

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS  
DE LA NATION

---

# Cinquième rapport général

---

LES COMPTES DES TRANSPORTS  
DE LA NATION

en 1959, 1960 et 1961

ET LES COMPTES PRÉVISIONNELS

1962 et 1963



PARIS  
IMPRIMERIE NATIONALE

---

JUIN 1963

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

**COMPOSITION DE LA COMMISSION**  
au moment de l'approbation du rapport de M. LE CALVEZ

*Vice-président :*

M. BOULLOCHE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

*Membres :*

MM.

ABRAHAM, ingénieur des Ponts et Chaussées.  
ARTAUD-MACARI, chef du Service des Transports routiers.  
BEAU, inspecteur général des Ponts et Chaussées.  
BELLON, administrateur civil au Secrétariat général à la Marine marchande.  
COURSAGET, secrétaire général du Conseil supérieur des Transports.  
EISENMANN, ingénieur général des Ponts et Chaussées.  
GRINSPAN, ingénieur des Ponts et Chaussées.  
GRUSON, inspecteur des Finances, directeur de l'I.N.S.E.E.  
JUNGELSON, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Commissariat général au Plan.  
LACARRIÈRE, inspecteur des Finances, chef du Service des Affaires économiques et internationales.  
LACAILLARDE, conseiller référendaire à la Cour des Comptes.  
MAILLET, directeur à la C.E.C.A.  
MAISTRE, ingénieur des Ponts et Chaussées.  
SERMAGE, administrateur de l'I.N.S.E.E., chef du bureau central de Statistiques.  
TARALLO, administrateur civil au ministère des Finances et des Affaires économiques.  
THOMAS-COLLIGNON, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef du Service des Chemins de Fer.  
USQUIN, sous-directeur au Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.  
DE VITRY, ingénieur des Ponts et Chaussées.

*Rapporteur général :*

M. ROUSSELOT, ingénieur des Ponts et Chaussées.

*Rapporteur particulier :*

M. LE CALVEZ, Service des Affaires économiques et internationales.

*Secrétaire :*

M. LE CALVEZ, Service des Affaires économiques et internationales,

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

RE: [Illegible]

Date:

1. [Illegible]

2. [Illegible]

3. [Illegible]

[Large block of illegible text, likely the main body of the memorandum]

Very truly yours,

[Illegible signature]

[Illegible title]

[Illegible text]

[Illegible text]

**SOMMAIRE DU 5<sup>ème</sup> RAPPORT GÉNÉRAL**  
**DE LA COMMISSION DES COMPTES DE TRANSPORTS DE LA NATION**

	PAGES
INTRODUCTION .....	7
<b>CHAPITRE PREMIER</b>	
<b>ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE PENDANT LA PÉRIODE 1959-1963</b>	
SECTION I. — <i>Evolution de l'économie générale</i> .....	9
SECTION II. — <i>Evolution des trafics de marchandises et de voyageurs</i> .....	11
<b>CHAPITRE II</b>	
<b>LES COMPTES</b>	
SECTION I. — <i>Les comptes des transports routiers</i> .....	17
A. Les transports routiers de marchandises.....	20
I. Les transports routiers publics.....	21
II. Les transports routiers privés.....	29
B. Les transports routiers de voyageurs.....	34
I. Les transports routiers publics.....	36
II. Les transports routiers privés.....	38
III. Les taxis.....	39
IV. Les véhicules particuliers.....	40
SECTION II. — <i>Les comptes des transports ferroviaires</i> .....	43
A. La S.N.C.F. ....	43
B. Les voies ferrées d'intérêt local et les chemins de fer secondaires d'intérêt général..	53
C. Les transports urbains.....	57
D. La R.A.T.P.....	62
SECTION III. — <i>Les comptes de la navigation fluviale</i> .....	67
A. Les transports publics.....	70
B. Les transports privés.....	74
C. Le halage et le remorquage.....	76
SECTION IV. — <i>Evolution de certains éléments des comptes par postes</i> .....	77
A. L'évolution des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation.....	77
B. L'évolution des frais du personnel.....	78
C. L'évolution des investissements.....	82

### CHAPITRE III

#### LA CONTRIBUTION DES ADMINISTRATIONS

SECTION I.	— <i>Le chemin de fer</i> .....	85
SECTION II.	— <i>Les routes</i> .....	87
SECTION III.	— <i>Les voies navigables</i> .....	91

### CHAPITRE IV

#### OBSERVATIONS D'ENSEMBLE

#### DISPARITÉ DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORTS TERRESTRES

SECTION I.	— <i>La fiscalité et le prix de l'énergie</i> .....	93
SECTION II.	— <i>Les prix de vente</i> .....	95
SECTION III.	— <i>Les obligations diverses imposées à certains modes de transport</i> .....	98
SECTION IV.	— <i>Récapitulation</i> .....	98
<i>Conclusions générales</i> .....		101

### ANNEXES

ANNEXE I.	— <i>Les taxes indirectes</i> .....	105
ANNEXE II.	— <i>Les trafics</i> .....	107
ANNEXE III.	— <i>Décomposition du trafic par groupe de marchandises</i> .....	110
ANNEXE IV.	— <i>Conclusions de l'étude des charges de service public imposées à la S.N.C.F.</i> ...	112
ANNEXE V.	— <i>Comparaison des consommations calculées et des consommations estimées par le Comité Professionnel du Pétrole</i> .....	116
ANNEXE VI.	— <i>Consommation et prix des carburants. — Dépenses kilométriques</i> .....	117

## INTRODUCTION

---

L'établissement des comptes des transports de la Nation a pour but :

- de permettre de replacer les activités de transport dans l'ensemble de l'économie nationale;
- de décrire la situation actuelle ou passée et de tenter d'en dégager le sens de l'évolution, éventuellement de faire des prévisions.

Compte tenu de ces objectifs, la Commission se doit de signaler la portée limitée des comptes présentés et de mettre en garde contre des comparaisons abusives entre modes de transport.

Le souci de permettre de replacer le secteur des transports dans l'activité économique nationale a conduit à adopter le cadre de présentation des comptes qui est utilisé pour les travaux de comptabilité nationale. Ceux-ci ont pris une importance extrême aussi bien pour une présentation synthétique et cohérente des informations statistiques disponibles sur l'activité économique du pays que pour l'élaboration de prévisions à court terme (budget économique) ou de perspectives à long terme et pour la préparation de décisions économiques à l'échelon gouvernemental; aussi est-il indispensable d'adopter le même cadre comptable.

Tout en cherchant à se rapprocher au maximum des usages comptables des entreprises, le service de la comptabilité nationale a été amené à s'en éloigner sur certains points, les besoins étant différents pour la gestion d'une entreprise et l'analyse économique à l'échelon national.

L'activité des transports se trouve décrite, dans la mesure où cela est possible, en cinq comptes différents.

### Compte de production.

Ce compte a pour objet de décrire la liaison existant entre la production — le service transport — et la consommation nécessaire à sa réalisation dite consommation intermédiaire.

Il comprend, en emplois, les achats de biens et services, notamment les achats de carburants, lubrifiants, etc., en ressources, les ventes et éventuellement, les produits accessoires.

Le solde de ce compte est appelé valeur ajoutée.

### Compte d'exploitation.

Ce compte rassemble, parmi les opérations de distribution de la valeur ajoutée, celles qui sont directement liées à l'activité productrice.

Il comprend, en emplois, les frais de personnel, les frais financiers, les impôts, les assurances, etc.; en ressources, la valeur ajoutée et les subventions d'exploitation.

Le solde de ce compte constitue le résultat brut d'exploitation.

Il faut souligner une caractéristique importante du compte d'exploitation portant sur la présentation de la rémunération du personnel. Les salaires et traitements figurent à ce compte, ainsi que les charges sociales. La rémunération des entrepreneurs individuels (nombreux dans les transports routiers et la batellerie) soulève une difficulté; en effet ceux-ci perçoivent des sommes qui rémunèrent à la fois leur travail comme chauffeur de camion ou patron batelier, leur activité de chef d'entreprise coordonnant et dirigeant l'activité de leurs éventuels salariés, et enfin leurs propres apports de capitaux. Ce caractère hybride rend difficile l'insertion de cette rémunération

dans le compte d'exploitation au même titre que les frais de personnel salarié. Pour marquer cette différence, on a préféré l'inclure dans le revenu brut d'exploitation et la faire figurer explicitement dans le compte d'affectation.

Enfin, le petit entretien et les petites réparations, qui conditionnent l'utilisation normale des équipements, sont classés sous la rubrique « réparations ».

