dépenses en capital. Faute d'informations la dépense en capital est donc en fait sous-estimée.

Le transport fluvial est également aidé par des subventions d'exploitation directes ou indirectes perçues par les deux activités caractéristiques retenues. Voies navigables de France reçoit également une subvention d'équipement. Il s'agit donc de flux entre les administrations publiques et les acteurs du domaine. Enfin, les différents éléments de fiscalité induisent des flux en sens inverse.

2 - La production des produits caractéristiques

Sauf mention spéciale, pour toutes les données qui vont suivre (emplois en services caractéristiques, conditions de production, formation brute de capital fixe et transferts), la source de base pour le transport fluvial proprement dit a été la comptabilité nationale. Cette source a été combinée avec des données de l'enquête annuelle d'entreprises. Les données relatives au gestionnaire du réseau fluvial proviennent toutes de Voies navigables de France (VNF).

2.1 - Les emplois en produits caractéristiques

Les données de la comptabilité nationale nous permettent d'appréhender la production pour la globalité de l'activité de transporteur fluvial. La distinction entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises est permise par l'enquête annuelle d'entreprises (EAE), à l'hypothèse près que la structure de la branche diffère peu de celle du secteur (ce choix semble légitime puisque plus de 90 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial recensées dans l'EAE est réalisé sur des activités purement marinières). De plus, on considère que seule l'activité de transport fluvial de voyageurs est génératrice d'une consommation finale des ménages (résidents ou non résidents), tandis que le transport fluvial de marchandises constitue une consommation intermédiaire pour d'autres producteurs marchands. Les exportations de services passagers ont grossièrement été estimées à 20 % de la production de services passagers. Les échanges FAB-FAB de services fret sont ceux du compte du reste du monde dans la comptabilité nationale. Hors transferts courants, les emplois nationaux de transport fluviaux s'élèvent ainsi en 1996 à un peu moins de 2,1 milliards de francs dont 16 % pour les voyageurs.

Les emplois intérieurs de services gestionnaires de la navigation fluviale, qui rappellent le, dépassent le strict cadre du transport fluvial s'élèvent à 629 millions de francs (toujours hors transferts courants).

Pour le financement de la dépense courante du gestionnaire on peut répartir la taxe hydraulique par financeur initial. Celle-ci s'élève à 529 millions de francs se répartissant en 401 millions de francs provenant d'EDF, 55 millions de francs des autres sociétés et quasi-sociétés et entreprises individuelles (agriculteurs). Les financeurs finals du solde, à savoir 73 millions de francs, sont les communes, qui les refacturent aux ménages dans le prix de l'eau. Ceux-ci sont, de ce fait, les financeurs initiaux.

2.2- Le compte d'exploitation

Fondée en structure sur les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises pour le transport fluvial, l'estimation des conditions de production aboutit à une valeur ajoutée (au prix de base) de près de un milliard de francs et à un excédent brut d'exploitation de 134 millions de francs.

Le compte du gestionnaire de l'infrastructure fait apparaître en salaires et charges sociales les traitements (1,1 milliard de francs) des 5 000 agents de l'État mis à la disposition de VNF. En contrepartie, une subvention d'exploitation est inscrite puisque c'est l'État qui prend en charge la rémunération de ces personnels.

3 - La FBCF des producteurs caractéristiques

Pour les entreprises de transport fluvial, le rapport de la FBCF à la production a été estimé à partir de l'enquête annuelle d'entreprises (une partie du crédit-bail étant inclus dans les investissements). Ce ratio a été appliqué à la production retenue. On aboutit ainsi à une FBCF de 210 millions de francs pour 1996.

Pour VNF les données fournies par cet organisme ont été reprises, soit 384 millions de francs pour cette même année.

4 - Les transferts spécifiques

4.1 - Les transferts courants

Les subventions d'exploitation aux transporteurs fluviaux ont été de 143 millions de francs en 1996 et sont presque intégralement des subventions sur les produits. Par contre, comme cela a déjà été signalé, la mise à disposition de VNF de 5 000 agents de l'état constitue une importante subvention d'exploitation au gestionnaire d'infrastructure. Elle est estimée à 1,1 milliard de francs.

