les collections de l'insee

15

E

entreprises

Georges Noradounguian

LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS FLUVIAUX, MARITIMES ET AÉRIENS, EN 1969

Institut national de la statistique et des études économiques

Les collections de l'I.N.S.E.E.

Les collections de l'I.N.S.E.E. publient, à raison de deux ouvrages par mois en moyenne, les résultats complets des études et des travaux de l'Institut, accompagnés des développements méthodologiques indispensables aux utilisateurs spécialisés. Cette matière est ventilée dans cinq séries distinctes. Série C, **Comptes et planification** : comptabilité nationale, projections, politique économique. Série D, **Démographie et emploi** : structure et évolution de la population totale et de la population active. Série E, **Entreprises** : structures et évolution du système productif industriel, agricole et commercial. Série M, **Ménages** : conditions de vie, consommation et revenus des ménages. Série R, **Régions** : espace économique, aménagement du territoire.

Annales de l'I.N.S.E.E.

Les **Annales de l'I.N.S.E.E.** publient trois fois par an les résultats de recherches statistiques et économiques. Elles s'adressent particulièrement aux universitaires et chercheurs qui s'intéressent à la statistique mathématique, à la technique des sondages, à l'économétrie, à la théorie économique quantitative et à la programmation. Elles se proposent de servir au dialogue scientifique entre les cadres de l'I.N.S.E.E. et les spécialistes français ou étrangers des mêmes disciplines.

Économie et statistique

La revue mensuelle d'information **Économie et statistique** se situe au centre de l'appareil de diffusion de l'I.N.S.E.E. Sous forme d'études, de dossiers et d'articles accessibles à toute personne s'intéressant à l'économie, elle s'attache à présenter clairement les résultats essentiels obtenus par l'Institut et la statistique française. Ses chroniques répondent aux questions des utilisateurs, décrivent l'activité de l'I.N.S.E.E., font le point des informations quantitatives disponibles.

Bulletin, annuaires, ouvrages

Le **Bulletin mensuel de statistique** tient à jour trois mille séries hebdomadaires, mensuelles et trimestrielles concernant l'ensemble de la vie économique et sociale et la démographie. Ces mêmes séries, après mise au point des chiffres définitifs et enrichissement, sont réunies dans l'**Annuaire statistique de la France.** Les **Tableaux de l'économie française** publiés tous les deux ans, forment un condensé commode des Annuaires. Les grandes opérations de collecte effectuées par l'I.N.S.E.E. (recensements, par exemple) donnent souvent lieu à publication d'**ouvrages particuliers** (liste complète sur demande).

Tendances de la conjoncture

Les graphiques mensuels **Tendances de la conjoncture** forment un tableau de bord destiné aux responsables de l'économie. Le cahier contient les données chiffrées de trois cents séries conjoncturelles. Les graphiques rendent les tendances immédiatement perceptibles. De courtes notes guident l'utilisateur dans l'interprétation. Ce tableau de bord paraît le 20 de chaque mois, les données et les graphiques ayant été mis à jour au 15 de ce mois. Les synthèses de conjoncture établies par l'I.N.S.E.E. **(Situation et perspectives de l'économie française)** sont publiées plusieurs fois l'an en supplément de **Tendances de la conjoncture.**

Informations rapides

Les **Informations rapides** constituent un service complémentaire de **Tendances de la conjoncture.** Ce service est destiné aux utilisateurs spécialisés des séries conjoncturelles. De brèves notes, tableaux de chiffres et communiqués (une centaine par an) permettent la mise à jour immédiate au cours du mois, entre deux parutions, du cahier de graphiques mensuels. Le service diffuse également les comptes rendus détaillés des enquêtes de conjoncture effectuées auprès des industriels, des commerçants et des particuliers (quarante cahiers par an environ).

Cahiers régionaux de l'I.N.S.E.E.

Sous un titre propre à chaque région, les directions régionales de l'I.N.S.E.E. publient, mensuellement ou trimestriellement, des cahiers sur : la **conjoncture locale**, les **caractéristiques démographiques et économiques** de leur région et les **résultats chiffrés disponibles** dans les observatoires économiques.

Ventes et abonnements. Téléphone : 551.98.10 - poste 35-89 - Points de vente, conditions et tarifs détaillés : voir en fin de volume.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES ● INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ● Directeur général : M. Jean RIPERT ● *Les Collections de l'I.N.S.E.E.* sont diffusées par le département de la Documentation et des Publications de l'Institut; chef du département : M. Pierre DELAIN; division « Revues et ouvrages » : M. Michel LÉVY; secrétaire de rédaction : M. J. DELBART ● VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° **68** des COLLECTIONS de l'I.N.S.E.E., série **E**, n° **15**, AOÛT 1972

Les entreprises de transports fluviaux, maritimes et aériens en 1969

Enquête de 1970

● par Georges Noradounguian

Les entreprises de transports fluviaux, maritimes et aériens en 1969

ENQUÊTE DE 1970

par Georges NORADOUNGUIAN

Pour permettre de suivre l'évolution économique particulièrement rapide dans le domaine des transports, le ministère des Transports lance, avec le concours de l'I.N.S.E.E., des enquêtes biennales (1) sur les entreprises de transports routiers, maritimes, fluviaux aériens et les auxiliaires de ces transports.

Les enquêtes couvrent l'ensemble des activités de ces entreprises et rassemblent, notamment, des données caractéristiques sur le trafic, le personnel, le compte d'exploitation. A la différence des enquêtes particulières, ou des dépouillements statistiques de formulaires administratifs, les enquêtes sur la structure des entreprises permettent d'obtenir une vue cohérente sur l'ensemble du secteur, ou de la branche d'activité, considéré.

Ces enquêtes faisant suite au recensement des transports de 1963 ont été effectuées en 1966, 1968 et 1970.

La présente publication donne les résultats complets et définitifs des transports maritimes, fluviaux et des transports aériens. Les résultats de l'enquête sur les transports routiers paraîtront prochainement dans les « Collections de l'I.N.S.E.E. ».

La comparaison entre les différents modes de transports et entre leurs évolutions respectives de 1963 à 1970, ainsi qu'un regroupement général de tous les auxiliaires de transport, feront l'objet d'une étude ultérieure.

---

(1) La prochaine enquête, exceptionnellement, ne sera faite qu'en 1973 et portera sur l'année 1972.

Collections de l'I.N.S.E.E.

AOÛT 1972 — E 15

SOMMAIRE

2 671619 6

Structure et activité des entreprises de transport fluvial en 1969

- Enquête de 1970

La structure et l'activité des entreprises de transport fluvial et auxiliaires des transports fluviaux

ENQUÊTE EFFECTUÉE EN 1970
SUR L'EXERCICE DE 1969

La présente étude concerne les transports fluviaux et les entreprises auxiliaires de ce secteur.

De même que lors des enquêtes de 1965 et 1967, parmi les entreprises qui effectuent des transports fluviaux pour compte d'autrui, seules ont été interrogées, exhaustivement, celles qui exploitent au minimum cinq bateaux.

Les entreprises retenues, excluant les patrons bateliers, comprennent notamment toutes les sociétés importantes. Elles occupent un personnel permanent d'environ 5 300 salariés et exploitent 1 366 bateaux qui ont transporté 25 400 000 t; leur chiffre d'affaires total s'élève à environ 416 millions de F.

La comparaison avec les renseignements obtenus lors des enquêtes précédentes fait ressortir :

1° La modernisation de la flotte que caractérise, entre autres, le remplacement des bateaux tractés par les bateaux poussés;

2° La diminution du personnel salarié, navigant et sédentaire, qui traduit le regroupement d'activités et la modernisation des entreprises;

3° L'augmentation du tonnage transporté et celle concomitante des recettes en 1969.

Cette évolution dans la navigation fluviale, déjà perceptible en 1967, a fait, par ailleurs, l'objet de nombreux articles dans la profession, elle traduit une structure nouvelle des entreprises.

Les transports fluviaux de passagers, pour leur part, ne représentent qu'une faible part de l'activité générale.

Aucun résultat d'ensemble concernant les transports fluviaux effectués par les patrons bateliers n'est publié, mais les renseignements précis reçus pour un assez grand nombre d'exploitants de cette catégorie, ont permis l'analyse du trafic et de l'exploitation « d'automoteurs types » définis par des moyennes et appartenant à des patrons bateliers.

Ainsi, le bateau de canal « l'automoteur de marchandises générales type », immatriculé dans la Région parisienne, à un port en lourd de 359 t, une puissance de 128 CV et transporte environ 4 000 t par an.

Les dépenses d'exploitation s'élèvent à environ 4 600 F pour les carburants et lubrifiants, à 4 950 F pour les assurances, etc. La valeur ajoutée pour un tel bateau se monte à 33 100 F.

Les entreprises effectuant des transports fluviaux pour compte propre ont été interrogées exhaustivement; sur les 141 entreprises recensées, 66 sont classées dans le dragage et l'extraction de sable. Comme dans les transports pour compte d'autrui, le tonnage transporté a augmenté en 1969.

Les entreprises auxiliaires des transports fluviaux, à titre d'activité unique ou principale, sont au nombre de 57 et elles occupent un millier de personnes pour un chiffre d'affaires d'environ 96 millions de F. Principalement orientées vers la manutention fluviale et le courtage, ces activités sont d'ailleurs exercées aussi par d'autres entreprises non spécialisées dans le transport fluvial et qui n'ont pu être prises en compte ici.

