

Les études du SES



Le compte satellite des transports en 1992, 1996 et 1998

n° 142
décembre 2001

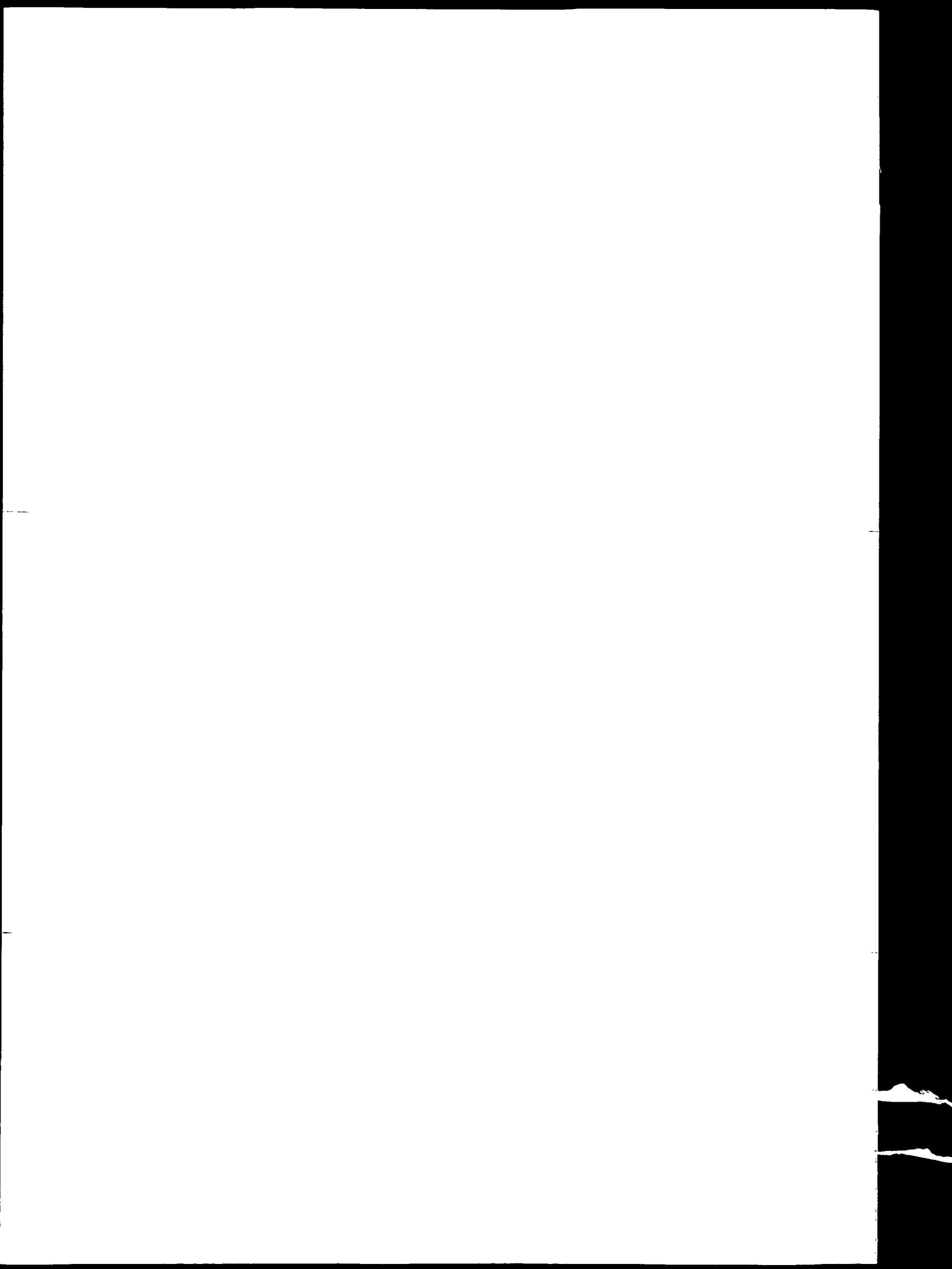


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement



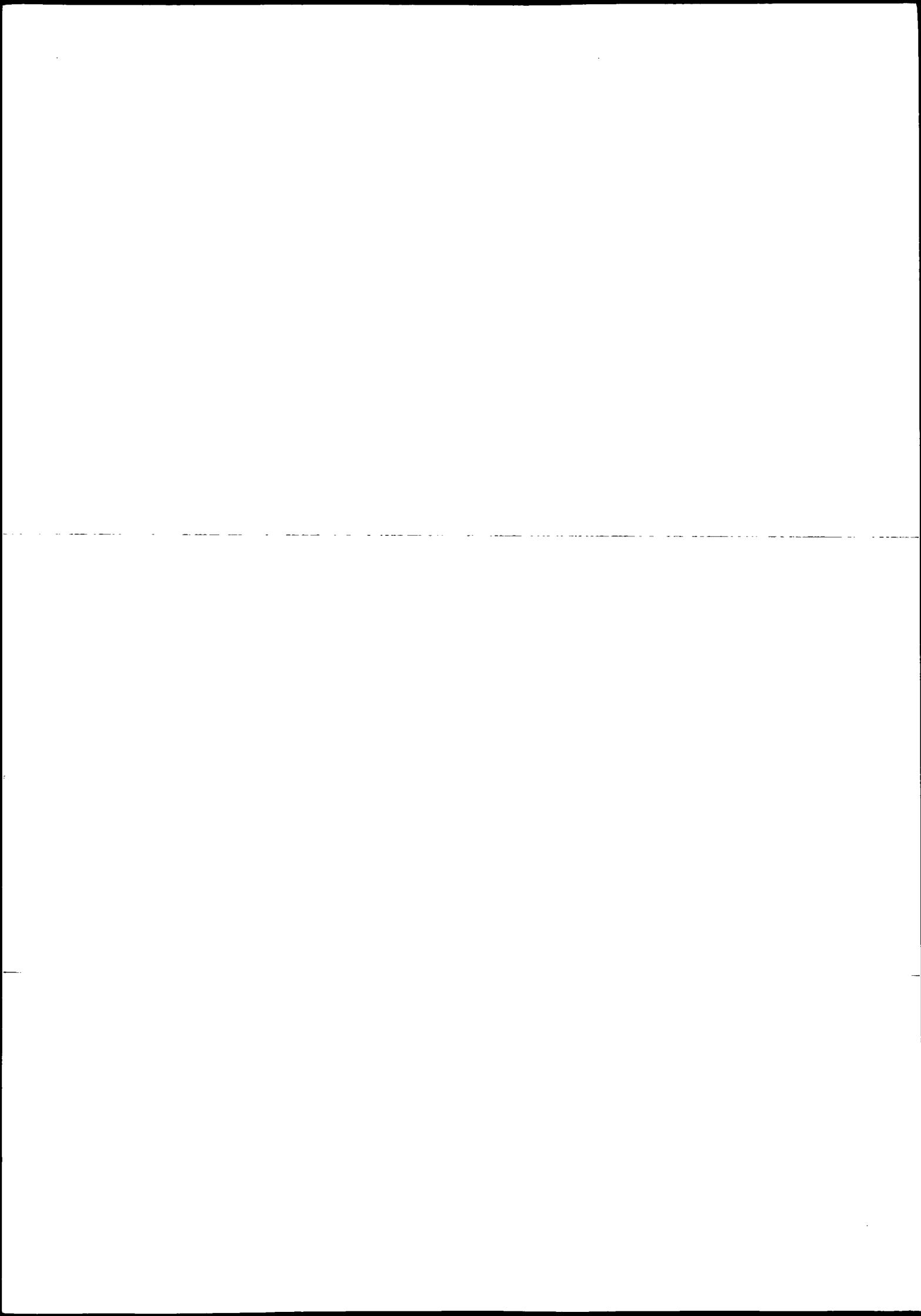


SOMMAIRE

Introduction générale	1
1. Résultats généraux	5
Les principaux résultats par mode	
2. Le transport routier	11
3. Le transport ferroviaire	17
4. Les transports collectifs urbains	23
5. Le transport aérien	29
6. Le transport maritime	37
7. Le transport fluvial	43
Annexes	
1. Méthodologie générale	51
2. Le transport routier	57
3. Le transport ferroviaire	73
4. Les transports collectifs urbains	79
5. Le transport aérien	83
6. Le transport maritime	91
7. Le transport fluvial	101
8. Les auxiliaires de transport	107
Nomenclature d'activités française	112
Glossaire et bibliographie	113

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

<i>Secrétariat de la CCTN :</i>	<i>MM. Huault, Jeger, Rémy et Mme d'Autume.</i>
<i>DAEI/SES :</i>	<i>MM. Robin, Gallais, Girault, M. Sauvant et Mme Laguzet.</i>
<i>CGPC :</i>	<i>M. Seligmann</i>
<i>DR :</i>	<i>M. Leuxe</i>
<i>INSEE :</i>	<i>MM. Lenseigne et</i>
<i>DGAC :</i>	<i>M. Germon</i>
<i>SNCF :</i>	<i>MM. Denizot</i>
<i>CCFA :</i>	<i>M. Mory</i>
<i>RATP :</i>	<i>Mme Genet</i>
<i>FNTR/FNTV :</i>	<i>M. Babé</i>
<i>URF :</i>	<i>M. Deniau</i>
<i>UTP :</i>	<i>Mme Meyer</i>
<i>INRETS :</i>	<i>MM. Madre, Orfeuil et Mme Gallez</i>
<i>LET :</i>	<i>M. Bernadet</i>
<i>ADEME :</i>	<i>M. Morcheoine et Mme Martinez</i>
<i>IFEN :</i>	<i>M. Desaulty</i>
<i>DP :</i>	<i>Mme Segonne</i>
<i>CERTU :</i>	<i>M. Duprez</i>



INTRODUCTION GÉNÉRALE

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

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

Cette question couvre, dans le domaine des transports, des problématiques telles que :

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

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

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

Le compte satellite des transports réalisé par le SES suivant la méthodologie présentée ci-dessous avait été évalué précédemment pour les deux années 1992 et 1996 (*).

Le “ compte du transport urbain et de la route ”, publié en octobre 2000 par le SES, a décliné le compte satellite de 1996 entre zone rurale et aires urbaines. Il a permis de comparer les coûts individuels et collectifs de chaque mode de transport dans la ville.

Ce document présente une nouvelle actualisation du compte satellite pour l'année 1998. On y a repris les évaluations portant sur les années 1992 et 1996 chaque fois que les données étaient comparables. Au niveau conceptuel, quelques modifications ont été apportées par rapport aux comptes précédents. Quant à l'origine des données, le chiffrage présenté pour les transports collectifs urbains a bénéficié des travaux réalisés par le CERTU dans le cadre de l'élaboration du Compte national du transport de voyageurs 1998 (CNTV98). Enfin, dans le secteur ferroviaire, la création de RFF en 1997 a permis une meilleure séparation entre les activités de transporteur et de gestionnaire d'infrastructure.

(*) : voir la bibliographie en fin de volume

Qu'est-ce qu'un compte satellite ?

Les comptes satellites visent à présenter les données de cadrage économique d'un domaine dans un cadre comptable articulé avec celui de la comptabilité nationale. Pour cela, ils structurent l'information couvrant un domaine d'une façon adaptée au domaine - celui des transports en l'occurrence - qui ne reprend pas nécessairement toutes les catégories habituelles des comptes nationaux.

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

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

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

- le montant des dépenses consacrées aux transports
- le financement de cette dépense (qui finance : les usagers ou les administrations à travers certains transferts ?)
- l'identification des bénéficiaires de la dépense, lorsque ceux-ci ne se confondent pas avec les agents qui la financent (par exemple, pour la route, les utilisateurs de voitures particulières ou de poids lourds).

Les différentes notions de dépenses sont définies en référence aux principes généraux élaborés par le Système de comptabilité nationale révisé des Nations unies (SCN 93) en matière de comptes satellites, tout en les adaptant à la problématique particulière du domaine des transports.

La présentation du compte satellite des transports

Le chapitre 1 présente une synthèse de tous les modes et un calcul d'une dépense courante et d'une dépense en capital. L'agrégation sans double compte de ces deux dépenses nécessite le calcul d'une consommation de capital fixe dont les principes sont décrits dans la méthodologie générale (annexe 0).

Les autres chapitres présentent des résultats plus détaillés pour chacun des modes (route, fer, mer, voies navigables, air). Ils présentent les principaux agrégats (dépense nationale, dépense intérieure, consommation des ménages ...) en distinguant le transport de voyageurs et de marchandises ainsi que la gestion des infrastructures.

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

Le lien avec le cadre central est assuré par l'utilisation des équilibres ressources-emplois (ERE) dans le chiffrage de la dépense pour chacun des modes (cf. annexe 0). Dans les cas où il n'a pas été possible de reprendre les chiffres des ERE, d'autres sources statistiques ont été utilisées.

Les chapitres 2 à 7 présentent une ventilation du financement des dépenses courantes et en capital de transport entre les différents agents économiques : ménages, entreprises et administration. Une estimation de la fiscalité générée par chaque mode permet aussi la mesure de la contribution nette des administrations.

On trouvera, dans les annexes 2 à 8, le compte d'exploitation des producteurs des services de transport ainsi que la formation brute de capital fixe de ces producteurs.

Les différences avec l'édition 1999

Les modes d'évaluation retenus dans la présente édition diffèrent quelquefois assez sensiblement de ceux adoptés pour la publication de 1999, "Le compte satellite des transports en 1992 et 1996". Les principales évolutions sont les suivantes :

Transport routier - La consommation de capital fixe associée à l'usage des voitures particulières et les dépenses de stationnement ont été prises en compte dans l'évaluation de la dépense des ménages.

Transport ferroviaire - Intégration des conséquences de la création de RFF en 1997

Transports collectifs urbains - Du fait de la difficulté à dissocier dans l'activité de RFF les dépenses relevant des circulations des trains "grandes lignes" et "Ile-de-France", le compte des transports collectifs urbains ne prend pas en compte la gestion des infrastructures utilisées par la SNCF en région parisienne, à la différence du compte publié en 1998.

Transport aérien - Intégration des dotations en capital de l'Etat à Air France dans la dépense en capital du secteur.

Transport maritime - Prise en compte du crédit-bail et de la location dans le calcul de la dépense en capital.

Transport fluvial - Prise en compte du transport de marchandises en compte propre.

Les différentes notions de dépenses dans le compte satellite

Les différentes notions de dépenses sont définies en référence aux principes généraux élaborés par le Système de comptabilité nationale révisé des Nations unies (SCN 93) en matière de comptes satellites, tout en les adaptant à la problématique particulière du domaine des transports.

La dépense courante nationale

La dépense courante nationale correspond aux dépenses courantes des unités résidentes, qu'elles soient ou non effectuées sur le territoire économique (c'est-à-dire, approximativement, en France).

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

- les emplois : ce sont les consommations intermédiaires et finales des unités résidentes (entreprises, ménages, administrations publiques) en produits caractéristiques. Ces emplois sont évalués aux prix du marché. Quand leur production n'est pas effectuée sur une base marchande, c'est-à-dire qu'ils sont cédés gratuitement à leurs utilisateurs, ou à un prix très inférieur à leurs coûts de production, ils peuvent être évalués à partir des prix de services marchands équivalents ou pour la valeur de leurs coûts de production.
- les transferts courants spécifiques au domaine, pour autant qu'ils ne soient pas une contrepartie de la consommation en produits caractéristiques.

La dépense courante intérieure

La dépense intérieure est l'ensemble des dépenses effectuées auprès d'unités résidentes, quel que soit le territoire de résidence économique de celui qui effectue la dépense. Elle comprend donc les dépenses effectuées par des non résidents sur le territoire économique (versement de péages par exemple) et exclut les dépenses analogues effectuées par des résidents lorsqu'ils sont à l'extérieur du territoire économique.

En ce qui concerne l'usage des infrastructures, on a calculé une dépense intérieure. Ce choix a été effectué parce que les données disponibles ne permettent pas de distinguer - dans la plupart des modes - les dépenses faites par les non résidents.

La différence entre dépense intérieure et dépense nationale est particulièrement marquée pour les modes à forte dominante internationale tels que l'aérien et le maritime.

La dépense en capital

Elle est constituée de la somme des éléments suivants :

- la formation brute de capital fixe (FBCF) des producteurs du domaine (dépenses d'investissement et de gros entretien en matériel de transport ou en infrastructures, mais aussi d'autres matériels ou de bâtiments...), ainsi que leurs acquisitions nettes de cessions de terrains et autres actifs non financiers non produits,
- les transferts en capital qui ne sont pas une contrepartie de la formation en capital des activités caractéristiques comme le sont les subventions d'investissement,

Par nature, les investissements en infrastructures comme en matériel dans le domaine des transports ne peuvent être réalisés que sur le territoire national, par des résidents. La distinction entre dépense nationale et intérieure n'a donc pas lieu d'être pour les dépenses en capital.

La consolidation sans doubles comptes de ces dépenses

L'agrégation de ces trois dépenses soulève quelques problèmes conceptuels que l'on s'est efforcé de résoudre

Dans l'agrégation de la dépense courante de transport et de la dépense intérieure d'utilisation d'infrastructure, on doit tenir compte du fait que, pour la plupart des modes, le transporteur paie des redevances pour l'usage de l'infrastructure.

Pour les modes aériens et ferroviaires - où la distinction entre national et intérieur est forte - les transporteurs financent quasiment l'intégralité des infrastructures. Dans l'agrégation de la dépense courante de transport et de la dépense intérieure d'utilisation d'infrastructure, on élimine les redevances versées par les transporteurs aux gestionnaires d'infrastructures (colonne " flux internes " du tableau 1.1), soit la quasi-totalité des dépenses intérieures d'infrastructures.