#### **Compte d'affectation.**

Ce compte analyse les opérations relatives à la formation et à l'utilisation des revenus.

Il comprend, en emplois, les bénéfices bruts, les impôts directs, etc., en ressources, il reprend le résultat brut d'exploitation, et, éventuellement, les intérêts reçus, les subventions d'équilibre, les dommages de guerre, etc.

Il a pour solde l'épargne brute.

#### **Compte de capital.**

Ce compte a pour objet de décrire les variations du patrimoine des agents économiques.

Il reprend, en ressources, l'épargne brute dégagée par le compte d'affectation, augmentée éventuellement des cessions d'équipement, etc., en emplois, il comprend les investissements bruts.

Le solde de ce compte est le besoin ou la capacité de financement.

\* \* \*

La distinction entre l'entretien et le renouvellement (à couvrir normalement par des provisions pour amortissement) d'une part, l'investissement net d'autre part, s'est révélée très difficile et n'a pu être faite, sauf exception. Les comptes ne décrivent donc que l'investissement brut, défini comme incluant, non seulement les travaux de renouvellement et d'extension, mais également le gros entretien destiné à maintenir en état l'équipement existant et dont la périodicité normale est supérieure à l'année.

#### **Compte financier.**

Ce compte décrit les variations des avoirs financiers des agents, il montre par quelles opérations financières le besoin de financement a été satisfait ou la capacité de financement employée. Il n'a pu être établi pour tous les modes de transport en raison du manque de renseignements concernant, notamment, les emplois.

\* \* \*

Le cadre comptable ainsi défini pour les entreprises s'éloigne donc, sur les quelques points signalés, du Plan comptable général. Il se peut qu'il s'éloigne encore plus des usages des entreprises. C'est en particulier le cas pour la S.N.C.F.; il en résulte — et l'attention du lecteur est vivement attirée sur ce point — que les chiffres donnés pour la S.N.C.F., s'ils se déduisent tous de la comptabilité de cette entreprise, peuvent différer, parfois notablement, de ceux habituellement présentés; ceci étant indispensable pour harmoniser ces comptes avec ceux du reste de la Nation.

\* \* \*



## CHAPITRE PREMIER

# ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE PENDANT LA PÉRIODE 1959-1963

### SECTION I

#### ÉVOLUTION DE L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE

##### PARAGRAPHE 1. — PÉRIODE 1959-1961

Cette période peut se caractériser par une reprise et une croissance soutenue de l'ensemble de l'économie française.

##### A. PRODUCTION INTÉRIEURE BRUTE

La production intérieure brute a progressé rapidement au cours de la période.

La production agricole a connu des variations assez importantes. La production industrielle a suivi une croissance plus régulière, quoique inégale suivant les secteurs : très forte pour la sidérurgie, les produits chimiques et les industries automobiles, faible pour les charbonnages et les machines agricoles.

##### B. LES EXPORTATIONS

Les exportations étaient en très forte expansion en 1959 et 1960 et présentent, en 1961, des signes de ralentissement.

##### C. LES INVESTISSEMENTS

Les investissements des administrations se sont maintenus à un très haut niveau tout au long de la période. Les investissements privés, faibles en 1959, se sont accrus d'une manière spectaculaire, de plus de 10 % en 1960 et de plus de 13 % en 1961.

##### D. LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

Restée stagnante en 1959, la consommation des ménages s'est accrue rapidement ensuite. A prix constants, elle a augmenté de 5,5 % en 1960 et de 5,4 % en 1961.

##### E. LES PRIX

Les hausses de prix, fortes en 1959 (+ 5,7 %) ont eu tendance à se ralentir, tout en restant supérieures aux prévisions. Les plus fortes augmentations ont porté sur les prix agricoles.

##### PARAGRAPHE 2. — PÉRIODE 1962-1963

D'après les renseignements disponibles pour 1962 et les prévisions pour 1963, l'évolution économique reste favorable malgré l'apparition de certaines tensions, notamment sur le marché du travail et dans les investissements.

##### A. PRODUCTION INTÉRIEURE BRUTE

Le taux de croissance en volume de la production intérieure brute est passé de 4,5 % en 1961 à 6,3 % en 1962. En 1963 le taux de croissance de la production intérieure brute devrait seule-

ment se situer aux environs de 4,7 % en raison d'un hiver rigoureux et des conflits sociaux du début de l'année.

### B. LES EXPORTATIONS

En 1962, le volume des exportations avec l'étranger (marchandises seules) a progressé de 9,5 %. Les échanges avec la zone franc se sont par contre dégradés (— 20,5 %) en raison des événements d'Algérie et de la concurrence des pays étrangers. Le taux de croissance global des exportations n'a été que de 1,3 %. En 1963, l'amélioration probable du solde de notre commerce extérieur avec la zone franc pourrait ne pas compenser une dégradation de notre balance avec l'étranger.

### C. LES INVESTISSEMENTS

En 1962, les investissements (formation brute de capital fixe) ont progressé de 7,5 %. En 1963 la progression devrait se situer aux environs de 3,9 %.

### D. LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

En 1962, la consommation des ménages s'est accrue de 6,7 % en volume, en raison notamment de l'augmentation sensible du revenu disponible et de l'afflux des rapatriés. En 1963, la consommation des ménages devrait évoluer presque au même rythme qu'en 1962 : 6,2 % en volume.

### E. LES PRIX

En 1962, les prix ont augmenté de 4,1 % à la production et de 4,2 % à la consommation, essentiellement en raison des hausses des produits agricoles et alimentaires. En 1963, on peut prévoir une poursuite de l'augmentation des prix, le taux de 4,7 % est avancé.

\*  
\* \*

Compte tenu des indications ci-dessus, les tableaux suivants donnent les évolutions du produit national brut, des prix intérieurs et de la balance commerciale pendant la période considérée.

TABLEAU 1. — *Evolution du produit national brut*

	1959	1960	1961	1962	1963
Milliards de F courants.....	267,4	296,3	319,7	353,6	386
Milliards de F constants 1956.....	267,4	287,6	300,5	318,0	335

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation de l'année 1962.

*Evolution des revenus disponibles et de la consommation des ménages*

(milliards de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Revenus disponibles.....	188,6	210,4	226,3	254,7	282,0
Consommation.....	167,6	182,9	198,9	221,4	245,7

(1) Estimation.

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation de l'année 1962.

TABLEAU 2. — *Prix intérieurs (Indices)*

	1959	1960	1961	1962
<b>Prix de détail (moyenne annuelle) :</b>				
Indice 100, juillet 1956-juin 1957.....	126,2	130,8	135,1	141,6
Indice 100 en 1956.....	128	132	137	144
<b>Prix de gros (moyenne annuelle) :</b>				
Indice 100 en 1949.....	174,9	179,4	183,1	188,1
Indice 100 en 1956.....	123	127	130	134

SOURCE : I.N.S.E.E.

TABLEAU 3. — *Evolution de la balance commerciale avec l'étranger*

(milliards de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Importations.....	25,1	30,9	33,0	36,3	40,5
Exportations.....	27,7	33,5	35,3	36,0	39,1
Insuffisance.....	»	»	»	0,3	1,4
Excès.....	1,6	2,6	2,3	»	»

(1) Estimation.

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation de l'année 1962.

## SECTION II

### ÉVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

#### PARAGRAPHE 1. — LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Au cours de la période 1956-1962, le volume des transports de marchandises à plus de 50 km a progressé de 25 % en tonnage — soit à un taux de croissance annuel de 3,8 % — et de 32 % en tonnage-kilométrique, soit à un taux de croissance annuel moyen de 4,7 %.

L'évolution des trafics est, cependant, assez différente d'un mode de transport à l'autre.

#### A. LA S.N.C.F.

L'évolution des trafics assurés par la S.N.C.F. a été moins rapide que l'évolution d'ensemble (+ 13 % en tonnes, + 22 % en tonnes-kilomètres). La forte augmentation des transports de produits métallurgiques, de produits chimiques, d'hydrocarbures et de produits agricoles, a été contrebalancée par une importante diminution des transports de combustibles minéraux solides et une quasi stagnation des transports de matériaux de construction.

## B. LES TRANSPORTS ROUTIERS

Sous réserve des imprécisions dans la connaissance des trafics routiers, les transports à plus de 50 km (transports publics exclusivement) ont connu une expansion spectaculaire, les tonnages ayant augmenté de 55 % et les tonnages-kilométriques de 70 %. Ce secteur n'a pas été affecté par la régression des transports de charbon.