1. Organisation générale de l'enquête et du dépouillement

Les questionnaires

Les questionnaires utilisés pour cette enquête sur la navigation fluviale étaient d'un modèle unique, d'ailleurs presque identique à celui utilisé lors des enquêtes précédentes et cela quelle que puisse être l'importance, ou le type d'activité, des entreprises interrogées (sociétés, patrons bateliers, transporteurs pour compte propre, auxiliaires des transports, etc.) [modèle page 45].

Cette uniformisation peut empêcher, parfois, d'obtenir certains renseignements auprès d'entreprises spécialisées, mais elle allège le dépouillement et permet les comparaisons dans le temps.

Les entreprises recensées

Les entreprises de transport pour compte d'autrui, exploitant au minimum cinq bateaux, et les sociétés exploitant moins de bateaux mais employant plus de quatre salariés, ont été interrogées exhaustivement.

De même, les entreprises exploitant des bateaux de transport pour compte propre, et celles exerçant une activité d'auxiliaire de la navigation intérieure ont toutes été interrogées exhaustivement.

Les patrons bateliers, à condition qu'ils aient une adresse à terre, ont été interrogés par sondage. Les réponses reçues ont permis de faire une étude particulière sur les automoteurs de marchandises générales (bateaux de canal). Cette étude est plus détaillée que celle sur les patrons bateliers en 1967, mais comme pour cette enquête, les difficultés de la correspondance, les différences dans les conditions de navigation, et surtout l'impossibilité de pondérer valablement le sous-échantillon constitué par les réponses retenues, interdisent toute estimation pour l'ensemble de la flotte exploitée par les patrons bateliers en 1969.

Les réponses reçues, tombant dans le champ de l'enquête, se répartissent ainsi :

Transport fluvial pour compte d'autrui	79
Patrons bateliers	466 (1)
Auxiliaires fluviaux non transporteurs	59
Transport fluvial de passagers	27
Transport fluvial de marchandises pour compte propre	141

Vérification, validité et présentation des résultats

La collecte et la vérification des questionnaires ont été assurées conjointement par l'I.N.S.E.E. et le Bureau central des Statistiques de Transports (2) et n'ont pas posé de problèmes particuliers. Quelques renseignements manquants ont été obtenus comme il est habituel, à partir d'autres sources, ou par des évaluations, cela ne peut altérer sensiblement les chiffres publiés. La valeur des résultats sera d'ailleurs précisée dans les commentaires des tableaux, aux paragraphes suivants :

2. Les entreprises de transport de marchandises pour compte d'autrui;
3. Les patrons bateliers, étude sur quelques résultats;
4. Les entreprises de transport de marchandises pour compte propre;
5. Les transports fluviaux de passagers;
6. Les entreprises d'auxiliaires de la navigation intérieure.

2. Les entreprises de transport fluvial pour compte d'autrui

Généralités

Toutes les entreprises, exploitant au moins cinq bateaux, figurent dans ce groupe qui comprend également quelques entreprises avec de petites flottes, généralement de quatre bateaux, mais dont l'activité parfois annexe (auxiliaire de transport, etc.) s'avérait importante.

De toute manière, l'ensemble de ce groupe de 79 entreprises (tableaux 1, 2 et 3) correspond, *grosso modo*, aux entreprises qui figuraient dans cette même catégorie lors des enquêtes précédentes (1963, 1965, 1967). Les comparaisons des résultats entre ces dates sont valables et elles font l'objet des tableaux 4, 5 et 6.

Les remarques suivantes sur le classement des entreprises permettront de mieux en saisir la structure.

---

(1) Questionnaires retenus et exploités.

(2) Service des Affaires économiques et internationales (ministère de l'Équipement et du Logement ; ministère des Transports).

a. *Le classement des entreprises par nombre de bateaux*

Pour établir ce classement, c'est le nombre de bateaux exploités par l'entreprise qui a été pris en considération sans tenir compte de la propriété ou du statut juridique de ces bateaux.

Des exceptions ont cependant été faites pour les sociétés en « pool ».

Ainsi, pour des raisons d'homogénéité, le groupe des entreprises exploitant plus de 50 bateaux comprend, non seulement les entreprises exploitant directement leur flotte, mais, également des entreprises qui, en raison d'accords entre elles, pourraient être considérées comme constituant une « exploitation » de plus de 50 bateaux (cas notamment d'entreprises exploitant la flotte rhénane). Cependant, les modifications qui ont pris effet au début de 1970 et qui ont restructuré le groupe des entreprises participant à la navigation rhénane, n'apparaissent pas dans les tableaux de cette enquête qui porte sur l'année 1969.

b. *Le classement selon l'importance relative du transport fluvial*

Les critères habituels ont été conservés; les entreprises dont moins de 90 % du chiffre d'affaires provient de recettes de transport fluvial sont considérées comme des transporteurs « mixtes », les autres entreprises sont classées comme « pures ».

c. *Les activités exercées*

Parmi ces 79 entreprises 33, (généralement mixtes) déclarent exercer une ou plusieurs activités d'auxiliaires qui se répartissent ainsi :

Courtage fluvial	23 entreprises
Manutention	11 entreprises
Entreposage	7 entreprises
Auxiliaire en douanes	10 entreprises
Assurances fluviales	6 entreprises
Autres activités d'auxiliaires	9 entreprises

De plus, 26 entreprises (souvent les mêmes) déclarent exercer en plus du transport, une activité industrielle ou commerciale (réparation de navires, négoce, etc.).

Les résultats obtenus, quant au nombre d'entreprises, par ces différents classements, sont très comparables à ceux obtenus en 1965 et 1967, mais les petits nombres en jeu ne rendent vraiment significatives que les comparaisons faites globalement pour l'ensemble du groupe (tableaux 4, 5 et 6).

La répartition des entreprises recensées est la suivante :

	Année 1965	Année 1967	Année 1969
Entreprises de plus de 50 bateaux	26	15	15
Entreprises de moins de 50 bateaux	50	62	64
Entreprises « pures »	31	32	32
Entreprises « mixtes »	45	45	47

Les renseignements obtenus

a. *La flotte et le trafic*

Le tableau 1 appelle peu de commentaires, le port en lourd et la puissance par automoteur, au-dessus de la moyenne dans les groupes d'entreprises « pures » exploitant plus de 50 bateaux, traduisent l'influence de la flotte rhénane.

Bien entendu, le nombre de chargements calculé n'est qu'un indice théorique qui ne doit pas être confondu avec le nombre élevé de voyages effectués parce que :

1° Le coefficient réel de remplissage est parfois conditionné par la profondeur des voies d'eau;

2° Les tonnages transportés varient avec la nature des marchandises.

b. *Le personnel, les salaires et les charges*

La variété des conditions d'exploitation (trafic national, international, etc.) et du statut du personnel navigant, interdisent de tirer des ratios significatifs des renseignements fournis dans le tableau 2.

c. *Les investissements et les cessions*

Quelques imprécisions s'étant glissées dans les réponses des entreprises et dans la ventilation par destination des investissements, il a paru préférable de ne pas publier de tableau concernant les investissements et les cessions. Les corrections et les évaluations nécessaires risquaient, en effet, de présenter dans ce domaine très sensible et instable, une marge d'erreur assez importante pour enlever toute signification aux ratios habituellement calculés.

Le montant des investissements de navigation (matériel naval, neuf ou d'occasion et les dépenses de transformations) s'élève à environ 26 000 000 F dont plus de 18 000 000 de F de matériel naval d'occasion.

d. *Le compte d'exploitation : recettes et dépenses*

Le tableau 3 donne la décomposition des recettes et des dépenses d'exploitation de la navigation fluviale.

Les recettes d'auxiliaires de transports (*d*), comprennent des commissions nettes et des recettes au forfait.

De même les autres recettes de transports [maritimes, routiers, etc...] (*e*), et les recettes pour autres activités industrielles ou commerciales (*f*), constituent également des ensembles hétérogènes qui n'ont pu être ventilés par nature.

Le poste (*f*) regroupe les recettes de réparations de bateaux pour autrui, celles de l'avitaillement, les travaux de l'entreprise pour elle-même, les recettes du portefeuille et les subventions éventuelles.

L'importance de ces postes (*d*), (*e*), (*f*), caractérise le groupe des entreprises mixtes, par opposition au groupe des entreprises pures.

En ce qui concerne les charges, on notera que le poste (*g*), « Tous paiements à des transporteurs » comporte en plus des paiements faits à titre d'auxiliaire de transport (achats de transport), les diverses commissions et les courtages pour fret.

Évolution du transport fluvial de 1962 à 1969

a. *Généralités*

Les tableaux 4, 5 et 6, reprennent les renseignements déjà publiés, provenant des enquêtes antérieures de 1962, 1965 et 1967. Ces tableaux recouvrent, dans tous les cas, l'ensemble des entreprises exploitant cinq bateaux ou plus.

Aucun autre critère de classement n'a été retenu car les comparaisons dans le temps entre des groupes plus restreints, et qui sont, de ce fait, très sensibles aux variations, ne présentent que peu d'intérêt.

De même, il est utile de souligner que les variations dans le nombre des entreprises recensées dans ces tableaux (80 en 1962, 75 en 1965, 77 en 1967 et 79 en 1969) ne sont pas significatives. En effet, les renseignements qui concernent des entreprises en « pool » (voir § 2*a*) peuvent avoir été totalisés dans une réponse unique et des fusions ou des créations d'entreprises peuvent avoir eu lieu sans que l'activité de navigation de l'ensemble des entreprises « restructurées » en soit altérée.

b. *La flotte et le trafic*

Le tableau 3 met en évidence l'évolution bien connue de la composition des flottes. Le nombre de porteurs et, dans une mesure moindre, le port en lourd total ont diminué. Le bateau « moyen » voit augmenter sa puissance et son port en lourd. Les bateaux poussés remplacent les tractés ; aux remorqueurs se sont substitués les pousseurs.

