

Oleg ARKHIPOFF
Administrateur
à l'Institut National
de la Statistique
et des Etudes économiques

**LE PROBLÈME
DES COMPAGNIES
AÉRIENNES
EN COMPTABILITÉ
NATIONALE**

INTRODUCTION

Les compagnies de transport (aérien ou maritime) posent de délicats problèmes, tant pratiques que théorique, au comptable national en Afrique. Surtout si ce comptable se place dans une optique territoriale, comme c'est fréquemment le cas.

Le plus souvent, l'Afrique est desservie par des compagnies de transport étrangères qui ne sont représentées que par de simples agences ; la flotte est étrangère et son port d'attache est européen la plupart du temps. Ce n'est que dans le domaine aérien, que la situation africaine est meilleure puisque certains pays possèdent leur propre compagnie (AIR MADAGASCAR) ou bien sont desservis par une compagnie plurinationale (AIR AFRIQUE).

Si l'on se place dans une optique comptable territoriale — c'est-à-dire que, par exemple, sera considéré comme « malgache » tout ce qui réside de manière permanente sur la Grande Ile — si donc l'on se place dans une telle optique, quelle sera la part de la valeur ajoutée — transport pour un pays africain donné ? Disons tout de suite que ce problème est bien plus général que l'on pourrait le penser a priori et se pose pour toute entreprise à filiale africaine et qui, notoirement, est étrangère. Ce problème n'est donc pas un problème technique étroit mais débouche facilement vers une médiation générale sur le concept de valeur ajoutée géographique et même de valeur ajoutée tout court.

Tel est le problème ; essayons d'en déterminer les solutions car il y en a, évidemment un grand nombre possible.

La méthode objective.

La première idée qui vient à l'esprit est de comptabiliser tout crûment les recettes et dépenses de l'Agence telles qu'elles se présentent. Méthode naturelle et nous ne sommes pas loin de penser que c'est finalement la meilleure à beaucoup de points de vue.

Evidemment tout n'est pas positif dans ce bilan : selon les lieux l'Agence peut n'être qu'un simple relais faisant peu ou pas de recettes et sa valeur ajoutée est alors minime ou même négative, car les dépenses (d'entretien, d'avitaillement) peuvent être, elles, considérables (1).

Ou bien la valeur ajoutée objective de l'Agence est exagérée : c'est un simple guichet-clients. Exagérée dira-t-on parce que les dépenses de fonctionnement du matériel naviguant se font ailleurs (à l'Agence-relais de toute à l'heure par exemple).

Comme la production finale du pays africain étudié sera la somme des valeurs ajoutées par les entreprises situées sur son territoire (dont l'Agence en question), certains iront jusqu'à dire qu'il y a là un surplus fictif de valeur ajoutée par l'Afrique « imméritée ». Ou au contraire (premier cas), on protestera que le relais considéré vaut plus que ce que la méthode objective laisse croire parce que, si on le supprimait, alors... Mais chacun sait qu'une voiture normale roule difficilement sur trois roues ou qu'un avion ne peut voler avec une seule aile.

Il y a donc là un fait qui ne peut être écarté sans ménagement et qui s'oppose fortement à cette première méthode. Nous pensons que cette objection n'est le plus souvent que sentimentale parce que vague et non étayée sur quelque théorie que ce soit.

Pourtant, la méthode objective est simple ; elle respecte les flux tels qu'ils existent et sans en dénaturer l'appellation comme ce sera le cas avec d'autres méthodes. Tous ces flux sont réels et peuvent être mesurés objectivement. Ils ne sont pas fictifs et sont recoupés par tout l'ensemble des flux financiers que pourraient analyser les comptables.

Quant à l'argument sentimental, nous pouvons nous demander quel profit peut retirer le pays africain d'un surcroît (« juste » ou « injuste ») de valeur ajoutée puisque rien ne reste dans le pays : les marins sont étrangers et sont payés ailleurs et les capitalistes perçoivent également leurs dividendes grâce à l'argent des billets achetés en Afrique, argent transféré en Europe. Donc, le niveau absolu du revenu national d'un pays ne signifie en soi pas grand'chose si l'on ne tient pas compte de la manière dont il est calculé et comment il s'articule à l'ensemble des autres variables économiques.

