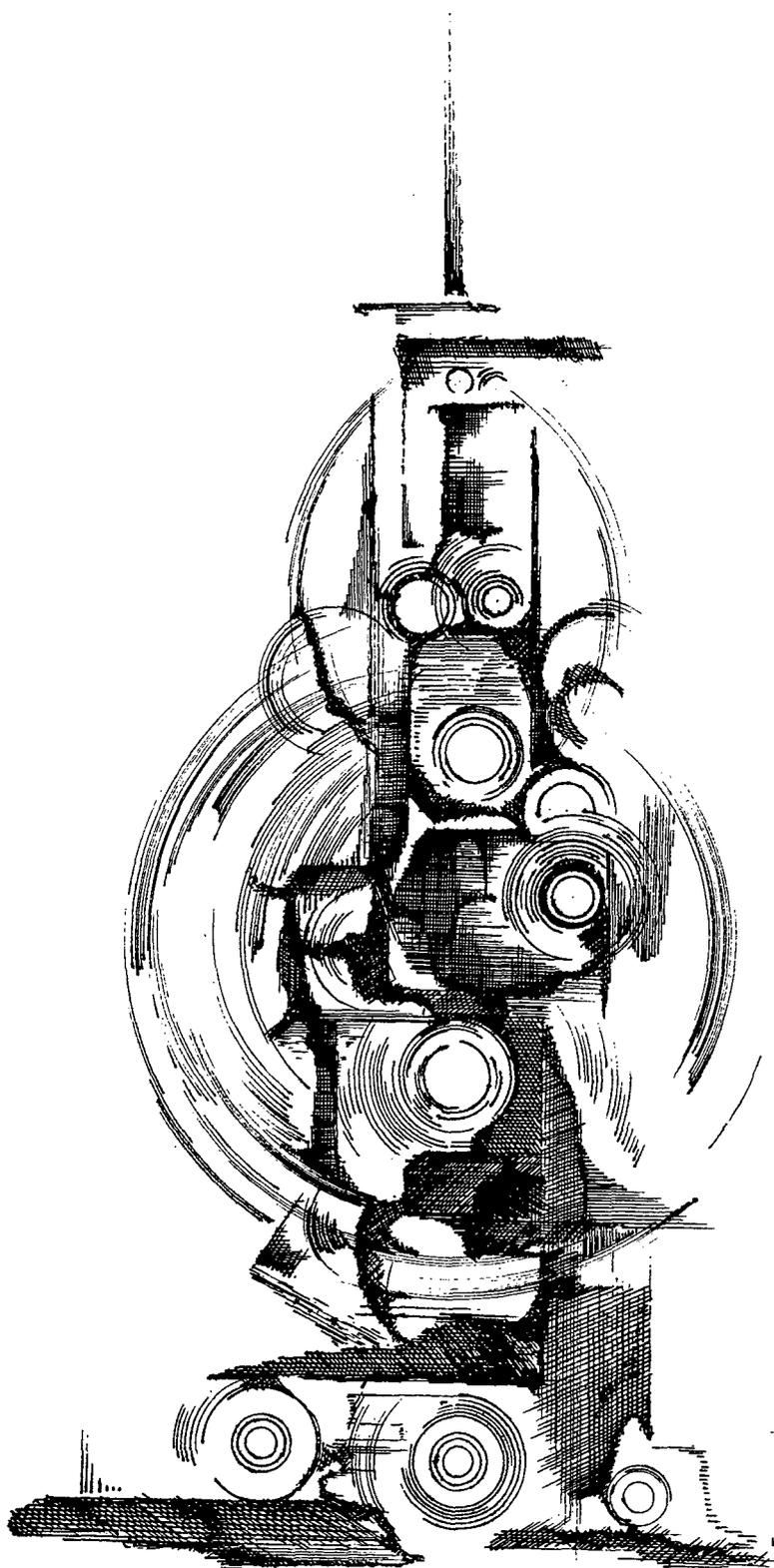


Informations de Base



2

Service des Affaires Économiques

DOC

Réf. n°

CDAT
2526 B

SOURCE

COMPTES DE LA NATION
ANNEE 1973

LES AGREGATS

Collections de l'I.N.S.E.E. - 29-30 C. COMPTES ET PLANIFICATION

		Millions de francs								
		1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
OPÉRATIONS SUR BIENS ET SERVICES (1)										
6a.	Production intérieure brute.....	329 177	368 533	409 037	438 748	477 560	515 111	560 986	643 488	716 794
6b.	Consommation totale.....	233 877	263 932	288 014	307 854	331 857	358 882	390 359	443 141	485 844
6c.	Formation brute de capital fixe.....	79 940	90 686	107 369	118 072	131 390	143 965	157 986	183 525	206 266
6d.	Variations de stocks et autres opérations....	10 299	11 271	13 219	7 552	12 352	9 841	10 924	20 280	20 904
6e.	Exportations.....	37 475	41 315	45 876	51 458	55 680	58 470	65 444	80 566	102 292
6f.	Solde des utilisations de services.....	4 365	4 841	4 761	5 466	5 282	5 884	5 866	6 621	8 436
6g.	Importations.....	36 779	43 512	50 202	51 654	59 001	61 931	69 593	90 645	106 948
OPÉRATIONS DE RÉPARTITION										
701.	Salaires bruts versés par les entreprises non financières.....	98 011	111 943	125 585	135 165	146 106	156 420	172 403	197 934	223 429
701.	Salaires bruts versés par les administrations.....	22 617	27 185	29 668	31 982	34 289	36 940	42 841	48 525	55 214
7011.	Salaires nets reçus par les ménages.....	117 773	135 256	150 481	161 785	174 605	186 959	207 793	237 472	268 760
70b.	Cotisations sociales reçues par les administrations.....	40 570	47 902	54 420	59 641	65 233	72 543	81 423	95 667	107 957
	dont : Cotisations sociales des employeurs versées par les entreprises.....	26 344	30 438	33 996	37 850	40 993	45 400	50 781	58 871	66 175
71.	Prestations sociales versées par les administrations.....	45 737	54 197	61 969	69 320	76 454	84 150	93 191	106 884	119 842
73d.	Impôts directs reçus par les administrations.....	20 926	23 173	27 491	30 568	32 169	34 387	40 842	48 442	56 187
	dont : Impôts directs versés par les ménages.....	13 505	15 152	18 767	21 038	22 538	23 562	29 442	34 239	36 734
73i.	Impôts indirects reçus par les administrations.....	59 915	68 499	77 040	82 100	89 331	94 186	99 602	115 154	120 344
	dont : Impôts indirects versés par les entreprises.....	56 365	64 300	72 417	76 884	83 554	87 198	92 575	107 394	112 153
741.	Assistance versée par les administrations.....	9 301	11 011	11 505	11 358	11 402	12 225	13 788	15 770	16 592
742.	Subventions d'exploitation versées par les administrations.....	7 484	8 652	8 858	10 298	11 210	12 276	17 207	17 723	16 881
744.	Subventions d'équipement reçues par les entreprises.....	2 709	3 816	5 124	5 620	6 684	6 878	6 534	6 696	6 703
78.	Revenu brut des entrepreneurs individuels.....	81 779	87 790	93 222	99 521	106 468	115 812	122 214	132 144	145 792
OPÉRATIONS FINANCIÈRES										
Placements des agents non financiers :										
	— Monnaie.....	19 960	19 259	12 888	14 247	14 808	7 138	21 152	6 552	18 640
	— Dépôts non monétaires (2).....	12 022	13 303	14 403	13 667	18 338	33 718	30 717	44 548	53 130
	— Bons, obligations (3), actions.....	5 243	7 639	7 479	8 976	9 607	9 906	9 519	8 097	11 179
	Crédits à court terme aux entreprises.....	9 751	12 424	10 822	9 684	16 526	14 784	21 968	14 271	37 772
	Émissions et emprunts nets à moyen et à long terme des entreprises.....	17 509	18 694	21 495	22 356	21 079	26 443	18 456	25 187	23 737
	Variations nettes d'actif des entreprises non financières.....	8 840	5 369	6 880	8 793	9 445	14 042	21 882	16 250	26 439
	REVENU DISPONIBLE DES MÉNAGES..	261 567	291 978	317 090	340 957	367 868	400 290	434 694	490 418	551 426
SOLDES COMPTABLES										
8e.	Résultat brut d'exploitation des entreprises non financières.....	123 610	133 533	144 559	152 629	166 482	179 652	194 846	226 757	249 635
	dont : Résultat brut d'exploitation des entreprises publiques.....	9 024	9 865	10 941	11 897	13 955	14 482	15 693	18 139	18 355
8a.	Épargne brute des agents (4).									
8c, c'.	Capacité (+) ou besoin (-) de financement :									
	Entreprises non financières.....	- 21 696	- 25 045	- 27 241	- 23 160	- 27 712	- 28 820	- 26 834	- 45 145	- 53 201
	Ménages.....	+ 18 512	+ 18 702	+ 14 045	+ 14 252	+ 14 478	+ 18 375	+ 14 872	+ 14 148	+ 28 766
	Administrations.....	- 1 700	+ 1 337	+ 1 510	+ 1 888	+ 1 663	- 1 643	- 5 490	+ 5 151	+ 6 505
	Institutions financières.....	+ 3 963	+ 4 671	+ 6 029	+ 6 299	+ 7 349	+ 7 755	+ 10 732	+ 13 512	+ 12 959
	Étranger.....	- 3 384	- 738	+ 1 714	- 2 074	+ 1 039	+ 1 461	+ 4 047	+ 9 231	+ 3 203
	P.O.M.....	+ 4 305	+ 3 747	+ 3 943	+ 2 795	+ 3 183	+ 2 872	+ 2 673	+ 3 103	+ 1 775

(1) Pour plus de détail, voir tableau pages 24 et 25.

(2) Jusqu'en 1967 : « Autres dépôts et titres à court terme ».

(3) Recouvrements sur obligations déduits.

(4) Voir tableau p. 26.

Indices de valeur : année précédente = 100

1971	1972	1973	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
797 042	894 420	1 015 871	112,0	111,0	107,3	108,8	107,9	108,9	114,7	111,4	111,2	112,2	113,6
544 642	609 194	688 323	112,9	109,1	106,9	107,8	108,1	108,8	113,5	109,6	112,1	111,9	113,0
230 320	258 530	293 990	113,4	113,4	110,0	111,3	109,6	109,7	116,2	112,4	111,7	112,2	113,7
13 464	17 787	24 918	109,4	117,3	57,1	163,6	79,7	111,0	185,6	103,1	64,4	132,1	140,1
117 360	135 316	164 672	110,2	111,0	112,2	108,2	105,0	111,9	123,1	127,0	114,7	115,3	121,7
10 095	10 398	11 250	110,9	98,3	114,8	96,6	111,4	99,7	112,9	127,4	119,7	103,0	108,2
118 839	136 805	167 282	118,3	115,4	102,9	114,2	105,0	112,4	130,3	118,0	111,1	115,1	122,3
249 468	279 758	323 676	114,2	112,2	107,6	108,1	107,1	110,2	114,8	112,9	111,7	112,1	115,7
61 727	69 106	78 599	120,2	109,1	107,8	107,2	107,7	116,0	113,3	113,8	111,8	112,0	113,7
300 160	336 214	387 205	114,8	111,3	107,5	107,9	107,1	111,1	114,3	113,2	111,7	112,0	115,2
122 363	137 882	158 040	118,1	113,6	109,6	109,4	111,2	112,2	117,5	112,8	113,3	112,7	114,6
74 840	84 785	98 517	115,5	111,7	111,3	108,3	110,8	111,9	115,9	112,4	113,1	113,3	116,2
135 447	153 160	176 829	118,5	114,3	111,9	110,3	110,1	110,7	114,7	112,1	113,0	113,1	115,5
57 678	68 006	76 638	110,7	118,6	111,2	105,2	106,9	118,8	118,6	116,0	102,7	117,9	112,7
38 190	45 871	50 581	112,2	123,9	112,1	107,1	104,5	125,0	116,3	107,3	104,0	120,1	110,3
132 834	147 888	168 453	114,3	112,5	106,6	108,8	105,4	105,8	115,6	104,5	110,4	111,3	113,9
124 091	138 185	156 118	114,1	112,6	106,2	108,7	104,4	106,2	116,0	104,4	110,6	111,4	113,0
18 309	20 489	22 915	118,4	104,5	98,7	100,4	107,2	112,8	144,4	105,2	110,3	111,9	111,8
18 501	21 090	25 326	115,6	102,4	116,3	108,9	109,5	140,2	103,0	95,2	109,6	114,0	120,1
6 072	6 903	7 398	140,9	134,3	109,7	118,9	102,9	95,0	102,5	100,1	90,6	113,7	107,2
157 654	176 693	201 178	107,4	106,2	106,8	107,0	108,8	105,5	108,1	110,3	108,1	112,1	113,9
34 735	49 504	32 847	96,5	66,9	110,5	103,9	48,2	"	31,0	284,5	186,3	142,5	66,4
85 334	94 661	99 808	110,7	108,3	94,9	134,2	183,9	"	145,0	119,3	160,6	110,9	105,4
15 954	14 098	20 198	145,7	97,9	120,0	107,0	103,1	"	85,1	138,1	142,7	88,4	143,3
30 515	40 089	30 291	127,4	87,1	89,5	170,7	89,5	"	65,0	264,7	80,8	131,4	75,6
29 683	36 859	43 651	106,8	115,0	104,0	94,3	125,4	"	136,5	94,2	125,0	124,2	118,4
26 461	38 944	20 710	60,7	128,1	127,8	107,4	148,7	"	74,3	162,7	100,1	147,2	53,2
617 145	688 650	790 608	111,6	108,6	107,5	107,9	108,8	108,6	112,8	112,4	111,9	111,6	114,8
270 799	304 017	346 413	108,0	108,3	105,6	109,1	107,9	108,5	116,4	110,1	108,5	112,3	113,9
20 725	23 540	25 908	109,3	110,9	108,7	117,3	103,8	108,4	115,6	101,2	112,9	113,6	110,1
Variations en valeur absolue par rapport à l'année précédente													
- 51 657	- 58 084	- 77 570	- 3 349	- 2 196	+ 4 081	- 4 552	- 1 108	+ 1 986	- 18 311	- 8 056	+ 1 544	- 6 427	- 19 486
+ 33 647	+ 33 229	+ 44 187	+ 190	+ 4 657	+ 207	+ 226	+ 3 897	- 3 503	- 724	+ 14 618	+ 4 681	+ 418	+ 10 958
+ 4 650	+ 5 789	+ 6 024	+ 363	+ 2 847	+ 378	- 225	- 3 306	- 3 847	+ 10 641	+ 1 354	- 1 855	+ 1 139	+ 235
+ 13 232	+ 16 728	+ 22 362	+ 708	+ 1 358	+ 270	+ 1 050	+ 406	+ 2 977	+ 2 780	- 562	+ 282	+ 3 496	+ 5 634
+ 280	+ 1 469	+ 4 534	+ 2 646	+ 2 452	- 3 788	+ 3 113	+ 422	+ 2 586	+ 5 184	- 6 026	- 2 925	+ 1 189	+ 3 065
- 152	+ 869	+ 463	- 558	+ 196	- 1 148	+ 388	- 311	- 199	+ 430	- 1 328	- 1 927	+ 1 021	- 406

LES AGRÉGATS NORMALISÉS

		1959	1960	1961	1962
I. — PRODUIT NATIONAL BRUT AU PRIX DU MARCHÉ	En milliards de F courants.....	272,6	301,6	328,3	367,1
	En milliards de F aux prix de 1970.....	434,7	464,9	490,9	524,0
	Indices de volume : 1959 = 100.....	100,0	106,9	112,9	120,5
	Indices de volume : année précédente = 100.....	"	106,9	105,6	106,7
	Indices de prix : 1959 = 100.....	100,0	103,5	106,7	111,8
	Indices de prix : année précédente = 100.....	"	103,5	103,1	104,8
PASSAGE DU PRODUIT NATIONAL AU REVENU NATIONAL Milliards de F courants	Produit national brut aux prix du marché.....	272,6	301,6	328,3	367,1
	Amortissements.....	— 28,2	— 30,5	— 33,3	— 36,8
	Produit national net aux prix du marché.....	244,4	271,1	295,0	330,3
	Impôts indirects nets de subventions.....	— 40,7	— 44,0	— 47,5	— 53,0
	Revenu national (1).....	203,7	227,1	247,5	277,3
II. — REVENU NATIONAL Milliards de F courants	Rémunération des salariés.....	121,4	132,1	147,7	167,1
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux particuliers.....	70,4	79,1	83,4	94,3
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux sociétés.....	13,9	17,9	18,3	18,0
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux administrations publiques.....	— 2,0	— 2,0	— 1,9	— 2,1
	Revenu national (1).....	203,7	227,1	247,5	277,3
RÉPARTITION DU REVENU NATIONAL (en %)	Rémunération des salariés.....	59,6	58,2	59,7	60,3
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux particuliers.....	34,6	34,8	33,7	34,0
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux sociétés.....	6,8	7,9	7,4	6,5
	Revenu de la propriété et de l'entreprise allant aux administrations publiques.....	— 1,0	— 0,9	— 0,8	— 0,8
	Revenu national.....	100,0	100,0	100,0	100,0
PASSAGE DU REVENU NATIONAL A LA DÉPENSE NATIONALE Milliards de F courants	Revenu national.....	203,7	227,1	247,5	277,3
	Impôts indirects nets de subventions.....	40,7	44,0	47,5	53,0
	Solde des transferts et prêts reçu du reste du monde.....	— 4,2	— 5,6	— 5,2	— 3,0
	Dépense nationale nette.....	240,2	265,5	289,8	327,3
	Amortissements.....	28,2	30,5	33,3	36,8
	Dépense nationale brute.....	268,4	296,0	323,1	364,1

(1) Le revenu national étant une somme de revenus, il n'est pas calculé à prix constants.

1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
411,9	456,7	489,8	532,5	574,8	630,0	723,5	808,4	898,6	1 006,4	1 143,8
552,5	588,3	614,5	648,8	680,5	711,8	763,9	808,4	851,1	899,4	953,6
127,1	135,3	141,4	149,3	156,5	163,7	175,7	186,0	195,8	206,9	219,4
105,4	106,5	104,5	105,6	104,9	104,6	107,3	105,8	105,3	105,7	106,0
119,0	123,8	127,1	130,9	134,8	141,1	151,0	159,5	168,4	178,5	191,2
106,5	104,1	102,6	102,9	102,9	104,8	107,0	105,6	105,6	106,0	107,3
411,9	456,7	489,8	532,5	574,8	630,0	723,5	808,4	898,6	1 006,4	1 143,8
- 41,3	- 45,7	- 50,0	- 54,5	- 59,8	- 64,9	- 73,6	- 84,7	- 95,1	- 106,1	- 120,8
370,6	411,0	439,8	478,0	515,0	565,1	649,9	723,7	803,5	900,3	1 023,0
- 60,2	- 68,4	- 72,0	- 78,2	- 81,7	- 82,3	- 98,2	- 104,4	- 115,1	- 125,7	- 141,4
310,4	342,6	367,8	399,8	433,3	482,8	551,7	619,3	688,4	774,6	881,6
190,8	212,3	228,9	247,3	267,0	298,2	343,5	388,6	436,2	489,6	563,6
101,5	108,2	117,1	126,1	139,3	149,7	163,8	182,5	199,4	221,9	249,2
19,7	24,0	23,8	28,8	30,2	38,5	47,9	49,4	53,5	63,3	67,5
- 1,6	- 1,9	- 2,0	- 2,4	- 3,2	- 3,6	- 3,5	- 1,2	- 0,7	- 0,2	1,3
310,4	342,6	367,8	399,8	433,3	482,8	551,7	619,3	688,4	774,6	881,6
61,5	61,9	62,2	61,9	61,6	61,8	62,3	62,7	63,4	63,2	63,9
32,7	31,6	31,8	31,5	32,1	31,0	29,7	29,5	29,0	28,6	28,3
6,3	7,0	6,5	7,2	7,0	8,0	8,7	8,0	7,7	8,2	7,7
- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,7	- 0,8	- 0,7	- 0,2	- 0,1	-	0,1
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
310,4	342,6	367,8	399,8	433,3	482,8	551,7	619,3	688,4	774,6	881,6
60,2	68,4	72,0	78,2	81,7	82,3	98,2	104,4	115,1	125,7	141,4
- 2,0	+ 0,1	- 5,0	- 1,7	- 2,3	- 0,4	+ 4,3	- 4,0	- 9,0	- 8,9	- 8,0
368,6	411,1	434,8	476,3	512,7	564,7	654,2	719,7	794,5	891,4	1 015,0
41,3	45,7	50,0	54,5	59,8	64,9	73,6	84,7	95,1	106,1	120,8
409,9	456,8	484,8	530,8	572,5	629,6	727,8	804,4	889,6	997,5	1 135,8

LES AGRÉGATS NORMALISÉS (suite et fin)

		1959	1960	1961	1962
III. — DÉPENSE NATIONALE BRUTE Milliards de F courants	Consommation privée.....	170,2	184,9	202,1	226,3
	Consommation publique.....	36,7	38,9	42,5	47,6
	Formation brute de capital.....	61,5	72,2	78,5	90,2
	Dépense nationale brute.....	268,4	296,0	323,1	364,1
	Exportations de biens et services et revenus de facteurs reçus du reste du monde.....	39,3	46,9	49,3	50,9
	Importations de biens et services et revenus de facteurs versés au reste du monde.....	— 35,1	— 41,3	— 44,1	— 47,9
	Produit national brut.....	272,6	301,6	328,3	367,1
	Consommation privée.....	267,7	280,3	296,8	317,5
	Consommation publique.....	70,6	72,8	75,4	77,9
	Formation brute de capital.....	91,4	105,4	112,8	125,3
Milliards de F aux prix de 1970	Dépense nationale brute.....	429,7	458,5	485,0	520,7
	Exportations de biens et services et revenus de facteurs reçus du reste du monde.....	50,3	58,6	61,6	63,5
	Importations de biens et services et revenus de facteurs versés au reste du monde.....	— 45,3	— 52,2	— 55,7	— 60,2
	Produit national brut.....	434,7	464,9	490,9	524,0
	Consommation privée.....	62,4	61,3	61,6	61,6
	Consommation publique.....	13,5	12,9	12,9	13,0
	Formation brute de capital.....	22,6	23,9	23,9	24,6
RÉPARTITION DES EMPLOIS DU PRODUIT NATIONAL BRUT en F courants (%)	Dépense nationale brute.....	98,5	98,1	98,4	99,2
	Exportations de biens et services et revenus de facteurs reçus du reste du monde.....	14,4	15,6	15,0	13,9
	Importations de biens et services et revenus de facteurs versés au reste du monde.....	— 12,9	— 13,7	— 13,4	— 13,1
	Produit national brut.....	100,0	100,0	100,0	100,0
	Produit national brut en F courants.....	6 026	6 601	7 112	7 813
	Produit national brut en F aux prix de 1970.....	9 609	10 176	10 634	11 149
IV. — AGRÉGATS PAR TÊTE (1)	Revenu national en F courants.....	4 503	4 970	5 360	5 901
	Consommation privée en F courants.....	3 762	4 047	4 380	4 815
	Consommation privée en F aux prix de 1970.....	5 917	6 136	6 429	6 756

(1) Agrégats divisés par le chiffre de la population totale au sens des recensements.