Dans la colonne " dépense courante totale " du tableau 1.1, on mesure donc bien la dépense courante des résidents (explicitement pour le transport et implicitement pour les infrastructures) plus les subventions (faibles) aux infrastructures dont peuvent profiter aussi les non résidents.

Dans l'agrégation de la dépense courante et de la dépense en capital, on doit tenir compte du fait que la dépense courante peut financer une partie ou la totalité de l'investissement. On a fait donc le choix d'ajouter à la dépense courante une dépense nette de capital. La dépense nette de capital est la dépense brute dont on soustrait la consommation de capital fixe (CCF), qui mesure l'usure et l'obsolescence des investissements au cours du processus de production (voir annexe 1).

RESULTATS GENERAUX

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

La dépense courante

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

les coûts supportés par les ménages pour leurs déplacements, soit par leurs propres moyens (dans ce cas l'usure de leur véhicule est incluse), soit par des modes de transports collectifs ;

les dépenses engagées par les entreprises pour les déplacements de leurs collaborateurs dans des véhicules appartenant à l'entreprise ou par des modes de transports collectifs ainsi que pour le transport de marchandises ;

les dépenses directes de gestion d'infrastructure des administrations. Afin de prendre en compte les coûts de remplacement dûs à l'usure, ce coût intègre la consommation de capital fixe ;

les transferts courants des administrations aux gestionnaires d'ouvrages à péages : aéroports et navigation aérienne, ports, et gestionnaires d'infrastructures fluviales (VNF et ports fluviaux).

La dépense courante nationale ne porte que sur les dépenses de services de transport. Elle ne comprend donc pas les dépenses en services autres que de transports produits par les entreprises du secteur (« activités annexes » des opérateurs, activités domaniales des ports et aéroports, gestion du réseau hydraulique par VNF, etc.).

TABLEAU 1.1

Les composantes de la dépense courante en 1996 et 1998 (milliards d'euros), TVA non déductible incluse

	Services de transports de voyageurs (1)		Services de transport de marchandises (2)		Dépense publique pour les infrastructures (*) (3)		Total =(1)+(2)+(3)	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	94,41	98,92	46,11	49,62	11,52	12,30	152,04	160,84
- dont voiture particulière	91,26	95,18					91,26	95,18
- dont TCNU (**)	3,16	3,74					3,16	3,74
Fer	4,40	5,10	1,74	2,04	1,92	1,80	8,06	8,94
TCU	7,71	7,93					7,71	7,93
Aérien	7,09	7,47	0,91	0,95	0,05	0,05	8,04	8,47
Maritime	0,33	0,38	4,28	4,83	0,08	0,09	4,69	5,30
Fluvial	0,07	0,07	0,36	0,39	0,27	0,27	0,69	0,73
Total	114,01	119,87	53,39	57,83	13,84	14,51	181,24	192,21

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

(**) : transport collectif non urbain

Résultats généraux

En 1998, la dépense nationale courante en services de transport s'est élevée à 192 milliards d'euros. Mesurée par rapport au PIB, son importance a été du même ordre qu'en 1996 : 14,7 % contre 15,0%.

La dépense en services de transport de voyageurs s'élève à près de 120 milliards d'euros, soit 62 % de la dépense totale. 79 % de ce montant est consacré à l'utilisation professionnelle ou privée de la voiture individuelle. La dépense effectuée sur les modes de transports collectifs est de 25 milliards d'euros. Elle se répartit à peu près également entre les services de transports terrestres à moyenne et longue distance (transport ferroviaire et transport collectif non urbain) qui en représentent 35 %, les services de transports collectifs urbains (32 %) et les services de transport aérien (30 %). Par rapport à ces modes, les dépenses en services de transport de voyageurs par les modes maritimes ou fluviaux représentent des montants marginaux.

La dépense de services de transport de marchandises s'élève à près de 58 milliards d'euros. Le transport routier de marchandises en représente 85 % (49,6 milliards d'euros), dont 58 % (33,7 milliards d'euros) sont fournis par les entreprises du compte d'autrui, le solde étant produit en compte propre. La dépense en services de transport de marchandises consacrée aux autres modes s'élève à 8,2 milliards d'euros, dont 4,8 milliards pour le transport maritime, 2,0 milliards pour le transport ferroviaire, 0,95 milliard pour le mode aérien et 0,39 milliard pour le mode fluvial.

La dépense publique pour les infrastructures regroupe essentiellement les dépenses réalisées par l'Etat et les

collectivités locales sur le réseau routier ainsi que les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructure. Elle s'élève en 1998 à 14,5 milliards d'euros. Le coût d'entretien du réseau routier national et local en représente 85 % et la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure ferroviaire versée à RFF 12 %. Le solde correspond aux autres dépenses directes des administrations (ex : services des phares et balises) et aux transferts courants aux gestionnaires d'infrastructures aériennes, maritimes et fluviales.

Le financement de la dépense courante

La consommation des ménages en services de transport représente 57 % de la dépense totale, dont 48 % pour les coûts d'utilisation (y compris consommation de capital fixe) des véhicules individuels⁽¹⁾. La dépense courante des entreprises comprend le coût des transports réalisés en compte propre et les achats de services de transport aux entreprises du compte d'autrui. Elle s'élève à 68,2 milliards d'euros, dont 51,8 milliards pour la route.

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

TABLEAU 1.2

Le financement de la dépense courante
(milliards d'euros), hors TVA déductible

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

(1) Les achats d'automobiles par les ménages, traités comme des dépenses de consommation dans le cadre central de la comptabilité nationale, sont classés en dépenses d'investissement par le compte satellite, par souci de cohérence avec le traitement du compte propre. En effet, les achats de voitures particulières et de véhicules utilitaires par les entreprises pour leur usage en compte propre constitue une formation brute de capital fixe.

L'utilisation de leurs véhicules par les ménages représente 80 % de la dépense courante de transport de voyageurs (hors entretien du réseau national, qui relève de la gestion d'infrastructure). Le solde se partage entre les dépenses consacrées par les ménages aux transports collectifs (7,7 %), les dépenses des entreprises pour transporter leur personnel (6,3%), le versement transport payé par les employeurs aux autorités organisatrices de transports collectifs urbains (2,5 %) et les subventions des collectivités publiques aux opérateurs (2,7 %).

Les entreprises sont à l'origine de 99 % de la dépense de transport de marchandises. Près de 85 % de la valeur des prestations sont assurés par le mode routier. Le transport maritime en représente 9 % et le transport ferroviaire, près de 4 %.

Près de 60 % des dépenses d'entretien et de fonctionnement des infrastructures sont prises en charge par les administrations. Les redevances payées pour l'utilisation d'ouvrages à péages en représentent 22 % et les droits perçus par les gestionnaires d'infrastructures portuaires, aéroportuaires ou fluviales 14 %.

TABLEAU 1.3

Le financement de la dépense courante en 1996 et 1998 par type de transport (milliards d'euros), hors TVA déductible

Transport de voyageurs

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	90,94	94,96	2,30	2,76	1,17	1,20	94,41	98,92
- voiture particulière	88,89	92,42					88,89	92,42
- TCNU	2,05	2,53			1,17	1,20	3,22	3,74
Fer	2,36	2,67	0,76	1,09	1,28	1,34	4,40	5,10
TCU	2,65	2,83	3,24	3,42	1,81	1,68	7,71	7,93
Aérien	3,36	3,69	3,67	3,73	0,06	0,05	7,09	7,47
Maritime	0,26	0,31	0,00	4,91	0,07	0,09	0,33	5,30
Fluvial	0,07	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,07
Total	99,64	104,15	14,89	15,90	4,39	4,36	114,01	124,79

Transport de marchandises

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	0,51	0,56	45,60	49,06			46,11	49,62
Fer			1,74	2,04			1,74	2,04
Aérien			0,91	0,95			0,91	0,95
Maritime			4,28	4,83			4,28	4,83
Fluvial			0,36	0,39			0,36	0,39
Total	0,51	5,20	53,47	57,27			53,39	57,83

Gestion d'infrastructure

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	0,91	0,98	3,80	4,45	11,58	12,37	16,29	17,79
Fer	0,00	0,00	0,87	0,95	1,93	1,80	2,79	2,75
Aérien	0,35	0,48	1,37	1,43	0,05	0,05	1,76	1,96
Maritime	0,05	0,04	0,29	0,32	0,08	0,09	0,42	0,46
Fluvial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,27	0,34	0,27	0,34
Total	1,30	1,75	6,36	7,14	13,91	14,65	21,54	23,30

La dépense intérieure courante en services d'infrastructure

La dépense intérieure courante, qui correspond aux dépenses courantes effectuées sur le territoire national par les résidents et non résidents, est un concept pertinent pour l'analyse de l'activité des gestionnaires d'infrastructure. Elle comprend le coût supporté par la collectivité pour

la gestion des infrastructures de transport autres qu'à péages, les transferts courants aux gestionnaires d'infrastructures à péages ainsi que les péages perçus.

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

TABLEAU 1.4
La dépense courante intérieure en services d'infrastructure en 1996 et 1998
(milliards d'euros)

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

La dépense nationale en capital

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

La part financée par les ménages s'élève à 29,3 milliards d'euros. Elle est constituée par les achats de véhicules et la construction de parkings (2,4 milliards d'euros). 65 % de la dépense en capital des entreprises sont consacrés au mode routier. Les achats de véhicules en représentent 10,2

milliards d'euros, la construction d'ouvrages à péages, 2,3 milliards d'euros, le solde étant constitué par les investissements des organisateurs de transport de fret. La dépense en capital des administrations s'élève à 9,2 milliards d'euros, 62 % de ce montant étant consacrés à la route et 30 % au mode ferroviaire. Ce dernier montant correspond à des subventions d'équipement (619 millions d'euros) à RFF et à la SNCF, à une contribution de l'Etat au service d'amortissement de la dette (678 millions d'euros) et à la dotation en capital à RFF (1,5 milliards d'euros).

TABLEAU 1.5
La dépense en capital en 1996 et 1998
(milliards d'euros)

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

Le mode de financement varie suivant la nature de l'investissement. Les acteurs privés, entreprises ou ménages, financent plus de 99 % des achats de matériel de transport

mais seulement 46 % des infrastructures. Leur rôle est particulièrement important dans le cas de la route et des transports aérien et maritime. Il est plus effacé dans le transport ferroviaire et le transport fluvial.

TABLEAU 1.6

Le financement de la dépense en capital en 1996 et 1998

(milliards d'euros)

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	30,66	29,30	12,83	12,78	6,12	5,73	49,61	47,81
- TCNU			0,42	0,45	0,03	0,03	0,45	0,47
Fer			2,32	2,38	1,11	2,82	3,43	5,21
TCU			n.d.	1,52	n.d.	0,35	1,71	1,87
Aérien			1,33	1,85	0,91	0,18	2,24	2,04
Maritime			1,07	0,98	0,11	0,05	1,18	1,02
Fluvial			0,07	0,08	0,04	0,06	0,10	0,14
Total	30,66	29,30	n.d.	19,60	n.d.	9,20	58,27	58,09

TABLEAU 1.7

Le financement de la dépense en capital par types d'investissements et de financeurs en 1996 et 1998

(milliards d'euros)

	Ménages	Entreprises	Administrations	Total
Transport routier				
- matériel et divers (*)	27,67	12,09		39,75
- infrastructures		2,36	5,70	8,06
Transport ferroviaire				
- matériel		0,74	0,32	1,07
- infrastructures		1,64	2,50	4,14
Transport collectifs urbains		1,52	0,35	1,87
- matériel		n.d.	n.d.	1,13
- infrastructures (**)		n.d.	n.d.	0,74
Transport aérien				
- matériel		1,27		1,32
- infrastructures		0,53	0,18	0,72
Transport maritime				
- matériel		0,82		0,82
- infrastructures		0,15	0,05	0,20
Transport fluvial				
- matériel		0,04		0,04
- infrastructures		0,04	0,06	0,10

La dépense totale

La dépense nationale totale résulte de l'agrégation de la dépense courante et de la dépense en capital, nette de la consommation de capital fixe. Elle s'élève en 1998 à près

de 212 milliards d'euros, dont 83 % correspondent au mode routier. Elle est financée pour 53 % par les ménages, 36 % par les entreprises et 11 % par les administrations.

TABLEAU 1
Les composantes de la dépense totale en 1996 et 1998
(milliards d'euros)

	Dépense courante		Dépense en capital		CCF		Dépense totale	
	(a)		(b)		(c)		(a)+(b)-(c)	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	152,04	160,84	49,61	47,81	32,69	32,69	168,95	175,96
- voiture particulière	148,88	157,10	49,16	47,34	32,20	32,20	165,85	172,24
- TCNU	3,16	3,74	0,45	0,47	0,49	0,49	3,11	3,72
Fer	8,06	8,94	3,43	5,21	1,77	1,77	9,72	12,37
TCU	7,71	7,93	1,71	1,87	0,91	0,91	8,50	8,88
Aérien	8,04	8,47	2,24	2,04	1,93	1,93	8,36	8,58
Maritime	4,69	5,30	1,18	1,02	1,13	1,13	4,75	5,1996
Fluvial	0,69	0,73	0,10	0,14	0,11	0,11	0,68	0,76
Total	181,24	192,21	58,27	58,09	38,55	38,55	200,96	211,76

TABLEAU 1.7
Le financement de la dépense totale en 1996 et 1998 (milliards d'euros)

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Route	101,17	103,87	53,46	57,33	14,32	14,76	168,95	175,96
-TCNU	2,05	2,53	-0,07	-0,05	1,13	1,23	3,11	3,72
- autres	99,12	101,33	53,54	57,38	13,19	13,53	165,85	172,24
Fer	2,36	2,67	3,03	3,73	4,34	5,98	9,72	12,37
TCU	2,65	2,83	n.d.	4,02	n.d.	2,03	8,50	8,88
Aérien	3,36	3,69	4,21	4,83	0,79	0,06	8,36	8,58
Maritime	0,26	0,31	4,45	4,76	0,04	0,13	4,75	5,20
Fluvial	0,07	0,07	0,36	0,41	0,26	0,28	0,68	0,76
Total	110,18	113,80	n.d.	75,69	n.d.	26,99	200,96	211,76

La fiscalité

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

TABLEAU 1.8
La fiscalité en 1996 et 1998
(milliards d'euros)

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

LE TRANSPORT ROUTIER

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

En 1998, la dépense courante nationale de ces activités marchandes et non marchandes est estimée à 161 milliards d'euros et la dépense en capital à 48 milliards d'euros. Les ménages contribuent pour plus de la moitié à ces dépenses.

La fiscalité générée par la route a atteint près de 51 milliards d'euros, dont 45% provenaient de la TIPP et 34% de la TVA.

1 - Les particularités du transport routier.

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

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

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

Dans le compte satellite de la route de 1998, deux innovations ont été introduites à la suite des travaux effectués dans le cadre du compte national des voyageurs (CNTV) de 1998. Elles concernent les dépenses de stationnement résidentiel des ménages et les subventions des départements aux transports.

TABLEAU 2.1

Les activités caractéristiques du transport routier.

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

2 - La dépense courante

En 1998, la dépense courante nationale de transport routier est estimée à 161 milliards d'euros (TVA comprise). Ce montant se subdivise en trois catégories principales de dépenses d'importance inégale : la consommation finale hors TVA des ménages et des administrations (respectivement 85 milliards d'euros et 13 milliards d'euros), la TVA non déductible (11 milliards d'euros) et la consommation intermédiaire des entreprises (52 milliards d'euros).

Depuis 1992, la dépense courante nationale a augmenté de 22 %. Les différentes composantes ont subi la même augmentation, à l'exception de la TVA (+ 37 %) et des services d'ouvrage à péage (+53 %), mais le poids de ces derniers reste faible.

2.1 - La consommation finale des ménages.

En 1998, les ménages dépensent 85 milliards d'euros, hors TVA, au titre de leurs différents transports routiers. Ils consacrent 67 % de cette somme à l'utilisation des véhicules (57 milliards d'euros) et 25 % au titre de la CCF des automobiles (21 milliards). Le reste de leurs dépenses se répartit entre la consommation de services de transport routier (déménagement, transport routier de voyageurs, taxis), soit 4 %, et la consommation de services d'ouvrages à péage (autoroutes, mais aussi parkings, ...), soit 4 %. Les ménages consacrent 33,5 milliards d'euros, TVA comprise, aux «réparations, lubrifiants, pièces détachées», soit un peu moins de la moitié de leurs dépenses d'utilisation des véhicules (tableau A2.1 en annexe). Il s'agit notamment des réparations liées aux accidents de la route dont le coût est pris en charge par les sociétés d'assurance et des réparations liées au fonctionnement des véhicules (y compris le contrôle technique).

Les ménages consacrent, en outre, un tiers de leurs dépenses aux achats de carburants (soit 21,7 milliards d'euros).

Ils dépensent aussi 2,9 milliards d'euros pour la location de parking et boxes. Ce chiffre a été estimé en 1998 à la suite des travaux du compte national des transports de voyageurs (CNTV).

Enfin, ils paient 9,8 milliards d'euros de TVA au titre de l'utilisation de leurs véhicules.

Au total, la consommation finale des ménages a augmenté depuis 1992 de plus de 22 %. Cette évolution est liée pour partie à la croissance de la circulation durant cette période (+ 12 %) et au vieillissement du parc dont l'âge moyen est passé de 6,9 ans en 1992 à 7,8 en 1998. Deux postes ont baissé depuis 1996 : les assurances et la fiscalité spécifique (vignette, permis de conduire, carte grise). Les dépenses d'auto-école et de location de voitures ont peu augmenté.

