les collections de l'insee

81

C

comptes et planification

LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1978

Évolution, comptes, charges des collectivités publiques et des usagers, coût des transports

XVIe RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

institut national de la statistique et des études économiques

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ● INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ● Directeur général : M. Edmond MALINVAUD ● Direction générale : 18, boulevard Adolphe-Pinard, 75675 PARIS CEDEX 14 ● ***Les Collections de l'INSEE*** sont diffusées par le département de la Documentation et des Publications de l'institut; chef du département : M. Gérard ADER; service de l'Édition : M. Pierre MICHAUD; secrétaire de rédaction : Mme BRAQUEHAIS ● VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° **335** des *Collections de l'INSEE*, Série **C**, n° **81** — NOVEMBRE 1979

INSEE-SAE

LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1978

Évolution, comptes, charges des collectivités publiques et des usagers, coût des transports

XVIe RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

Avant-propos

Comme les précédents, le XVIe Rapport de la commission comporte l'analyse globale de l'activité des transports, le décompte des dépenses de la puissance publique pour les transports et diverses annexes où l'on trouve notamment les comptes de certaines entreprises et divers éléments sur les transports urbains collectifs.

En outre, une note méthodologique, qui constitue l'annexe 5, rappelle les principes essentiels de la Comptabilité nationale appliqués à la branche « Transports » ainsi que les principales conventions ou clés de répartition adoptées par la Commission des comptes des transports de la nation pour l'établissement de ses rapports.

La Commission des comptes des transports de la nation a élaboré ce rapport avec le concours de l'INSEE et du SAE du ministère des Transports; les observations et les suggestions des lecteurs sont à transmettre au secrétaire de la commission : M. Pierre SÉGURET, SAE, 55, rue Brillat-Savarin, 75013 Paris, téléphone : 589.89.27.

Collections de l'INSEE

NOVEMBRE 1979 — C 81

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE :

Analyse globale de l'activité des transports

1 *Analyse globale* 9

2 *Évolution des principaux agrégats macro-économiques 1978* 11

3 *Évolution de la consommation des ménages* 17

4 *Évolution du commerce extérieur de la France et transports internationaux* 21

5 *Évolution des facteurs de production* 29

6 *Évolution des prix des transports par rapport à l'évolution générale des prix* 31

DEUXIÈME PARTIE :

Les dépenses de l'État et des collectivités locales

1 *Les dépenses d'investissement* 39

2 *Les dépenses de fonctionnement* 43

3 *Récapitulation générale des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État et des collectivités locales* 45

4 *Comparaison des recettes et des dépenses de l'État et des collectivités locales en 1977 pour les transports* 47

ANNEXES

1. Les transports urbains et suburbains 53

   1. Affectation du versement transport en 1977 et 1978 55
   2. Les comptes des transports urbains et suburbains 57

2. Comptes des entreprises 61

   1. Ports maritimes autonomes 63
   2. Aéroport de Paris 63
   3. Air France 64
   4. Air Inter 65
   5. UTA 65
   6. Autoroutes 67
   7. CGMF 68
   8. Versements effectués au compte d'exploitation de la SNCF 69

3. Répartition par région des dépenses d'investissement de voirie de l'État et des collectivités locales 71

4. Le kilométrage moyen de la voiture particulière française en 1978 75

5. Note méthodologique sur les principales conventions de la Commission des comptes des transports de la nation 77

6. Évolution des prix des carburants 95

PREMIÈRE PARTIE

Analyse globale de l'activité des transports

1 ANALYSE GLOBALE

La conjoncture internationale reste dominée par le renversement de la situation économique et par les contraintes nouvelles qui en résultent désormais pour les pays industrialisés.

En ce qui concerne la France, si l'assainissement en profondeur de l'économie s'est poursuivi, notre pays n'en a pas moins subi une conjoncture relativement médiocre.

1.1. La poursuite de l'assainissement de l'économie

La récession de 1975 et la reprise rapide du début 1976 s'étaient accompagnées, la première d'une dégradation préoccupante de la situation financière des entreprises qui entravait toute reprise de l'investissement, la seconde d'un déficit commercial insupportable à moyen terme.

A. Le rétablissement de la situation financière des entreprises

Le gouvernement s'est attaché en priorité à cet objectif; il a pris comme instruments :

1. Une progression modérée des salaires en 1978 : 2,4 %, taux comparable à celui de 1977 mais nettement inférieur à celui de 1976 (+ 5,3 %);

2. La libération des prix industriels en juin 1978 et un ajustement des tarifs des entreprises nationales;

3. La loi du 13 juillet 1978 pour la reconstitution des fonds propres et l'appel à l'épargne privée.

Cette politique a permis une nette progression de l'excédent brut d'exploitation des entreprises (+ 12,8 %) qui ne bénéficie cependant pas aux entreprises individuelles qui ont eu à supporter un net alourdissement des charges sociales.

1978 a ainsi permis un redressement réel mais encore précaire des profits qui, conjugué avec la relative stagnation de l'investissement, donne lieu à un taux d'autofinancement de 69 % hors stocks (comparable aux résultats de 1972) et à une diminution du besoin de financement des entreprises (— 17 milliards de F).

B. Le redressement de la balance commerciale

En 1978 les relations de la France avec le reste du monde se soldent par une capacité de financement de 7,2 milliards de F; pour la première fois depuis 1972 nos opérations non financières avec le reste du monde sont excédentaires.

En terme de balance des paiements les transactions courantes laissent un excédent estimé à 18,6 milliards de F.

Le redressement amorcé à la fin de l'année précédente s'est donc confirmé grâce à une évolution favorable des échanges d'invisibles (notamment les études, conseils et assistance : + 6,1 milliards et le tourisme + 6,5 milliards de F de 1977 à 1978) et au rééquilibrage de la balance commerciale.

Ce dernier résultat est dû à une progression plus rapide de nos exportations (+ 7,1 %) que de nos importations (+ 5,5 %), mais cette performance a été aidée par l'amélioration considérable des termes de l'échange (baisse de 4,2 % du prix de l'énergie) et la médiocrité de la croissance intérieure. L'automobile reste le principal instrument de ce redressement.

1.2. *Une conjoncture médiocre*

La conjoncture reste marquée par une évolution heurtée et décevante des grands agrégats, conjuguée avec un environnement international toujours hésitant.

A. Une évolution heurtée et décevante des grands agrégats

La croissance du PIB reste modérée tandis que l'investissement stagne et que le chômage continue à croître.

1. La croissance du PIB a été de 3,3 % en 1978; après une progression rapide au premier trimestre, la production industrielle a connu un tassement à l'été et à l'automne.

La croissance a, en outre, été assez inégale suivant les secteurs; les difficultés du BTP et de la sidérurgie se sont aggravées; le secteur des biens d'équipement a connu de bons résultats; celui des biens de consommation, un moment déprimé par la modération de la progression des revenus des salariés, a connu une vive reprise en octobre.

2. La croissance a été essentiellement soutenue par l'exportation tandis que la consommation des ménages restait hésitante malgré une augmentation rapide des transferts sociaux (+ 6,4 % en 1978), du fait d'un accroissement exceptionnel du taux d'épargne (17,3 % en 1977 et 18,2 % en 1978).

3. Quant à l'investissement il est resté stagnant; la FBCF du secteur privé n'a augmenté que de 1,5 % et celle des administrations a régressé légèrement (— 0,5 % en 1977 et — 0,6 % en 1978), la FBCF des ménages est restée quasiment stationnaire (+ 0,3 %).

4. Cette insuffisance de l'investissement explique en partie la détérioration de la situation de l'emploi qui s'est amplifiée au cours de l'année puisque le nombre de demandeurs d'emploi est passé de 1.086 millions en mars 1978 à 1.238 en décembre soit 6,3 % de la population active à cette date.

On notera toutefois (voir plus loin 5.2.) que la population active a légèrement augmenté en 1978.

La crise a rendu évident le poids des contraintes extérieures tant pour le coût de nos importations que pour les perspectives de débouchés offerts à l'industrie; or, 1978 n'a pas connu d'amélioration notable de l'environnement international.

B. Un environnement international toujours hésitant

1. Pour l'ensemble des pays industriels l'accroissement du PNB a été en 1978 semblable à celui constaté en 1977. Si l'activité s'est ralentie aux États-Unis, la croissance a été, au contraire, plus soutenue dans les autres pays, notamment au second semestre en RFA et au Japon.

Croissance du PNB

	1977	1978
États-Unis	4,9	3,9
Japon	5,2	5,7
RFA	2,6	3,4
France	3,2	3,3
Royaume-Uni	1,6	3,2

2. En revanche, le chômage a continué à croître, sauf aux États-Unis et en RFA.

3. Grâce notamment à l'amélioration des termes de l'échange, le rythme d'évolution des prix s'est nettement ralenti chez nos principaux partenaires, à l'exception notable des États-Unis où apparaissent au second semestre de nettes tensions inflationnistes. En France, la hausse annuelle des prix est restée à peu près constante depuis 1976 : 9,7 % pour les prix de détail contre 9,0 % en 1977 et 9,4 % en 1976. Nos partenaires paraissent donc nous avoir précédés. L'année 1978 a mis en évidence de nouveaux obstacles : le déficit des finances publiques et du système de couverture sociale de la nation, le taux de chômage préoccupant et la stagnation persistante de l'investissement productif. S'y ajoutent de nouvelles tensions inflationnistes au niveau mondial (cours des matières premières, États-Unis).

2 ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX AGRÉGATS MACRO-ÉCONOMIQUES 1978

Si l'ensemble des agrégats de la branche « Transports » progresse en 1978 à un rythme très comparable à celui de l'économie nationale, en revanche la valeur ajoutée brute de la branche continue à connaître un taux de progression assez sensiblement supérieur au taux national (4,5 % contre 3,3 %).

TABLEAU 1

Évolution des principaux agrégats macro-économiques 1978

Millions de F

	Indice de volume %	Indice des prix %	Valeur prix courant
PIB marchand	3,3	+ 9,6	1 857 827
Importations	5,5	+ 1,6	412 520
Consommation finale des ménages	4,0	+ 8,8	1 307 312
FBCF totale	0,7	+ 8,3	457 509
dont :			
FBCF sociétés et entreprises individuelles	1,5	+ 8,0	248 144
FBCF administrations publiques	— 0,6	+ 8,5	67 950
Variations stocks	— 13,0	+ 8,5	23 408
Exportations	+ 7,1	+ 5,3	425 149

Source : Comptes de la nation.

TABLEAU 2

« Ressources-Emplois » de la branche « Transports »

En valeur : en millions de francs courants
En indice : % de variation par rapport à l'année précédente

	1975			1976			1977			1978		
	Indice de volume	Indice de prix	Valeur à prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur à prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur à prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur à prix courants
RESSOURCES												
Production	— 4,7	+ 12,1	98 513	+ 8,1	+ 11,0	118 165	+ 4,7	+ 6,7	130 134	+ 3,6	+ 10,1	148 426
Importations	— 10,0	+ 7,5	15 246	+ 11,8	+ 5,7	17 999	+ 5,9	+ 9,2	20 678	+ 2,9	+ 7,4	22 844
TVA grevant les produits			2 178			2 728			2 698			3 271
TOTAL DES RESSOURCES	— 5,3	+ 10,8	115 937	+ 7,7	+ 10,5	138 892	+ 4,9	+ 6,8	153 510	+ 3,5	+ 9,8	174 541
EMPLOIS												
Consommation des ménages	+ 5,0	+ 10,9	18 068	+ 3,0	+ 11,6	20 834	+ 2,9	+ 7,8	23 238	+ 3,4	+ 12,1	26 920
Exportations	— 6,3	+ 8,7	24 465	+ 9,1	+ 6,2	28 294	+ 5,0	+ 7,7	32 762	+ 5,1	+ 6,5	36 691
Consommation intermédiaire en transport de l'ensemble de l'économie	— 7,3	+ 11,6	73 404	+ 12,0	+ 8,0	89 764	+ 5,3	+ 6,3	97 510	+ 3	+ 10,4	110 930
TOTAL DES EMPLOIS			115 937			138 892			153 510			174 541
Valeur ajoutée de la branche transports	— 4,1	+ 13,4	54 254	+ 10,8	+ 10,6	66 505	+ 4,5	+ 5,2	72 219	+ 4,5	+ 11,2	83 953

1. *Évolution de la valeur ajoutée de la branche « Transports »* [1]

TABLEAU 3

	1975	1976	1977	1978
VALEUR AJOUTÉE À L'ENSEMBLE DES BRANCHES :				
En valeur	1 323 905	1 513 867	1 715 293	1 943 190
En volume (%)	+ 0,1	+ 4,5	+ 3,3	+ 3,3
VALEUR AJOUTÉE À LA BRANCHE « TRANSPORTS » :				
En valeur	54 254	66 505	72 219	83 953
En volume (%)	— 4,1	+ 10,8	+ 4,5	+ 4,5

1. La valeur ajoutée de la branche « Transports », telle qu'elle apparaît dans la comptabilité nationale, représente environ 4 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches.

Si l'on tenait compte de l'activité pour compte propre, il faudrait ajouter à la valeur ajoutée de la branche le coût de transport des entreprises effectuant leurs propres transports, soit environ 22 milliards de F pour 1973. Ce chiffre a été évalué à partir de l'estimation à 38 milliards du coût total de transports routiers pour compte propre donnée dans le XIIIe Rapport et en prenant 60 % de ce montant pour tenir compte des consommations intermédiaires, ce pourcentage de 60 % étant tiré de la structure des entreprises pour compte d'autrui.

Par ailleurs, les dépenses concernant la voiture particulière, dépenses d'acquisition et d'utilisation, ont été évaluées pour cette même année à 81 milliards.

2. *Évolution de la consommation de gazole et du volume des transports terrestres de marchandises*

TABLEAU 4

Évolution de la consommation de gazole

En %

	1974/1973	1975/1974	1976/1975	1977/1976	1978/1977
Gazole	+ 3,6	+ 2,1	+ 9,7	+ 5,3	+ 8,7
Part estimée des camions > 3 t dans cette consommation	69	66	69	66	64

TABLEAU 5

Immatriculations de véhicules neufs de transport de marchandises

	1975		1976		1977		1978	
	%		%		%		%	
< 6,5 tonnes et non déterminés	— 16,5	182 560	+ 41	258 017	+ 2	263 911	+ 1	266 073
> 6,5 tonnes	— 36	20 094	+ 45	29 230	— 4,7	27 859	— 10	24 994
Total	**— 20**	**202 654**	**+ 42**	**287 247**	**+ 1,5**	**291 770**	=	**291 067**

La consommation de gazole continue de connaître une progression assez vive (+ 8,7 %) par rapport à l'essence (+ 3,7 %). Mais il devient de plus en plus difficile de relier cette consommation à l'évolution du trafic de marchandises car l'accroissement du parc de voitures particulières et de camionnettes de livraison à moteur diesel augmente d'année en année la part de gazole consommée par ces véhicules qui paraît avoir été en 1978 de l'ordre de 13 à 15 %.

L'évolution des immatriculations des véhicules utilitaires a subi un rythme heurté du fait de la crise en 1975 et de la politique gouvernementale de relance des investissements en 1976; le niveau des immatriculations en 1977 et 1978 reflète la médiocrité de la conjoncture générale; les immatriculations de véhicules de plus de 6,5 tonnes, les seuls utilisés dans la pratique pour les transports autres que de livraison, subissent par rapport à 1977 une baisse de 10 % et se retrouvent à un niveau nettement inférieur à ceux de 1974 (— 8,5 %) et 1973 (— 27 %).

3. *Évolution du volume des transports terrestres de marchandises, transit exclu*

Afin de pouvoir comparer l'activité des différents modes de transport entre eux, des séries statistiques ont été constituées en excluant le transit pour tous les modes; le transit n'est, en effet, pas saisi dans les données statistiques de transport routier de marchandises et son importance ne dépend pas de l'activité économique nationale. Les statistiques plus détaillées et transit compris sont données dans l'annuaire statistique des transports [1].

Dans le tableau ci-dessus, les tonnes kilométriques sont évaluées selon les méthodes propres à chaque mode de transport, c'est-à-dire avec des distances différentes sur la même relation selon le mode de transport. Il faut donc bien se garder d'additionner les divers chiffres de tonnes-kilomètres.

Il importe aussi de souligner que les chiffres concernant les transports par route sont obtenus au moyen d'enquêtes par sondage auprès des entreprises de transport, qu'ils sont certainement sous-estimés et que leur sous-estimation, de l'ordre d'au moins 10 % semble-t-il, peut varier dans le temps.

1. A titre indicatif notons que ce trafic de transit pour l'année 1977 est de :

— 4,3 milliards de t/km sur la SNCF;

— 1,41 milliard de t/km par voie d'eau, essentiellement sur le Rhin le long de la frontière française;

— 13,8 milliards de t/km sur les oléoducs, essentiellement l'oléoduc sud-européen.

On ne dispose pas d'évaluation sérieuse pour le transport routier.

TABLEAU 6

Évolution du volume des transports de marchandises par voies terrestres, transit exclu (distances non corrigées)

En évolution : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente.
En milliards de t/km.

	1976	1977	1978
SNCF [1] :			
En t/km	62,70	60,37	61,44
Variation en %	+ 5,6	— 3,7	+ 1,7
Route [2] :			
En t/km	83,9	85,5	89,1
Variation en %	+ 6,9	+ 1,9	+ 4,2
Transports pour compte d'autrui :			
En t/km	48,8	49,2	51,0
Variation en %	+ 3,8	+ 0,8	+ 2,2
Transports pour compte propre :			
En t/km	35,1	36,3	38,1
Variation en %	+ 11,4	+ 3,4	+ 5
Navigation fluviale :			
En t/km	10,9	9,9	10,3
Variations en %	+ 2,8	— 9,2	+ 4
Oléoducs :			
En t/km	20,3	20,7	20,7
Variation en %	+ 12,1	+ 1,9	–

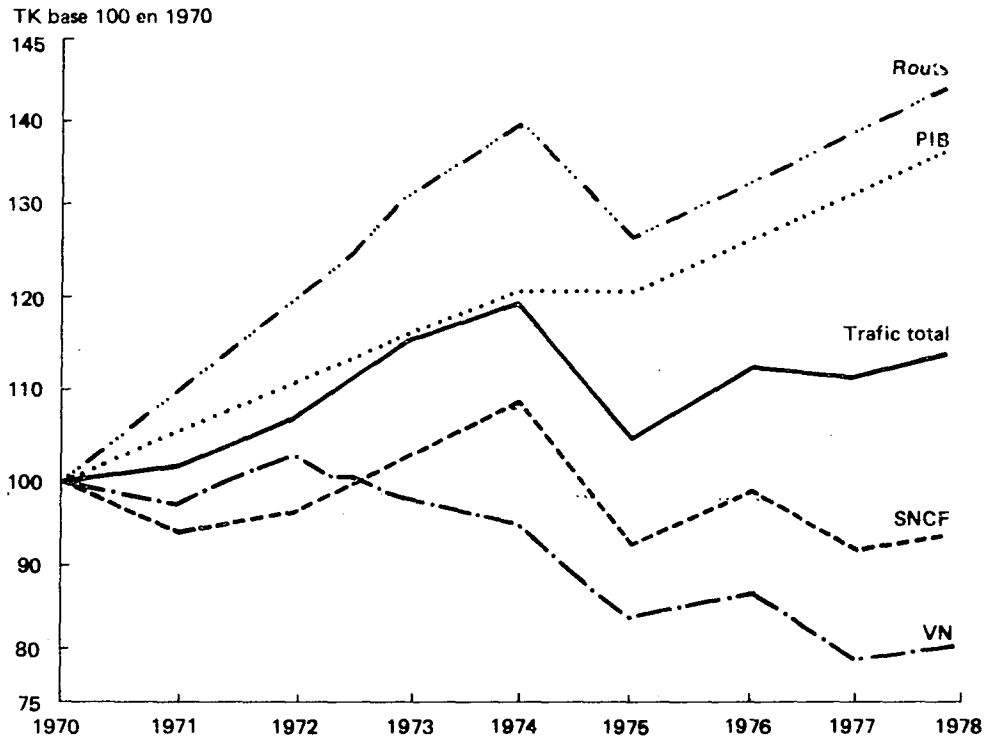
1. SNCF : les transports par fer ne comprennent ici, ni les transports que la SNCF fait effectuer par route, ni les acheminements de wagons de particuliers vides; ils comprennent, par contre, les transports en service de la SNCF.
Afin de permettre de raccorder avec les chiffres des statistiques usuelles, voici le détail des données SNCF reprises dans le tableau 3 :

Trafic commercial :			
Statistiques usuelles 10⁹ t/km	68,51	66,21	67,36
Wagons particuliers vides (tonnage conventionnel)	— 2,97	— 2,89	— 2,97
Trafic routier	— 0,63	— 0,61	— 0,60
Transit	— 4,26	— 4,29	— 4,32
Trafic de service	+ 2,05	+ 1,95	+ 2,02
TOTAL	62,70	60,37	61,44

2. Véhicules de 3 tonnes et plus, de moins de 15 ans d'âge (nouvelles séries, sources DST-SAE) toutes distances.

GRAPHIQUE I

Évolution du trafic des divers modes de transport de 1970 à 1978 (t/km non corrigées)



1. SNCF.

La SNCF enregistre en 1978 une très légère progression de son trafic (+ 1,7 %), qui reste néanmoins encore largement inférieur à celui de 1974. La reprise du trafic des produits pondéreux (NST 0 à 6) ne parvient pas à compenser leur baisse très nette de 1975 à 1977. Le transport des marchandises des sections NST 96 à 99 « autres produits manufacturés » continue en revanche à croître; il est de 44 % supérieur au trafic de 1973.