## C. LA NAVIGATION INTÉRIEURE

L'évolution des transports effectués par la navigation intérieure est identique à celle de la S.N.C.F. (+ 14 % en tonnage, + 22 % en tonnage-kilométrique). Les facteurs économiques de l'évolution sont, en effet, comparables à ceux de la S.N.C.F. : diminution des transports de combustibles minéraux solides, fort accroissement des transports d'hydrocarbures et de produits agricoles. Toutefois, un facteur supplémentaire, dû aux conditions climatiques influant directement sur les conditions de navigabilité, vient s'ajouter aux facteurs économiques. Il explique, notamment, la très faible progression des tonnages transportés en 1962 (+ 1,5 % seulement).

\* \* \*

Pour 1963, compte tenu des hypothèses d'évolution de l'économie indiquées dans la Section I, le rythme de développement des transports devrait être assez voisin de celui de 1962 sous les réserves suivantes :

- la production agricole risque d'être perturbée par l'hiver prolongé. L'abaissement du taux de progression (— 2,8 %) est la suite logique du niveau exceptionnel de 1962 ;
- l'accroissement prévu de la sidérurgie et des mines de fer sera modéré et plus faible qu'en 1962 ;
- on peut envisager un ralentissement de la progression de l'industrie chimique ;
- la production de combustibles minéraux solides, en raison des conflits sociaux dans les Charbonnages, ne devrait pas être supérieure à celle de 1962.

### I. Le trafic d'ensemble en tonnage.

TABLEAU 4

(millions de tonnes)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
S.N.C.F.....	204	212,7	226,7	229,7	231,0	235
Transports routiers à plus de 50 km (publics et privés).....	104	133	158	152	163 (1)	173
Eau.....	63	62,5	68	70,8	71,9	72
<b>TOTAL.....</b>	<b>371</b>	<b>408,2</b>	<b>452,7</b>	<b>452,5</b>	<b>464,9</b>	<b>480</b>

(1) Estimation.

SOURCES : I.N.S.E.E., S.N.C.F., O.N.N.

Les chiffres du tableau appellent les commentaires suivants :

— Les trafics de marchandises de la S.N.C.F. et de la navigation intérieure sont connus avec une grande précision ; il n'en va pas de même — et cela a déjà été signalé — pour le trafic routier.

— Les résultats des années 1956-1962 sont connus sauf pour la route, ceux de 1963 ont été déterminés de la manière suivante :

— Pour la route, le chiffre a été obtenu par extrapolation des coefficients d'augmentation

de la consommation des carburants des quatre premiers mois. Le résultat obtenu, s'il est logique, n'est pas cependant homogène avec ceux des précédentes années qui proviennent des résultats du sondage annuel de l'I.N.S.E.E.

— Pour la S.N.C.F., par extrapolation des résultats des quatre premiers mois de l'année.

— Pour la voie d'eau, par simple estimation, en essayant de tenir compte des résultats très défavorables du premier trimestre (— 40 %) par rapport aux chiffres correspondants de 1962.

## II. Le trafic d'ensemble en tonnage kilométrique.

TABLEAU 5

(milliards de TK)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
S.N.C.F.....	50,20	53,37	56,87	58,86	61,20	63,5
Transports routiers à plus de 50 km (publics et privés).....	14	19,80	23,40	22,40	25,60	28,0
Eau.....	9,30	9,50	10,77	10,98	10,92	11,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>73,50</b>	<b>82,67</b>	<b>91,04</b>	<b>92,30</b>	<b>96,30</b>	<b>102,8</b>

(1) Estimation.

SOURCES : I.N.S.E.E., S.N.C.F., O.N.N.

## III. La répartition du trafic entre les trois modes de transport.

Le tableau suivant donne la répartition des tonnes-kilomètres et des tonnes entre les trois modes de transport.

TABLEAU 6. — Répartition du trafic entre les trois modes de transport

(en pourcentage)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<b>Tonnes-kilomètres</b>						
S.N.C.F.....	68,5	65,0	63,0	64,0	62,5	62,4
Route.....	19,0	24,0	26,0	24,0	26,0	26,5
Eau.....	12,5	11,0	11,0	12,0	11,5	11,1
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Tonnes :</b>						
S.N.C.F.....	55	52	50	51	50	49
Route.....	28	32	35	34	35	36
Eau.....	17	16	15	15	15	15
	100	100	100	100	100	100

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

Ce tableau met en évidence une diminution relative de la part de la S.N.C.F. et de la voie d'eau et une augmentation de la part des transports routiers. On peut rapprocher cette constatation de celle de l'augmentation importante du parc total des véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes de charge utile : ce parc est passé de 286.000 véhicules en 1956 à 304.000 véhicules en 1961. La capacité totale des véhicules en service, qui était de 2.158.300 tonnes en 1956, s'élevait à 2.641.300 tonnes en 1961. En ne considérant que les gros porteurs de plus de 6,5 tonnes de charge utile, la capacité totale est passée de 664.900 tonnes en 1956 à 1.111.700 tonnes en 1961, soit un accroissement de 65 %.

#### IV. La répartition du trafic à l'intérieur de chaque mode de transport.

##### a. Les transports routiers publics et privés.

L'évolution de la répartition du trafic est très différente selon qu'il s'agit de transports à moyenne distance (de 50 à 150 km) ou à grande distance (au-dessus de 150 km). En effet, le tonnage transporté s'est accru de 1956 à 1961 :

	en tonnes	en tonnes-kilomètres
pour la moyenne distance :	35 %	41 %
pour la longue distance :	62 %	71 %

##### b. Les transports ferroviaires.

La même tendance apparaît dans les transports ferroviaires.

TABLEAU 7. — *Transports par wagons complets*

	(millions de tonnes)				
	1956	1959	1960	1961	1961-1956
50 à 149 km.....	52,1	53,3	55,5	55,9	+ 7 %
150 km et plus.....	100,8	105,5	112,3	115,9	+ 15 %

SOURCE : S.N.C.F.

Une répartition des tonnages transportés (toutes distances) par catégorie de matériel met en évidence le développement de l'utilisation des wagons de particuliers.

TABLEAU 8. — *Répartition du trafic entre wagons S.N.C.F. et wagons de particuliers*

	(millions de tonnes)				
	1956	1959	1960	1961	1961-1956
Wagons S.N.C.F.....	123,8	116,1	120,2	120,5	- 2,5 %
Wagons de particuliers.....	77,0	92,9	103,1	105,9	+ 37 %

SOURCE : S.N.C.F.

Si l'on considère les tonnes-kilomètres, la progression est de 6 % pour les wagons S.N.C.F. et de 46 % pour les wagons de particuliers.

##### c. La navigation fluviale.

Les statistiques ne permettent pas une étude de la répartition du trafic selon la distance.

**Paragraphe II. — LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**

**I. Les transports en commun de voyageurs.**

Les trafics se sont peu développés au cours de la période.

**a. Nombre de voyageurs.**

**TABLEAU 9.**

(millions de voyageurs)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<b>S.N.C.F.</b>						
Banlieue.....	286	316	318	319	318	330
Grandes lignes.....	240	252	252	257	261	280
<b>TOTAL.....</b>	<b>526</b>	<b>568</b>	<b>570</b>	<b>576</b>	<b>579</b>	<b>610</b>
<b>R.A.T.P.</b>						
Fer.....	1.153	1.204	1.213	1.159	1.176	1.195
Route.....	869	876	852	797	770	765
<b>TOTAL.....</b>	<b>2.022</b>	<b>2.080</b>	<b>2.065</b>	<b>1.956</b>	<b>1.946</b>	<b>1.960</b>
<b>Transports urbains.....</b>	<b>1.284</b>	<b>1.034</b>	<b>1.033</b>	<b>918</b>	<b>925</b>	<b>930</b>
<b>V.F.I.L.-C.S.I.G.....</b>	<b>42</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
<b>TOTAL.....</b>	<b>3.874</b>	<b>3.718</b>	<b>3.706</b>	<b>3.490</b>	<b>3.490</b>	<b>3.540</b>

(1) Estimation.

SOURCES : S.N.C.F., R.A.T.P., S.A.E.I.

De ce tableau se dégagent deux tendances opposées. D'une part, les transports de voyageurs de la R.A.T.P. et des transports urbains sont en régression, ceux de la banlieue S.N.C.F. restent stables. D'autre part, les voyageurs grandes lignes (S.N.C.F., V.F.I.L. et C.S.I.G.) sont en augmentation.

La même constatation peut être faite si on observe le nombre de voyageurs-kilomètres.