La consommation finale des ménages en services de transport regroupe les dépenses de transport des ménages en autocars et taxis (3,1 milliards d'euros) et paient 9,8 milliards d'euros de TVA au titre de l'utilisation de leurs véhicules et les déménagements (0,4 milliard d'euro). Sa progression depuis 1992 est de 28 % et résulte davantage de la progression des dépenses de taxis que

TABLEAU 2.2
Dépense courante et dépense en capital liées au transport routier en 1992, 1996 et 1998

	en milliards d'euros		
	1992	1996	1998
A - Dépense courante nationale	132,2	152,1	160,8
1 - Consommation finale hors TVA	79,5	93,7	97,6
Ménages	69,3	81,7	84,7
Utilisation des véhicules	45,2	55,2	56,6
Services de transport	2,8	3,2	3,5
Services d'ouvrages à péage	2,4	3,2	3,6
Consommation de capital fixe (véhicules)	19,0	20,0	20,9
Administrations publiques	10,2	12,0	12,9
Gestion du réseau	9,2	11,0	11,8
Subvention aux transports	0,9	1,0	1,1
2 - Consommation intermédiaire	44,4	47,9	51,8
Transport pour compte d'autrui	26,3	30,0	33,7
Transport en compte propre	18,1	17,9	18,1
3 - Dépense courante nationale hors TVA	123,9	141,6	149,4
4 - Solde extérieur	0,2	0,2	0,3
5 - Dépense courante intérieure hors TVA	124,1	141,8	149,7
6 - TVA non déductible	8,1	10,2	11,1
B - Dépense en capital	46,5	49,6	47,8
1 - Usagers des infrastructures	33,9	35,6	35,0
Ménages	24,3	25,7	24,6
Producteurs marchands	9,6	9,9	10,5
2 - Gestionnaires d'infrastructures	6,9	7,5	6,7
Ouvrages à péage	1,4	2,5	1,9
Administrations publiques	5,5	5,1	4,7
3 - TVA non déductible	5,8	6,5	6,1

(*) par souci d'homogénéité avec les autres modes, on a calculé une dépense courante avec CCF comprise.

de celles des cars.

La consommation finale des ménages en services d'ouvrages à péage est de 3,6 milliards d'euros et a enregistré une très forte augmentation ces dernières années. Elle correspond non seulement aux dépenses liées à la circulation sur les autoroutes à péage, mais aussi à d'autres dépenses telles que les parkings payants en stationnement occasionnel. Ces dépenses sont détaillées en annexe A 2.17 dans le compte des services d'ouvrages à péage. (1)

La forte progression de la consommation de ces services (+ 53 %) résulte à la fois de l'augmentation de la circulation des ménages sur les autoroutes (+ 10 % entre 1996 et 1998) et des augmentations successives des tarifs de péages intervenues durant cette période.

La consommation de capital fixe (CCF) est incluse dans les dépenses des ménages et a été estimée à 21 milliards d'euros en 1998.

2.2 - La consommation finale des administrations publiques.

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

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

En 1998, les dépenses courantes des administrations publiques s'élèvent à 12 milliards d'euros dont 11,8 sont consacrés à la gestion du réseau (+ 27 % depuis 1992). Par ailleurs 1,1 milliard d'euro est le fait des subventions aux transports réguliers dont un milliard est payé par les départements et 0,07 milliard par les communes.

Le détail des dépenses prises en compte a été reporté en annexe (tableaux A2.19 à A2.21). Celles-ci comprennent une estimation de la consommation de capital fixe (CCF) représentant la dépréciation subie par le réseau par suite d'usure normale et d'obsolescence.

La prise en compte de la CCF des APU s'explique par le caractère non marchand de leur production dans le domaine routier. En effet, alors que les activités marchandes sont valorisées par des prix qui incorporent implicitement le coût d'usage du capital, la valorisation des activités non marchandes se fait par agrégation des coûts de production, dont la CCF est un des éléments.

La CCF est estimée à 4,5 milliards d'euros. Les frais de personnel s'élèvent à milliards d'euros. Ces deux postes représentent environ 62 % de la dépense courante des administrations publiques. Le solde est constitué des consommations intermédiaires (soit le quart des dépenses courantes), des dépenses de police et d'éclairage de la voirie et des impôts et taxes. (tableau A2.19 en annexe)

En 1998, 19 % de la dépense courante des administrations publiques sont consacrés au réseau routier national et 81 % au réseau routier départemental et local. (tableau A2.19 en annexe).

2.3 - La consommation intermédiaire de transport routier.

On examine sous ce titre la consommation intermédiaire des entreprises et des administrations de services de transport routier marchands (transport pour compte d'autrui) et non marchands (compte propre).

La consommation intermédiaire totale s'élève à près de 52 milliards d'euros. Elle regroupe les consommations intermédiaires des services de transport et de marchandises pour compte d'autrui et du compte propre qui représentent respectivement 65 % et 35 % de l'ensemble. Ces deux composantes présentent des évolutions très diverses entre 1992 et 1998 : le taux de croissance soutenu de la consommation intermédiaire de transport pour compte d'autrui (+28 %) est compensé par la stabilité du compte propre.

La consommation intermédiaire de transport routier pour compte d'autrui est proche de 34 milliards d'euros. Elle regroupe pour plus des trois quarts la consommation intermédiaire du transport routier de marchandises, pour 21 % celle de l'organisation du transport de fret lié à la route (incluant la messagerie), pour 2 % celle du transport de voyageurs.

La consommation intermédiaire de transport routier pour compte propre est évaluée à 18,1 milliards d'euros en 1998. Celle-ci est pratiquement stable depuis 1992. Elle correspond à la dépense courante d'utilisation de leurs véhicules par des entreprises industrielles ou commerciales dont l'activité n'est pas le transport routier et qui ne facturent pas les prestations de transport qu'elles peuvent être amenées à effectuer. Cette consommation comprend à la fois la consommation intermédiaire de transport de marchandises (87 %) et de transport de voyageurs (13 %).

2.4 - La TVA non déductible.

Estimée à 11 milliards d'euros en 1998, la TVA sur les

(1) ce compte est établi dans une optique de dépense intérieure

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

dépenses courantes de transport routier est presque intégralement payée au titre de la consommation finale des ménages (91%) et des administrations publiques (5,5 %). Le reste est constitué de la part non déductible de la TVA des producteurs marchands du domaine.

2.5 - Le solde extérieur.

Le solde extérieur s'élève à 0,3 milliard d'euro. Il ne concerne que le solde extérieur du transport de marchandises pour compte d'autrui, les exportations et les importations des autres activités du domaine s'équilibrant. C'est donc ce solde que l'on a ajouté à la dépense courante nationale pour obtenir la dépense courante intérieure.

3 - La dépense en capital.

En 1998, la dépense en capital du transport routier, TVA comprise, s'établit à près de 48 milliards de francs. Sa croissance depuis 1992 est beaucoup moins forte que celle de la dépense courante (un peu moins de 2% contre près de 24%). Ce montant a baissé depuis 1996 après une hausse entre 1992 et 1996. Cette dépense est largement déterminée par les investissements des usagers de la route, qui représentent près de 73 % de la dépense totale. Au sein de ceux-ci, les achats de véhicules par les ménages s'élèvent à 23 milliards d'euros, hors taxes, et la construction de parkings à 2,4 milliards d'euros. Ce montant a pu être évalué, pour la première fois en 1998, suite aux travaux du CNTV.

Par leurs achats de véhicules, les ménages contribuent à hauteur de 77 % à la TVA générée au titre de la dépense en capital du transport routier (soit 4,7 milliards d'euros). Les dépenses en capital des producteurs marchands atteignent 10,5 milliards d'euros. Elles sont le fait des

transports routiers pour 8 milliards d'euros, des transports de voyageurs pour 2,2 milliards d'euros et de l'organisation de transport de fret pour 0,3 milliard d'euro. Par ailleurs, la dépense en capital de transport par car pour le compte d'autrui s'élève à 0,47 milliard d'euro dont 0,45 milliard pour les transports réguliers. Parmi ces derniers, les dépenses en capital sont subventionnées à hauteur de 26 millions d'euros par les départements. Enfin, les investissements des sociétés concessionnaires d'autoroute varient d'une année à l'autre. Ils ont baissé de 24 % entre 1996 et 1998, après une forte augmentation du programme autoroutier entre 1992 et 1996.

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

La dépense courante et en capital a été répartie par agent et par type de véhicule. Les usagers des infrastructures y contribuent pour 87 % et les gestionnaires pour 13 %. La moitié des dépenses est le fait des ménages ; ces dépenses contribuent pour 48 % à la dépense courante et pour 62 % à la dépense en capital.

Pour les usagers des infrastructures, la répartition de la dépense a été effectuée en mettant en oeuvre différentes sources d'information : les statistiques sur les parcs et les immatriculations, les résultats des enquêtes sur l'utilisation des véhicules (TRM, VUL, autocars), les données sur la circulation par type de véhicule et sur la circulation par type de réseau. En 1998, les usagers des infrastructures routières dépensent 163 milliards d'euros. Les ménages sont les principaux financeurs (96 milliards d'euros). Le transport routier de marchandises dépense 58 milliards d'euros et celui de voyageurs 11 milliards d'euros. Un quart des dépenses engagées par les utilisateurs de la route le sont en capital; pour le seul TRM, cette propor-

TABLEAU 2.3

Répartition de la dépense des usagers et des gestionnaires d'infrastructure en 1998

	en milliards d'euros, TVA non déductible					
	Dépense courante			Dépense en capital		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total	Véhicules légers	Véhicules lourds	Total
1 - Usagers des infrastructures	80,6	43,0	123,6	35,1	4,6	39,8
Ménages	66,4		66,4	29,3		29,3
Total TRM	10,8	38,8	49,6	4,3	4,0	8,3
TRM pour compte d'autrui (*)	5,2	28,5	33,7	0,1	2,5	2,6
TRM pour compte propre	5,6	10,3	16,0	4,2	1,5	5,7
Total TRV	3,3	4,3	7,6	1,5	0,6	2,2
TRV pour compte d'autrui	1,7	3,7	5,4	0,2	0,5	0,7
TRV pour compte propre	1,7	0,5	2,2	1,3	0,2	1,4
2 - Gestionnaires d'infrastructures	9,5	6,5	16,0	3,6	4,4	8,0
Services d'ouvrages à péage (**)	2,1	1,5	3,6	0,7	1,6	2,3
Usage du réseau routier public	7,4	5,0	12,4	2,9	2,8	5,7
3 - Total	90,1	49,6	139,6	38,7	9,0	47,8

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

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

tion est de 15 % (voir tableau 2.3).

La répartition des dépenses des gestionnaires d'infrastructure (coûts d'entretien de la voirie) s'appuie sur les travaux du conseil général des Ponts et Chaussées concernant l'imputation des charges d'infrastructure. Ces travaux déterminent notamment des coefficients d'équivalence entre véhicules légers et véhicules lourds. (voir méthodologie du transport routier). Les dépenses des gestionnaires d'infrastructure s'élèvent à 24 milliards d'euros dont 18 milliards pour les administrations publiques et 6 milliards pour les services d'ouvrages à péage. La répartition de ces coûts se fait entre les véhicules légers (69 %) et les véhicules lourds (31 %).

5 - La fiscalité générée par le transport routier.

En 1998, le montant global de la fiscalité générée par la route a atteint 51 milliards d'euros, dont 23 milliards provenant de la TIPP et 17 milliards de la TVA. Ces deux impôts représentent à eux seuls près de 80 % de l'ensemble des impôts générés par le transport routier. Le solde se répartit entre le produit de diverses taxes : taxe sur les contrats d'assurance, fiscalité spécifique (carte grise, vignette, taxe à l'essieu...) et impôts liés à la production.

5 - Fiscalité et dépenses des administrations publiques.

Dans le domaine routier, la question du financement de la dépense se pose en des termes particuliers en raison du principe de l'universalité budgétaire qui interdit, sauf dans le cas des budgets annexes, d'affecter une recette fiscale à une dépense déterminée. Du fait de ce principe, l'élaboration en 1998 d'un tableau de financement des dépenses des administrations publiques devient impossible.

TABLEAU 2.3

Fiscalité générée par le transport routier

Fiscalité générée par le transport routier en 1998
en milliards d'euros

	1992	1996	1998
TIPP	16,5	21,5	23,2
Taxes sur les assurances	2,5	3,0	3,5
Fiscalité spécifique (*)	3,5	4,2	4,0
Impôts liés à la production	1,9	2,5	3,2
TVA (**)	13,9	16,5	17,4
Total	37,7	47,7	51,2

(*) fiscalité spécifique : permis de conduire, vignette, carte grise, droits de timbre sur les contrats de transport, taxe à l'essieu, taxe sur les VP de sociétés

(**) A noter que l'assiette de la TVA sur les carburants est constituée du prix hors taxes auquel s'ajoute la TIPP.

TABLEAU 2.4

Fiscalité et dépenses routières des APU

milliards d'euros

	1992	1996	1998
1 - Dépenses des APU sur leurs réseaux			
au titre des dépenses courantes	10,4	11,6	12,4
dont CCF	3,1	4,2	4,5
Au titre des dépenses en capital	6,6	6,1	5,7
dont fonds de concours des APU	1,0	1,0	0,7
2 - Recettes retenues			
Fiscalité spécifique	3,5	4,2	3,9
TIPP totale (réellement perçue)	16,5	21,5	23,2
TIPP valorisée au prix du fioul	2,7	3,7	3,9
TIPP gazole - TIPP gazole au prix du fioul	4,0	7,5	8,8
TIPP essence - TIPP essence au prix du fioul	9,4	10,2	10,5
TIPP totale - TIPP totale au prix du fioul	13,9	17,8	19,4

Le montant des dépenses des administrations publiques sur leurs réseaux, qui comprend les dépenses courantes (12,4 milliards d'euros) et les dépenses en capital (5,7 milliards d'euros dont 0,7 milliard de fonds de concours des APUL), peut à titre indicatif être comparé au produit de certaines taxes liées à la route : fiscalité spécifique (3,9 milliards d'euros) et TIPP (23,2 milliards d'euros). Comme il existe des différences dans la taxation des produits pétroliers selon l'usage auquel ils sont destinés, il a été considéré que l'on pouvait ne retenir, dans le calcul du produit de la TIPP, que sa partie spécifiquement «transport».

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

- estimation de la TIPP totale valorisée au prix du fioul domestique (3,9 milliards d'euros) ;
- différence entre le produit de la TIPP gazole et sa valorisation au prix du fioul domestique (8,8 milliards d'euros) ;
- différence entre le produit de la TIPP essence et sa valorisation au prix du fioul domestique (10,5 milliards d'euros) ;
- différence entre le produit de la TIPP totale et sa valorisation au prix du fioul domestique (19,4 milliards d'euros).



LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le compte du transport ferroviaire distingue trois activités caractéristiques : les transports ferroviaires de voyageurs, les transports ferroviaires de marchandises et la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire. Ce compte ne concerne pas les transports ferroviaires d'Ile-de-France qui, depuis l'adoption de la nomenclature d'activités française (NAF), sont intégrés aux transports collectifs urbains (chapitre 4).

Depuis la création de RFF en 1997, on distingue directement les dépenses de transport- voyageurs et marchandises- des dépenses d'infrastructure.

En 1998, la dépense courante nationale totale s'élève à 8,9 milliards d'euros dont 5,1 pour le transport de voyageurs et 2 milliards pour le transport de marchandises. La part des concours publics dans la dépense courante est globalement de 35 %.

La dépense en capital s'élève à 5 milliards d'euros, assurée à 53 % par des subventions d'équipement ou des transferts. L'investissement s'élève à 2,7 milliards d'euros dont 71 % pour les infrastructures. Le poids des transferts en capital est particulièrement important dans ce mode du fait du service annexe d'amortissement et de la dotation en capital de RFF.

1 - Généralités

1.1 - Les activités caractéristiques

Au sein du transport ferroviaire, on distingue trois activités caractéristiques.

- les transports ferroviaires de voyageurs

Cette activité correspond au produit 60.10.1 de la nomenclature d'activité CPF (1).

Ce poste exclut le transport urbain de voyageurs.

S'il est maintenant possible d'isoler le transport de voyageurs en Ile-de-France au sein de la SNCF, les données disponibles ne permettent pas d'isoler les transports ferroviaires périurbains de province (TER par exemple). Ceux-ci font donc toujours partie intégrante de l'activité de transports ferroviaires de voyageurs, alors que le transport ferroviaire de voyageurs en Ile-de-France est désormais exclu du présent domaine et intégré aux transports collectifs urbains (voir chapitre 4).

Le principal transporteur ferroviaire est la SNCF mais ce compte intègre aussi les autres compagnies de chemin de fer (d'intérêt local ou touristique) qui ne représentent cependant que moins de 0,5 % de l'activité ferroviaire.

- les transports ferroviaires de marchandises

Cette activité correspond aux produits 60.10.2 et 60.10.3 de la CPF.

(1) La classification des produits français (CPF) est la nomenclature de produits associée à la NAF.

- la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire

Dans la CPF, ce poste est maintenant clairement identifié, c'est le 63.21.10.

Il comprend la gestion de l'intégralité des infrastructures ferroviaires, y compris celles d'Ile-de-France, qui sont aussi utilisées par les transports nationaux et internationaux.

Il faut donc noter ce décalage entre le traitement du transport ferroviaire de voyageurs en Ile de France, considéré comme du transport urbain, et de l'usage des infrastructures y compris en Ile de France. On pourra cependant effectuer des rapprochements en tenant compte des péages pour le réseau Ile France qui figurent au tableau 3.1.

L'activité d'Eurotunnel est aussi prise en compte tant pour la gestion d'infrastructures ferroviaires (pour Eurostar) que pour le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises ("Shuttle"). On n'a retenu que la moitié de cette activité : celle correspondant à la société française France-Manche.

1.2 - Les problèmes spécifiques

L'analyse des financements du transport ferroviaire doit tenir compte de deux éléments propres au domaine : la création de RFF et le poids des concours publics.

La séparation organique entre les activités de transport et de gestion d'infrastructures est récente. Elle date de la création, en 1997, de Réseau Ferré de France (RFF) : cet

établissement public, qui s'est vu confier la gestion des infrastructures ferroviaires, dispose d'une comptabilité autonome, ce qui enrichit sensiblement l'information disponible (2).