Certaines grosses sociétés ayant procédé à des ventes d'automoteurs, parfois à leur propre personnel navigant, le nombre d'automoteurs diminue également.

Il faut remarquer que cette évolution coïncide en 1969 avec une augmentation du tonnage transporté, faisant suite à une longue période de stabilité de 1962 à 1967.

L'effort de modernisation des flottes par les grosses sociétés, et par certaines petites, effort qui a fait l'objet de nombreux articles dans la presse spécialisée, et les effets de la restructuration de certains groupes d'entreprises se traduisent clairement par l'augmentation du nombre de chargements et par celle du tonnage transporté par navigant (tableau 2).

c. *Le personnel et les frais de personnel*

Le tableau 5 met en évidence la diminution continue du personnel salarié employé dans cette branche d'activité par les sociétés, diminution qui avait déjà été signalée lors de l'enquête de 1967.

Les variations du nombre de salariés et les raisons déjà exposées empêchent de tirer des conclusions sur l'évaluation des frais de personnel qui, de 102,6 millions de F en 1962, passent à 132,6 millions en 1969.

d. *Les investissements et les cessions*

Le montant total des investissements pour la navigation qui s'élevait à 36 millions de F en 1962, 31,2 millions en 1965, et 28,5 millions en 1967, continue à décroître : 26 millions de F environ en 1969. La diminution est d'ailleurs particulièrement forte en 1969 sur les achats de matériel naval neuf (1).

e. *Les recettes et les dépenses*

Bien qu'une analyse du tableau 6 dépasse l'objet de cette étude qui concerne les résultats statistiques et non leur interprétation économique, il est utile de souligner que :

1° Des ventilations différentes dans les comptabilités des entreprises, notamment pour les recettes d'auxiliaires et les dépenses correspondantes, empêchent de tirer des conclusions valables (et indiscutables) sur l'évolution de certains postes de ces tableaux;

---

(1) Voir les années 1962-1967 : « La navigation intérieure en 1967 », *Collections de l'I.N.S.E.E.*, E 8, page 16.

2° L'augmentation des recettes autres que celles de transport fluvial, reste néanmoins particulièrement frappante;

3° Les variations irrégulières que fait ressortir la comparaison des recettes pour transport fluvial *a*, notamment, avec le tonnage transporté, reflètent la fluctuation dans le temps des prix du fret, et, peut-être aussi, une évolution de celui-ci (part croissante des hydrocarbures, etc.)

De plus, il semble qu'en 1962 et 1965, des recettes pour des transports sous traités à des tiers, figuraient à ce poste (*a*) ; ces recettes avaient comme contrepartie des paiements à d'autres transporteurs (*g*);

4° Le poste (*g*) « Tous autres paiements à des transporteurs » indépendamment des achats de transports ci-dessus, comprend les achats de transports faits à titre d'auxiliaire de transport, les commissions versées et les courtages sur fret;

5° L'augmentation régulière des primes d'assurances;

6° La diminution des dépenses de remorquage et de halage;

7° L'influence du nouveau régime de la T.V.A. en 1969 [poste (*a*) recette taxes comprises poste (*d*) T.V.A. payée] rend mal aisée l'analyse de ce poste.

3. *Les patrons bateliers*

Généralités

Ainsi qu'il a été indiqué (§ 1), seuls certains patrons bateliers parmi ceux ayant une adresse à terre, ont été interrogés par sondage.

Des vérifications complémentaires auprès de ces entreprises n'étaient pas possibles par suite de la lenteur inévitable pour cette profession, des échanges de courrier. On a donc été conduit à ne conserver que les réponses qui semblaient cohérentes et complètes.

Mais comme les entreprises artisanales retenues ne constituaient pas un échantillon pondérable, une extrapolation ne serait pas valable, et aucun résultat portant sur l'ensemble de la profession ne sera donné.

En revanche, cette étude analysera le trafic ainsi que les dépenses d'exploitation pour des automoteurs « moyen » bien définis, à partir d'un classement en sous-groupes homogènes.

Classement des bateaux

Aucun bateau tracté ou poussé n'a été pris en compte et tous les automoteurs retenus appartiennent à des patrons bateliers, propriétaire d'un, ou exceptionnellement de deux bateaux. Il s'agit d'automoteurs de canal, dits de « marchandises générales », à l'exclusion des chalands de plus de 38,50 mètres, et des automoteurs spécialisés (citernes à hydrocarbures, cuves à ciment, etc.).

Les sous-groupes suivants ont été constitués :

1° Les automoteurs « marchandises générales » naviguant sur la Seine (131 unités) (bateaux immatriculés en région parisienne ou en Normandie);

2° Les automoteurs « marchandises générales » naviguant sur les autres voies, sauf les bateaux rhénans et les petits bateaux des voies du Midi, 201 unités (97 immatriculées dans le Nord, 67 en Champagne-Picardie, 15 en Bourgogne, 11 dans le Centre, etc.);

3° Les automoteurs affectés principalement, ou uniquement, au transport des « sables et graviers » — toutes voies — 73 unités, dont 56 immatriculées dans la région parisienne;

4° « Petits bateaux », 61 unités. Quelques renseignements succincts sont donnés sur ces bateaux, tous immatriculés dans le Midi.

Les tableaux des données (port en lourd, puissance, etc.), ventilées par classes permettent de situer les sous groupes de bateaux étudiés par rapport à l'ensemble de la flotte, qui fait l'objet des statistiques régulières de l'Office national de la Navigation.

Les renseignements publiés

a. *La flotte et le trafic*

Le tableau 7 décrit la flotte et le trafic, il donne le nombre de bateaux concernés, la puissance en CV, le port en lourd, le tonnage transporté et le kilométrage total (en charge + à vide); ce dernier renseignement risque d'être légèrement minoré car il semble correspondre, pour certains automoteurs au seul kilométrage en charge.

Les moyennes obtenues pour les automoteurs « marchandises générales » de la Seine et des autres voies, montrent que les conditions d'exploitation varient peu avec le lieu d'immatriculation.

L'exploitation des bateaux de canal transportant des sables et graviers s'avère, pour sa part, nettement différente (tonnage transporté, kilométrage parcouru).

Les tableaux 8, 9, 10 et 11 répartissent ces renseignements par classes de valeurs, ce qui permet de juger de la dispersion des résultats. Le tableau 10, par exemple, donne la répartition du port en lourd par classes de capacité de 20 tonnes en 20 tonnes.

La cohérence des résultats obtenus, malgré le nombre relativement faible d'entreprises et la diversité éventuelle des trafics, reflète l'homogénéité

de la flotte des automoteurs de canal étudiée, et confirme la vraisemblance des réponses reçues.

On remarquera que la fréquence par classe des entreprises dans les tableaux 8 (puissance) et 9 (port en lourd) ne correspond pas à une distribution aléatoire, elle dépend, en fait, du nombre des différents types de bateaux en circulation.

En revanche, la répartition des entreprises dans les tableaux 10 (tonnage transporté) et 11 (kilométrage) semble normale. Cette distribution reflète un trafic homogène. Les résultats concernant les sables et graviers apparaissent pour leur part, dans ces tableaux 10 et 11, moins groupés que pour les marchandises générales, ce qui dénote une plus grande variété dans leur trafic.

b. *Les dépenses d'exploitation*

Le tableau 12 concerne les dépenses d'exploitation qui ont été indiquées et ventilées pour la quasi totalité des automoteurs qui faisait l'objet des tableaux 7 à 11. Ce sont :

1° Essence et lubrifiant;
2° Assurances;
3° Commissions et courtages;
4° Autres charges d'exploitation;
5° Taxes et T.V.A.

Les tableaux 15, 16 et 17 donnent pour les postes 1, 2 et 3 ci-dessus, une répartition des dépenses par tranche de 1 000 en 1 000 F, et la dispersion des résultats semble, là aussi, très satisfaisante.

La même ventilation par tranche n'a pas été publiée pour le poste « autres charges d'exploitation »; les résultats obtenus montraient, en effet, que certaines entreprises en comprenaient différemment l'intitulé, de plus, certaines imputations erronées n'ont pu être systématiquement redressées (frais d'entretien considérés comme autres charges par exemple).

Quant au poste taxes et T.V.A., le nouveau régime appliqué en 1969 rend, comme il a déjà été signalé, leur analyse sans intérêt.

Le tableau 13 détaille les dépenses d'exploitation qui n'ont pas été indiquées pour tous les bateaux soit parce que le poste concerné n'avait donné lieu à aucune dépense (frais de halage par exemple), soit parce que la comptabilité ne les avait pas ventilées (imputation à autres charges par exemple).

Pour chaque renseignement, le nombre d'entreprises ayant répondu est indiqué, et les moyennes calculées par bateau le sont pour ces seules entreprises.

c. *La valeur ajoutée*

Le tableau 14 donne le montant des recettes, renseignement communiqué par toutes les entreprises, et qui a permis de calculer une valeur ajoutée brute. Celle-ci est égale aux recettes diminuées des travaux et fournitures extérieures, elle est équivalente au solde d'exploitation augmenté des frais de personnel, des frais financiers et des dotations aux amortissements.