**b. Nombre de voyageurs-kilomètres.**

**TABLEAU 10.**

(milliards de voyageurs-kilomètres)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<b>S.N.C.F.</b>						
Banlieue.....	4,07	4,49	4,53	4,57	4,67	4,80
Grandes lignes.....	26,70	27,50	27,50	29,03	31,08	33,00
<b>TOTAL.....</b>	<b>30,77</b>	<b>31,99</b>	<b>32,03</b>	<b>33,60</b>	<b>35,70</b>	<b>37,80</b>

(1) Estimé.

(milliards de voyageurs-kilomètres).

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
<i>R.A.T.P.</i>						
Fer.....	6,23	6,52	6,57	6,28	6,38	6,55
Route.....	2,98	3,09	3,00	2,79	2,71	2,65
<b>TOTAL.....</b>	<b>9,21</b>	<b>9,61</b>	<b>9,57</b>	<b>9,07</b>	<b>9,09</b>	<b>9,20</b>
<i>Transports routiers.</i>						
Interurbains.....	11,16	10,37	10,35	11,00	11,20	11,40
Urbains.....	3,18	3,70	3,89	3,50	3,50	3,50
<b>TOTAL.....</b>	<b>14,34</b>	<b>14,07</b>	<b>14,24</b>	<b>14,50</b>	<b>14,70</b>	<b>14,90</b>

SOURCES : S.N.C.F., R.A.T.P., S.A.E.I.

La désaffectation des voyageurs à l'égard des transports en commun, qui apparaîtrait beaucoup plus importante si l'on tenait compte de l'accroissement de la population (+ 5,5 % du 1<sup>er</sup> janvier 1956 au 1<sup>er</sup> janvier 1961) et surtout de la concentration dans les villes de cette population, est due, principalement, à la réduction de la semaine de travail, à l'extension de la journée continue et, également, à la diffusion des moyens de transports individuels, notamment des voitures particulières. Il est cependant probable que cette tendance se renversera dans un très proche avenir. Un certain accroissement apparaît dans les premiers mois de 1963.

## II. Les transports individuels de voyageurs.

Le chapitre des comptes concernant les dépenses relatives aux achats et aux dépenses d'utilisation des véhicules particuliers donne les renseignements sur le parc de véhicules.

On peut tenter d'évaluer le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voitures particulières. En estimant à 1,7 le nombre moyen de passagers par véhicules et à 9.100 km le parcours annuel moyen, on obtient ainsi les chiffres suivants qui ne constituent que des ordres de grandeur et n'ont pas de valeur exacte, ils sont cependant intéressants pour apprécier l'évolution générale.

TABLEAU 11. — *Nombre de voyageurs-kilomètres*

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

1956	1959	1960	1961	1962	1963
51	73	82	94	104	116

SOURCE : S.A.E.I.



## CHAPITRE II

### LES COMPTES

---

#### SECTION I

#### LES COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS

##### I. SOURCES D'INFORMATION

###### a. Le sondage annuel sur les transports de marchandises.

La principale source d'information sur les transports de marchandises est constituée par l'enquête par sondage effectuée pendant une semaine de l'année, dont les résultats sont étendus au mois, par le rapport du nombre de jours ouvrables de la semaine à celui du mois, puis extrapolés à l'année par analogie avec le transport par fer.

###### b. Les statistiques de l'I.N.S.E.E. et du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Ces statistiques fournissent, notamment, des informations sur les transports de voyageurs — lignes exploitées, nombre de véhicules, immatriculations, etc. — et sur les voitures particulières : parc, kilométrage annuel moyen, etc.

###### c. Les statistiques fiscales.

Ces statistiques fiscales, notamment les déclarations des B.I.C. et les déclarations de salaires, fournissent des éléments sur les chiffres d'affaires, le montant des salaires, le nombre des salariés, etc.

###### d. Les statistiques du Comité Professionnel du Pétrole.

Ces statistiques renseignent sur les consommations de carburants — gas-oil et essence — et tentent une répartition de ces consommations entre les diverses catégories de véhicules.

##### II. LES LIMITES DE L'INFORMATION

La méthode de sondage utilisée jusqu'à maintenant pour les transports de marchandises ne donne qu'une connaissance très imparfaite des volumes transportés et des distances parcourues. L'extrapolation des résultats de l'enquête à l'année introduit en outre une erreur dont l'ampleur ne peut pas être évaluée.

Les diverses autres statistiques sont également imparfaites :

— les déclarations fiscales ne permettent pas une détermination certaine des chiffres d'affaires des transporteurs routiers. En effet, les rubriques retenues comportent un poste « Transports routiers sans autre indication » qu'il est nécessaire de répartir sur les autres postes. Ces déclarations, tout au moins celles faites sous le régime du forfait, peuvent être considérées comme sous-évaluées sans qu'il soit possible de déterminer le montant de cette sous-évaluation. En outre, ces déclarations ne visent pas uniquement des activités de transport proprement dit, seules appréhendées dans les comptes, mais comprennent une part concernant des activités annexes aux transports : affrètement, manutention, etc. En sens inverse, les auxiliaires des transports effectuent parfois des transports qui ne sont pas compris dans ces déclarations;

— les consommations de carburants indiquées par le Comité Professionnel du Pétrole sont globalement exactes mais leur répartition entre les différentes catégories de véhicules ne sont que des estimations fondées sur des sondages effectués par les pompistes. Cette réserve est surtout valable pour l'essence, elle l'est beaucoup moins pour le gas-oil qui n'est consommé que par les véhicules utilitaires et pour lequel par conséquent, il n'y a pas de répartition à faire sur les voitures particulières.

D'autres incertitudes planent sur les chiffres des assurances, la Direction des assurances donne, sous la rubrique « Automobiles » un montant global de primes payées qui couvre non seulement les voitures particulières, mais encore les véhicules utilitaires de moins de 3 tonnes de charge utile; il a donc été nécessaire d'opérer une répartition entre les voitures particulières et les véhicules utilitaires.

### III. LES CORRECTIONS EFFECTUÉES POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

A partir des informations recueillies par l'enquête de sondage de l'I.N.S.E.E., la Commission a procédé au calcul des comptes des transporteurs routiers.

Dans un premier temps, la Commission a déterminé le volume de gas-oil et d'essence utilisé par les transporteurs routiers en utilisant :

— les estimations de consommation de carburant aux 100 km résultant du sondage I.N.S.E. par catégories de véhicules;

— les estimations de parcours kilométriques annuels, en charge et à vide, obtenues par le même sondage et pour les mêmes catégories de véhicules.

Dans un second temps, le volume global de gas-oil utilisé a été comparé, année par année, aux évaluations du Comité Professionnel du Pétrole; il est alors apparu que les quantités calculées étaient inférieures à celles-ci.

Dans un troisième temps, la Commission a majoré les quantités de gas-oil calculées d'un pourcentage variable selon les années, pour ajuster les consommations aux estimations du C.P.D.P.

Enfin, les consommations d'essence ont été majorées des mêmes pourcentages que les consommations de gas-oil, ces majorations ne permettant pas, toutefois, d'assurer la concordance des chiffres calculés et de ceux du C.P.D.P.

Les majorations appliquées sont, en définitive, les suivantes :

1956	1959	1960	1961
6 %	10 %	9 %	14 %

Il faut cependant signaler la tendance très nette à l'utilisation de plus en plus grande de véhicules à moteur diesel au détriment des véhicules à essence. Cette plus grande utilisation gonfle les consommations globales de gas-oil sans, pour autant, qu'elles correspondent à un accroissement proportionnel des volumes transportés et des distances parcourues.

Les dépenses de lubrifiants, de pneumatiques et de réparations ont été calculées en appliquant les dépenses kilométriques, déterminées d'après des études de prix de revient effectuées par le Ministère des Travaux Publics et des Transports, au kilométrage annuel parcouru. Ces dépenses ont été affectées du même coefficient de majoration que les dépenses de carburant.

Sous les réserves indiquées ci-dessus et concernant la tendance à la dieselisation des véhicules, les majorations appliquées aux consommations de carburant devraient pouvoir l'être également aux tonnes-kilométriques, celles-ci étant normalement proportionnelles au volume de carburant consommé, compte tenu de légères modifications du coefficient de remplissage des véhicules.

La Commission a tenté d'effectuer cet ajustement, mais elle a renoncé à le faire en raison des variations aberrantes observées, qui étaient dues à un certain défaut de corrélation dans les résultats du sondage, entre les kilomètres parcourus, les tonnes-kilomètres et les tonnages. Ce défaut de corrélation pourrait être dû aux causes suivantes :

— les consommations aux 100 km sont sous-évaluées par les transporteurs;

— le coefficient d'extrapolation utilisé pour déterminer les tonnages et les tonnages kilométriques annuels, ainsi que les distances parcourues, ne peut être établi qu'avec une large imprécision.