La diminution du trafic de la SNCF en t/km paraît donc liée à la crise des secteurs de base de l'économie générateurs de transports pondéreux : sidérurgie et métallurgie, BTP.

L'évolution du volume des transports des produits agricoles et alimentaires reste toutefois hésitante bien que les conditions climatiques de 1976, cause des mauvais résultats de 1977, ne se soient pas reproduites. Les progrès de la route dans ce secteur semblent donc se confirmer.

2. ROUTE.

La progression globale du trafic semble due plus particulièrement aux transports pour compte propre. Toutefois la distinction qui résulte des enquêtes par sondage entre transports pour compte propre et transports pour compte d'autrui n'est pas toujours rigoureuse, à cause notamment des véhicules en location, et peut varier quelque peu dans le temps, en sorte que des glissements entre catégories peuvent se produire d'une année à l'autre. Le tableau suivant montre une tendance assez nette à l'allongement des trajets moyens par route.

Cette évolution semble due au recul des transports de matériaux de construction, liés à l'activité du BTP, et au développement des transports de produits manufacturés (9A + 9B + 9D) = + 7,5 %).

3. VOIES NAVIGABLES.

Les transports de matériaux de construction qui constituaient la moitié de l'activité des voies navigables sont en recul; les autres transports augmentent.

TABLEAU 7

Transports par route

TRAFIC	1976	1977	1978
Millions de tonnes	1 427	1 385	1 349
Milliards de t/km	83,9	85,5	89,1

4. PART DE CHAQUE MODE DE TRANSPORT DANS LE TOTAL DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES.

Si l'on veut additionner les t/km de chaque mode de transport, il faut les calculer selon la même distance sur la même relation et corriger les chiffres des transports routiers, dont l'insuffisance ne tient pas seulement aux sous-estimations de l'enquête par sondage évaluées à au moins 10 % (voir ci-dessus) mais aussi au fait que cette enquête omet certains transports, notamment ceux effectués sur le territoire français par des véhicules immatriculés à l'étranger. Pour ces raisons on a apporté aux chiffres de t/km des statistiques usuelles les rectifications suivantes :

1. Calcul de toutes les t/km selon la distance routière :

Fer..... – 8 %
Voie d'eau..... – 27,5 %

2. Sous-estimation des t/km par route : + 18 %.

Si l'on procède à ces rectifications, les tonnes/kilomètres sur territoire français (transit compris, sauf le transit sur le Rhin ou le grand canal d'Alsace le long de la frontière française par bateaux étrangers) se répartissent ainsi en 1978 :

Fer..... 36,5 %
Route..... 59 %
Voie d'eau..... 4,5 %

3 ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

La consommation des ménages a retrouvé en 1978 un rythme de croissance supérieur à celui du PIB marchand; les dépenses des ménages en transports suivent les variations de la consommation finale totale, mais les amplifient considérablement, les achats de véhicules individuels étant extrêmement sensibles à l'évolution du revenu des ménages et à la plus ou moins grande propension des ménages à épargner. En 1977, les achats de véhicules individuels avaient diminué de 7,4 % en volume mais, en 1978, la progression a repris et, par rapport à 1976, année où la progression du pouvoir d'achat des salariés avait été de 5,3 %, la progression est de 0,8 %.

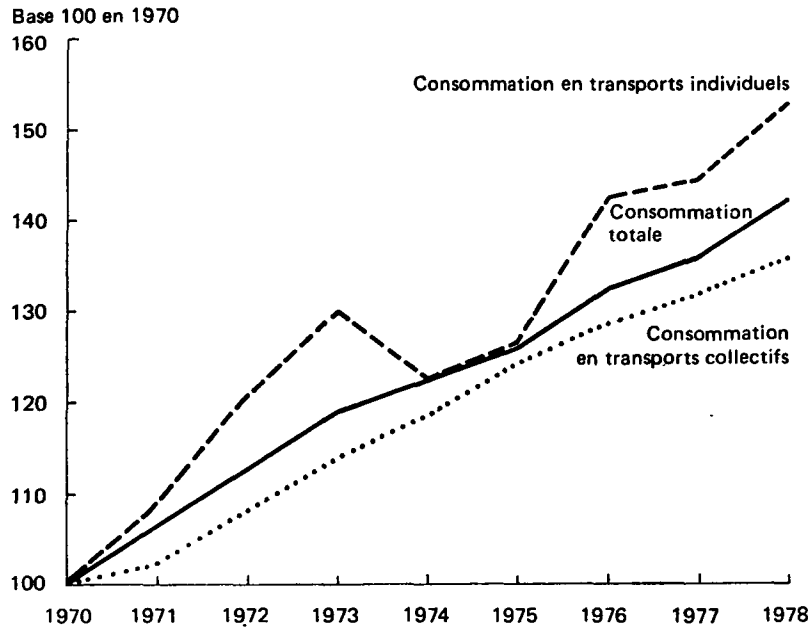
La part des dépenses de transport collectif dans la consommation « Transports » des ménages est descendue de 15,71 % à 14,76 % de 1975 à 1978. Ce pourcentage serait plus faible de trois quarts de point si l'on s'en tenait aux dépenses directes des ménages; dans les dépenses de transport collectif on comprend, en effet, (voir annexe 5) les compensations versées par les budgets publics à certains transporteurs (SNCF et RATP pour l'essentiel) en contrepartie des réductions accordées à certaines catégories d'usagers (billets d'étudiants, de congés payés, de familles nombreuses, etc.).

L'annexe 4 donne une estimation du kilométrage moyen parcouru annuellement par des voitures particulières. Sur la base d'une moyenne de 13 950 km en 1978, dont 530 parcourus à l'étranger, d'un parc de 17 400 000 véhicules, et en admettant que :

— ces parcours de voitures françaises à l'étranger sont compensés par un kilométrage égal parcouru par des voitures étrangères en France;

GRAPHIQUE II

Évolution de la consommation des ménages (en volume) en transports



9 671373 6 27

TABLEAU 9

Évolution de la consommation totale des ménages et de la consommation des ménages en transport

	1975 définitif	1976 semi-définitif	1977 semi-définitif	1978 provisoire
CONSOMMATION FINALE DES MÉNAGES :				
En valeur	895 011	1 034 104	1 155 017	1 307 312
En volume (%)	+ 3,0	+ 5,1	+ 2,4	+ 4,0
CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORTS :				
En valeur	101 479	125 410	137 880	159 554
En volume (%)	+ 3,7	+ 11,3	— 0,4	+ 5,2
a. Transports individuels :				
En valeur	85 468	106 973	117 484	135 999
En volume (%)	+ 3,4	+ 12,8	— 0,9	+ 5,6
— Achats de véhicules :				
En valeur	25 301	37 071	36 731	43 103
En volume (%)	— 0,6	+ 29,9	— 7,4	+ 8,9
— Dépenses d'utilisation :				
En valeur	60 167	69 902	80 753	92 896
En volume (%)	+ 5,0	+ 5,7	+ 2,6	+ 4,1
b. Transports collectifs :				
En valeur	16 011	18 437	20 936	23 555
En volume (%)	+ 5,0	+ 3,0	+ 2,7	+ 2,9

Source : INSEE.

— les voitures des sociétés et de l'État effectuent le même kilométrage moyen que les voitures des ménages;
— le nombre moyen d'occupants des voitures particulières est 1,3 en milieu urbain et 2 ailleurs.

L'ordre de grandeur du nombre de voyageurs/kilomètres en voiture particulière peut être estimé comme suit :

	Milliards
En milieu urbain	100
Sur les 33 000 km de routes nationales et d'autoroutes	200
Sur le reste du réseau	100 à 130
TOTAL	400 à 430

En comparaison de ces chiffres, le volume des déplacements par les moyens collectifs de transport est modeste :

54 milliards de voyageurs/km par la SNCF (3/4 par trains express et rapides, 14 % en banlieue de Paris);
9 milliards par la RATP;
20 à 30 milliards par les autobus non RATP et les autocars;
environ 7 milliards par avion au-dessus du territoire français.

Ces chiffres ne sont pas additionnables, car les distances qui servent à leur calcul varient, sur une même relation, selon le mode de transport, mais ils permettent de constater que le volume des déplacements en voiture particulière est en France 4 à 5 fois plus gros que le volume des transports de voyageurs par fer, autobus, autocar ou avion.

Transports individuels et transports collectifs ne sont, d'ailleurs, que partiellement substituables; la majorité des déplacements assurés par chaque mode de transport n'aurait pas lieu si ce mode de transport disparaissait.

Le tableau suivant donne l'évolution des transports SNCF, RATP et avion (transports intérieurs) depuis 3 ans.

TABLEAU 10

Évolution des transports collectifs de voyageurs

En indice : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente.

	1976	1977	1978
TRANSPORTS URBAINS :			
SNCF (banlieue de Paris) [1] :			
En millions de voyageurs	411,8	425,7	431,2
%	—	2,0	+1,3
En milliards de voyageurs/km	7,03	7,30	7,46
RATP :			
En millions de voyageurs	1 860	1 923	1 990
%	+ 5,9	+ 3,4	+ 3,5
En milliards de voyageurs/km	8,870	8,900	9,400
Transports publics routiers, hors RATP [2] :			
En millions de voyageurs	1 034,5	1 105,9	—
%	+ 4,2	+ 6,9	—
En millions de véhicules/km	260,4	279,1	—
%	+ 7,4	+ 7,2	—
TOTAL TRANSPORTS URBAINS :			
En millions de voyageurs	3 306,3	3 454,6	—
Variation (%)	+ 5,2	+ 4,5	—
TRANSPORTS NON URBAINS SNCF :			
Express-rapides :			
En millions de voyageurs	113	114	120
En milliards de voyageurs/km	39,47	39,91	41,43
%	+ 1,4	+ 2,8	+ 3,8
Omnibus :			
En millions de voyageurs	131	133	133
En milliards de voyageurs/km	4,58	4,61	4,61
TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS [3]			
En millions de voyageurs	829	—	—
%	+ 4,9	—	—
En millions de véhicules/km	859	—	—
%	+ 4,5	—	—
TRANSPORTS AÉRIENS [4] :			
En millions de voyageurs	6,9	7,5	8,2
En millions de voyageurs/km	4 413	5 015	5 396
%	+ 11,3	+ 13,6	+ 7,5
TOTAL TRANSPORTS NON URBAINS :			
En millions de voyageurs	1 073	—	—
Variation (%)	+ 4,0	—	—
TRANSPORTS INDIVIDUELS (en milliards de V/Km) :			
Voitures particulières	411	410	437

1. Changement de mode de calcul, pour la SNCF, du nombre de voyages effectifs sur abonnements.
2. Transports routiers non disponibles : réforme de l'enquête en cours.
3. *Source :* SAE (enquête sur l'utilisation des autobus et autocars de moins de 15 ans d'âge, DST-SAE). Le trafic interurbain comprend les services réguliers, les services occasionnels, les transports scolaires et les transports de salariés. Le nombre de kilomètres effectués par les voyageurs est mal connu et par suite, celui des voyageurs-kilomètres.
4. Le trafic pris en compte est le trafic intérieur (métropole + Corse) d'Air France, d'UTA, d'Air Inter et celui des compagnies du troisième niveau.

4 ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE ET TRANSPORTS INTERNATIONAUX

1. Commerce extérieur de la France

TABLEAU 11

Importations et exportations en valeur et en tonnage

En milliards de F

	1975 définitif	1976 semi-définitif	1977 semi-définitif	1978 provisoire
IMPORTATIONS (CAF) :				
En valeur : (biens)	232,8	309,5	348,1	371,0
(biens et services)	259,2	340,2	384,9	412,5
En volume : (biens et services) [%]	— 8,8	+ 19,5	+ 1,0	+ 2,9
dont : Pétrole brut importé	*47,6*	*64,3*	*69,3*	*66,6*
EXPORTATIONS (FOB) :				
En valeur : (biens)	226,1	270,5	317,7	354,9
(biens et services)	269,1	319,5	376,9	429,1
En volume : (biens et services) [%]	— 3,1	+ 9,3	+ 6,3	+ 5,1
% exportations dans le PIB marchand	21,3	21,8	22,9	23,2
COMMERCE EXTÉRIEUR :				
Importations de la France (en tonnage) [MT]	213,7	256,2	254,5	258,5
dont : Pétrole brut importé (en tonnage)	–	*122,4*	*118,3*	*116,4*
Exportations	105,3	112,4	115,7	127,0

Source : Comptes de la nation.
Source : Douanes.

La croissance modérée de l'activité nationale en 1978 s'est traduite par une faible augmentation des importations tandis que nos exportations connaissaient une progression plus rapide. Mais l'excédent commercial qui apparaît en 1978 est surtout l'effet de l'évolution favorable des termes de l'échange : le prix des matières premières a augmenté de 3 % en 1978, tandis que celui des produits manufacturés faisait un bond de 14 %.

1. La structure de notre commerce extérieur par produits a connu des modifications assez sensibles en 1978.

Le redressement de notre solde agro-alimentaire et la stagnation de nos importations d'énergie exercent un effet conjoncturel favorable, mais on doit en revanche constater la dégradation du taux de couverture de nos échanges industriels due notamment à la crise mondiale de la construction navale, aux difficultés financières des pays en voie de développement touchés par la dépréciation du dollar et à l'évolution du prix des matières premières.

2. La faiblesse de la demande des pays en voie de développement a pesé sur la structure géographique de nos échanges; s'y ajoute une détérioration de nos relations commerciales avec l'Algérie (— 21 % en 1978 pour nos exportations).

En revanche, notre solde des échanges industriels avec la CEE a connu un vif redressement (78 % en 1976, 89 % en 1978), notamment grâce aux ventes de matériel de transport (+ 18 % en 1978).

Le déficit dans ce secteur régresse donc mais reste important : les biens de consommation dont la situation continue de s'aggraver en sont les principaux responsables.

Avec les autres membres de l'OCDE, nos échanges industriels ont connu une importante détérioration.

TABLEAU 12

Évolution de la part de chaque zone géographique dans le commerce extérieur de la France (en % des valeurs)

	Importations CAF				Exportations FOB			
	1975 définitif	1976 semi-définitif	1977 semi-définitif	1978 provisoire	1975 définitif	1976 semi-définitif	1977 semi-définitif	1978 provisoire
CEE	49,0	49,6	49,4	51,4	49,2	50,7	50,4	52,5
Dont RFA	19,8	19,2	18,5	19,0	17,9	17,4	17,1	17,3
OCDE hors CEE	20,3	20,2	19,7	20,5	19,4	19,2	19,7	19,2
États-Unis	7,6	7,3	7,0	7,3	3,9	4,5	5,2	5,6
Pays socialistes	3,6	3,5	3,4	3,4	5,8	5,6	4,6	4,2
Pays producteurs de pétrole	17,2	17,1	16,0	13,8	8,6	8,1	8,5	7,9
Autres pays non industrialisés	9,9	9,7	11,5	10,8	17,0	16,5	16,8	16,1

La part de la CEE dans le commerce extérieur de la France prend de plus en plus d'importance, alors qu'il y a stagnation, voire diminution, des exportations tant avec les pays de l'OCDE hors CEE qu'avec les pays socialistes et tous les autres pays.

2. Acheminement du commerce extérieur de la France par mode de transport

TABLEAU 13

Échanges extérieurs par mode de transport

Tonnage : en millions de tonnes. Valeur : en milliards de F

	Importations CAF				Exportations FOB			
	En tonnage	% du total	En valeur	% du total	En tonnage	% du total	En valeur	% du total
Mer :								
1975	161,7	76,4	89,3	40,5	27,8	26,4	68,9	33,7
1976	188,1	76,4	120,9	37,7	30,4	27,1	90,0	33,9
1977	183,9	75,7	136,4	37,8	34,8	30,1	107,8	34,7
1978	187,8	76,2	137,7	35,4	39,4	31,0	116,5	33,3
Fer :								
1975	15,8	7,4	24,6	11,1	31,2	29,7	31,5	15,4
1976	16,4	6,6	35,4	11,0	32,8	29,3	40,6	15,3
1977	17,2	7,1	37,9	10,5	30,0	25,9	43,2	13,9
1978	17,1	6,9	38,3	9,9	30,4	23,9	46,6	13,4
Route :								
1975	25,0	12,4	78,6	35,6	25,8	24,5	74,2	36,3
1976	30,2	12,3	130,9	40,8	28,8	25,6	96,4	36,3
1977	29,9	12,3	149,9	41,7	31,0	26,8	117,1	37,6
1978	30,3	12,3	168,8	43,4	35,2	27,7	132,9	38,0
Air :								
1975	0,1	–	22,3	10,0	0,1	–	22,8	11,1
1976	0,1	–	26,2	8,2	0,1	0,1	29,9	11,3
1977	0,14	–	28,3	7,9	0,19	0,2	34,4	11,1
1978	0,16	0,1	36,1	9,8	0,21	0,2	43,0	12,3
Voies navigables :								
1975	10,9	5,4	6,0	2,8	20,3	19,4	7,1	3,5
1976	11,4	4,7	7,3	2,3	20,2	17,9	8,7	3,2
1977	11,8	4,9	7,6	2,1	19,7	17,0	8,5	2,7
1978	11,1	4,5	7,8	2,0	21,9	17,2	10,5	3,0

Source : Direction générale des Douanes.

L'augmentation en valeur des échanges, tant à l'exportation qu'à l'importation, profite essentiellement à deux modes de transports, la route et l'air.

TABLEAU 14

Valeur unitaire à la tonne transportée en 1978 (par mode de transport)

Évolution par rapport à l'année précédente

	Importations		Exportations	
	En francs	1978/1977	En francs	1978/1977
Mer	734	— 0,8	2 955	— 4,7
Fer	2 241	+ 1,7	1 533	+ 6,7
Air	226 175	+ 13,8	203 604	+ 17,3
Route	5 571	+ 11,0	3 771	-
Voies navigables	705	+ 8,5	481	+ 10,6

Source : Douanes.