Pour les entreprises individuelles (cas des artisans patrons bateliers), cette valeur ajoutée englobe la rémunération du chef d'entreprise et, éventuellement, celle, réelle ou virtuelle, des travailleurs non salariés de sa famille (notamment de l'épouse « matelot »). La détermination de cette valeur ajoutée paraît valable sous réserve des émoluments et salaires imputés à tort aux autres charges (cas sans doute peu fréquent).

Conclusion

a. *Types d'entreprises*

L'analyse des distributions des résultats (de trafic et financiers) et des moyennes générales obtenues montre que les bateaux de canal de « marchandises générales » peuvent être considérés quel que soit leur lieu d'immatriculation, comme issus d'une même population, les différences régionales ne sont en effet pas significatives.

Cette conclusion ne ressortait pas clairement de l'enquête sur l'année 1967, sans doute parce que le tri et le classement des entreprises avaient, lors de cette première étude, été moins rigoureux.

En revanche, les bateaux de canal transportant des sables et graviers constituent pour leur part un sous-groupe distinct de celui des « marchandises générales ». Le kilométrage parcouru, le tonnage transporté, les recettes et les dépenses correspondantes, ainsi que la valeur ajoutée par bateau apparaissent, en effet, plus forts pour les « sables et graviers » que pour les « marchandises générales ». Bien entendu, les « petits bateaux » du Midi, les chalands de plus de 38,50 mètres (non retenus ici), les péniches rhénanes constituent d'autres sous-groupes présentant des caractéristiques différentes.

b. *But des études*

Les tableaux 7 à 17 ne constituent une étude, ni sur l'ensemble de la navigation intérieure (par les patrons bateliers), ni sur les résultats financiers de la profession, et c'est volontairement que le nombre de salariés, les dépenses éventuelles pour le personnel, les cotisations des employeurs, les soldes d'exploitation, etc., n'ont pas été publiés.

Le calcul de la valeur ajoutée permet cependant de se rendre compte des conditions d'exploitation des automoteurs appartenant aux patrons bateliers.

Les résultats obtenus montrent qu'il serait intéressant de prévoir, lors des prochaines enquêtes, un double classement d'après la nature du trafic

(marchandises générales, sables et graviers, transports spécialisés) et les voies d'eau empruntées (canaux, voies du Midi, etc.); de plus, une stratification de la population totale des patrons bateliers en échantillons pondérables, permettrait, peut-être, une description de la totalité de leur activité.

4. Le transport de marchandises pour compte propre

Généralités

Les entreprises commerciales et industrielles effectuant des transports pour compte propre ont été recensées pour la part de navigation fluviale de leur activité.

Cependant, les entreprises possédant des bateaux, mais n'empruntant pas les voies fluviables publiques, telles que les sablières, n'ont pas été retenues : de même les pontons, les engins, etc., n'ont pas été pris en compte.

Pour représenter la place de ces entreprises dans les différents secteurs de l'économie, le tableau 19 répartit la flotte et le trafic selon un regroupement des activités de ces entreprises.

Cependant, par suite de la diversité et du petit nombre des entreprises concernées, ce regroupement n'est pas très significatif et une comparaison des résultats avec ceux des enquêtes précédentes n'est valable que globalement pour l'ensemble des entreprises. On trouvera ci-dessous quelques renseignements à ce sujet.

Nombre d'entreprises
La flotte

Le nombre d'entreprises (141) est nettement plus élevé qu'en 1967 (101), année où les questionnaires de nombreuses petites entreprises manquaient — ce nombre de 141 est comparable aux 147 entreprises retenues en 1965, mais reste légèrement inférieur à celui de l'O.N.N. (178) qui tient compte, pour sa part, de tous les bateaux pourvus d'un permis d'exploitation.

Si le nombre de bateaux, supérieur pour les raisons énumérées, à celui recensé en 1967, se révèle légèrement inférieur à celui de 1965, le port en lourd moyen, le tonnage transporté et le nombre de chargements s'avèrent supérieurs. Ces résultats concordent avec ceux constatés dans le transport pour compte d'autrui.

Les remarques suivantes facilitent l'interprétation du tableau 19 :

1° Le sous-groupe « dragage » concerne principalement des entreprises d'extraction de sables et graviers, ce qui explique le nombre élevé de chargements;

2° Le sous-groupe « commerce » comprend de nombreux bateaux (dont quelques barges) spécialisés (citernes, hydrocarbures);

3° Le sous-groupe « divers » comprend, en plus des entreprises ayant les numéros 32-33 de la nomenclature N.A.E., toutes les autres entreprises, non classées ailleurs. Les entreprises de ce sous-groupe n'exploitent souvent qu'un seul bateau;

4° La comparaison avec le tableau 1, montre que si le port en lourd moyen par type de bateau est légèrement inférieur à celui des bateaux faisant du transport pour compte d'autrui, le nombre de chargements reste plus élevé. Ces résultats confirment ceux des enquêtes précédentes.

Les renseignements généraux

Comme lors de l'enquête de 1967, la plupart des entreprises ont détaillé les charges de leur exploitation fluviale, et on trouvera, ci-après, les principaux renseignements concernant la navigation. Les évaluations faites ne peuvent modifier sensiblement les résultats qui, bien entendu, restent seulement indicatifs par suite du manque d'homogénéité entre les différentes comptabilités analytiques des entreprises.

Les 141 entreprises ont employé un personnel navigant de 880 employés qualifiés et de 400 non qualifiés.

Les dépenses d'essence, de lubrifiant et d'entretien des bateaux, se sont montées à 23 000 000 de F, les primes d'assurances à 3 000 000 de F, les dépenses de remorquage et de halage à 700 000 F et les loyers des bateaux pris en location à 1 300 000 de F.

Les charges et les salaires du personnel navigant, compris dans les frais concernant l'ensemble du personnel, n'ont pu être distingués.

Les investissements de navigation se sont élevés à 6 700 000 de F.

Ces chiffres sont, compte tenu du nombre de bateaux et de la hausse des prix, comparables à ceux des enquêtes précédentes de 1965 et 1967.

5. Les transports fluviaux de personnes

Les entreprises exploitant des bacs, des bateaux à rames et des vedettes naviguant sur les rivières et parfois sur les lacs, constituent le groupe des transports fluviaux de personnes.

Les bacs assurent souvent un service public mais le nombre d'entreprises exploitant ce matériel

est trop faible pour permettre la publication de résultats séparés.

Les entreprises de bateaux à rames, en raison du caractère saisonnier et artisanal ont été exclues du champ de cette enquête.

Pour les entreprises exploitant des vedettes (services réguliers, excursions, etc.), les résultats ci-après semblent cohérents, mais de nombreuses petites entreprises n'ont pas répondu à l'enquête :

a. Nombre d'entreprises : 27;

b. Nombre de vedettes exploitées : 59 (au total 6 100 CV);

c. Personnel (chefs d'entreprises et salariés navigants ou sédentaires) : 107;

d. Recettes totales 7 200 000 F (dont 3 700 000 F environ pour les passages d'eau);

e. Investissements : 300 000 F.

Ces résultats, certainement incomplets, ne permettent ni de décrire valablement le transport fluvial de passagers, ni de faire des comparaisons avec les résultats antérieurs.

Une enquête plus détaillée demanderait une définition précise du champ de l'enquête, car les transports fluviaux de passagers restent souvent confondus avec des transports analogues relevant de la navigation maritime (cas de nombreux passages d'eau, d'estuaires, de navigation sur les lacs etc.).

De plus, cette enquête demanderait aussi, comme il est souvent le cas pour les petites entreprises, une vérification et une analyse détaillée des réponses reçues.

6. Les auxiliaires de la navigation intérieure

Les entreprises recensées

Ce groupe est composé des entreprises de fret fluvial et des entreprises de manutention des transports fluviaux qui ne possèdent et n'exploitent pas de bateau. Les entreprises qui exercent ces activités, mais, en même temps, exploitent des bateaux se retrouvent, presque toutes, dans les transporteurs fluviaux pour compte d'autrui.

Il faut signaler que, comme lors de l'enquête de 1965, seules ont été retenues les entreprises dont l'activité d'auxiliaire fluvial représentait plus de 50 % du chiffre d'affaires. De plus, le classement de certaines entreprises effectuant des manutentions a présenté des difficultés par suite des imbrications de leurs différentes activités.

De ce fait, le nombre total d'entreprises ne peut être comparé à celui des sociétés, succursales et simples correspondants qui figurent sur les annuaires professionnels.

De même, ni les bureaux d'affrètement relevant de l'Office national de Navigation, ni les Chambres de Commerce, etc., n'ont été pris en compte en tant qu'auxiliaires de la navigation fluviale.

Les résultats

Le nombre total d'entreprises recensées (54) reste très voisin de ceux des enquêtes précédentes (54 en 1965, 55 en 1967), mais une comparaison dans le temps, des résultats de ces enquêtes, demande beaucoup de précautions. La composition des groupes considérés pouvant en effet être différente, les modifications survenues et les petits nombres en jeu, risqueraient de conduire à des conclusions peu significatives sur le groupe étudié.

a. *Personnel, salaires et charges*

Le tableau 20 montre que les entreprises de manutention, quoique moins nombreuses, sont plus importantes que celles de courtage ; cela ressortait également des enquêtes précédentes.

b. *Compte d'exploitation : les recettes et les dépenses*

Le tableau 21 donne la décomposition des recettes et des charges d'exploitation pour les deux catégories d'entreprises, de manutention et de courtage et il nécessite certaines explications :

Les recettes pour activités d'auxiliaires (1*a*) comprennent les recettes nettes (commissions et honoraires) ainsi que les recettes pour des opérations traitées au forfait (parfois équivalent à la facturation totale). La contrepartie de ces dernières recettes au forfait se retrouve en dépenses au poste « Tous paiements à des transporteurs » en (11*b*).