Le total des transferts courants se monte ainsi à 1,26 milliard de francs. Certains argumenteront qu'une part importante des recettes de VNF provient de la taxe hydraulique extérieure au transport, et qu'il conviendrait mieux de ventiler ces personnels au prorata des recettes de VNF. Si on retenait cette dernière hypothèse, ce n'est plus 1,26 milliard qu'il faudrait prendre mais seulement 320 millions de francs. Comme il s'agit néanmoins de personnels du Ministère de l'équipement, des transports et du logement, cette option a été écartée au profit de la première estimation de 1,26 milliard de francs.

4.2 - Les transferts en capital

Les subventions d'équipement sont nulles en 1996 pour les transporteurs fluviaux et atteignent 209 millions de francs pour VNF en provenance de l'État.

TABLEAU A7.1

Conditions de production en 1996 (en millions de francs)

Producteurs caractéristiques	Gestionnaire du	
	Transport fluvial	réseau fluvial
Production au prix producteur	1 731	629
Production au prix de base	1 872	629
Consommations intermédiaires	890	201
Valeur ajoutée au prix de base	982	428
Dépenses de personnel	758	1 189
Excédent brut d'exploitation	134	345

TABLEAU A7.2

Le transport fluvial		1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit	total	1 808	1 747	1.1
	voyageurs	0	0	1.2
	fret	1 767	1 718	1.3
	location	40	30	1.4
Consommation finale des ménages (hors TVA)		319	306	1.5
TVA	voyageurs	62	63	1.6
Exports (pour mémoire)	total	108	139	1.7
	voyageurs	64	61	1.8
	fret	44	78	1.9
	location	0	0	1.10
Total (au prix producteur)	total	2 260	2 222	1.11
	voyageurs	408	397	1.12
	fret	1 811	1 796	1.13
	location	40	30	1.14
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)	total	1 763	1 731	1.15
	voyageurs	319	306	1.16
	fret	1 403	1 395	1.17
	location	40	30	1.18
Imports (hors TVA)	total	442	434	1.19
	voyageurs	34	33	1.20
	fret	408	401	1.21
	location	0	0	1.22
TVA (rappel)	voyageurs	62	63	1.23
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		0	0	1.24
Subventions sur les produits versés au producteur (3)		508	141	1.25
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		2 271	1 872	1.26
Conditions de production de la branche				
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		965	890	1.28
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		1 305	982	1.29
Salaires et charges sociales (6)		663	758	1.30
Autres impôts sur la production (7)		104	93	1.31
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)		104	93	1.32
Autres subventions d'exploitation (9)		1	2	1.33
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		509	143	1.34
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		1 224	1 597	1.35
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		539	134	1.36
Fiscalité générée				
Total (sur la dépense courante)		190	93	1.37
Impôts sur les produits (HTVAD)		86	0	1.38
TVA non déductible sur les produits		62	63	1.39
Taxes sur les carburants		23	27	1.40
Autres		0	0	1.41
Autres impôts sur la production		104	93	1.42
Les dépenses en capital				
Total		246	210	1.43
FBCF hors TVA		246	210	1.44
dont matériels de transports		149	48	1.45
TVA sur investissements		0	0	1.46
Autres opérations en capital		0	0	1.47
Les transferts spécifiques				
Transferts courants		0	0	1.48
Total		509	143	1.49
Tarifs sociaux (financés par APU)		0	0	1.50
Subventions sur produits		508	141	1.51
Autres subventions d'exploitation		1	2	1.52
Transferts en capital		0	0	1.53
Total		0	0	1.54
Subventions d'équipement		0	0	1.54
Autres transferts en capital		0	0	1.55