TABLEAU 15

Évolution du taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français

En % pavillon français par rapport au transport total par mode

	Importations				Exportations			
	1975	1976	1977	1978	1975	1976	1977	1978
Mer :								
Sur tonnage	36	29,4	30,0	31,2	24	21,5	23,5	25,9
Sur valeur	37	31,2	32,7	33,1	44	41,7	45,5	45,4
Route :								
Sur tonnage	47	43,4	44,6	46,9	45	43,1	45,0	47,2
Sur valeur	46	44,5	46,5	47,6	64	61,7	74,7	62,4
Air :								
Sur tonnage	45	49,6	44,6	45,7	68	64,7	72,5	72,3
Sur valeur	47	43,9	46,5	44,0	53	49,6	57,7	48,5
Voies navigables :								
Sur tonnage	36	34,6	39,6	37,9	20	45,5	20,5	20,3
Sur valeur	35	34,5	41,3	36,8	38	22,4	26,5	37,1

Source : Direction générale des Douanes.

En 1978, on constate comme en 1977 une légère augmentation du taux de couverture par le pavillon français, en particulier pour la mer et pour la route.

A ce trafic s'ajoute le trafic tiers. (Voir tableau suivant.)

3. Transports internationaux par le pavillon français

TABLEAU 16

Transports internationaux de marchandises par le pavillon français

	1976	1977	1978
TRANSPORTS TERRESTRES (en milliards de t/km) :			
SNCF (hors transit)	14,9	16,7	16,0
(Transit)	3,5	4,3	4,2
Route [1]	6,4	7,8	n.d.
Navigation fluviale [2]	1,6	1,6	1,5
TRANSPORTS MARITIMES [3] (en millions de tonnes) :			
Importations	55,2	55,4	51,9
dont : Hydrocarbures	42,7	43,1	38,8
Exportations	6,7	7,4	8,2
Trafic tiers	46,6	52,7	55,8
dont : Hydrocarbures	39,9	46,3	48,3
TOTAL	108,5	115,6	—
dont : Hydrocarbures	83,1	89,8	—
TRANSPORTS AÉRIENS (en millions de t/km)	1 007,1	1 289,7	1 600,9

1. Le trafic international effectué par les transporteurs routiers français sur territoires étrangers est estimé à 4,6 milliards de t/km en 1975. Le trafic international total des transporteurs français sur territoire français et territoires étrangers est donc de 11 milliards de t/km sur 83,1 milliards de t/km en 1975, soit environ 13,2 % de ce trafic.

2. Pour les voies navigables, sur 11,3 milliards de t/km réalisées en 1977 sur territoire français, les transporteurs fluviaux français en ont effectué 8,0 milliards de t/km, dont 1,5 en trafic international et les pavillons étrangers 3,3 milliards.

3. Les navires affrétés ont transporté 9,2 millions de tonnes en 1974, 3,8 en 1975, 5,9 en 1976 et 6,6 en 1977 (dont 4,4 sur marchandises sèches), soit environ 5 % du trafic total; le cabotage national non inclus a représenté 16,8 millions de tonnes en 1976 et 17,9 en 1977.

TABLEAU 17

Transports internationaux de voyageurs [1]

En indice : Pourcentage de variation par rapport à l'année précédente.

	1975	1976	1977
TRANSPORTS FERROVIAIRES :			
En millions de voyageurs	14,40	14,61	13,99
En milliards de voyageurs/km [1]	5,99	6,01	5,80
En indice (%)	+ 4,9	+ 0,3	— 3,5
TRANSPORTS MARITIMES (en milliers de voyageurs)	2 878	2 886	3 177
dont : avec la Grande-Bretagne	1 625	1 657	1 936
TRANSPORTS AERIENS [2] :			
En milliers de voyageurs	8 670	9 510	10 250
En millions de passagers-km	21 050	22 651	24 496,4
En indice (%)	+ 7,2	+ 7,6	+ 8,1

1. Partie du déplacement située en territoire français.
2. Transports aériens : Air France sur vols internationaux + UTA + vols internationaux des compagnies de 3e niveau qui représentent en 1976 : 784 000 passagers et 172 millions de passagers-kilomètres.

On constate en 1977 une augmentation sensible (+ 10 %) du nombre de voyageurs maritimes, due essentiellement au trafic avec la Grande-Bretagne (+ 17 %).

4. Transports maritimes

TABLEAU 18

Taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français (sur les tonnages)

	Pétrole	Céréales	Pondéreux	Charbon	Divers	Total
1975 :						
1	73,4	18,4	27,3	45,5	42,7	58,8
2	37,2	10,5	17,6	43,0	30,0	33,0
1976 :						
1	68,5	18,5	21,2	39,7	40,2	54,6
2	32,6	11,1	14,1	37,0	28,8	29,3
1977 :						
1	68,4	25,4	21,5	50,6	36,3	54,5
2	29,9	15,5	14,8	39,1	27,4	27,8

1. Taux nominal, incluant les trafics tiers.
2. Taux apparent, excluant les trafics tiers.
Source : SGMM.

1. Faute de disposer de données ou même d'évaluations sur les transports internationaux par autocars et par voitures individuelles, on se borne ici aux transports ferroviaires, maritimes et aériens.

TABLEAU 19

Dépense nationale de transport maritime

En millions de F

	1974	1975	1976	1977	1977/1976
Importations	9 634,6	8 405	10 406	9 913	— 4,7
dont : Hydrocarbures	(4 427,5)	(3 838)	(4 904)	(4 506)	(— 8,0)
Exportations	3 961,8	4 412	5 421	7 231	+ 33,4
TOTAL	**13 596,4**	**12 817**	**15 827**	*** 17 144**	**+ 8,3**

* Détournements de trafic (en F) :

	1976	1977
Importations	1 170	1 958
Exportations	954	1 269

Il s'agit d'une estimation du trafic passant par les ports du Bénélux et qui, normalement, devrait passer par les ports français.

Source : SGMM.

5. La balance des échanges effectifs de transports

La balance des échanges effectifs de transport, qui est un élément de la balance des services, retrace, en achats (ou importations de services de transport), le montant des sorties de devises provenant de services de transports rendus par des transporteurs non résidents à des résidents (transport de marchandises importées) et en ventes de services de transport (ou exportations de services de transport) le montant des entrées de devises provenant des services de transport rendus par des transporteurs résidents à des non-résidents (transport de marchandises exportées en trafic tiers).

Ne sont pas pris en compte les services de transport sur importations effectués par des entreprises résidentes, non plus que les services de transport sur exportations effectués par des non-résidents.

Le déficit de la balance des échanges effectifs de transport était passé de 1 910 millions de F en 1976 à 1 031 millions de F en 1977. Cette amélioration s'est poursuivie en 1978 et le déficit s'est réduit à 576 millions de F; elle est due essentiellement aux transports aériens dont l'excédent s'est accru de près de 450 millions et à la diminution de notre déficit dans les transports maritimes qui résulte du tassement de nos importations de pétrole, de la baisse des taux de fret en monnaie nationale et du développement de la flotte sous pavillon français. Le déficit dans la navigation intérieure est dû à la navigation rhénane.

TABLEAU 20

La balance des échanges effectifs de transport

En millions de F

	1975 semi-définitif	1976 semi-définitif	1977 semi-définitif	1978 provisoire
	Achats effectifs de transports			
Transports ferroviaires	410	464	556	638
Navigation intérieure	164	191	212	223
Transports maritimes	7 123	8 534	9 228	9 398
Transports aériens	1 067	1 681	1 888	2 107
Autres services non ventilés	11 495	13 011	15 299	17 080
	Ventes effectives de services de transports			
Transports ferroviaires	980	1 141	1 311	1 470
Navigation intérieure	54	62	63	66
Transports maritimes	4 963	5 922	6 650	7 066
Transports aériens	3 785	4 432	5 225	5 998
Autres	8 915	10 414	13 021	15 422
SOLDE	— 1 562	— 1 910	— 1 031	— 576

5 ÉVOLUTION DES FACTEURS DE PRODUCTION

Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche « Transports »

Il est nécessaire de rappeler que la FBCF de la branche « Transports » comprend les investissements des entreprises de transport mais ne comprend :

— ni les dépenses d'investissement directes de l'État et des collectivités locales, notamment pour les infrastructures;

— ni les achats de voitures particulières par des particuliers ou des sociétés autres que de transport;

— ni les investissements pour leurs transports de sociétés industrielles, commerciales, agences, etc.; le XIIIe Rapport évaluait ces investissements en 1973 à 2,7 fois ceux des entreprises de transport de marchandises pour compte d'autrui.

Les quatre dernières années sont caractérisées par le faible niveau des investissements de l'ensemble des entreprises; s'y ajoute en 1977 et 1978 la diminution en volume de la FBCF des administrations.

Cette situation, préoccupante aussi bien pour la modernisation de l'appareil productif que pour l'avenir de l'emploi, caractérise également la branche « Transports »; l'évolution erratique de la FBCF de cette branche ne doit pas faire oublier qu'en 1978 elle reste encore inférieure aux résultats de 1974 (— 4,5 %).

Cette faiblesse de l'investissement résulte pour une bonne part du petit nombre de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires; la reprise des investissements de la SNCF est insuffisante à pallier ce mouvement.

TABLEAU 21

Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche « Transports » (hors TVA déductible)

En millions de F

	1975	1976	1977	1978
1. FBCF TOTALE :				
En valeur	337 889	388 910	419 326	457 509
En volume (%)	— 2,8	+ 3,5	— 1,3	+ 0,7
dont : FBCF entreprises :				
En valeur	*179 429*	*209 570*	*226 301*	*248 144*
En volume (%)	*— 5,1*	*+ 5,5*	*— 1,2*	*+ 1,5*
2. FBCF TRANSPORTS [1]				
En valeur	20 171	24 364	25 391	28 135
En volume (%)	— 5,4	+ 6,5	— 6,2	+ 0,9
FBCF grandes entreprises nationales / FBCF TRANSPORTS (%)	43,0	39,5	42,2	43,8

1. A titre indicatif, la FBCF en valeur du « secteur » des grandes entreprises nationales de transport (SNCF, RATP, Air France, Air-Inter) était : 8 678; 9 633; 10 721; 12 315.

La FBCF « secteur » des GEN est très voisine de leur FBCF « branche ».

TABLEAU 22

Évolution des effectifs totaux et des effectifs de la branche « Transports »

	1975	1976	1977	1978
Population active totale (en milliers)	21 213	21 316	21 443	21 477
Variation (%)	— 1,2	+ 0,5	+ 0,6	+ 0,2
Population active de la branche « Transports » (en milliers)	852,7	851,1	865,1	868,9
Variation (%)	— 1,0	— 0,2	+ 1,6	+ 0,4
Productivité horaire apparente du travail :				
dans l'ensemble de l'économie (%)	+ 3,3	+ 4,6	+ 3,2	+ 3,5
dans la branche « Transports » (%)	— 2,1	+ 6,1	+ 4,1	+ 3,9
Durée hebdomadaire de travail :				
Ensemble des salariés	42 h 406	41 h 482	41 h 442	41 h 414
Branche « Transports »	42 h 402	42 h 432	42 h 401	41 h 484
— RATP (salariés)	40 h	40 h	40 h	40 h
— SNCF (salariés)	40 h	40 h	40 h	40 h
— Air France (salariés)	40 h	40 h	40 h	40 h

La population active totale résidente occupée stagne pratiquement en 1978 (+ 0,2 %); le nombre de salariés croît plus rapidement (+ 0,4 %).

Comme d'autre part la production industrielle a crû de 2,5 % par rapport à 1977 (BTP exclu), l'industrie a donc enregistré des gains de productivité horaire élevés (6,8 %); ces bons résultats contrastent avec les faibles gains de productivité des services où, malgré le ralentissement de la croissance de l'activité, les effectifs salariés continuent de croître à un rythme soutenu.

De la croissance modérée de la production et des progrès de productivité résulte une baisse du nombre total d'heures travaillées : fin 1978, le niveau d'activité de l'ensemble des secteurs marchands est inférieur de 3 % au maximum de 1974; il retrouve à peine le niveau de 1971 : pour le BTP la différence atteint 23 %.

Dans les transports la croissance des effectifs salariés se poursuit dans les entreprises de transports routiers de marchandises et de transports urbains de voyageurs. Pour l'ensemble de la branche, après une croissance de 1,3 % en 1977, la progression atteindrait 1,7 % en 1978.

TABLEAU 23

Effectifs des grandes entreprises nationales de transports *

	1976	1977	1978
RATP	36 939	37 134	37 400
SNCF	271 900	265 200	261 200
Air France	25 515	25 510	26 238
Air Inter	4 393	4 690	4 891
UTA	—	6 880	7 144

* Du 31 décembre d'une année par rapport au 31 décembre de l'année précédente, sauf Air France qui donne des moyennes mensuelles pour corriger les pointes de certains mois (effectifs Métropole).

6 ÉVOLUTION DES PRIX DES TRANSPORTS PAR RAPPORT A L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES PRIX

En 1978, les prix des transports collectifs ont augmenté plus vite que ceux des transports individuels, à cause essentiellement des fortes hausses des tarifs de la SNCF; ce retour partiel à la « vérité » des prix de la compagnie nationale a également affecté les tarifs de transport de marchandises.

Les autres modes de transport ont eux aussi connu des augmentations relativement fortes.

TABLEAU 24

Évolution de l'indice des prix de la consommation globale des ménages et de la consommation des ménages en transport

En %

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
1. Indice des prix de la consommation globale des ménages	+ 5,7	+ 6,1	+ 6,9	+ 13,4	+ 11,7	+ 9,9	+ 9,1	+ 9,1
2. Indice des prix de la consommation en transports collectifs	+ 6,0	+ 5,1	+ 5,6	+ 11,0	+ 10,5	+ 11,8	+ 7,3	+ 12,2
dont : Transports ferroviaires de voyageurs	*+ 5,4*	*+ 5,0*	*+ 4,7*	*+ 7,0*	*+ 8,3*	*+ 10,1*	*+ 7,6*	*+ 16,1*
3. Indice des prix de transports individuels	+ 6,5	+ 4,3	+ 4,8	+ 21,7	+ 11,6	+ 11,1	+ 10,7	+ 9,6
dont :								
Indice des prix d'achat des véhicules	*+ 8,5*	*+ 6,3*	*+ 5,5*	*+ 12,0*	*+ 20,5*	*+ 13,0*	*+ 7,0*	*+ 7,7*
Indice des prix des dépenses d'utilisation des véhicules	*+ 5,7*	*+ 3,4*	*+ 4,4*	*+ 26,1*	*+ 8,2*	*+ 10,1*	*+ 12,7*	*+ 10,5*

Source : INSEE (tiré du compte de la consommation des ménages).

GRAPHIQUE III

Évolution des indices des prix de la consommation globale des ménages et de la consommation en transports

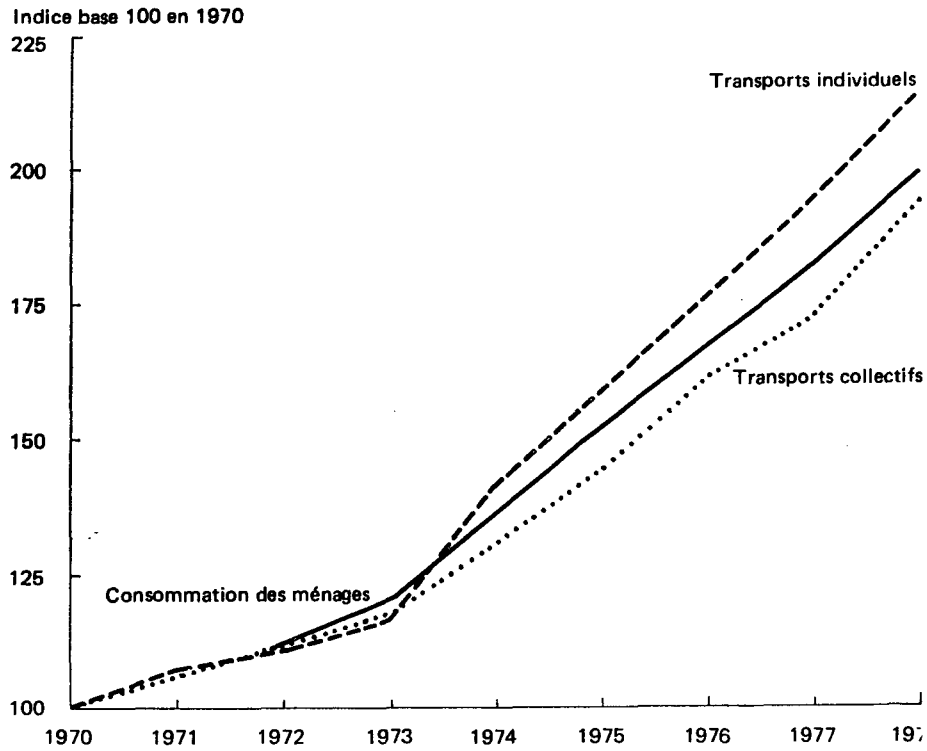


TABLEAU 25

Évolution des indices des tarifs de transport de marchandises

Pourcentage de variation par rapport à l'année précédente.

En %

	1974	1975	1976	1977	1978
1. Indice des prix du produit intérieur brut marchand..	+ 10,8	+ 12,5	+ 9,6	+ 8,4	+ 9,6
2. Indices des prix de la valeur ajoutée de la branche « Transports ».....	+ 7,4	+ 14,4	+ 10,6	+ 5,2	+ 11,2
3. Indices des tarifs de transport de marchandises au 31-12 de chaque année avec base 100 au 1-1 de l'année :					
SNCF wagon isolé.....	+ 7,5	+ 12,2	+ 8,0	+ 6,5	+ 16
Route TRO [1] (tarif plancher de la tarification routière obligatoire TRO).....	+ 20,0	7,8	+ 9,9	+ 6,4	+ 11,5
Voie d'eau.....	+ 21,7	+ 7,7	+ 5,1	+ 7,8	+ 10,2

1. TRO : Tarification routière obligatoire. Ce trafic concerne les transports routiers de marchandises effectués à plus de 150 km et par lots supérieurs à 3 tonnes. En 1975, le barème plafond de la fourchette a été relevé de 10,5 %, alors que le barème plancher ne l'était que de 7,8 %.

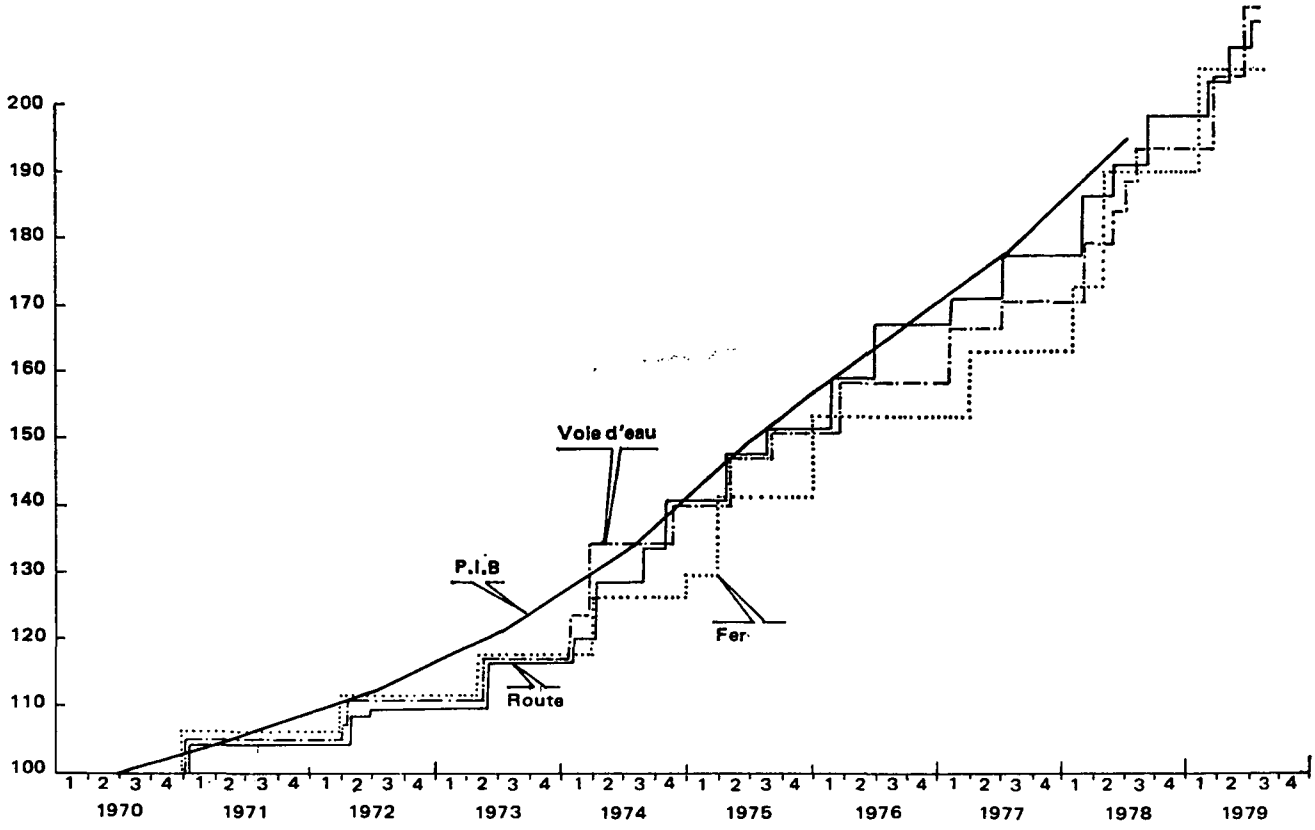
Évolution des prix des carburants automobiles, aériens et des soutes

On trouvera en annexe 6 des tableaux et des courbes donnant l'évolution du prix de vente de l'essence et du gazole depuis 1950 et du prix d'achat moyen de leurs carburants ou combustibles par Air France depuis 1900 et par la Compagnie Générale Transatlantique depuis 1970.