1963	1964]	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
254,6	277,9	297,5	321,3	348,1	381,2	434,0	477,2	533,8	597,5	679,0
53,4	58,3	61,7	65,8	70,6	79,5	90,0	100,1	112,0	123,7	137,9
101,9	120,6	125,6	143,7	153,8	168,9	203,8	227,1	243,8	276,3	318,9
409,9	456,8	484,8	530,8	572,5	629,6	727,8	804,4	889,6	997,5	1 135,8
56,3	62,4	70,1	77,1	82,5	89,4	109,8	138,5	160,6	180,7	220,4
- 54,3	- 62,5	- 65,1	- 75,4	- 80,2	- 89,0	- 114,1	- 134,5	- 151,6	- 171,8	- 212,4
411,9	456,7	489,8	532,5	574,8	630,0	723,5	808,4	898,6	1 006,4	1 143,8
339,3	357,5	373,2	391,5	412,2	429,3	456,5	477,2	505,4	534,6	566,9
78,9	81,5	83,5	85,2	88,3	92,4	96,9	100,1	104,3	108,5	112,2
132,7	150,7	153,2	170,9	178,7	191,3	217,6	227,1	233,0	253,3	273,5
550,9	589,7	609,9	647,6	679,2	713,0	771,0	804,4	842,7	896,4	952,6
68,8	74,5	82,8	89,8	96,4	105,3	123,2	138,5	154,7	170,6	192,2
- 67,2	- 75,9	- 78,2	- 88,6	- 95,1	- 106,5	- 130,3	- 134,5	- 146,3	- 167,6	- 191,2
552,5	588,3	614,5	648,8	680,5	711,8	763,9	808,4	851,1	899,4	953,6
61,8	60,8	60,7	60,3	60,5	60,5	60,0	59,0	59,4	59,4	59,4
12,9	12,8	12,6	12,4	12,3	12,6	12,4	12,4	12,5	12,3	12,0
24,8	26,4	25,6	27,0	26,8	26,8	28,2	28,1	27,1	27,4	27,9
99,5	100,0	98,9	99,7	99,6	99,9	100,6	99,5	99,0	99,1	99,3
13,7	13,7	14,3	14,5	14,4	14,2	15,2	17,1	17,9	18,0	19,3
- 13,2	- 13,7	- 13,2	- 14,2	- 14,0	- 14,1	- 15,8	- 16,6	- 16,9	- 17,1	- 18,6
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
8 616	9 453	10 046	10 832	11 600	12 622	14 380	15 921	17 534	19 465	21 936
11 555	12 178	12 603	13 197	13 734	14 261	15 182	15 921	16 606	17 395	18 287
6 491	7 092	7 543	8 131	8 746	9 672	10 965	12 196	13 432	14 982	16 908
5 324	5 752	6 102	6 535	7 025	7 638	8 626	9 398	10 416	11 557	13 023
7 096	7 400	7 654	7 963	8 319	8 601	9 073	9 398	9 862	10 339	10 873

1 Produit national brut en volume : taux annuel de croissance en %

	Moyenne 1960-1972	Moyenne 1960-1965	Moyenne 1965-1972	1971	1972	1973
C.E.E. (1)....	5,1	5,3	4,9	3,5	4,1	6,0
<i>dont :</i>						
France	5,8	5,0	5,7	5,5	5,5	6,3
Belgique	4,9	5,1	4,7	3,5	5,4	6,1
Italie	5,1	5,3	4,9	1,4	3,1	5,9
Pays-Bas	5,2	5,0	5,3	4,3	4,5	4,5
R.F.A.	4,5	5,0	4,2	2,7	3,0	5,4
Royaume-Uni (2)	2,7	3,3	2,4	1,4	3,5	5,4
États-Unis	4,1	4,8	3,6	3,2	6,1	5,9
Canada	5,3	5,8	5,0	5,8	5,8	7,0
Japon	10,6	10,1	10,8	6,2	9,7	11,0
Suisse	4,5	5,3	3,9	3,8	4,8	4,3

Sources : O.C.D.E., C.E.E. et Sources nationales.

2 Production industrielle : variation annuelle en %

	Moyenne 1960-1972	1971	1972	1973
C.E.E. (1)....	5,8	3,2	5,3	8,4
<i>dont :</i>				
France	6,1	6,0	7,5	7,9
Belgique	4,8	3,0	5,8	5,5
Italie	6,3	0,0	4,0	9,2
Pays-Bas	7,3	7,0	8,5	7,8
R.F.A.	5,3	2,0	3,9	7,5
Royaume-Uni	2,5	0,0	2,0	8,0
États-Unis	4,7	0,0	8,0	9,3
Canada	6,2	5,1	6,9	8,3
Japon	12,0	3,0	7,0	18,0
Suisse	4,7	2,0	2,0	5,8

Source : O.C.D.E.

NOTE DU TABLEAU 2

Les chiffres de production industrielle fournis par l'O.C.D.E., étant établis sur la base de la classification internationale type des industries (C.I.T.I.) qui est une classification standard, sont en principe assez comparables de pays à pays.

(1) Cf. note (1) du tableau 1.

3 Prix à la consommation : augmentation annuelle en %

	Moyenne 1960-1973	1971	1972	1973
France	4,5	5,5	5,9	7,3
Belgique	3,6	4,3	5,5	7,0
Italie	4,6	4,8	5,7	10,8
Pays-Bas	5,0	7,6	7,8	8,0
R.F.A.	3,4	5,3	5,5	6,9
Royaume-Uni	5,1	9,4	7,1	9,2
États-Unis	3,2	4,3	3,3	6,2
Canada	3,2	3,0	4,9	7,4
Japon	6,2	6,1	4,5	11,7
Suisse	4,2	6,6	6,7	8,7

NOTES DU TABLEAU 3

L'O.C.D.E. a retenu une année de base commune (1970) pour la pondération des indices nationaux de prix à la consommation, mais le champ et la date des enquêtes sur les dépenses des ménages, qui ont permis d'établir ces pondérations, varient considérablement de pays à pays.

6

Échanges intra et extra communautaires des pays membres de la C.E.E. (1)

Valeur des échanges, en millions de dollars (2)

Importations / Exportations	Franco		Italie		Pays-Bas		R.F.A.		Royaume-Uni		U.E.B.L.		C.E.E. à 6 1972	C.E.E. à 9 (4) 1973 (3)	Reste du monde (3)		TOTAL (3)	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973
Franco.....	-	-	3,034		1,362		5,629	7,126	1,507	2,397	3,005		13,030		12,709		25,739	35,948
Italie.....	2,708	3,376	-		726		4,314	5,305	882	1,233	644		8,392		10,143		18,535	
Pays-Bas.....	1,642	2,263	936		-		5,452	7,810	1,538	2,230	2,555		10,586		5,806		16,392	
R.F.A.....	5,914	8,500	3,909		4,636		-	-	2,097	3,305	3,760		18,219		27,989		46,208	67,437
Royaume-Uni.....	1,381	1,759	676		887		1,415	1,925	-	-	938		-		-		24,342	30,456
U.E.B.L.....	3,022	4,349	770		2,887		4,019	5,349	786	1,081	-		10,698		5,297		15,995	
C.E.E. à 6.....	13,266	18,488	8,649		9,611		19,415	25,590	///	///	9,964		60,925				122,869	
C.E.E. à 9 (4).....	(14,861)	20,581	(9,431)		(10,649)		(21,437)	28,442			12,711	(11,059)						
Reste du monde.....	13,278	16,799	10,620		7,516		20,348	26,054			26,038	5,535	57,297					
TOTAL.....	26,564	37,380	19,269		17,127		39,763	54,496	27,854	38,749	15,499		118,222					

Augmentation en valeur par rapport à l'année précédente (%)

Franco.....	-	-	34,5		16,5		23,2	26,6	39,2	59,1	31,3		26,7		24,1		25,5	39,7
Italie.....	28,6	24,7			11,5		18,2	23,0	38,3	39,8	27,0		21,4		23,5		22,6	
Pays-Bas.....	20,9	37,8	30,4				20,4	43,3	24,0	50,0	25,4		22,5		8,0		17,0	
R.F.A.....	24,4	43,7	21,4		12,6			-	32,8	57,6	19,0		19,5		17,7		18,4	46,3
Royaume-Uni.....	27,1	27,4	16,3		4,4		12,4	36,0	-	-	25,0						8,9	25,1
U.E.B.L.....	29,8	43,9	31,4		23,7		20,2	33,1	44,5	37,2			24,5		42,8		30,0	
C.E.E. à 6.....	26,0	39,2	27,5		16,2		20,7	31,8	///	///	24,7							
C.E.E. à 9 (5).....	///	38,5	///		///		///	32,7	///	44,4	///							
Reste du monde.....	24,1	43,5	15,4		8,5		11,5	42,2		36,6	18,2		15,1					
TOTAL.....	25,1	40,7	20,6		12,6		15,8	37,0	16,3	39,1	22,3		18,9					

Source : O.C.D.E.

7

Structure géographique des échanges extérieurs des pays de la C.E.E. en 1973 (1)

	IMPORTATIONS							EXPORTATIONS						
	France	Italie	Pays-Bas	R.F.A.	Royaume-Uni	U.E.B.L.	C.E.E. (4)	France	Italie	Pays-Bas	R.F.A.	Royaume-Uni	U.E.B.L.	C.E.E. (4)
France.....	-			13,1	6,2									
Italie.....	9,0			9,7	3,2									
Pays-Bas.....	6,1			14,3	5,8									
R.F.A.....	22,7			-	8,5									
Royaume-Uni.....	4,7			3,5	-									
U.E.B.L.....	11,6			9,8	2,8									
C.E.E. (4).....	55,1			46,9	32,8									
Reste du monde.....	44,9			53,1	67,2									
TOTAL.....	100,0			100,0	100,0									

La population totale intérieure

30

31

Au cours de l'année 1973, la population de la France augmente de 425.000 personnes. Par rapport à 1972, l'excédent naturel des naissances sur les décès décroît légèrement (305.000 en 1973 contre 327.000 en 1971 et 1972). L'immigration est par contre un peu plus élevée.

Cette augmentation de l'excédent migratoire a un caractère un peu artificiel : elle est due, pour une grande partie, aux mesures exceptionnelles de régularisation de la situation administrative des travailleurs immigrants prises pendant le second semestre de l'année. Ce surplus de régularisation devrait être réparti sur les années antérieures. Compte tenu de ce fait, la diminution de l'excédent migratoire commencée en 1971 ne semble pas cesser en 1973.

La baisse de la fécondité, après avoir marqué une pause en 1971, se poursuit en 1972 et 1973 à un rythme voisin de 2 %. Cependant, à la différence d'autres pays d'Europe occidentale, la France se maintient encore au-dessus du niveau de la fécondité nécessaire au remplacement des générations.

NOTES DU TABLEAU 30

La population totale comprend les personnes résidant habituellement en France, y compris les militaires français hors métropole et les étrangers travaillant — à l'exclusion des travailleurs saisonniers — ou faisant des études et ceux qui, n'ayant pas d'activité, ont un titre de séjour d'une validité d'au moins trois mois.

Les dénombrements de cette population se font lors des recensements de la population et sont mis à jour, dans l'intervalle, à l'aide des statistiques du mouvement naturel de la population (naissances et décès) et d'estimations des mouvements migratoires.

La population totale intérieure se déduit de la population totale en retranchant les militaires de carrière et du contingent stationnés hors métropole.

L'activité de la main-d'œuvre

32

L'année 1973 se caractérise par la poursuite de la croissance des effectifs observée au cours du dernier trimestre 1972. Celle-ci résulte d'une forte augmentation de la production en début d'année. Néanmoins, il est possible que les évaluations relatives à 1973 surestiment la progression des effectifs. En effet, la rénovation de l'enquête trimestrielle du ministère du travail à partir d'octobre 1972 rend temporairement plus incertaines les estimations provisoires d'effectifs.

On évalue les créations nettes d'emplois salariés pour l'ensemble des activités économiques en 1973 à 435.000 contre 325.000 en 1972. Cette forte croissance traduit surtout en moyenne annuelle celle particulièrement rapide observée d'octobre 1972 à juin 1973.

La reprise est sensible surtout dans les industries produisant des biens intermédiaires et des biens d'équipement, ainsi que dans le bâtiment. Par contre la croissance ralentit dans les industries de biens de consommation dès le début du second semestre : en premier lieu dans les industries traditionnelles du cuir, du textile et de l'habillement puis en fin d'année dans l'automobile.

Dans les transports, services, commerces, l'accroissement des effectifs en cours d'année serait particulièrement fort (+ 4,2 %).

NOTES DU TABLEAU 32

Les effectifs employés par branche sont estimés en deux étapes : d'abord, estimation des effectifs employés dans la nomenclature des secteurs d'établissement correspondant aux branches ; puis application à ces estimations d'une matrice de passage secteurs d'établissements-branches.

L'évaluation des effectifs employés par secteur d'établissement est fondée sur les résultats des recensements de la population de 1962 (exploitation exhaustive) et de 1968 (sondage au 1/4) ainsi que sur l'utilisation d'indicateurs divers : statistique annuelle A.S.S.E.D.I.C., enquêtes trimestrielles du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Population sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre, statistiques des grandes entreprises nationalisées, renseignements fournis par les caisses de retraite, recensements des agents de l'État et des collectivités locales.

La matrice secteurs d'établissements-branches a été établie à partir des résultats du recensement de l'industrie de 1963. Cette matrice est actualisée année par année en faisant évoluer chacune de ses cases comme le secteur d'établissement qui lui correspond.

- (1) Les écarts entre cette série et la série publiée dans les rapports antérieurs à 1970 tiennent au fait que cette dernière était fondée sur les résultats du sondage au 1/20 tandis que la série actuelle repose sur les résultats du sondage au 1/4 du recensement de 1968.
- (2) Les effectifs « Hors branches » comprennent les salariés des ménages, des administrations et des institutions financières.

34 Bilans de population active. Bilans annuels

Milliers de personnes

	1969	1970	1971	1972	1973
1. Population active intérieure estimée par évaluation des taux d'activité à partir de la période 1954-1968	20.674	20.918	21.162	21.354	21.581
2. Population active intérieure occupée	20.331	20.682	20.761	20.903	21.192
3. Écart total	343	286	401	455	389
<i>dont :</i>					
Population disponible à la recherche d'un emploi	340	356	446	492	450
Écart résiduel	3	- 70	- 45	- 37	- 61

35 Bilans différentiels. Variations par rapport à l'année précédente

Milliers de personnes

	1969	1970	1971	1972	1973
1. Population active intérieure estimée par évaluation des taux d'activité à partir de la période 1954-1968	176	244	244	196	223
2. Population active intérieure occupée	354	301	129	142	289
3. Écart total					
<i>dont :</i>					
Population disponible à la recherche d'un emploi	- 87	16	90	46	- 42
Écart résiduel	- 91	- 73	25	8	- 24

DONNEES CHIFFREES SUR LES TRANSPORTS
DANS LE MARCHE COMMUN

C.E.M.T. - XIXème RAPPORT ANNUEL - 1972 -

AVANT-PROPOS

1. Le rapport repose sur les données fournies par les pays Membres pour l'année 1971. Il dégage en outre certaines tendances de l'évolution en 1972 et établit, enfin, des comparaisons avec l'année 1970.

2. Sauf indication contraire, les données chiffrées se rapportent aux 18 pays Membres, tandis que les chiffres entre parenthèses ne se rapportent qu'aux 6 pays de la CEE. La subdivision correspond au nombre des membres au cours de la période couverte par le présent rapport.

A. EVOLUTION DES TRANSPORTS

I. Trafic voyageurs

1. L'évolution du trafic voyageurs se présente pour l'année 1971 d'une manière très hétérogène. Environ un tiers des pays Membres accusent une régression portant sur le nombre de voyageurs transportés : la Turquie, l'Autriche, la Grèce, l'Irlande et le Luxembourg par ordre présentent un accroissement considérable. Pour les autres pays, on constate un faible accroissement, la Suède et la Yougoslavie accusant eux une diminution considérable de respectivement - 7,0 % et - 7,3 %.

La Suède note également la diminution la plus importante soit - 11,6 % pour le nombre des voyageurs-kilomètres, la grève partielle des Chemins de fer suédois du 5 février au 10 mars y étant pour une grande part.

2. Par rapport à l'année précédente, on note dans l'ensemble de faibles variations du nombre de voyageurs transportés de l'ordre de - 0,1 % (+ 0,1 %) ainsi qu'une légère augmentation des voyageurs-kilomètres égale à 0,9 % (+ 1,7 %).

3. Le détail de l'évolution enregistrée en 1971 ainsi qu'au cours soit du premier trimestre, soit au cours des premiers mois de 1972 est donné en Annexe 3. Le tableau 16 reproduit les chiffres pour la période en cause. Pour le résultat global, on enregistre une augmentation sensible de 0,3 % (+ 2,3 %) pour les voyageurs transportés et de 3,6 % (+ 2,8 %) pour les voyageurs-kilomètres.

II. Trafic marchandises

1. La régression conjoncturelle en 1971 s'est traduite par un fléchissement du nombre global des tonnes transportées égal à - 4,9 % (- 6,3 %) ainsi que par une régression des tonnes-kilomètres de l'ordre de - 5,2 % (- 5,9 %). Cette évolution n'a pas été sans subir un cours très différent dans les divers pays ainsi qu'il ressort du tableau 2. Certains pays ont également enregistré, comme en trafic voyageurs, une augmentation sensible du parcours moyen en trafic marchandises (cf. tableau 3).

Tableau 8. TONNES-KILOMETRES BRUTES

	TRACTION A VAPEUR		TRACTION ELECTRIQUE		TRACTION DIESEL	
	1971 (MILLIONS)	1970 (MILLIONS)	1971 (MILLIONS)	1970 (MILLIONS)	1971 (MILLIONS)	1970 (MILLIONS)
Allemagne	28 502, 8	35 803, 6	191 216, 8	193 374, 0	40 703, 6	39 999, 7
Belgique	9, 9	10, 8	16 517, 3	16 353, 2	15 918, 4	16 231, 4
France	2 760, 0	8 470, 0	191 130, 0	193 840, 0	53 010, 0	51 050, 0
Italie	1 617, 0	1 708, 0	104 933, 0	103 377, 0	7 869, 0	7 851, 0
Luxembourg	-	-	816, 0	888, 0	981, 0	944, 0
Pays-Bas	-	-	22 566, 7	21 781, 8	6 758, 2	7 075, 0
Pays de la CEE	32 889, 7	45 992, 4	527 179, 8	529 614, 0	125 240, 2	123 151, 1
Autriche	2 566, 8	2 957, 4	27 927, 8	27 027, 7	2 982, 2	2 858, 2
Danemark	0, 05	9, 5	1 613, 3	1 580, 3	9 472, 7	9 844, 9
Espagne	1 584, 0	3 168, 0	21 710, 0	21 256, 0	20 397, 0	19 808, 0
Grande-Bretagne	-	-	-	-	-	-
Grèce	699, 0	727, 0	-	-	4 412, 0	3 589, 0
Irlande	-	-	-	-	-	-
Norvège	-	-	-	-	-	-
Portugal**	288, 7	278, 9	2 793, 1	2 805, 3	3 400, 5	3 307, 6
Suède	-	3, 0	37 766, 0	42 375, 0	2 226, 0	2 383, 0
Suisse	0, 2	0, 6	33 623, 9	33 437, 0	66, 0	80, 6
Turquie	13 977, 0	14 849, 0	738, 0	735, 0	5 854, 0	5 213, 0
Yougoslavie	16 118, 0	19 746, 0	19 879, 0	14 477, 0	20 610, 0	20 998, 0
Autres pays*	35 233, 75	41 740, 4	146 051, 1	143 693, 3	69 420, 4	68 082, 3
Tous les pays*	68 123, 45	87 731, 8	673 230, 9	673 307, 3	194 660, 6	191 233, 4

* Sans la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Norvège.

C. P. seulement et voie large.

RAPPORT DU SOUS-COMITE DES ROUTES SUR LA SITUATION FIN 1971 DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DU RESEAU ROUTIER INTERNATIONAL

Le rapport est présenté en deux parties, la première étant relative aux parcs de véhicules et aux prestations de transport, la seconde à l'infrastructure.

Un certain nombre de tableaux contiennent relativement peu de données. Ils ont néanmoins été reproduits dans le but de faire ressortir les lacunes de l'information statistique disponible, et de faciliter ainsi la recherche de son amélioration.

1ère Partie : PARCS ET PRESTATIONS

1. EVOLUTION DU PARC

1.1. Véhicules à moteur (tableau 1)

a) Véhicules à 2 roues (10 pays)

Pour la première fois depuis longtemps, on constate une augmentation du parc (3,42 %) bien que certains pays (Autriche, Danemark, Espagne et Royaume-Uni) continuent d'enregistrer une diminution. L'augmentation est particulièrement notable en Italie (+ 5,7 %) et en Suisse (+ 9,5 %). Les deux-roues semblent donc bien connaître un regain de faveur, ainsi qu'on avait cru pouvoir en déceler certains signes dans le rapport précédent.

b) Pour les voitures qui représentent environ 88 % du parc de véhicules à moteur à plus de 2 roues, le taux d'accroissement global est de 7,46 % (11 pays).

Les taux d'accroissement par pays s'échelonnent entre 4 % (France) et 14 % (Allemagne), et sont souvent plus élevés que ceux de 1970. La tendance générale au fléchissement qu'on avait notée depuis plusieurs années ne s'est donc pas maintenue en 1971.

c) Pour les véhicules de transport en commun, la tendance générale à l'augmentation se maintient et même s'accroît. Le taux d'accroissement global, pour 11 pays, est de 4,58 % (au lieu de 4,2 % en 1972).

Aucun pays ne signale de diminution.

d) Les tracteurs routiers continuent à s'accroître à un rythme plus élevé que celui des voitures, et qui va en s'accroissant. Le taux d'accroissement global a atteint 9,92 % (pour 10 pays), au lieu de 8,6 % en 1971. Toutefois, une majorité de pays indiquent un taux d'accroissement moins élevé qu'en 1970, ce qui peut être le premier signe de l'approche d'une saturation.

e) Quant aux camions, leur rythme d'accroissement reste assez soutenu (+ 3,2 %) (11 pays), quoique en général un peu plus faible que l'année précédente.