TABLEAU A7.3

Gestion de l'infrastructure fluviale			
	1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit	472	611	2.1
Consommation finale des ménages (hors TVA)	11	18	2.2
TVA	0	0	2.3
Exports (pour mémoire) incluses ci dessus	nd	nd	2.4
Total (au prix producteur)	0	0	2.5
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)	483	629	2.6
Taxe hydraulique (redevance)	407	529	2.7
Communes (refacturée aux ménages)	64	73	2.8
EDF	310	401	2.9
autres sociétés, quasi sociétés, agriculteurs	33	55	2.10
Prestations voyageurs	11	18	2.11
Prestations fret	65	82	2.12
Imports (hors TVA)	s.o	s.o	2.13
TVA (rappel)	0	0	2.3
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)	0	0	2.14
Subventions sur les produits versées au producteur (3)	0	0	2.15
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)	483	629	2.16
Conditions de production de la branche	0	0	2.17
Consommations intermédiaires des producteurs (4)	156	201	2.18
<i>dont TVA</i>			2.18.1
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)	327	428	2.19
Salaires et charges sociales (6), avec (9)	999	1 189	2.20
Autres impôts sur la production (7)	4	7	2.21
=> Total impôts sur production (8)= (2)+(7)	4	7	2.22
Autres subventions d'exploitation (9)	954	1 113	2.23
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)	954	1 113	2.24
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)	205	284	2.25
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)	278	345	2.26
Fiscalité générée			
Total (sur la dépense courante)	34	48	2.27
Impôts sur les produits (HTVAD)	30	41	2.28
TVA non déductible sur les produits	30	41	2.29
Taxes sur les carburants	0	0	2.30
Autres	4	0	2.31
Autres impôts sur la production	0	7	2.32
Les dépenses en capital			
Total	420	384	2.33
FBCF hors TVA	420	384	2.34
TVA sur investissements	80	79	2.35
Autres opérations en capital	80	0	2.36
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
Total	954	1 113	2.37
Transferts en capital			
Total	76	209	2.38
Subventions d'équipement	76	209	2.39
Autres transferts en capital	0	0	2.40