Le petit nombre d'entreprises concernées empêche de ventiler les autres recettes groupées au poste (1*c*) [avitaillement, assurances fluviales, commerce, etc.].

c. *Les investissements et les cessions*

Les investissements déclarés (véhicules, matériel et outillage) s'élèvent pour les courtiers de fret à 980 000 F et pour la manutention à 5 480 000 F. Les cessions des courtiers de fret s'élèvent à 50 000 F et celles des entreprises de manutention à 1 900 000 F environ.

L'augmentation très nette des investissements du sous-groupe manutention (2 200 000 F en 1967) est, partiellement, due à de gros investissements d'installations fixes.

La navigation intérieure pour compte d'autrui (1)

TABLEAU 1 ● PERSONNEL (situation au 31 décembre 1969) SALAIRES ET CHARGES

	UNITES	Répartition selon le nombre de bateaux		Répartition selon la catégorie de l'entreprise		TOTAL
		< 50 bateaux	≥ 50 bateaux	pure	mixte	
Nombre d'entreprises	1	64	15	32	47	79
I - PERSONNEL DE L'ENTREPRISE						
A - Personnel permanent						
1) administratifs	1	447	821	341	927	1.268
2) navigants						
- ouvriers qualifiés	«	653	1.087	748	992	1.740
- ouvriers non qualifiés	«	352	646	381	617	998
3) manutentionnaires sédentaires	«	74	136	-	210	210
4) autres personnels sédentaires	«	580	542	52	1.070	1.122
TOTAL	«	2.106	3.232	1.522	3.816	5.338
B - Personnel intermittent						
Nombre d'heures ouvrées	1.000 h	266	-	56	210	266
Nombre de vacations (de 4 heures) dockers	1.000 v	18	-	-	18	18
II - FRAIS DE PERSONNEL						
Salaires	million F.	36,9	61,6	31,0	67,5	98,5
Charges sociales	«	14,1	19,9	8,9	25,1	34,0
TOTAL	«	51,0	81,5	39,9	92,6	132,5

TABLEAU 2 ● FLOTTE (situation au 31 décembre 1969) ET TRAFIC

	UNITES	Répartition selon le nombre de bateaux		Répartition selon la catégorie des entreprises		TOTAL
		< 50 bateaux	≥ 50 bateaux	pure	mixte	
Nombre d'entreprises	1	64	15	32	47	79
Nombre total de bateaux	1	573	793	432	934	1.366
Port en lourd total	1.000 t	248,2	574,6	344,9	477,9	822,8
Automoteurs	1	344	485	242	587	829
Port en lourd total	1.000 t.	139,5	266,6	142,6	263,5	406,1
Port en lourd moyen	«	0,41	0,55	0,59	0,45	0,49
Puissance total	1.000 cv	55,9	115,6	68,8	102,7	171,5
Puissance moyenne	«	0,16	0,24	0,28	0,17	0,21
Bateaux poussés	1	96	157	127	126	253
Port en lourd total	1.000 t	79,5	231,5	195,3	115,7	311,0
Port en lourd moyen	«	0,83	1,47	1,54	0,92	1,23
Bateau tractionnés	1	72	102	24	150	174
Port en lourd total	1.000 t	29,2	80,1	10,6	98,7	109,3
Port en lourd moyen	«	0,41	0,79	0,44	0,66	0,63
Remorqueurs	1	17	5	3	19	22
Puissance cv totale	1.000 cv	3,4	1,9	1,0	4,3	5,3
Puissance cv moyenne	«	0,20	0,38	0,33	0,22	0,24
Pousseurs	1	44	44	36	52	88
Puissance cv totale	1.000 cv	28,9	39,6	40,7	27,8	68,5
Puissance cv moyenne	«	0,66	0,90	1,13	0,51	0,78
Tonnage transporté	1.000 t	7.250	18.150	12.000	13.400	25.400
Nombre de chargements	1	29,2	31,6	34,8	28,0	30,9

(1) Patrons bateliers exclus.

La navigation intérieure pour compte d'autrui (1) [*suite*]

TABLEAU 3 o COMPTE D'EXPLOITATION : RECETTES ET DÉPENSES

	UNITES	Répartition selon le nombre de bateaux		Répartition selon la catégorie des entreprises		TOTAL
		<50 bateaux	≥50 bateaux	pure	mixte	
Nombre d'entreprises	1	64	15	32	47	79
I RECETTES						
a) Recettes des transports fluviaux	million de F	74,3	190,2	122,6	141,9	264,5
b) Recettes des loyers des bateaux en gérance	"	4,7	2,8	3,9	3,6	7,5
c) Recettes de remorquage et de halage	"	20,2	3,8	2,2	21,8	24,0
d) Recettes d'auxiliaires de transports (1)	"	13,7	15,7	0,5	28,9	29,4
e) Autres recettes de transports (routiers, maritimes, etc ...)	"	10,9	1,1	0,7	11,3	12,0
f) Recettes pour autres activités industrielles ou commerciales (2)	"	47,3	31,6	5,7	73,2	78,9
TOTAL		171,1	245,2	135,6	280,7	416,3
(1) dont manutention	"	5,4	8,0	0,1	13,1	13,4
(2) dont entretien et réparation fluviaux pour autrui	"	5,3	5,1	0,4	10,0	10,4
II DEPENSES						
a) Salaires et Charges	million de F	51,0	81,5	39,9	92,6	132,5
b) Dépenses pour le matériel de navigation (carburant entretien)	"	14,7	35,6	22,0	28,3	50,3
c) Autres achats de matières et marchandises	"	12,6	5,2	2,6	15,2	17,8
d) Toutes primes d'assurances concernant l'entreprise	"	3,7	7,1	4,2	6,6	10,8
e) Dépenses de remorquage et de halage	"	1,3	2,3	1,9	1,7	3,6
f) Loyers de bateaux pris en gérance	"	2,5	12,2	8,5	6,2	14,7
g) Tous autres paiements à des transporteurs	"	6,5	26,0	17,0	15,5	32,5
h) Autres charges (Frais généraux, loyers, agios, frais divers)	"	31,8	33,7	15,2	50,3	65,5
TOTAL		124,1	203,6	111,3	216,4	327,7
i) Dotations aux amortissements	million de F	15,8	16,4	9,0	23,2	32,2
j) T.V.A., taxes et surtaxes pour les transports	"	22,6	26,9	9,8	39,7	49,5
TOTAL GENERAL DES DEPENSES	"	162,5	246,9	130,1	279,3	409,4

(1) Patrons, bateliers exclus.

o

TABLEAU 4 o ÉVOLUTION DE 1962 A 1969 : LA FLOTTE ET LE TRAFIC

	UNITES	1962	1965	1967	1969
Nombre d'entreprises	1	80	75	77	79
Nombre total de bateaux	1	1 940	1 898	1 530	1 366
Port en lourd total	1 000 t	1 008,5	1 108,5	871,9	822,8
Automoteurs	1	1 027	1 056	869	829
Port en lourd total	1 000 t	465,0	507,8	418,7	406,1
Port en lourd moyen	"	0,42	0,48	0,48	6,49
Puissance totale	1 000 cv	"	215,4	171,3	171,5
Puissance moyenne	"	"	0,20	0,20	0,21
Bateaux poussés	1	149	210	243	253
Port en lourd total	1 000 t	176,0	271,2	294,4	311,0
Port en lourd moyen	"	1,18	1,29	1,21	1,23
Bateaux tractionnés	1	671	492	311	174
Port en lourd total	1 000 t	367,5	329,5	158,7	109,3
Port en lourd moyen	"	0,64	0,67	0,51	0,63
Remorqueurs	1	86	72	25	22
Puissance c.v. total	1 000 cv	54,0	40,4	5,3	5,3
Puissance c.v. moyenne	"	0,62	0,56	0,21	0,24
Pousseurs	1	47	68	82	88
Puissance c.v. totale	1 000 cv	31,2	56,0	61,3	68,5
Puissance c.v. moyenne	"	0,66	0,82	0,75	0,78
Tournage transporté	1 000 t	22 180	22 839	22 882	25 400
Nombre de chargements	1	21,9	20,6	26,2	30,9

(1) Patrons bateliers exclus.