GRAPHIQUE IV

Transports de marchandises

Évolution des indices des tarifs des différents modes de transport depuis 1970



9 671373 6 27

DEUXIÈME PARTIE

Les dépenses de l'État et des collectivités locales

INTRODUCTION

L'annexe 5 rappelle, dans sa deuxième partie, comment sont déterminés les chiffres ci-après de dépenses de l'État et des collectivités locales.

On notera que les dépenses figurant aux paragraphes 1 et 2 ci-après ne comportent pas les versements, à quelque titre que ce soit, aux entreprises de transport (SNCF, RATP et réseaux urbains de province). Ces dernières dépenses sont indiquées dans les annexes relatives aux comptes des entreprises. De plus, pour les autoroutes concédées, ne sont comptabilisés ci-après que les versements de l'État aux sociétés concessionnaires ; si l'on veut déterminer le montant global des dépenses engagées pour les routes, il faut donc ajouter aux chiffres ci-après les dépenses des sociétés d'autoroutes, mixtes ou privées (voir annexe 2) après en avoir déduit le montant des subventions reçues.

1 LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

L'année 1977 se caractérise par une baisse globale des paiements, de — 5 % en francs courants, par rapport à 1976 (16 340 millions de F en 1977, 17 198 en 1976), qui amène une rupture dans la tendance des dix années antérieures au cours desquelles le taux moyen de progression annuelle était de 10 %.

A. Voirie

TABLEAU 26

Les dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales pour la voirie en 1977

En millions de F

	Voirie urbaine [1] (641 + 642)	Dotation particulière (villes nouvelles 690)	Voirie non urbaine (821 + 822 + 824)	Total 1977
ÉTAT				
Dépenses	2 203	115	3 957	6 275
Fonds de concours	— 705	-	— 146	— 851
Gros entretien [2]	+ 494	-	-	+ 494
Part passages à niveau [3]	-	-	+ 127	+ 127
TOTAL TTC 1977	1 992	115	3 938	6 045
TOTAL TTC 1976	1 743	284	4 853	6 880
% VARIATION	+ 14,3	— 14,7	— 18,9	— 12,1
COLLECTIVITÉS LOCALES				
Dépenses	3 187	565	3 404	7 156
Fonds de concours	+ 705	-	+ 146	+ 851
TOTAL TTC 1977	3 892	565	3 550	8 007
TOTAL TTC 1976	4 499	626	3 010	8 135
% VARIATION	— 13,5	— 9,7	+ 17,9	— 1,6
Total État + Coll. loc. TTC 1977	**5 884**	**680**	**7 488**	**14 052**
Total État + Coll. loc. TTC 1976	**6 242**	**910**	**7 863**	**15 015**
% variation	**— 5,7**	**— 25,3**	**— 4,8**	**— 6,4**

1. Les numéros des fonctions renvoient à la nomenclature du plan (voir annexe méthodologique).
2. Partie du chapitre 35-20 « Équipement » dont 54 % sont affectés à l'investissement et le reste au fonctionnement.
3. Il s'agit de la contribution de l'État aux dépenses de passages à niveaux de la SNCF, contribution égale depuis 1970 à la moitié de la dépense. On la retient ici à raison de 32 %, le reste étant pris en compte plus loin comme dépense de fonctionnement. On a affecté toute la dépense à la voirie non urbaine, bien que certains des investissements en cause portent sans doute sur des suppressions de passages à niveau en agglomération.

Au total les dépenses de voirie diminuent de 6,4 %; la baisse porte essentiellement sur les dépenses de l'État (— 12,1 %).

La décomposition des dépenses par milieu montre que l'État augmente de 14,3 % ses dépenses pour la voirie urbaine, mais les diminue de 18,9 % pour la voirie non urbaine, alors que le mouvement est inverse pour les collectivités locales : — 13,5 % en milieu urbain et + 17,9 % en voirie non urbaine. Les modifications affectant la voirie non urbaine s'expliquent par le déclassement d'une partie des routes nationales.

B. Voies navigables, ports fluviaux et ports maritimes

TABLEAU 27

En millions de F

	Voies navigables 8412 à 8424 Équipement	Ports maritimes 8512 à 8517 Équipement	Total 1977
ÉTAT			
Dépenses	440 [1]	538	978
Fonds de concours	— 89 [2]	— 103	— 192
Gros entretien [3]	+ 10	+ 45	+ 55
TOTAL TTC 1977	361	480	841
TOTAL TTC 1976	409	540	949
% VARIATION	— 11,7	— 11,1	— 11,4
COLLECTIVITÉS LOCALES			
Dépenses	11	11	22
Fonds de concours	+ 89	+ 103	+ 192
TOTAL TTC 1977	100	114	214
TOTAL TTC 1976	56	49	105
% VARIATION	+ 78,6	+ 132,7	+ 103,8
Total État + Coll. loc. TTC 1977	**461**	**594**	**1 055**
Total État + Coll. loc. TTC 1976	**465**	**589**	**1 054**
% variation	**— 0,9**	**+ 0,8**	**—**

1. Dont 70 millions pour la Compagnie nationale du Rhône.
2. La moitié environ des fonds de concours provient de l'ONN qui perçoit en contrepartie les taxes de la loi Morice; celles-ci se montent à 35 millions F en 1977.
3. La clef de répartition des dépenses des chapitres 3532-4432 entre le fonctionnement et l'équipement a été modifiée. Désormais on retient 10 % du chapitre 3532 et 20 % du chapitre 4432, au titre de l'investissement.

C. Divers

TABLEAU 28

En millions de F TTC

	643+823+831
ÉTAT	
1976	28,5
1977	37,7
COLLECTIVITÉS LOCALES	
1976	73,7
1977	109,7
TOTAL	
1976	102,2
1977	147,4

D. Aviation civile

TABLEAU 29

En millions de F TTC

	Équipement 861+8621 à 8640 [1]
ÉTAT	
1976	292
1977	269
% variation	— 8
COLLECTIVITÉS LOCALES	
1976	34
1977	21
% variation	— 38,2
TOTAL	
1976	326
1977	290
% variation	— 11

1. *Dont* 8 630 — Dépenses des services météo retenues à 50 %, dotation à l'Aéroport de Paris non comprise.

E. Marine marchande

TABLEAU 30

En millions de F TTC

	Équipement 8521 à 8532
ÉTAT	
1976	382
1977	478
% variation	+ 25,1
COLLECTIVITÉS LOCALES	
1976	0,8
1977	–
% variation	–
TOTAL	
1976	383
1977	478
% variation	+ 24,8

F. Études et formation professionnelle en 1977

TABLEAU 31

En millions de F TTC

	Voirie (6045)	Divers transports (80)	Voies navigables (8411)	Ports maritimes (8511)	Total
État	117,0	31,7	1,3	2,7	152,7
Collectivités locales	107,5	57,8	0,2	–	165,5
DÉPENSES TOTALES 1977	**224,5**	**89,5**	**1,5**	**2,7**	**318,2**
" 1976					**316**

TABLEAU 32

Récapitulation des dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales en 1977 TTC

En millions de F

	1976	1977	Variation 77/76 %
ÉTAT			
Dépenses directes + indirectes [1]	9 315	8 190	
— Fonds de concours [2]	— 1 200	— 1 043	
+ Gros entretien [3]	+ 517	+ 549	
+ Passages à niveau [4]	+ 122	+ 127	
TOTAL	8 754	7 823	— 10,6
COLLECTIVITÉS LOCALES			
Dépenses directes — Subventions de l'État [5]	7 244	7 474	
+ Fonds de concours [2]	+ 1 200	+ 1 043	
TOTAL	8 444	8 517	— 0,9
État + Collectivités locales	**17 198**	**16 340**	**— 5,0**

Sources :
1. Comptabilité spéciale des investissements de l'État (Comptabilité publique);
2. Comptabilité administrative;
3. Comptabilité publique (dont, pour la route, ch. 3520 retenu à 54 %);
4. SNCF;
5. Comptabilité de programme (Comptabilité publique).

TABLEAU 33

Dépenses d'investissement de l'État pour les autoroutes et voies rapides

En millions de F

	1976	1977	Variation %
Milieu urbain (6411 + 6412)	2 393	1 867	— 20,0
Rase campagne (8211)	864	880	+ 1,8
Total	**3 257**	**2 747**	**— 15,7**

Ces sommes sont incluses dans les tableaux 26 et 32 et comprennent la participation du FSIR aux dépenses des sociétés d'autoroutes, dont le compte figure en annexe 2.

Par ailleurs, l'État accorde sa garantie à la grande majorité des emprunts émis par les sociétés, privées ou d'économie mixte, concessionnaires d'autoroutes.

2 LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Apparemment les dépenses de fonctionnement de l'État augmentent de 28,7 % par rapport à 1976, mais cette hausse provient pour 1/5 environ d'une modification des règles adoptées ici pour la prise en compte des charges de retraites des fonctionnaires.

Auparavant l'on majorait forfaitairement de 30 % les dépenses de personnel pour tenir compte de ces charges; à partir de 1977 l'on connaît le chiffre réel versé à ce titre par le budget des charges communes aux ministères des Transports et de l'Environnement et l'on a ventilé ce montant de la même façon que les dépenses de personnel, ce qui a donné :

	Millions de F
Aviation civile	94
Marine marchande	31
Équipement	1 420
	1 545
A répartir entre :	%
Logement	10,2
Route	76,3
Ports maritimes	6,6
Voies navigables	6,9
	100

l'augmentation est de 659 millions par rapport à la méthode antérieure.

TABLEAU 34

Dépenses de fonctionnement 1977 État TTC

En millions de F

	1976	1977	Variation %
Route (y compris la part passages à niveau et la fonction « Transport routiers) [1]	3 306	4 565	38
Police de la route [2]	2 373	2 862	20,6
Ports maritimes [1]	361	551	52,6
Voies navigables [1]	199	275	38,2
Aviation civile [1]	944	1 124	19,0
Marine marchande [1]	798	844	5,8
RATP [3]	1 283	1 330	3,7
SNCF [4]	7 013	9 467[1]	35,0
Transports scolaires [5]	698	829	18,8
TOTAL	**16 975**	**21 847**	**+ 28,7**

Sources :

1. *Comptabilité publique. L'augmentation constatée en 1977 provient essentiellement de la modification des clefs d'affectation* des dépenses de gros entretien. La fonction « Transport routier » couvre notamment les dépenses affectables aux contrôleurs routiers, aux bureaux de fret, aux centres de productivité, aux aires de pesées. Elle est de 30 millions de F en 1976 et de 41 millions de F en 1977.
2. Ministères de l'Intérieur, des Armées et Dette publique;
3. Rapport annuel de la RATP (Documents financiers);
4. Liquidation des comptes de la SNCF (État annexe C). On ne retient pas les compensations versées au titre des retraites, égales à l'excédent des charges de retraite sur ce qu'elles seraient en régime de stabilité des effectifs (4 838 millions de F), ainsi que la part contribution de l'État aux dépenses de passages à niveaux (419 millions de F), reprise aux dépenses routières;
5. Ministère de l'Éducation.

Dépenses de fonctionnement des collectivités locales, 1977

Il s'agit de données provenant de statistiques du ministère de l'Intérieur; elles n'ont pas la fiabilité des données de la Comptabilité publique, tout particulièrement en ce qui concerne les dépenses des communes (voir remarque à ce sujet dans l'annexe 5).

La somme retenue pour 1977 est de 7 600 mais est probablement évaluée par excès.

3 RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Aux dépenses recensées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, on a ajouté les contributions aux entreprises de transports collectifs urbains, dont les comptes figurent en annexe.

TABLEAU 35

En millions de F

	État	Collectivités locales et versement transport [4]	Total 1977
I. FONCTIONNEMENT			
Routes (y compris police)	7 427	7 600	15 027
Autres (voies navigables, ports maritimes, aviation civile, marine marchande, divers, études et formation professionnelle)	2 794	—	2 794
RATP	1 330	1 320	2 650
APTR [1]	—	158	158
SNCF [2]	9 467	1 306	10 773
Transports scolaires	829	379	1 208
Transports collectifs urbains de province	—	873	873
TOTAL	21 847	11 636	33 483
II. INVESTISSEMENT			
Routes [3]	6 045	8 007	14 052
Autres (voies navigables, ports maritimes, aviation civile, marine marchande, divers, études et formation professionnelle)	1 778	510	2 288
RATP	275	693	968
APTR	—	20	20
SNCF	91	584	675
Transports collectifs urbains : métros de Lyon et Marseille	35	610	645
Transports collectifs de province autres	—	131	131
TOTAL	8 224	10 555	18 779
Total I + II	**30 071**	**22 191**	**52 262**

1. « Association professionnelle de transports routiers », qui regroupe les transporteurs de la banlieue parisienne, hors RATP et SNCF.
2. Non compris les charges de retraite : 4 838 millions de F pour 1977.
3. Dont 442 millions de participation FSIR aux sociétés d'autoroutes : SEM + privées.
4. Pour les répartitions entre les budgets des collectivités locales et le versement transport (voir annexe 1). En 1976 le total correspondant aux 52 262 millions de F de 1977 était de 47 452 millions de F. D'une année à l'autre l'augmentation est de 10,1 %.

4 COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN 1977 POUR LES TRANSPORTS

Les recettes, constituées par les impôts et taxes considérés comme « spécifiques », sont évaluées selon les mêmes méthodes que dans les rapports précédents. Elles sont divisées en deux catégories; la « spécificité » de la seconde catégorie est plus discutable que celle de la première.

La comparaison est faite hors TVA; toutefois, la TVA sur les carburants n'étant pas récupérable, son produit pour les véhicules utilitaires est compté en recettes dans la comparaison. En sens inverse, les utilisateurs de voitures particulières étant des consommateurs finaux, la TVA sur le carburant consommé par les voitures particulières n'est pas comptée dans les recettes et le produit des autres impôts « spécifiques » sur ces véhicules, tels que la vignette, n'est pris en recettes que pour 85 %; les 15 % restant correspondent à la TVA fictive que paierait sur ses recettes l'Office des routes qui percevrait à son profit les impôts « spécifiques » [1].

Le tableau de comparaison « Recettes/Dépenses » ne doit être interprété qu'avec prudence.

En effet :

— toute « spécificité » d'un impôt est en contradiction avec le principe fondamental de l'unicité du budget; l'essentiel des dépenses budgétaires consiste d'ailleurs en dépenses (éducation nationale, défense, etc.) auxquelles ne peut correspondre aucun impôt « spécifique »;

— certains des impôts de la seconde catégorie ont été créés ou augmentés pour financer des dépenses n'ayant rien à voir avec les transports; c'est le cas notamment de la vignette et des accroissements récents de la taxe sur l'essence;

— la comparaison devrait aussi prendre en compte le coût des nuisances (coût des accidents pour la collectivité, bruit, pollution, etc.) ainsi que les versements de l'État, des collectivités locales et des employeurs pour les transports en commun en zone urbaine (aux heures de pointe les principaux bénéficiaires des transports en commun sont les automobilistes, car la congestion de la circulation deviendrait insupportable si les usagers des transports en commun se déplaçaient eux aussi en voiture particulière);

— l'existence d'un excédent ou d'un déficit pour un mode de transport ne signifie pas que les diverses catégories d'usagers de ce mode de transport soient toutes subventionnées ou toutes surtaxées; par exemple le rapport recettes/dépenses est beaucoup plus faible pour les gros véhicules utilitaires que pour les camionnettes et camions de petit ou moyen tonnage.

1. Le taux de 15 % est celui qui s'applique aux péages autoroutiers. Il n'a pas été tenu compte du taux de 7 % applicable depuis 1974 aux recettes des transports collectifs, mais, puisque l'on fait figurer en recettes dans les tableaux ci-après l'effet de l'application d'un taux majoré de TVA aux achats de voitures particulières, il serait normal de faire figurer en dépenses, dans ces tableaux, les pertes de TVA résultant de l'application aux transports collectifs de voyageurs d'un taux de TVA inférieur au taux normal : l'ordre de grandeur de cette perte serait de un milliard au profit des usagers sur les recettes commerciales et de quelque 200 millions au profit du budget de l'État ou, pour partie, des collectivités locales sur les indemnités compensatrices.

TABLEAU 36

Comparaison recettes-dépenses de l'État et des collectivités locales pour les routes, la SNCF, les voies navigables et les ports maritimes *

En millions de F

DÉPENSES	État	Collectivités locales	Total
ROUTES (hors taxes)			
Entretien et fonctionnement, police comprise	6 442	6 840	13 282
(Part fonctionnement sur passages à niveau)	242	–	242
Investissement (emprunts exclus)	4 710	6 886	11 596
Passages à niveau (part investissement)	109	–	109
Contributions du FSIR aux sociétés d'autoroutes (TVA déduite) [voir annexe n° 2]	380	–	380
Total	**11 883**	**13 726**	**25 609**
Pour mémoire :			
TVA sur achats et travaux	1 482	1 881	3 363

Ce tableau ne comporte pas les dépenses et recettes des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont les suivantes en 1977 pour les sociétés d'économie mixte et pour les sociétés privées (TTC).

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Recettes de péages	2 440
Dépenses :	
— Investissement sur emprunts et fonds propres	3 285
— Charges financières	1 530
— Fonctionnement	728

SNCF ET RATP

Les contributions de la collectivité sont reprises en annexe 1.

Les recettes consistent en 88 millions de F de taxes sur les carburants.