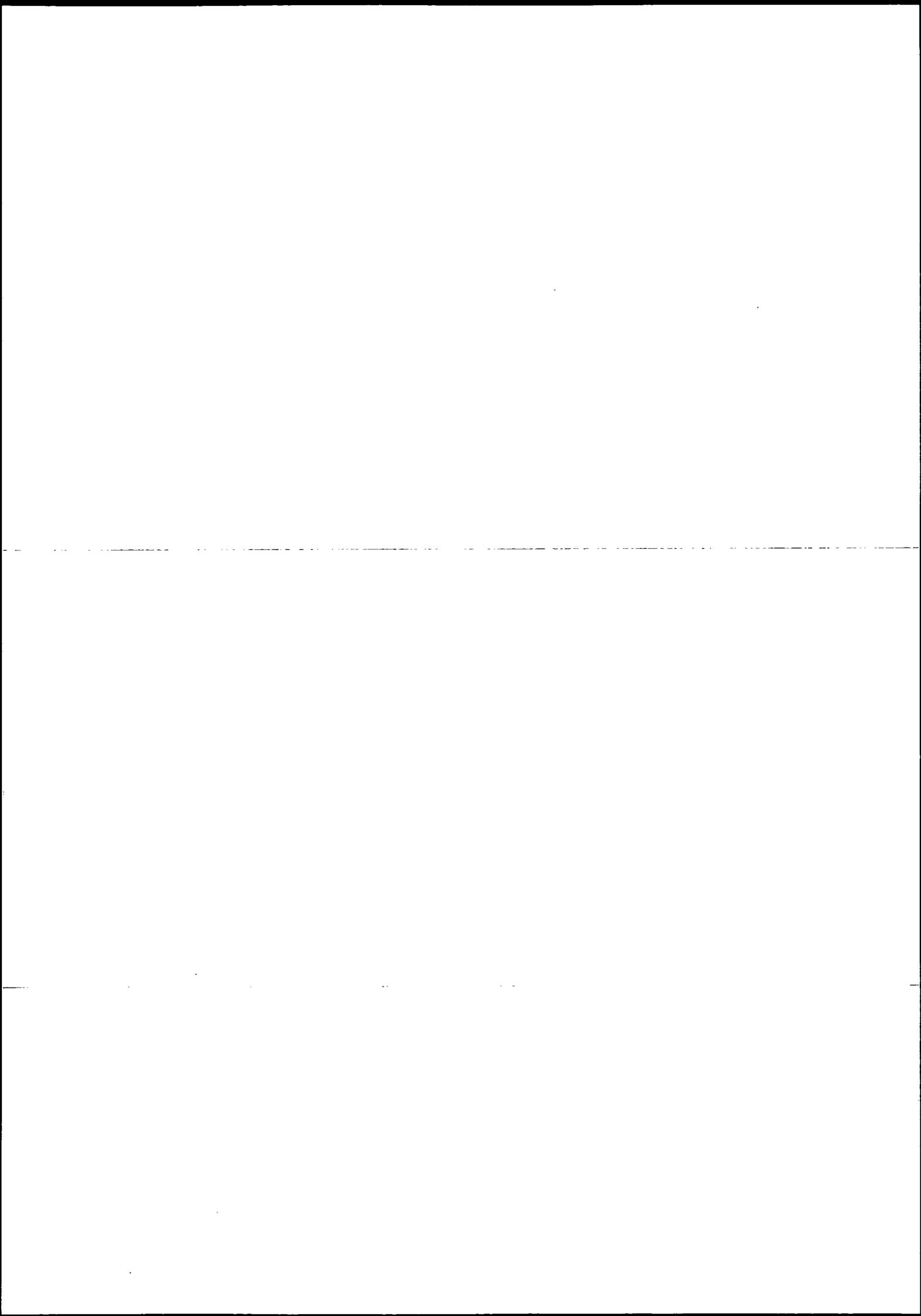
Le transport par conduites

Les informations dont on dispose permettent d'estimer seulement que les emplois de services de transports par conduites se composent en 1996 d'une production de près de 2 milliards de francs et d'importations pour 320 millions de francs.

Ce chiffre peut néanmoins être considéré comme surestimé car les exportations, supposées nulles dans la comptabilité nationale faute de données, ne le sont en fait pas puisqu'un oléoduc relie Marseille à la Suisse et au sud de l'Allemagne. La production étant assez bien évaluée, il est donc vraisemblable que les emplois et donc la dépense courante nationale soit en fait plutôt voisine de 2 milliards de francs.

TABLEAU 8.1

Le transport par conduites		1992	1996	Codification
Emplois (prix producteur)				
Consommations intermédiaires du produit		2 364	2 277	1
Exports (pour mémoire)		0	0	2
Total (au prix producteur)		2 364	2 277	3
Ressources (prix producteur)				
Production du produit (hors TVA) (1)		2 096	1 957	4
Imports (hors TVA)		268	320	5
Passage au prix de base				
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		0	0	6
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		0	0	7
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		268	320	8
Les dépenses en capital				
FBCF		286	548	9



9. LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT

On classe dans cette catégorie la messagerie et le fret express (code NAF 634A), l'affrètement (634B) et l'organisation de transport international de fret (634C). La caractéristique de toutes ces activités est d'avoir un taux de sous-traitance élevé puisque une partie importante du transport proprement dit est sous-traitée aux transporteurs.

N'est donc prise en compte ici que la partie organisation qui est facturée en pratique au chargeur (tout comme le transport proprement dit mais celui-ci a déjà été pris en compte dans les parties étudiées).

Cette partie d'organisation du transport a été intégrée à chaque mode. Ainsi la messagerie fret express a été totalement ajoutée au transport routier de marchandises ; l'essentiel de l'affrètement a également subi le même traitement et, enfin, l'organisation du transport international a été répartie entre transport maritime, transport aérien (voir ces modes) et transport routier.

Ces aspects ont été en partie évoqués avec chaque mode. On se propose seulement ici de présenter les tableaux résultats détail pour chacune de ces activités ou résultats globaux (ensemble des trois activités) sans aucune répartition.

TABLEAU A9.1

Dépenses nationales d'organisation de transport de fret

(Codes activité NAF : 634A, 634B et 634C)

Dépenses et financements	1992	1996
Dépense courante	44 012	49 132
Consommations intermédiaires des chargeurs	43 989	49 086
Transferts courants des APU	22	46
Dépense en capital (FBCF)	3 348	2 637
Branche	3 348	2 637
Transferts APU	0	0

TABLEAU A9.2

Fiscalité générée par les activités d'organisation du transport de fret

Activités NAF : (634A + 634B + 634C)

Année : 1992	Total
Impôts sur les produits	66
Autres impôts sur la production	1 722
Total	1 788

Année : 1996	Total
Impôts sur les produits	115
Autres impôts sur la production	2 167
Total	2 282

TABLEAU A9.3

Messagerie, fret express	NAF 634A	1992	1996
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit		22 752	27 758
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		0	0
TVA		0	0
Exports		0	0
Total (au prix producteur) HTVA		22 752	27 758
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)		22 752	27 758
Imports (hors TVA)		0	0
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquittés par le producteur(2)		0	0
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		0	0
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		22 752	27 758
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		9 590	12 546
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		13 162	15 212
Salaires et charges sociales (6)		10 356	12 857
Autres impôts sur la production (7)		1 021	1 406
=> Total impôts sur production (8)= (2)+(7)		1 021	1 406
Autres subventions d'exploitation (9)		15	31
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		15	31
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		20 951	26 779
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		1 800	979
Fiscalité générée			
Total (sur la dépense courante)		1 021	1 406
Impôts sur les produits (HTVAD)		0	0
Autres impôts sur la production		1 021	1 406
Les dépenses en capital			
Total		1 658	1 397
FBCF		1 658	1 397
Autres opérations en capital		0	0
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
Total		15	31
Subventions sur produits		0	0
Autres subventions d'exploitation		15	31
Transferts en capital			
Total		0	0