La navigation intérieure pour compte d'autrui (1) [*suite et fin*]

Tableau 5 ● ÉVOLUTION DE 1962 A 1969 : LE PERSONNEL, LES SALAIRES ET LES CHARGES

	UNITES	1962	1965	1967	1969
Nombre d'entreprises	1	80	75	77	79
I PERSONNEL DE L'ENTREPRISE					
Personnel permanent	1				
1) Personnel navigant	"	4 420	3 947	2 863	2 738
2) Administratif	"	1 680	1 568	1 503	1 268
3) Autres personnels sédentaires	"	2 090	1 803	1 519	1 332
TOTAL	"	8 190	7 318	5 885	5 338
II FRAIS DE PERSONNEL					
Salaires	million F.	77,1	90,0	83,7	98,6
Charges sociales	"	} 25,5	28,0	27,3	34,0
Versement forfaitaire sur les salaires	"		4,2	4,0	
TOTAL		102,6	122,2	115,0	132,6
III RATIOS					
Personnel navigant / Bateaux porteurs	"personne"	2,4	2,2	2,0	
Tonnage transporté (1000 t) / Personnel navigant	(1000 t) par "personne"	5,0	5,8	8,0	

Tableau 6 ● ÉVOLUTION DE 1962 A 1969 : RECETTES ET DÉPENSES

	UNITES	1962	1965	1967	1969
Nombre d'entreprises	1	80	75	77	79
I RECETTES					
a) Recettes des transports fluviaux	million de F	184,7	209,3	168,4	264,5
b) Recettes des loyers des bateaux donnés en gérance	"	} 18,3	8,6	10,7	7,5
c) Recettes de remorquage et de halage	"		16,3	27,6	24,0
d) Recettes d'auxiliaires de transports (1)	"	} 22,4	36,2	38,8	29,4
e) Autres recettes de transports (routiers, maritimes, etc ...)	"		5,3	8,6	12,0
f) Recettes pour autres activités industrielles ou commerciales	"	24,0	66,5	46,5	78,9
TOTAL	"	249,4	342,2	300,6	416,3
(1) dont manutention	"	12,2	22,1	15,7	13,4
dont entretien et réparation fluviaux pour autrui	"	-	-	-	10,4
II DEPENSES					
a) Salaires et charges	"	102,9	118,0	111,0	132,5
b) Dépenses pour le matériel de navigation (carburant, entretien)	"	38,5	53,8	33,6	50,3
c) Autres achats de matières et marchandises	"	9,9	10,1	15,3	17,8
d) Toutes primes d'assurances concernant l'entreprise	"	5,8	6,8	7,1	10,8
e) Dépenses de remorquage et de halage	"	6,9	5,8	3,9	3,6
f) Loyers des bateaux pris en gérance	"	-	7,2	12,8	14,7
g) Tous autres paiements à des transporteurs	"	51,5	53,2	18,0	32,5
h) Autres charges (Frais généraux, loyers, agios, frais divers)	"		38,6	51,0	65,5
TOTAL	"	215,5	293,5	252,7	327,7
i) Dotations aux amortissements	"	24,7	38,3	36,3	32,2
j) T.V.A, T.P.S., taxes et surtaxes pour les transports	"	} 6,9	9,3	12,6	49,5
k) Versements forfaitaires sur les salaires	"		4,1	4,0	-
TOTAL GENERAL DES DEPENSES	"	247,1	345,2	305,6	409,4

(1) Patrons bateliers exclus:

TABLEAU 7 ● FLOTTE ET TRAFIC

	Nombre de bateaux	Puissance (en c.v.)		Port en lourd (en tonne)		Tonnage transporté (en tonne)		Kilométrage (en Km) (1)	
		Totale	Moyenne	Total	Moyen	Total	Moyen	Total	Moyen
Marchandises générales									
Seine	131	16 771	128	47 089	359	529 000	4 038	725 000	5 534
Autres voies	201	25 426	126	73 147	364	787 000	3 915	1 117 000	5 557
TOTAL	332	42 197	127	120 236	362	1 316 000	3 964	1 842 000	5 542
Sables et graviers									
Toutes voies	73	9 084	124	24 883	341	909 000	12 452	559 000	7 658
Canal du Midi	55	6 637	121	10 175	785	168 000	3 055	235 000	4 273

TABLEAU 8 ● PUISSANCE

	Nombre d'Automoteurs ayant une Puissance de : (en c.v.)											TOTAL	
	Moins de 70	70 à 89	90 à 109	110 à 129	130 à 149	150 à 169	170 à 189	190 à 209	210 à 229	230 à 249	250 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Puissance
Marchandises générales													
Seine	6	27	20	15	8	36	7	6	2	2	2	131	16 771
Autres voies	15	32	45	11	12	59	10	6	1	5	5	201	25 426
Sables et graviers													
Toutes voies	4	16	15	8	3	18	–	5	1	2	1	73	9 034

TABLEAU 9 ● PORT EN LOURD

	Nombre d' automoteurs ayant un Port en Lourd de : (en tonne)									TOTAL	
	Moins de 275	275 à 294	295 à 314	315 à 334	335 à 354	355 à 374	375 à 394	395 à 414	415 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Port en lourd total
Marchandises générales											
Seine	2	2	6	23	27	15	40	14	2	131	47 089
Autres voies	4	3	12	36	21	29	55	36	5	201	73 147
Sables et graviers											
Toutes voies	4	7	6	17	10	10	12	6	1	73	24 883

Les patrons bateliers (*suite*)

TABLEAU 10 ● TONNAGE TRANSPORTÉ

Marchandises générales : répartition du nombre d'automoteurs selon le tonnage transporté

	TONNAGE TRANSPORTÉ (en tonne)												TOTAL	
	Moins à 2 000 t	2 000 à 2 499	2 500 à 2 999	3 000 à 3 499	3 500 à 3 999	4 000 à 4 499	4 500 à 4 999	5 000 à 5 499	5 500 à 5 999	6 000 à 6 499	6 500 à 6 999	7 000 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Tonnage transporté
Marchandises générales														
Seine	1	5	15	23	18	31	19	8	4	2	1	4	131	529 000
Autres voies	5	11	17	40	43	36	20	13	7	4	2	3	201	787 000

TABLEAU 10 *bis* ● TONNAGE TRANSPORTÉ EN « SABLES ET GRAVIERS » (Toutes voies)

	Moins de 5000t	5000t à 5999t	6000t à 6999t	7000t à 7999t	8000t à 8999t	9000t à 9999t	10000t à 10999t	11000t à 11999t	12000t à 12999t	13000t à 13999t	14000t à 14999t	15000t à 15999t	16000t à 16999t	17000t à 17999t	18000t à 18999t	19000t à 19999t	20000t et plus	Nombre d'auto-moteurs total	Tonnage transporté total
Sables et graviers																			
Toutes voies	3	4	3	2	2	7	9	8	4	4	3	7	5	2	4	3	3	73	909 000

TABLEAU 11 ● KILOMÉTRAGE

	Nombre d'Automoteurs ayant parcouru : (en Km)													TOTAL	
	Moins de 2 500	2 500 à 3 499	3 500 à 4 499	4 500 à 5 499	5 500 à 6 499	6 500 à 7 499	7 500 à 8 499	8 500 à 9 499	9 500 à 10 499	10 500 à 11 499	11 500 à 12 499	12 500 à 13 499	13 500 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Kilomé-trage parcouru
Marchandises générales															
Seine	5	15	30	32	17	11	7	5	4	1	1	1	2	131	725 000
Autres voies	13	15	33	39	41	21	16	9	7	4	2	1	–	201	1 117 000
Sables et graviers															
Toutes voies	1	1	8	8	10	8	13	7	5	5	4	2	2	74	559 000

TABLEAU 12 ● DÉPENSES COMMUNES A TOUTES LES ENTREPRISES

Unité : Franc

	Nombre de bateaux	Essence et lubrifiant		Assurances		Commissions et courtages		Autres charges (Frais généraux etc.)		Taxes et T.V.A. (2)	
		Total	Moyenne par bateau	Total	Moyenne par bateau	Total	Moyenne par bateau	Total	Moyenne par bateau	Total	Moyenne par bateau
Marchandises générales											
Seine	131	599 000	4 573	649 000	4 954	481 000	3 672	669 000	5 107	1 084 000	8 275
Autres voies	201	926 000	4 607	1 007 000	5 010	720 000 (1)	3 582	1 384 000	6 886	1 539 000	7 657
TOTAL	332	1 525 000	4 593	1 656 000	4 988	1 201 000	3 618	2 053 000	6 184	2 623 000	7 901
Sables et graviers											
Toutes voies	73	453 000	6 206	378 000	5 178	320 000	4 384	354 000	4 849	1 204 000	16 493

(1) Pour 195 bateaux seulement
(2) Voir texte

TABLEAU 13 ● AUTRES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Unité : Franc

	Entretien et réparation			Remorquage et halage			Frais financiers			Dotations aux amortissements		
	Nombre de bateaux	Montant		Nombre de bateaux	Montant		Nombre de bateaux	Montant		Nombre de bateaux	Montant	
		Total	moyenne par bateau		Total	moyenne par bateau		Total	moyenne par bateau		Total	moyenne par bateau
Marchandises générales												
Seine	125	817 000	6 536	52	106 000	2 039	66	245 000	3 712	109	1 052 000	9 651
Autres voies	170	1 084 000	6 377	138	233 000	1 688	101	328 000	3 248	118	1 197 000	10 144
TOTAL	295	1 901 000	6 444	190	339 000	1 784	167	573 000	3 431	227	2 249 000	9 908
Sables et graviers												
Toutes voies	67	513 000	7 657	11	26 000	2 364	46	155 000	3 370	70	662 000	9 457

TABLEAU 14 ● RECETTES ET VALEUR AJOUTÉE

Unité : Franc

	Nombre de bateaux	Recettes		Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	
		Total	moyenne par bateau	Total	moyenne par bateau
Marchandises générales					
Seine	131	8 737 000	66 695	4 332 000	33 069
Autres voies	201	13 033 000	64 841	6 140 000	30 547
TOTAL	332	21 770 000	65 572	10 472 000	31 542
Sables et graviers					
Toutes voies	73	6 226 000	85 288	2 978 000	40 795

Les patrons bateliers (*suite*)