RAPPORT SUR LE TRAFIC ET LES INVESTISSEMENTS EN 1971

IV. Voies Navigables

Table des matières

I. EVOLUTION DES TRANSPORTS	405
1. Ensemble des pays intéressés	405
2. Commentaires sur l'évolution du trafic dans divers pays	406
II. EVOLUTION DU PARC	409
III. EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE	410
IV. EVOLUTION DU TRANSPORT PAR OLEODUC	413
V. EVOLUTION DU TRAFIC DES GRANDS PORTS MARITIMES	415
TABLEAUX STATISTIQUES	416

I. EVOLUTION DES TRANSPORTS

1. Ensemble des pays intéressés

Le volume du transport dans la navigation fluviale en trafic intérieur des 6 pays - République fédérale d'Allemagne, France, Pays-Bas, Belgique, Suisse et Luxembourg - a considérablement augmenté ces dernières années, comme en témoigne le tableau ci-dessous. En outre, le transport international de marchandises par voies d'eau pour ces 6 pays a évolué comme suit :

TONNES CHARGEES

En 1 000 tonnes

Année	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1965	264 498	127 503	392 001
1966	267 067	138 186	405 253
1967	275 484	152 312	427 796
1968	285 289	170 380	455 669
1969	289 098	171 033	460 131
1970	293 263	174 401	467 664
1971	293 983	171 407	465 390

Ce tableau indique que de 1965 à 1971 le trafic intérieur de ces 6 pays a augmenté de 29,5 millions de tonnes, soit 11,1 % et que les chargements dans le trafic international par voies d'eau intérieures ont augmenté de 43,9 millions de tonnes, soit 34,4 %.

Alors que de 1965 à 1971 le trafic intérieur accuse d'année en année un accroissement constant, les chargements dans le trafic international n'ont augmenté que de 1965 à 1970, mais dans une proportion plus forte que les transports dans le trafic intérieur.

Par contre, de 1970 à 1971, les chargements dans le trafic international ont diminué de 3 millions de tonnes, soit 1,7 %. Cette diminution, surtout dans le trafic international de minerai et de matériaux de construction, est due à la situation conjoncturelle et à des conditions défavorables de navigation. Le trafic total (trafic intérieur et chargements des 6 pays) s'élevait en 1971 à 465,4 millions de tonnes de marchandises et a donc augmenté, par rapport à 1965, de 73,4 millions de tonnes, soit 18,7 %.

Ce trafic total ne correspond toutefois pas au trafic global par voies d'eau intérieures de ces 6 pays, étant donné que les déchargements effectués dans ces 6 pays pour le trafic avec des pays tiers ne sont pas indiqués.

Tableau 1 (suite)

PAYS	ANNEE	TRAFFIC INTERIEUR	TRAFFIC INTERNATIONAL		MARCHANDISES EN TRANSIT	TONNAGE TOTAL TRANSPORTE	TOTAL DES T/KM (en millions)	T/KM EN INDICES (1955=100)
			CHARGE	DECHARGE				
Italie	1955	2 135	-	120	-	2 256	..	..
	1965	2 753	-	24	-	2 777	..	..
	1966	3 149	-	-	-	3 149	..	..
	1967	3 687	-	-	-	3 687	..	..
	1968	4 388	-	-	-	4 388	..	..
	1969	4 296	-	-	-	4 296	273	..
	1970	4 390	-	-	-	4 390	350	..
Pays-Bas	1955	44 426	33 889	20 369	13 589	112 273	15 255	100
	1965	82 229	60 357	28 222	23 184	193 992	24 070	158
	1966	81 015	60 912	32 424	24 617	198 963	25 315	166
	1967	92 654	64 239	39 928	27 369	224 190	28 568	187
	1968	94 800	73 439	44 481	29 497	242 217	31 044	204
	1969	90 500	77 028	43 561	25 913	237 002	30 072	197
	1970	92 666	81 371	42 888	24 520	241 445	30 743	202
	1971	100 855	79 446	41 118	24 043	245 462	30 429	199
Suisse	1955	2	456	4 131	164	4 753	14	100
	1965	0	661	7 955	211	8 827	40	286
	1966	0	395	8 012	241	8 648	39	279
	1967	4	342	7 595	280	8 221	38	271
	1968	1	320	7 515	284	8 120	39	279
	1969	1	309	7 737	268	8 315	41	293
	1970	1	305	8 645	312	9 263	44	314
	1971	0	277	7 055	319	8 551	45	320
Yougoslavie	1955	2 763	400	122	2 875	6 160	2 106	100
	1965	6 443	849	1 026	4 716	13 034	4 354	207
	1966	7 287	1 143	1 235	5 651	15 307	5 196	247
	1967	7 933	1 106	1 475	4 996	15 510	4 690	223
	1968	9 744	1 308	2 111	5 451	18 614	5 318	253

Tableau 7. OLEODUCS

Longueur exploitée à la fin de l'année

En km

PAYS	1968	1969	1970	1971
France	3 003	3 407	3 533	3 820
Pays-Bas	323	323	408	476
Espagne	267	267	267	..
Suisse	222	222	222	319
Royaume-Uni	1 513	1 577	1 777	1 898
R. F. d'Allemagne	1 571	1 571	2 058	2 086
Belgique	..	50	50	..

Tableau 8. ACTIVITE DES GRANDS PORTS MARITIMES

PAYS	TRAFIC 1970 (mill. de tonnes)	TRAFIC 1971 (mill. de tonnes)	VARIATIONS 1970 EN % DE 1971
Allemagne (tous les ports maritimes)	141 169	136 073	- 3,6
dont : Hambourg	46 960	45 302	- 3,5
Brême	23 381	22 637	- 3,2
Wilhelmshaven	22 331	23 519	+ 5,3
Belgique (tous les ports maritimes)	96 837	91 379	- 5,6
dont : Anvers	78 133	72 250	- 7,5
France (tous les ports maritimes)	219 335	228 693	+ 4,3
dont : Marseille et Annexes	74 073	75 517	+ 1,9
Le Havre	57 991	59 774	+ 3,0
Dunkerque	25 387	25 393	- 0,1
Italie	325 473	..	..
Pays-Bas	264 392	272 883	+ 3,2
dont : Rotterdam	218 657	225 161	+ 3,0
Amsterdam	21 356	23 438	+ 9,7
Royaume-Uni	346 613	..	..
dont : Londres	56 139	..	..
Liverpool	28 851	..	..
Milford Haven	40 637	..	..

SOURCE

RAPPORT DES COMITES DU VIème PLAN 1971 - 1975

TRANSPORTS INTERIEUR T.1 et T.2

1. 3. — Les problèmes au terme du V^e Plan.

L'évolution rapide des niveaux de vie et d'équipement des ménages et le développement des activités économiques au cours du V^e Plan ont créé des besoins nouveaux dans le secteur des transports.

Les retards graves constatés au titre des réalisations d'équipements collectifs du V^e Plan n'ont pas manqué de se solder par des inadaptations de l'offre à la demande dans de nombreux sous-secteurs. Enfin, ces inadaptations se sont presque toujours traduites par une dégradation de la qualité de service dont les effets ont été d'autant plus sensibles que les aspects qualitatifs des services offerts l'emportent souvent sur les facteurs purement monétaires pour fixer le choix et le comportement des usagers. Dans certains cas, ces dégradations ont été spectaculaires et ont créé les conditions d'une prise en conscience nationale de l'acuité des problèmes du transport et de leurs répercussions profondes sur la qualité de la vie quotidienne. C'est le cas des conditions de transport dans les grandes agglomérations et de la sécurité routière.

Dans le domaine interurbain, pour les trafics « voyageurs », les problèmes les plus largement ressentis ont été :

- la dégradation continue des conditions de circulation sur le réseau routier national, en termes de vitesse et de régularité (du fait de l'inadaptation de l'offre à la demande), de confort et de fiabilité (du fait de la ruine de nombreuses routes nationales et des sujétions hivernales qui l'accompagnent) ;
- l'accroissement rapide du nombre de tués et blessés sur les routes (12.000 morts, 290.000 blessés en 1966, environ 15.000 morts, 340.000 blessés en 1969 (1), qui a entraîné la mise à l'étude d'un programme de sécurité routière regroupant, sous l'égide du Premier Ministre, l'ensemble des initiatives des services et professions concernés ;
- l'adaptation insuffisante des transports interrégionaux aux aspirations croissantes des usagers sensibles aux insuffisances de vitesse, de fréquence et de confort des transports terrestres et à la dégradation rapide de la desserte des aéroports parisiens pour les transports aériens ;
- enfin, l'adaptation insuffisante des transports régionaux aux conditions nouvelles dans les zones rurales et dans les aires métropolitaines, et plus particulièrement les contraintes dues à la lenteur des procédures d'aménagement des services dans la réglementation existante, insuffisamment souple.

Pour les trafics « marchandises », les problèmes les plus largement ressentis ont été :

- le risque grave de ruine complète du réseau routier national sous l'effet conjugué d'un développement très rapide du trafic routier lourd (1) et des insuffisances de la politique routière, tant en investissements de renforcements qu'en entretien normal, au cours du V^e Plan ;
- les difficultés rencontrées par la S.N.C.F. pour faire face aux exigences croissantes des chargeurs industriels en matière de vitesse et de régularité d'acheminement, mais également en matière de matériel roulant de marchandises dont une part importante, datant de l'après-guerre immédiat, se révèle aujourd'hui trop âgé et inadapté. Cette situation s'est d'ailleurs traduite par un développement rapide du transport routier qui a su mettre à profit dans cette conjoncture favorable ses qualités de souplesse et d'adaptation aux besoins des chargeurs.
- le taux de réalisation nettement insuffisant des investissements et des travaux d'entretien des voies navigables est un des éléments qui n'ont pas permis aux professions de la batellerie de réaliser au cours du V^e Plan les progrès de productivité et les réformes de structures souhaitables pour donner à ce mode de transport des atouts de développement dans un environnement économique basé sur une plus grande concurrence des modes de transport ;
- les conditions de travail dans de nombreuses entreprises des secteurs dispersés principalement dans le secteur des transports routiers de marchandises où les durées de travail restent souvent trop élevées. Cette situation est aggravée par l'observation très insuffisante des réglementations — qu'il serait par ailleurs souhaitable de simplifier —, qui constitue un des problèmes les plus préoccupants du secteur des transports, du fait de l'ampleur et de la diversité de ses conséquences (égalité de traitement, sécurité routière, recrutement des personnels, santé) ;
- enfin, pour l'ensemble des moyens de transports, est apparue au terme du V^e Plan, la nécessité d'insérer les procédures de recherche et de développement dans les stratégies de développement des systèmes existants et d'orienter l'action irremplaçable des pouvoirs publics dans ce domaine en fonction : 1) des marchés potentiels les plus ouverts *a priori* ; 2) des perspectives nouvelles délimitées par l'action des gouvernements en matière de « nuisances ».

 (1) On estime à près de 10 % le taux annuel d'accroissement des trafics de véhicules ayant un ou plusieurs essieux de plus de 10 tonnes.

CHAPITRE 2. — LES OPTIONS GÉNÉRALES DU VI^e PLAN ET LE SECTEUR DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Face aux problèmes précités et dans le cadre défini par les options générales du VI^e Plan, le Comité a dégagé un certain nombre d'objectifs au cours de la première phase des travaux (1). Ces objectifs ont été très largement repris dans le texte de loi sur les grandes options où, selon les cas, ils se sont intégrés à des objectifs plurisectoriels du Plan ou bien traduits par des objectifs propres au secteur des transports.

Il a paru utile de rappeler dans ce rapport final les conditions dans lesquelles les objectifs du Comité des Transports Intérieurs se retrouvent au niveau des grandes options. Cet examen a en effet l'avantage de faire apparaître en correspondance très directe avec les grandes options du VI^e Plan, les objectifs généraux qui guident l'action des divers agents économiques dans le secteur des transports, et fixent les conditions et les limites de leurs interventions respectives.

Les objectifs généraux du VI^e Plan sont :

- la recherche de compétitivité à tous les niveaux, notamment par l'ouverture des secteurs « protégés » à la concurrence et le recours à une économie de marché, dans le cadre d'une règle du jeu claire et équitable ;
- la promotion d'une politique industrielle efficace impliquant de la part des pouvoirs publics les actions d'aménagement du territoire et de promotion des grands programmes industriels ainsi qu'une politique de recherche et développement tournée vers les applications industrielles potentielles ;

(1) Cf. Annexe 1.

- la protection des conditions d'existence, notamment des plus défavorisés, qui passe par un effort accru de solidarité et une attention particulière aux nuisances et aux effets redistributifs de la croissance industrielle.

Ces trois axes délimitent dans le domaine des transports trois « fonctions » qui sont à la base des actions des agents économiques et qu'il est également commode de séparer pour clarifier leurs conditions d'intervention respective dans un système libéral.

1. Une fonction « économie interne » directement liée à l'objectif de compétitivité du secteur, regroupant l'ensemble des objectifs dont la poursuite incombe naturellement au responsable de la gestion de l'entreprise de transport.
2. Une fonction « développement économique » liée aux objectifs d'aménagement du territoire non intégrables à l'économie de l'entreprise. Elle recouvre les objectifs d'aménagement de la collectivité : rôle d'anticipation des pouvoirs publics afin de structurer le territoire, d'assurer les continuités souhaitables, de promouvoir les innovations, de favoriser par certaines actions ponctuelles le décollage industriel souhaité.
3. Une fonction « développement social » liée aux objectifs de service et de protection des individus non intégrables à l'économie de l'entreprise : assurer une accessibilité urbaine et régionale (service public) et une protection des conditions d'existence et du cadre de vie de l'ensemble des populations.

2. 1. — La fonction « économie interne » des entreprises.

Dans la fonction « économie interne », il convient d'inscrire les objectifs fondamentaux des entreprises, c'est-à-dire ceux qui concourent à assurer à tout moment la compétitivité du secteur par une combinaison efficace des facteurs de production, par une adaptation aux exigences de la clientèle enfin par une utilisation optimale du potentiel humain qui est à la base de l'activité économique.

2.1.1

Dans les transports, des progrès importants doivent être faits pour améliorer la productivité des infrastructures et du matériel investi.

2. 2. — La fonction de développement économique.

2.2.1

Les objectifs de développement économique du secteur des transports regroupent l'ensemble des objectifs poursuivis par l'Etat au titre de l'aménagement du territoire. Seule l'existence d'objectifs de développement économique au niveau de la collectivité doit expliquer en effet les actions d'anticipation (ou de retardement), entreprises par l'Etat, soit par la réalisation d'investissement anticipant sur l'évolution de la demande, soit par la mise en œuvre de tarifs particuliers ou d'investissements favorisant le maintien d'une activité industrielle à un endroit donné.

Dans cette même catégorie, doivent être placés les investissements anticipant localement sur la demande, mais assurant une continuité « structurante » favorable à l'aménagement du territoire. C'est surtout le cas pour les autoroutes qu'il convient de développer par grands itinéraires et non par petits tronçons prioritaires ; c'est également vrai pour les aménagements de voies navigables où les points singuliers quelquefois inévitables, devraient être limités en nombre par des investissements « de continuité » judicieusement choisis.

2.2.2

Le deuxième objectif de développement économique, propre à la collectivité, concerne l'innovation technologique et prend toute sa valeur dans un environnement caractérisé par une ouverture croissante des marchés internationaux.

Il faut souligner dans ce domaine l'action irremplaçable de l'Etat en matière de recherche et développement où seul il peut accepter la part de risque associée à la poursuite des objectifs à long terme de la recherche fondamentale et du développement des techniques avancées.

2. 3. — La fonction de développement social.

Deux objectifs de développement social sont d'intérêt majeur pour le Comité Transports intérieurs. Ils concourent puissamment à la réalisation de l'option de solidarité qui forme, avec le développement d'une industrie compétitive, la base du VI^e Plan.

2.3.1

► Le premier de ces objectifs concerne l'**accessibilité urbaine et régionale** qui doit être maintenue pour toutes les catégories sociales et qui implique notamment une promotion vigoureuse des transports collectifs dans toutes les grandes agglomérations (cf. rapport de la Commission des Villes.).

2.3.2

Le second objectif, dont l'importance se confirmera selon toute vraisemblance très rapidement au cours du Plan concerne les **nuisances**. Le développement et l'utilisation massive des techniques avancées, notamment dans les transports s'accompagnent d'effets négatifs à plus ou moins long terme, dont la connaissance est encore imprécise, mais que l'option de solidarité envers les moins protégés et envers les générations futures ne nous permet plus d'ignorer.

Il convient de s'engager, dans le secteur des transports dans une politique de prise en compte de ces effets externes pour deux raisons essentielles. Il faut d'abord protéger, dans l'immédiat, les conditions d'existence des populations victimes des agressions accompagnant le développement de certaines techniques (sécurité routière, **bruit** et pollution de l'air). Il faut ensuite préparer une bonne intégration des produits de l'industrie française des transports dans un marché de plus en plus affecté par les initiatives que les gouvernements prennent dans le cadre de la lutte anti-pollution.

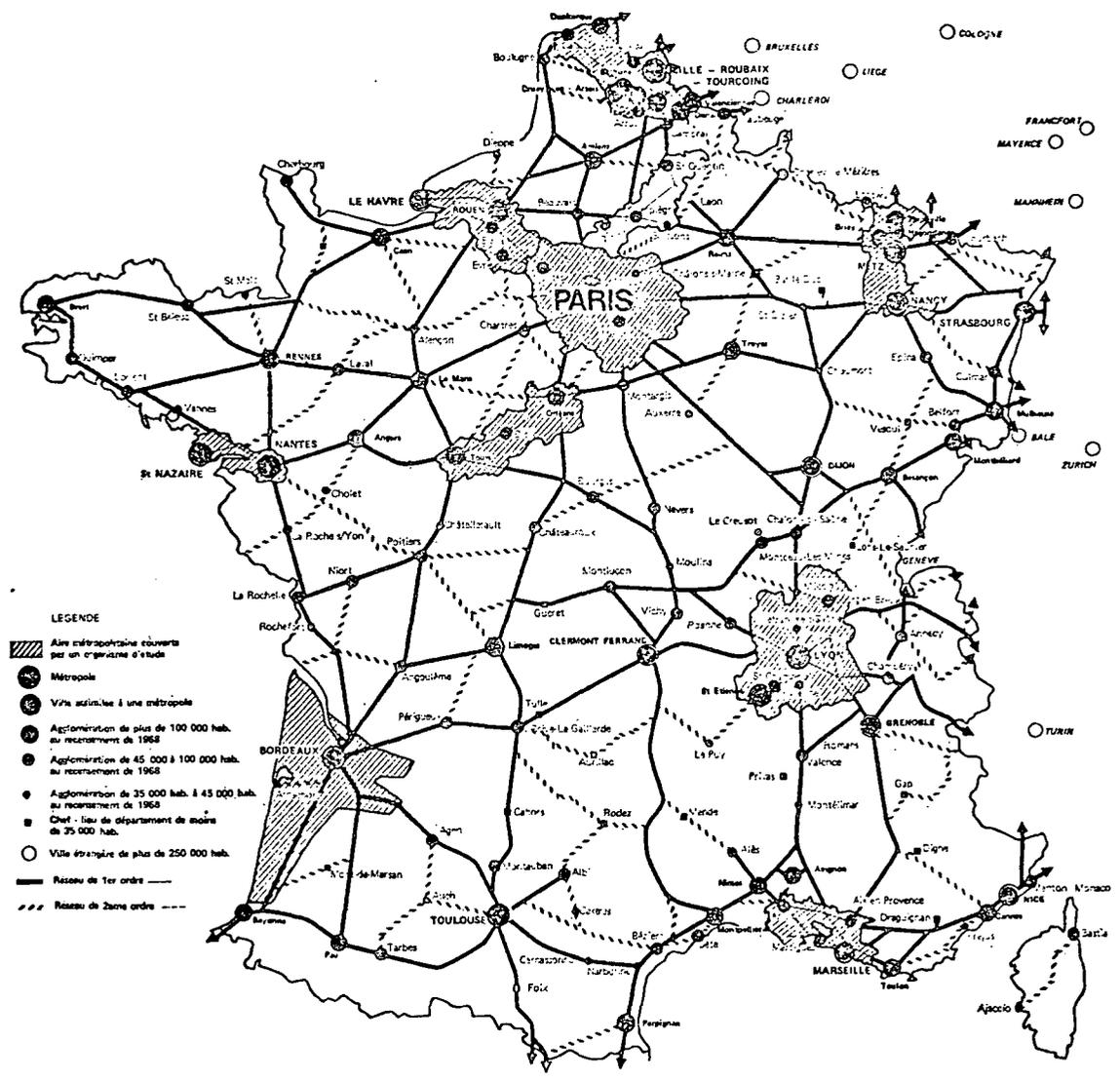
La nécessité de concertation à l'échelle européenne sur ces problèmes vitaux pour la construction des matériels de transport doit être soulignée.

■ ■ ■

L'annexe 1 rappelle les principaux objectifs qui ont servi de guide au cours de la phase de préparations des grandes options.