TABLEAU A9.4

Affrètement	NAF 634B	1992	1996
Emplois (prix producteur)			
Consommations intermédiaires du produit		6 195	5 689
Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)		0	0
TVA		0	0
Exports		0	0
Total (au prix producteur) HTVA		6 195	5 689
Ressources (prix producteur)			
Production du produit (hors TVA) (1)		6 195	5 689
Imports (hors TVA)		0	0
Passage au prix de base			
Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)		0	0
Subventions sur les produits versées au producteur (3)		0	0
Production au prix de base = (1)-(2)+(3)		6 195	5 689
Conditions de production de la branche			
Consommations intermédiaires des producteurs (4)		2 577	2 566
=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)		3 618	3 123
Salaires et charges sociales (6)		2 210	2 093
Autres impôts sur la production (7)		193	213
=> Total impôts sur production (8)=(2)+(7)		193	213
Autres subventions d'exploitation (9)		3	4
=> Total des subventions d'exploitation (10)=(3)+(9)		3	4
Dépense courante d'exploitation (11)=(4)+(6)+(8)-(10)		4 977	4 868
EBE=(5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)		1 218	821
Fiscalité générée			
Total (sur la dépense courante)		193	213
Impôts sur les produits (HTVAD)		0	0
Autres impôts sur la production		193	213
Les dépenses en capital			
Total		461	511
FBCF		461	511
Autres opérations en capital		0	0
Les transferts spécifiques			
Transferts courants			
Total		3	4
Subventions sur produits		0	0
Autres subventions d'exploitation		3	4
Transferts en capital			
Total		0	0

TABLEAU A9.5

Organisation du transport international		1992	1996
Emplois (prix producteur)			
	Consommations intermédiaires du produit	15 042	15 640
	Consommation finale du produit (hors TVA) (CF)	0	0
	TVA	0	0
	Exports	0	0
	Total (au prix producteur) HTVA	15 042	15 640
Ressources (prix producteur)			
	Production du produit (hors TVA) (1)	15 042	15 640
	Imports (hors TVA)	0	0
Passage au prix de base			
	Impôts sur les produits acquités par le producteur(2)	66	115
	Subventions sur les produits versées au producteur (3)	0	0
	Production au prix de base = (1)-(2)+(3)	14 976	15 525
Conditions de production de la branche			
	Consommations intermédiaires des producteurs (4)	6 384	7 109
	=> Valeur ajoutée des producteurs du produit au prix de base(5) = (1)-(2)+(3)-(4)	8 592	8 415
	Salaires et charges sociales (6)	6 867	6 771
	Autres impôts sur la production (7)	508	548
	=> Total impôts sur production (8) = (2)+(7)	574	663
	Autres subventions d'exploitation (9)	4	11
	=> Total des subventions d'exploitation (10) = (3)+(9)	4	11
	Dépense courante d'exploitation (11) = (4)+(6)+(8)-(10)	13 821	14 532
	EBE = (5)-(6)-(7)+(9) = (1)-(11)	1 221	1 108
Fiscalité générée			
	Total (sur la dépense courante)	574	663
	Impôts sur les produits (HTVAD)	66	115
	Autres impôts sur la production	508	548
Les dépenses en capital			
	Total	1 229	728
	FBCF	1 229	728
	Autres opérations en capital	0	0
Les transferts spécifiques			
	Transferts courants		
	Total	4	11
	Subventions sur produits	0	0
	Autres subventions d'exploitation	4	11
	Transferts en capital		
	Total	0	0

NOMENCLATURE D'ACTIVITÉS FRANÇAISE (NAF)