#### IV. LES AMÉLIORATIONS A RECHERCHER POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La précision des chiffres concernant les transports routiers n'est donc pas satisfaisante, elle devrait pouvoir être améliorée dans l'avenir par des recherches portant sur :

— une amélioration des statistiques de trafics routiers de marchandises qui pourrait être obtenue d'abord par l'augmentation du taux de sondage et l'étalement des périodes d'enquête sur l'année entière, ensuite par la mise en place d'une méthode de recensement exhaustif des trafics (dans le genre de l'exploitation exhaustive des feuilles de route obligatoire pour les transports publics à plus de 150 km);

— une distinction dans les déclarations fiscales des transporteurs routiers publics, entre le transport proprement dit et les activités annexes au transport (affrètement, manutention et charges terminales);

— des statistiques de trafic plus précises concernant notamment les véhicules utilisés en zone courte. Un compte particulier pourrait être alors établi pour une activité qui entraîne des dépenses de carburant, de personnel, etc., très différentes de celles des véhicules utilisés sur moyenne ou longue distance.

## A. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Les modalités d'emploi du matériel et la structure des coûts sont restés relativement stables. Le pourcentage d'utilisation des véhicules n'a que peu varié, l'augmentation du trafic ayant été obtenue par un accroissement du parc en service (669.000 véhicules en 1956 contre 764.000 véhicules en 1961), auquel s'ajoute une tendance à l'augmentation de la charge utile des véhicules (en 1956, le parc des véhicules de 10 tonnes et plus est de 32.000, en 1961, il atteint 65.000 véhicules). La répartition du trafic par catégorie de distances se modifie, tant pour les transporteurs privés que publics, vers un allongement des distances de transport, l'importance en tonnes-kilomètres, des transports à moins de 50 kms diminue par rapport aux transports à moyenne et longue distance.

\* \* \*

Les transports routiers publics de marchandises sont effectués par un grand nombre d'entreprises, et il n'est donc pas possible d'agréger les résultats comptables de toutes ces entreprises, les différents postes des comptes ont été établis directement. La méthode utilisée consiste à conjuguer l'estimation du volume des trafics et la décomposition des prix de revient unitaires par catégories d'acheminement définies par la distance et la charge utile du véhicule; cette méthode a été utilisée pour le calcul des dépenses proportionnelles au kilométrage parcouru. Ces dépenses proportionnelles ont ensuite été majorées suivant la méthode indiquée ci-dessus pour l'ensemble des transports routiers. De plus, la connaissance de certains chiffres globaux a permis de compléter les comptes ou de modifier certaines estimations.

Précisons que la présente étude ne concerne que l'activité « transports routiers » au sens étroit (activités annexes exclues).

Une dernière remarque doit être faite en ce qui concerne les comptes :

— la parution des déclarations des B.I.C. de 1959 et de 1960 a permis d'effectuer un calcul plus exact de certains éléments figurant dans le 4<sup>e</sup> rapport général. Il s'agit, notamment, des chiffres d'affaires (ceux-ci ont été décomposés en transport proprement dit et en activités annexes), des revenus bruts d'exploitation et des frais de personnel.

Les premiers résultats des études en cours au Service des Affaires Économiques et Internationales ont permis un calcul plus précis de certaines dépenses d'exploitation, en particulier des dépenses de pneumatiques, d'entretien et de réparation.

Les chiffres concernant ces divers postes peuvent donc différer assez sensiblement de ceux qui figurent dans le 4<sup>e</sup> Rapport Général. Sans qu'on puisse prétendre à leur exactitude absolue, il est permis de les estimer beaucoup plus exacts que les précédents.

Les comptes de 1962 ont été déterminés d'après les consommations de carburants. Il a également été tenu compte des déclarations de chiffres d'affaires des grandes entreprises, en accroissement de 10,4 % sur les chiffres correspondants de 1961.

Il faut enfin noter, en ce qui concerne les carburants, une faible augmentation de la consommation d'essence et un fort accroissement de la consommation de gas-oil, explicables par un remplacement de véhicules à essence par des véhicules à moteur diesel.

Compte tenu des données économiques générales, de la progression de la consommation de carburants au cours de 1962, la Commission a estimé que le taux de croissance des transports routiers se situerait aux environs de 7 %. Pour 1963, la Commission a retenu le même taux, en raison notamment de la reprise prévue dans la construction de véhicules utilitaires après la faible progression de 1962.

Les tableaux suivants, qui reprennent purement et simplement les résultats des sondages de l'I.N.S.E.E. n'ont, de ce fait, pas été complétés pour 1962 et 1963.

## I. LES TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS

### a. Détermination du volume des transports.

Il s'obtient directement à partir du sondage I.N.S.E.E. Les principaux chiffres sont résumés et commentés ci-dessous.

### b. Les composantes du coût unitaire de transport proportionnelles au kilométrage.

Le prix de revient de la tonne-kilomètre dépend de certaines particularités du type de transport effectué.

La classe de charge utile du véhicule et la catégorie de distance de transport paraissent déterminer les conditions techniques d'emploi et permettent d'estimer les dépenses d'exploitation proportionnelles au kilométrage parcouru par type de véhicule.

Il a été retenu sept classes de charge utile (1,2 t, 2 t, 3,5 t, 5 t, 7 t, 10 t, 15 t et plus) et trois catégories de distance (moins de 50 km, de 50 à 150 km, plus de 150 km).

### c. Autres éléments des comptes.

Les impôts indirects ont été calculés d'après les renseignements fournis par le ministère des Finances.

Les primes d'assurances payées ont été estimées à partir des statistiques de la Direction des assurances.

Les charges de main-d'œuvre constituent un point très délicat, elles ont été réparties entre les salariés et les artisans d'après leur nombre, tel qu'il ressort des statistiques de déclarations de salaires et de déclarations fiscales.

Les frais commerciaux qui comprennent, en particulier, les commissions payées aux affrêteurs, représentent 9 % des autres charges d'exploitation.

Le revenu brut d'exploitation est obtenu à partir des sources fiscales; il comprend le bénéfice net, les dotations pour amortissement, la variation de la décote, les plus-values sur stock et les provisions déductibles.

Les investissements ont été calculés d'après les immatriculations de véhicules neufs; les achats de véhicules d'occasion n'ont pu être estimés.

Les amortissements qui figurent dans les comptes sont des amortissements économiques, les chiffres fiscaux connus par les statistiques des B.I.C. n'ont pu être retenus car le fisc admet un amortissement des véhicules neufs en cinq ans, alors que leur durée de vie est très supérieure.

Il a été procédé au calcul de ces amortissements suivant les pourcentages donnés par le Memento Lamy 1961, savoir : 32 % la première année, 21 % la 2<sup>e</sup>, 14 % la 3<sup>e</sup>, 10 % la 4<sup>e</sup>, 6 % la 5<sup>e</sup>, 4 % la 6<sup>e</sup>, etc. L'âge des véhicules a été déterminé à l'aide des renseignements fournis par les sondages de l'I.N.S.E.E.

TABLEAU 12. — *Volume des transports publics routiers de marchandises d'après les sondages de l'I.N.S.E.E.*

	1956	1959	1960	1961
Millions de tonnes.....	194	196	253	274
Milliards de TK.....	9,7	13,3	15,6	15,7

SOURCE : Sondages I.N.S.E.E.

TABLEAU 13. — Répartition du trafic entre les trois zones

(chiffres absolus)

Distance	1956		1959		1961		1960	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Plus de 150 km.....	19	6,4	28	9,5	33	11	32	10,4
De 50 à 150 km.....	22	1,7	27	2,2	32,5	2,5	37	3
Moins de 50 km.....	153	1,6	141	1,6	188	2,1	205	2,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>194</b>	<b>9,7</b>	<b>196</b>	<b>13,3</b>	<b>253</b>	<b>15,6</b>	<b>274</b>	<b>15,7</b>

SOURCE : Sondages I.N.S.E.E.

TABLEAU 14. — Répartition des tonnes et des tonnes-kilomètres entre les trois zones

(pourcentage)

Distance	1956		1959		1960		1961	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Plus de 150 km.....	10	66	14	72	13	70	11,5	66
De 50 à 150 km.....	11	17,5	14	16	13	16	13,5	19
Moins de 50 km.....	79	16,5	72	12	74	14	75	15
<b>TOTAL.....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

SOURCE : S.A.E.I.