Voyons maintenant les méthodes « justes ».

(1) Rappelons que la valeur ajoutée d'une entreprise est égale au chiffre d'affaires moins les achats de marchandises destinées au bon fonctionnement de l'entreprise.

La méthode de la participation.

A vrai dire, cette méthode (et même les autres) sont choisies par les comptables non pas à cause de l'argument précité ou parce que les comptables aiment à décrire les choses telles qu'ils les trouvent sans se compliquer outre mesure la tâche, mais sont choisies selon les possibilités pratiques de leur mise en œuvre et, il faut bien le dire, en Afrique du moins (et même peut-être ailleurs), le choix est, dans ces conditions, le plus souvent unique. Cependant une fois la méthode choisie (ou plutôt imposée), il importe d'en dégager la philosophie.

La méthode de la participation, donc, s'impose très souvent lorsque l'on ne connaît pas la comptabilité de l'Agence, mais que l'on connaît par contre facilement les comptes globaux de l'ensemble de la compagnie et lorsque le pays africain est un des actionnaires.

Si l'on connaît les actionnaires du pays et si on connaît le montant de leur participation au capital de la société (et c'est le cas, évidemment, pour AIR AFRIQUE), il est facile de mettre en œuvre la méthode suivante : soient $p\%$ la participation du pays, R et D les recettes et dépenses globales de la société et r , d les recettes et dépenses imputables au pays actionnaire :

$$r = pR \qquad d = pD$$

Alors la valeur ajoutée v du pays (V valeur ajoutée par la Société) est :

$$v = r - \bar{d} = p(R - D) = pV$$

Cette solution est classique.

C'est l'éthique du capitaliste qui prend sa quote-part du fonctionnement de la société au prorata de son apport.

Nous n'avons pas ici à discuter de cette éthique. Par contre, nous avons à en voir les incidences sur le plan statistico-comptable. Elles sont désastreuses (nous avons utilisé la méthode de la participation pour AIR AFRIQUE dans les comptes 1964-1965 du Cameroun et, simultanément, la méthode objective pour d'autres compagnies de transport) : la production finale du pays étudiée se voit affectée une valeur ajoutée dont tous les outputs (le chiffre d'affaires) et les inputs (dépenses) sont censés avoir effectivement eu lieu sur le territoire du pays. Or, cela n'est pas, donc il faut corriger d'importations et d'exportations fictives la balance commerciale du pays. Il faut également verser fictivement des salaires dans le pays pour ensuite les transférer tout aussi fictivement au dehors, etc... Supposons qu'une enquête de budgets de famille nous ait permis de mesurer exactement les achats de billets par les particuliers ; ce résultat objectif ne risque pas de coïncider avec le chiffre analogue tel qu'il résulte de la méthode de la participation. Etc, etc...

Ce n'est que grâce à l'imperfection actuelle des statistiques que ces scrupules ne restent que scrupules. Nous sommes persuadés que si tout était connu exactement, seule prévaudrait la méthode objective. Mais nous en sommes encore loin.

La méthode des « recettes à terre ».

Le principe de la méthode est simple : les recettes des navires sont réalisées « à terre », c'est-à-dire que la société impute ses recettes au pays où elles ont été réalisées. L'optique ici est celle du client : la recette revient au pays où se trouve le client. Le chiffre d'affaires ($\overline{r_i}$) de l'Agence est donc retenu tel quel, exactement comme dans la méthode objective ; nous avons donc un flux important qui reste objectif ; les autres le sont moins. En effet, reste maintenant à répartir les dépenses D par pays ($\overline{d_i}$). Une formule conventionnelle simple résout la question :

$$\overline{d}_i = \frac{\overline{r}_i}{r_1 + r_2 + \dots + r_n} \times D$$

(i étant l'indice du pays desservi en question). Ce dernier flux \overline{d}_i est, lui, fictif et entraînera toutes les conséquences fâcheuses qui ont été évoquées au paragraphe précédent.