VOIES NAVIGABLES

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

DÉPENSES	État	Collectivités locales	Total
VOIES NAVIGABLES (hors taxes)			
Fonctionnement	242	6	248
Équipement	310	86	396
Total	**552**	**92**	**644**
Pour mémoire :			
TVA sur achats et travaux	77	14	91
PORTS MARITIMES (hors taxes)			
Fonctionnement	490	6	496
Équipement	413	98	511
Total	**903**	**104**	**1 007**
Pour mémoire :			
TVA	121	17	138

RECETTES

IMPÔTS ET TAXES

PREMIÈRE CATÉGORIE DE TAXES

Taxe sur immatriculations [1] et permis de conduire, déduction faite des frais	497
Taxe additionnelle	261
Taxe différentielle sur véhicules utilitaires [2]	425
Taxe à l'essieu	361
Taxe sur les carburants :	
— Totalité pour les véhicules utilitaires.	
— Au taux de la taxe sur le gazole, par unité d'énergie potentielle, pour les voitures particulières	17 922
Taxe sur les lubrifiants	367
TOTAL	19 833

DEUXIÈME CATÉGORIE DE TAXES

Taxe différentielle sur les voitures particulières (— 15 %)	2 415
Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières	12 127
Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières retenue à 85 %	4 896
TOTAL	19 438
Total général	**39 271**

RECETTES

Taxes de la loi Morice	35
Taxe sur les carburants	30

1. Non compris la taxe additionnelle poids lourds qui est affectée à la formation professionnelle des transports routiers. On notera une modification par rapport aux tableaux des rapports précédents; le versement pour le service national des permis de conduire (102 millions de F en 1978) n'est pas repris dans la récapitulation générale des dépenses de l'État, et le montant correspondant est déduit du produit des taxes sur les immatriculations et permis de conduire.

2. Le produit de la taxe différentielle des véhicules utilitaires, tel qu'il a été estimé pour 1977, est inférieur à celui de 1976, en raison d'une nouvelle évaluation, qui tient compte d'une modification antérieure des séries du parc des véhicules utilitaires de l'Annuaire Statistique, qui ramène la proportion d'utilitaires de 20 % à 13 % du parc total.

* Les dépenses de fonctionnement et d'investissement reprises sont celles des tableaux des chapitres précédents, diminuées respectivement de 10 et 14 % pour tenir compte du jeu de la TVA.

Pour les dépenses de la route on n'a retenu que les dépenses de voirie à l'exclusion de la fonction « transports collectifs urbains ». On y a ajouté la part « passages à niveaux » (HT).

TABLEAU 37

AVIATION CIVILE

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

DÉPENSES	État	Collectivités locales	Total
Fonctionnement	953	59	1 012
dont : Subventions aux aéroports ch. 45-61	10	–	10
Équipement :			
Aéroports	70	17	87
Météo formation	26	–	26
Navigation aérienne et divers	136	1	137
Total	**1 195**	**77**	**1 272**
Pour mémoire :			
TVA sur achats et travaux	144	8	152

RECETTES	
Part des taxes d'atterrissage réservée à l'État	52
Redevances en route (en augmentation de 47,5 % pour 1977)	177
Recette sur carburéacteur	80
Recette sur essence aviation	43
	352

9 671373 6 27

ANNEXES

ANNEXE 1

Les transports urbains et suburbains

I. AFFECTATION DU VERSEMENT « TRANSPORT » EN 1977 ET 1978

A. Région Ile-de-France

En millions de F

	1977	1978
RECETTES :		
Report	148,6	21,8
Produit	2 121,5	2 447,7
Total	**2 270,1**	**2 469,5**
DÉPENSES :		
Compensations tarifaires :		
RATP	704,1	834,2
SNCF	680,4	798,0
APTR [1]	158,0	154,3
Total	**1 542,5**	**1 786,5**
Équipement :		
— Renouvellement et amortissement :		
RATP	404,8	355,7
SNCF	108	120
— Infrastructure :		
RATP	–	–
SNCF	173	169,0
APTR	20	8,0
Total	705,8	652,7
TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	2 248,3	2 439,2
Solde	+ 21,8	+ 30,3
	2 270,1	**2 469,5**

1. Association professionnelle des transports routiers.

Source : ministère des Transports.

B. Villes de province : 30 réseaux principaux en 1977 et 38 en 1978, Lyon et Marseille inclus

En millions de F

	1977	1978
MONTANT TOTAL DU VERSEMENT TRANSPORT		
Utilisation :		
Compensation des réductions tarifaires	227	309
Investissement	543	745
Divers	205	275
Total	**975**	**1 829**

Source : ministère des Transports.

En région parisienne le taux de croissance du versement transport est de 11 %. Au 31 décembre 1978, 43 agglomérations ont institué le versement transport.

II. LES COMPTES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS

1. Transports collectifs urbains de province

1. *Réseaux de transports collectifs urbains (métros de Lyon et Marseille exclus) [H.T.]*

Les comptes ci-dessous regroupent les données relatives aux 101 principaux réseaux de transport en commun des villes de province, qui représentent plus de 95 % du trafic urbain en province.

1. COMPTE D'EXPLOITATION 1977

En millions de F

Dépenses		Recettes	
Dépenses de personnel	1 383	Recettes de trafic	1 070
Autres dépenses	669	Recettes accessoires	109
		Compensations	449
		(*dont :* Versement transport)	*373*
		Subventions d'équilibre	424
		Autres	–
TOTAL	2 052	TOTAL	2 052

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT 1977

En millions de F

Dépenses		Ressources	
Matériel roulant et divers	404	Emprunts	263
Infrastructures	76	Versement transport	131
		Ressources de trésorerie	86
TOTAL	480	TOTAL	480

2. *Métros de Lyon et Marseille (montant des investissements)*[1]

En millions de F

	1977	1978	Total à fin 1978 depuis l'origine
MARSEILLE			
Dépense	360	100	1 300
dont : Part État	27	12	278
LYON			
Dépense	285	163	1 528
dont : Part État	8	12	251

1. Le financement est assuré par une subvention de l'État, par affectation du versement transports, et, pour la majorité des dépenses, par des prêts de la Caisse des Dépôts dont les annuités sont à la charge de la collectivité locale.

2. Compte d'exploitation et d'investissement de la RATP

	Charges		Recettes	
	1977	1978	1977	1978 *(p)*
EXPLOITATION (TTC)				
Charges d'exploitation	4 442	4 980	–	–
Dotation aux amortissements	437	502	–	–
Charges financières	416	500	–	–
A déduire :				
Contributions du versement transport aux charges d'amortissement	— 380	— 356	–	–
TOTAL	4 915	5 626	–	–
dont : TVA	(311)	(358)		
Recettes tarifaires :				
Carte orange, abonnements et autres tarifs	–	–	1 778	2 036
Remboursement de pertes pour tarif imposé	–	–	820 } 2 650 *	970 } 3 032 *
Indemnité compensatrice	–	–	1 830 }	2 062 }
Autres recettes	–	–	487	558
TOTAL	–	–	4 915	5 626
INVESTISSEMENT (HT)				
Opérations subventionnées (premier établissement)	587	510	–	–
Autres opérations	1 297	1 431	–	–
Remboursement d'emprunt	97	120	–	–
TOTAL	1 981	2 061	–	–
Subvention :				
État	–	–	275	255
District	–	–	313	255
Versement transport affecté au renouvellement	–	–	380	355
Subventions diverses et versement transport	–	–	27	0
Emprunts	–	–	912	1 023
Autofinancement	–	–	74	173
TOTAL	–	–	1 981	2 061

* Décomposition des remboursements à la charge des collectivités publiques. (TTC)

	1977	1978
État	1 330	1 500
Collectivités locales	616	698
Versement transport	704	834
Total	**2 650**	**3 032**

Source : FDES.

3. Compte d'exploitation et d'investissement pour la banlieue SNCF dans la région des transports parisiens en 1977 et 1978 (HT)

	Charges		Recettes	
	1977	1978 P	1977	1978 P
EXPLOITATION				
Charges d'exploitation	1 783	1 914	–	–
Dotation aux amortissements	195	227	–	–
Charges financières	235	280	–	–
A déduire : Contribution du versement transport aux charges d'amortissements	— 108	— 169	–	–
Recettes tarifaires : carte orange, abonnements	–	–	383	451
Autres trafics	–	–	308	339
Remboursement de pertes pour tarifs imposés	–	–	690 } 1 397 *	806 } 1 441 *
Indemnité compensatrice	–	–	707	635
Autres recettes	–	–	17	21
	2105	2 252	2 105	2 252

* Décomposition des remboursements à la charge des collectivités publiques (Sommes dues pour l'exercice).

	1977 HT	1978 HT P
État	534,16	487
Collectivités locales	227,06	209 [1]
Versement transport	635,93	745 [2]
Total	**1 397,15**	**1 441**

1. A ces montants s'ajoute, dans les budgets des collectivités locales, la TVA.
2. Non compris la contribution aux charges d'amortissement.

Source : SNCF. — Compte d'exploitation banlieue.

	Programme normal		Programme spécial		Total	
	1977	1978	1977	1978	1977	1978
INVESTISSEMENTS (HT)						
Dépenses comptabilisées :						
Installations fixes	176,8	201,7	509,6	631,3	686,4	833,0
Matériel	364,8	411,9	–	–	364,8	411,9
Total	541,6	613,6	509,6	631,3	1.051,2	1.244,9
Financement :						
Dotation aux amortissements	86,5	58,6	–	–	86,5	58,6
Emprunt	388,5	495,1	107,6	251,1	496,1	746,2
Subvention État	–	–	55,7	129,1	55,7	129,1
Subvention Collectivités locales	–	–	154,0	126,3	154,0	126,3
Versement transport	108	169,0	173,0	124,8	281,0	293,8
Total	583,0	722,7	490,3	631,3	1.073,3	1.354,0
Remboursements d'emprunts	— 41,4	— 109,1	–	–	— 41,4	— 109,1

Source : FDES.

ANNEXE 2

Comptes des entreprises

1. Comptes d'exploitation et d'investissement des ports maritimes autonomes en 1977

1. COMPTE D'EXPLOITATION (HT)

En millions de F

Recettes		Dépenses	
Droits de port	1 095,5	Achats	71,4
Remboursements d'exploitation	163,6	Frais de personnel	673,7
Autres recettes	290,6	Amortissements (à la charge des ports)	244,6
		Frais financiers (intérêts)	246,6
		Autres dépenses	313,4
TOTAL	1 549,7	TOTAL	1 549,7

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

Sources de financement		Dépenses	
Participations de l'État (ch. 53-32/30) et autres participations [DATAR	370,3	Investissements (HT)	886,0
Subventions des collectivités locales et sociétés privées	45,6	Remboursements d'emprunts	108,0
Emprunts	292,5		
Amortissements et autres	285,6		
TOTAL	994,0	TOTAL	994,0

2. Aéroport de Paris (HT) en 1977 *

1. COMPTE D'EXPLOITATION (HT)

En millions de F

Dépenses		Recettes	
Total des charges	1 300	Total des recettes	1 300
dont :		*dont :*	
Frais de personnel	424	Recettes commerciales	1 223
Frais financiers	226	Subvention : allègement de frais financiers	
Dotations aux amortissements et aux provisions	201	Déficit	9

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

Dépenses		Ressources	
Dépense nette	159	Autofinancement	167
Remboursement d'emprunt (pour mémoire)	109	Dotation en capital	80
Prêts	5	Subvention équipement	8
		Emprunt	0
		Prélèvement des fonds de roulement	18
TOTAL	273	TOTAL	273

* *Source :* SAE.

3. Air France, 1977 (HT) *

1. COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Charges		Recettes	
Personnel	3 311	Variation de stock	29
Impôts	97	Recette commerciale	7 674
Achats	1 816	Autres recettes commerciales [1]	1 493
Travaux, fournitures	3 072	Recettes diverses (compensation et recettes diverses) [1]	589
Divers	434	Perte	0
Dotation aux amortissements	625		
Frais financiers	335		
Dotation provisions	19		
Bénéfice	18		
TOTAL	9 727	TOTAL	9 727

1. Location, ventes à bord, courtages, etc.

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

Dépenses		Ressources	
Dépense nette	1 327	Dotation en capital (fonds propres)	487
Remboursement d'emprunt	690	Emprunt	598
Autres	–	Autofinancement	646
		Autres ressources et variation des opérations à court terme	286
TOTAL	2 017	TOTAL	2 017

* *Source :* SAE.

4. Air Inter, 1977 (HT)

1. COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Charges		Recettes	
Personnel	566	Recette commerciale	1 573
Travaux	635	Divers	55
Divers	248	Recettes financières	22
Dotation aux amortissements	139	Subventions [1]	1
Profit	63		
Total	**1 651**	**Total**	**1 651**

1. Contributions pour lignes déficitaires et immobilisation de matériel volant.

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

Dépenses		Ressources	
Dépense nette	169	Autofinancement	116
Remboursement d'emprunt	50	Emprunt	60
		Trésorerie	34
		Subvention d'équipement	9
Total	**219**	**Total**	**219**

Source : SAE.

5. UTA, 1977 *

1. COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Charges		Recettes	
Personnel	730	Recette commerciale	2 480
Impôts	20	Produits financiers	21
Travaux, fournitures	1 469	Autres	242
Dotation aux amortissements	108		
Dotation provisions	67		
Divers	288		
Bénéfice	61		
Total	**2 743**	**Total**	**2 743**

9 671373 6 27

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

Dépenses		Ressources	
Investissement	269	Autofinancement	165
Remboursement d'avances et d'emprunts	73	Emprunt	151
Autres	14	Trésorerie	40
Total	**356**	**Total**	**356**

* *Source :* SAE.

6. Compte de trésorerie d'exploitation et de capital des sociétés d'autoroutes (SEM et privées) 1976-1977 (TTC)

	1976		1977	
	Privées + STMB[1]	SEM [2]	Privées + STMB	SEM
TRÉSORERIE D'EXPLOITATION				
Produits :				
Péages	418	1 448	635	1 805
Autres	43	115		163
dont : Avance FSIR	(–)	(–)	(–)	(20)
Solde débiteur	65,5	–	66	–
Total	**526,5**	**1 563**	**701**	**1 968**
Charges :				
Fonctionnement	145	466	200	528
Frais financiers et remboursement d'emprunts	381,5	853	501	1 029
Solde créditeur	–	244	–	411
Total	**526,5**	**1 563**	**701**	**1 968**
INVESTISSEMENTS				
Dépenses :				
Construction	1 777	2 492	1 240	2 045
Intérêts intercalaires	295	155	225	139
Remboursement avance CDC	–	–	–	392
Total	**2 072**	**2 647**	**1 465**	**2 576**
Sources du financement :				
Participation de tiers	5,5	–	5	19
Emprunts garantis émis dans l'année	700	645	708	1 535
Emprunts non garantis émis dans l'année	232	657	194	359
Capital	93,5	–	105	–
FSIR	117,5	297	105	337
Solde débiteur	923,5	1 048	348	316
Total	**2 072,0**	**2 647**	**1 465**	**2 576**

1. STMB : Société du tunnel du Mont-Blanc.
2. SEM : Sociétés d'économie mixte (au nombre de cinq) autres que STMB.
Source : FDES

7. Compagnie générale maritime et financière CGMF, 1977 (Comptes consolidés) *

1. COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Charges		Recettes	
Personnel	1 134	Recette commerciale	2 843
Impôts	30	Subvention exploitation	220
Travaux, fournitures	1 650	Produits financiers	124
Dotation des amortissements	373	Perte	311
Dotation provisions	35	Produits accessoires	161
Frais financiers	263		
Divers	174		
Total	**3 659**	**Total**	**3 659**

2. COMPTE D'INVESTISSEMENT (non consolidé)

En millions de F

Dépenses	CGMF	CGM	Ressources	CGMF	CGM
Investissement :			Autofinancement	508	46
Matériel	1 019	33	Augmentation capital	280	287
Prêts et titres	581	14	Subvention équipement	61	
Frais financiers et d'établissement	124	1	Avance en capital de l'État [2]	510	
Remboursement d'emprunts [1]	808	382	Dettes à long et moyen terme, préfinancement	1 350	8
Trésorerie	177		Trésorerie	0	89
Total	**2 709**	**430**	**Total**	**2 709**	**430**

1. *Dont* 280 d'avances de l'État incorporées au capital.
2. *Dont* 425 d'avances de l'État à la CGM, transférées à la CGMF.

* *Source :* SAE.

8. Versements effectués au compte d'exploitation de la SNCF en 1977 et en 1978

En millions de F

	État		Collectivités locales		Versement transport		Total TTC	
	1977	1978	1977	1978	1977	1978	1977	1978
Normalisation des comptes								
Contribution aux charges de passages à niveau	418	391	–	–	–	–	418	391
Contribution aux charges d'infrastructure	2 124	2 314	–	–	–	–	2 124	2 314
Contribution aux charges d'emprunts	32	19,3	–	–	–	–	32	19,3
Compensation des obligations d'exploitation de service public								
Omnibus	1 576	1 587	–	–	15	49	1 591	1 636
Banlieue de Paris	656	471	158	174	–	–	814	645
Défense nationale et autres	16	19	–	–	–	–	16	19
Correctifs tarifaires régionaux	–	–	68	48	–	–	68	48
Tarifs réduits (militaires, familles nombreuses, retraités, congés payés...)	1 563	1 881	–	–	–	–	1 563	1 881
Versement transport	–	–	–	–	809	924	809	924
dont : Contribution à l'amortissement	–	–	–	–	(137)	(128)	–	–
Compensation pour retard ou insuffisance de tarif	2 045	703	–	–	–	–	2 045	703
Contribution complémentaire	1 455	2 472	–	–	–	–	1 455	2 472
Total	**9 885**	**9 857**	**226**	**222**	**824**	**973**	**10 935**	**11 052**

Source : SNCF. — Liquidation des comptes, annexe C.

ANNEXE 3

Répartition par région des dépenses d'investissement de voirie de l'État et des collectivités locales

Dépenses de voirie de l'État en 1977

En millions de F

	Voirie urbaine	Villes nouvelles	Voirie non urbaine	Total voirie
Région parisienne	932 022	4 963	167 454	1 104 438
Champagne	29 157	2 438	81 301	112 896
Picardie	48 051	3 726	107 786	159 564
Haute-Normandie	17 636	871	111 268	129 775
Centre	21 402	3 869	110 886	136 157
Nord - Pas-de-Calais	124 038	9 107	208 471	341 616
Lorraine	75 643	1 746	272 717	350 106
Alsace	98 783	2 104	117 887	218 775
Franche-Comté	9 722	2 194	61 607	73 524
Basse-Normandie	14 252	4 205	68 654	87 111
Pays de la Loire	123 623	4 003	146 861	274 486
Bretagne	44 763	6 006	193 300	244 069
Limousin	13 648	1 327	81 202	96 177
Auvergne	19 179	2 920	193 649	215 748
Poitou-Charente	26 576	9 165	91 222	126 963
Aquitaine	119 465	4 215	174 011	297 691
Midi - Pyrénées	79 500	5 292	138 578	223 370
Bourgogne	46 109	11 696	120 212	178 018
Rhône - Alpes	145 608	10 104	342 657	498 370
Languedoc	18 607	2 210	149 161	169 978
Provence - Côte-d'Azur	172 664	22 741	393 515	588 920
Corse	5 548	–	53 181	58 729
Divers	16 994	61	571 802	588 857
Ensemble	**2 202 990**	**114 963**	**3 957 382**	**6 275 335**

Dépenses de voirie des collectivités locales en 1977

En millions de F

	Voirie urbaine	Villes nouvelles	Voirie non urbaine	Total voirie
Région parisienne	606 655	–	64 934	671 589
Champagne	42 407	19 487	91 767	153 661
Picardie	50 064	27 811	172 697	250 571
Haute-Normandie	74 287	28 809	89 520	192 616
Centre	140 963	45 324	131 326	317 613
Nord - Pas-de-Calais	267 063	16 950	158 148	442 162
Lorraine	127 780	41 690	165 767	335 236
Alsace	131 350	75 823	51 214	258 387
Franche-Comté	34 699	8 444	116 642	159 785
Basse-Normandie	50 719	25 185	78 587	154 491
Pays de la Loire	61 396	26 694	179 186	267 276
Bretagne	113 115	61 103	237 009	411 227
Limousin	37 860	9 481	77 522	124 862
Auvergne	86 375	–	242 172	328 547
Poitou - Charente	60 735	9 780	139 067	209 582
Aquitaine	153 801	15 503	183 470	352 774
Midi - Pyrénées	67 738	10 107	265 307	343 152
Bourgogne	81 329	29 265	141 790	252 383
Rhône - Alpes	277 834	32 891	348 876	659 601
Languedoc	102 155	16 549	89 493	208 198
Provence - Côte-d'Azur	470 835	40 831	152 876	664 542
Corse	31 024	–	18 575	49 600
Divers	25 134	2 758	34 372	62 265
Ensemble	**3 186 689**	**565 409**	**3 403 905**	**7 156 003**

ANNEXE 4

Le kilométrage moyen de la voiture particulière française en 1978

Estimation du kilométrage annuel de la voiture particulière française et des consommations moyennes

• *Les sources*

On se fonde sur l'enquête « Transport », INSEE, 1973-1974 qui a été publiée [1]; son champ comporte les voitures possédées par les ménages ou mises à leur disposition par un tiers.

