

LA NOUVELLE BASE DES COMPTES ET SES IMPLICATIONS DANS LES TRANSPORTS.

L'INSEE vient de publier la nouvelle base des Comptes de la Nation (1). Ces données servent de cadre aux Comptes des Transports de la Nation (2).

Le cadre général reste relativement stable.

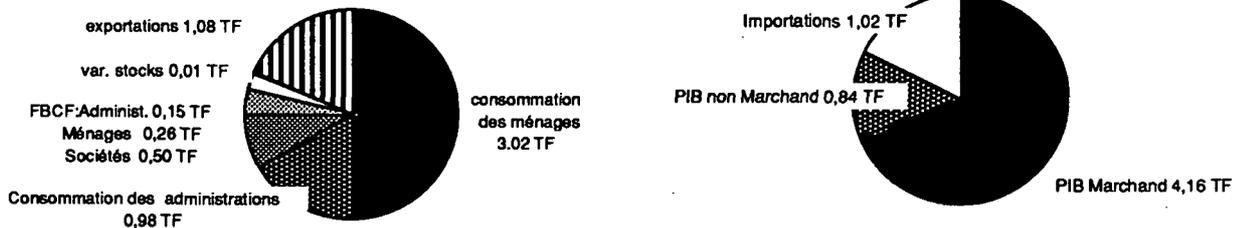
Entre la base 1980 et la base 1971, le cadre - Comptes de secteurs (3), Equilibres Ressources-Emplois, Tableau Economique d'Ensemble et Tableau Entrées-Sorties - change peu (cf modifications de détail voir encadré), car l'amélioration principale porte sur les méthodes d'élaboration des comptes.

Principaux agrégats en 1986

1 TF = 1000 Milliards de Francs

EMPLOIS

RESSOURCE



Principales modifications conceptuelles de la nouvelle base:

- Le TES comporte dorénavant des **comptes d'exploitation par branches**
- Les hôpitaux et la consommation hospitalière passent dans le compte des administrations. Aussi, une consommation élargie des ménages sera calculée, comprenant l'éducation, la santé...
- Les sociétés d'économie mixte deviennent des sociétés.
- Le crédit-bail est réintégré dans les investissements des utilisateurs (sociétés...).
- Les placements financiers des assurances sont intégrés dans les recettes des assurances.
- Les classements des agents financiers et des opérations financières sont entièrement revus, afin de mieux faire apparaître les agrégats monétaires, d'isoler le compte des résidents, etc...
- Le compte du reste du monde est mis en cohérence avec le solde de la Balance des Paiements
- Les comptes de patrimoine financiers en cours sont systématiquement et cohérents avec le TOF.
- Les comptes de la sécurité sociale sont présentés différemment, en particulier pour les régimes de la SNCF et de la RATP (vieillesse et accident), qui sont réintégré dans le compte des GEN.
- La qualification des salariés (GVT) est comptabilisée en volume dans la production des Administrations.
- les routes et canaux font l'objet d'une consommation de capital fixe.

Mais les méthodes d'élaboration des comptes changent profondément

La révision des comptes a surtout pour objet de corriger l'incohérence relative des évolutions des comptes de secteurs et de branches (4). Calés pour l'année de base, mais ils évoluaient ensuite de façon trop indépendante.

En l'absence de **comptes d'exploitation par branche**, on pouvait aboutir à des aberrations comptables, telle une valeur ajoutée négative dans le transport aérien (par surévaluation des consommations d'énergie dues à la crise pétrolière).

Juillet 1987

**Des améliorations
spécifiques aux
transports dans
trois domaines.**

Ainsi, la nouvelle base "privilège" l'information issue des entreprises. Les arbitrages sont plus nombreux (valeur ajoutée, FBCF, ventes, consommation des ménages). Le principal d'entre eux consiste à confronter la valeur ajoutée du tableau décharges intermédiaires à celle des "Comptes d'Exploitation par Branche".

* Les **échanges effectifs** de transports, où l'INSEE a retenu comme principe l'abandon de calage du commerce extérieur sur la Balance des Paiements : le total des exportations et importations des sous-branches des transports est calculé de façon spécifique, car l'OEST a mis au point une méthode de calcul du commerce extérieur du transport routier de marchandises (DNTRI) à partir des statistiques douanières valorisées par des taux de frêt (Il subsiste en revanche des incertitudes sur l'évaluation du commerce extérieur des activités annexes des transports).

* Le **partage volume-prix** du transport routier de marchandises s'améliore dans la nouvelle base : En effet, l'OEST a mis en place à partir de 1983 un système d'observation des prix. C'est un acquis essentiel quand on sait que les trafics, considérés à tort comme des indicateurs de volume dans la base 1971, baissent de 10% entre 1977 et 1981, alors que les recettes déflatées par la T.R.O. progressent légèrement durant cette période. Un travail analogue a pu être entrepris depuis 1984 sur les prix de la navigation intérieure.

* Pour les **Grandes Entreprises Nationales** de transport, la transcription de leurs comptes en Comptabilité Nationale a fait l'objet d'avancées. Désormais, l'INSEE sait mieux ventiler leurs production, consommations intermédiaires, et FBCF par produits).

(1) Le compte de l'année 1983 est définitif. Ceux des années 1984 et 1985 sont des comptes semi-définitifs. Le compte provisoire de l'année 1986 a été établi en mars 1987.

(2) La Commission des Comptes des transports de la Nation, créée en 1961, et présidée par M. Paul JOSSE, se réunit deux fois par an. Le rapport '86, examiné le 2 juillet 87, sera diffusé en septembre. Seule l'activité de transport pour compte d'autrui (à l'exception des transports maritimes et fluviaux) est comptabilisée dans le TES.

(3) **secteurs institutionnels**: les sociétés les ménages (y c. les entreprises individuelles), les institutions de crédit, les assurances, les administrations publiques et privées, et de plus le "reste du monde".

Pour chaque secteur, on établit des comptes de production, d'exploitation, de revenu, d'utilisation du revenu, de capital, et financiers.

Par ailleurs, les entreprises font l'objet d'une analyse en sous-secteurs d'activité. Les grandes entreprises nationales (GEN) sont isolées.

4) Le découpage en **branches** est transversal au découpage en secteurs. Une branche regroupe des "unités de production homogènes" produisant un même bien.

Par produit, le tableau "entrées-sorties" équilibre ressources et emplois:
 $Production + Import. = Consommations intermédiaire et finale + FBCF + Var. des stocks + Export.$

Le PIB est la somme des valeurs ajoutées. La Formation Brute de Capital Fixe représente l'acquisition, nette de cessions, de biens durables.

Juillet 1987