Formellement, cette méthode s'identifie à la précédente : on affecte un coefficient de pondération au pays n° i suivant tel ou tel critère éthique, technique, fiscal ou autre (participation du pays au capital social, part local des recettes, des salaires versés, du tonnage embarqué, des passagers transportés, etc...). Les avantages et inconvénients sont toujours les mêmes ; si l'on veut des flux objectifs, on trouve des grandeurs qui peuvent déplaire :

- sur le plan sentimental (l'importance en est réduite) ;
- sur le plan théorique : l'agrégat objectif qui en résulte ne coïncide pas avec l'agrégat du même nom, issu directement d'une certaine théorie. Dans le présent, la ventilation des dépenses au prorata des recettes est certainement meilleure, dans une optique de tableau d'échanges inter-industriels, que la méthode objective. Ou bien, si les travaux comptables sont menés dans des buts avant tout fiscaux, une valeur ajoutée ou un output qui n'auraient rien de commun avec l'assiette réglementaire des impôts sur les entreprises, sera certainement fortement critiquée (qu'importe alors si d'autres postes comptables sont dénaturés puisque ceux-ci n'intéressent personne ?)

Donc, la discussion des différentes méthodes de pondération (méthodes ô combien fréquentes) doit porter sur les points suivants :

- quel genre de valeur ajoutée veut-on obtenir et à partir de quelles théories ou, mieux, à quelles fins ?

— quelles en sont les conséquences sur les autres postes comptables ? ne risque-t-on pas de perdre ailleurs — tout et au-delà — de ce que l'on a péniblement gagné ici ?

— quelles sont les possibilités pratiques de mise en œuvre des méthodes préférées (cette dernière raison est, finalement, la raison dominante).

Nous pouvons aborder maintenant un problème plus général et qui est dans la ligne directe de ce qui précède.

La méthode de la valeur ajoutée locale.

Très souvent, dans les pays en voie de développement en particulier, on se préoccupe de connaître la valeur ajoutée locale non pas tout à fait dans le sens des méthodes précédentes, mais dans le sens suivant : quelle est la valeur ajoutée qui « reste » sur place ?

Une valeur ajoutée ne « reste » pas, c'est un solde ; seul l'output peut être exporté ou consommé dans le pays et l'input produit sur place ou importé.

C'est naturellement aux revenus distribués sur cette valeur ajoutée que l'on songe. La valeur ajoutée locale est donc la somme des revenus (du travail, du capital, impôts) qui en découle. Sur un plan très général, le problème est déjà résolu : quels sont les salaires, etc... qui sont versés dans le pays — Si l'on peut répondre à cette question on a, peut-être, une solution à notre problème des transports dont la valeur ajoutée sera prise égale à la valeur ajoutée locale.

C'est une extension en quelque sorte de la méthode de la participation (toujours sans quitter le plan général où nous nous plaçons).

Quelques problèmes (mineurs !) subsistent : les revenus touchés sur place ont-ils le droit de s'expatrier par la suite ? Au bout de combien de temps ? Quels sont les résidents qui en touchant « sur place » des revenus contribuent à la valeur ajoutée locale. Le lecteur en réfléchissant sur les difficultés qui naissent ainsi au fur et à mesure que progresse l'examen détaillé du problème, ne contribue pas à clarifier ce concept de valeur ajoutée locale (1).

On pourrait encore se tourner vers la dépense effectuée sur la valeur ajoutée locale : ce que l'on consomme localement, ce que l'on y investit. Mais il faut en retrancher les importations ; et que faut-il faire des exportations ?

(1) « L'alternative de la comptabilité économique mondiale » in *Revenu d'Economie Politique*, n° 2, mars-avril 1967, Paris, où nous avons abordé le problème de la valeur ajoutée internationale en tant qu'agrégat mesuré par le biais des revenus de facteurs.

Supposons résolues ces questions et voyons maintenant ce qui se passe sur un plan plus pratique, le plan de la mise en œuvre d'une comptabilité où tous les agrégats devront être mesurés coûte que coûte : disons-le nettement, le cadre comptable qui repose sur les notions de outputs et inputs ne convient pas du tout à ce problème : seuls des calculs *extra-comptables* ultérieurs peuvent donner tel ou tel agrégat. C'est d'ailleurs une bonne solution : une comptabilité de base *objective* (pas de flux fictifs) est un creuset où sont confrontées et amalgamées les statistiques économiques du pays. A partir de là, dans un deuxième temps, on calcule tous les agrégats que l'on veut et que l'on sait être cohérents entre eux.