Cependant, la séparation n'est pas totale puisque la SNCF continue d'assurer la gestion des infrastructures ferroviaires pour le compte de RFF et reçoit à ce titre une rémunération supérieure aux péages.

L'approche du compte satellite est d'évaluer la dépense nationale par les emplois en produits caractéristiques : la dépense courante pour les infrastructures ferroviaires est donc évaluée par les péages (même si leur valeur est conventionnelle), auxquels on ajoute les transferts courants que sont les contributions aux charges d'infrastructures versées par l'Etat à RFF. Elle n'est donc pas nécessairement en rapport avec le coût de construction et d'entretien de l'infrastructure. La rémunération du gestionnaire d'infrastructure n'apparaît donc pas dans le tableau de synthèse 3.1.

La gestion du réseau par la SNCF (construction et entretien des voies) n'est pas en effet une activité caractéristique du transporteur, mais intervient dans son compte d'exploitation présenté à l'annexe A3.1, ni une activité caractéristique de gestionnaire d'infrastructures.

Le graphique figurant à l'annexe A3.0 illustre les différentes relations financières entre la SNCF, RFF, l'Etat et les collectivités locales.

Il met aussi en évidence le poids des concours publics dans l'activité ferroviaire. Ces concours prennent plusieurs formes :

- des compensations pour réductions tarifaires
- des subventions d'exploitation
- des subventions d'équipement
- des transferts pour contenir la dette du système ferroviaire qui prennent la forme des remboursements du service de la dette (SAAD) ou de transfert en capital à RFF. Ces transferts ont été intégrés dans la dépense en capital (tableau 3.3).

Il convient de noter que l'analyse du financement du système ferroviaire doit tenir compte du poids important de l'endettement (3). La comparaison avec le réseau routier non concédé doit tenir compte que l'on n'a pas

(2) Pour les années 1992 et 1996, sur lesquelles porte le présent compte satellite, une partie de cette information est également disponible car la création de RFF, conforme aux orientations de la directive 91-440 de la CEE, était anticipée de longue date par la SNCF, qui avait notamment évalué le montant de péages fictifs pour l'utilisation des infrastructures par les transports de voyageurs et de marchandises.

(3) La dette de la SNCF (y compris SAAD) s'élève à 15,5 milliards d'euros et celle de RFF à 22,4 milliards d'euros à la fin 1998

compté de frais financiers pour le réseau routier. Par contre, les contributions aux charges de retraite des cheminots et les surcompensations des régimes spéciaux relèvent pour partie de la politique de la solidarité nationale; ils n'ont pas été considérés comme des transferts directement liés au transport ferroviaire mais sont bien identifiés dans le schéma figurant à l'annexe.

2 - Les dépenses et leur financement

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

2.1 - La dépense nationale de transport ferroviaire de voyageurs

La dépense nationale courante en transport de voyageurs s'élève à 5,3 milliards d'euros en 1998 (tableau 3.4). Elle est composée à 50 % de la consommation finale des ménages (c'est-à-dire des voyages privés), à 21 % de la consommation intermédiaire des entreprises (c'est-à-dire des voyages d'affaires de leur personnel) et des divers subventions des administrations publiques (29 %). Entre 1996 et 1998, la part des ménages a diminué au profit de celle des entreprises.

Ces subventions versées par les administrations à la SNCF (1,34 milliard d'euros en 1998) peuvent être classés en deux types :

le premier est constitué des compensations pour réductions tarifaires: certaines correspondent à des tarifs sociaux (296 millions d'euros en 1998 : tarifs au profit des familles nombreuses par exemple), les autres se montant à 236 millions d'euros (transport des militaires et marins isolés par exemple) ;

le deuxième type est formé des autres subventions d'exploitation : 806 millions d'euros en 1998. Ce sont principalement des subventions pour le maintien en activité des services omnibus. Ces subventions proviennent pour moitié des conseils régionaux avec l'expérimentation de la décentralisation des TER.

La dépense en capital de l'activité transport de voyageurs, constituée de matériel roulant, d'outillage et de gares, est une partie de la FBCF de la SNCF et des petites compagnies de chemin de fer : elle est estimée à 728 millions d'euros en 1998, soit un montant inférieur à ceux de 1992 et 1998.

2.2 - La dépense nationale de transport ferroviaire de marchandises

La dépense nationale courante en transport de marchandises s'élève à 2 milliards d'euros en 1998. Elle est principalement composée de la consommation intermédiaire des entreprises. La dépense des administrations publi-

ques (14 millions d'euros) correspond à la compensation pour réduction tarifaire relative au transport de presse. La consommation intermédiaire des entreprises en transport de marchandises est en progression de 17 % par rapport à 1996 et 7 % par rapport à 1992.

La dépense en capital de l'activité de transport de marchandises, constituée de matériel et outillage, représente une partie de la FBCF de la SNCF : elle se monte à 61 millions d'euros en 1998, soit un montant inférieur de 65 % à celui de 1992.

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

La dépense intérieure courante en gestion d'infrastructures de transports ferroviaires s'élève à 2,7 milliards d'euros en 1998.

Cette dépense comprend les péages versés par la SNCF à RFF (946 millions d'euros), ainsi que les contributions de l'Etat aux charges d'infrastructures (1,8 milliard d'euros). Globalement, en 1998 par rapport à 1996, la dépense intérieure courante en gestion d'infrastructures de transports ferroviaires est stable mais la part des péages a augmenté de 31% à 34%.

La dépense en capital de l'activité gestion d'infrastructures a deux composantes :

- la FBCF du gestionnaire d'infrastructures (construction de nouvelles voies et gros entretien), qui s'élève à 1,8 milliard d'euros pour 1998. Parmi ces investissements, 210 millions ont fait l'objet d'une subvention d'équipement.
- les transferts en capital. C'est la dotation en capital de l'Etat à RFF : 1,524 milliard d'euros (tableau 3.7).

TABLEAU 3.2

La dépense courante de transport ferroviaire

(en millions d'euros)

activité	ménages			entreprises			administration			total		
	1992	1996	1998	1992	1996	1998	1992	1996	1998	1992	1996	1998
voyageurs	2259	2356	2672	860	765	1089	1200	1282	1338	4320	4402	5100
marchandise	0	0	0	1886	1719	2021	27	18	14	1913	1737	2035
infrastructure	0	0	0	739	866	946	1714	1925	1802	2453	2791	2748
péages				-739	-866	-946				-739	-866	-946
total	2259	2356	2672	2747	2484	3110	2941	3225	3154	7947	8064	8937

TABLEAU 3.3

La dépense en capital de transport ferroviaire

(en millions d'euros)

financeur	entreprises			administration			total		
	1992	1996	1998	1992	1996	1998	1992	1996	1998
voyageurs	919	684	684	116	128	324	1034	812	1008
marchandises	173	57	60	0	0	1	173	57	61
infrastructures et SAAD	2597	1575	1640	805	982	2497	3402	2558	4136
total	3688	2316	2383	921	1111	2822	4609	3427	5205

TABLEAU 3.1

La dépense courante en gestion d'infrastructures (en millions d'euros)

	1992	1996	1998
Emplois en prod. caract.			
péages	739	866	946
dont marchandises	209	218	159
voyageurs hors Ile de France	214	244	340
voyageurs Ile de France	316	404	447
Transferts courants			
contribution de l'Etat	1714	1925	1802
aux charges d'infrastructures			
Total dépense courante	2453	2791	2748

Sources : SES, SNCF, RFF

La question de l'addition de cette dotation à la FBCF a été débattue par le groupe technique de la Commission des comptes des transports de la nation.

Les préconisations du SCN 93 présentées dans l'encadré introductif peuvent s'appliquer ici. Dans la mesure où cette dotation vise à couvrir un déficit global du système ferroviaire et à contenir la dette de RFF, elle s'apparente plus un transfert sans contrepartie qu'à une aide à l'investissement. On l'a donc additionné à la FBCF dans le calcul de la dépense en capital.

Le tableau 3.2 présente une synthèse des dépenses courantes en identifiant le financeur : ménages, entreprises et administration. Dans l'agrégation de la dépense courante en transport et en infrastructure, il existe un double compte pour les péages. En effet, ceux-ci sont une composante de la dépense en infrastructure. Ils sont aussi financés par la dépense courante de transport, puisque les recettes commerciales et les subventions d'exploitation de la SNCF doivent couvrir le coût des péages.

Le tableau 3.3 présente une synthèse analogue pour la dépense en capital.

TABLEAUX 3.4
millions d'euros

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

	1992	1996	1998
Dépense courante nationale	6444	6334	7332
Emplois en produits caractéristiques	5476	5303	6276
Voyageurs			
Total	3590	3584	4255
Dépense consommation finale des ménages	2259	2356	2672
Tarifs sociaux	259	269	296
Consommations intermédiaires des entreprises	860	765	1089
Compte propre			
TVA non déductible payée par les usagers	211	194	197
Fret (Consommations intermédiaires des entreprises)	1886	1719	2021
Transferts courants des APU yc TVA déductible	968	1031	1056
Voyageurs			
Aux entreprises ferroviaires	941	1013	1042
<i>dont CRT hors tarifs sociaux</i>	260	252	204
<i>dont TVA</i>	51	54	56
Fret			
Aux entreprises ferroviaires	27	18	14
<i>dont CRT</i>	27	18	14
Solde export-import	252	288	261
Dépense courante intérieure	6696	6622	7593
Dépense en capital			
FBCF des entreprises (matériel et outillage)	1213	870	789
Transfert en capital			
Service annexe d'amortissement de la dette	633	670	677

Dépenses intérieures d'usage d'infrastructure (*)

	1992	1996	1998
Dépense courante	2453	2791	2748
Péages	739	866	946
Charges d'infrastructure (transferts courants)	1714	1925	1802
Dépense en capital			
Investissements en infrastructures et gros entretien	2767	1878	1932
<i>dont subvention d'équipement</i>	150	304	210
Transferts en capital			
dotation en capital			1524

(*) y compris réseau Ile de France

3 - La fiscalité générée par les transports ferroviaires

La fiscalité générée par les transports ferroviaires s'élève à 777 millions d'euros pour 1998, dont 82 % sont générés par les seuls transports de voyageurs. Le montant total se décompose en impôts sur les produits (274 millions d'euros, composés à 72 % de TVA non déductible, acquittée par les ménages utilisateurs de transports de voyageurs) et impôts sur la production (504 millions d'euros).

TABLEAU 3.5
La fiscalité générée par le transport ferroviaire
(en millions d'euros)

activité	Trans. de voyageurs			Trans. de marchandises			Gestion d'infrastructure			Total		
	1992	1996	1998	1992	1996	1998	1992	1996	1998	1992	1996	1998
impôts sur les produits												
TVA non déductible	213	198	197	0	0	0	0	0	0	213	198	197
TVA sur les subventions	46	46	76	0	0	0	0	0	0	46	46	76
autres impôts sur les produits	15	15	1	0	0	0	0	0	0	15	15	1
impôts sur la production	122	244	367	61	107	92	61	122	45	244	473	504
total	396	503	640	61	107	92	61	122	45	518	732	777

TABLEAU 3.7 Dépense courante nationale et intérieure, dépenses et transferts en capital (millions d'euros)

1998 yc TVA				
Financements	Voyageurs	Marchandise	Infrastructure	Total
Dépense courante nationale totale	5103	2036	2750	8942
Recettes commerciales	4060	2022	947	7029
dépense des ménages	2674			2674
dépense des APU (tarifs sociaux)	296			296
payée par les branches marchandes	1090	2022		3112
péages			947	947
Transferts APU	1043	14	1803	2860
subventions sur les produits	1043	14		1057
dont compensations tarifaires	205	14		219
subventions d'exploitation			1803	1803
Solde export-import	108	153		261
Dépense courante intérieure totale	5211	2189	2750	9203
Dépense en capital				
FBCF	777	61	1934	2771
Financement par des subventions d'é	324	1	294	619
Financement propre	453	60	1640	2152
Transfert en capital			2203	2203
SAAD			678	678
Dotation en capital			1525	1525

TABLEAUX 3.7 (années 1992 et 1996)

1992 yc TVA

Financements	Voyageurs	Marchandise	Infrastructure	Total
Dépense courante nationale totale	4323	1918	2454	7955
Recettes commerciales	3381	1891	739	6011
dépense des ménages	2261			2477
compensation pour tarifs sociaux	259			259
payée par les branches marchandes	861	1891		2752
payée par la SNCF (péages)			739	
Transferts APU	942	27	1715	2683
subventions sur les produits	942	27		969
dont compensations tarifaires	260	27		286
subventions d'exploitation			1715	1715
Solde export-import	133	119		252
Dépense courante intérieure totale	4456	2037	2454	8208
Dépense en capital				
FBCF	1034	173	2768	3975
Financement par les APU	116	0	172	287
Financement par la SNCF	919	173	2597	3688
Transfert en capital			633	633
SAAD			633	633

1996 yc TVA

Financements	Voyageurs	Marchandise	Infrastructure	Total
Dépense courante nationale totale	4405	1738	2792	8069
Recettes commerciales	3392	1720	866	5978
dépense des ménages	2357			2552
compensation pour tarifs sociaux	269			269
payée par les branches marchandes	765	1720		2408
péages			866	866
Transferts APU				2957
subventions sur les produits	1013	18		1031
dont compensations tarifaires	252	18		270
subventions d'exploitation			1926	2610
Solde export-import	136	153		289
Dépense courante intérieure totale	4541	1891	2792	8358
Dépense en capital				
FBCF	812	57	1880	2749
Financement par les APU	128		304	433
Financement par la SNCF	684	57	1575	2316
Transfert en capital			678	678
SAAD			678	678

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

En 1998, la dépense nationale courante s'est élevée à 7,9 milliards d'euros et la dépense en capital à 1,9 milliard d'euros. Hors doubles comptes, la dépense totale s'est élevée à 8,5 milliards d'euros, dont 65 % en Ile-de-France. En Ile-de-France, comme dans les agglomérations de province, les contributions des employeurs ont représenté la première source de financement (38 % en Ile-de-France, 50 % en province), suivies par celles des usagers (30 % en Ile-de-France, 25 % en province) et des administrations publiques (27 % en Ile-de-France et 25 % province) (1).

1 - Généralités

1.1 - Les activités caractéristiques

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

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

Les infrastructures spécifiques aux TCU (ex. voies ferrées RATP) sont prises en compte à l'exception de celles utilisées par la SNCF-Ile-de-France. Les informations disponibles ne permettent pas de leur consacrer un compte spécifique.

1.2 - La problématique

Le compte satellite présente de façon distincte les transports collectifs urbains en Ile-de-France et en province. En Ile-de-France, les exploitants pris en compte sont la RATP, les entreprises de l'APTR-ADATRIF, celles assurant des services occasionnels, des transports scolaires et des transport de personnels et la SNCF Ile-de-France.

Pour la province, on a essayé d'isoler, autant que faire se peut, les réseaux ayant un transport collectif en site propre (Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg et Toulouse) et les réseaux

exploités dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

La distinction route-fer au sein des transports collectifs n'a pas été retenue explicitement car aucun opérateur en site propre n'est unimodal, à l'exception de celui de la SNCF Ile-de-France.

Les montants calculés pour 1996 diffèrent en général de ceux figurant dans le compte 1996 :

- pour l'Ile-de-France, la FBCF ne comprend pas les investissements en infrastructure ferroviaire (traités dans la partie du chapitre 3 consacrée à RFF);
- pour les TCU de province, les apports du Compte national de transport de voyageurs ont conduit à reviser les montants des dépenses courantes et en capital.

Les calculs portent uniquement sur la dépense intérieure. Le solde, difficile à estimer avec précision, des dépenses en transports collectifs urbains des touristes français à l'étranger et étrangers en France, est en effet d'un ordre de grandeur très inférieur à celui de la dépense courante.

(1) Les chiffres présentés dans ce rapport ne sont, en général pas directement comparables avec ceux publiés dans la précédente publication ("Le compte satellite des transports en 1992 et 1996"), en particulier du fait de l'intégration de l'activité des autorités organisatrices et de la prise en compte des apports du Compte national de transport de voyageurs 1998 (Certu-Systra).

2 - Les dépenses

En 1998, la dépense courante y compris TVA s'est élevée à 7,9 milliards d'euros, soit 3 % de plus qu'en 1996. 3,0 milliards d'euros (38 %) ont été payés par les usagers, essentiellement des ménages, et 4,9 milliards d'euros (62 %) correspondent à des transferts (tableau 4.3). Ceux-ci se répartissent entre subventions à la production (4,5 milliards d'euros hors TVA, dont 3,3 milliards de versement transport⁽¹⁾) et compensations pour tarifs sociaux (237 millions d'euros hors TVA).

La dépense en capital⁽²⁾ des entreprises et des autorités organisatrices s'est élevée en 1998 à 1,9 milliard d'euros. 64 % de cette dépense a été effectuée en Ile-de-France et 29 % dans les agglomérations de province de plus de 300 000 habitants.

Un peu plus de la moitié de la dépense en capital a été affectée à des dépenses d'infrastructure. Du fait de l'absence de prise en compte des dépenses de RFF⁽³⁾ en Ile-de-France (cf. chapitre 3), la proportion des investissements d'infrastructure paraît moins forte en Ile-de-France (38 %) qu'en province (74 %).

3 - Le financement

Les achats de titres de transport par les usagers couvrent 32 % de la dépense courante y compris TVA en Ile-de-France et 30 % en province. Les rôles respectifs des employeurs, de l'Etat et des collectivités locales diffèrent assez sensiblement en Ile-de-France et en province. En Ile-de-France, la part des employeurs s'élève à 42 %, dont 33 % au titre du versement transport et 9 % au titre du remboursement aux salariés d'une partie du coût des cartes oranges ; celle des administrations publiques est de 25 %, dont 16 % pour l'Etat. En province, la part des employeurs s'élève à 50 % et celle des administrations publiques à 20 %, dont 3 % pour l'Etat et 17 % pour les collectivités locales.

