

## LES TRANSPORTS DANS LE NOUVEAU SYSTÈME DE COMPTES NATIONAUX

(2<sup>e</sup> partie)

*Georges Honoré, rapporteur de la CCTN*

Dans la note de synthèses d'avril, nous avons montré comment le nouveau système de comptabilité nationale va améliorer la comparabilité internationale, et en particulier européenne des comptes.

Dans cet article, nous examinerons l'impact, sur les comptes des transports, de cinq orientations spécifiques du nouveau système :

-la suppression du compte des "grandes entreprises nationales" pour la SNCF, la RATP et Air France.

-la marche progressive vers une régionalisation des comptes

-la mesure "franco à bord" (FAB) des échanges extérieurs

-l'ajout des départements d'outre-mer dans le compte central

-le nouveau concept de "marge de transport"

### GRANDES ENTREPRISES NATIONALES ET COMPTES SECTORIELS

**La SNCF, la RATP  
et Air France  
rentrent  
dans le rang**

Actuellement, les Grandes Entreprises Nationales de transport (la SNCF, la RATP, Air France et Air Inter) font l'objet de comptes de secteurs spécifiques. On ne peut donc pas les agréger avec les comptes des autres entreprises de transport. Ce clivage avait été souvent dénoncé par la Commission. Il interdisait toute présentation homogène d'un secteur comme le transport aérien, car les comptes de secteurs détaillés dans le Système Intermédiaire d'Entreprises (SIE) sont présentés différemment de ceux d'Air France et d'Air Inter.

Dans le nouveau système, ce clivage disparaît. Un compte succinct du secteur public viendra remplacer celui des Grandes Entreprises Nationales (ainsi d'ailleurs qu'un compte des entreprises placées sous contrôle extérieur). On devrait donc retrouver une homogénéité de présentation, ceci sans pour autant renoncer à une analyse détaillée de la SNCF et des grands réseaux de transports. Ces réseaux publics feront, de plus, l'objet d'analyses spécifiques dans le futur compte satellite des transports.

**Un système  
intermédiaire  
d'entreprises  
qui se développe**

Rappelons la place importante prise, dans l'élaboration des comptes, par le Système Intermédiaire d'Entreprises. Il est à la base de tous les tableaux détaillés sur les entreprises de transport, et regroupe en un ensemble cohérent et exhaustif les statistiques fiscales et les enquêtes annuelles d'entreprises. Ce système intermédiaire sera de plus complété et confronté aux systèmes d'informations financières (BAFI, etc..) que montent la Banque de France.

Ainsi, parallèlement au compte central, des bases d'informations riches et cohérentes permettront progressivement de mieux décrire les comptes des entreprises, et ceci au niveau le plus détaillé possible. Seule restriction pour le public, les comptes individuels resteront bien sûr protégés par le secret statistique.

# COMPTABILITÉ NATIONALE

## LA RÉGIONALISATION DES COMPTES

Les Nations Unies recommandent l'abandon de la comptabilité par unité homogène de production (ou branche d'activité d'une entreprise), au profit de l'unité "locale" d'activité économique. Mais, sur ce point, les avancées seront très progressives.

### **Mieux localiser les unités de production**

Certes, il serait souhaitable de mieux localiser la production. Mais cette information est difficile à mobiliser, particulièrement en France où l'unité comptable élémentaire reste l'entreprise, au travers des statistiques fiscales.

Dans ce but, on s'oriente vers plusieurs solutions :

- rechercher une meilleure intégration avec les statistiques sur les salaires et l'emploi, souvent collectées par établissement, et de plus très intéressantes pour l'analyse de la situation sociale des entreprises.

- réformer l'enquête annuelle d'entreprise sur les transports. Prévus dans trois ans, cette réforme sera donc postérieure au chiffrage de la nouvelle base. Notons que, de son côté, Eurostat impose progressivement une normalisation de la collecte des données comptables en Europe.

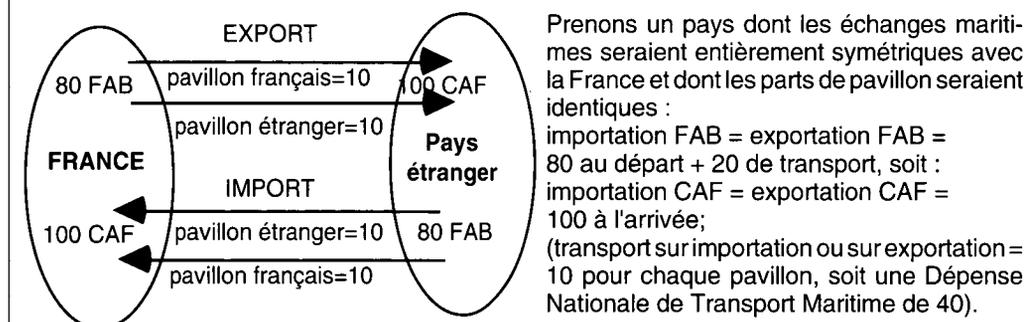
- concentrer les efforts statistiques de l'Insee sur les grandes entreprises, ceci aussi bien dans la collecte et le contrôle des données que dans ses travaux de synthèse du Système Intermédiaire d'Entreprises. Ceci concernera en particulier la ventilation régionale de ces grandes unités.