Quant à bouleverser tout un système comptable pour résoudre un problème somme toute mineur (celui des transports), cela n'en vaut certainement pas la peine, surtout si le système fonctionne bien dans l'ensemble.

Les méthodes pratiques.

Quelles que soient les préférences et le choix, arrive toujours le moment où il faut mettre en œuvre la méthode adoptée.

Jusqu'à présent, la méthode objective exigeait la connaissance de la comptabilité de l'Agence et les méthodes de pondération celle de la société prise dans son ensemble et les pondérations ad hoc. Si l'on a d'une manière ou d'une autre les comptabilités, on peut utiliser la méthode agrégative pour calculer la production finale : on totalise ou agrège les comptes élémentaires (il faut un recensement industriel comme c'est le cas au Cameroun, ou bien travailler avec les contributions directes).

Mais il arrive que la méthode agrégative soit impossible (elle l'est toujours pour le secteur agricole traditionnel) ; on utilise alors la méthode de l'équilibre par produit : produit par produit on calcule (d'abord pour les quantités puis pour les valeurs) les emplois et les ressources. La totalisation donne les grands agrégats tels que la production, la consommation, etc... Lorsque cette deuxième méthode de l'équilibre doit être appliquée aux transports dont il a été question (ou plus exactement lorsque pour estimer les transports on n'a que la méthode de l'équilibre) le problème se complique singulièrement au point de faire croire à un tout autre problème, mais il n'en est rien : les mêmes options que plus haut demeurent, mais cachées.

On recherche donc à connaître le nombre de tonnes - kilomètres, le nombre de passagers - kilomètres et les inputs correspondants. Il faut également les prix ad hoc pour passer ensuite aux valeurs. Généralement, si l'on utilise la méthode de l'équilibre, c'est qu'il y a de fortes chances qu'on n'ait pu obtenir que très peu de renseignements de l'Agence de transport. On doit donc utiliser les statistiques embarquements - débar-

quements - transit usuels. Rarement, dans ces statistiques (qui sont en quantités et non en valeur), sont données les compagnies — tout au plus les nationalités des navires. Or, un port voit passer toute sorte de navires, dont certains relèvent de compagnies non représentées de façon permanente dans le pays. Donc, on ne peut objectivement distinguer les achats de transport auprès des agences locales (achat de services) des achats de transports auprès de l'étranger (poste spécial du compte de l'extérieur).

De plus, il faut évaluer la destination « moyenne », le prix « moyen » du passage. Les difficultés sont grandes, si grandes que l'on risque d'oublier la toile de fond de nos calculs : cherche-t-on à évaluer les recettes de l'Agence r ou celle R globale de la compagnie (pour la ligne ou pour l'ensemble des lignes desservies par cette compagnie ?). Quant aux inputs, ce sont des coefficients techniques que l'on recherchera (avec beaucoup de peine) : là aussi aura-t-on d ou D ? Il est probable qu'on aura, en fin de travail, estimé les recettes « à terre », non des agences, mais du port et les coefficients techniques tiendront lieu de coefficients de pondération.

En conclusion, dans les cas les plus défavorables d'estimation des opérations de transports internationaux (hélas, cas encore trop fréquent), il nous semble que les estimations pratiques conduisent vers quelque chose qui se rapproche de la méthode des recettes à terre.

Toujours à propos du processus pratique d'estimation des transports, citons le cas suivant :

Pour certains organismes (qui ne sont pas nécessairement des compagnies de transports, ni même des entreprises), on se trouve devant une situation où n'est connue qu'une partie des opérations locales ; la partie inconnue est noyée dans la masse globale des opérations de l'organisme pris dans son ensemble, opérations globales qui sont décrites dans une comptabilité générale, non différenciée par région (e.g., A.S.E.C.N.A., F.A.C., etc...). Dans certains cas, on estime la totalité des dépenses locales par analogie avec des comptes généraux. En pratique, nous retombons sur une méthode de pondération. En théorie, si les dépenses locales (et les recettes) ont un sens non ambigu et si ce sont elles que l'on cherche à mesurer, on se trouve alors non devant des flux fictifs mais, plus simplement, devant des marges d'erreur, nulles en théorie.

Le problème du pipe-line.