Le kilométrage annuel évalué d'après cette enquête diffère beaucoup selon la méthode d'extrapolation des données que l'on adopte pour les voitures détenues depuis moins d'un an. Si l'on ne retient que la moyenne simple des données brutes, on aboutit pour l'année 1974 à 11 626 km; si l'on exclut les voitures détenues depuis moins d'un an, on arrive à 12 597 km; si l'on extrapole à 12 mois pour l'ensemble des voitures détenues depuis moins d'un an, on arrive à 14 100 km. Finalement l'INSEE a retenu le chiffre intermédiaire de 13 500 km obtenu en limitant l'extrapolation à 12 mois aux seules voitures détenues au moment de l'enquête depuis moins de 6 mois.

Ce chiffre recouvre le parcours sur territoire national et sur territoire étranger, ce dernier étant de 530 km d'après l'enquête « Transport », 1973.

• *Évolution*

A partir de cette base on suivra l'évolution du kilométrage moyen en faisant l'hypothèse que la consommation moyenne spécifique unitaire des véhicules ne varie pas et en tenant compte de deux variables : la consommation du caburbant et la structure du parc.

Le kilométrage moyen de 13 500 km retenu ci-dessus concerne les voitures des « ménages ». Le parc de « voitures de tourisme » comprend aussi les voitures des sociétés et des administrations, soit environ 400 000 voitures, et les taxis dont beaucoup sont à moteur Diesel. On fera l'hypothèse que l'ensemble des véhicules des sociétés ou administrations et des taxis à moteurs à essence parcourt le même kilométrage annuel que les voitures des ménages. Si fausse que soit probablement cette hypothèse, elle n'affecte pas profondément les résultats puisque les voitures en cause ne représentent que 2 à 3 % du parc total des voitures de tourisme.

On peut alors dresser le tableau suivant :

	Parc essence fin d'année	% de variation annuel	Consommation (d'après CPDP) [1]	% de variation annuel	Différence des %	Evolution des kilométrages
1974	14 862 000		15 853			13 500
1975	15 099 000	+ 1,6	16 590	+ 4,6	+ 3,0	13 900
1976	15 648 000	+ 3,6	17 542	+ 5,7	+ 2,1	14 190
1977	16 375 000	+ 4,6	17 918	+ 2,1	— 2,5	13 830
1978	16 987 000	+ 3,7	18 743	+ 4,6	+ 0,9	13 950

1. CPDP : Comité professionnel du pétrole.

La même enquête « Transport » donne un pourcentage de répartition des circulations entre milieu urbain et de rase campagne de 38 %-62 %.

La commission a donc abandonné l'ancienne évaluation qui donnait un quart du kilométrage en milieu urbain et a admis un tiers.

Dans l'approche ci-dessus, il n'est tenu compte d'aucun gain de rendement des moteurs pour les véhicules nouveaux, ni d'aucune économie de carburants due à la façon de conduire. Dans la mesure où la consommation unitaire de carburant a diminué, le chiffre de 13 950 km par an en 1978 serait donc à augmenter. Il en serait de même si l'on voulait déterminer le kilométrage moyen, non pas des seules voitures des ménages, mais des voitures de tourisme, y compris les taxis, dont le kilométrage annuel est très supérieur aux 13 950 km ci-dessus. Enfin, si l'on peut tenir pour négligeable l'effectif des voitures privées à moteur diesel à l'époque de l'enquête, il n'en est plus de même aujourd'hui et le kilométrage annuel moyen de ces véhicules est très supérieur au kilométrage moyen des voitures à essence, d'où, en raison du procédé employé pour évaluer le chiffre de 13 950 km, un motif supplémentaire pour relever ce dernier.

Mais le chiffre de base de 13 500 km retenu pour 1974 comporte une marge d'incertitude ; on s'en est donc tenu à 13 950 km pour 1978. Compte tenu des remarques ci-dessus, ce chiffre est, toutefois, un minimum.

1. *Collections INSEE*, M 65/66, Thi Nguyen Hun : « Le parc automobile des ménages. Enquête Transport 1973-1974 »

ANNEXE 5

Note méthodologique sur les principales conventions de la Commission des comptes des transports de la nation

LES COMPTES EN COMPTABILITÉ NATIONALE

PREMIÈRE PARTIE

Comment sont élaborés les comptes

Les comptes des transports s'intègrent dans un ensemble : celui des comptes de la nation. Ils sont donc bâtis selon les normes de la comptabilité nationale, c'est-à-dire depuis 1976 selon le « Système de comptabilité élargie » (SCEN) qui a pour but essentiel d'aligner le système français sur le système international et qui s'accompagne de l'adoption d'une nouvelle base (1971). Les principales opérations qui sous-tendent le système sont exposées ci-après.

A. La production

Le principe est de regrouper les éléments de la vie économique en divers tableaux, classant les éléments par nature d'opération (production, consommation, distribution), par nature d'agents ou « Secteurs institutionnels ». (On en décompte désormais 6 : sociétés et quasi-sociétés non financières, institutions de crédit, assurances, administrations publiques, administrations privées, ménages. Reste du monde.)

En ce qui concerne la branche transport, le tableau « Équilibre ressources-emplois » donne en colonnes ce que la branche consomme en divers produits — c'est la consommation intermédiaire de la *branche* — et, en ligne, la consommation transport de toutes les branches — c'est la consommation intermédiaire du *produit*. A chaque branche correspond un seul produit. Le produit transport ne représente que l'activité *proprement transport* des entreprises classées dans la catégorie transporteur, c'est-à-dire dont l'activité *principale* est le transport.

1. Définitions de la branche « Transport » dans le SECN

Ne sont recensés dans l'activité de la branche transport que les transports pour compte d'autrui, avec deux exceptions — pour des raisons pratiques — qui concernent la navigation intérieure et les transports maritimes. L'activité de transport pour compte propre des entreprises industrielles, commerciales, etc., n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute; l'activité de transport pour compte propre des ménages (voitures particulières) n'est pas décrite.

1. *Convention relative aux utilisations*

Pour les utilisateurs finaux le prix du transport de marchandises est dans la pratique presque toujours inclus dans le prix d'achat des biens; en conséquence, le prix d'acquisition est, en comptabilité nationale, calculé transport compris. De la sorte, les commerces, pour la part de la demande finale qu'ils commercialisent, et chaque branche, pour les produits allant directement à la demande finale, consomment intermédiairement des transports qui sont des transports sur ventes.

En revanche, pour les consommations intermédiaires, les frais de transport sont par convention payés par les utilisateurs. Ce sont des transports sur achats qui sont consommés par les différentes branches. Le consommateur d'un bien intermédiaire consomme donc séparément le bien en question et le service de transport relatif à ce bien.

Toutefois, pour les transports internationaux maritimes et aériens, on a adopté deux conventions particulières :

● La production de la branche est définie essentiellement comme la somme des productions des compagnies de transports maritimes ou aériens qui ont leur siège social en France; s'y ajoute l'activité de quelques bateaux de haute mer appartenant à des entreprises dont l'activité principale n'est pas le *t*ransport mari-

time et aérien, mais qui effectuent certains transports particuliers (pétroliers par exemple); s'en retranchent les achats effectués par les compagnies de transports à l'étranger (frais d'escale, et affrètement);

● En ce qui concerne les marchandises, les transports à l'importation ou à l'exportation par compagnie étrangère ne sont jamais pris en compte (ils sont inclus dans la valeur CAF pour les biens importés). En revanche, tout transport international par compagnie française est considéré comme exportation.

Enfin, pour les transports des voyageurs, les recettes en francs métropolitains des compagnies de transport maritime ou aérien dont le siège social n'est pas en métropole sont considérés comme des importations; en revanche les recettes en devises des compagnies françaises sont considérées comme des exportations.

2. *Nomenclature*

Le SECN utilise la nomenclature d'activités et de produits 1973 (NAP 1973) [1] dont deux niveaux sont actuellement définis, le niveau 100 et le niveau 600.

Les comptes sont présentés ou établis à des degrés de détail différents :

— au « niveau 15 » l'activité de transport est réunie avec celle des télécommunications sous la rubrique : « U 09. Transports et télécommunications ».
— au « niveau 40 » ces deux activités sont distinguées et il apparaît le sous-secteur ou la branche : « T 31. Transports »; c'est à ce niveau qu'est publié le tableau d'entrée-sortie.
— au « niveau 90 » on distingue les transports ferroviaires, les transports routiers de marchandises, les autres transports terrestres, la navigation intérieure, les transports maritimes et de navigation côtière, les transports aériens et les services annexes des transports et services d'auxiliaires de transports.

2. Élaboration de l'équilibre « Ressources-Emplois » du produit « Transport »

Les données relatives à la branche sont présentées par la comptabilité nationale dans *un compte de production* où l'on fait apparaître la « production disponible », c'est-à-dire la production totale du produit de la branche, diminuée de « l'intra-consommation », autrement dit du transport consommé par la branche transport elle-même : c'est le cas par exemple des locations de wagons qui sont consommées intégralement par la SNCF, des locations de véhicules industriels consommés par les transporteurs et des achats de transports par les entreprises de transport routier. Les équilibres « Ressources-emplois » donnent la production disponible par sous-branche.

1. *L'équilibre « ressources-emplois » tel qu'il est publié s'écrit :*

Production disponible du produit + importations + TVA grevant les produits = consommation intermédiaire + consommation finale des ménages + exportations.

Deux remarques peuvent être faites par rapport aux comptes de la base 62 :

a. L'extension dans le SECN du concept de production à l'activité (marchande et non marchande) des administrations modifie l'évaluation de la production par prise en compte, dans la production disponible, d'une part des ventes des branches marchandes des administrations que constituent les recettes des régies communales, départementales et mixtes (services d'autobus par exemple) et de gestion des gares routières et des aéroports, etc., d'autre part des ventes résiduelles (ou ventes des branches non marchandes) des administrations, telles que les recettes de l'Office national de la navigation ou des ouvrages gérés par les chambres de commerce... Dans l'un et l'autre cas, ces montants sont faibles (respectivement 302 et 447 millions de F, hors TVA pour 1971);

b. Cette extension a pour contrepartie de comptabiliser en consommation intermédiaire les consommations des administrations en services marchands, dont le transport.

2. *Règles d'évaluation*

La production disponible du produit est évaluée hors TVA facturée; les emplois le sont aux prix d'acquisition (soit hors TVA déductible pour les consommations intermédiaires). Ce qui explique le poste TVA grevant les produits de l'équilibre « Ressources-emplois ». Le traitement diffère de ce fait de la base 1962 où les comptes étaient établis TVA comprise.

1. Nomenclature d'activités et de produits 1973, ministère de l'Économie et des Finances, journaux officiels n° 1402, 1974.

Les compensations tarifaires : on intègre dans la valeur des emplois, et donc de la production, les compensations pour réductions tarifaires (réduction familles nombreuses...). La consommation des ménages en produit transport est de ce fait évaluée au « plein tarif »; le montant correspondant des compensations tarifaires est retracé en contrepartie en ressources du compte de revenu des ménages en R 101 ou en R 64.

3. *La production distribuée du produit*

Elle est calculée à partir des recettes commerciales (ou chiffres d'affaires) des différentes branches, en y ajoutant les compensations tarifaires, les ventes résiduelles des branches non marchandes et les ventes des branches marchandes des administrations (ces trois données étant évaluées par la Comptabilité publique). Les subventions pour pertes de recettes résultant du défaut d'augmentation des tarifs ne sont pas reprises dans la valeur de la production et des emplois, mais traitées en subvention d'exploitation. Les sources statistiques essentielles sont ainsi des sources d'entreprises (comptes des entreprises nationales, déclarations fiscales des BIC...). Un passage secteur branche est ainsi nécessaire, qui est réalisé directement pour les entreprises nationales et à partir d'enquêtes ou de sources spécifiques (par exemple l'enquête de structure de 1973) pour les autres entreprises.

4. *La consommation intermédiaire en produit transport*

La consommation du produit transport par l'ensemble des autres branches n'est pas connue directement. Elle est déterminée en général par solde de l'équilibre « Ressources-emplois », autrement dit par solde de la consommation des autres produits. Aussi ce chiffre est-il approximatif et d'autant plus sujet à caution qu'il n'est pas facile d'isoler dans la production les doubles comptes provenant notamment de la comptabilisation des produits de la sous-traitance.

Pour l'ensemble de la branche transport, au niveau 40 l'intraconsommation particulièrement élevée retrace la sous-traitance et la consommation de services d'auxiliaires de transport.

Les comptes de secteur, à la différence des comptes de branche, ne sont pas limités à la production d'un seul produit. Ils recouvrent la totalité des activités de l'entreprise, dont la production globale peut comporter des produits autres que de transport.

Pour les établir, la Comptabilité nationale classe les entreprises de transport par catégorie d'activité principale [routier, fluviaux, maritimes, aériens, auxiliaires de transports (terrestres, maritimes et aériens)] et adopte un certain nombre de conventions, dont il faut tenir compte lorsqu'on rapproche ces données Comptabilité nationale des données des comptabilités d'entreprise. On en trouvera un exemple, relatif à la SNCF, p. 88 et 89 de cette annexe.

3. Le passage « Secteur/Branche »

Le passage du secteur à la branche pose des problèmes de raccordement : le transport n'est pas toujours l'activité principale des entreprises. Il peut n'être qu'une activité secondaire et l'entreprise n'est alors pas classée dans le secteur transport.

En revanche les entreprises classées dans le secteur transport peuvent avoir des activités d'une autre nature. Statistiquement 90 % du chiffre d'affaires des entreprises du *secteur* transport sont du transport et, dans la *branche* transport, 97 % de la production transport sont réalisés par des entreprises de transport.

Mais il faut répéter que le transport pour « compte propre », autrement dit celui qui est effectué pour elle-même par une entreprise dont l'activité économique n'est pas le transport, n'est pas saisi par la comptabilité nationale au titre « Transport »; en particulier, les transports routiers effectués par des entreprises industrielles ou commerciales avec des véhicules pris en location (de longue durée ou non) ne figurent pas au titre « Transport » dans la Comptabilité nationale.

La structure différente des entreprises, aux tailles très variables, pose également des problèmes. Pour les petites entreprises on est amené à procéder à des recoupements à partir des postes des autres secteurs : on peut par exemple comparer les données relatives aux assurances déclarées par le secteur routier au montant des primes encaissées par les assurances. Il est bien évident qu'il en résulte des approximations et des arbitrages.

Les comptes de branche et de sous-branche enfin restent d'un niveau assez agrégé : c'est ainsi, par exemple, que pour le transport routier de marchandises les comptes de production de branche ne peuvent distinguer la zone longue et le camionnage, dont les structures sont différentes. En revanche les comptes de secteur, à partir de l'enquête annuelle d'entreprise, permettent de distinguer les diverses natures de l'activité transport.

4. Volume - Valeur - Prix

L'évaluation de la production, au niveau de la branche, pose le problème du *volume* et de la *valeur* et donc de la connaissance des *prix* réels pratiqués, ce qui n'est pas toujours facile.

Le travail étant effectué, on confrontera l'évaluation du PIB branche à celle résultant du PIB secteur avec une matrice de passage, selon une méthode d'arbitrages successifs.

L'indice de volume du transport est estimé à partir des données physiques (Vkm/Tkm). L'indice de prix est le résultat du rapport « Valeur-Volume », l'indice de valeur étant l'évolution de la production distribuée du produit d'une année sur l'autre.

Exemple :

	1970	1971	1971/1970
Indice de volume : t/km	70,4	67,0	95,2
Indice de valeur : production distribuée	6 725	6 886	102,4
Indice de prix	$\frac{102,4}{95,2} = 107,6$		

Pour calculer l'indice de valeur des transports collectifs, SNCF + RATP, on retient les recettes annuelles y compris les compensations de réductions tarifaires. Les indices de prix sont basés sur les indices officiels des tarifs réglementés pour les transports voyageurs et marchandises.

5. Les effectifs dans la branche « Transports »

Les principales sources d'information proviennent des entreprises à partir des enquêtes annuelles et des ASSEDIC ou du recensement général de la population.

Les enquêtes d'entreprises donnent des renseignements relatifs au secteur des transports pour compte d'autrui, mais posent le problème du passage secteur-branche. Les ASSEDIC donnent des éléments sur les effectifs salariés, mais non sur les patrons. Quant au recensement de la population il incorpore des données que la Comptabilité nationale ne considère pas comme une activité de transport, telles que « l'entretien des voies, le terrassement, l'hôtellerie », etc. Il se pose donc un problème de traitement des diverses sources statistiques.

Pour les transports routiers, on notera que, la branche ne recouvrant que le transport pour compte d'autrui, les effectifs ainsi saisis ne représentent qu'environ 20 % des effectifs réels : sur 345 000 chauffeurs de poids lourds en 1968, le recensement de la population en donnait, en effet, 67 000 seulement pour le transport à compte d'autrui.

6. Le commerce extérieur : les importations et les exportations

L'établissement de la balance des échanges de service pose de délicats problèmes de prise en compte car il n'existe pas de sources statistiques directement utilisables pour suivre les échanges de services de transport entre un résident français et un non-résident. Pour les transports ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens on dispose de documents financiers et commerciaux qui permettent de faire des hypothèses. Mais pour les *routiers*, les *maritimes* et les *auxiliaires* de transport [1] on ignore même le coût du fret et des services, les distances parcourues, le partage du trafic entre résidents et non-résidents, le transit.

Dans ces conditions, la ligne transports routiers et auxiliaires n'est qu'un solde, obtenu par déduction du total des opérations de la balance du paiement relative aux transports, des parts attribuées aux autres modes de transport. Pour que ce reliquat soit fiable il faudrait que les services de transports et frais accessoires

1. On possède bien des données pour les auxiliaires à partir des comptes d'escales maritimes et aériennes, mais ces comptes d'escales sont très partiels et ne recouvrent pas la totalité des activités d'auxiliaires.

9 671373 6 27

enregistrés en balance des paiements en terme de transactions correspondent exactement aux échanges effectifs de service entre la France et l'extérieur et il faudrait donc connaître, avec précision, les règlements d'importation et d'exportation fondés sur des contrats de toute nature, en valeur FOB-FOB. Dans ces conditions on ne peut donner à la ligne « autres services de transports » du tableau des échanges effectifs de transport qu'une valeur indicative pour l'ensemble des transports routiers et des services des ports, aéroports, remorquage, pilotage et autres auxiliaires. L'INSEE estime que les transports routiers représentent 60 % des emplois et 45 % des ressources de ce reliquat [1].

B. La formation brute de capital

La FBCF du secteur transport ne recouvre que les entreprises de transport public, auxquelles il faut ajouter les sociétés gérantes d'infrastructures (aéroports, ports autonomes et autoroutes). Elle ne comporte donc ni les dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales (FBCF des administrations, voir ci-après) ni les achats de voitures particulières par les ménages, ni les achats de véhicules utilitaires par les entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport (entreprises effectuant des transports pour elle-mêmes, au titre de « compte propre »).