60 Transports terrestres

- 60.1 Transports ferroviaires
 - 60.1Z Transports ferroviaires
- 60.2 Transports urbains et routiers
 - (60.21 *Transports réguliers de voyageurs = 60.2A + 60.2B + 60.2C*) :
 - 60.2A Transports urbains de voyageurs
 - 60.2B Transports routiers réguliers de voyageurs
 - 60.2C Téléphériques, remontées mécaniques
 - 60.2E Transports de voyageurs par taxis
 - 60.2G Autres transports routiers de voyageurs
 - (60.24 *Transports routiers de marchandises = 60.2L + 60.2M + 60.2N + 60.2P*) :
 - 60.2L Transports routiers de marchandises de proximité
 - 60.2M Transports routiers de marchandises interurbains
 - 60.2N Déménagement
 - 60.2P Location de camions avec conducteur
- 60.3 Transports par conduites
 - 60.3Z Transports par conduites

61 Transports par eau

- 61.1 Transports maritimes et côtiers
 - (61.10 *Transports maritimes et côtiers = 61.1A + 61.1B*) :
 - 61.1A Transports maritimes
 - 61.1B Transports côtiers
- 61.2 Transports fluviaux
 - 61.2Z Transports fluviaux

62 Transports aériens

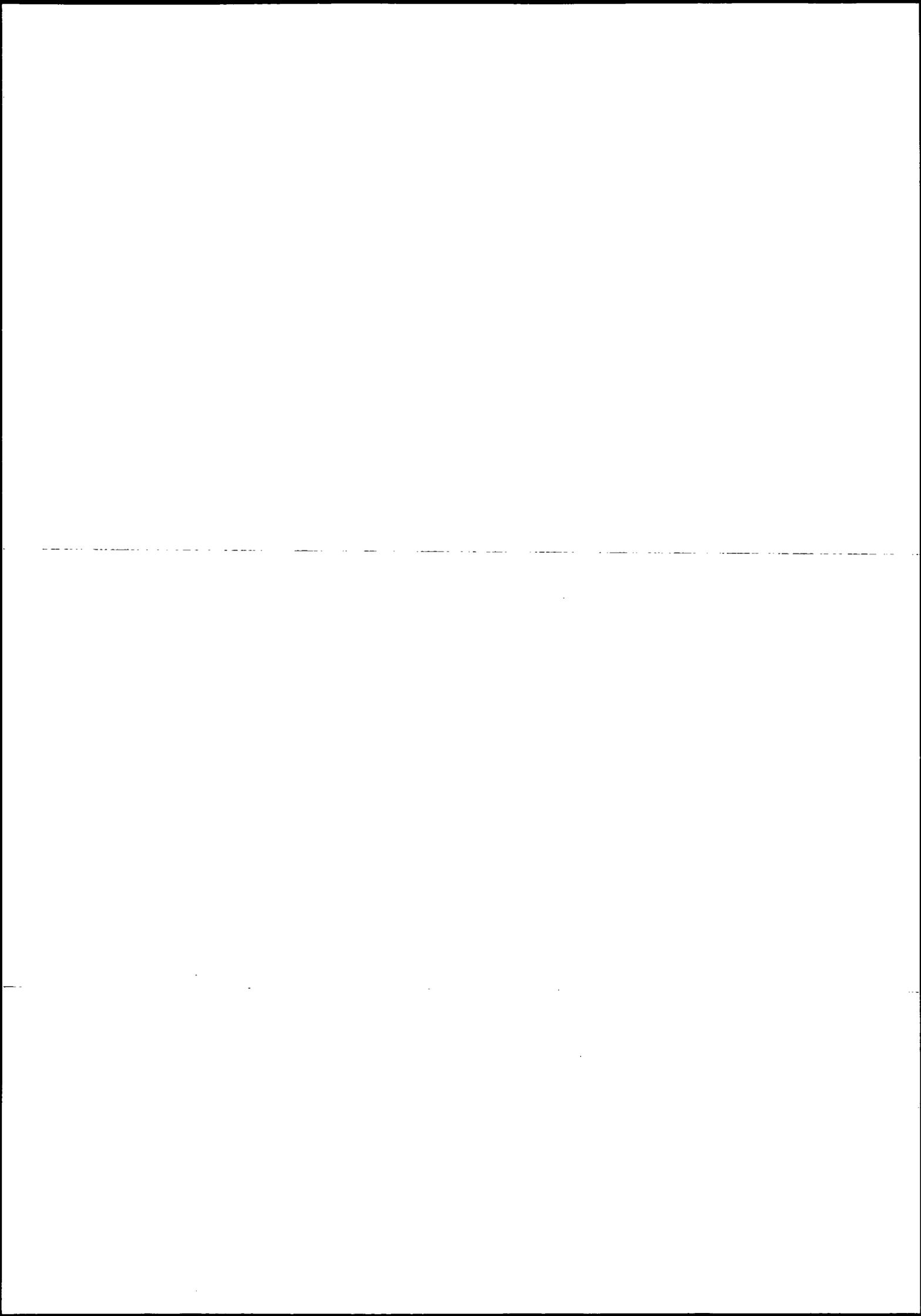
- 62.1 Transports aériens réguliers
 - 62.1Z Transports aériens réguliers
- 62.2 Transports aériens non réguliers
 - 62.2Z Transports aériens non réguliers
- 62.3 Transports spatiaux
 - 62.3Z Transports spatiaux