Comme l'indique le tableau ci-dessus, le transport routier est, essentiellement, un transport à courte ou moyenne distance, en 1961, 88,5 % des tonnes transportées effectuent moins de 150 km. On notera une tendance à l'accroissement plus rapide des transports à moyenne distance.

TABLEAU 15. — Coefficients techniques d'utilisation des véhicules

Le coefficient technique d'utilisation des véhicules est obtenu en divisant les tonnes-kilomètres utilisées par le produit de la charge utile et du parcours total.

(pourcentages)

Années	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T et plus
1959.....	58	71	58	59	63	69	75
1960.....	56	56	65	61	66	72	74
1961.....	61	58	55	59	62	67	71
1962.....							

SOURCE : S.A.E.I.

Les coefficients d'utilisation sont en progression pour les véhicules de petit tonnage (1,2 t à 3,5 t — si l'on fait abstraction du chiffre aberrant de 1959 pour les 2 t), en régression pour les véhicules gros porteurs.

TABLEAU 16. — *Parc en service des transporteurs routiers*

	Année	Total	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T et plus
Parc total moyen de l'année	1959	90.701	9.326	17.543	12.017	16.815	11.905	15.486	6.848
	1960	98.500	11.877	18.811	10.323	18.521	12.303	18.419	5.863
	1961	105.712	13.824	21.208	10.630	16.370	12.612	21.264	9.804
Parcours annuel moyen par véhicule du parc (km)	1959	—	15.100	12.800	12.100	17.500	26.400	42.200	48.900
	1960	—	9.100	14.500	13.300	16.600	27.600	53.000	53.300
	1961	—	11.700	10.200	11.100	18.000	28.700	46.600	50.600
Parcours annuel moyen des camions (km)	1959	—	15.100	12.600	12.600	18.400	29.300	55.500	46.000
	1960	—	11.600	14.700	9.900	16.400	30.700	56.700	50.400
	1961	—	12.500	10.200	10.900	20.000	30.600	47.900	48.500

SOURCE : Sondage I.N.S.E.E.

**Transports routiers**

**TABLEAU 17. — Compte**

	1956	1959	1960	1961	1962 (1)	1963 (1)
Achats de biens et services.....	850	1.310	1.470	1.610	1.800	1.980
Dont :						
Carburants.....	320	550	620	680	760	840
Lubrifiants.....	20	30	35	35	40	40
Pneumatiques.....	110	140	160	175	195	210
Réparations.....	230	330	370	405	455	510
Frais commerciaux.....	170	260	285	315	350	380
Valeur ajoutée.....	1.070	1.430	1.590	1.780	1.960	2.100
	1.920	2.740	3.060	3.390	3.760	4.080

(1) Estimation.

**TABLEAU 17 bis. — Compte**

Frais de personnel salarié.....	485	675	725	790	860	910
Assurances.....	55	100	125	140	150	165
Impôts.....	125	105	110	145	185	200
Intérêts payés.....	15	20	25	25	25	25
Résultat brut d'exploitation.....	390	530	605	680	740	800
	1.070	1.430	1.590	1.780	1.960	2.100



**publics de marchandises**

*de production*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962 (1)	1963 (1)
Chiffre d'affaires.....	1.920	2.740	3.060	3.390	3.760	4.080
	1.920	2.740	3.060	3.390	3.760	4.080
Activités annexes.....	360	510	530			
C.A. déclaré B.I.C.....	2.280	3.250	3.590			

*d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	1.070	1.430	1.590	1.780	1.960	2.100
	1.070	1.430	1.590	1.780	1.960	2.100

**Transports routiers**

**TABLEAU 17 ter. — Compte**

	1956	1959	1960	1961	1962 (1)	1963 (1)
Dividendes, parts et rémunérations des entrepreneurs individuels.....	160	220	245	260	290	310
Revenu brut non distribué.....	230	310	360	420	450	490
	390	530	605	680	740	800

(1) Estimation.

**TABLEAU 17 quater. — Compte**

Investissements.....	250	330	380	440	470	510
	250	330	380	440	470	510

publics de marchandises

*d'affectation*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962 (1)	1963 (1)
Résultat brut d'exploitation.....	390	530	605	680	740	800
	390	530	605	680	740	800

*de capital*

Revenu brut non distribué.....	230	310	360	420	450	490
Besoin de financement.....	20	20	20	20	20	20
	250	330	380	440	470	510

**TABLEAU 18. — Structure des dépenses d'exploitation  
des transporteurs routiers publics de marchandises**

(en pourcentages)

	1959	1960	1961	1962	1963
Carburants.....	20,00	20,30	20,00	19,80	20,00
Autres biens et services.....	18,30	18,30	18,10	18,20	18,90
Frais de personnel.....	24,80	23,80	23,50	23,20	22,60
Assurances.....	3,70	4,00	4,10	4,30	4,00
Impôts.....	3,80	3,70	4,30	4,90	4,90
Intérêts.....	0,60	0,70	0,60	0,60	0,60
Frais commerciaux.....	9,30	9,30	9,30	9,20	9,30
Solde brut.....	19,50	19,90	20,10	19,80	19,70
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

La structure des dépenses d'exploitation des transporteurs routiers publics de marchandises reste assez stable au cours de la période. On notera seulement une tendance à la diminution relative des frais de personnel et à une augmentation des impôts et des assurances. Les fluctuations des dépenses de carburants sont très faibles.

## II. LES TRANSPORTS ROUTIERS PRIVÉS DE MARCHANDISES

Le décret du 14 décembre 1949 définit les transports privés dans les termes suivants :

« Les transports privés ou pour compte propre sont les transports effectués pour ses propres besoins par une personne physique ou morale avec des véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition exclusive par location pour déplacer, en gardant la maîtrise du transport, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, à condition que le transport ne constitue qu'une activité accessoire par rapport à l'activité professionnelle de la personne physique ou morale susvisée. »

Pour ces transports on ne peut parler de chiffre d'affaires ni attribuer, sans arbitraire, à l'activité de transport une fraction précise des soldes d'exploitation et de mouvements de capitaux des entreprises propriétaires de véhicules; par contre, il est intéressant de tenter une estimation des coûts d'exploitation et des investissements.

On a distingué les véhicules de charge utile supérieure à 1 t de ceux de charge utile inférieure.

### a. *Véhicules de charge utile supérieure à 1 t.*

Tous les postes des comptes ont été évalués selon les mêmes principes que ceux des transporteurs publics, toutefois on ne dispose d'aucun renseignement concernant les frais de personnel, ceux-ci sont particulièrement imprécis et ont été estimés en supposant qu'au kilomètre parcouru ces frais étaient les mêmes que pour les transporteurs publics.

### b. *Véhicules de charge utile inférieure à 1 t.*

Ces véhicules ont été négligés dans l'établissement des comptes des transports publics, le parc étant utilisé pour 99 % par des transports privés.

Il faut signaler que ces véhicules ne font l'objet d'aucun sondage, en conséquence le parcours moyen annuel retenu est celui qui figure dans les statistiques de la Direction des routes du Ministère des Travaux publics et des Transports.

Il a été admis que les conducteurs de ces véhicules étaient rémunérés pour leur activité principale et aucune charge de personnel n'a été retenue.

### c. *Volume des transports.*

Le sondage de l'I.N.S.E.E. fait apparaître une diminution du trafic des transporteurs privés, qu'il s'agisse de tonnages ou de tonnages-kilométriques.

### d. *Répartition du trafic entre les trois zones.*

La part du trafic à courte distance, dans le trafic total, est très importante (97 % en T et 76 % en TK pour 1961), le trafic à longue distance reste donc faible.

### e. *Coefficients techniques d'utilisation des véhicules.*

Ces coefficients sont bien moins favorables que ceux des transporteurs publics et sont en nette diminution.

### f. *Parc des transporteurs routiers privés.*

Le parc total est en diminution de 6.000 unités. Cette diminution porte principalement sur les véhicules de charge utile moyenne (3,5 t et 5 t) tandis que le nombre des gros porteurs est en légère augmentation.

TABLEAU 19. — *Volume des Transports*

	1956	1959	1960	1961
Millions de tonnes.....	505	613	614	588
Milliards de TK.....	10,1	13,1	15	14,1

SOURCE : Sondage I.N.S.E.E.