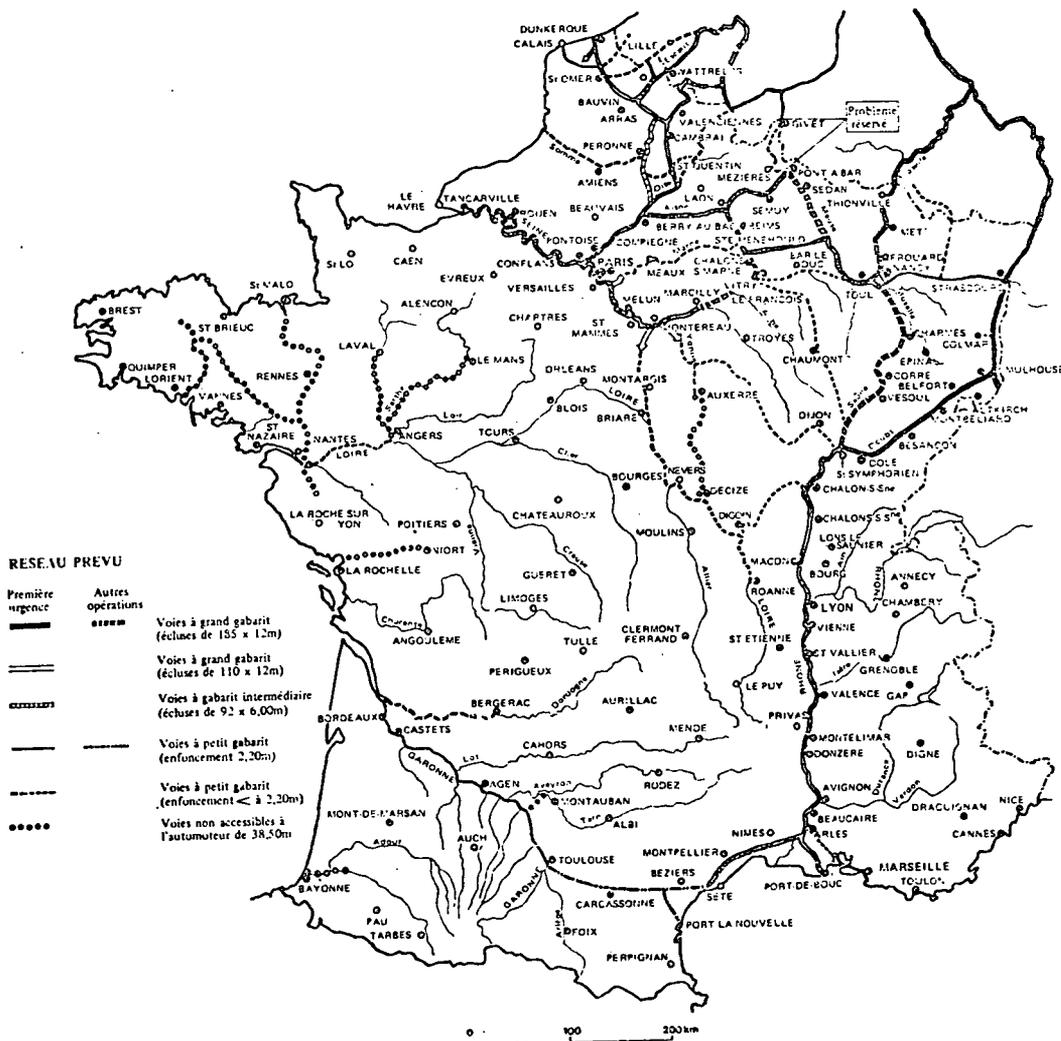
E-5

PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER

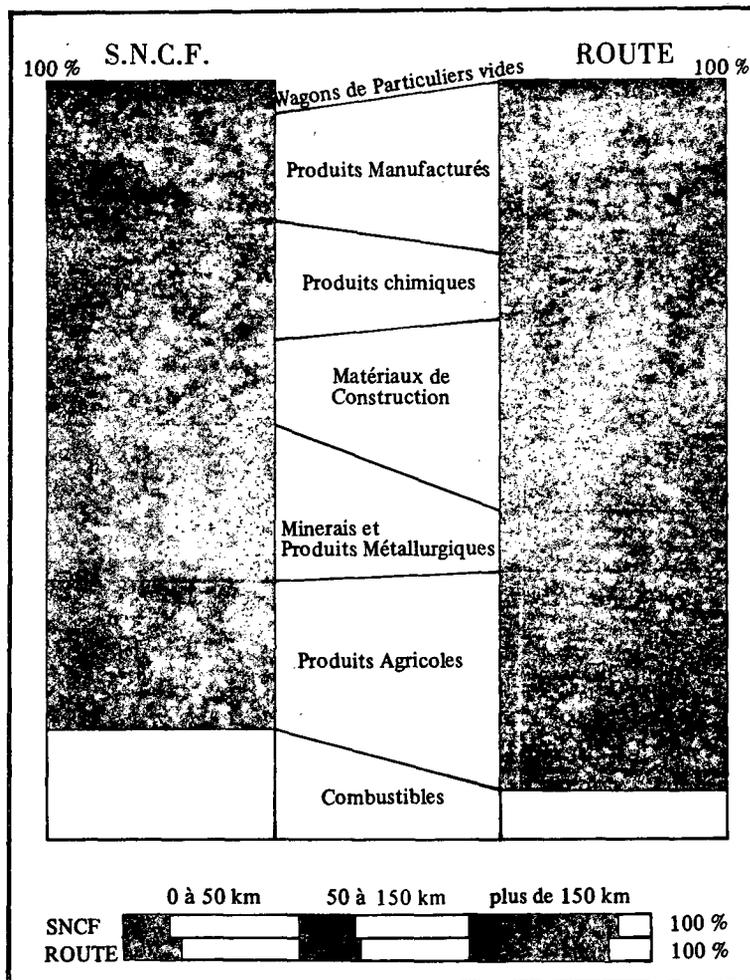


F-10

PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR
 DU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES
 (mars 1971)



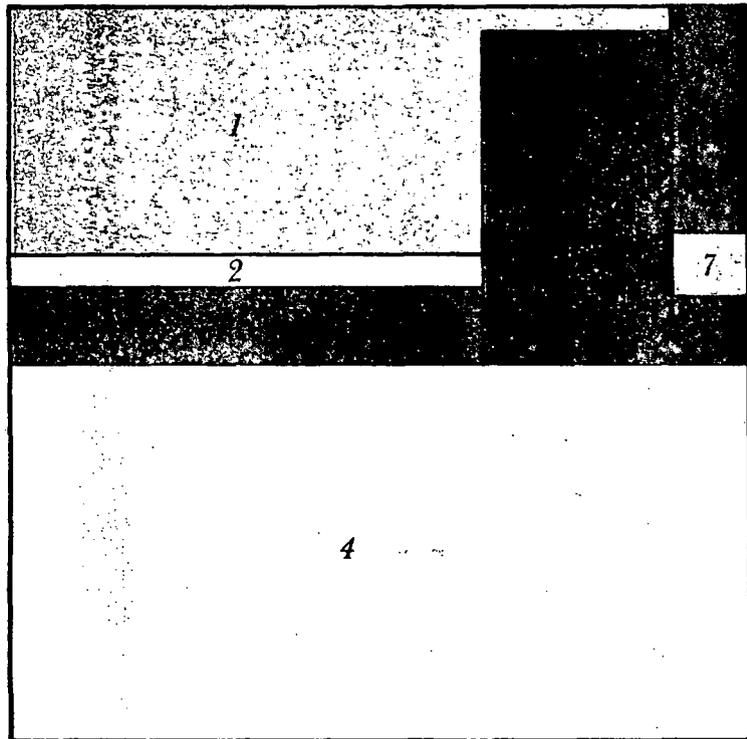
RÉPARTITION COMPARÉE DES TRAFICS DU FER ET DE LA ROUTE PAR CATEGORIE DE PRODUITS.



Source : annuaire statistiques des transports

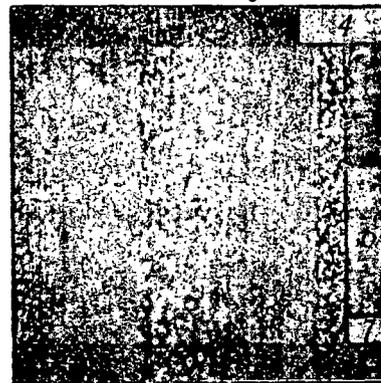
activités liées à chaque mode de transport

ROUTE (60,7 milliards de francs)



- 1. Transports publics de marchandises
- 2. Transports de voyageurs
- 3. Auxiliaires de transports
- 4. dépenses des ménages pour les transports individuels par véhicules particuliers
- 5. Transports routiers de marchandises pour compte propre
- 6. Location de véhicules
- 7. Taxis
- 8. Transports urbains

RAIL (16,0 milliards de francs)



- 1. S.N.C.F.
- 2. R.A.T.P.
- 3. Part non commercialisée de la production (tarifs réduits)
- 4. Auxiliaires transports par fer
- 5. Location de wagons
- 6. Transports fluviaux
- 7. Auxiliaires transports fluviaux

AIR - MER (9,3 milliards de francs)



- 1. Auxiliaires de transports maritimes
- 2. Marine marchande
- 3. Dépenses de ménages pour la navigation de plaisance
- 4. Pilotage
- 5. Transports aériens
- 6. Auxiliaires aériens

Source : Commissions des comptes des transports de la Nation

1969

SOURCE

11ème Rapport de la Commission des Comptes des
Transports de la Nation.

LES TRANSPORTS EN FRANCE 1971-1972 - EVOLUTION, COMPTES, CHARGES DES
COLLECTIVITES PUBLIQUES, CHARGES DES USAGERS -

1. Transports terrestres

Les statistiques portent :

— pour les transports ferroviaires, sur la totalité des transports commerciaux et des transports en service sur territoire français; l'acheminement de wagons particuliers à vide, qui est parfois compté

1. Données statistiques

TABLEAU 8 *Transports terrestres*

	1968	1969	1970	1971	1972	Variation 1971/1970	Variation 1972/1971
<i>Tonnages transportés</i> (en millions de tonnes)						%	%
S.N.C.F.....	229	242	248	237	243	— 4,4	+ 2,5
Route (+ de 50 km) public et privé.	271	305	319	318	338	— 0,3	+ 6,3
Navigation intérieure.....	94,7	103,2	102,4	100	102,5	— 2,4	+ 2,5
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(7)	(7)	(8)	(6,6)	(6,2)		
Oléoducs (transit exclu).....	67,3	79,2	95,8	101,9	110,2	+ 6,4	+ 8,1
Transit oléoduc Sud Européen (pour mémoire).....	(17,9)	(14,8)	(19,4)	(17,4)	(18,8)		
Total.....	662	729	765	757	794	— 1,1	+ 4,9
Route (— de 50 km) public et pri- vé (1).....	1 118	1 199	1 245	1 094	1 103	— 12,2	+ 0,8
<i>Tonnage kilométrique</i> (en milliards de T/km)							
S.N.C.F.....	62,5	66,7	69,6	66,2	67,5	— 4,9	+ 2
Route (+ de 50 km) public et privé.	43,6	50,0	52,2	54,4	58,4	+ 4,2	+ 7,3
Route (— de 50 km) public et pri- vé (1).....	12,2	13,3	14,7	13,8	14,5	— 6,1	+ 5,1
Navigation intérieure (transit exclu).	12,3	13,3	12,7	12,6	13,1	— 0,8	+ 4,0
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(1,3)	(1,3)	(1,5)	(1,2)	(1,1)		
Oléoducs (transit exclu).....	9,5	11,4	14,5	17	18,7	+ 17,2	+ 10
Transit oléoduc Sud-européen (pour mémoire).....	(9,4)	(10,6)	(14,1)	(13)	(14,1)		
Total.....	140,1	154,7	163,7	164	172,2	+ 0,2	+ 5

(1) Ces chiffres sont inévitablement incertains et la tendance que montre leur évolution est elle-même incertaine.

Source : Annuaire statistique des ministères de l'Équipement et des Transport.

comme transport dans certaines statistiques ferroviaires, ne l'est pas ici;

— pour les transports routiers, sur les transports effectués sur territoire français par des véhicules immatriculés en France; les transports sur territoire français par véhicules étrangers ne sont pas pris en compte, faute d'informations suffisantes, non plus que les transports sur territoire étranger par véhicules français;

— pour les voies navigables, sur la totalité des transports effectués sur territoire français par des bateaux français ou étrangers; les transports effectués sur territoire étranger par des bateaux français ne sont pas pris en compte, le transit, compté seulement pour mémoire ne comprend pratique-

ment que les transports sur le Rhin en bordure du territoire français.

En 1971, la conjoncture économique a subi le contre coup de conditions extérieures défavorables; l'année se caractérise par une certaine décélération de l'expansion et par la stabilité du volume total des transports terrestres (164 milliards de t/km, contre 163,7 en 1970). Mais 1972 se caractérise par une reprise marquée (+ 5 % en t/km sur 1971).

La S.N.C.F. et la voie d'eau, dont le trafic avait baissé en 1971, connaissent une légère reprise en 1972. L'accroissement du volume des transports, de 1969 à 1972, a bénéficié à peu près exclusivement à la route et aux oléoducs. Pour ces derniers, le pourcentage d'augmentation des t/km est en 3 ans de 64 %.

TABLEAU 9

Répartition du trafic intérieur par modes de transport

% des t/km

Modes de transports	1968	1969	1970	1971	1972
Route.....	39,8	40,9	40,9	41,6	42,3
S.N.C.F.....	44,6	43,1	42,5	40,4	39,2
Oléoducs (transit exclu).....	6,8	7,4	8,9	10,3	10,9
Navigation (transit exclu).....	8,8	8,6	7,7	7,7	7,6
Total.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Le tableau ne prend en compte ni les transports en transit par l'oléoduc Sud-européen, ni les transports sur le Rhin le long de la frontière française. Il convient de noter que l'absence dans les statistiques des transports assurés sur territoire français par des camions étrangers fausse le tableau en diminuant quelque peu la part de la route. Les mêmes remarques valent pour le tableau ci-après.

Le fer et la voie d'eau voient diminuer leur pourcentage dans le trafic global au profit de la route. Les transports par oléoducs connaissent par contre un développement qui les classe depuis 1970 en troisième position devant la voie d'eau.

● Tonnes kilométriques corrigées pour les calculer selon la même distance sur la même relation pour tous les modes de transport

La comparaison du volume des t/km assurées par chaque mode de transport ne donne qu'une image approchée de l'activité de chaque mode : ce qui compte c'est la valeur ajoutée, donnée plus loin dans les comptes. (Voir IV^e partie.)

De plus, la comparaison brute des t/km est imparfaite, même comme grandeur physique, car les t/km sont déterminées d'après des distances différentes pour chaque mode de transport sur la même relation. En prenant comme distance de référence la distance routière, on a déterminé des facteurs de correction. L'annexe II donne les grandes lignes des calculs effectués et les résultats obtenus. Pour le fer, le rapport distance route sur distance taxée fer (train complets, rames, wagons isolés) est de 0,92. Pour la voie d'eau, il est de 0,725 et pour les oléoducs, de 1. En appliquant ces coefficients, la comparaison s'établirait ainsi :

TABLEAU 10 *Trafic en distances corrigées*

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Trafic (en milliards de t/km) :</i>					
S.N.C.F.....	57,5	61,4	64,0	60,9	62,1
Route (+ de 50 km).....	43,6	50,0	52,2	54,4	58,4
Route (- de 50 km).....	12,2	13,3	14,7	13,8	14,5
Navigation fluviale (transit exclu).....	8,9	9,6	9,2	9,1	9,5
Oléoducs (transit exclu).....	9,5	11,4	14,5	17,0	18,7
Total.....	131,7	145,7	154,6	155,2	163,2
<i>Trafic (en %) :</i>					
S.N.C.F.....	43,6	42,2	41,3	39,2	38,1
Route.....	42,4	43,4	43,3	43,9	44,6
Navigation fluviale.....	6,8	6,6	6	5,9	5,8
Oléoducs.....	7,2	7,8	9,4	11	11,5
Total.....	100	100	100	100	100

TABLEAU 11 *Distance moyenne de transport
(les distances prises en compte restent les distances non corrigées)*

	1968	1969	1970	1971	1972	Variation 1972/1971	Variation 1972/1968
						%	%
S.N.C.F.....	272,9	275,6	280,6	279,3	277,8	- 0,5	+ 1,8
Route (+ de 50 km) privé et public.	160,8	163,9	163,6	171,1	172,8	+ 1	+ 7,5
Voies navigables (transit exclu)....	129,8	128,8	124,0	126,0	127,8	+ 1,4	- 1,5

● Comparaison avec l'étranger

TABLEAU 12 *Indice général de la production industrielle dans plusieurs pays (1)*

1963 = 100

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
France.....	116	120	125	142	152	160	171
République fédérale d'Allemagne..	116	114	128	144	153	156	162
Italie.....	111	113	119	132	139	135	139
Grande-Bretagne.....	113	113	120	123	124	125	129

(1) Non compris la construction (sauf en Grande-Bretagne).

TABLEAU 13

*Transports de marchandises en Italie,
République fédérale d'Allemagne
et Grande-Bretagne*

Pays	1962		1966		1967		1968		1969		1970	
	Millions de tonnes	Milliards de t/km	Millions de tonnes	Milliards de t/km	Millions de tonnes	Milliards de t/km	Millions de tonnes	Milliards de t/km	Millions de tonnes	Milliards de t/km	Millions de tonnes	Milliards de t/km
<i>République fédérale d'Allemagne</i>												
Fer.....	320	59	323	59,2	319	57,3	346	61	357	67,2	365	72,5
Route à plus de 50 km.....	110	26,4	137	33,6	137	33,9	152	37,8	158	39,9	165	41,9
Voies navigables...	170	39,9	20,8	44,8	214	45,8	233	47,9	233,8	47,7	240	48,8
Oléoducs.....	21,3	4,4	52,8	9,9	57,5	10	67	13,6	74	14,8	88	16,8
<i>Italie</i>												
Fer.....	63,5	16,6	58	17	61,8	18	61,7	18	61,6	18,2	63,4	18,9
Route.....	-	43,5	-	47,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Voies navigables...	2,6	-	3,1	-	3,7	-	4,4	-	4,3	0,3	4,4	0,4
Oléoducs.....	4,6	-	22	2,2	36	4,2	54	-	61	5,5	66,6	6,1
<i>Grande-Bretagne</i>												
Fer.....	232	24,5	217	24,2	204	22,2	211	24	203,8	23	202	24,6
Route.....	126,8	55	-	67,8	-	70,3	157,5	71,9	159,5	72,8	-	-
Voies navigables...	9,4	0,25	7,7	0,19	7,2	0,16	7,4	0,15	6,8	0,1	6,6	0,1
Oléoducs.....	6,1	0,45	26,5	1,5	27,2	1,6	17	1,7	21	2,1	23,6	2,7

Source : Bulletin annuel des statistiques de transport pour l'Europe — Nations Unies.

2. Commerce extérieur et transports en valeur

La moitié environ des échanges intéresse les six pays de la C.E.E. à Six :

	Milliards de F	
	Impor-tations	Expor-tations
1970.....	119,6	100,3
1971.....	121,6	117,0
1972.....	127,9	133,5

TABLEAU 14

Commerce extérieur de la France par modes de transport

En milliers de tonnes

Importations-exports	1968	1969	1970	1971	1972	Variation annuelle moyenne	
						1968/1972	1971/1972
						%	%
<i>Importations :</i>							
Mer	110 600	125 167	145 238	153 273	170 200	+ 11,3	+ 11
Fer.....	16 121	17 502	17 177	16 292	17 700	+ 2,4	+ 8,6
Air.....	54	61	64	75	90	+ 13,6	+ 20,0
Route.....	13 197	15 600	16 999	19 860	21 800	+ 13,4	+ 9,8
Voie navigable.....	11 936	12 980	13 244	12 785	12 680	+ 1,5	- 0,9
Total.....	151 908	171 300	192 722	202 285	222 470	+ 10	+ 10,9
<i>Exportations :</i>							
Mer	23 255	24 211	22 431	23 161	25 600	+ 2,6	+ 10,1
Fer.....	27 251	30 347	34 984	34 553	36 000	+ 7,2	+ 4,1
Air.....	59	68	80	89	100	+ 14,1	+ 12,3
Route.....	18 377	19 919	20 609	23 646	25 700	+ 8,7	+ 8,6
Voie navigable.....	20 096	20 628	21 454	22 175	23 900	+ 4,4	+ 7,7
Total.....	89 038	95 173	99 608	103 624	111 300	+ 5,8	+ 7,4

L'année 1971 se caractérise par un ralentissement de la croissance, plus marqué d'ailleurs dans les importations que dans les exportations. Le taux de croissance des importations, qui était de 10 % les deux années précédentes, tombe à 5 %; celui des exportations passe de 4,6 % à 4 %. Mais en 1972, le commerce extérieur connaît une nette reprise et le taux de croissance des exportations devient supérieur à celui des importations.

A cause notamment des importations de pétrole brut, la part de la voie maritime dans les importations va en croissant : en 1972, elle atteint 76 %.

Aux frontières terrestres, les parts respectives du fer, de la route et des voies navigables ont évolué comme suit :

TABLEAU 15

Parts du fer, de la route et des voies navigables dans le commerce extérieur

En %

Années	Exportations			Importations		
	Fer	Routes	Voies navigables	Fer	Routes	Voies navigables
1968.....	41,5	27,9	30,6	39,0	32,0	29,0
1972.....	42,1	30,0	27,9	34,0	41,7	24,3

Le passage par les ports du Benelux d'un tonnage important d'importations et d'exportations de « marchandises sèches » augmente dans les statistiques ci-dessus la part des transports terrestres et notamment des voies navigables.

● Valeur des marchandises exportées et importées

La valeur unitaire moyenne des marchandises importées et exportées est très différente selon les modes de transport.

Bien que négligeable en volume, le trafic aérien représente 10 % de la valeur du trafic total en 1969.

TABLEAU 16 *Le commerce extérieur en 1971*

Acheminement par	Importations					Exportations				
	Quantités		Valeurs			Quantités		Valeurs		
	Tonnes (en millions)	% du total	Milliards de F	% du total	A la tonne (en F)	Tonnes (en millions)	% du total	Milliards de F	% du total	A la tonne (en F)
Mer.....	153,3	75,7	38,8	32	253	23,2	22	32,5	27	1 403
Fer.....	16,3	8	22	18	1 339	34,5	34	27	23	792
Route.....	19,9	10	45,6	37	2 295	23,6	23	41	35	1 743
Air.....	-	-	12	10	162 278	-	-	12	10	134 760
Voies navigables...	12,8	6	4	3	339	22	21	5	5	241
Total.....	202,3	100	122,4	100		103,4	100	117	100	

TABLEAU 17 *Part du pavillon français en 1971*

Acheminement par :	Importations				Exportations			
	Quantités		Valeurs		Quantités		Valeurs	
	Tonnes (en millions)	% du Pavillon français	Milliards de F	% du Pavillon français	Tonnes (en millions)	% du Pavillon français	Milliards de F	% du Pavillon français
Mer.....	47,5	31,6	12,7	33	5,3	23,3	14,0	43,9
Fer.....	-	-	-	-	-	-	-	-
Route.....	8,6	43,6	20,3	44,6	11,3	48,0	25,3	61,5
Air.....	0,037	49,4	5,7	47,4	0,0538	60,0	5,8	47,9
Voies navigables.....	4,1	32,5	1,4	32,3	5,0	22,5	1,9	36,1

3. Les transports ferroviaires

Le tableau 18 montre la variation du volume des transports des principaux produits transportés. Les combustibles minéraux solides, qui constituaient

encore il y a dix ans 15 % du trafic S.N.C.F., ont diminué en deux ans de 24 % et les transports de bois, de volume plus modeste, ont diminué de 25 %. Les autres trafics se maintiennent mieux ou se développent : céréales, véhicules, hydrocarbures notamment.

TABLEAU 18 *Tonnages expédiés*

Principales natures de marchandises (trafic commercial seul)	1970	1971	1972 p	Variation p 1972/1971
	(En millions de tonnes)	(En millions de tonnes)	(En millions de tonnes)	%
Céréales et denrées non périssables.....	7,23	7,94	8,45	+ 6,4
Fruits et légumes. Denrées périssables.....	6,30	5,57	5,91	+ 6,1
Boissons.....	6,69	6,45	6,20	- 3,9
Combustibles minéraux.....	38,3	33,1	29,2	- 12
Bois de construction. Combustibles végétaux.....	3,83	3,19	2,87	- 10
Véhicules et matériel assimilé.....	2,83	2,99	3,48	+ 16
Matériaux de construction.....	19,9	17,6	18,7	+ 6,2
Pierres et terres.....	7,07	6,72	6,78	+ 0,9
Minerais.....	40,1	39,6	42,7	+ 7,8
Produits métallurgiques.....	40,0	38,1	42,1	+ 10
Hydrocarbures.....	15,5	16,3	17,7	+ 8,6
Produits chimiques.....	11,2	10,9	11,4	+ 4,6
Amendements et engrais.....	15,2	16,1	15,0	- 6,2
Détail et colis :				
SERNAM.....	1,90	1,37	1,45	+ 5,8
Autres.....		0,54	0,54	-
Groupages wagons (titre I) (1).....	2,25	2,02	1,93	- 4,5
Toutes autres natures de marchandises.....	19,6	18,9	19,0	+ 0,5

(1) Y compris conteneurs.