La FBCF branche « Transports » se décompose en matériel, génie civil et autres produits. En 1975 le décompte était le suivant (en millions de F) :

Matériel	16 008	
Génie civil	5 412	
Autres produits	1 435	
	22 765 TTC, dont grandes entreprises nationales :	
	Génie civil	4 396
	Matériel ou autres	4 282
		8 678

1. Note INSEE du 24 août 1977, n° 790/EE : *Études des entreprises,* GB/BG, p. 76.

DEUXIÈME PARTIE

1. Les dépenses publiques

1. *Les dépenses d'investissement*

Tant pour l'État que pour les collectivités locales, l'on se fonde, pour établir les rapports de la Commission des comptes des transports de la Nation, sur la comptabilité dite « auxiliaire » à la « comptabilité générale » des comptables du Trésor, dénommée « Comptabilité spéciale des investissements » (CSI) lorsqu'il s'agit de l'État ou « comptabilité de programme » lorsqu'il s'agit des collectivités locales, régies respectivement par les instructions 76 29 SBM du 17 février 1976 et 75 172 M du 26 décembre 1975 de la Direction de la comptabilité publique.

Ce document recense les dépenses réellement effectuées au cours de l'année civile et les regroupe selon la nomenclature fonctionnelle administrative. En outre, il permet de distinguer les dépenses « directes » des dépenses « indirectes », ce qui est très important pour éviter les risques de doubles emplois. Les dépenses « directes » sont celles qui sont engagées par le maître de l'ouvrage sur ses propres fonds; les dépenses « indirectes » sont les subventions versées par un payeur à un autre maître d'ouvrage.

La paternité de la dépense est attribuée au bailleur de fonds. Les dépenses de l'État, par exemple, sont ses dépenses directes, augmentées des subventions versées et diminuées des « fonds de concours » qu'il reçoit.

Les annuités d'intérêts ou d'amortissement des emprunts ne sont pas prises en compte. En revanche une dépense faite dans l'année est prise en compte dans sa totalité comme investissement de l'année, quel que soit son mode de financement.

Cette comptabilité « auxiliaire », qui se fonde sur l'année civile, est indépendante de la prise en compte budgétaire de la comptabilité générale qui incorpore notamment les dépenses de la période dite « complémentaire ».

Cette comptabilité permet de régionaliser, de classer éventuellement les dépenses par catégories de communes, par année et par chapitre d'inscription budgétaire, par compte de programme annuel du Plan *, par maître d'ouvrage et par source de financement.

Les maîtres d'ouvrage sont les régions (y compris le district parisien), les départements, les communautés urbaines, les communes et les groupements de collectivités. Pour tous ces maîtres d'ouvrage on ne retient que la fonction « voirie », la fonction « transport collectif urbain » étant éliminée et reprise au niveau de la comptabilité des établissements.

2. *Les dépenses de fonctionnement*

a. Pour l'État

Les dépenses de fonctionnement de l'État sont établies à partir des *données budgétaires,* résultant des budgets votés et dont l'exécution est publiée dans un document appelé « compte rendu général de l'année ». L'on retient un certain nombre de chapitres budgétaires des titres 1 à 3, aux montants desquels on applique une série de pourcentages pour éliminer de ces dépenses les parts non affectables à la fonction transport (affaires générales et logement). Ensuite on répartit entre les divers modes de transport les montants ainsi retenus au titre de la fonction transport. La liste des chapitres et les clefs de répartition ont été publiées dans les annexes 1 des IXe et XIe Rapport.

A ces dépenses tirées des budgets des ministères de l'Environnement et des Transports s'ajoutent les dépenses de police de la route de l'Intérieur et des Armées. Ces dernières résultent d'une étude RCB qui affecte à la fonction transport 17 % des dépenses budgétaires des chapitres pertinents de ces ministères.

Enfin le total des dépenses de fonctionnement, y compris la police, est majoré du complément de charges de retraites provenant de la Dette publique, service des pensions.

b. Pour les collectivités locales

On dispose de deux sources comptables, d'une part les « comptes de gestion », qui font partie de la comptabilité générale des comptables du Trésor, d'autre part les « comptes administratifs » gérés par le ministère de l'Intérieur.

---

* Cf. page 92.

Les comptes de gestion [1] sont d'essence budgétaire et leur présentation diffère selon la taille des communes : les communes de moins de 10 000 habitants ont des comptes par *nature économique,* très globaux et reprenant les dépenses de fonctionnement en même temps que les frais financiers et les frais de personnel; les autres communes ont, en plus, un *compte analytique par programme,* mais ces comptes ne permettent pas de distinguer dans les dépenses de voirie celles affectables à la circulation et celles qui sont sans rapport avec la circulation; de plus le coefficient d'affectation des dépenses « indirectes » (personnel, frais généraux, entretien) au compte voirie est laissé à l'appréciation des maires.

Du fait de ces caractéristiques il n'est pas possible de se fonder sur les comptes de gestion; on aura donc recours aux données des *comptes administratifs,* du ministère de l'Intérieur qui, à partir des statistiques portant sur l'ensemble des communes, établit une répartition des dépenses de fonctionnement affectables à la voirie.

La précision des données fournies diffère pour les départements et pour les communes.

● *Pour les départements,* les chiffres recouvrent les dépenses de voirie, à l'exclusion des espaces verts, de l'éclairage et du nettoiement; elles excluent les dépenses des services financiers (intérêts, autofinancement budgétaire, amortissement); elles comportent les dépenses de personnel, d'administration générale de voirie et d'entretien, cette dernière rubrique comportant les fonds de concours versés à l'administration des Ponts et Chaussées pour l'entretien du parc.

Comme par ailleurs, au titre des dépenses de fonctionnement de l'État, on retient les dépenses de l'État provenant du « compte rendu annuel » incluant les fonds de concours reçus, li convient, pour éviter un double compte, de déduire des dépenses de fonctionnement des départements, le montant de ces fonds de concours reçus par l'État.

On ne retient pas les dépenses pour compte de tiers, c'est-à-dire pour les « voies privées », qui sont facturées aux usagers.

● *Pour les communes,* les données sont plus incertaines, en raison du grand nombre de communes, de leur petite taille et de la difficulté de faire un recensement détaillé et complet des opérations; c'est ainsi qu'il n'est pas possible d'éliminer les dépenses « parc-nettoyage-éclairage ».

Enfin on connaît mal les dépenses des communautés urbaines, les syndicats et des SIVOM (Syndicat intercommunal à vocations multiples).

A titre d'exemple, voici comment s'établit le décompte des dépenses de fonctionnement des collectivités locales pour l'année 1976 et 1977 :

	1976		1977	
	Non retenu	Retenu	Non retenu	Retenu
DÉPARTEMENTS :				
Services financiers	2 043	–	2 465	–
Travaux pour tiers	608	–	623	–
Réseaux y compris fonds de concours	–	2 460	–	2 780
COMMUNES :				
Services financiers	870	–	960 P	–
Réseaux	–	5 090	–	5 600
TOTAL DÉPARTEMENTS + COMMUNES (réseaux)	–	7 550	–	8 380
Déduction des fonds de concours de l'État	–	— 612	–	— 773
	–	**6 938**	–	**7 607** arrondi à **7 600***

* Voir tableau 35.

1. Le document de base est l'instruction dite M^{12} et M^{11} de la direction de la Comptabilité publique.

Il est vraisemblable que les dépenses de voirie des communes ainsi prises en compte sont indûment majorées de façon notable du fait qu'elles comprennent la totalité des dépenses de nettoyage et d'éclairage de la voirie ainsi que probablement des dépenses qui ne sont pas de voirie au sens strict (ramassage d'ordures ménagères, parc automobile); une étude est en cours pour apprécier l'importance des rectifications à opérer.

Pour connaître les subventions d'équipement et les contributions aux charges d'exploitation versées aux entreprises ou établissements publics (SNCF, RATP, transports collectifs urbains et routiers), en raison de l'incertitude des données de la comptabilité publique sur la prise en compte de ces entreprises, on complète l'inventaire des dépenses publiques en relevant dans la comptabilité propre à ces entreprises les participations de l'État et des collectivités locales à leurs dépenses d'investissement et d'exploitation.

2. Comparaison « Recettes-Dépenses »

On met en regard des dépenses de la collectivité les recettes fiscales « spécifiques » engendrées par un mode de transport donné; pour cela force est de recourir à certaines conventions.

1. *Impôts et taxes*

A. Les impôts et taxes spécifiques

Les impôts et taxes spécifiques sont classés en 2 catégories; la « spécificité » des taxes de 2e catégorie n'a pas été unanimement reconnue par la Commission des comptes des transports de la nation.

Les taxes spécifiques classées en 1re catégorie sont les suivantes :

— taxe sur les immatriculations (y compris la taxe additionnelle régionale sur les cartes grises);
— taxe sur les permis de conduire;
— taxe différentielle sur les véhicules utilitaires;
— taxe à l'essieu;
— taxe sur les carburants : totalité de la taxe sur le gazole pour tous les véhicules; totalité de la taxe sur l'essence pour les véhicules utilitaires et pour les voitures particulières, taxe égale par unité d'énergie potentielle à la taxe sur le gas-oil (on considère à cet égard qu'un litre de gazole équivaut à 0,74 litre de super et 0,67 litre d'essence);
— taxe sur les lubrifiants;
— produit des procès-verbaux.

Les taxes spécifiques classées en 2e catégorie sont les suivantes :

a. Taxe différentielle sur les voitures particulières;

b. Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières à essence;

c. Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières.

Les doutes exprimés sur la « spécificité » de ces taxes résultent :

— pour la taxe *a* des motifs de sa création et de son relèvement (ressources pour le fonds national de solidarité);
— pour la taxe *b* de son caractère possible d'impôt de consommation et, dans les circonstances actuelles, d'incitation à l'économie;
— pour la taxe *c* du fait que le taux de TVA majoré n'est pas spécial aux voitures particulières.

B. Impôts et taxes non spécifiques et non retenus dans les Comptes des transports

1. La taxe sur les véhicules des sociétés; la commission a estimé qu'il s'agit plutôt d'un impôt sur le salaire en nature que constitue la mise de véhicules à la disposition de certains membres du personnel.

2. La taxe de 6 % (depuis le 1er janvier 1979) sur les contrats d'assurance automobiles; la commission a estimé qu'il s'agit d'une compensation — partielle — aux dépenses de la Sécurité sociale causées par les accidents de la circulation.

3. La taxe parafiscale sur les cartes grises des véhicules utilitaires qui est perçue pour le développement de la formation professionnelle dans les transports.

4. Les péages autoroutiers, puisque les dépenses des sociétés d'autoroutes ne sont pas reprises dans la comparaison recettes/dépenses.

2. *Le problème de la TVA*

Dans le souci de rendre comparable la situation des entreprises, telles que la SNCF, qui payent la TVA sur leurs recettes, et celle de l'État qui ne paye pas de TVA sur les recettes qu'il perçoit sous forme d'impôts spécifiques, la commission s'est placée dans l'hypothèse où ces impôts « spécifiques » seraient perçus par un Office national des routes qui paierait la TVA.

La comparaison est faite hors TVA. A cet effet :

- Des dépenses on déduit la part de TVA qui y est incorporée; les dépenses des budgets publics ne comprennent pas de TVA sur les dépenses de personnel, mais en comprennent sur les achats, y compris sur les travaux à l'entreprise (au taux pour ces travaux de 17,6 % du prix hors taxe). On admettra, à titre d'approximation, que les dépenses d'investissement comprennent ainsi 14 % de TVA, les dépenses de fonctionnement 10 %;

- Des recettes, c'est-à-dire des impôts « spécifiques » on déduit la TVA qui serait perçue pour le compte de l'État, par l'office fictif envisagé; dans la mesure où les impôts en cause incorporent déjà la TVA, ce qui est le cas pour l'impôt sur les carburants et les lubrifiants, il suffit à cet effet de ne faire figurer dans les recettes « spécifiques » aucune part de la TVA sur les carburants et lubrifiants. Pour les autres impôts, qui ne comportent pas de TVA, il faut amputer leur produit de 15 %. Toutefois, les usagers devraient alors pouvoir déduire de la TVA qu'ils paient sur le montant de leurs ventes de transport la TVA payée à l'office fictif envisagé. Or la TVA incorporée dans le prix des carburants n'est pas récupérable; son produit pour les carburants consommés par les véhicules utilitaires est donc compté en recettes « spécifiques »; en sens inverse, les utilisateurs de voitures particulières étant des consommateurs finals, la TVA sur le carburant consommé par les voitures particulières n'est pas comptée dans les recettes et le produit des autres impôts « spécifiques » sur ces véhicules tels que la vignette n'est pris en recettes que pour 85 %; les 15 % restants correspondent à la TVA fictive que payerait sur ses recettes l'Office des routes qui percevrait à son profit les impôts « spécifiques ».

Au total, en ce qui concerne les impôts sur les carburants, les recettes « spécifiques » prises en compte comprennent :

— pour les voitures particulières, le produit des taxes sur les carburants et lubrifiants sans aucune part de TVA, et 85 % du produit des autres taxes classées comme « spécifiques »;

— pour les véhicules utilitaires, la totalité du produit des impôts classés comme spécifiques et la totalité de la TVA sur les carburants et lubrifiants.

Le produit des droits sur les cartes grises et permis de conduire a, d'autre part, été évalué, déduction faite du coût estimé des opérations de délivrance de ces documents et du montant des versements au service des permis de conduire, non retenus en dépenses de l'État.

Pour la SNCF et la navigation intérieure les taxes « spécifiques » sur les carburants sont celles, TVA comprise puisque non déductible, qui frappent le fuel domestique qu'elles utilisent.

Pour l'aviation intérieure on retient le produit de la TVA et de la taxe intérieure sur les carburéacteurs et l'essence aviation.

Enfin, on considère dans la comparaison comme dépenses de l'État pour la route, la subvention versée à la SNCF au titre des passages à niveau. En vue d'égaliser les charges d'infrastructure, entre tranporteurs routiers et SNCF, il a été décidé, en effet, que la moitié du coût des passages à niveau serait remboursé à la SNCF. Le montant de ce remboursement est ventilé entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement de la route, à raison de 68 % et 32 %.

3. Clefs de ventilation entre des divers modes de transports, des dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports et appendice

Pour évaluer les dépenses affectables à la fonction transport, on retient un certain pourcentage de divers chapitres budgétaires des ministères de l'Environnement et des transports. La liste de ces chapitres et les pourcentages retenus figurent en annexe n° 1 du XIe Rapport.

Pour répartir les dépenses ainsi évaluées entre les divers modes de Transport, on applique les clefs de ventilation rappelées au 1 de l'appendice de la présente annexe n° 5.

4. Compte de secteur de l'entreprise SNCF : cas particuliers du traitement des contributions de l'État

1. Les comptes des grandes entreprises nationales dans le système élargi des comptes nationaux sont élaborés chaque année à partir des documents comptables de ces entreprises (rapports de gestion et déclaration fiscale) complétés éventuellement par des renseignements fournis par les entreprises et par les rapports de la Commission de vérification des entreprises publiques.

Les comptes non financiers sont élaborés par l'INSEE; les comptes financiers à partir de 1970 le sont par le service d'études et de statistiques des opérations financières de la Banque de France.

2. Un passage détaillé est établi pour chaque entreprise entre les éléments du compte d'exploitation générale, du compte de pertes et profits et du bilan et les comptes financiers et non financiers de la comptabilité nationale.

Compte tenu du rôle d'agent pilote de l'État en comptabilité nationale, les montants de subventions (R 30 et R 71) repris sont ceux tirés de la comptabilité de l'État, et non ceux issus de la comptabilité de l'entreprise.

Les écarts parfois non négligeables sont enregistrés en décalages comptables au compte financier.

De même des arbitrages peuvent être effectués dans les opérations financières au détriment des données comptables de l'entreprise.

SNCF

LE TRAITEMENT DES SUBVENTIONS.

Les ventes incluent en dehors des recettes de trafic proprement dites les concours versés au titre de réduction de tarifs par l'État ou les collectivités publiques, le syndicat des transports parisiens notamment, à certaines catégories de voyageurs (familles nombreuses, anciens combattants, travailleurs bénéficiant d'une carte de travail, étudiants, militaires, détenus, etc.) ou à certaines catégories de marchandises (minerai lorrain, engrais et amendements, bois, journaux).

Ces compensations pour réduction tarifaires s'ajoutent en production de la SNCF car elles constituent une véritable subvention aux bénéficiaires. En effet, on considère dans le nouveau système de comptes que la SNCF vend un « billet complet », lequel est payé en partie par le client, le solde étant couvert par cette subvention. Les indemnités compensatrices versées à la SNCF sont classées en subvention d'exploitation; s'y ajoutent des subventions pour égalisation des conditions de concurrence (compensation d'exploitation, charges d'infrastructure, gardiennage des passages à niveau), la compensation pour le déficit des services omnibus et des bonifications d'intérêt.

Par contre les versements de l'État à la SNCF au titre des charges de retraite de cette entreprise ne figurent plus en subvention d'exploitation. La caisse de retraite de la SNCF est en effet dans le SECN, un organisme indépendant de la SNCF, classé en administrations publiques, qui reçoit directement la subvention et effectue les versements.

En contrepartie, les compensations pour réductions tarifaires se retrouvent dans le cas des compensations voyageurs en consommation des ménages qui acquièrent ainsi des billets « plein tarif » et reçoivent par ailleurs au compte de revenu un transfert (prestation sociale) d'un montant équivalent; le traitement est symétrique pour les compensations tarifaires pour les marchandises (majoration de la valeur des consommations intermédiaires et subventions aux secteurs bénéficiaires).

La comparaison du traitement des subventions dans les comptes nationaux et la comptabilité de la SNCF figure dans les tableaux suivants pour l'année 1976*.

* Tableau extrait du volume des *Collections de l'INSEE*, série E n° 57 : « Les grandes entreprises nationales de 1959 à 1976 ».