TABLEAU 20. — *Répartition des tonnes et des TK*

(chiffres absolus)

	1956		1959		1960		1961	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Plus de 150 km.....	11	2,5	16	3,9	19	4,9	20	4,8
De 50 à 150 km.....	52	3,4	62	4,2	74	5,0	63	4,2
Moins de 50 km.....	442	4,2	535	5	521	5,1	505	5,1
<b>TOTAL.....</b>	<b>505</b>	<b>10,1</b>	<b>613</b>	<b>13,1</b>	<b>614</b>	<b>15,0</b>	<b>588</b>	<b>14,1</b>

SOURCE : Sondage I.N.S.E.E.

TABLEAU 21. — *Répartition des tonnes et des TK*

(pourcentages)

	1956		1959		1960		1961	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Plus de 150 km.....	2	27	3	30	3	33	3	34
De 50 à 150 km.....	11	33	10	32	12	33	11	40
Moins de 50 km.....	87	40	87	38	85	34	86	36
<b>TOTAL.....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

SOURCE : Sondage I.N.S.E.E.

TABLEAU 22. — Parc en service des transporteurs privés

	Année	Total	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T
Parc total moyen.	1959	667.760	253.470	174.910	83.140	91.900	34.480	23.360	6.130
	1960	664.510	249.310	172.250	80.390	94.190	34.130	26.550	6.690
	1961	658.577	250.048	174.910	74.669	88.050	36.364	27.243	7.253
Parcours annuel moyen par véhicule du parc (km).	1959	—	8.550	8.840	6.200	11.800	15.300	26.700	24.900
	1960	—	8.030	9.980	6.690	9.790	14.730	28.530	36.700
	1961	—	8.080	8.680	5.020	10.670	17.410	27.770	27.570
Parcours annuel moyen des camions (km).	1959	—	8.700	9.180	8.970	15.060	20.690	32.450	27.100
	1960	—	8.320	10.350	9.300	13.730	16.440	34.050	34.400
	1961	—	8.250	9.200	7.400	15.100	21.900	32.600	26.300

SOURCE : Sondage I.N.S.E.E.

TABLEAU 23. — Coefficients techniques d'utilisation

	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T
1959.....	41	49	51	51	51	60	57
1960.....	54	70	56	50	54	67	62
1961.....	62	57	50	47	48	53	50

SOURCE : S.A.E.I.

L'examen des coefficients d'utilisation fait ressortir une forte progression pour les véhicules de petit tonnage et une régression pour les véhicules de gros tonnage.

TABLEAU 24. — Répartition des dépenses d'exploitation

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>						
Achats et réparations.....	1.530	2.260	2.460	2.580	2.800	3.100
Dont carburants.....	920	1.360	1.430	1.490	1.650	1.800
Frais de personnel.....	1.600	2.340	2.510	2.730	2.950	3.090
Assurances.....	225	435	630	670	700	740
Impôts indirects (1).....	80	210	220	260	280	300
Amortissements.....	465	600	620	680	720	760
Frais divers (1).....	155	245	270	290	310	330
	4.060	6.090	6.710	7.210	7.770	8.320

(1) Certains des chiffres figurant au 4<sup>e</sup> rapport général ont été modifiés pour tenir compte des derniers renseignements disponibles.

TABLEAU 24 — (suite)

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>						
Achats de biens et services; salaires et autres frais d'exploitation.....	700	1.000	1.060	1.100	1.190	1.250
Amortissements.....	120	250	260	290	310	330
	820	1.250	1.320	1.390	1.500	1.580
<b>TOTAL GÉNÉRAL.....</b>	<b>4.880</b>	<b>7.340</b>	<b>8.030</b>	<b>8.600</b>	<b>9.270</b>	<b>9.900</b>

SOURCE : S.A.E.I.

TABLEAU 25. — Investissements

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>						
Achats de véhicules neufs.....	860	720	830	940	990	1.020
Amortissements.....	— 470	— 600	— 620	— 680	— 720	— 760
Investissements nets.....	390	120	210	260	270	260
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>						
Achats de véhicules neufs.....	270	390	420	420	440	450
Amortissements.....	— 120	— 250	— 260	— 290	— 310	— 330
Investissements nets.....	150	140	160	130	130	120
<b>TOTAL :</b>						
Achats de véhicules neufs.....	1.130	1.110	1.250	1.360	1.430	1.470
Amortissements.....	— 590	— 850	— 880	— 970	— 1.030	— 1.090
Investissements nets.....	540	260	370	390	400	380

SOURCE : S.A.E.I.

La progression des investissements est faible dans les transports routiers privés de marchandises, surtout pour les véhicules de plus d'une tonne de charge utile. Rappelons que, depuis 1959, le parc des petits véhicules est en diminution alors que le parc des gros véhicules s'accroît.



TABLEAU 26. — *Structure des coûts d'exploitation des transports routiers privés de marchandises*

	1959	1960	1961	1962	1963
Carburants.....	22,30	21,10	20,30	20,60	20,80
Autres biens et services.....	15,00	15,20	15,10	15,00	14,90
Personnel.....	38,20	38,00	37,80	38,00	38,10
Assurances.....	7,30	9,30	9,20	9,20	9,10
Impôts.....	3,40	3,10	3,60	3,70	3,70
Frais commerciaux.....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Amortissements.....	9,80	9,30	9,40	9,50	9,40
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

Si l'on compare le tableau ci-dessus à celui relatif aux transports publics (tableau 18), on remarque que les frais de personnel pèsent beaucoup plus lourdement dans les coûts d'exploitation des transporteurs privés que dans les chiffres d'affaires des transporteurs publics. D'autre part, impôts et assurances sont, ici encore, en augmentation relative.

## B. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Les transports de voyageurs sont soumis à coordination par un décret du 14 novembre 1949, profondément modifié par un décret du 20 mai 1960.

Ce décret exclut de son champ d'application :

- 1° Les transports effectués par les voitures particulières;
- 2° Les transports effectués par les taxis ordinaires, les voitures de louage, y compris les voitures de grande remise, les ambulances et les voitures de pompes funèbres;
- 3° Les transports par une entreprise des personnes attachées à son service;
- 4° Les transports effectués avec des véhicules leur appartenant, par un établissement d'enseignement ou par une association lorsque son but n'est ni le tourisme ni le transport.

Sont visés par le décret :

1° Les services routiers réguliers ou occasionnels :

a. Les services routiers réguliers. Ce sont « ceux qui assurent, quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation suivant un itinéraire, à des dates et selon des horaires publiés à l'avance et qui prennent ou laissent des voyageurs en des points désignés de leur itinéraire. »

b. Les services occasionnels, qui comprennent :

- les services offerts à la place, qui ramènent, sauf dispositions particulières du plan de transport, les voyageurs à leur point de départ;
- les services collectifs; comportant la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe.

c. Les services de taxis collectifs qui sont classés, suivant le caractère de leur exploitation, en services réguliers ou en services occasionnels.

2° Les services urbains autorisés ou organisés par les collectivités locales à l'intérieur des périmètres urbains tels qu'ils sont définis par le décret.

\* \* \*

Le parc des autocars est connu par le fichier central des Automobiles, mais une certaine incertitude subsiste en raison de la non-déclaration de la mise hors service de nombreux véhicules.

Environ 80 % du parc appartiennent aux transporteurs publics et on estime, généralement, que les autocars des transporteurs privés circulent beaucoup moins que ceux des transporteurs publics.

La capacité des véhicules varie avec le type de transporteur. Les transporteurs publics immatriculent peu de véhicules de petite capacité, à l'inverse des transporteurs privés : au cours des trois dernières années, en effet, 33 % des autocars immatriculés par les transporteurs publics offrent moins de 30 places alors que la proportion est de 58 % pour les transporteurs privés.

TABLEAU 27. — *Estimation du parc moyen annuel*

	Parc total	Transports publics	Transports privés
	1959.....	35.900	28.500
1960.....	36.900	29.200	7.700
1961.....	38.400	30.400	8.000
1962.....	40.200		

SOURCE : S.A.E.I., I.N.S.E.E.

TABLEAU 28. — *Immatriculations d'autocars et autobus neufs*

	10 places		10 à 19 places		20 à 29 places		30 à 39 places		40 places		Total
	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés	
	1959.....	16	43	92	68	414	87	189	13	1.059	
1960.....	33	91	135	99	606	98	184	19	964	198	2.427
1961.....	16	36	167	134	349	138	293	29	1.085	175	2.422
1962.....	5	12	108	229	376	145	316	33	1.331	143	2.698

SOURCE : Fichier central des Automobiles, I.N.S.E.E.

L'examen des comptes des transports routiers de voyageurs fait ressortir un développement assez lent mais cependant continu de l'activité de ce mode de transport. Celui-ci n'est, toutefois, pas assez bien connu pour que l'on puisse tenter des commentaires précis de l'évolution des différents postes.