TABLEAU 19 *Transports commerciaux de marchandises (détail exclus)
par la S.N.C.F. décomposés par catégories de distance*

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
	Millions de tonnes					
0 à 49 km.....	35,9	38,2	40,6	41,9	44,1	47,5
50 à 149 km.....	50,9	50,4	54,5	54,3	49,4	49,9
150 à 299 km.....	47,4	46,4	47,7	50,1	47,8	48,1
300 à 399 km.....	23,4	23,4	24,8	25,4	22,7	22,8
400 km. et au-delà.....	55,8	56,1	60,6	64,3	61,6	63,4
Total.....	213,4	214,5	228,2	236	225,6	231,7
	Milliards de tonnes/kilomètres					
0 à 49 km.....	0,89	0,96	0,98	0,99	1,04	1,09
50 à 149 km.....	4,55	4,59	4,91	4,88	4,47	4,53
150 à 299 km.....	10,66	10,48	10,85	11,48	10,93	10,98
300 à 399 km.....	8,17	8,17	8,70	8,82	7,80	7,97
400 km et au-delà.....	34,69	35,03	38,03	40,52	39,02	40,16
Total.....	58,96	59,23	63,47	66,69	63,35	64,73

TABLEAU 20

*Transports commerciaux de marchandises (détail exclus)
de la S.N.C.F. décomposés selon les conditions
de desserte*

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Embranchement à embranchement :								
Millions de tonnes.....	108	108	109	113	120,69	124,12	117,46	122,63
Milliards de t/km.....	24,33	24,67	24,88	25,86	28,18	29,27	27,16	28,17
Embranchement à gare :								
Millions de tonnes.....	57	53	51	49	50,43	51,77	51,24	51,59
Milliards de t/km.....	16,32	15,84	15,42	15,20	15,61	15,97	15,66	15,56
Gare à embranchement :								
Millions de tonnes.....	32	31	30	30	32,83	33,94	31,60	32,62
Milliards de t/km.....	8,25	8,15	8,00	7,73	8,47	9,14	8,41	8,64
Gare à gare :								
Millions de tonnes.....	26	25	23	23	24,31	26,18	25,25	24,89
Milliards de t/km.....	11,57	11,24	19,65	10,43	11,22	12,32	12,13	12,36

Le trafic d'embranchement à embranchement a augmenté, en sept ans, de 13,5 % en tonnes et de 15,8 % en t/km; les autres trafics, qui avaient sen-

siblement baissé jusqu'en 1968, se maintiennent, ou même progressent un peu depuis lors.

TABLEAU 21

Recettes du trafic commercial marchandises (TVA incluse)

	1970	1971	1962	Variation 1972/1970
				%
Recettes réelles (milliards de F).....	7 679	7 939	8 210	+ 6,9
Milliards de t/km.....	70,4	67	68,6	- 2,6
Produit moyen de la t/km (centimes).....	10,91	11,85	11,97	+ 9,8
Recettes calculées au niveau des tarifs de 1972 (milliards de F).....	8 574	8 255	8 190	- 4,5
Produit moyen de la t/km au niveau des tarifs de 1972 (centimes).....	12,2	12,3	12	- 1,7

4. Les transports par route

TABLEAU 22

Répartition du trafic par catégories de transporteurs et par coupures de distance

	Compte propre				Transports professionnels			
	1968	1969	1970	1971	1968	1969	1970	1971
Tonnage transporté (millions de t)								
0 à 49 km (1).....	830	853	875	746	298	348	370	347
50 à 149 km.....	106	112	122	110	367	80	85	91
150 à 299 km.....			27	26			37	40
300 à 399 km.....	36	37	5	5	64	75	10	12
400 km et au-delà.....			5	6			28	29
Total	972	1 002	1 034	893	429	503	530	519
Tonnage kilométrique (milliards de t/km)								
0 à 49 km (1).....	8,4	8,8	9,8	9,0	3,8	4,5	4,9	4,8
50 à 149 km.....	7,4	8,1	8,9	8,1	5,4	6,5	6,9	7,7
150 à 299 km.....			4,6	4,5			7,3	8,0
300 à 399 km.....	8,4	8,5	1,4	1,4	22,6	26,8	3,5	4,0
400 km et au-delà.....			3,1	3,1			16,5	17,6
Total	24,2	25,4	27,8	26,1	31,8	37,8	39,1	42,1

(1) Comme le rappelle déjà l'annotation portée au tableau 8, les chiffres des transports à moins de 50 km sont très incertains et la tendance que montre leur évolution est elle-même incertaine.

Les transports pour compte propre sont largement prépondérants sur les distances de moins de 50 km et dépassent encore les transports professionnels pour les distances de 50 à 150 km. Par contre, au-delà de 150 km, les transports professionnels

dominent; à plus de 300 km ils assurent 80 % du tonnage et 83 % des t/km; il est rappelé que les transports par véhicules en location sont comptés dans les transports professionnels.

TABLEAU 23

Répartition du trafic en 1971 selon la classe de charge utile du véhicule utilisé

Classe de charge utile	Transports professionnels		Transports pour compte propre		Ensemble des professions	
	Millions de t	Milliards de t/km	Millions de t	Milliards de t/km	Millions de t	Milliards de t/km
1,2 tonne.....	3,4	0,5	55,3	1,5	58,7	3,1
2 tonnes.....	10,7		52,2	1,1	62,9	
3,5 tonnes.....	10,6	0,4	52,5	1,2	63,1	1,6
5 tonnes.....	24,1	1,4	94,8	2,4	118,9	3,8
7 tonnes.....	22,8	0,9	90,9	2,5	113,7	3,4
10 tonnes.....	187,5	12,1	290,8	8,6	478,3	20,7
15 tonnes.....	103,3	2,3	169,2	2,7	272,5	5,0
20 tonnes.....	156,9	24,5	86,6	6,1	243,5	30,6
Total	519,3	42,1	892,3	26,1	1 411,6	68,2

Les transports par véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile (classe des 20 tonnes) ont assuré, en 1971, 54 % des t/km totales; en 1970, le pourcentage

correspondant était de 49,5 %; l'augmentation montre l'évolution vers les véhicules de fort tonnage.

TABEAU 24 *Part de la route dans le trafic par route et par fer*

Distances	1965			1969			1971		
	Milliards de t/km		Part de la route %	Milliards de t/km		Part de la route %	Milliards de t/km		Part de la route %
	Fer	Route		Fer	Route		Fer	Route	
0 à 49 km	0,95	11,3	91	0,98	13,3	93	1,04	13,8	93
50 à 149 km	4,78	11,7	70	4,91	14,6	75	4,47	15,8	78
150 à 299 km	10,78	8,9	45	10,85	12,5	54	10,93	12,5	53
300 à 399 km	8,26	3,7	31	8,7	5,2	37	7,89	5,4	41
400 km et plus	35,7	11,3	24	38	17,7	32	39,02	20,7	35

La croissance de la part relative de la route dans l'ensemble du trafic rail et route est plus rapide au-delà de 300 km qu'aux distances plus courtes.

Dans ce tableau, les distances prises en compte sont les distances non corrigées.

TABEAU 25 *Évolution des transports routiers internationaux*

Pays d'origine des importations ou de destination des exportations	Importations						Exportations					
	1966		1970		1971		1966		1970		1971	
	Tonnage (milliers de t)	Part des routiers français %										
Belgique.....	4 583	34,7	8 889	37,2	10 719	52,6	3 572	31,8	8 483	61,5	8 650	58,8
Allemagne.....	1 995	55,5	3 892	61,5	4 166	60,6	4 677	26	6 276	38,9	7 852	41,3
Pays-Bas.....	812	16,6	1 525	23,5	1 808	20,5	395	18,8	893	27,6	1 105	30,8
Italie.....	600	40,5	1 042	61,5	1 308	62,6	701	34,5	1 302	58,4	1 770	60,1
Suisse.....	594	31,5	811	65,4	-	-	1 628	33	2 627	42,9	-	-
Espagne.....	522	42,8	683	17,3	757	21	521	64,8	770	56,1	1 053	48,7
Autres.....	84	41,6	161	18,1	-	-	106	15,7	241	41,2	-	-
Total.....	9 190	37,6	17 003	43,4			11 600	30,7	20 602	50,2		

Source : ministère des Transports.

De 1966 à 1970, la part des transporteurs français a augmenté, mais on notera leur participation relativement faible au trafic avec les Pays-Bas, dans les deux sens, et au trafic d'exportation, vers l'Allemagne.

Dans le total des importations et des exportations par route, la part des divers pavillons en 1970 et 1971 est indiquée dans le tableau 26.

Transports routiers

TRAFFIC DES POIDS LOURDS SUR LES ITINÉRAIRES DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER

Trait continu noir : *Autoroutes.*
Trait grisé : *Routes nationales.*

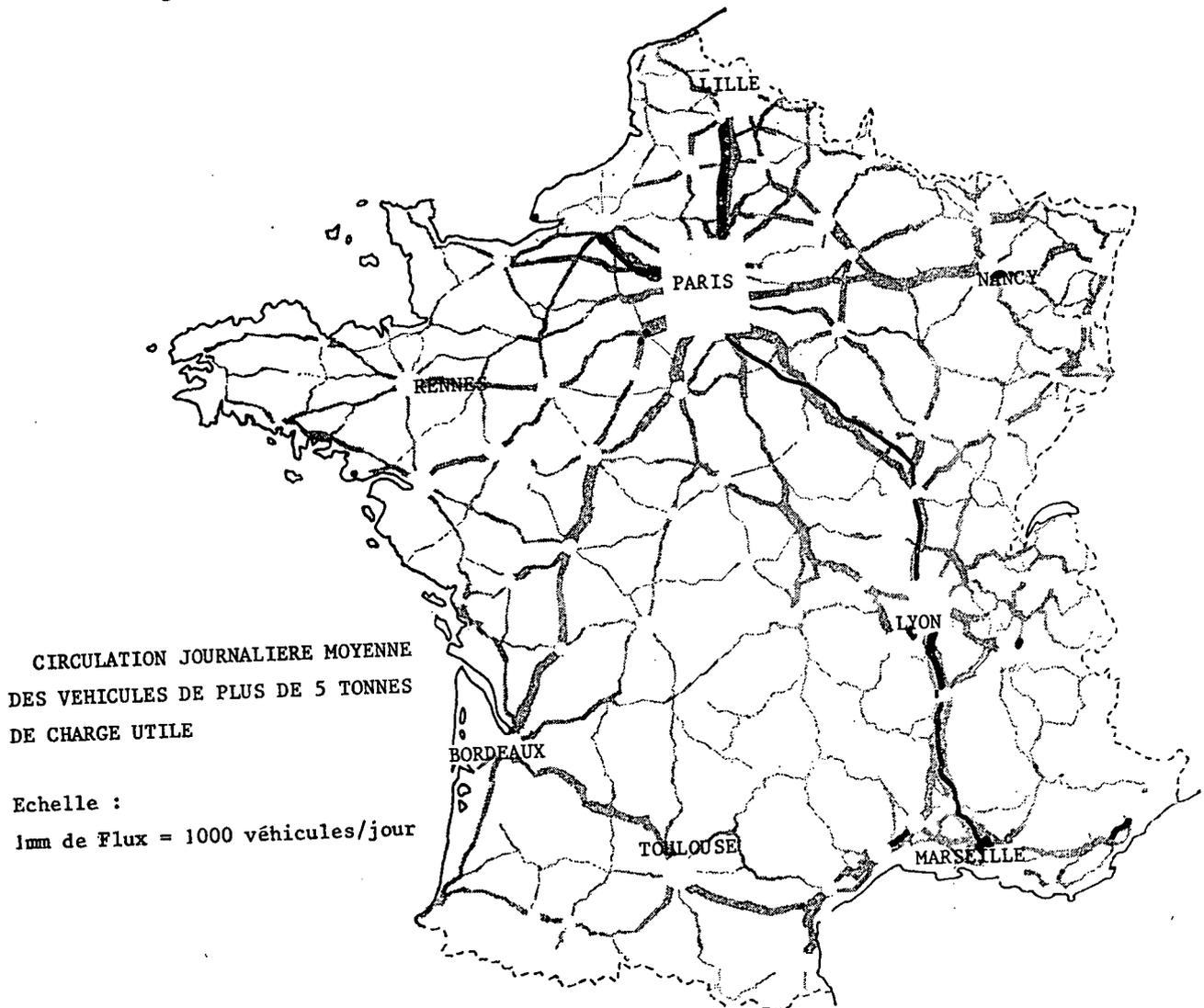


TABLEAU 26

**Part des divers pavillons
dans les importations et exportations**

Ce tableau est établi d'après les tonnages. En raison du trafic frontalier, il serait assez différent s'il était établi d'après les t/km; les pourcentages des Pays-Bas, pays non limitrophe, seraient en très forte augmentation.

Pavillons	Importations		Exportations	
	1970	1971	1970	1971
France	43,4	43,5	50,2	48
Belgique-Luxembourg	33,1		15,5	
Allemagne.....	8,5		18,5	
Pays-Bas	7		3,5	
Autres	8		12,3	

TABLEAU 27

**Évolution par source d'énergie, du parc des voitures utilitaires
de 1 tonne et plus et des tracteurs**

En milliers

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Essence.....	718	728	740	754	774	800	826	847	870	900	937
Gasoil.....	208	239	272	311	356	395	439	486	530	597	661
Total.....	926	967	1 012	1 065	1 130	1 195	1 265	1 333	1 400	1 497	1 598
Part du gasoil (en %)....	22,5	24,7	26,9	29,2	31,5	33	34,5	36,5	37,8	39,9	41,4

On se fonde sur la répartition évaluée par le Comité professionnel du pétrole à partir du fichier central des automobiles.

En dix ans, le pourcentage de véhicules à moteur diesel a pratiquement doublé.

TABLEAU 28

**Comparaison entre l'évolution du parc de véhicules à moteur Diesel,
la consommation de gasoil et le tonnage kilométrique
par tous véhicules (essence et gasoil)**

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Consommation de gasoil (milliers de m ³)	2 011	2 289	2 584	2 925	3 211	3 566	3 943	4 387	4 870	5 404	5 883
Indices :											
— du parc gasoil.....	100	114,9	130,8	149,5	171,2	189,9	211	233,6	254,8	287	317,8
— de la consommation de gasoil.....	100	113,8	128,5	145,5	159,7	177,3	196,1	218,1	242,2	268,7	292,6
— des t/km total.....	100	110,4	124,5	39,9	157,4	176,2	180,2	187,2	212,4	224,5	228,9

La consommation de gasoil croît un peu moins vite que le parc. Cette tendance est en relation avec l'accroissement de la capacité unitaire des camions qui réduit la consommation de gasoil à la t/km transportée.

● La taxe à l'essieu et le développement des gros porteurs

L'augmentation du parc de véhicules gros porteurs est soulignée également par l'évolution du produit de la taxe à l'essieu qui ne s'applique

pratiquement qu'aux véhicules ayant au moins un essieu de plus de 10 tonnes, et par l'évolution du nombre de véhicules imposables à cette taxe. Le produit de la taxe a évolué comme suit :

	Millions de F
1969.....	108,8
1970.....	120,7
1971.....	131,8
(+ 2,15 remboursés au bénéfice de véhicules ayant circulé sur autoroutes à péage.)	
1972.....	153
(+ 3,4 remboursés au bénéfice de véhicules ayant circulé sur autoroutes à péage.)	

En 1972, les véhicules de transports professionnels représentent 44,7 % des véhicules imposables, les véhicules en location 9 % et les véhicules de transport pour compte propre 46,3 %, mais pour les seuls véhicules à deux essieux, les parts respectives sont 35 % — 6,6 % — 58,4 %.

TABLEAU 29

Nombre de véhicules imposables

	En milliers		
	Véhicules à 2 essieux	Autres véhicules	Total
1969.....	84,7	56,1	140,8
1970.....	89,4	63,6	153
1971.....	90,7	72,7	163,4
1972.....	93	81,3	174,3

● *La location*

La location de longue durée a continué, jusqu'en 1971, à connaître un taux d'expansion élevé, mais l'année 1972 marque un ralentissement de cette expansion, comme le montre le tableau ci-après, donnant l'évolution de la capacité, évaluée selon les méthodes de calcul indiquées au X^e rapport.

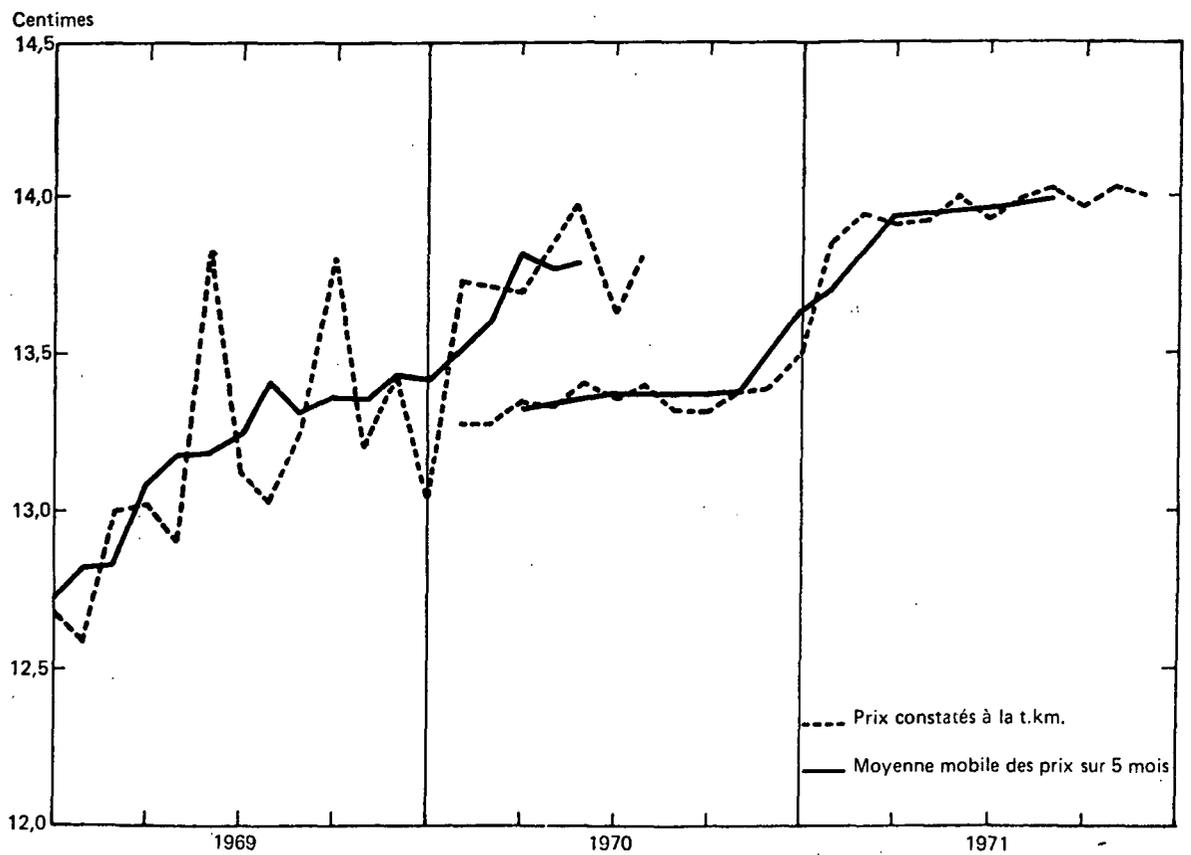
TABLEAU 30

Nombre de licences de location de longue durée en cours, en fin d'année (location-vente exclue) et capacité

Années	En tonnes						Total des charges utiles estimées
	Licences A (au moins 19 tonnes de poids total en charge)		Licences B (de 11 à 19 tonnes)		Licences C (moins de 11 tonnes)		
	Nombre	Capacité évaluée	Nombre	Capacité évaluée	Nombre	Capacité évaluée	
1965.....	3 098	59 000	7 722	25 000	491	2 400	86 000
1969.....	9 604	182 000	6 204	57 000	1 645	8 000	247 000
1971.....	12 890	245 000	7 107	65 000	2 010	9 800	320 000
1972.....	13 821	263 000	6 098	56 000	1 807	8 800	328 000
Variation 1972/1965 (en %)	+ 346		+ 124		+ 268		+ 281
Variation 1971/1969 (en %)	+ 34,2		+ 14,6		- 22		+ 29
Variation 1972/1971 (en %)	7,2		- 14,2		- 10,1		+ 2,5

**Évolution des prix
des transports publics routiers de marchandise
à grande distance soumis à tarification obligatoire**

Ce graphique porte sur un échantillon des feuilles de routes
(transports à plus de 150 km et de lots de plus de 3 t)



Nota. — La discontinuité qui apparaît sur les courbes à compter du 1^{er} février 1970 est due à l'application d'une méthodologie différente pour le calcul de ces éléments.

5. Trafic par oléoducs

TABLEAU 31

Trafic par oléoducs

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Tonnage (millions de tonnes) :</i>					
Brut national	2,2	2	82,5	87,7	93,3
Brut importé	58,4	66,8			
Produits raffinés.....	6,9	10,4	13,3	14,7	16,9
Total (sans transit).....	67,5	79,2	95,8	101,9	110,2
Sud européen transit.....	12,9	14,8	19,4	17,4	18,8
<i>Tonnage kilométrique (milliards de tonnes/km) :</i>					
Brut national	0,2	0,19			
Brut raffinerie.....	8,1	9,2	12,01	14,3	15,6
Raffiné « Trapil » et « Méditerranée/Rhône ».....	1,2	1,97	2,49	2,8	3,1
Total (sans transit).....	9,5	11,36	14,5	17,1	18,7
Sud européen transit.....	9,4	10,6	14,5	13,8	14,1

6. Les voies navigables

En 1971 le volume global transporté a diminué (— 3,4 % en tonnage, — 3 % en t/km) par rapport à 1970. La baisse porte essentiellement sur les produits métallurgiques, les minéraux bruts, les matériaux de construction et la houille. Par contre, les produits agricoles restent en hausse; on note la bonne tenue du trafic international, notamment à l'exportation.

En 1972 cette tendance est renversée. Le trafic intérieur augmente de 2,7 % en t/km et le trafic d'exportation connaît un fort taux d'expansion (+ 11 % en tonnes) et (+ 9,5 % en t/km).

La distance moyenne (transit exclu) qui tendait à décroître : 135,8 km en 1965 et 124 km en 1971, est remontée à 128 km en 1972, sans doute à cause de la concurrence de la route aux courtes distances.