Comme on le voit, tous ces efforts passent par une meilleure mise en cohérence des statistiques et par un enrichissement des systèmes intermédiaires d'informations sur les entreprises.

## LA VALORISATION DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS FAB-FAB

La valorisation actuelle des échanges aux frontières françaises, dite CAF-FAB (Coûts-Assurances-Frets inclus pour les importations, et Franco-A-Bord pour les exportations), n'est pas "équilibrée".

### **Les déséquilibres de la comptabilité CAF-FAB**



En comptabilité CAF-FAB, c'est-à-dire aux frontières françaises, la balance des biens sera déficitaire de 20 (importation = 100, exportation = 80), et les échanges effectifs de service maritime seront excédentaires de 20, car toutes les prestations maritimes françaises seront attribuées aux non résidents, en particulier à l'importation. En FAB-FAB, tout est bien sûr équilibré, car le parcours hors frontières est réparti symétriquement entre les deux pays. On notera cependant que la symétrie FAB-FAB disparaît pour la route, quand les pays sont de tailles inégales. La symétrie "géographique" de la frontière française avec le reste de l'Europe reprend alors un certain sens économique. Cette symétrie reste cependant partielle, car le cumul des balances CAF-FAB n'aurait aucun sens au niveau européen.

### ***Des échanges équilibrés***

Aussi, pour rééquilibrer le solde des échanges de transports entre pays non contigus, le nouveau système s'oriente vers une mesure FAB-FAB, ce qui représente une amélioration méthodologique, du moins en théorie.

Dans la pratique, la situation est plus complexe. En effet, l'allègement des sources statistiques douanières dans les échanges intraeuropéens se conjugue avec la dégradation progressive des données de la balance des paiements due à la libération des mouvements de capitaux.

La qualité statistique déjà limitée de la balance des échanges de services de transport risque de se détériorer. Ce point fait l'objet d'une attention particulière de l'Insee, mais semble-t-il, sans que des solutions claires soient faciles à trouver.

En contrepartie de l'allègement des données douanières intracommunautaires, l'Insee et l'Oest souhaitent améliorer les estimations des échanges de transport par modes (DNTM pour la mer, DNTRI pour la route, DNTA pour l'air,...), en valorisant les trafics internationaux par des prix. Mais les faiblesses et les retards de l'information européenne sur les trafics, joints à la dérèglementation des tarifs, rendent cette tâche particulièrement difficile.

Face à ces difficultés, il semble qu'il y ait deux écoles :

-Certains souhaitent compenser les lacunes par un effort accru en la matière. Face à l'évanescence progressive des nations, la comptabilité nationale enrichirait son suivi international, et en particulier intraeuropéen.

-D'autres pensent que la comptabilité nationale doit s'adapter aux réalités économiques; l'unification monétaire rend moins pertinents les soldes des échanges des États membres. Par contre, la compétitivité des armateurs ou des grands ports devient la variable significative. Ainsi, cette école ne s'intéresse qu'à l'Europe prise dans son ensemble.

Le compte du reste du monde ne deviendrait alors qu'un compte d'ajustement retraçant les incohérences entre les données sur le système productif et les échanges de devises mesurées par la balance des paiements, ceci dans l'attente de la monnaie unique européenne. Va-t-on supprimer la balance des frets dans le rapport de la commission des comptes des transports?

### ***Avec la monnaie unique, la balance extérieure a-t-elle un intérêt?***

## L'INTÉGRATION DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

### ***Pourra-t-on encore isoler les DOM?***

Dans le souci de représenter complètement l'activité nationale, la nouvelle base inclura les Dom, auparavant classés avec le reste du monde. Cette intégration ne se ferait pas, semble-t-il, par sommation de comptes séparés des Dom et de la métropole, ce qui rendra plus difficile les évaluations spécifiques à la métropole.

Au-delà de ces corrections statistiques, les répercussions risquent d'être gênantes dans l'interprétation du compte du transport international. Il serait en effet contestable d'assimiler un vol Paris - Pointe-à-Pitre à un vol intérieur. Là aussi, les règles d'application se révéleront capitales pour le compte des transports.