Soit un pipe-line qui dessert une entreprise située dans un pays B (peu importe si celle-ci est une filiale d'une entreprise plus vaste). Ce pipe-line traverse ensuite le pays A . A la place du pipe-line on pourrait prendre aussi l'exemple d'une ligne de chemin de fer sans desserte du pays A .

Si l'on aborde le problème du point de vue du pays B aucune difficulté particulière : la société exploitante est à classer dans le secteur des sociétés pétrolières (ou avec les chemins de fer).

C'est surtout au point de vue de A que des problèmes épineux surgissent dans une comptabilité à optique territoriale. On se trouve devant un agent économique qui ne fait pas de recettes (ou si peu), qui paie probablement des redevances au pays A et effectue des dépenses d'entretien et d'investissement le cas échéant.

Tout d'abord, le pipe-line est-il un résident du territoire ? Problème analogue pour le touriste dont le séjour est de plus ou moins longue durée, le routier qui traverse le pays, etc... La solution à ce genre de questions est avant tout une nomenclature précise et sans ambiguïté confectionnée avec le concours permanent de ceux qui seront chargés de mesurer les opérations des agents ainsi classés.

Le pipe-line étant permanent, son existence se traduit par un budget territorial régulier. Il sera donc naturel de le territorialiser.

Le second problème à affronter est un problème de classement ; le pipe-line est-il une entreprise (à valeur ajoutée fortement négative si l'on applique la méthode objective, au rebours de l'Agence maritime — ou bien une administration ; si l'on veut appliquer la méthode objective, on classera le pipe-line comme administration privée (la méthode objective — à laquelle va notre préférence — va de pair avec le critère objectif de définition suivant : est entreprise tout agent présentant une valeur ajoutée positive (1) ; est administration tout agent — autre qu'un ménage (2) — qui n'est pas entreprise).

Le caractère hautement lucratif que l'on prête aux compagnies pétrolières, peut amener à refuser le classement précédent et, par voie de conséquence, à rejeter l'emploi de la méthode objective comme mesurant la valeur ajoutée de l'oléoduc.

Il s'agit donc de bâtir de toutes pièces une entreprise de pipe-line locale à valeur ajoutée possible. La méthode de la participation risque

- (1) C'est le critère que nous avons adopté dans les comptes camerounais 1964-1965. — Un inconvénient majeur : on ne peut classer un agent qu'après examen de ses comptes ; le critère devient donc malaisé dans une méthode d'équilibre par biens et services. — Des exceptions : une entreprise qui vient juste de s'installer ; elle ne produit pas encore mais néanmoins dépense et investit ; même chose pour une entreprise qui liquide, car elle était classée dans les entreprises — exception également : des entreprises en difficultés temporaires ou « saisonnières », facilités comptables trop grandes.
- (2) La distinction administration — ménage devient floue dans certains cas-limites : une petite équipe de football locale sans articulation financière bien définie — des « lieux de prières » musulmans, dont tous les frais sont assurés par un ménage, dont le chef est le chef du culte, etc... Dans ces cas-limites, il ne faut jamais l'oublier, très souvent, c'est l'observation statistique la plus commode qui classe un agent dans telle ou telle catégorie.

d'être sans objet et celle de la dépense également. D'ailleurs, vu l'esprit qui nous anime actuellement, s'il y avait quelques recettes, nous pourrions être déçus de la modicité de la valeur ajoutée qui s'en déduit et chercher autre chose pour mesurer une valeur ajoutée qui ne peut être qu'importante vu le rôle capital du pipe-line pour la société exploitante.

La méthode de la valeur ajoutée locale risque également de nous décevoir...

Faut-il alors calculer le débit annuel du pipe, évaluer par tel ou tel moyen les recettes de transport qui en découlent pour notre entreprise fictive, constituer des comptes de production, d'exploitation, etc..., pour finalement transférer toute la valeur ajoutée, ou presque, à l'étranger ? Ce qui revient à une sorte de méthode de la dépense avec recettes locales fictives. Disons que c'est beaucoup de peine pour une variable économique significative que l'on connaît fort bien et rapidement : la redevance payée par le pipe.

Notre préférence va donc à la méthode objective et un pipe-line classé parmi les administrations ; solution sans panache, mais qui est... objective. Quant aux experts du pays ils sauront fort bien où et par quoi se traduit l'incidence essentielle de l'oléocluc sur l'économie du pays.