TABLEAU 32

Trafic par voies navigables

Nature du trafic	Tonnage						Tonnage/kilométrique					
	En millions de tonnes				Rapports		En milliards de t/km				Rapports	
	1965	1970	1971	1972	1972/ 1965	1972/ 1971	1965	1970	1971	1972	1972/ 1965	1972/ 1971
					%	%					%	%
Intérieur.....	58,3	66,93	64,3	64,5	1,11	1,00	8,49	8,72	8,30	3,52	1,00	1,03
Importations.....	9,3	13,25	13,1	12,7	1,36	0,97	1,08	1,65	1,63	1,72	1,59	1,06
Exportations.....	15,1	22,18	22,6	25,3	1,67	1,12	1,66	2,35	2,63	2,88	1,73	1,09
Transit.....	7,0	7,99	6,6	6,2	0,88	0,94	1,28	1,46	1,21	1,04	0,81	0,86
Total	89,7	110,3	106,6	108,7	1,21	1,02	12,51	14,18	13,77	14,16	1,13	1,03

Groupe	Nature de marchandises	Tonnage (en millions de t)				Tonnage kilométrique (en milliards de t/km)				Rapport 1972/1971	
		1965	1970	1971	1972	1965	1970	1971	1972	En tonnage	En tonnage-kilométrique
0	Produits agricoles.....	5,59	7,77	8,73	10,29	1,39	1,93	2,19	2,63	1,18	1,20
1	Denrées alimentaires et fromages.....	2,53	2,80	2,88	2,97	0,52	0,63	0,63	0,71	1,03	1,13
2	Combustibles minéraux solides.....	9,18	7,08	6,46	5,64	1,21	0,90	0,80	0,68	0,87	0,85
3	Produits pétroliers.....	15,95	17	17,42	19,43	2,76	2,34	2,39	2,67	1,11	1,12
4	Minéraux et déchets pour la métallurgie.....	1,10	2,91	2,63	2,33	0,15	0,27	0,24	0,26	0,88	1,08
5	Produits métallurgiques.....	3,67	4,26	3,69	3,84	0,69	0,71	0,62	0,73	1,04	1,18
6	Minéraux bruts et manufacturés, matériaux de construction.....	40,61	55,9	53,67	53,62	3,78	5,08	4,83	4,59	1,00	0,95
7	Engrais.....	2,31	2,32	2,49	2,29	0,29	0,37	0,41	0,39	0,92	0,95
8	Produits chimiques.....	1,75	1,84	1,58	1,57	0,44	0,42	0,41	0,38	1,00	0,93
9	Machines, véhicules.....	0,18	0,48	0,45	0,52	0,00	0,07	0,06	0,07	1,15	1,16
	Total.....	82,77	102,36	100,00	102,50	11,23	12,72	12,58	13,11	1,02	1,04

2. Le transport maritime français

1. L'activité générale

● Les tarifs mondiaux

1970 et 1971 ont connu respectivement des croissances de 7 % et de 5,5 % du volume du commerce international, pour une moyenne décennale voisine de 8 %. Le taux d'expansion du trafic maritime international a été de 10 % en 1970 et de 5 % en 1971. Le fléchissement de l'expansion en 1971, plus sensible pour les marchandises solides (+ 4 %) que pour les produits pétroliers (+ 6 %) s'est répercuté sur le cours des frets.

1972 a vu un redressement, la croissance du trafic maritime mondial étant de l'ordre de 8 %; le pétrole et les grains ont été les principaux auteurs de cet accroissement.

● Le trafic national

En 1970, les importations par voie maritime avaient augmenté de 20 millions de tonnes, soit de 16 %, mais les exportations avaient baissé de 7 %.

En 1971, les exportations maritimes ont repris (+ 3,1 %) et atteint 23 millions de tonnes; les importations ont atteint 153,3 millions de tonnes, soit 5,5 % de plus qu'en 1970.

En 1972, la progression du trafic maritime français a été supérieure à la moyenne mondiale (+ 10 %); les produits pétroliers qui constituent 78 % du tonnage importé et 23,5 % du tonnage exporté, ont augmenté de 10 %; les importations de marchandises sèches de + 3 % et les exportations de + 12 %.

Le tableau de la page 17 donne l'évolution du volume du commerce extérieur de la France par voie maritime en tonnage; son évolution en valeur est indiquée dans le tableau 34.

TABLEAU 34

Valeur du commerce extérieur de la France par voie maritime

	Milliards de F	
	Importations	Exportations
1969.....	30,7	24,8
1970.....	36,7	30,1
1971.....	38,5	31,9

28 2. L'activité de l'armement français

TABLEAU 35

Transports effectués par l'armement français

En milliers de tonnes

	1969				1970				1971			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
Marchandises pondéreuses :												
Importations	18 463	5 854			24 035	7 542			23 947	6 722		
Exportations	7 429	1 765			6 536	1 160			6 308	1 050		
Total (A)	25 892	7 819	7 392	15 011	30 571	8 702	4 909	13 611	30 265	7 772	5 031	12 803
Marchandises diverses :												
Importations	13 902	5 206			14 551	5 384			14 788	4 932		
Exportations	9 484	4 493			10 743	4 979			11 384	4 802		
Total (B)	23 386	9 699	5 365	15 084	26 294	10 363	4 859	15 232	26 172	9 734	5 233	14 967
Marchandises sèches :												
Importations	32 365	11 060			38 586	12 926			38 735	11 654		
Exportations	16 913	6 258			17 279	6 139			17 692	5 852		
Total (I) = (A) + (B) ..	49 273	17 318	12 757	30 075	56 885	19 065	9 778	28 843	56 427	17 506	10 264	27 770
Pétrole et produits pétroliers :												
Importations	92 792 *	41 798 *			106 646 *	46 123 *			114 538	37 344		
Exportations	7 298	952 *			5 202	560 *			5 469	365		
Total (II)	100 090 *	42 750 *	25 768 *	68 518 *	111 848 *	46 683 *	30 300 *	76 983 *	120 007	37 709	33 888	71 687
Total général :												
Importations	125 157 *	52 858 *			145 232 *	59 049 *			153 273	49 000		
Exportations	24 211	7 210 *			22 481	6 699 *			23 161	6 217		
Total (I) + (II)	149 368 *	60 068 *	38 525 *	98 593 *	167 713 *	65 748 *	40 078 *	105 826 *	176 434	55 215	44 152	99 367

* Chiffres rectifiés en tenant compte des affrètements réalisés par les seuls armateurs.

(1) Trafic français.

(2) Armement français sur trafic français.

(3) Armement français sur trafic tiers.

(4) Total armement français.

Source : Direction générale des Douanes et C.C.A.F.

TABLEAU 36

**Taux de couverture du commerce maritime français
par l'armement national**

En %

	1968		1969		1970		1971	
	TA	TG	TA	TG	TA	TG	TA	TG
	Marchandises pondéreuses.....	36,2	66,8	29,4	58,0	28,5	44,5	25,7	42,3
Marchandises diverses.....	42,6	66,2	41,5	84,4	41,0	80,2	37,2	57,2
Marchandises sèches.....	39,2	66,0	35,1	61,0	34,1	51,6	31,0	49,2
Pétrole et produits pétroliers.....	40,3	66,2	42,7	68,5	41,7	68,8	31,4	59,7
Tous produits.....	40,6	67,2	40,2	66,0	39,2	33,1	31,8	56,3

TA : taux de couverture apparent : tonnages transportés par l'armement français sur trafic national/commerce extérieur maritime de la France.
TG : taux de couverture global : tonnages transportés par l'armement français sur trafics français et trafics tiers/commerce extérieur maritime de la France.

Au cours de l'année 1970, l'armement français avait vu son activité d'ensemble croître de 8,8 % contre 10 % en 1969. Ce taux était inférieur au taux de croissance du commerce maritime français qui était en 1970 de 12,5 %. En 1971, la situation relative de l'armement français dans le commerce maritime français s'est nettement détériorée, le volume de celui-ci ayant progressé de 5,2 % tandis que les transports assurés par armement français baissaient de 5,2 %; il s'ensuit notamment pour les produits pétroliers; une dégradation sensible du taux de couverture.

Le taux de couverture apparent (colonne 2), qui donne le rapport entre le trafic maritime total du pays et le tonnage transporté par le pavillon, tombe à 31,3 % en 1971, alors qu'il était de 39,4 % au cours des quatre années précédentes. En revanche, la part de l'armement français dans le trafic tiers (colonne 3) connaît une bonne progression, en dépit d'une récession générale. Le trafic tiers représente ainsi 44,4 % de l'activité de l'ensemble de l'armement français.

Mais il s'agit des taux de couverture pour les

tonnages transportés. D'après les premiers éléments dont on dispose pour les tonnes-milles, il semble que :

— le taux global de couverture, loin d'accuser une récession, serait en progression sensible (+ 25 % dont 38 % pour le trafic français et + 11 % pour le trafic tiers, la distance moyenne des transports ayant notablement augmenté; ce phénomène affecte toutes les marchandises, mais plus particulièrement les produits pétroliers (+ 6 % en tonnage et + 36 % environ en tonnes-milles) par suite du remplacement des pétroles d'Afrique du Nord par ceux du Nigéria et du golfe Persique;

— pour les marchandises sèches, l'activité de 1971 exprimée en tonnes-milles serait supérieure de 18 % à celle de l'an dernier, le trafic proprement français croissant quant à lui, dans une proportion environ deux fois plus forte.

La diminution du taux de couverture exprimée en tonnage paraît donc être compensée par un report du trafic de l'armement français sur le trafic tiers et par l'allongement des distances.

TABLEAU 37

Balance des transports maritimes entre la France et les pays étrangers

En millions de F

	1967	1968	1969	1970	1971	1972 6 mois	Solde par trimestre			
							Trimestre	1970	1971	1972
							I.....	— 281	— 647	— 480
II.....	— 286	— 650	— 600							
III.....	— 300	— 604								
IV.....	— 535	— 529								
Total...	— 1 402	— 2 329								

1971 se caractérise par une forte augmentation du déficit, le maintien ou l'amélioration du taux de couverture pour les tonnes-milles étant insuffisant pour compenser la détérioration de ce taux de cou-

verture pour les tonnes. En 1972, le déficit paraît avoir cessé d'augmenter mais sans beaucoup se résorber.

● **Les moyens**
du commerce maritime français

TABLEAU 38 **Évolution de la flotte française**

	1 ^{er} janvier 1970	1 ^{er} janvier 1971	1 ^{er} janvier 1972	1 ^{er} janvier 1973
Nombre de navires	554	538	550	531
Tjb	5 725 000	5 921 000	6 982 000	7 440 000

TABLEAU 39

Pétroliers

La France qui occupait le 10^e rang au sein de la flotte mondiale jusqu'en 1971, passe au 11^e en 1972. La part des pétroliers est la suivante :

	1970	1971	1972
Nombre de navires.....	129	120	131
Tjb.....	3 130 000	3 359 000	4 231 000

TABLEAU 40 **Mouvements de la flotte française**

	1970		1971		1972	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
Entrées.....	42	627 000	52	1 363 000	46	983 000
Sorties.....	58	431 000	49	303 000	65	525 000

Source : Marine marchande.

Au cours des deux années écoulées, les mouvements ont été ceux indiqués au tableau 40.

La flotte connaît ainsi un nouveau rajeunissement, son âge moyen étant au 1^{er} janvier 1972 de 7 ans, 9 mois, contre 8 ans et 9 mois un an auparavant, tandis que celui de la flotte mondiale est plus élevé (9 ans 8 mois au 30 juin 1972).

Par ailleurs, le plan de relance instauré en 1971 apporte une incitation aux investissements qui avaient tendance à se ralentir, dans le monde entier et en France. Les commandes nouvelles ont été de 41 en 1970, 30 en 1971, 66 en 1972.

Au 1^{er} janvier 1971, il y avait 84 navires en construction ou en commande pour compte français,

représentant 5,5 milliards de francs de commandes, dont 2,8 pour l'armement pétrolier, et 2,7 pour le sec, pour un volume de 3 691 000 tjb ou 6 757 000 TPL. Exprimé en tonnes de port en lourds, le rapport tonnage en construction/flotte en service reste en 1971 à un niveau élevé (67,5 %), supérieur à celui des grandes flottes nationales : Norvège 54,5 %, Grande-Bretagne 50,7 %, Libéria 48,2 %, Japon 41 %.

3. Les ports maritimes

Les données ne comportent ni l'avitaillement ni la pêche.

TABLEAU 41 *Trafic des ports maritimes*

En tonnes

	1967	1968	1969	1970	1971	1972 P	Variation 1972/1971
							%
<i>Marchandises sèches</i>							
Déchargements.....	29 912 397	30 891 529	35 272 896	41 125 670	42 230 717	43 404 000	+ 2,8
Chargements.....	15 591 669	18 037 073	18 320 962	19 142 067	19 380 794	22 890 000	+ 18
Total.....	45 504 066	48 928 602	53 593 858	60 267 737	61 611 511	66 294 000	+ 7,6
<i>Pétrole</i>							
Déchargements.....	104 883 717	105 447 928	120 465 957	140 955 950	147 635 586	161 956 000	+ 9,7
Chargements.....	15 424 481	15 275 789	18 575 279	18 110 851	19 445 499	20 550 000	+ 5,7
Total.....	120 308 198	120 723 727	139 041 236	159 066 901	167 081 685	182 506 000	+ 9,2
<i>Total des marchandises</i>							
Déchargements.....	134 796 114	136 339 457	155 738 853	182 081 620	189 866 303	205 400 000	+ 8,1
Chargements.....	31 016 150	33 312 872	36 806 241	37 253 018	38 826 293	43 440 000	+ 12
Total.....	165 812 264	169 652 329	192 545 134	219 334 638	228 692 596	248 840 000	+ 8,8
<i>Cabotage (cabotage inclû dans les tableaux précédents)</i>							
Déchargements.....	9 076 317	10 003 586	12 301 015	13 271 818	14 372 721	14 600 000	
Chargements.....	8 295 738	9 087 762	11 239 237	12 056 117	12 884 146	13 360 564	+ 4
Total.....	17 372 055	19 091 348	23 540 252	25 327 935	27 256 867	27 960 000	+ 2,6
<i>Source : MATELT.</i>							

TABLEAU 42

*Trafics des ports de Paris et de Strasbourg
(à titre indicatif)*

En millions de t

	Paris		Strasbourg	
	1970	1971	1970	1971
Déchargements.....	30,7	29,7	1,9	1,8
Chargements.....	12,3	12,2	11,4	10,4
Total.....	43	41,9	13,3	12,2

TABEAU 43 Décomposition du trafic sec

En tonnes

	1967	1968	1969	1970	1971
<i>Entrées :</i>					
Solides en vrac.....	20 591 818	21 893 299	24 932 153	29 562 688	30 171 534
Conteneurs.....	192 531	290 312	312 802	680 160	572 125
Autres.....	9 128 048	8 707 918	10 027 941	10 882 822	11 487 058
Total.....	29 912 397	30 891 529	35 272 896	41 125 670	42 230 717
<i>Sorties :</i>					
Solides en vrac.....	5 980 257	8 778 492	8 875 897	7 649 987	7 498 554
Conteneurs.....	379 757	515 143	481 326	857 296	764 214
Autres.....	9 331 655	7 743 438	8 873 739	10 734 784	10 918 026
Total.....	15 591 669	18 037 073	18 230 962	19 142 067	19 380 794

Source : Annuaire statistique D.P.M.V.N.

Le nombre des navires de commerce voyageurs et marchandises entrés dans les ports maritimes a augmenté de 2,6 % de 1970 à 1971 et de 4,5 % de 1971 à 1972. Le tonnage total de jauge brute des navires entrés a progressé respectivement de 5,4 % et de 12,8 %; la comparaison de ces taux d'augmentation reflète l'accroissement de la taille des navires, qui affecte les pétroliers et les navires spécialisés.

Les six ports autonomes de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille ont, en 1972, réalisé 86,5 % du trafic total et ont progressé de 23,2 % entre 1970 et 1972. Les autres ports ont progressé pendant la même période de 21,4 %. On notera de 1969 à 1972 les progressions importantes des entrées de produits pétroliers et des sorties de marchandises sèches.

● Ports autonomes

Selon le tonnage réalisé en 1972, le classement des ports autonomes est le suivant :

	Millions de tonnes	
	Total	Dont produits pétroliers
Marseille.....	82,8	74,5
Le Havre.....	64,1	52,3
Dunkerque.....	27,3	9,7
Nantes-Saint-Nazaire.....	14	11,4
Rouen.....	13,9	4,8
Bordeaux.....	13,8	10,8
	215,9	

3. Le fret aérien

Jusqu'en 1970, les transports aériens internationaux de fret dans le monde se sont développés à un rythme élevé, de 12 à 25 % selon les années. En 1971, le taux d'augmentation s'est réduit à 4 % et le volume des transports en cause a été de 12,5 milliards de t/km auxquelles s'ajoute le trafic postal (2,9 milliards de t/km). En 1972, on constate une reprise : 15,5 milliards de t/km (+ 18 %) mais la poste aérienne est tombée à 2,7 milliards de t/km.

Le trafic des compagnies françaises a suivi une courbe parallèle à celle du trafic mondial, comme

le montre le tableau ci-dessous donnant en millions de t/km le trafic de fret des trois principales compagnies.

Les tonnages transportés sont modestes en quantité, mais importants en valeur (cf. chapitre 1) puisqu'ils représentent 10 % de la valeur du trafic international français. Pour une bonne part, le fret aérien reste complémentaire de l'activité aérienne voyageurs.

En France métropolitaine, contrairement à la pratique américaine, où le courrier est acheminé par les services réguliers voyageurs, le fret postal intérieur est transporté par un service spécialisé d'Air France qui, en 1971, a ainsi transporté 55 millions de t/km.

TABLEAU 44 *Fret aérien (poste exclu)*

	Millions de t/km					
	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Air France.....	203	236	337,7	355,2	366	473
Air Inter.....	2,0	2	3,0	3,6	4,2	5
U.T.A.....	56,4	81	108,0	121,8	127,2	150
Total.....	261,4	319	448,7	480,6	497,4	628

Source : O.A.C.I.



LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. Transports terrestres

1. Trafic S.N.C.F.

TABLEAU 45

Trafic S.N.C.F.
*Banlieue parisienne (zone de la région des transports parisiens
et hors de cette zone)*

Milliards de voyageurs/km

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,067	0,060	0,063	0,061	0,062	0,060
2 ^e classe.....	1,12	1,057	1,148	1,167	1,208	1,23
<i>Tarifs sociaux :</i>						
Abonnements hebdomadaires.....	3,66	3,48	3,70	3,86	3,933	4,30
Autres abonnements (ordinaires, trimestriels, élèves).....	0,47	0,49	0,57	0,58	0,615	0,636
Autres tarifs sociaux (familles nombreuses, etc.).....	0,641	0,592	0,627	0,630	0,626	0,668
<i>Ensemble du trafic :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,25	0,22	0,227	0,217	0,217	0,226
2 ^e classe.....	5,72	5,47	5,89	6,09	6,227	0,668
Total	5,97	5,69	6,12	6,31	6,44	6,89
Nombre (en millions de voyageurs).....	381	358	380,5	387	389	404

Le nombre de voyageurs augmente (+ 2,1 % en 1971 et + 6 % en 1972) ainsi que la distance moyenne : 16,3 km en 1970, 16,5 km en 1971, 17 km en 1972.

Le ralentissement de la croissance du trafic en

1970 et en 1971, tient à la remise à la R.A.T.P., des lignes intégrées dans le R.E.R.

La concentration du trafic sur les heures de pointe est notée dans l'annexe n° IV consacrée à la région parisienne.

TABLEAU 46

Trafic S.N.C.F. autre que la banlieue de Paris

Milliards de voyageurs/km

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	2,01	1,97	2,20	2,31	2,39	2,38
2 ^e classe.....	7,28	6,82	7,46	7,70	7,68	7,80
<i>Tarifs réduits :</i>						
<i>Tarifs commerciaux :</i>						
1 ^{er} classe.....	1,70	1,65	1,70	1,88	2,06	2,16
2 ^e classe.....	4,85	4,61	5,08	5,40	5,65	6
<i>Tarifs sociaux :</i>						
1 ^{re} classe.....	2,07	2,00	2,09	2,11	2,10	2,18
2 ^e classe.....	10,20	9,44	10,28	10,58	9,85	10,62
<i>Trafic international :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,74	0,64	0,75	0,92	0,90	0,98
2 ^e classe.....	3,55	3,05	3,46	3,77	4,06	4,22
<i>Ensemble du trafic :</i>						
1 ^{re} classe.....	6,52	6,26	6,74	7,22	7,45	7,69
2 ^e classe.....	25,88	23,92	26,28	27,45	27,24	28,64
Total général.....	32,40	30,18	33,02	34,67	34,69	36,34
Nombre (millions de voyageurs).....	243	221	227	226	218	221

TABLEAU 47

Variations du trafic S.N.C.F.

Milliards de voyageurs/km

La stagnation enregistrée en 1971 provient essentiellement de la régression du trafic omnibus, ainsi que le montre le tableau ci-contre :

Par contre, le trafic grandes lignes ne cesse de croître ainsi que la distance moyenne de parcours pour ce trafic. Cette dernière qui était de 133,3 km en 1967 est passée à 164 km en 1972.

Le trafic des couchettes et celui, beaucoup moins important, des trains auto-couchettes, croît de façon particulièrement rapide :

	1965	1970	1971	Variation 1971 / 65
				%
Omnibus et trains directs.....	6,21	5,14	4,50	- 27,6
Banlieue de Paris (1).	5,061	6,37	6,51	+ 16
Rapides, express.....	26,46	29,47	30,13	+ 13,9
	38,28	40,98	41,14	+ 7,5

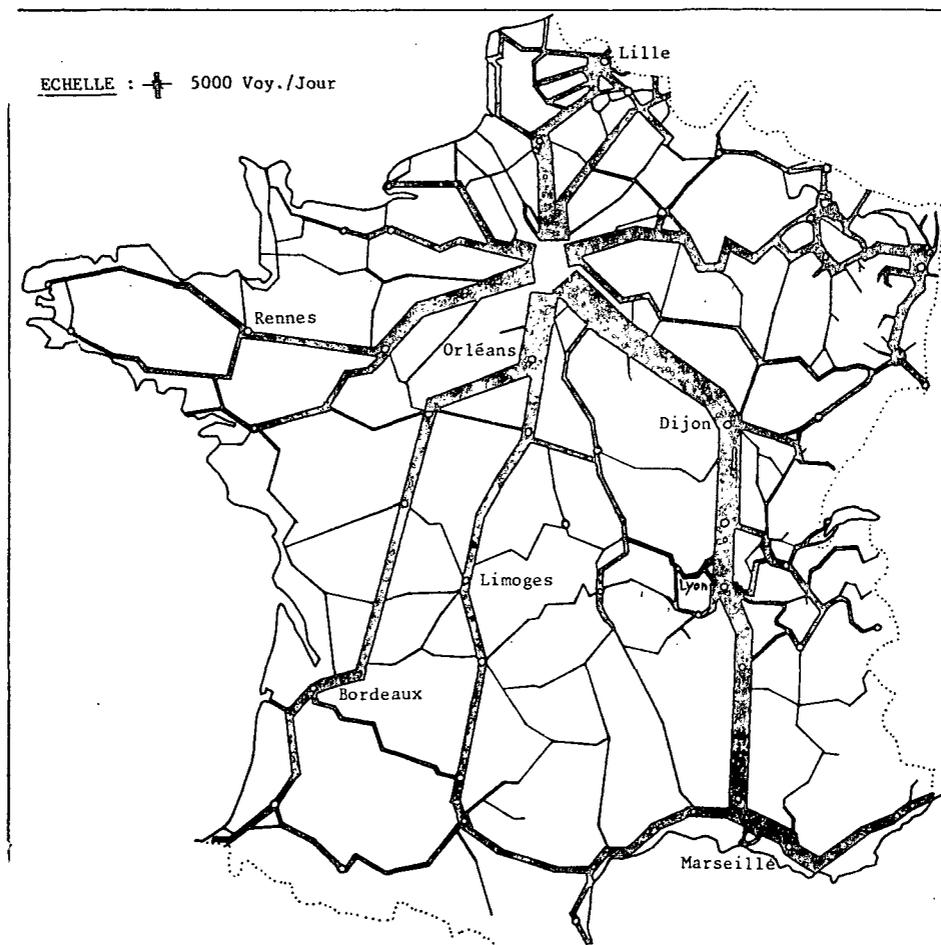
(1) Y compris les VK relatifs aux parcours terminaux autres que banlieue de Paris dans les trains de la banlieue de Paris.