En Ile-de-France, le financement de la dépense en capital est assuré par les exploitants à hauteur de 82 %, les subventions d'équipement de l'Etat et des collectivités locales intervenant, respectivement, pour 4 % et 14 %. En province, les gestionnaires des réseaux ne financent que

30 % de la dépense en capital, le solde étant assuré par la mobilisation d'une partie du versement transport par les autorités organisatrices (28 %) et les collectivités publiques (42 %, dont 13 % pour l'Etat).

La différence entre la dépense totale et l'ensemble des contributions des usagers, des employeurs et des collectivités locales, fait apparaître un besoin de financement des réseaux de 281 millions d'euros pour l'Ile-de-France et une capacité de financement de 12 millions d'euros pour les réseaux de province.

4 - La fiscalité

La taxe sur la valeur ajoutée perçue sur la consommation des ménages et les subventions à la production⁽⁴⁾ s'est élevée en 1998 à 402 millions d'euros et les impôts liés à la production (ex. : taxe professionnelle) payés par les exploitants, à 509 millions d'euros. Au total, ces ressources fiscales sont du même ordre de grandeur que les subventions versées par l'Etat (935 millions d'euros).

(1) : Le versement transport est une taxe parafiscale assise sur les salaires et versée par les employeurs aux autorités organisatrices. En 1998, les montants affectés aux dépenses d'exploitation (y compris TVA) et d'investissement des transports collectifs urbains se sont élevés à 3,3 milliards d'euros, soit 6,7 % de plus qu'en 1996.

(2) : Cette dépense en capital ne prend pas en compte les investissements sur la voirie urbaine dont les transports collectifs ont pu bénéficier.

(3) : Les investissements de RFF spécifiquement destinés à l'activité Ile-de-France et financés intégralement par les pouvoirs publics s'élèvent en 1998 à 83 millions d'euros. Par ailleurs, RFF a consacré 79 millions d'euros à la régénération de son réseau en Ile-de-France (hors lignes à grande vitesse) sur lequel circule à la fois les rames de l'activité SNCF-Ile-de-France et les trains du réseau principal. Ces montants sont repris dans la dépense en capital de RFF décrite au chapitre 3.

(4) : Les subventions d'investissement sont également soumises à une TVA au taux de 5,5 % mais celle-ci est intégralement remboursée, lors de l'amortissement de l'investissement correspondant, dans le cas des autorités organisatrices qui ont opté pour un régime commercial, de la SNCF et de la RATP et par le biais du Fonds de compensation pour la TVA, dans le cas du petit nombre d'autorités organisatrices n'ayant pas opté pour le régime commercial.

TABLEAU 4.1
Dépense courante et en capital
 (millions d'euros)

	1996	1998
Dépense courante	7 705	7 925
Emplois en produits caractéristiques (y c. TVA)	2 810	2 977
Dépense consommation finale des ménages	2 514	2 706
Consommations intermédiaires	156	124
TVA payée par les usagers	139	148
Transferts courants des APU (y c. TVA)	4 895	4 948
Compensations pour tarifs sociaux	186	190
Subventions à la production	4 452	4 504
TVA payée sur subventions	257	254
Consommation de capital fixe	889	915
Ile-de-France	682	701
Agglomérations de province	207	213
Dépense en capital	1 707	1 870
Ile-de-France	1 333	1 194
- RATP	777	696
- SNCF Ile-de-France	447	368
- Autres	109	130
Agglomérations de province	374	677
- de plus de 300 000 habitants		539
- ayant un réseau en site propre		392
Dont subventions d'équipement	N.d.	353
Dépense totale (*)	8 127	8 480
Ile-de-France	5 547	5 527
Agglomérations de province	2 580	2 953

(*) : Hors consommation de capital fixe

Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP

TABLEAU 4.2
Dépense en capital par type d'investissements en 1998
 (en millions d'euros)

	Infrastructures	Autres	Total
Ile-de-France	454	740	1 194
- RATP	412	284	696
- SNCF	42	326	368
- Autres		130	130
Province	506	171	677
Total	959	781	1 870

TABLEAU 4.2
Le versement transport (y.c. TVA non déductible)
 (en millions d'euros)

	1996	1998
Ile-de-France	1 653	1 761
- RATP	669	708
- SNCF	786	844
- Autres	198	209
Agglomérations de province	1 433	1 533
- de plus de 300 000 habitants	815	844
- ayant un réseau en site propre	n.d.	663
Total	3 086	3 294

Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP

TABLEAUX 4.4
Le financement de la dépense en 1998
(millions d'euros)

	Ile-de-France	Province*	Total
Dépense courante y compris TVA	5 301	2 624	7 925
Usagers	1 720	791	2 511
Employeurs	2 234	1 343	3 577
- versements transport	1 767	1 343	3 110
- remboursement carte orange	466		466
Collectivités publiques	1 348	490	1 838
- Etat	867	53	920
- Collectivités locales et autres	481	437	918
Dépense en capital hors taxes	1 194	677	1 870
Usagers			
Employeurs		190	190
- versements transport		190	190
Administrations publiques	212	286	497
- Etat	45	88	132
- Collectivités locales et autres	167	198	365
Gestion du réseau	982	201	1 183

(*) : Le reliquat du versement transport après comblement des déficits d'exploitatio a été supposé affecté à l'investissement.

Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP

TABLEAU 4.5
La fiscalité générée par l'activité
(millions d'euros)

	1996	1998
TVA non déductible	398	402
- Ménages	139	148
- Employeurs (versement transport)		159
- Administrations		95
Impôts liés à la production	n.d.	509
Total	n.d.	911

Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP

TABLEAUX 4.6

Le financement de la dépense en 1996 et 1998 par types de dépenses et catégories de financeurs (en millions d'euros)

Ile-de-France	Dépense courante						Dépense en capital		Dépense totale (*)	
	Ventes de billets et tarifs sociaux		Subventions à la production		Sous-total					
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Ensemble des contributions	2 127	2 268	2 769	2 766	4 896	5 035	1 333	1 194	5 547	5 527
Usagers	1 533	1 635			1 533	1 635			1 533	1 635
Employeurs	408	443	1 581	1 678	1 990	2 122			1 990	2 122
- versements transport			1 581	1 678	1 581	1 678			1 581	1 678
- remboursement carte orange	408	443			408	443			408	443
Collectivités publiques	186	190	1 187	1 088	1 374	1 278	N.d.	212	N.d.	1 490
- Etat	66	69	823	753	889	822	N.d.	45	N.d.	867
- Collectivités locales et autres	120	121	365	335	485	456	N.d.	167	N.d.	623
Gestion du réseau							N.d.	982	N.d.	281

(*) : hors consommation de capital fixe

Province	Dépense courante						Dépense en capital		Dépense totale (*)	
	Ventes de billets et tarifs sociaux		Subventions à la production		Sous-total					
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Ensemble des contributions	729	752	1 683	1 738	2 412	2 489	374	677	2 580	2 953
Usagers	729	752			729	752			729	752
Employeurs et administrations (**)				1 738	1 683	1 738	n.d.	677	n.d.	2 213
Employeurs (versement transport)			n.d.	1 273	n.d.	1 273	n.d.	190	1 433	1 463
Collectivités publiques			n.d.	464	n.d.	464	n.d.	286	n.d.	750
- Etat				50		50		88		
- Collectivités locales				415		415		198		
Gestion du réseau								201	n.d.	-12

(*) : hors consommation de capital fixe

(**) : Le chiffre de 1996 est une estimation réalisée sur la base des résultats 1998

France entière	Dépense courante						Dépense en capital		Dépense totale (*)	
	Ventes de billets et tarifs sociaux		Subventions à la production		Sous-total					
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Ensemble des contributions	2 857	3 020	4 452	4 504	7 308	7 524	1 707	1 870	8 127	8 480
Usagers	2 262	2 386			2 262	2 386				2 386
Employeurs et administrations					5 046	5 138		1 870	5 046	5 138
Employeurs	408	443		2 952		3 395		190		3 585
- versements transport				2 952		2 952		190		3 141
- remboursement carte orange	408	443			408	443	n.d.		n.d.	443
Collectivités publiques	186	190		1 552		1 743		497		2 240
- Etat				803		803		132		935
- Collectivités locales				750		750		365		1 114
Gestion du réseau							n.d.	1 183	n.d.	269

(*) : hors consommation de capital fixe

Sources : Insee, Ses, UTP, DTT, Certu, Gart, Systra, Stif, SNCF, RATP



LE TRANSPORT AÉRIEN

La dépense nationale courante de transport aérien (hors flux internes) approche 8,5 milliards d'euros en 1998. Elle concerne principalement le transport de passagers et accessoirement le fret. Les dépenses courantes intérieures de services aéroportuaires et de navigation aérienne au bénéfice des compagnies aériennes résidentes ou non résidentes, s'élèvent respectivement à 806 millions d'euros et 1,15 milliard d'euros, la part des subventions d'exploitation est très réduite. La dépense en capital de l'ensemble des activités atteint 2 milliards d'euros. Le total des transferts courants atteint 100 millions d'euros et les subventions d'équipement s'élèvent à 184 millions d'euros. Les recettes fiscales représentent 691 millions d'euros. Elles sont en hausse de 51 % par rapport à 1992, du fait principalement de l'augmentation de la taxe sécurité sûreté.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

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

L'activité concerne à la fois les voyageurs et le fret. L'activité passagers prédomine largement en termes de chiffre d'affaires.

Le transport aérien nécessite des infrastructures (les aéroports ou bases aériennes) et des services de régulation des trafics (contrôle aérien ou navigation aérienne), c'est-à-dire aussi bien des services de contrôle en route que de contrôle d'approche à proximité des aéroports.

Le caractère international très marqué de ce mode de transport amplifie la différence entre les notions de dépense nationale (courante et en capital), d'une part, qui ont une signification claire pour le transport proprement dit, et de dépense intérieure, d'autre part, beaucoup plus opératoire pour l'analyse du fonctionnement économique des aéroports et de la navigation aérienne.

Des acteurs de statuts divers interviennent dans le secteur :

- les compagnies aériennes nationales appartiennent toutes au secteur institutionnel des sociétés et quasi-sociétés non financières (SQS), mais beaucoup de compagnies étrangères interviennent aussi sur ce secteur ;
- les aéroports se financent principalement à partir des redevances aéroportuaires et des prestations qu'ils fournissent aux compagnies aériennes (de toutes nationalités). Seuls Aéroports de Paris (ADP) et l'aéroport de Bâle-Mulhouse sont considérés comme des SQS. Les quatre-vingt-dix aéroports de province sont pratiquement tous

gérés par les chambre de commerce et d'industrie, classées dans le secteur des administrations publiques ;

- la navigation aérienne est assurée par la Direction de la navigation aérienne (DNA), partie intégrante de la Direction générale de l'aviation civile. Son fonctionnement fait l'objet d'un budget annexe (Budget annexe de l'aviation civile : BAAC) alimenté principalement par les redevances versées par toutes les compagnies qui utilisent ces services de navigation.

1.2 - Les activités caractéristiques

1.2.1) *Le transport aérien proprement dit*

Il comprend le transport de voyageurs et le transport de fret. La location d'avion (avec équipage) peut être considérée comme un flux entre compagnies aériennes résidentes ou non ; elle n'a donc pas été prise en compte. Elle figure néanmoins dans dans certains tableaux à titre d'information.

1.2.2) *L'activité de gestion d'aéroports*

Les gestionnaires d'aéroports jouent un rôle important dans le transport aérien. Ils perçoivent diverses redevances, dont certaines réglementées, les autres étant commerciales, domaniales, etc.. Seules seront prises en compte ici les recettes réglementées et les services d'assistance qui sont toutes réglées par les compagnies aériennes utilisatrices. Les autres ressources aéroportuaires considérées comme extérieures au domaine aérien seront néanmoins présentées en annexe dans les tableaux détaillés.

1.2.3) *L'activité de contrôle aérien ou navigation aérienne.*

Les prestations de la navigation aérienne comportent deux types de service :

- des services de "contrôle en route" ;

- des services "pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) ou de contrôle d'approche".

Les redevances perçues à l'occasion de ces prestations alimentent le Budget annexe de l'aviation civile (BAAC). A ces services s'ajoutent des services de contrôle technique fournis aux compagnies ou aux aéroports ; les recettes correspondantes abondent également le BAAC

Ces activités de gestion d'aéroports et de navigation aérienne sont largement financées par les compagnies aériennes utilisatrices. Il convient donc de ne pas additionner toutes les dépenses relatives aux trois activités décrites ci dessus, pour éviter les doubles comptes. Compte tenu de leur importance spécifique, chacune fera cependant l'objet d'une description séparée.

1.2.4) La collecte de fret aérien

Elle se situe en amont du transport aérien de fret et seule la partie organisation (hors transport proprement dit) a été considérée comme une activité caractéristique du domaine.

Deux activités n'ont pas été prises en compte dans le calcul des dépenses courantes et en capital de transport aérien :

- les autres auxiliaires de transport aérien (agents consignataires d'aéronefs, entreprises de "manutention" (handling) ;
- les prestations des agences de voyage dans le transport aérien.

L'annexe consacrée au transport aérien explique les raisons de cette non prise en compte.

La même annexe présente un schéma simplifié des flux monétaires (flux courants et flux de capital) existant entre tous les protagonistes du domaine.

2 - Les différentes dépenses

L'approche retenue conduit à distinguer quatre catégories de dépenses :

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

Les quatre dépenses courantes correspondantes ne sont pas cumulables en raison des flux internes entre acteurs et de champs distincts. A l'inverse, les subventions d'exploitation et les dépenses en capital sont additives. Pour le calcul de la dépense courante du domaine (cf. encadré de l'annexe méthodologique page 53), tous les flux internes ou hors champ sont estimés et déduits de la somme des dépenses courantes.

2.1 - Les dépenses nationales de transport aérien (hors autres activités du domaine)

La dépense nationale courante en transport aérien s'est élevée en 1998 à 7,9 milliards d'euros dont 7,4 milliards d'euros en services voyageurs, 0,4 milliard d'euros de services fret et 51,5 millions d'euros de transferts courants des administrations publiques. En raison des baisses de prix intervenues au cours de la période, cette dépense courante a augmenté moins vite que la croissance physique du transport aérien entre 1992 et 1998 (17 % contre 29 %).

Le Compte national du transport de voyageurs estime à 2,3 milliards d'euros en 1998 la dépense courante de transport aérien pour les voyageurs intérieurs à la métropole (définition DGAC, i.e. y compris les voyageurs intérieurs qui changent de numéro de vol pour prendre un vol international).

La dépense en capital s'est élevée à 1,28 milliard d'euros. Elle concerne uniquement les investissements réalisés par les compagnies aériennes. Ce chiffre n'est pas exactement comparable à celui de 1996 qui prenait également en compte une dotation en capital, autorisée par la Commission européenne, de 762 millions d'euros à Air France. Il est du même ordre que celui enregistré en 1992 (1,20 milliard d'euros).

2.2 - Les dépenses intérieures de services aéroportuaires

En se limitant aux seules prestations fournies aux compagnies aériennes (résidentes et non résidentes) et aux subventions d'exploitation, la dépense courante intérieure s'élève en 1998 à 806 millions d'euros, dont 597 millions d'euros de redevances aéroportuaires réglementées. La dépense en capital a atteint 662 millions d'euros. Par rapport à 1992, la dépense courante a augmenté de près de 40 %, alors que la dépense en capital n'a augmenté que de 7 %. L'évolution de la FBCF entre 1992 et 1998 présente un profil irrégulier qui reflète principalement les variations d'une année sur l'autre des dépenses d'investissement d'Aéroports de Paris.

2.3 - Les dépenses intérieures de navigation aérienne

La dépense courante était de 1,15 milliard d'euros en 1998 dont 0,75 milliard d'euros de services "en route" et 0,17 milliard d'euros de services terminaux. Les trois quarts des services "en route" sont fournis à des compagnies étrangères.

Contrairement aux exercices précédents, la partie des investissements inscrites au Budget annexe de l'aviation civile et utilisée pour financer des équipements aéroportuaires a pu être affectée aux dépenses en capital des aéroports. La dépense en capital de la navigation aérienne, après déduction de ces montants, s'est élevée à 53 millions d'euros. Chiffre selon les mêmes conventions, elle a été de 18,6 millions d'euros en 1992 et de 31,3 millions en 1996.