Tableau 15 ● ESSENCE ET LUBRIFIANT

Répartition des automoteurs selon le montant des dépenses

	NOMBRE D'AUTOMOTEURS AYANT DEPENSE : (en F.)												TOTAL	
	Moins de 1 500	1 500 à 2 499	2 500 à 3 499	3 500 à 4 499	4 500 à 5 499	5 500 à 6 499	6 500 à 7 499	7 500 à 8 499	8 500 à 9 499	9 500 à 10 499	10 500 à 11 499	11 500 à 12 499	Nombre d'auto-moteurs	Essence et lubrifiants
Marchandises générales														
Seine	4	7	24	36	28	18	6	3	2	1	2	-	131	599000
Autres voies	7	17	47	42	41	21	8	2	4	5	3	4	201	926000
Sables et graviers														
Toutes voies	-	1	5	18	14	11	8	2	3	3	4	4	73	453000

Tableau 16 ● FRAIS D'ASSURANCES

Répartition des automoteurs selon le montant des frais d'assurances

	MONTANT DES FRAIS D'ASSURANCES (en F)										TOTAL	
	Moins à 1 500	1 500 à 2 499	2 500 à 3 499	3 500 à 4 499	4 500 à 5 499	5 500 à 6 499	6 500 à 7 499	7 500 à 8 499	8 500 à 9 499	9 500 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Frais d'assu-rances
Marchandises générales												
Seine	1	5	9	36	39	21	15	4	-	1	131	649 000
Autres voies	2	6	12	45	71	41	16	7	-	1	201	1 007 000
Sables et graviers												
Toutes voies	-	2	5	15	22	19	7	1	2	-	73	378 000

Tableau 17 ● COMMISSIONS ET COURTAGES

Répartition des automoteurs selon le montant des frais (commissions et courtages)

	MONTANT DES COMMISSIONS ET COURTAGES (en F)										TOTAL	
	Moins à 1 500	1 500 à 2 499	2 500 à 3 499	3 500 à 4 499	4 500 à 5 499	5 500 à 6 499	6 500 à 7 499	7 500 à 8 499	8 500 à 9 499	9 500 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Commis-sions et cour-tages
Marchandises générales												
Seine	7	16	41	36	22	6	-	2	1	-	131	481000
Autres voies	14	24	69	53	21	11	4	2	-	3	201	720000
Sables et graviers												
Toutes voies	-	4	16	19	23	7	2	1	1	-	73	320000

Les patrons bateliers (*suite et fin*)

Tableau 18 ● RECETTES

	NOMBRE D'AUTOMOTEURS AYANT UNE RECETTE DE : (en millier de F)											TOTAL	
	Moins de 30	30 à 39	40 à 49	50 à 59	60 à 69	70 à 79	80 à 89	90 à 99	100 à 109	110 à 119	120 et plus	Nombre d'auto-moteurs	Recettes (en millier de F)
Marchandises générales													
Seine	1	3	13	25	28	33	19	7	2	-	-	131	8 737
Autres voies	4	12	16	39	57	37	22	9	2	2	1	201	13 033
Sables et graviers													
Toutes voies	-	-	4	4	8	12	15	10	13	2	5	73	6 226

La navigation intérieure pour compte propre

Tableau 19 ● FLOTTE ET TRAFIC (Situation au 31 décembre 1969)

Répartition selon la composante « activité du n° d'identité I.N.S.E.E. »

	UNITES	Dragage (1)	Commerce (2)	Divers (3)	TOTAL 1969	TOTAL 1967	TOTAL 1965
Nombre d'entreprises	1	66	17	58	141	101	147
Nombre total de bateaux	1	838	131	331	1 300	929	1 483
Port en lourd total (porteurs)	1 000 t	253,2	58,6	113,9	425,7	277,3	442,6
I - Catégories de bateaux							
a) Automoteurs	1	164	114	232	510	424	540
Port en lourd total	1 000 t	51,2	45,8	76,5	173,5	140,5	183,6
Port en lourd moyen	"	0,31	0,40	0,33	0,34	0,33	0,34
b) Tractés et poussés	1	612	15	91	718	451	832
Port en lourd total	1 000 t	202,0	12,8	37,4	252,2	136,8	258,4
Port en lourd moyen	"	0,33	0,85	0,41	0,35	0,30	0,31
c) Remorqueurs et pous.	1	62	2	8	72	54	111
Puissance totale	1 000 cv	20,8	1,7	3,4	25,9	13,8	26,5
II - Trafic							
Tonnage transporté	1 000 t	16 580	2 492	3 875	22 547	10 761	19 464
Nombre de " chargements "	1	65,5	42,5	34,0	53,9	38,8	44,0

(1) Généralement n° 143 de la nomenclature
(2) N° 73 de la nomenclature
(3) Divers n° 32 - 33 - 34

Les auxiliaires de la navigation intérieure

TABLEAU 20 ● ENTREPRISES, PERSONNEL, SALAIRES ET CHARGES

Unité : 1 000 F

Activité principale exercée	Nombre d'entreprises			Personnel permanent			Personnel intermittent		Salaires	Charges sociales
	Activité unique	Activité multiple	TOTAL	Administratif	Autre personnel (ouvriers etc)	TOTAL	Heures ouvrées (en 1 000 h)	Variations de 4 h (en 1000 v)		
Coursier de fret fluvial ...	14	24	38	(1) 227	(2) 209	436	27	-	6,3	2,2
Manutention fluviale	6	15	21	122	281	403	205	81	11,3	4,9
TOTAL	20	39	59	349	490	839	232	81	17,6	7,1
TOTAL 1967 ..	17	38	55	494	471	965	366	58	16,5	6,6

(1) dont 14 chefs d'entreprises non salariés

(2) dont quelques navigants aux salaires non directs voir texte.

TABLEAU 21 ● COMPTE D'EXPLOITATION : RECETTES ET DÉPENSES

Unité : 1 000 F

	Courtier de fret	Manutentionnaires	TOTAL	TOTAL 1967
Nombre d'entreprises	38	21	59	55
I RECETTES				
a) Recettes pour activité d'auxiliaires				
- Courtage et commissions	45,1	7,7	52,8	23,3
- Manutention et entreposage	3,1	31,5	34,6	25,5
TOTAL	48,2	39,2	87,4	48,8
b) Recettes pour activités de transport	1,5	1,0	2,5	2,9
c) Autres recettes Industrielles ou commerciales	4,2	1,7	5,9	9,2
TOTAL GENERAL .. des recettes	53,9	41,9	95,8	60,9
II DEPENSES				
a) Salaires et charges	8,5	16,2	24,7	23,1
b) Tous paiements à des transporteurs	28,3 (1)	5,8	34,1	14,6
c) Achats de matières et marchandises	3,7	4,0	7,7	4,1
d) Assurances	0,2	0,4	0,6	0,6
e) Autres charges	6,7	7,6	14,3	9,8
TOTAL	47,4	34,0	81,4	52,2
f) Dotations aux amortissements	0,5	1,9	2,4	2,9
g) Impôts d'exploitation et T.V.A.	4,5	5,1	9,6	3,4
TOTAL GENERAL ... des dépenses	52,4	41,0	93,4	58,5

(1) Dont 16.700.000 F. de paiements pour achats de transport et 11.600.000 F. de commissions, réglements frais de douanes etc ...

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT MINISTERE DES TRANSPORTS

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

MODELE F

ENQUETE STATISTIQUE SUR LES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTERIEURE ET LES AUXILIAIRES DE LA NAVIGATION INTERIEURE

1970

CONFIDENTIEL

Loi n° 51.711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière statistique

Visa n° 69.052 du Ministère de l'Equipement et du Logement, du Ministère des Transports, et de l'INSEE

Cachet de l'entreprise	En cas d'erreur dans l'adresse ci-dessous, veuillez la corriger avant de renvoyer ce questionnaire
	Nom et adresse de l'entreprise

CADRE 0 - LISTE DES ETABLISSEMENTS DE L'ENTREPRISE

N° d'identité INSEE	Nom et adresse des établissements (Souligner l'établissement siège)	Nombre de salariés au 31 décembre 1969
Si ce cadre ne suffit pas, veuillez ajouter les intercalaires nécessaires.		

CADRE 1 - ACTIVITES DE L'ENTREPRISE EN 1969

Veuillez marquer d'une croix les cases correspondant aux activités que vous avez réellement exercées en 1969

A TRANSPORTS

1 ☐ - Transporteur fluvial de personnes

2 ☐ - Transporteur fluvial de marchandises pour compte d'autrui

3 ☐ - Transporteur fluvial de marchandises pour compte propre

4 ☐ - Poussage ou remorquage

5 ☐ - Autres transports (maritimes, aériens, routiers)

B AUXILIAIRES

a - Auxiliaire fluvial et activités connexes

6 ☐ - Courtier de fret fluvial

7 ☐ - Transitaire

8 ☐ - Commissionnaire en douane

9 ☐ - Manutention fluviale

10 ☐ - Entreposage

11 ☐ - Assurance fluviale

12 ☐ - Avitailleur

b - Autres auxiliaires de transports

13 ☐ - Routiers

14 ☐ - Maritimes

15 ☐ - Aériens

C Autres activités industrielles ou commerciales (par exemple : réparation fluviale, commerce, banque, industrie, pêche etc...)

Si oui, veuillez les préciser _____

2 242-69-L

CADRE 2 - PERSONNEL DE L'ENTREPRISE EN 1969.