TABLEAU 48

Trafic des couchettes

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Trains auto-couchettes :</i>					
Nombre d'autos (en milliers).....	76,6	103,2	123,9	131,1	145,5
Nombre de voyageurs (en milliers).....	195,9	265	320,7	337,2	381,7
<i>Couchettes :</i>					
Nombre de voyageurs (en milliers).....	4 180	4 700	5 170	5 400	6 310

I. TRAFIC VOYAGEURS S.N.C.F. (1969)
(Débit journalier par section de ligne)



Les dessertes cadencées METROLOR (Thionville, Nancy, Lunéville) et METRAZUR (Cannes, Menton) ont vu leur trafic croître rapidement :

- sur METROLOR, 56 millions de voyageurs/km en 1970, 69 millions en 1971, 83 millions en 1972;
- sur METRAZUR, 150.000 voyageurs en 1970, 199.000 en 1971, 305.000 en 1972.

● *Trafic international*

	En millions de voyageurs
1967.....	12,04
1968.....	10,57
1969.....	12,11
1970.....	11,89
1971.....	13,51

TABLEAU 49

Recettes du trafic commercial voyageurs et produit moyen du voyageur/km (non compris indemnités compensatrices versées par l'État au titre des tarifs sociaux).

	1970	1971	1972	Variation 1972/1970
				%
<i>Recettes au niveau des tarifs de 1972 (T.V.A. incluse) [en millions de F] :</i>				
Banlieue de Paris.....	457	464	483	+ 5,7
Autres.....	3 744	3 761	3 923	+ 4,8
Total.....	4 201	4 225	4 406	+ 4,9
<i>Produit moyen du voyageur-kilomètres (en centimes) :</i>				
Banlieue.....	7,25	7,20	7,01	— 3,3
Autres.....	10,79	10,84	10,80	+ 0,1
Total.....	10,25	10,27	10,19	— 0,6

Source : S.N.C.F.

TABLEAU 50

Niveau du produit moyen du voyageur/kilomètre comparé au niveau des prix de la P.I.B.

	1962 — 100		
	1970	1971	1972
Indice des prix de la P.I.B.....	137,7	145	153,1
Indice du niveau des tarifs grandes lignes.....	139,8	148,4	152,9
Rapport $\frac{\text{tarif grandes lignes}}{\text{P.I.B.}}$	1,02	1,02	1,00

2. La R.A.T.P.

Le trafic de 1971 a été affecté par des grèves. L'augmentation du trafic du R.E.R. est liée au développement du réseau. Le trafic du réseau routier est en baisse continue.

TABLEAU 51

Trafic R.A.T.P.

	1969	1970	1971	1972
a. Voyageurs transportés (en millions) :				
Réseau métro.....	1 122	1 128	1 077	1 110
Réseau express régional.....	55	98	99	114
<i>Total fer.....</i>	<i>1 177</i>	<i>1 226</i>	<i>1 176</i>	<i>1 224</i>
Réseau routier.....	552	528	514	504
Total.....	1 729	1 754	1 690	1 728
b. Voyageurs-kilomètres (en milliards) :				
Réseau ferré.....	6,46	6,83	6,57	6,87
Réseau routier.....	2,26	2,12	2,08	2,04
Total.....	8,72	8,95	8,65	8,91

3. Routes et circulation routière

a. Structure du réseau routier national et comparaison avec l'étranger

TABLEAU 52

Routes nationales

	Longueur du réseau	Longueur de routes nationales par km ² de territoire	Longueur de route pour 1.000 habitants
	km		km
France.....	(1)82 000	0,15	1,64
Italie.....	41 000	0,14	0,69
Allemagne.....	35 000	0,14	0,61
Angleterre.....	14 000	0,06	0,26

(1) Dont 4.850 de traversées urbaines en agglomérations de plus de 5 000 habitants.

En dehors des traversées des agglomérations de plus de 5 000 habitants, la densité moyenne de la circulation était, en 1970, de 2 800 véhicules/jour sur le réseau national, mais le quart le plus fréquenté supportait deux fois plus de circulation que l'ensemble des trois autres quarts.

La loi de finances de 1972 a rendu possible le transfert au réseau départemental d'environ 55 000 km de réseau national.

TABLEAU 53

Autoroutes au 1^{er} janvier 1973

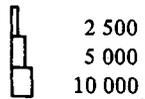
	Longueur des autoroutes (km)	Densité du parc automobile par 1 000 habitants
République fédérale allemande....	5 613	270
Italie.....	4 615	223
France.....	2 172	290
Grande-Bretagne.....	1 710	255
Pays-Bas.....	1 030	244
Belgique.....	890	244

Les autoroutes supportaient, en France, en 1970, 6,8 % de la circulation totale hors agglomérations d'au moins 5 000 habitants. La densité moyenne de la circulation y atteignait 15 500 véhicules/jour.

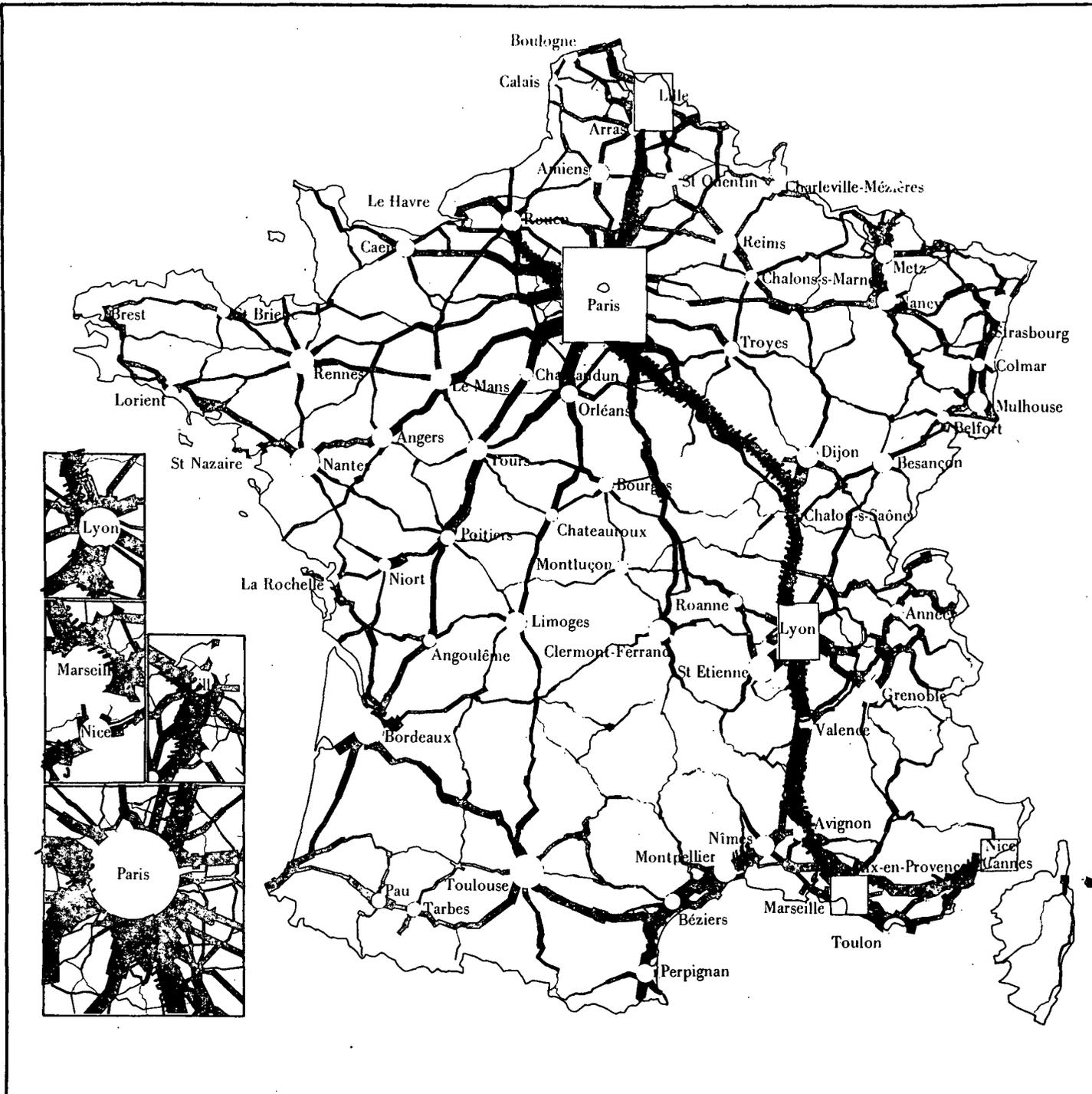
Au 1^{er} janvier 1973, le réseau autoroutier atteint 2 172 km dont 1 506 à péage.

LES COURANTS DE TRAFIC EN 1970
sur le réseau de rase campagne

moyenne annuelle de la circulation journalière (24 h)
 des véhicules à deux essieux ou plus et des cycles de
 cylindrée supérieure à 50 cm³



■ trafic routier
 ■ trafic autoroutier

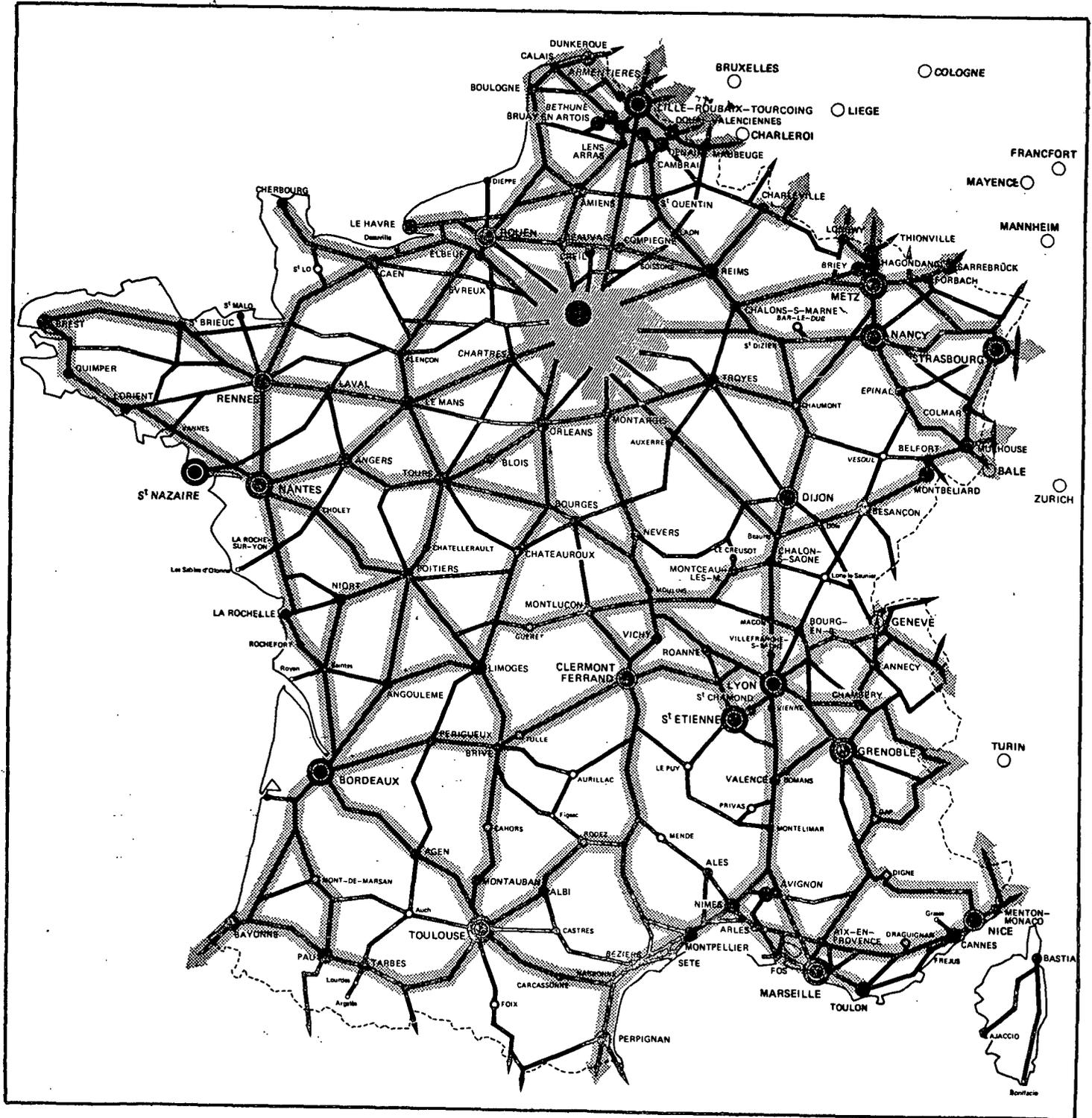


Source : S.E.T.R.A.

ITINERAIRES DU SCHEMA DIRECTEUR



SCHEMA DIRECTEUR



- métropole
- ville assimilée à une métropole
- agglomération de plus de 100 000 hab. au recensement de 1968
- agglomération de 45 000 à 100 000 hab. au recensement de 1968
- agglomération de 35 000 à 45 000 hab. au recensement de 1968
- chef lieu de département de moins de 35 000 hab.
- autres agglomérations
- ville étrangère de plus de 250 000 hab.
- grandes liaisons
- ▨ grandes liaisons d'aménagement du territoire

TABLEAU 54 *Autoroutes mises en service de 1966 à 1972*

En km

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Autoroutes de liaison.....	147	157	160	105	253	213	261
Autoroutes urbaines et de dégagement.....	30	43	40	52	32	87	137
Total.....	177	200	200	157	282	300	398

TABLEAU 55 *Évolution de la circulation en rase campagne*

D'après le recensement de 1970, le volume de la circulation en 1970 était le suivant, les parcours dans les agglomérations d'au moins 5 000 habitants

étant exclus et les parcours dans les agglomérations de 2 000 à 5 000 habitants étant exclus pour les routes nationales.

Millions de véhicules/km

Catégories de véhicules	Autoroutes	Routes nationales	Chemins départementaux	Chemins communaux	Ensemble du réseau
Voitures particulières et commerciales.....	7 055	61 756	31 014	5 183	105 008
Camionnettes C. U. < 1,5 tonne.....	348	3 060	1 844	307	5 559
Camions légers 1,5 tonne < C. U. < 5 tonnes.....	213	1 872	1 013	176	3 274
Camions lourds C. U. > 5 tonnes avec ou sans remorques Tracteurs.....	943	8 308	1 996	327	11 574
Transports exceptionnels. Tracteurs et camions lourds avec plusieurs remorques. Engins spéciaux.....	13	264	44	5	326
Tracteurs agricoles.....	-	237	662	136	1 035
Transports en commun.....	51	553	397	66	1 067
Total.....	8 623	76 050	36 970	6 200	127 843

*Indices de circulation sur routes nationales
(1965 = 100)*

1965.....	100
1970.....	139
1971.....	146
1972 (p).....	154

Évolution du parc de voitures particulières

Le parc de voitures particulières est estimé à 13 000 000 véhicules en 1972, en augmentation de 1 million environ sur 1970 et de 3,3 millions sur 1965. Le nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves est de 1.638.000 en 1972, en augmentation de 11,6 % par rapport à l'année précédente.

● *La congestion*

L'augmentation de la circulation se traduit, en dépit des investissements de capacité, par une augmentation de la congestion sur les routes nationales.

TABLEAU 56

*Routes nationales
où se produisent des bouchons
pendant au moins 30 h par an*

En km

	1965	1970
Rase campagne.....	1 150	2 300
Milieu urbain.....	400	1 000

Source : Note mensuelle Transport n° 72/6.

En milieu urbain, le phénomène de congestion est très sensible. A titre d'exemple, signalons les conclusions d'une étude de l'Institut de Recherche des Transports, concernant le coût de la livraison des marchandises en milieu urbain. Les pertes de temps causées aux automobilistes par la livraison

d'une tonne ont été estimées à 4 heures en moyenne, ce qui, sur la base de la valeur minimale du temps généralement retenu, donne un coût social moyen de 30 F par tonne, soit un coût proche de celui de la livraison.

● **La sécurité**

TABLEAU 57

Nombre de victimes des accidents de la circulation

Victimes	1965	1969	1970	1971	1972	Variation 1971/1970	Variation 1972/1971
						%	%
Morts.....	12 800	14 700	15 100	16 061	16 570	+ 7,5	+ 2,5
Blessés.....	290 000	318 000	329 659	345 463	380 080	+ 7,2	+ 9,5

Par rapport aux pays de la Communauté, la position de la France était la suivante en 1970 :

TABLEAU 58

Nombre de tués

Pour 100 millions de véhicules / km	Par 100 000 habitants
Belgique..... 20,2	France..... 32,4
France..... 13,2	R. F. A..... 31,4
R. F. A..... 11,1	Belgique..... 29,6
Italie..... 10,0	Italie..... 19,8
Grande-Bretagne..... 4,6	Grande-Bretagne..... 13,8

Source : Plan d'action D.R.C.R.

b. Transports publics

● **Interurbains et régionaux**

On distingue les services réguliers, les services occasionnels et les transports spéciaux d'écoliers.

— Services réguliers :

TABLEAU 59

Transports publics réguliers

	1968	1969	1970	1971
Nombre de lignes régulières.....	11 697	11 332	11 261	11 045
Longueur des lignes régulières (km).....	419 100	407 800	400 100	399 000
Nombre de véhicules/km (millions de km).....	488,2	495,6	492,3	485,2

Le kilométrage parcouru reste stationnaire mais le nombre de lignes décroît régulièrement (— 1 % en 1971).

TABLEAU 60 *Transports publics occasionnels*

Milliers de km car						
	1968	1969	1970	1971	Variation 1971-1968	Variation 1971-1970
					%	%
Nombre de km/cars.....	139	156,3	179,8	200,4	44	11

Le trafic de ces services est en nette expansion.

● *Les transports d'écoliers*

Le ramassage scolaire des écoliers de l'enseignement public et de l'enseignement privé sous contrat, prévu par le décret du 20 février 1961, continue à se développer.

TABLEAU 61

*Nombre d'élèves transportés
(moyenne quotidienne)*

Année scolaire	Circuits spéciaux	Services réguliers	Total
1966-1967.....	512 000	241 000	753 000
1970-1971.....	882 050	436 850	1 318 900

Source : Ministère des Transports (note mensuelle).

L'accroissement moyen annuel depuis 1966 a été de 12 % par an.

Par rapport aux années précédentes, la répartition des élèves suivant le type de service emprunté demeure, en 1971, sans changement.

Circuits spéciaux..... 67 %
Circuits réguliers routiers..... 33 %

TABLEAU 64 *Prise en charge des dépenses*

Année scolaire	Subventions						Participation des familles		Coût annuel
	État		Collectivités locales		Autres				
		%		%		%		%	
1966-1967.....	132,5	58,1	39,5	17,3	2,9	1,3	53,1	23,3	228,0
1970-1971.....	286,0	54	123,5	23,4	15,0	2,8	105,0	19,8	529,5

TABLEAU 62

Coût annuel

En millions de F

Année scolaire	Circuits spéciaux	Services réguliers	Total
1966-1967.....	162,1	65,9	228,0
1970-1971.....	361,9	167,6	529,5

En valeur absolue, le coût total des transports scolaires s'est accru de 25,7 % en 1970-1971 par rapport à 1966-1967. Cette hausse résulte de l'accroissement du nombre des élèves transportés et de la hausse des prix de revient.

TABLEAU 63

Coût par élève et par km/car

Année scolaire	Coût moyen annuel par élève transporté		Coût moyen annuel au km/car circuits spéciaux
	Circuits spéciaux	Services réguliers	
	F		F
1966-1967.....	316,6	273,6	1,35
1970-1971.....	410,3	383,7	1,74

L'augmentation annuelle est de 6,5 %.

● *Les circuits spéciaux*

Les circuits spéciaux sont assurés pour 78 % par des transporteurs publics de voyageurs, pour 10 % en régie et pour 12 % par des exploitants n'assurant pas d'autres transports publics de voyageurs.

Les organisateurs de circuits spéciaux se répartissent en pourcentage, selon les taux suivants :

TABLEAU 65 *Répartition des organisateurs de circuits spéciaux*

	En %					
	Départements	Communes	Association de parents	Établissements scolaires	Transporteurs	Total
1966-1967.....	16,3	57,8	22,5	2,3	1,1	100
1970-1971.....	25,1	53,9	18,1	2,3	0,6	100

TABLEAU 66

Nombre et longueur moyenne des circuits

Année scolaire	Nombre de circuits	Longueur des circuits	Longueur moyenne des circuits
		milliers de km	km
1966-1967.....	12 512	293	23,4
1970-1971.....	19 542	511	26,1

Le nombre de circuits spéciaux s'est accru de 10,3 % au cours de l'année scolaire 1970-1971. L'accroissement moyen pendant la période 1966-1971 a été de 11 % (contre 22 % pour la période 1961-1966).

TABLEAU 67

Parc et parcours des véhicules utilisés

Année scolaire	kilomètre-trage annuel moyen par véhicule / kilomètre (circuits spéciaux seulement)	Nombre de véhicules	Véhicules / kilomètres
			annuels
1966-1967.....	11 169	120 028	milliers 10 747
1970-1971.....	17 309	207 636	11 995

Le kilométrage moyen annuel des véhicules augmente d'année en année. Le nombre de véhicules augmente lui aussi de 9,2 % en moyenne par année.

TABLEAU 68

Transports publics routiers urbains (les résultats ci-dessous concernent 85 réseaux desservant 71 agglomérations de population supérieure à 50 000 habitants)

	1968	1969	1970	1971
Longueur des lignes exploitées :				
Fer.....	42	42	42	42
Routes (km).....	6 019	6 073	6 248	6 334
Nombre de véhicules :				
Fer.....	562	506	484	462
Route.....	4 958	5 122	5 354	5 509
Nombre de véhicules/km (en milliers) :				
Fer.....	3 236	3 263	3 338	3 306
Route.....	177 887	186 854	190 921	199 065
Nombre de voyageurs (milliers) :				
Fer.....	35 207	34 746	34 407	32 955
Routes :				
— réguliers.....	916 744	928 322	906 665	885 074
— occasionnels.....	12 890	15 424	17 921	23 537

Le développement de l'automobile individuelle et les difficultés de circulation en milieu urbain, aggravées par ce développement, expliquent la désaffection du public. En 3 ans, la baisse du trafic

sur les réseaux routiers repris à ce tableau est en moyenne de 4,6 % alors que la longueur des réseaux a augmenté de 5 % et que le nombre de lignes d'autobus a augmenté de 10 %.