TABLEAUX 5.1 à 5.4

Dépenses nationales de transport aérien seul (millions d'euros)				Références	Codification
				Dépenses ou annexe	choisie ici
	1992	1996	1998		
Dépense courante	7 078,8	7 508,6	7 892,4	T.1.2 + T.1.5 + T.1.9	T.1.1
Passagers					
Total	6 323,5	7 031,1	7 421,3		T.1.2
<i>transports intérieurs</i>			2 288,0		
Consommation finale des ménages et des APU	3 145,5	3 358,0	3 691,4	1.5	T.1.3
Consommations intermédiaires	3 080,0	3 565,7	3 618,3	1.2	T.1.4
TVA non déductible payée par les usagers	97,9	107,5	111,6	1.6	T.1.5
Fret Consommations intermédiaires des entreprises	711,3	415,9	419,5	1.3	T.1.6
Transferts courants des APU	44,0	61,6	51,5	1.48	T.1.9
<i>pour mémoire CCF</i>			1 546,9	1.43.1	T.1.11
Dépense en capital	1 203,8	1 692,3	1 278,6		T.1.13
FBCF des entreprises	1 198,2	929,9	1 273,5	1.45	T.1.14
dont matériels de transport	852,3	567,0	1 026,5	1.46	T.1.15
Autres	5,6	762,3	5,1	1.47	T.1.16
<i>dont recapitalisation d'Air France</i>	0,0	762,2	0,0	1.48	

Dépenses intérieures de gestion d'aéroports (millions d'euros)				Références	Codification
				Dépenses ou annexe	choisie ici
	1992	1996	1998		
Dépense courante	645,8	753,8	806,0		T.2.1
Recettes réglementées	415,4	522,7	596,5	2.7	T.2.2
<i>dont passagers</i>	185,3	241,8	296,5	2.8	T.2.2.1
Assistance aux compagnies de toutes nationalités	218,0	219,5	194,5	2.10.2	T.2.2.2
Transferts des APU	12,4	11,6	14,9	2.32	T.2.4
<i>Autres prestations hors champ (pour mémoire)</i>	573,5	745,7	895,7	2.10 - 2.10.2	
<i>pour mémoire CCF</i>			381,1	2.28.1	
Dépense en capital	616,9	486,5	662,1		T.2.5
Investissements	616,9	486,5	662,1	2.30	T.2.6
dont transferts des APU	111,4	145,2	179,1	2.36	T.2.7

Dépenses intérieures de navigation aérienne (millions d'euros)				Références	Codification
				Dépenses ou annexe	choisie ici
	1992	1996	1998		
Dépense courante	838,0	1 006,2	1 150,1		T.3.1
Services en route	557,1	684,1	745,9	3.5	T.3.2
Services terminaux	139,2	163,2	169,9	3.6	T.3.3
Autres	106,3	125,2	201,6	3.7	T.3.4
<i>dont taxes sécurité-sureté et péréquation</i>					
<i>perçues sur tout passager embarquant</i>	70,1	106,9	185,6	3.7.1	T.3.4.1
Transferts des APU	35,4	33,7	32,8	3.30	T.3.5
Dépense en capital	18,6	31,3	53,6		T.3.6
Investissements	18,6	31,3	53,6	3.27	T.3.7
dont transferts des APU	nd	5,4	5,3	3.33	T.3.8

Dépenses de collecte de fret aérien (millions d'euros)				Références	Codification
				Dépenses ou annexe	choisie ici
	1992	1996	1998		
Dépense courante	500,5	490,7	531,7		T.4.1
Services aux chargeurs	500,4	490,4	530,7	4.1	T.4.2
Transferts des APU	0,1	0,3	0,9	4.18	T.4.3
Dépense en capital	51,4	34,5	43,1	4.24	T.4.4
dont transferts des APU	0,0	0,0	0,0	4.30	T.4.5

2.4 - Les dépenses de collecte de fret aérien

La dépense courante peut être estimée à 531 millions d'euros en 1998 et la dépense en capital à 43 millions d'euros.

2.5 - Synthèse hors flux internes

Les flux internes courants s'élevant à 1,9 milliard d'euros en 1998, la dépense courante pour l'ensemble du domaine approche 8,5 milliards d'euros ; elle progresse de 845 millions d'euros par rapport à 1992. La dépense en capital est de 2 milliards d'euros. Elle n'a que faiblement progressé par rapport à 1992. Sachant que la consommation de capital fixe (CCF) peut être estimée à 1,95 milliard d'euros, la dépense totale (dépense courante + dépense en capital - CCF) approche de 8,6 milliards d'euros en 1998.

3 - Le financement

3.1 - Les dépenses nationales de transport aérien (hors autres activités)

La dépense courante est financée à 46,8 % par les consommateurs finaux (ménages) et 52,6 % par les consommations intermédiaires des entreprises. Les subventions (51 millions d'euros) représentent 0,6 % du total.

La dépense en capital est financée à 100 % par les com-

pagnies aériennes. La part des administrations publiques a été beaucoup plus importante de 1994 à 1996 en raison de la recapitalisation exceptionnelle de la compagnie Air France, qui a été étalée sur ces trois années.

3.2 - Les dépenses intérieures de gestion des aéroports.

La dépense courante en services aéroportuaires des compagnies résidentes et non résidentes en 1998 est financée à 37 % par les redevances réglementées passagers. Les compagnies utilisatrices financent presque la totalité du solde puisque les subventions d'exploitation restent en deça des 2 %. Par contre, la dépense en capital donne lieu à un transfert beaucoup plus important (179 millions d'euros), soit une proportion de 27 % du total. Une partie importante de ces subventions d'équipement provient du budget annexe de l'aviation civile (133 millions d'euros).

Si la structure de la dépense courante a peu varié pour les années 1992, 1996 et 1998, il n'en est pas de même pour la dépense en capital, en raison de l'irrégularité des investissements d'Aéroports de Paris, et de la hausse de la contribution du budget annexe de l'aviation civile à l'équipement des aéroports de province.

TABLEAUX 5.5

Synthèse pour l'ensemble du transport aérien (millions d'euros)	1992	1996	1998	Références Dépenses ou annexe	Codification choisie ici
Dépense courante du domaine					
Transport aérien	7 078,8	7 508,6	7 892,4	T.1.1	T.5.1
Gestionnaires d'infrastructure	645,8	753,8	806,0	T.2.1	T.5.2
Navigation aérienne	838,0	1 006,2	1 150,1	T.3.1	T.5.3
Collecte de fret	500,5	490,7	531,7	T.4.1	
				T.2.1 + T.3.1 - T.2.4 -	
Flux internes ou d'opérateurs étrangers	1 436,1	1 714,7	1 908,4	T.3.5 - T.4.3	T.5.4
Total dépense nationale consolidée	7 627,1	8 044,7	8 471,7		T.5.5
				T.1.9 + T.2.4 + T.3.5	
<i>dont transferts courants</i>	<i>91,9</i>	<i>107,3</i>	<i>100,1</i>	<i>+ T.4.3</i>	T.5.6
<i>Pour mémoire CCF</i>					
<i>Transport aérien et collecte de fret</i>			<i>1 546,9</i>	T.1.11	
<i>Gestionnaires d'infrastructure</i>			<i>381,1</i>	2.28.1	
<i>Navigation aérienne</i>			<i>225,7</i>		
<i>Collecte de fret</i>			<i>22,4</i>		
<i>Flux internes</i>			<i>0,0</i>		
Total			1 950,4		T.5.7
Dépense en capital					
Transport aérien	1 203,8	1 692,3	1 278,6	T.1.13	
Gestionnaires d'infrastructure	616,9	486,5	662,1	T.2.5	
Navigation aérienne	18,6	31,3	53,6	T.3.6	
Collecte de fret	51,4	34,5	43,1	T.4.4	
Flux internes	0,0	0,0	0,0		
Total hors flux internes	1 890,7	2 244,7	2 037,4		T.5.8
				1.54 + 1.55 + 2.36 +	
<i>dont transferts en capital</i>	<i>117,1</i>	<i>912,9</i>	<i>184,4</i>	<i>3.33 + 4.30</i>	T.5.9
Dépense totale hors CCF et hors flux internes			8 558,7	T.5.5 + T.5.8 - T.5.7	T.5.10

TABLEAUX 5.6 à 5.10

Financement de la dépense nationale de transport aérien (hors autres activités du domaine) (millions d'euros)				Références	Codification
	1992	1996	1998	Dépenses ou annexe	choisie ici
Dépense courante	7 078,8	7 508,6	7 892,4	T.1.1	
Consommations finales (ménages et APU)	3 145,5	3 358,0	3 691,4	1.5	
Branches marchandes (consommations intermédiaires)	3 889,3	4 089,0	4 149,4	solde	T.6.1
Transferts APU	44,0	61,6	51,5	T.1.9	
Dépense en capital	1 203,8	1 692,3	1 278,6	T.1.13	
Entreprises du domaine	1 198,1	930,0	1 278,6	solde	T.6.2
Transferts APU	5,7	762,2	0,0	1.53	

Financement de la dépense intérieure de gestion des aéroports (millions d'euros)				Références	Codification
	1992	1996	1998	Dépenses ou annexe	choisie ici
Dépense courante	645,8	753,8	806,0	T.2.1	
Recettes réglementées passagers	185,3	241,8	296,5	T.2.2.1	
Compagnies résidentes et non résidentes	448,2	500,4	494,6	solde	T.7.1
Transferts APU	12,4	11,6	14,9	T.2.4	
Dépense en capital	616,9	486,5	662,1	T.2.5	
Aéroports	505,5	341,3	483,0	solde	T.7.2
Transferts APU	111,4	145,2	179,1	T.2.7	

Financement de la dépense intérieure de navigation aérienne (millions d'euros)				Références	Codification
	1992	1996	1998	Dépenses ou annexe	choisie ici
Dépense courante	838,0	1 006,2	1 150,1	T.3.1	
Taxe sécurité sureté perçue sur tout passager embarquant	70,1	106,9	185,6	3.7.1	
Compagnies aériennes (résidentes et non résidentes)	732,6	865,6	931,8	solde	T.8.1
Transferts APU	35,4	33,7	32,8	T.3.5	
Dépense en capital	18,6	31,3	53,6	T.3.6	
Branche marchande de la navigation aérienne	18,6	25,9	48,3	solde	T.8.2
Transferts APU	nd	5,4	5,3	T.3.8	

Financement de la dépense de collecte de fret aérien (millions d'euros)				Références	Codification
	1992	1996	1998	Dépenses ou annexe	choisie ici
Dépense courante	500,5	490,7	531,7	T.4.1	
Chargeurs	500,4	490,4	530,7	solde	T.9.1
Transferts APU	0,1	0,3	0,9	T.4.3	
Dépense en capital	51,4	34,5	43,1	T.4.4	
Branche marchande	51,4	34,5	43,1	solde	T.9.2
Transferts APU	0,0	0,0	0,0	T.4.5	

Financement des dépenses hors flux internes (millions d'euros)				Références	Codification
	1992	1996	1998	Dépenses ou annexe	choisie ici
Dépense courante	7 627,1	8 044,7	8 471,7	T.5.5	
Consommations finales (ménages et APU)	3 145,5	3 358,0	3 691,4	1.5	T.10.1
Branches marchandes (consommations intermédiaires)	4 389,7	4 579,4	4 680,1	solde	
Transferts APU	91,9	107,3	100,1	T.5.6	
Dépense en capital	1 890,7	2 244,7	2 037,4	T.5.8	
Branche marchande	1 773,6	1 331,8	1 853,0	solde	T.10.2
Transferts APU	117,1	912,9	184,4	T.5.9	

TABLEAUX 5.11 à 5.13

La fiscalité générée par les activités en 1992, 1996 et en 1998

(en millions d'euros)

Année : 1992		TVA (n.r.)	Autres impôts	Total	Références en annexe
Transports aériens					
Ménages		47,7		47,7	1.7
Entreprises et APU		50,2	173,0	223,2	1.8 et 1.33
Aéroports					
Sur production			69,7	69,7	2.21
Investissements des APU		3,6		3,6	2.30.2
Navigation aérienne					
Usagers (taxe sécurité sureté)			70,1	70,1	3.7.1
APU	Consommations	18,5		18,5	3.22
	Sur production		2,1	2,1	3.16
	Investissements	3,0		3,0	3.25
Collecte de fret aérien	Entreprises		19,1	19,1	4.22
Total		123,0	334,0	457,0	

Année : 1996		TVA (n.r.)	Autres impôts	Total	Références en annexe
Transports aériens					
Ménages		48,8		48,8	1.7
Entreprises et APU		58,7	230,9	289,6	1.8 et 1.33
Aéroports					
Sur production			112,9	112,9	2.21
Investissements des APU		8,1		8,1	2.17.1
Navigation aérienne					
Usagers (taxe sécurité sureté et péréquation)			106,9	106,9	2.30.2
APU	Conso. finale	22,3		22,3	3.7.1
	Sur production		3,7	3,7	3.22
	Investissements	5,4		5,4	3.16
Collecte de fret aérien	Entreprises		20,8	20,8	3.25
Total		162,3	484,4	618,4	4.22

Année : 1998		TVA (n.r.)	Autres impôts	Total	Références en annexe
Transports aériens					
Ménages		55,9		55,9	1.7
Entreprises et APU		55,7	213,7	269,5	1.8 et 1.33
Aéroports					
Sur production			112,3	112,3	2.21
Investissements des APU		11,7		11,7	2.17.1
Navigation aérienne					
Usagers (taxe sécurité sureté et péréquation)			185,6	185,6	2.30.2
APU	Conso. finale	21,0		21,0	3.7.1
	Sur production		3,9	3,9	3.22
	Investissements	9,2		9,2	3.16
Collecte de fret aérien	Entreprises		21,9	21,9	3.25
Total		153,5	537,3	690,8	4.22

3.3 - Les dépenses intérieures de navigation aérienne

La dépense courante de la navigation aérienne est également peu subventionnée (2,8 % du total en 1998).

La subvention d'équipement pour la dépense en capital, s'élève à 5,3 millions d'euros, le solde étant financé par le budget annexe de l'aviation civile. Les recettes du BAAC sont les redevances de services en route et de services terminaux supportées par les compagnies bénéficiaires de ces services, auxquelles s'ajoutent la taxe de sécurité sûreté, payée par tout usager embarquant, ainsi que quelques prestations annexes.

3.4 - Les dépenses de collecte de fret aérien

Elles sont financées à plus de 99,7 % par les chargeurs.

3.5 - Les dépenses nationales de transport aérien

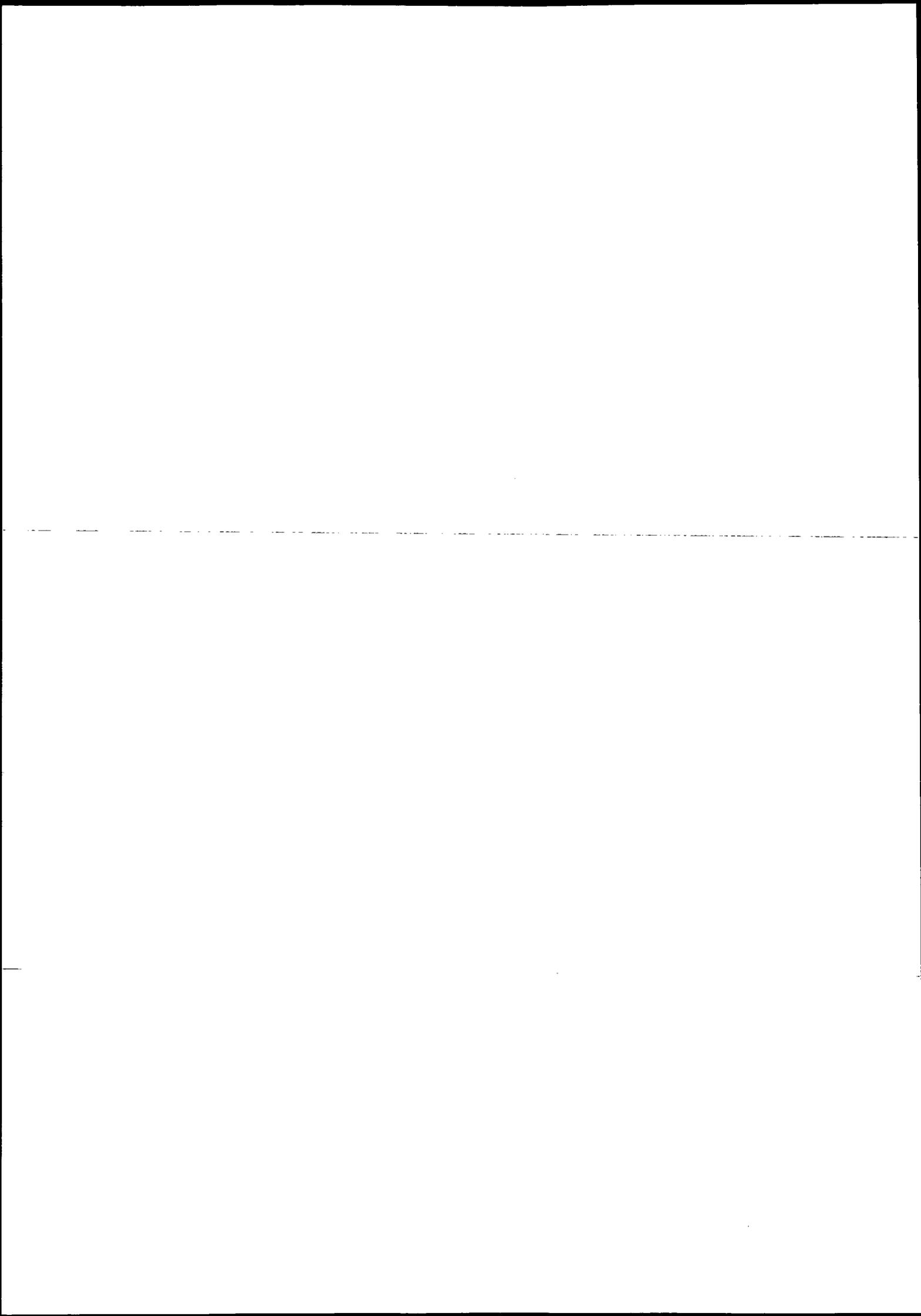
La dépense courante de l'ensemble du domaine (hors flux internes) est financée à hauteur de 43,6 % par les consommations finales (presque exclusivement les ménages) et à 55,2 % par les consommations intermédiaires des branches marchandes (essentiellement des déplacements pour affaires professionnelles et secondairement la totalité des dépenses de transport de fret). Les transferts courants des administrations publiques sont peu importants soit 1,2 % du total. Cette répartition a assez peu évolué par rapport à 1992.

La dépense en capital est financée à 91 % par les compagnies aériennes. Le solde correspond à des transferts venant des APU. La part de ces dernières a été beaucoup plus importante de 1994 à 1996 en raison de la recapitalisation de la compagnie Air France déjà mentionnée précédemment.