63 services auxiliaires des transports

- 63.1 Manutention et entreposage
 - (63.11 *Manutention = 63.1A + 63.1B*) :
 - 63.1A Manutention portuaire
 - 63.1B Manutention non portuaire
 - (63.12 *Entreposage = 63.1D + 63.1E*) :
 - 63.1D Entreposage frigorifique
 - 63.1E Entreposage non frigorifique
- 63.2 Gestion d'infrastructures de transports
 - 63.2A Gestion d'infrastructures de transports terrestres
 - 63.2C Services portuaires, maritimes et fluviaux
 - 63.2E Services aéroportuaires
- 63.3 Agences de voyage
 - 63.3Z Agences de voyage
- 63.4 Organisation de transport de fret
 - (63.40 *Organisation du transport de fret = 63.4A + 63.4B + 63.4C*) :
 - 63.4A Messagerie, fret express
 - 63.4B Affrètement
 - 63.4C Organisation des transports internationaux

Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

- 71.1Z Location de véhicules automobiles
- 71.2 Location d'autres matériels de transport
- 74.8G Routage
- 80.4A Ecoles de conduite
- 85.1J Ambulances
- 90.0B Enlèvement et traitement des autres déchets



GLOSSAIRE

Activité caractéristique

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

Administrations publiques (APU)

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

Administration publique centrale (APUC)

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

Administrations publiques locales (APUL)

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

Biens et services connexes

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

Branche

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

Comptes satellites

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

Consommation de capital fixe (CCF)

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

Consommation finale

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

Consommation intermédiaire

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

Dépense courante et dépense en capital

La dépense courante est constituée par les modes de financement qui n'influent pas directement sur la situation patrimoniale des organismes financeurs et producteurs : achats de services ou de biens, subventions, transferts courants sans contrepartie.

La dépense en capital au contraire représente le financement du domaine par des transferts en capital (aides à l'investissement et autres transferts en capital) ou au moyen d'opérations financières qui constituent la variation d'engagement des organismes producteurs.

Dépense intérieure

La dépense intérieure (courante et en capital) correspond aux dépenses effectives des unités résidentes et non résidentes sur le territoire économique national. Ces dépenses concernent les produits caractéristiques, les achats de biens et services connexes et les opérations de répartition spécifiques au domaine.

Dépense nationale

La dépense nationale (courante et en capital) correspond aux dépenses effectives des unités résidentes en France et à l'étranger. Ces dépenses concernent les produits caractéristiques, les achats de biens et services connexes et les opérations de répartition spécifiques au domaine.

Domaine

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

Équilibre ressources-emplois (ERE)

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

Financement final et financement initial

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

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

Formation brute de capital fixe (FBCF)

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

La FBCF comprend notamment :

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

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

Ménages

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

Production

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

Production distribuée et production effective

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

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

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

Secteur d'activité

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

Secteur de production

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

Système de comptabilité nationale (SCN 93)

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

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

Système élargi de comptabilité nationale (SECN)

Nom du système français.

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

Secteur institutionnel

Un secteur institutionnel est un ensemble d'unités institutionnelles qui ont un comportement économique analogue. L'ensemble des unités économiques résidentes est regroupé en cinq secteurs institutionnels : sociétés non financières, sociétés financières, administrations publiques, ménages, institutions sans but lucratif au service des ménages (ISBLSM).

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

Transferts spécifiques d'un domaine

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

TVA grevant les produits

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

Unité de production

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

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Le compte satellite des transports en 1992», Commission des comptes des transports de la nation, mai 1996 (première estimation dans la base 1980 des comptes nationaux).