2. Le trafic maritime de passagers

Les tendances antérieures quant à la récession des lignes maritimes de longue distance et au développe-

ment des croisières et des transports sur courte distance se confirment en 1971 et 1972 dans le monde entier.

L'évolution globale du trafic de voyageurs entrant et sortant de France par voie maritime est indiquée au tableau 69.

TABLEAU 69

Transports maritimes de passagers

Années	Entrées		Sorties		Total	
	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente
		%		%		%
1967.....	2 929 257	+ 1,8	2 955 551	+ 1,4	5 884 808	+ 5,6
1968.....	2 764 380	- 5,6	2 793 992	- 5,5	5 558 372	- 5,6
1969.....	3 383 987	+ 22,4	3 345 070	+ 19,7	6 729 057	+ 21,1
1970.....	3 731 644	+ 10,3	3 723 971	+ 11,3	7 455 615	+ 10,8
1971.....	3 995 244	+ 7	3 990 330	+ 7,1	7 985 574	+ 7,1
1972.....	4 323 490	+ 7,8	4 300 102	+ 7,3	8 623 592	+ 7,5

Dans ce total la part du trafic avec la Grande-Bretagne était en 1971 de 67,9 % et celle du trafic

corse de 9,2 %. Ces trafics ont évolué comme indiqué au tableau 70.

TABLEAU 70

Trafic avec la Grande-Bretagne et trafic avec la Corse

Année	Grande-Bretagne		Corse	
		Variation annuelle %		Variation annuelle %
1967	3 857 000	- 5,3	538 000	-
1968	3 656 000	+ 20,3	530 000	- 1,5
1969	4 398 000		648 000	+ 22,2
1970	5 077 000 dont 829 000 par aéroglisseur	+ 15,4	670 000	+ 3,4
1971	5 420 000 dont 1 195 000 par aéroglisseur	+ 6,7	735 000	+ 9,7

● **Part de l'armement français**

Les transports effectués par l'Armement français en 1971 restent pratiquement au niveau de l'année antérieure et ceci se traduit par une dégradation du taux de couverture (32,7 % contre 36,1 % en 1969).

Les croisières maritimes sous pavillon français ont, jusqu'à présent, progressé régulièrement mais restent d'assez faible importance : 32 500 passagers et 418 817 journées de passagers en 1971.

● **Les ports**

Le trafic voyageurs se répartit entre les ports français comme indiqué au tableau 72.

TABLEAU 71

La flotte

	Nombre	Tjb
Au 1 ^{er} janvier 1967.....	42	440 417
— 1968.....	38	399 564
— 1969.....	34	356 138
— 1970.....	30	319 299
— 1971.....	24	248 770
— 1972.....	25	251 085

Source : C.C.A.F.

TABLEAU 72

Trafic voyageurs selon les ports

Ports	Voyageurs (en nombre)					
	Entrées			Sorties		
	1972	1971	Variations %	1972	1971	Variations %
Dunkerque	104 954	110 963	- 5,4	113 681	124 833	- 8,9
Calais	1 528 328	1 317 353	+ 16,0	1 566 562	1 314 432	+ 19,1
Boulogne-sur-Mer.....	627 768	668 305	- 6,0	592 187	665 139	- 10,9
Dieppe.....	278 619	255 563	+ 9,0	268 276	256 191	+ 4,7
Le Havre.....	287 464	260 435	+ 10,3	282 737	257 888	+ 9,6
Cherbourg.....	179 198	158 296	+ 13,2	172 064	150 998	+ 13,9
Saint-Malo.....	61 562	62 091	- 0,8	60 519	61 494	- 1,5
Marseille.....	390 260	400 725	- 2,6	391 868	409 370	- 4,2
Nice.....	219 320	208 173	+ 5,3	218 768	206 987	+ 5,6
Bastia.....	210 028	185 369	+ 13,3	205 952	181 559	+ 13,4
Calvi.....	86 172	87 335	- 1,3	82 381	90 759	- 9,2
Ajaccio.....	147 688	135 797	+ 8,7	140 840	125 228	+ 12,4
Autres ports.....	202 129	159 833	+ 26,4	204 267	161 065	+ 26,8
Ports métropolitains.....	4 323 490	4 010 238	+ 7,8	4 300 102	4 005 943	+ 7,3

3. Trafic aérien de voyageurs

régulièrement. La moyenne qui était de 35 en 1960 est passée à 48 en 1965 et a atteint 64 en 1972. La moyenne des kilomètres parcourus par voyageur est passée pendant ce temps de 640 à 795 km.

● Le trafic mondial

En 1971 les services réguliers de transport aérien ont transporté plus de 400 millions de passagers, ce qui représente 486 milliards de passagers/km, soit + 5 % par rapport à 1970. Le fret a crû seulement de 4 %.

1972 marque une nette reprise dans l'expansion. Le trafic total a progressé de 14 %; le nombre de voyageurs de 13 % et le trafic de fret de 18 % (15 500 millions de t/km).

Le nombre moyen de passagers par aéronefs croît

● Les compagnies françaises

Les fluctuations enregistrées au niveau mondial se retrouvent au niveau des compagnies françaises, mais l'incidence des grèves de 1971 explique la faiblesse des taux de croissance en 1971 et le niveau élevé de 1972.

En 1971, le nombre de passagers payants transportés par l'ensemble des compagnies françaises a augmenté de 4,9 %; en 1972, les compagnies françaises ont transporté 11 367 000 voyageurs, soit 18,3 % de plus qu'en 1971.

TABLEAU 73

Trafic des voyageurs français

Compagnies		1968	1969	1970	1971	1972
Air-France	Passagers	4 592	5 662	6 137	6 387	7 327
	Passagers/km	7 748	9 485	10 657	10 983	13 600
U.T.A.....	Passagers	294	331	362	388	427
	Passagers/km	1 688	1 778	1 980	2 100	2 344
Air-Inter.....	Passagers	1 639	2 278	2 655	2 838	3 613
	Passagers/km	805	1 120	1 301	1 391	1 792

Unités { Millier de passagers
Million de passagers/km

Source : Secrétariat général à l'aviation civile.

TABLEAU 74

Trafic international des compagnies françaises

Années	Passagers		Passagers/km	
	Milliers	%	Millions	%
1967.....	4 470	+ 8,2	9 256	+ 10,8
1968.....	4 214	- 5,7	9 074	- 2,1
1969.....	5 396	+ 28	10 892	+ 20,1
1970.....	5 762	+ 6,7	12 139	+ 12,4
1971.....	5 955	+ 3,3	12 572	+ 3,5
1972.....	6 496	+ 9	15 380	+ 22,3

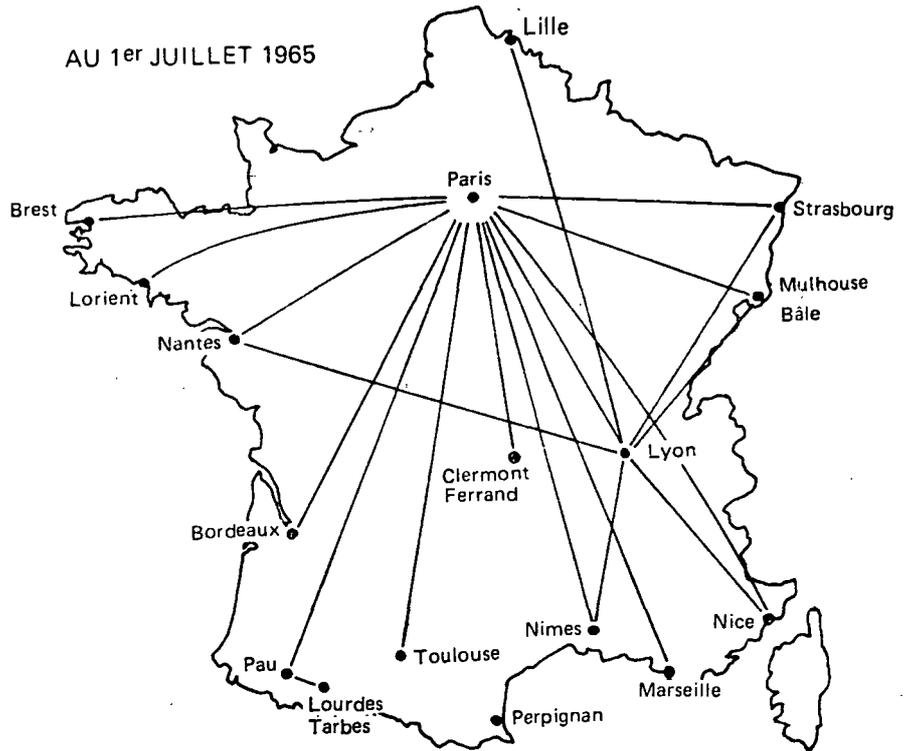
Le trafic intérieur a augmenté de 40 % en nombre de passagers et 36 % en passagers/kilomètres de 1970 à 1972. On assiste à l'ouverture de nouvelles lignes et à l'essor des compagnies de troisième niveau. Au début de 1972, 13 compagnies, avec 76 appareils offrant 1 047 sièges, exploitaient 45 lignes

régulières. Elles ont transporté 313 832 passagers dont 163 262 sur les lignes intérieures, le restant sur les lignes internationales (134 000) et sur des liaisons intérieures non régulières (vols à la demande).

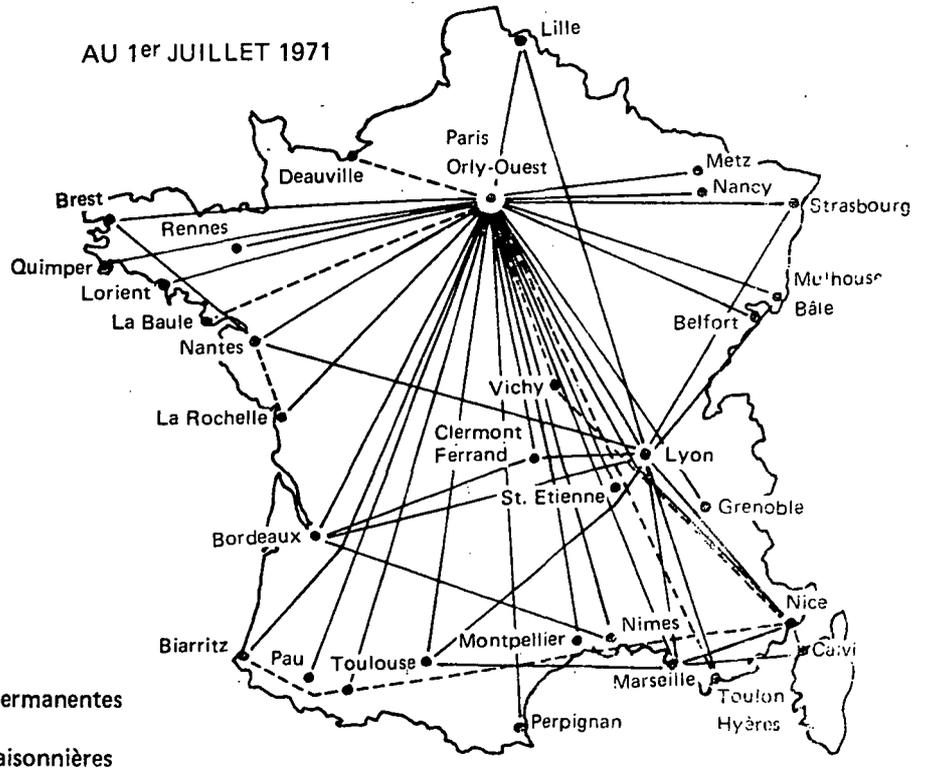
Les aéroports de 3^e niveau ont vu de leur côté, leur trafic croître de 30 % en 1972.

**Lignes aériennes
exploitées par Air-inter**

AU 1^{er} JUILLET 1965



AU 1^{er} JUILLET 1971



—— Lignes permanentes
- - - - Lignes saisonnières

Lignes aériennes exploitées par les compagnies régionales

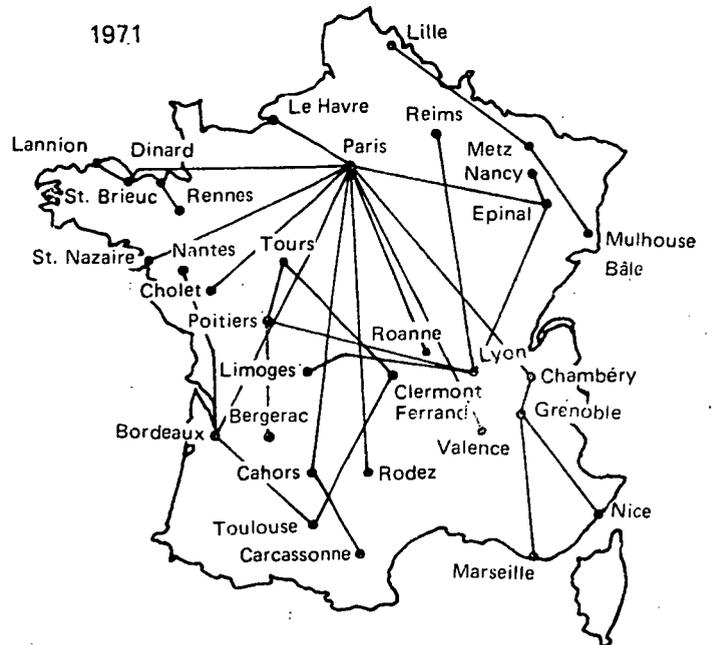
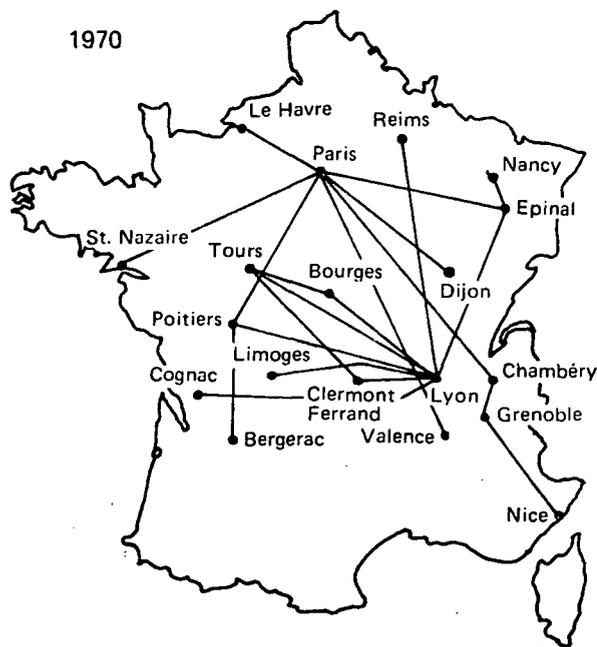
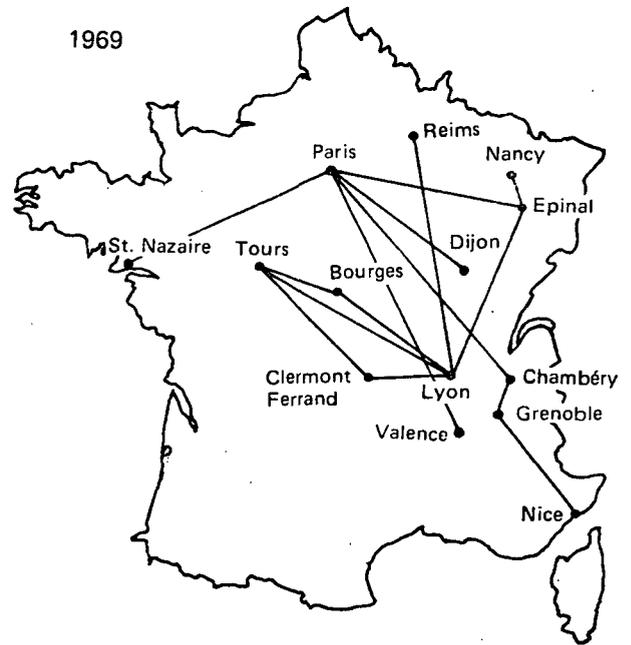
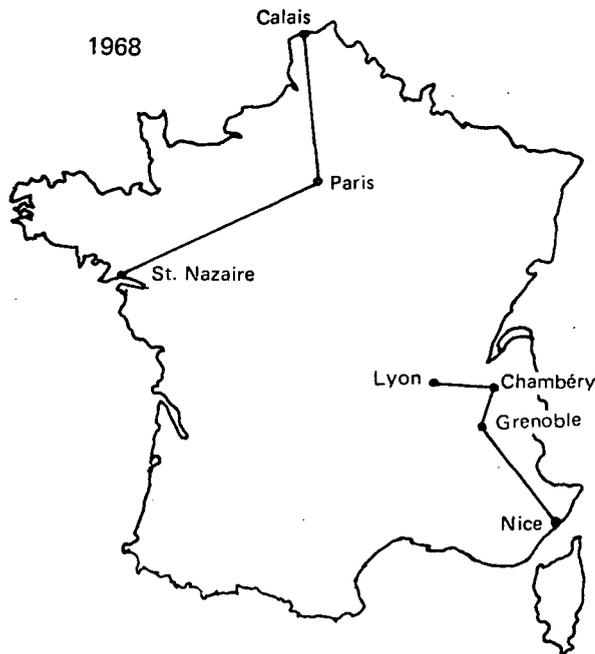


TABLEAU 76

Le trafic des aéroports

	Nombre de passagers (en millions) arrivées + départs	Taux d'accroissement annuel %
1968.....	13,9	
1969.....	17,3	14,3
1970.....	19,8	5,9
1971 (1).....	21,8	17,9
1972.....	25,7	19,0

(1) Depuis 1971, on ne distingue plus les passagers payants des non-payants. Le tableau ci-dessus tient compte de ce nouveau mode de décompte, pour les années antérieures.

L'essentiel de ce trafic est assuré par l'Aéroport de Paris qui a servi 16 millions de passagers en 1972.

TABLEAU 77

Évolution de l'activité de l'aéroport de Paris (Orly et Le Bourget)

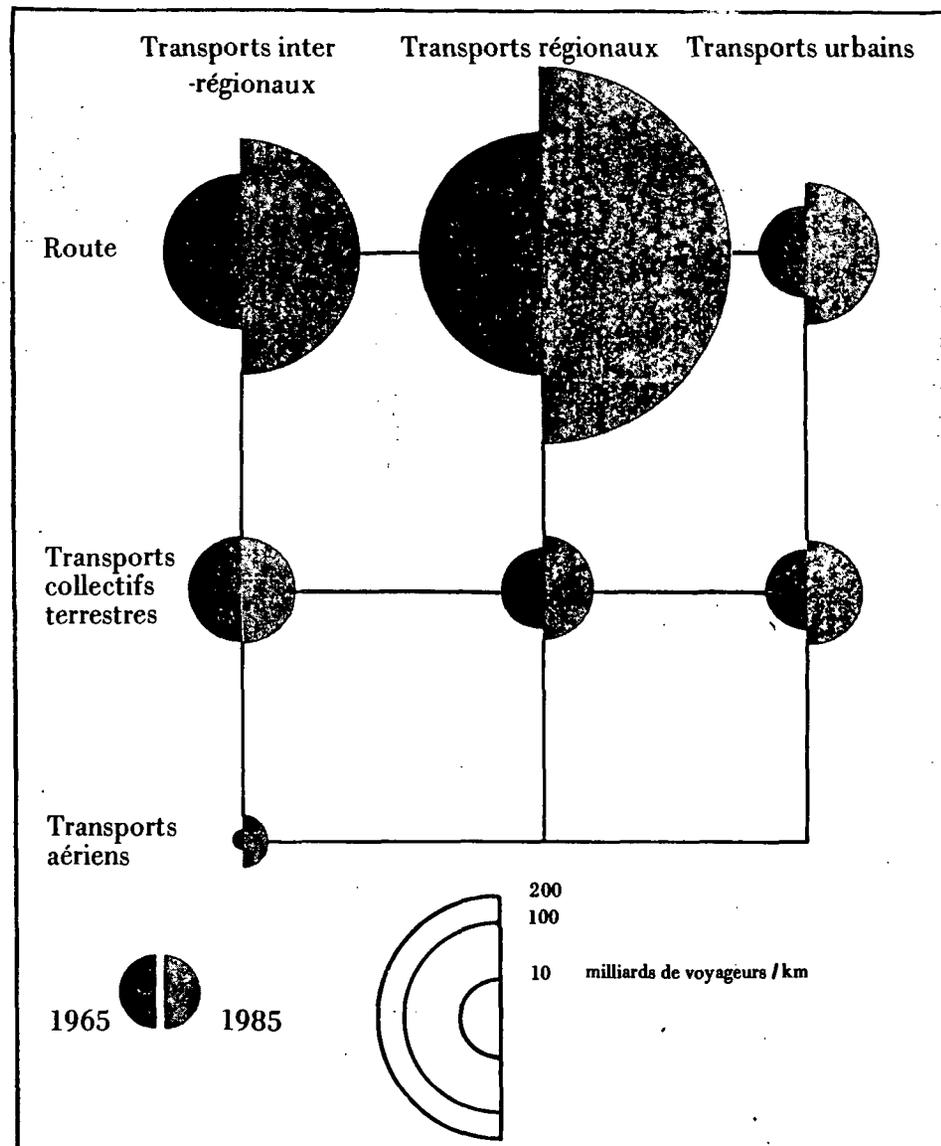
Aérodromes	Trafic	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1972 / 71
Orly.....	Mouvements d'avions.	133 766	140 319	171 761	183 272	183 479	213 000	%
	Passagers.....	6 610 172	6 642 117	8 880 861	10 005 475	10 852 473	13 500 000	
	Fret local (tonnes)...	109 297	122 700	162 631	176 292	185 273	219 000	
	Poste (tonnes).....	27 370	27 341	30 851	32 728	35 547	38 000	
Le Bourget...	Mouvements d'avions.	39 072	36 893	37 643	44 425	51 905	97 800	
	Passagers.....	1 735 261	1 596 027	1 661 970	2 101 439	2 364 000	2 550 000	
	Fret local (tonnes)...	44 780	50 173	55 166	52 571	55 569	62 000	
	Poste (tonnes).....	4 507	4 767	4 193	4 179	3 964	4 300	
Total (Orly-Le Bourget)	Mouvements d'avions.	172 838	177 212	209 404	227 697	235 384	310 000	+ 7,5
	Passagers.....	8 345 433	8 238 144	10 542 831	12 109 914	13 216 473	16 050 000	+ 17
	Fret local (tonnes)...	154 077	172 873	217 797	228 863	240 842	381 000	+ 16
	Poste (tonnes).....	31 877	32 108	35 044	36 907	39 511	42 000	+ 7

Source : Aéroport de Paris.

*Situation de l'aéroport de Paris
par rapport aux autres grands aéroports européens*

	En millions de passagers
Londres.....	23,4
Paris.....	16
Francfort.....	11
Rome.....	8,2
Copenhague.....	7,9
Berlin-Ouest.....	6,8

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ENTRE 1965 ET 1985



Source : Etude préparatoire du VIème Plan