Si cette solution ne plaît vraiment pas, il faut abandonner les modèles comptables passe-partout, bâtir une théorie économique particulière au pays A et où le pipe-line est mis à sa « juste » place, puis habiller cette théorie d'un système comptable sur mesure.

Les allers et retours. Les clearing entre compagnies. Les boursiers.

Les considérations précédentes n'ont certes pas résolu toutes les difficultés qui se présentent dans la pratique comptable des transports, mais néanmoins elles contribuent grandement à leur trouver rapidement une solution rationnelle et qui se situe dans un plan d'ensemble cohérent.

Voyons tout d'abord la question des allers et retours. L'Africain qui part à l'étranger achètera souvent un aller et retour, sur le trajet Dakar-Bordeaux, pour fixer les idées. Faut-il imputer à l'Agence de Dakar la moitié du billet, l'autre revenant à Bordeaux ou bien totaliser le tout au Sénégal ? La méthode objective, celle de la « recette à terre » conduisent, logiquement, à imputer la totalité du billet à l'Agence africaine : de toute façon peu importe où va l'Africain, l'essentiel est que c'est un client africain et non mi-africain, mi-européen ?

En ce qui concerne les autres méthodes de pondération ou celles de la valeur ajoutée locale, le problème ne se pose évidemment pas : les recettes et dépenses locales étant calculées à partir des recettes et dépenses globales à l'aide d'une méthode de calcul où n'intervient pas la notion d'aller et retour.

Un problème quelque peu analogue au précédent est celui des clearings. Un passager quelconque peut acheter à l'Agence locale d'Air-Afrique un billet Douala-Paris (sur avion Air-Afrique) puis un billet Paris-Tokyo (sur avion Air-France). L'Agence va encaisser la totalité des deux billets. Un clearing à l'échelle centrale entre les deux compagnies ventilera cette recette au prorata des services rendus.

La méthode de la recette à terre verra probablement disparaître le passage étranger à la compagnie dont relève l'Agence. Seules des considérations fiscales (peu probables) peuvent obliger la compagnie à inclure la totalité de la recette dans ses comptes et dans ce cas, bien improbable, l'Agence — entreprise sera censée assurer un service mondial plus vaste que la desserte réelle, ce qui correspondra d'ailleurs à une réalité économique qui est l'incidence fiscale ; mais qui correspondra à une erreur d'estimation, si la méthode pratique d'estimation part de l'observation globale des passagers-kilomètres, puisque dans ce dernier cas la méthode théorique qui en découle ne l'a pas été à partir de considérations fiscales (mais il est peu probable qu'en pratique le problème des clearings se pose dans ce cas précis).

Terminons sur un problème un peu particulier mais qui se retrouve à propos des transports intercontinentaux : le cas du boursier africain pris en charge par un fonds d'aide bilatérale ou multilatérale pour des études en Europe ou ailleurs.

Deux problèmes différents se posent simultanément : qui paye et à qui, à partir de quel moment le boursier devient étranger au territoire ?

Si le fonds d'aide est local (F.A.C. local, F.E.D. local) ou bien s'il a été territorialisé pour diverses raisons comptables (F.A.C. ou F.E.D. général), on ouvrira des comptes d'affectation et de capital pour ce fonds qui sera considéré comme une administration du pays. En dépenses de ces comptes seront comptabilisées toutes les dépenses relatives à ce boursier (achat de billet à une compagnie du territoire ou dépenses à l'étranger : achat d'un billet à une compagnie extérieure, séjour à l'étranger) ; en recette, une somme d'un même montant en provenance de l'extérieur viendra, sous la rubrique « Coopération internationale », compenser lesdites dépenses.

Si maintenant ledit fonds est considéré comme étranger au territoire, l'agent-ménage dont fait partie le boursier sera crédité d'un « don de l'extérieur » comprenant exactement toutes les dépenses du boursier (sur le territoire ou l'extérieur) et qui sont le fait, toujours, de l'agent-ménage — tant que ce boursier sera considéré comme résidant du territoire. A partir du moment où il ne l'est plus (en pratique, au moment où après avoir acheté son billet — il part) l'argent qu'il reçoit sous forme de bourse ou sous forme d'un billet de retour ne regarde plus le comptable national, à moins que le billet de retour ne soit acheté

auprès d'une compagnie du territoire (achat de billet au territoire par l'agent extérieur).