4 - La fiscalité générée

La fiscalité générée par les différentes activités du domaine s'élève à 691 millions d'euros en 1998. Les principales composantes sont les impôts sur la production payés par les compagnies résidentes et les gestionnaires des aéroports (47 % du total) et la TVA (22 % du total) payée par les passagers ou par les administrations publiques sur leurs consommations et leurs investissements. A ce montant s'ajoute la taxe sécurité sûreté précédemment évoquée et la taxe d'aménagement du territoire ; cet ensemble représente 27 % du total de la fiscalité sachant que ces dernières recettes sont affectées. Les recettes de la taxe d'aménagement du territoire ne représentent que 1,1 % du total des recettes fiscales.

Ces recettes fiscales sont en hausse sensible par rapport à l'année 1992 (+ 51 % en monnaie courante) en raison de l'augmentation de la taxe de sécurité sûreté, de la création de la taxe d'aménagement du territoire en 1995, de la progression des impôts sur la production des compagnies aériennes et des gestionnaires des aéroports, et enfin de l'augmentation des volumes de TVA conformément à la hausse du volume de l'activité.



Chapitre 6

LE TRANSPORT MARITIME

La dépense nationale courante relative au domaine du transport maritime (hors flux internes aux acteurs) atteint 5,3 milliards d'euros en 1998. Elle est financée à hauteur de 4 % par des administrations publiques. La dépense en capital du domaine atteint 1 milliard d'euros financée à moins de 5 % par des fonds publics. L'ensemble des transferts courants s'établit à 193 millions d'euros, soit 11 % de plus qu'en 1992. Les recettes fiscales du domaine s'élèvent à 162 millions d'euros.

Le transport maritime stricto sensu représente 84 % de la dépense courante totale du domaine ; 60 % sont des importations de services de transport maritime.

La dépense courante intérieure des gestionnaires des ports maritimes s'élève à 422 millions d'euros ; elle n'est qu'en partie financée par la dépense courante nationale de transport maritime, car l'armement français a une grosse activité de transport entre pays tiers. Celle des phares et balises affectable à la Marine marchande est peu élevée (34 millions d'euros).

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

Le fret représente la part la plus importante du transport maritime, la place des voyageurs étant relativement marginale. Comme dans le cas du transport aérien, la composante internationale très importante.

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

Le caractère international très marqué amplifie la différence entre les notions de dépense nationale et de dépense intérieure. La première est très claire pour le transport proprement dit et la seconde se révèle beaucoup plus opératoire pour la gestion des ports. En effet, la dépense intérieure courante de transport maritime, et la dépense nationale courante en services de gestion portuaire sont difficilement évaluables et présentent moins d'intérêt compte tenu du caractère très international du domaine. Les activités des auxiliaires de transport sont nombreuses, assez complexes et assez spécifiques à ce mode : collecte de fret maritime, manutention portuaire, autres auxiliaires de transports maritimes (consignataires et agents maritimes).

Il convient d'évoquer aussi les activités de pilotage, de lamanage et de remorquage qui s'exercent également sur le domaine portuaire.

Une grande diversité de statut caractérise les intervenants dans le domaine :

A côté des armements nationaux recensés dans le secteur institutionnel des sociétés et quasi-sociétés non financières (SQS), de nombreux opérateurs étrangers interviennent.

Une partie conséquente des navires contrôlés par notre armement est immatriculée soit sous le pavillon des Terres australes (Kerguelen) soit sous des pavillons étrangers. Cela illustre, outre le problème des filiales étrangères, la mauvaise adéquation de la notion de territoire (utilisée en comptabilité nationale) pour décrire la réalité très internationale du secteur considéré.

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

1.2 - Les activités caractéristiques

1.2.1) *Le transport maritime proprement dit*

Il comprend le transport de voyageurs (y compris les croisières) et le transport de fret. La location de navires (avec équipage) n'a pas été incluse dans les activités caractéristiques, puisqu'elle est à la fois recette et consommation intermédiaire pour les armateurs contractants ; elle figure dans certains tableaux pour information.

1.2.2) *L'activité de gestion de ports maritimes*

Les ports constituent l'interface entre la partie maritime et la partie terrestre dans la chaîne de transport. Les gestionnaires des ports maritimes vendent diverses prestations aux armements.

Le champ pris en compte comprend l'ensemble des ports métropolitains suivis par la Direction du transport mari-

time, des ports et du littoral (DTMPL), à savoir les six ports autonomes et les dix-sept ports commerciaux d'intérêt national (hors ports de pêche). En raison de l'amélioration de la collecte d'informations comptables pour cette dernière catégorie d'établissements, souvent marginaux, il a été possible de préciser les estimations antérieures.

Les prestations fournies par les gestionnaires d'infrastructures concernent aussi d'autres entreprises implantées sur le domaine portuaire. Ces dernières ne seront pas incluses dans la dépense de services de gestion d'infrastructures portuaires, mais seront néanmoins présentés dans les tableaux de l'annexe consacrée au transport maritime.

1.2.3) L'activité des Phares et Balises

Le poids de cette activité de service public reste peu important ; seule est prise en compte la partie imputable à la marine marchande à l'exclusion de la pêche et de la plaisance.

1.2.4) La collecte de fret maritime

Cette activité, relativement importante, d'intermédiaire entre chargeurs et armateurs est incluse dans l'organisation du transport international de fret. Seules les dépenses d'organisation du transport (hors transport proprement qui est sous-traitée à la compagnie maritime et à d'autres transporteurs) sont prises en compte.

1.2.5) La manutention portuaire

Les services de manutention portuaire (nomenclature NAF 631A) sont un élément de la chaîne de transport. Les prestations sont facturées soit à l'armement soit au chargeur. L'activité est décrite mais la partie facturée aux armateurs fera partie des flux internes au domaine.

Les autres auxiliaires de transport maritime (consignation, agents maritimes, pilotage remorquage, etc.), qui facturent leurs services aux armements, n'ont pas été pris en compte dans le calcul de la dépense courante, surtout en raison du manque d'information les concernant. Signalons toutefois que cela revient à minimiser la dépense en capital des montants les concernant.

1.3 - Grille de lecture

Les dépenses nationales de transport (dépense courante et dépense en capital) sont calculées pour l'activité transport. Pour la gestion des ports, ce seront les dépenses intérieures.

La dépense courante pour l'ensemble du domaine est calculée hors flux internes de consommations entre activités. Ceux-ci sont présentés séparément.

La dépenses en capital et les transferts (courants et en capital) pour l'ensemble du domaine sont, par contre, égaux à la somme des montants calculés pour chaque activité.

2 - Les différentes dépenses

Les dépenses des cinq activités retenues et leur synthèse par élimination des flux internes sont présentées ci-après.

La dépense courante nationale de transport maritime (hors autres activités du domaine) s'est élevée à 4,4 milliards d'euros en 1998. Elle se répartit entre 308 millions d'euros pour les passagers et près de 4 milliards d'euros pour le transport de fret. A cela s'ajoutent 128 millions d'euros de transferts courants qu'il n'est pas possible de partager entre voyageurs et fret. Elle n'a progressé que de 4,6 % depuis 1992. Parmi les facteurs à l'origine de cette faible croissance, l'ouverture du tunnel sous la Manche a probablement joué un certain rôle.

Les importations concourent à 64 % des emplois par lesquels est mesurée la dépense courante hors transferts ; les exportations représentent la moitié de la production nationale.

La dépense en capital s'est élevée à 764 millions d'euros contre 1 108 millions d'euros en 1992, ce dernier chiffre incluant un apport exceptionnel en capital de 46 millions d'euros à la CGM cette année là.

La dépense courante intérieure de gestion des ports maritimes métropolitains a été de 422 millions d'euros en 1998, en progression de 37 millions d'euros par rapport à 1992. La dépense en capital a été de 192 millions d'euros, soit un montant proche de celui enregistré en 1992 (201 millions d'euros).

La dépense courante des phares et balises imputable à la marine marchande est peu élevée, soit 34 millions d'euros. La dépense en capital des phares et balises est de l'ordre de 9 millions d'euros.

La dépense courante de manutention portuaire a été de 774 millions d'euros en 1998 en progression de 195 millions d'euros par rapport à 1992. La dépense en capital est bien moindre avec 20 millions d'euros, en net retrait par rapport aux montants enregistrés entre 1992 et 1995.

Enfin, la dépense courante et la dépense en capital de collecte de fret maritime ont été, en 1998, respectivement de 752 millions d'euros et de 39 millions d'euros. La dépense courante a augmenté de 43 millions d'euros par rapport à 1992.

Les flux internes ou hors champ de ces cinq activités du domaine maritime se sont élevés à un milliard d'euros en 1998 (cf. encadré de l'annexe méthodologique). La dépense courante nationale hors flux internes a donc été de 5,3 milliards d'euros. Les transferts courants, qui s'additionnent, s'élèvent à 193 millions d'euros. Enfin la dépense en capital qui cumule les dépenses en capital des cinq activités dépasse le milliard d'euros, en baisse sensible par rapport aux montants enregistrés entre 1992 et 1996.

TABLEAUX 6.1 à 6.5

Dépenses nationales de transport maritime (hors autres activités maritimes) (millions d'euros)				1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante (y compris CCF)				4 202,8	3 944,4	4 409,4	T.1.2+T.1.7+T.1.10	T.1.1
Passagers								
Total				249,8	260,7	307,8		T.1.2
Consommation finale des ménages				237,6	247,1	291,5	1.6	T.1.3
Consommation finales des APU				0,0	0,0	0,0	1.7	T.1.4
Consommations intermédiaires				0,0	0,0	0,0	1.2	T.1.5
TVA non déductible payée par les usagers				12,2	13,6	16,3	1.8	T.1.6
Fret								
Consommations intermédiaires des entreprises en services de transports				3 846,5	3 541,3	3 973,1	1.3	T.1.7
Transferts courants				106,6	142,4	128,5	1.41	T.1.10
<i>Pour mémoire CCF</i>						921,4	1.51.1	T.1.11
Dépense en capital				1 108,8	901,3	764,1		T.1.14
FBCF branche transport maritime								
Total				1 063,1	901,3	764,1	1.52	T.1.15
FBCF				1 017,4	901,3	764,1	1.53	T.1.16
<i>dont matériels de transport neufs</i>				569,1	386,3	229,3	1.54	T.1.17
Recapitalisation Etat				45,7	0,0	0,0	1.56	T.1.18
					0,0			
Dépenses intérieures de gestion des ports (hors manutention) (millions d'euros)				1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante (y compris CCF)				384,7	391,5	421,7		T.2.1
Redevances et droits spécifiques				329,0	340,4	368,7	2.10	T.2.2
<i>dont droits de ports passagers</i>				45,5	46,5	44,8	2.7	T.2.3
Transferts des APU (hors plan dockers)				55,7	51,1	52,9	2.37	T.2.4
<i>Autres prestations hors champ (pour mémoire)</i>				314,7	319,6	332,8	2.11	
<i>Pour mémoire CCF</i>						155,4	2.33.1	T.2.4.1
Dépense en capital				201,2	200,1	192,0		T.2.5
Investissements				201,2	200,1	192,0	2.34	T.2.6
<i>dont transferts des APU</i>				73,3	69,5	38,2	2.41	T.2.7
Dépenses intérieures des phares et balises (millions d'euros)				1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante (hors CCF)				28,5	33,4	34,2	5.6	T.3.1
Dépense en capital				5,2	7,8	9,2	5.22	T.3.2
Dépenses nationales de manutention portuaire (millions d'euros)				1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante (y compris CCF)				578,8	679,0	773,7		T.4.1
Emplois				542,2	632,1	739,8	3.1	T.4.2
Transferts								
Totaux				36,5	47,0	33,9	3.19	T.4.3
<i>dont plan dockers (partie Ministère de l'Équipement)</i>				11,1	14,1	10,0	3.17.2	T.4.4
<i>Pour mémoire CCF</i>						19,2	3.27.1	T.4.7
Dépense en capital				52,0	42,2	20,3	3.28	T.4.8
<i>dont matériels neufs de transport</i>				4,7	3,3	5,8		T.4.9
Dépenses de collecte de fret maritime (millions d'euros)				1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante (y compris CCF)				608,8	629,8	752,2		T.5.1
Emplois				608,6	629,3	750,9	4.1	
Transferts courants				0,2	0,4	1,3	4.18	T.5.2
<i>Pour mémoire CCF</i>						31,9	4.26.1	T.5.2.1
Dépense en capital				45,7	29,3	38,9	3.28	T.5.3

TABLEAU 6.6

Synthèse pour l'ensemble du transport maritime (millions d'euros)	1992	1996	1998	Références annexe ou dépenses	Codes choisis
Dépense courante du domaine					
Transport maritime (hors manutention et collecte de fret)	4 202,8	3 944,4	4 409,4	T.1.1	T6.1
Gestion des ports maritimes	384,7	391,5	421,7	T.2.2	T6.2
Phares et balises	28,5	33,4	34,2	T.3.1	T6.3
Manutention portuaire	578,8	679,0	773,7	3.1	T6.4
Collecte de fret maritime	608,8	629,8	752,2	T.1.8	T6.5
<i>Flux internes ou issus d'opérateurs étrangers</i>	875,3	984,0	1 088,1	T.2.2. + 90% de 3.1 + 3.17.3 + 3.17.4 + 3.17.5 - T.2.4	T6.6
Total hors flux internes ou étrangers	4 928,2	4 694,1	5 303,1		T6.7
<i>dont transferts courants APU</i>	173,5	208,0	192,8	T.1.10 + T.2.4 + T.4.4 + T.5.2	T.6.8
<i>Pour mémoire CCF</i>					
<i>Transport maritime (hors manutention et collecte de fret)</i>			921,4	T.1.11	
<i>Gestion des ports maritimes</i>			155,4	T.2.4.1	
<i>Phares et balises</i>			?		
<i>Manutention portuaire</i>			19,2	T.4.7	
<i>Collecte de fret maritime</i>			31,9	T.5.2.1	
<i>Total</i>			1 128,0		T.6.9
Dépense en capital du domaine					
Transport maritime	1 108,8	901,3	764,1		
Gestion des ports maritimes	201,2	200,1	192,0		
Phares et balises	5,2	7,8	9,2		
Manutention portuaire	52,0	42,2	20,3		
Collecte de fret maritime	45,7	29,3	38,9		
<i>Flux internes</i>	0,0	0,0	0,0		
Total hors flux internes	1 413,0	1 180,8	1 024,5		T.6.11
<i>dont transferts en capital</i>					
Dépense totale hors CCF et hors flux internes			5 199,6	T.6.7 + T.6.10 - T.6.9	

La consommation de capital fixe est estimée à 1,13 milliard d'euros. La dépense totale relative au transport maritime peut donc être évaluée à 5,2 milliards d'euros.

3 - Les financements

La quasi-totalité de la dépense courante nationale de transport maritime (au sens strict) est financée par les usagers, les transferts des administrations publiques n'intervenant que pour 3 % du total. Les ventes de services passagers s'élèvent à 292 millions d'euros et le transport de fret à 4 milliards d'euros. En raison de l'interdiction par la réglementation européenne des subventions d'équipement (24,4 millions d'euros en 1997) en 1998, la totalité de la dépense en capital est supportée par les armements.

La dépense courante intérieure de services de gestion des ports maritimes strictement imputables aux armements bénéficiaires (422 millions d'euros) est financée à hauteur de 3 % par des transferts des administrations publiques. Le solde est couvert par les droits de ports. Parmi ceux-ci 44,8 millions d'euros concernent les passagers. Les autres droits de port sont rattachés aux navires et aux marchandises. Le tiers de la dépense en capital des gestionnaires des ports maritimes a été financée par des

subventions d'équipement sur la période 1992- 1997. En 1998 cette part est descendue à 20 %.

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

La dépense courante de manutention portuaire est financée à plus de 96 % par les entreprises utilisatrices ; les transferts courants des APU interviennent pour 1,3 % (plan dockers). Le solde est financé par les ports et les armements dans le cadre de leur participation au plan dockers. La dépense en capital est entièrement supportée par les entreprises de manutention portuaire.

Les dépenses de collecte de fret maritime sont également quasi intégralement supportées par les chargeurs qui font appel à ces services.

Hors flux internes, la dépense courante totale du domaine est financée à hauteur de 4 % par les administrations publiques, à 6 % par les passagers et le solde par les armements bénéficiaires.

La dépense en capital totale est financée à 3,8 % par les administrations publiques. Le solde est couvert à 78 % par les armements et à 16 % par les ports ; le reliquat par les autres intervenants privés.