A - Personnel permanent au 31 décembre 1969

(y compris les absents en congé de maladie, de maternité, etc... exclure les travailleurs effectuant leur service militaire)

1) Chef d'entreprise à son compte, patron batelier [ ]
2) *Personnel administratif et commercial (chef d'entreprise salarié, cadres employés, etc ...)* [ ]
3) Personnel naviguant :
   a) Ouvriers qualifiés (capitaine d'automoteurs, contremaître de chaland, patron de péniche, matelot commissionné etc ...) sauf mécanicien. [ ]
   b) Mécanicien d'automoteurs [ ]
   c) Ouvriers non qualifiés (matelots et auxiliaires à temps réduit) [ ]
4) Manutentionnaires permanents sédentaires (dockers, etc ...) [ ]
5) Autres personnels sédentaires (personnel des ateliers, etc ...) Salariés des activités autres que les transports fluviaux (chauffeurs routiers, etc ...) [ ]

Total du personnel permanent salarié (n° 2 à 5) [ ]

B - Personnel intermittent ou saisonnier employé en 1969 :

- Nombre total d'heures ouvrées en 1969 : _____ h (autres que dockers)
- Nombre total de vacations (dockers) : _____ (durée de la vacation _____ h)

CADRE 3 - FLOTTE DE L'ENTREPRISE (Si le cadre ne suffit pas veuillez ajouter des intercalaires)

Catégorie et spécialisation	N° d'immatriculation	Puissance du moteur	Tonnage de port en lourd	Année d'achat	Trafic en 1969		Le bateau a-t-il été donné en location ou en gérance en 1969
					Tonnage chargé (tonnes)	Kilométrage parcouru (km) Total	
1 - Au 31 décembre 1969 (Tous bateaux en propriété)							
2 - Bateaux pris en location ou en gérance au cours de l'année 1969 (1)							
3 - Bateaux vendus au cours de l'année 1969							

(1) même si le bateau n'est plus pris en location ou en gérance par votre entreprise au 31 décembre 1969

2 242.69.L

CADRE 4 - TRAFIC DE L'ENTREPRISE EN 1969

Ce cadre comprend les transports publics et privés, nationaux et internationaux de navigation fluviale

A - Transport de personnes en 1969

Nombre de personnes transportées
- Traversées de cours d'eau [ ]
- Circuits touristiques [ ]

B - Transports de marchandises en 1969

	Trafic national total (tonnes)	Trafic international total (tonnes)
- Hydrocarbures et produits industriels		
- Produits agricoles et alimentaires		
- Gaz comprimés ou liquéfiés		
- Sables et graviers		
- Autres pulvérulents (Précisez lesquels):		
- Autres marchandises (par bateaux non spécialisés)		
Total		

C - Auxiliaire de transport

Les opérations de transport de marchandises auxquelles vous avez prêté votre concours en 1969 à titre d'auxiliaire rémunéré, représentent une certaine activité. Pouvez-vous donner une estimation de cette activité en tonnage traité ?

	Tonnes	Autres activités d'auxiliaires des transports	Tonnes
Opérations de manutention fluviale		Tonnage expédié - trafic intérieur	
Entrepôt		- trafic international	

N.B. La partie «transports» des opérations ci-dessus peut avoir été effectuée par vos bateaux ou par ceux d'autres entreprises. Le tonnage transporté par vous doit également figurer au § B

CADRE 5 - INVESTISSEMENTS ET CESSIONS EN 1969 (toutes taxes comprises) (1)

A - Investissements en 1969 (y compris avances sur commandes)

1) Achats de matériel de navigation et son gréement neuf [ ] F
2) Achats de matériel de navigation et son gréement occasion [ ] F
3) Dépenses de transformations et de gros entretien du matériel de navigation (payées à l'extérieur), dépenses de motorisation [ ] F
4) Achats d'outillages et matériels divers [ ] F
5) Autres investissements : terrains, dépenses de construction des installations fixes, etc.... [ ] F
6) Entretien des immeubles [ ] F

B - Cessions ou désinvestissements en 1969 (valeurs de cession)

1) Ventes de matériel de navigation et son gréement [ ] F
2) Ventes d'outillages et de matériels divers [ ] F
3) Ventes d'immeubles, terrains, fonds de commerce etc... [ ] F

(1) Indiquez seulement les acquisitions propres à l'entreprise et non les apports qui pourraient provenir de fusion, absorption ... avec d'autres entreprises.

2 242-69-L

CADRE 6 - RECETTES. DEPENSES DU COMPTE D'EXPLOITATION

Exercice clos le _____ 1969
Durée de l'exercice _____ mois

A - Recettes d'exploitation (toutes taxes comprises)

1) Recettes de transports fluviaux

a) Recettes de transports fluvieux de personnes _____ F

b) Recettes de transports fluviaux de marchandises (1) _____ F

dont :

reçues d'un chargeur _____ F

reçues d'un affrèteur _____ F

c) Recettes des loyers des bateaux donnés en gérance ou exploités par d'autres sociétés. _____ F

2) Recettes des activités annexes des transports fluviaux

a) Recettes de remorquage et de halage _____ F

b) Recettes pour travaux d'entretien ou de réparation fluviaux effectués pour autrui. _____ F

3) Recettes pour autres activités de transports (routiers, maritimes, aériens) _____ F

4) Recettes pour opérations d'auxiliaires des transports

a) Recettes pour manutentions de toutes natures : chargement, déchargement, arrimage etc... _____ F

b) Commissions nettes et honoraires perçues pour toutes activités d'auxiliaire de transports (manutention exclue) _____ F

c) Chiffre d'affaire pour opérations traitées au forfait _____ F

dont sommes remboursées à d'autres entreprises (transporteurs ou auxiliaires) _____ F

5) Autres recettes

a) Recettes pour d'autres activités commerciales ou industrielles, et recettes de portefeuille _____ F

b) Travaux de réparations, d'entretien ou d'équipement de l'entreprise pour elle-même _____ F

6) Total des recettes du compte d'exploitation A _____ F

B - Dépenses d'exploitation (toutes taxes comprises)

1) Salaires payés (y compris salaires du personnel intermittent ou saisonnier) _____ F

2) Charges sociales obligatoires et facultatives _____ F

3) Dépenses pour le matériel de navigation :

a) Combustible, carburant, lubrifiant _____ F

b) *Entretien et réparations exécutés à l'extérieur* _____ F

4) Autres achats de matières et marchandises _____ F

5) Toutes primes d'assurances concernant l'entreprise, les bateaux et les marchandises transportées _____ F

6) Dépenses de remorquage et halage _____ F

7) Loyers des bateaux prix en gérance _____ F

8) Tous paiements à des transporteurs ou auxiliaires de transports

a) Paiements à des transporteurs (y compris la SNCF) _____ F

b) Commissions versées à des auxiliaires (Courtage et forfaits, règlements des frais de douane, etc...) _____ F

9) Autres charges

Toutes dépenses d'exploitation non comprises ci-dessus (frais généraux, loyers, émoluments *non considérés comme salaires, frais divers*) _____ F

10) Frais financiers _____ F

11) Impôts et taxes

a) TVA versements nets (compte tenu des déductions sur achats et investissements) _____ F

b) Autres taxes et surtaxes pour les transports de marchandises, (patentes, vignettes, etc...) _____ F

12) Dotations de l'exercice aux amortissements _____ F

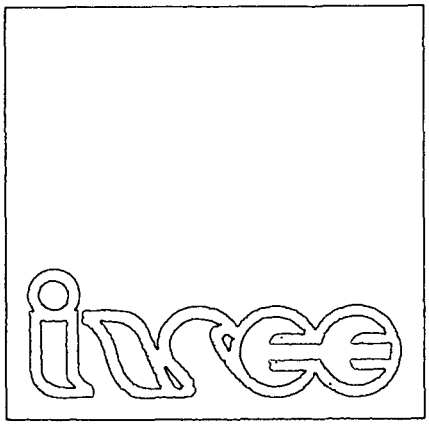
13) Solde d'exploitation _____ F

14) Total des dépenses du compte d'exploitation B _____ F

le total A doit-être égal au total B

(1) dont recettes pour les transports fluviaux internationaux de marchandises _____ F

2 242-69-L



• LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS FLUVIAUX, MARITIMES ET AÉRIENS EN 1969 par **Georges Noradounguian.** — Ce volume présente les résultats complets des enquêtes réalisées en 1970 auprès des entreprises de transports maritimes, fluviaux et aériens ainsi qu'auprès des entreprises auxiliaires de ces transports (1). Ces résultats couvrent l'ensemble des activités de ces entreprises et concernent le personnel, la flotte, le trafic, les comptes financiers.

La comparaison avec les résultats des enquêtes antérieures permet de suivre l'évolution de ces différents modes de transport depuis le recensement général de 1963. L'évolution des *transports maritimes* (195 entreprises, près de 41 000 personnes, 5,5 milliards de F de chiffre d'affaires) est caractérisée, notamment, par le développement de l'armement pétrolier et la diminution du personnel employé liée à la modernisation des flottes et au regroupement de sociétés. Pour les *transports fluviaux* — qui comptent environ 250 entreprises (à l'exclusion des patrons bateliers qui font l'objet d'une étude particulière) — la comparaison avec les années précédentes souligne la reprise d'activité de la navigation fluviale en 1969. Enfin le développement des *transports aériens* (67 entreprises dont 11 assurant des services réguliers) s'accompagne d'une augmentation du personnel au sol et navigant (28 000 salariés) et d'une modernisation constante de la flotte.

---

(1) Les résultats de l'enquête sur les transports routiers paraîtront prochainement dans les *Collections de l'I.N.S.E.E.*

N° 68 DES COLLECTIONS DE L'I.N.S.E.E.
(Série E, n° 15)

AOÛT 1972 **Prix de ce volume : 12 F**