Comparaison du traitement des subventions dans les comptes nationaux et la comptabilité de la SNCF

Ministère	Comptabilité nationale		Montant en 1976 (source : comptabilité publique)
	Numéro de nomenclature budgétaire	Intitulé	
		SUBVENTIONS PASSÉES EN PRODUCTION	
		BUDGET DE L'ÉTAT	
		Réduction de tarifs de voyageurs	
Transports	46.43.30. 46.43.40.	Grandes lignes banlieue :	587
Finances	46.96 (partie).	Conjoints et enfants mineurs et retraités	
Défense	37.94.	Quarts de places : militaires et marins	609
Justice	34.23.10.	Transport des détenus et de leur escorte	4
		Correctifs tarifaires	
Industrie	44.12.10.	Applicables au transport du minerai de fer lorrain	3
	44.12.20.	Autres correctifs	
Agriculture	44.18.61.	Bois	2
	44.18.62.	Engrais et amendements	9
Premier ministre	41.03.	Transport de presse	33
		Total	*1 247*
		ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES	985
		SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS	
		Total général	**2 232**
		SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	
		BUDGET DE L'ÉTAT	
Finances	11.25.20.	Remboursements divers	1
(charges communes)	44.98.40.	Bonifications d'intérêts	19
Transports	45.21.	Égalisation des conditions de concurrence	3 953
	(45.21.10).	Compensation pour retard dans la majoration du trafic	(1 586)
	(45.21.20).	Charges d'infrastructure Grandes lignes	(1 984)
	(45.21.31).	Passages à niveau Grandes lignes	(367)
	(45.21.32).	Passages à niveau Banlieue de Paris	(16)
	45.33.	Transports voyageurs à courte distance (service omnibus)	1 355
	45.31.20.	Indemnité compensatrice	558
		Transports collectifs parisiens	
		Total	*5 886*
		ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES	95
		Total général	**5 981**
		SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT	
		BUDGET DE L'ÉTAT	
		Aménagements d'infrastructures, banlieue	7
		ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES	99
Transports	63.90.63.	Aide fiscale à l'investissement	28
		Total général	**134**

Millions de F

Comptabilité SNCF	Montant en 1976
COMPTE D'EXPLOITATION GÉNÉRALE	
0. *Produits du trafic.*	
Compensations de réductions	
Tarifaires : voyageurs	1 788
État	(1 304)
Collectivités publiques	(484)
Indemnités compensatrices	678
Voyageurs	
État	(475)
Collectivités publiques	(203)
Marchandises	106
Journaux	(34)
Correctifs tarifaires régionaux	(72)
6. *Produits accessoires.*	
Atténuation de :	
76.120. Charges d'infrastructure	1 910
76.130. Charges de passage à niveau	380
76.140. Charges d'emprunts	
76.150. Charges d'amortissement banlieue parisienne	145
76.170. Compensation pour missions de service public et maintien de moyens en excédent des besoins commerciaux	1 202
76.180. Compensation d'exploitation pour retard ou insuffisance d'ajustement de tarifs	625
Contribution complémentaire	780
COMPTE DES OPÉRATIONS EN CAPITAL	
Subventions d'équipement	516

9 671373 6 27

APPENDICE

1. Rappel des modalités adoptées pour déterminer la part « Transport » des chapitres budgétaires généraux et pour répartir, s'il y a lieu, cette part entre les divers modes de transport

A. *Équipement et transport*

VENTILATION DES DÉPENSES DES SERVICES EXTÉRIEURS

En %

	Route	Ports et signalisation maritime	Voies navigables	Aviation civile	Fer	Total
Salaires, indemnités, charges sociales des agents de travaux et personnel	84	10	4	2	–	100
Contrôle de la main-d'œuvre (ch. 31-41)	50	–	10	–	40	100
Autres dépenses (matériel et entretien)	64	20	15	–	1	100

VENTILATION DES DÉPENSES DES SERVICES CENTRAUX [1]

En %

Route	Ports et signalisation maritime	Voies navigables	Aviation civile	Fer	Total
78	8	6	–	8	100

1. Les services centraux sont retenus à 75 %.

B. *Marine marchande*

En %

	Pêche	Transport
Services extérieurs :		
Salaires, indemnités, charges sociales, matériel, entretien	40	60
Services centraux [1]	10	90

1. Les services centraux sont retenus à 75 %.

2. Modalités adoptées pour les calculs hors TVA du tableau 36

Les réductions appliquées sont les suivantes (— 10 % sur fonctionnement et — 14 % sur investissement) :

A. *Routes*

ÉTAT

		Incidence de la TVA		
Fonctionnement (page 43)	4 565	— 457	4 108	
— Passages à niveau	— 269	(— 27)	— 242	
+ Police (tableau p. 43)	2 862	— 286	2 576	
TOTAL	7 158	— 716	6 442	
— Investissement (p. 39)	6 045	— 846	5 199	
— FSIR (p. 67) [privées et SEM]	— 442	(— 62)	— 380	
— Passages à niveau	— 127	(— 18)	— 109	
TOTAL	5 476	— 766	4 710	TVA : 1 482

COLLECTIVITÉS LOCALES

		Incidence de la TVA		
Fonctionnement (p. 45)	7 600	— 760	6 840	
Investissement (p. 39)	8 007	— 1 121	6 886	
TOTAL	15 607	— 1 881	13 726	1 881

B. *Voies navigables — Ports maritimes*

ÉTAT ET COLLECTIVITÉS LOCALES

		Incidence de la TVA		
Fonctionnement VN (p. 43)	275	— 27	248	
Investissement VN État (p. 40)	361	— 51	310	
Investissement VN Coll. loc. (p. 40)	100	— 14	86	
TOTAL	736	— 92	644	TVA : 92
Fonctionnement PM (p. 43)	551	— 55	496	
Investissement PM État (p. 40)	480	— 67	413	
Investissement PM Coll. loc. (p. 40)	114	— 16	98	
TOTAL	1 145	— 138	1 007	TVA : 138

C. *Aviation civile*

ÉTAT ET COLLECTIVITÉS LOCALES

		Incidence de la TVA		
Fonctionnement (p. 43)	1 124	— 112	1 012	
Investissement État (p. 41)	269	— 37	232	
Investissement Coll. loc. (p. 41)	21	— 3	18	
TOTAL	1 414	— 152	1 262	TVA : 152

3. Nomenclature du plan dans l'ordre des fonctions retenues

A. *Voirie*

VOIRIE URBAINE :

641. Voies rapides :

— Autoroutes de dégagement : 6411;
— Autoroutes urbaines et voies express : 6412;
— Route express : 6413.

642. Voies de distribution et de desserte :

— Réseau national : 6421;
— Réseau départemental de 1re catégorie : 6422;
— Grands travaux de voirie communale : 6423;
— Réseau départemental de 2e et 3e catégories : 6424;
— Voies communales : 6425.

DOTATION PARTICULIÈRE VILLES NOUVELLES ET VOIRIE

690. Villes :

— Villes nouvelles : 6901;
— Villes moyennes : 6902;
— Aménagement et viabilité des zones d'habitation : 6903;
— Autres programmes : 6909.

VOIRIE NON URBAINE :

821. Liaisons rapides en rase campagne :

— Autoroutes de liaisons : 8211;
— Réseau national primaire : 8212;
— Renforcements coordonnés du réseau national primaire : 8213;
— Routes express départementales : 8214;
— Routes express communales : 8215;
— Routes nationales classées dans la voirie départementale : 8216.

822. Liaisons ordinaires en rase campagne :

— Réseau national secondaire : 8221;
— Réseau départemental de 1re catégorie : 8222;
— Réseau départemental de 2e et 3e catégories : 8223;
— Voirie communale : 8224;
— Réseau départemental non subventionné : 8225;
— Voirie communale non subventionnée : 8226;
— Opérations de voirie locale : 8227;
— Reconstruction de ponts détruits : 8228.

824. Entretien et exploitation des routes.

B. *Voies navigables — Ports fluviaux et ports maritimes*

VOIES NAVIGABLES :

— Voies navigables à grand gabarit : 8412;
— Autres voies navigables : 8413.

PORTS FLUVIAUX :

— Ports autonomes, infrastructure : 8421;
— Ports autonomes,superstructure : 8422;
— Autres ports fluviaux, infrastructure : 8423;
— Autres ports fluviaux, superstructure : 8424.

PORTS MARITIMES :

— Ports autonomes, infrastructure : 8512;
— Ports autonomes, superstructure : 8513;
— Principaux ports non autonomes, infrastructure : 8514;
— Principaux ports non autonomes, superstructure : 8515;
— Autres ports de commerce, infrastructure : 8516;
— Autres ports de commerce, superstructure : 8517.

C. *Divers transports terrestres*

831. Transports ferroviaires (ch. 63-90 articles 82 et 93, budget Transport : Transports combinés et de voyageurs à courte distance) :
— SNCF (hors banlieue) : 8311;
— Équipements d'échanges et de trafic : 8312;
— Voies mères et embranchements : 8313;
— Chemin de fer d'intérêt local : 8314.

643. Exploitation et échange de trafic (ch. 55-41 article 20, budget Équipement : études de politiques d'urbanisme).

823. Transports routiers :
— Bureaux régionaux de frêt : 8231;
— Centres routiers : 8232;
— Équipements de transports collectifs en milieu rural : 8233;
— Aires de pesée : 8234.

D. *Aviation civile*

861. Bases aériennes :
— Aéroport de Paris : 8611;
— Principaux aéroports du réseau primaire : 8612;
— Autres aéroports et aérodromes : 8613.

862. Navigation aérienne :
— Équipements des services « en route » : 8621;
— Équipements de navigation aérienne des aéroports du réseau primaire : 8622;
— Équipements des autres aéroports : 8623.

863. Météorologie (retenue à 50 %).

E. *Marine marchande*

852 :
— Primes d'incitation au développement de l'armement maritime : 8521;
— Reconversion des compagnies d'économie mixte maritime : 8522.

853. Surveillance et sécurité :
— Signalisation maritime : 8531;
— Surveillance et sauvetage : 8532.

F. *Études et formation professionnelle*

VOIRIE

— Études sur la circulation et les transports urbains : 6045.

DIVERS TRANSPORTS

80. Administrations et services communs (transports) :
801. Services centraux;
802. Services locaux;
803. Recherche sur les transports;
804. Études et statistiques :
— Études sur les voies navigables : 8411;
— Études ports de commerce : 8511.

ANNEXE 6

Évolution des prix des carburants

Évolution du prix de l'essence et du gazole

Année	Indice des prix de détail	Essence			Gasole		
		Prix à la pompe TTC francs courants (en F/l)	Prix à la pompe TTC francs constants 79 (en F/l)	Indice francs constants	Prix TTC francs courants (en F/l)	Prix TTC francs constants 79 (en F/l)	Indice francs constants
1950	100	0,466	2,646	100	0,359	2,039	100
1951	116,2	0,531	2,595	98,1	0,395	1,931	94,7
1952	130	0,601	2,626	99,2	0,450	1,966	96,4
1953	127,8	0,591	2,626	99,3	0,439	1,951	95,7
1954	128,3	0,641	2,838	107,3	0,470	2,081	102,0
1955	129,5	0,638	2,798	105,7	0,517	2,267	111,2
1956	134,9	0,648	2,728	103,1	0,521	2,193	107,6
1957	138,9	0,900	3,680	139,1	0,591	2,417	118,5
1958	159,7	0,920	3,272	123,7	0,647	2,301	112,9
1959	169,6	0,980	3,282	124,0	0,674	2,257	110,7
1960	175,7	0,980	3,168	119,7	0,665	2,150	105,4
1961	181,5	0,980	3,067	115,9	0,664	2,078	101,9
1962	190,2	0,980	2,926	110,6	0,664	1,983	97,2
1963	199,3	0,970	2,764	104,5	0,667	1,901	93,2
1964	206,0	0,980	2,702	102,1	0,653	1,800	88,3
1965	211,1	0,950	2,556	96,6	0,645	1,735	85,1
1966	216,8	0,940	2,463	93,1	0,645	1,690	82,9
1967	222,6	0,940	2,398	90,6	0,645	1,646	80,7
1968	232,6	0,960	2,344	88,5	0,665	1,624	79,6
1969	247,4	1,04	2,388	90,2	0,703	1,614	79,2
1970	260,3	1,07	2,335	88,2	0,716	1,562	76,6
1971	274,6	1,11	2,296	86,8	0,782	1,617	79,3
1972	291,6	1,11	2,162	81,7	0,780	1,519	74,5
1973	312,9	1,15	2,087	78,9	0,799	1,450	71,1
1974	356,0	1,61	2,569	97,1	1,04	1,659	81,4
1975	397,6	1,69	2,414	91,2	1,12	1,600	78,5
1976	435,7	1,82	2,372	89,6	1,26	1,642	80,6
1977	476,6	2,19	2,610	98,6	1,43	1,704	83,6
1978	522,4	2,48	2,696	101,9	1,62	1,761	86,4
1979 janvier	545,85	2,54	2,643	99,9	1,72	1,790	87,8
1979 1er juillet	567,95	2,74	2,74	103,6	1,78	1,780	87,3

Ce tableau donne les prix des carburants à Paris au 1er juillet.

Les colonnes francs constants sont déflatées sur l'indice moyen annuel des prix de détail jusqu'en 1978 et sur les indices mensuels en 1979.

Évolution des prix moyens du fuel-oil et du diesel-oil dans les transports maritimes

Année	Indice prix de détail	Fuel-oil			Diesel-oil		
		Prix à la tonne (francs courants)	Prix à la tonne (francs constants) 1979	Indices (francs constants)	Prix à la tonne (francs courants)	Prix à la tonne (francs constants) 1979	Indices (francs constants)
1970	100,0	86,21	1,881	100,0	136,16	2,973	100,0
1971	105,5	124,31	2,571	136,7	179,45	3,715	125,0
1972	112,0	85,36	1,663	88,4	140,55	2,740	92,2
1973	120,2	106,83	1,939	103,0	197,58	3,586	120,6
1974	136,8	398,99	5,248	279,0	540,48	8,620	289,9
1975	152,7	307,16	4,389	233,3	458,02	6,543	220,1
1976	167,4	367,70	4,793	254,8	526,64	6,866	230,9
1977	183,1	402,66	4,799	255,1	573,83	6,839	230,0
1978	200,7	360,00	3,913	208,0	544,00	5,913	198,9
1er juillet 1979	218,2	617,00	6,170	328,0	1 260,00	12,600	423,8

Source : Compagnie générale maritime.

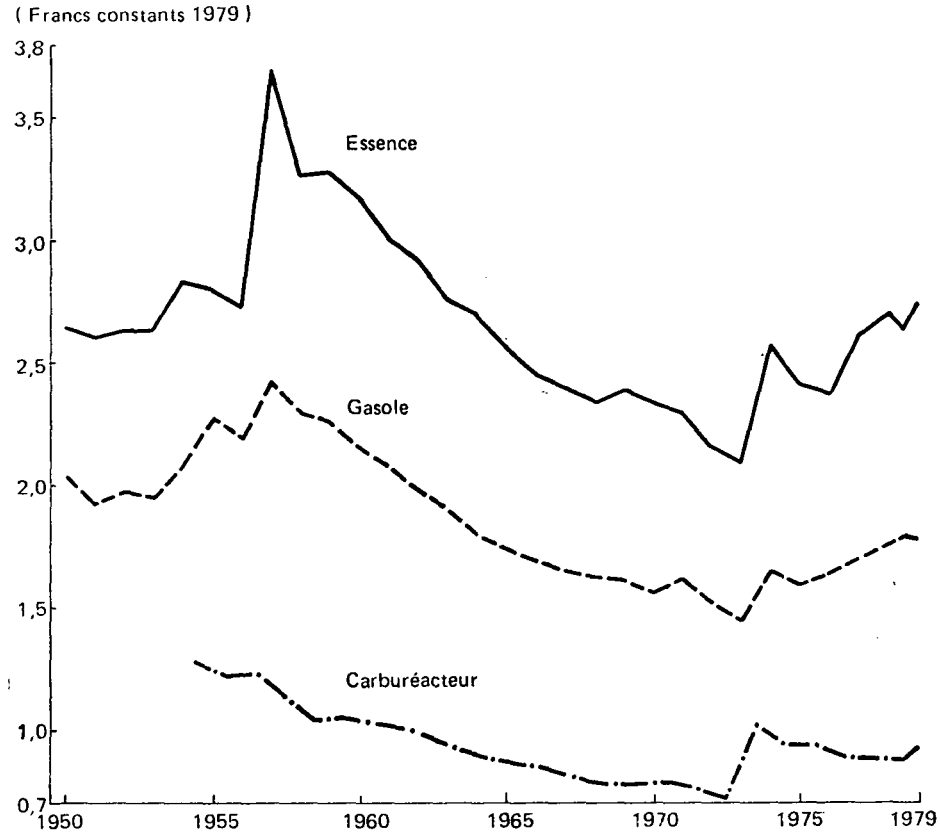
Évolution du prix du carburéacteur (acquitté)

Année	Indice des prix de détail (base 1950)	Prix T.T.C. (francs courants) (F/l)	Frix T.T.C. (francs constants) 1979	Indice (francs constants) (base 1950)
1955	129,5	0,2921	1,2811	110 (estim.)
1956	134,9	0,2896	1,2193	104,7
1957	138,9	0,3029	1,2385	106,3
1958	159,7	0,3167	1,1263	96,7
1959	169,6	0,3097	1,0371	89,1
1960	175,7	0,3251	1,0509	90,2
1961	181,5	0,3299	1,0323	88,6
1962	190,2	0,3391	1,0126	86,9
1963	199,3	0,3391	0,9663	83,0
1964	206,0	0,3336	0,9197	79,0
1965	211,1	0,3286	0,8841	75,9
1966	216,8	0,3288	0,8614	74,0
1967	222,6	0,3288	0,8389	72,0
1968	232,6	0,3267	0,7977	68,5
1969	247,4	0,3402	0,7810	67,1
1970	260,3	0,3587	0,7826	67,2
1971	274,6	0,3844	0,7942	68,2
1972	291,6	0,3957	0,7707	66,2
1973	312,9	0,3965	0,7197	61,8
1974	356,0	0,6409	1,0225	87,8
1975	397,6	0,6561	0,9372	80,5
1976	435,7	0,7211	0,9400	80,7
1977	476,6	0,7486	0,8921	76,6
1978	522,4	0,8207	0,8923	76,6
1979 janvier	545,85	0,8413	0,8754	75,2
1979 juillet	567,95	0,9296	0,9296	79,8

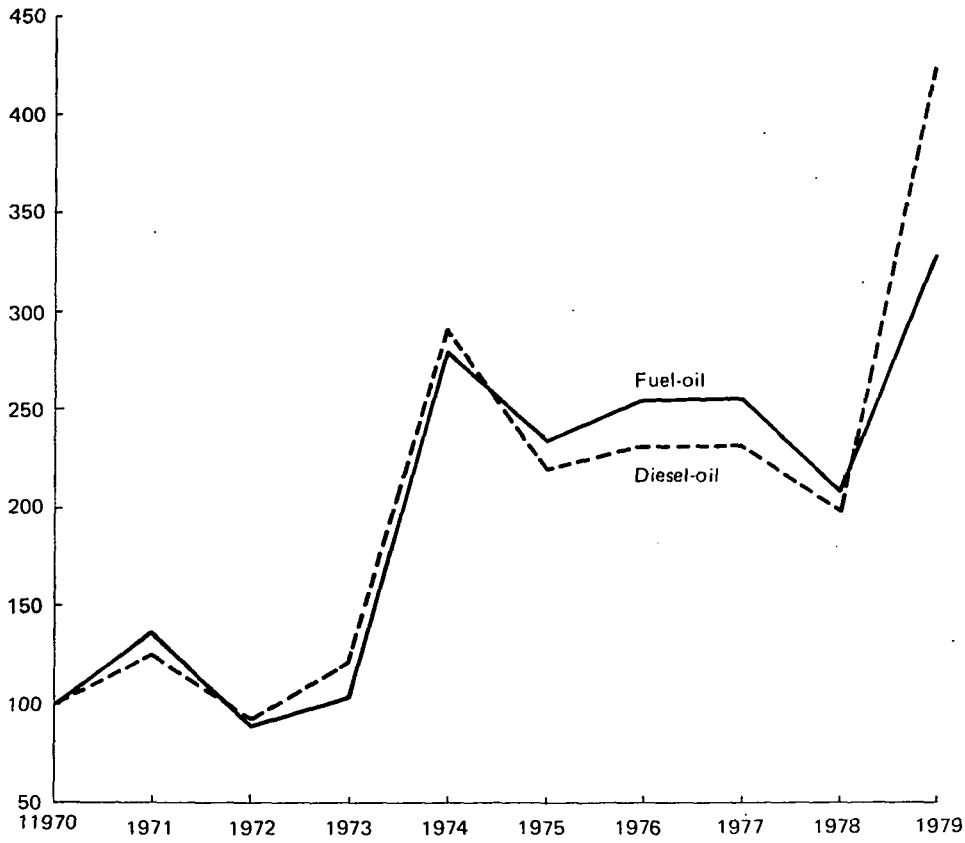
Évolution du prix moyen en France du carburéacteur, sous douane, du 1er juillet 1975 à juillet 1979 (en F/hl)

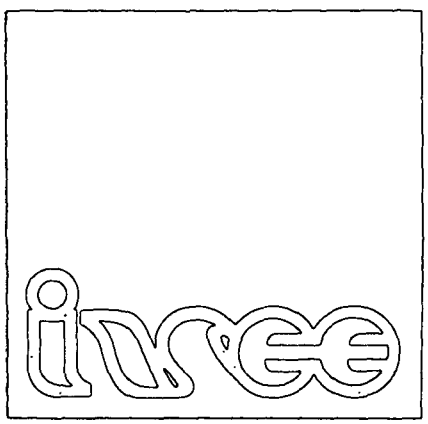
1975	44,69
1976	52,64
1977	57,25
1978	53,30
Janvier 1979	51,34
Juillet 1979	74,16

GRAPHIQUE V. **Évolution des prix en francs constants 1979 de l'essence, du gazole et du carburéacteur**



GRAPHIQUE VI. **Évolution du prix moyen en francs constants 1979 du fuel-oil et du diesel-oil pour la navigation maritime**





LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1978

N° 335 DES COLLECTIONS DE L'INSEE
(Série C, n° 81)

NOVEMBRE 1979