## LA NOUVELLE MARGE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

A l'image du commerce, il n'y aura plus de consommations intermédiaires de transports de marchandises. Elles seront intégrées dans le prix des produits transportés.

En effet, le transport de marchandises ne sera plus considéré comme un service interne au procédé de fabrication, car il ne modifie pas le produit transporté au sein

# COMPTABILITÉ NATIONALE

d'une unité de production, mais le déplace seulement d'une activité à l'autre. Son coût devra donc être intégré aux produits, comme pour le transport de produits finis

## Les transports imputés au produit et non à la production

Ainsi, les consommations intermédiaires en transports de tôles de la branche d'activité automobile vont être réaffectées aux tôles. De même, les transports sur ventes finales, actuellement inclus dans la production de chaque produit, seront mis dans la marge de transport.

Finalement, la marge de transport regroupera tous les transports d'un même produit, ce qui, d'un certain point de vue, est plus simple.

Cependant, cette simplification soulève de nombreux problèmes:

-Va-t-on intégrer dans la marge toutes les activités spécifiques associées aux transports (livraison, groupage, stockage, auxiliaires de transports, redevances et péages, assurance des produits transportés...)?

-Comment traiter les transports de produits non vendus (gravats, matériels et engins, déménagements, transports internes, fret postal,...)?

-Dispose-t-on des données statistiques suffisantes?

Surtout, le nouveau système ne valorise toujours pas le transport pour compte propre. La nouvelle marge de transport restera donc partielle.

### La nouvelle marge de transports dans l'équilibre "Ressources-Emplois"

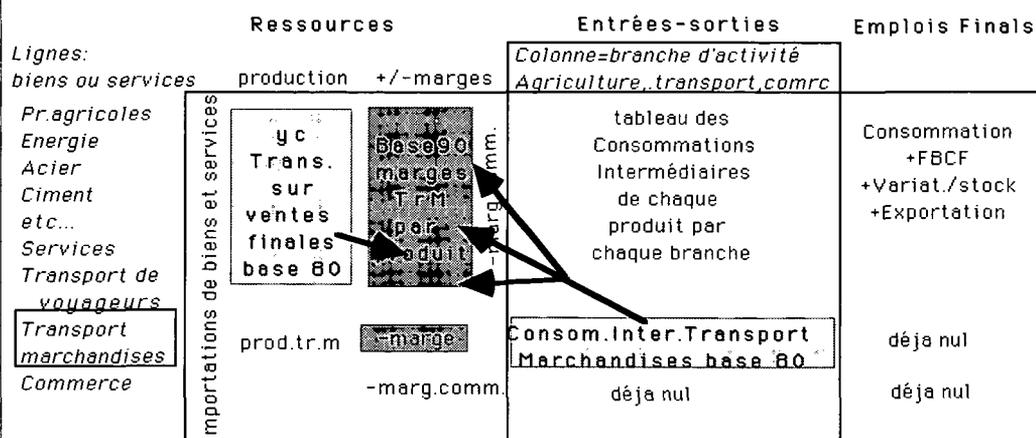
Dans ce graphique, les flèches et les surfaces grisées montrent le changement dû à la nouvelle base dans le tableau d'équilibre général entre les ressources et les emplois de chaque produit ou service (ligne du tableau). La ligne "service de transports de marchandises" est transférée dans une nouvelle colonne "marge de transports".

Les consommations intermédiaires (CI) de la ligne "transport de marchandises" de la base 80 (transports sur achats et ventes intermédiaires de chaque branche) **s'annuleront en base 90**.

Chaque produit transporté, ou ligne de la base 80

**Importation + Production (y.c. tr/vente finale) = CI + Emploi Final (y.c. tr/vente finale) deviendra en base 90 :**

**Importation+Production (n.c. tr/vente finale)+Marge de transport (tous transports du produit) = CI (y.c. tr/ achat et vente intermédiaires) + Emploi Final (y.c. tr/vente finale)**



En reprenant l'exemple des tôles, dont la production de 100 serait destinée pour 50 à l'Automobile, pour 30 au BTP, et pour 20 en consommation finale des ménages. Supposons que les transports de tôles sont de 10% pour ces trois utilisations, soit 5, 3 et 2.

L'équilibre ressources -emplois en base 80:	production		Consom. Intermed. Auto BTP		Consommations des ménages
	Tôles	100+2		50	30
Transport marchandises	8		5	3	0

devient en base 90:	production	marge	Consom. Intermed. Auto BTP		Consommations des ménages
	Tôles	100	10	55	33
Transport marchandises	10	-10	0	0	0