Le cas de la compagnie africaine œuvrant à l'étranger.

Une autre sorte de difficulté surgit au rebours des précédentes. Prenons le cas d'AIR MADAGASCAR. Cette compagnie est malgache, mais réalise des dépenses et des recettes à l'étranger par l'intermédiaire de son représentant parisien par exemple. Tant que l'on n'a pas à se préoccuper d'une comptabilité à l'échelle mondiale, il paraît naturel de considérer la totalité de la valeur ajoutée d'AIR MADAGASCAR comme imputable à Madagascar. Cependant, une difficulté surgit du fait qu'une partie des dépenses s'effectue à l'étranger : ou bien on note ces dépenses en opération de répartition «dépenses à l'étranger» et les inputs d'AIR MAD sont diminués d'autant et la valeur ajoutée augmente de la même quantité ; ou bien on considère ces inputs comme des importations fictives, ce qui perturbe la balance commerciale douanière. Et le reste à l'avenant.

Les solutions les plus raisonnables seraient peut-être, dans le cas présent, soit la méthode objective (seules les recettes réalisées à Tananarive sont prises en compte avec les dépenses réalisées s'effectuant sur la grande île) soit la méthode de la recette à terre, les deux méthodes étant très avantageuses au cas où l'on songerait à une comptabilité agrégant par la suite les deux pays (et c'est ce qui se produit dans les comptabilités nationales en symbiose avec des comptabilités régionales).

CONCLUSION

Ce rapide tour d'horizon aura mis en évidence au moins deux points remarquables.

Le premier est que l'optique territoriale, comme l'optique nationale s'applique à un champ qui n'est pas géographique (il y a seulement un critère de classement à base de localisation géographique) mais qui est constitué par un ensemble d'unités économiques dont certaines sont tronquées : la comptabilité économique ignore la géographie.

Le second point concerne la notion même de valeur ajoutée qui ne paraît avoir un sens rigoureusement défini que si elle s'applique à une entreprise considérée dans sa totalité : les insatisfactions croissantes que l'on rencontre quand on passe de la valeur ajoutée par une entreprise à celle par un pays s'expliquent très facilement par des exigences et des « déphasages » inconscients.

La définition d'une valeur ajoutée est très nette : *certaines recettes moins certaines dépenses relatives à une certaine unité*. Subsistent encore quelques imprécisions sur le sens à accorder aux mots recettes et dépenses, imprécisions réduites, pratiquement à néant si l'on s'attache aux recettes et dépenses monétaires ou à celles qui sont effectivement enregistrées en recettes et en dépenses dans la comptabilité élémentaire. Vue sous cet angle, la valeur ajoutée est une des notions les plus nettes de l'économie politique et qui est douée d'une importante propriété : celle de l'invariance de la somme par rapport à l'agrégation.

Voyons maintenant les avatars de la valeur ajoutée, avatars dont la chronologie est bien incertaine.

Au niveau du produit, de la marchandise il y a la notion de *prix de revient*, de bénéfice résultant de la transformation :

Au niveau de l'entreprise apparaît la notion de *valeur ajoutée* proprement dite (avec des parents capitalistes : le bénéfice, le résultat, etc...) mais avec déjà une nostalgie, un regard tourné vers le prix de revient (d'où le malaise dû aux *stocks*).

Et un regard vers quelque chose de plus large : la valeur ajoutée par la Nation, la *Production finale*. C'est la production finale qui donne tout son sens à la valeur ajoutée (on a bien mieux au niveau de l'entreprise). Où donc, à ce haut niveau d'agrégation, peut se placer le concept d'un produit isolé et bien spécifié ou, même, celui d'une entreprise individualisée ? C'est donc à ce niveau élevé, au plan national, qu'il convient de définir la valeur ajoutée d'une manière austère *sans regret pour ses origines*. Alors, seulement, se résolvent simplement des problèmes en apparence insolubles parce qu'obscurcis par des considérations étrangères au débat.

Yaoundé, le 20 août 1967.

Oleg ARKHIPOFF