TABLEAUX 6.7 à 6.12

Financements des dépenses nationales de transport maritime (hors autres activités maritimes)				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante (y compris CCF)	4 202,8	3 944,4	4 409,4	T.1.1
Ménages	237,6	247,1	291,5	1.6
Branches marchandes et non marchandes	3 858,7	3 554,9	3 989,4	solde
Transferts APU	106,6	142,4	128,5	T.1.10
Dépense en capital	1 108,8	901,3	764,1	T.1.14
Entreprises du domaine	1 028,2	872,8	764,1	solde
Transferts APU	80,7	28,6	0,0	1.61

Financements des dépenses de gestion des ports				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante (y compris CCF)	384,7	391,5	421,7	T.2.1
Droits de port passagers (toutes nationalités)	45,5	46,5	44,8	2.7
Autres droits de ports (armements de toutes nationalités)	283,5	293,9	323,9	2.8 + 2.9
<i>Sous total droits de port</i>	<i>329,0</i>	<i>340,4</i>	<i>368,7</i>	
Transferts APU	55,7	51,1	52,9	2.37
Dépense en capital	201,2	200,1	192,0	T.2.5
Ports	127,9	130,6	153,8	solde
Transferts APU	73,3	69,5	38,2	2.41

Financements des dépenses des phares et balises				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante (hors CCF)	28,5	33,4	34,2	T.3.1
APUC	28,5	33,4	34,2	5.6
Dépense en capital	5,2	7,8	9,2	T.3.2
APUC	5,2	7,8	9,2	5.22

Financements des dépenses de manutention portuaire				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante (y compris CCF)	578,8	679,0	773,7	T.4.2
Branches marchandes	567,6	664,5	762,9	
<i>Manutention portuaire</i>	<i>549,0</i>	<i>640,7</i>	<i>746,0</i>	3.1 + 3.17.3
<i>Ports</i>	<i>16,1</i>	<i>20,6</i>	<i>14,6</i>	3.17.4
<i>Armements</i>	<i>2,5</i>	<i>3,2</i>	<i>2,3</i>	3.17.5
APU	11,1	14,1	10,0	3.17.2
Dépense en capital	52,0	42,2	20,3	T.4.8
dont transfert en capital	0,0	0,0	0,0	3.36

Financements des dépenses de collecte de fret maritime				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante (y compris CCF)	608,8	629,8	752,2	T.5.1
Branches marchandes	608,6	629,3	750,9	solde
APU	0,2	0,4	1,3	4.18
Dépense en capital	45,7	29,3	38,9	T.4.8
dont transfert en capital	0,0	0,0	0,0	5.27

Financements des dépenses toutes activités, hors flux internes				Références
(millions d'euros)	1992	1996	1998	annexe ou dépenses
Dépense courante	4 928,2	4 694,1	5 303,1	T.6.7
Ménages	249,8	260,7	307,8	1.6 + 1.8
Branches marchandes et non marchandes	4 476,5	4 192,0	4 768,3	solde
APU	201,9	241,5	227,0	T.6.8 + T.3.1
<i>dont transferts</i>	<i>173,5</i>	<i>208,0</i>	<i>192,8</i>	T.6.8
Dépense en capital	1 413,0	1 180,8	1 024,5	T.6.10
Les 5 activités	1 253,7	1 074,9	977,1	solde
APU	159,2	105,9	47,3	1.61 + 2.41 + 3.36 + 4.34 + 5.22

TABLEAUX 6.7 et 6.8

Recettes fiscales générées par les activités du transport maritime en 1992, 1996 et 1998 (en millions d'euros)

Année : 1992		TVA	Autres impôts	Total	Références
Transports maritimes					
Ménages		12,2		12,2	1.47
Entreprises			29,2	29,2	1.39
Gestionnaires d'infrastructure					
Ports		30,6	6,4	37,0	2.27.1 et 2.21
Investissements		11,0		11,0	2.33
Phares et balises	Conso. finale	0,7		0,7	16% de 5.12
	FBCF	0,8		0,8	5.24
Manutention portuaire			16,6	16,6	3.27
Collecte de fret maritime			20,5	20,5	4.21
Total		55,3	72,8	128,1	

Année : 1996		TVA	Autres impôts	Total	Références
Transports maritimes					
Ménages		13,6		13,6	1.47
Entreprises			37,4	37,4	1.39
Gestionnaires d'infrastructure					
Ports		33,0	9,0	42,0	2.27.1 et 2.21
Investissements		15,6		15,6	2.33
Phares et balises	Conso. finale	0,7		0,7	17,1% de 5.12
	FBCF	0,4		0,4	5.24
Manutention portuaire			19,3	19,3	3.27
Collecte de fret maritime			22,0	22,0	4.21
Total		63,3	87,8	151,1	

Année : 1998		TVA	Autres impôts	Total	Références
Transports maritimes					
Ménages		16,3		16,3	1.47
Entreprises			39,6	39,6	1.39
Gestionnaires d'infrastructure					
Ports		34,7	8,8	43,5	2.27.1 et 2.21
Investissements		15,8		15,8	2.33
Phares et balises	Conso. finale	0,8		0,8	17,1% de 5.12
	FBCF	0,0		0,0	5.24
Manutention portuaire			19,7	19,7	3.27
Collecte de fret maritime			26,0	26,0	4.21
Total		67,6	94,2	161,8	

4 - La fiscalité générée

Les recettes fiscales relatives aux activités du domaine se sont élevées à 162 millions d'euros en 1998 soit un niveau supérieur de 26 % à celui de 1992. L'essentiel est constitué d'impôts sur la production acquittés par les producteurs du domaine (58 %) auxquels s'ajoute la TVA sur les

consommations intermédiaires et investissements décaissée par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) gestionnaires des ports d'intérêt national, ainsi que par les ménages sur leurs consommations (toutes non récupérables). Les ports et les transports maritimes ont des contributions aux recettes fiscales supérieures à 50 millions d'euros chacun.

LE TRANSPORT FLUVIAL

On distingue, dans les transports fluviaux, les gestionnaires d'infrastructures (Voies navigables de France et les ports fluviaux) et les transporteurs, dont une partie pour compte propre. En 1998, après prise en compte des importants transferts en faveur de Voies navigables de France, la dépense courante de transport fluvial s'élève à 803 millions d'euros. La dépense en capital, également fortement subventionnée, est de 142 millions de francs.

1 - Généralités

1.1 - Problématique spécifique

Le transport fluvial concerne principalement le fret et accessoirement les voyageurs (les bateaux-mouches sur la Seine à Paris par exemple). Il est principalement effectué sur les fleuves du Nord ou de l'Est de la France (bassin du Rhin et de la Seine). Une partie non négligeable du transport de fret sur le territoire national concerne le transport international (notamment à l'importation).

1.2 - Les activités caractéristiques

Deux activités sont ici prises en compte : le transport fluvial proprement dit et la gestion de l'infrastructure fluviale. Elles sont décrites ci-dessous sommairement et de façon plus détaillée en annexe.

1.2.1 - Le transport fluvial

Il comprend le transport de fret et le transport de voyageurs.

Le transport de fret a lui même deux composantes : le compte d'autrui et le compte propre.

Le transport de voyageurs pour compte propre est considéré comme inexistant.

1.2.2 - La gestion de l'infrastructure fluviale

La gestion de l'infrastructure fluviale est assurée par un établissement public industriel et commercial, Voies navigables de France (VNF), dont les ressources sont assez diverses et ne proviennent que très partiellement du transport fluvial proprement dit (voir annexe). Nous ferons l'hypothèse que les recettes (y compris la totalité des subventions directes ou indirectes équilibrent les char-

ges du compte d'exploitation pour les activités du domaine d'une part et pour les autres activités d'autre part.

1.2.3 - La gestion des ports fluviaux

Les informations disponibles ne portent que sur les ports autonomes de Paris et de Strasbourg, qui sont les deux principaux ports fluviaux. Néanmoins, nous ne donnerons que la totalité de leurs recettes bien que, comme les ports maritimes, une partie de leurs recettes n'appartient au domaine étudié. Cela n'a pas d'impact sur la mesure de la dépense courante nationale totale du domaine hors flux internes ou hors flux étrangers au domaine (voir encadré de l'annexe méthodologique), en raison du mode de consolidation retenu.

1.3 - Grille de lecture

La dépense courante du transport fluvial pour compte d'autrui est estimée par les emplois en service de transports fluviaux hors affrètements de bateaux (qui sont des consommations intermédiaires pour les transporteurs affréteurs et des recettes pour les fréteurs). Sa dépense en capital est estimée par les résultats de l'enquête annuelle d'entreprise. La dépense courante du transport fluvial pour compte propre est évaluée globalement en appliquant aux volumes considérés la dépense moyenne à la tonne calculée pour le compte d'autrui.

La dépense courante et la dépense en capital de gestion d'infrastructure fluviale sont établies à partir des informations fournies par VNF.

Du fait de la consommation de services de gestion d'infrastructure fluviale par les transporteurs, les dépenses courantes ne sont pas additives. Par contre, les dépenses en capital le sont.

TABLEAUX 7.1 à 7.3

Dépenses de transport fluvial et de gestion de des infrastructures

(en millions d'euros)

Dépenses nationales de transport (hors autres activités)				Références annexe ou dépense	Codes choisis
(millions d'euros)	1992	1996	1998		
Dépense courante	475,4	424,0	459,0		T.1.1
Passagers					
Total	82,7	66,3	67,0		T.1.2
Consommation finale des ménages	69,2	55,4	56,1	1.5	
TVA non récupérable (usagers)	13,5	10,8	10,9	1.6	
Fret					
Total	315,2	336,1	371,1		T.1.3
Chargeurs (entreprises, compte d'autrui)	241,3	246,0	277,3	1.3	
Entreprises (Compte propre)	73,8	90,1	93,8	2.1	
Transferts courants des APU	77,5	21,6	21,0	1.25+1.33	T.1.4
<i>Pour mémoire CCF</i>			42,8		T.1.5
Dépense en capital	52,1	47,9	41,7		T.1.6
FBCF des entreprises du compte d'autrui	36,9	32,2	29,1	1.43	
<i>dont matériels de transport</i>	21,9	18,6	19,0	1.45	
FBCF du compte propre	15,2	15,7	12,6	2.7	

Dépenses intérieures de gestion d'infrastructure (VNF)				Références annexe ou dépense	Codes choisis
(millions d'euros)	1992	1996	1998		
Dépense courante	237,2	273,8	279,3	3.12 + 3.23	T.2.1
Prestations aux opérateurs fluviaux	7,5	5,8	6,7	3.12	
<i>Plaisance (hors champ)</i>	1,7	2,7	3,0	3.11	
<i>Autres prestations hors champ (pour mémoire)</i>	64,3	87,3	85,9	3.7 + 3.13	
Transferts des APU (personnels Etat)	229,7	268,0	272,6	3.23	T.2.3
<i>Pour mémoire CCF</i>			55,6	3.33	T.2.4
Dépense en capital	64,0	55,8	86,7		
Investissements	64,0	55,8	86,7	3.34	T.2.5
dont transferts des APU	0,0	38,7	56,1	3.39	T.2.6

Dépenses intérieures de gestion des ports fluviaux				Références annexe ou dépense	Codes choisis
(millions d'euros)	1992	1996	1998		
Dépense courante			65,3		T.4.1
Consommations intermédiaires des entreprises			65,2	4.6	
Transferts des APU			0,2	4.24	
<i>Pour mémoire CCF</i>			16,5	4.33	T.4.4
Dépense en capital			14,2		T.4.5
Investissements			14,2	4.34	
dont transferts des APU			0,7	4.39	

TABLEAUX 7.3 bis

Dépenses de transport fluvial hors flux internes

(en millions d'euros)

Synthèse des dépenses du transport fluvial (millions d'euros)	1992	1996	1998	Références	Codes
				annexe ou dépense	choisis
Dépense courante	712,6	697,8	803,6		T.3.1
Transport fluvial	475,4	424,0	459,0	T.1.1	
Gestion de l'infrastructure	237,2	273,8	279,3	T.2.1	
Gestion des ports fluviaux	nd	nd	65,3		
<i>Flux internes ou hors champ</i>	7,5	5,8	72,0	T.2.1 - 3.23 + 4.6	T.3.2
Total hors flux internes	705,1	692,0	731,6		T.3.3
<i>dont transferts courants</i>	307,2	289,6	293,7	3.23 + T.1.4 + 4.24	T.3.4
<i>Pour mémoire CCF</i>			114,9		T.3.5
Transport fluvial			42,8	T.1.5	
Gestion de l'infrastructure			55,6	T.2.4	
Gestion des ports fluviaux			16,5	T.4.4	
Dépense en capital	116,1	103,7	142,6		T.3.7
Transport fluvial	52,1	47,9	41,7	T.1.6	
VNF	64,0	55,8	86,7	T.2.5	
Gestion des ports fluviaux	nd	nd	14,2	T.4.5	
Dépense totale (hors CCF)			759,4	T.3.3 + T.3.7 - T.3.6	T.3.8

2 - Les différentes dépenses

La dépense nationale courante de transport fluvial proprement dit s'élève, en 1998, à 459 millions d'euros dont 67 millions d'euros pour les passagers (dont 11 millions d'euros de TVA), 371 millions d'euros pour le transport de fret (dont 94 pour le compte propre) et enfin 21 millions d'euros de subventions d'exploitation.

La dépense en capital correspondante s'établit à 41,7 millions d'euros.

La dépense courante intérieure de gestion de l'infrastructure atteint 279 millions d'euros. Ce montant résulte presque exclusivement des salaires des 5 300 agents de l'État mis à la disposition de VNF (273 millions d'euros). Les autres recettes proviennent des péages payés par les opérateurs fluviaux.

La dépense en capital du gestionnaire de l'infrastructure est de 86,7 millions d'euros en 1998.

La dépense courante en services portuaires fluviaux (toutes activités confondues) est de 65 millions d'euros. La dépense en capital s'établit à 14 millions d'euros.

Hors flux intérieurs ou extérieurs au domaine (72 millions d'euros), la dépense totale courante s'établit à 732 millions d'euros, dont près de 273 millions d'euros de transferts de fait décrits au paragraphe ci-dessus.

Les dépenses en capital (comme les transferts) sont additifs. Pour les deux activités retenues, le total s'élève à 143 millions d'euros en 1998.

3 - Le financement

La dépense courante de transport fluvial stricto sensu est financée à hauteur de 81 % par les branches marchandes (compte propre ou compte d'autrui), de 14,5 % par les passagers et de 4,5 % par les administrations publiques.

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

La dépense courante de gestion de l'infrastructure fluviale est fortement subventionnée (à hauteur de 97 %) par la mise à la disposition de VNF de personnel de l'État. Le solde est financé par les péages des opérateurs de fret. La dépense en capital du gestionnaire de l'infrastructure est financée en 1998 à hauteur de 65 % par des transferts des administrations publiques (contribution du FITTVN, subvention de l'État et contributions des collectivités locales).

La dépense de services portuaires fluviaux (toutes activités) est financée seulement à 0,2 % par des subventions d'exploitation. La dépense en capital est financée à 5 % par des subventions d'équipement de la Ville de Paris.

Hors flux internes ou flux hors champ, la dépense courante du domaine est financée à 51 % par les branches marchandes et à 40 % par les administrations publiques, le solde l'est par les ménages (transport de passagers). La dépense en capital est financée à 40 % par les administrations publiques.

TABLEAUX 7.4 à 7.7

Financement des dépenses

(en millions d'euros)

Financement des dépenses de transport fluvial				
(millions d'euros)	1992	1996	1998	Références
Dépense courante	475,4	424,0	459,0	T.1.1
Ménages	82,7	66,3	67,0	T.1.2
Branches marchandes	315,2	336,1	371,1	solde
Transferts APU	77,5	21,6	21,0	T.1.4
Dépense en capital	52,1	47,9	41,7	T.1.6
Entreprises du domaine	52,1	47,9	41,7	solde
Transferts APU	0,0	0,0	0,0	1.54

Financements des dépenses de gestion de l'infrastructure				
(millions d'euros)	1992	1996	1998	Références
Dépense courante	237,2	273,8	279,3	T.2.1
Ménages	1,7	2,7	3,0	3.11
Branches marchandes	5,8	3,0	3,7	solde
Transferts APU	229,7	268,0	272,6	T.2.3
Dépense en capital	64,0	55,8	86,7	T.2.5
VNF	64,0	17,1	30,6	solde
Transferts APU	0,0	38,7	56,1	3.39

Financements des dépenses des ports fluviaux				
(millions d'euros)	1992	1996	1998	Références
Dépense courante			65,3	T.4.1
Branches marchandes			65,2	solde
Transferts APU			0,2	4.24
Dépense en capital			14,2	T.4.5
Ports fluviaux			13,5	solde
Transferts APU			0,7	4.39

Financements des dépenses du domaine fluvial (hors flux internes ou hors champ)				
(millions d'euros)	1992	1996	1998	Références
Dépense courante	705,1	692,0	731,6	T.3.1
Ménages	82,7	66,3	67,0	T.1.2
Branches marchandes	315,2	336,1	371,1	solde
Transferts APU	307,2	289,6	293,5	T.1.4 + T.2.3
Dépense en capital	116,1	103,7	142,6	T.3.7
Branches marchandes		65,0	85,8	solde
Transferts APU		38,7	56,8	T.2.6 + 1.54 + 4.39

4 - La fiscalité générée

Les recettes fiscales générées atteignent 45 millions d'euros en 1998, soit 22 % de plus qu'en 1996. La TVA (passagers et surtout TVA payée par VNF sur ses consommations intermédiaires et ses investissements) contribue à hauteur de 71 % du total.

TABLEAUX 7.7 et 7.9 Fiscalité générée par le domaine

millions d'euros

Année : 1992	Impôts liés à la				Total	Références
	TVA	TIPP	production	Autres		
Usagers des infrastructures						
Passagers	13,5				13,5	1.6
Entreprises (Compte d'autrui et compte propre)		3,2	4,3		7,5	1.40+2.5.1 et 1.42
Gestionnaires d'infrastructure (VNF)						
Consommation intermédiaires et production	3,8		0,6		4,4	3.18 et 3.21
Investissements	10,2				10,2	3.38
Total	27,5	3,2	4,9		35,6	

Année : 1996	Impôts liés à la				Total	Références
	TVA	TIPP	production	Autres		
Usagers des infrastructures						
Passagers	10,8				10,8	1.6
Entreprises (Compte d'autrui et compte propre)		3,5	4,0		7,6	1.40+2.5.1 et 1.42
Gestionnaires d'infrastructure (VNF)						
Consommation intermédiaires et production	5,2		1,1		6,3	3.18 et 3.21
Investissements	9,5				9,5	3.38
Total	25,6	3,5	5,1		34,2	

Année : 1998	Impôts liés à la				Total	Références
	TVA	TIPP	production	Autres		
Usagers des infrastructures						
Passagers	10,9				10,9	1.6
Entreprises (Compte d'autrui et compte propre)		3,01	5,4		8,4	1.40+2.5.1 et 1.42
Gestionnaires d'infrastructure (VNF et ports fluviaux)						
Consommation intermédiaires et production	6,6		4,7		11,3	3.18 et 3.21
Investissements	14,8				14,8	3.38
Total	32,4	3,0	10,0		45,4	