I. TRANSPORTS ROUTIERS

TABLEAU 29. — *Compte*

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	215	285	300	335	350	365
Dont :						
Carburants.....	115	155	165	190	200	210
Lubrifiants.....	5	5	10	10	10	10
Pneumatiques.....	15	25	25	25	30	30
Réparations.....	45	55	55	60	60	60
Frais commerciaux.....	35	45	50	50	50	55
Valeur ajoutée.....	335	475	500	535	570	610
	550	760	800	870	920	975

(1) Estimation.

TABLEAU 29 bis. — *Compte*

Frais de personnel.....	145	190	205	220	237	250
Assurances.....	25	45	50	56	60	67
Impôts indirects.....	43	60	62	66	70	70
Intérêts payés.....	2	2	3	3	3	3
Résultat brut d'exploitation.....	120	178	180	190	200	220
	335	475	500	535	570	610

TABLEAU 29 ter. — *Compte*

Dividendes, parts et rémunérations des artisans..	30	35	35	40	45	
Revenu brut non distribué.....	90	143	145	150	155	
	120	178	180	190	200	220

TABLEAU 29 quater. — *Compte*

Investissements bruts.....	100	150	155	160	170	180
	100	150	155	160	170	180

**PUBLICS DE VOYAGEURS**

*de production*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Chiffre d'affaires.....	550	760	800	870	910	975
	550	760	800	870	910	975

*d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	335	475	500	535	570	610
	335	475	500	535	570	610

*d'affectation*

Résultat brut d'exploitation.....	120	178	180	190	200	220
	120	178	180	190	200	220

*de capital*

Revenu brut non distribué.....	90	140	145	150	160	
Besoin de financement.....	10	10	10	10	10	
	100	150	155	160	170	180

**TABLEAU 30. — Structure des dépenses d'exploitation des transports routiers publics de voyageurs**

	1959	1960	1961	1962	1963
Carburants.....	20,70	20,70	22,00	21,85	21,70
Autres biens et services.....	10,70	10,80	10,40	10,10	10,20
Frais de personnel.....	25,40	25,40	25,50	25,50	26,00
Assurances.....	5,95	6,60	6,50	6,60	6,55
Impôts.....	7,80	7,85	7,65	7,45	7,25
Intérêts.....	0,25	0,35	0,35	0,35	0,30
Frais commerciaux.....	5,95	5,60	5,60	5,50	5,50
Résultat brut.....	23,25	22,90	22,00	22,65	22,50
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

L'examen du tableau ci-dessus permet de noter une grande stabilité de la structure des dépenses d'exploitation des transports routiers publics de voyageurs, avec une tendance à l'augmentation de la part relative aux carburants.

## II. LES TRANSPORTS ROUTIERS PRIVÉS DE VOYAGEURS

Faute de renseignement et pour tenter une grossière approximation, on a admis, selon les indications du 3<sup>e</sup> Rapport général, que le coût des transports privés de voyageurs était égal à 10 % du chiffre d'affaires des transports publics.

### Coût d'exploitation

**TABLEAU 31**

(millions de F)

1956	1959	1960	1961	1962	1963
57	76	80	86	90	96

SOURCE : S.A.E.I.

### III. LES TAXIS

Il y aurait en France environ 18.000 taxis dont 12.500 circulent à Paris.

Le calcul du chiffre d'affaires des taxis a été effectué, d'une part, pour les taxis parisiens, d'autre part pour les taxis de province.

#### a. Les taxis parisiens.

D'après une enquête effectuée sous les auspices du Service des Affaires Économiques, sur les 12.500 véhicules en circulation, 5.600 appartiennent à des sociétés, dont 3.400 à des grandes sociétés (catégorie C, propriétaires de plus de 200 véhicules) et 2.200 à de petites et moyennes sociétés (catégorie B) les 6.900 autres véhicules (soit 55,3 % du total) appartiennent à des artisans.

De l'enquête susvisée, il ressort que le chiffre d'affaires moyen journalier d'un taxi est de 85 F en 1960.

Pour les taxis appartenant aux artisans parisiens, on a retenu 270 jours de circulation par an pour tenir compte des congés annuels, de dimanches chômés, d'immobilisation pour réparation du véhicule et pour maladie du conducteur.

D'autre part, en ce qui concerne les sociétés, une de ces principales sociétés, possédant 450 taxis, a estimé son chiffre d'affaires annuel à 12,2 millions de F, soit 26.500 F par véhicule.

On aboutit ainsi aux chiffres d'affaires suivants :

Taxis des artisans .....	156 millions de F
Taxis des sociétés .....	148 millions de F
Total.....	304 millions de F

#### b. Les taxis de province.

On ne possède aucun renseignement sur ceux-ci, beaucoup d'entre eux fonctionnent à la course et non au compteur. On a estimé comme approximation, que le chiffre d'affaires d'un taxi de province, est égal aux deux tiers de celui d'un taxi appartenant à un artisan parisien. On obtient, dans ce cas, pour 1960, un chiffre d'affaires de 90 millions de F.

La série 1959-1963 a été calculée sur ces bases, compte tenu des augmentations des tarifs kilométriques et de prise en charge.

TABLEAU 32. — *Chiffre d'affaires des taxis*

(millions de F)

1956	1959	1960	1961	1962	1963
260	360	394	430	475	510

SOURCE : S.A.E.I.

#### IV. LES VÉHICULES PARTICULIERS

Les véhicules particuliers comprennent :

- les automobiles particulières, c'est-à-dire de tourisme et commerciales, qui appartiennent à des ménages ou à des entreprises;
- les motocycles et les cycles.

##### a. Les immatriculations d'automobiles.

Les immatriculations de véhicules neufs après avoir décréu en 1959 (565.000 contre 590.000 en 1958) se sont à nouveau développées rapidement en 1961 et surtout en 1962. Les immatriculations de cette dernière année sont supérieures de 24 % à celles de 1961.

Depuis 1951, une très bonne corrélation existait entre la progression du nombre des immatriculations et l'accroissement du revenu disponible des ménages. En 1962, un phénomène nouveau se manifeste : le taux de remplacement des véhicules anciens par des véhicules neufs augmente très sensiblement. Une étude du Service des Affaires Économiques et Internationales a permis d'estimer le nombre probable d'immatriculations en 1963.

TABLEAU 33. — Nombre des immatriculations

(en milliers)

1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
504	565	639	718	920	1.000

(1) Estimation. Les immatriculations des 4 premiers mois de l'année sont supérieures de 20 % à celles des mois correspondants de 1962.

SOURCES : Fichier central des Automobiles, I.N.S.E.E.

##### b. Parc.

Le chiffre du parc est connu par le Fichier central des Automobiles, sous réserve de la remarque déjà faite pour les autocars, l'incertitude sur le nombre réel de véhicules en service est ici plus grande en raison de l'importance du parc.

Il semble que, pour 1962, il faille tenir compte d'une mise à la casse très supérieure à celle des années précédentes. L'étude évoquée ci-dessus chiffre ce supplément à 120.000. L'accroissement du parc en 1962 ne serait donc pas aussi important que le laisserait supposer le nombre de véhicules immatriculés. Par contre, l'accroissement serait très élevé au cours des prochaines années et on peut estimer qu'en 1965 tous les véhicules datant d'avant 1939 seront retirés de la circulation. Les véhicules les plus âgés auraient alors moins de 20 ans.

Compte tenu de ces éléments on peut chiffrer le parc comme suit :

TABLEAU 34. — Parc en fin d'année

(en milliers)

1956	1959	1960	1961	1962	1963
3.476	5.020	5.540	6.100	6.700	7.400

SOURCES : S.A.E.I., I.N.S.E.E.

##### c. Volume de trafic.

Le tableau ci-après tente, sous toutes réserves, une évaluation du nombre de véhicules-kilomètres, d'après les parcours moyens annuels estimés par l'I.N.S.E.E. On notera le très fort taux de croissance (12 % par an).



TABLEAU 35. — *Nombre de véhicules-kilomètres*

(milliards de véhicules-km)

1956	1959	1960	1961	1962	1963
30,1	43,0	48,1	54,5	60	67

SOURCE : S.A.E.I.

d. *Dépenses des ménages.*

Le C.R.E.D.O.C. a publié récemment une étude relative aux dépenses des ménages proprement dits, les impôts et les assurances n'y figurant pas. Le tableau ci-après reprend les renseignements fournis par le C.R.E.D.O.C.

TABLEAU 36

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961
<i>Achats de véhicules individuels :</i>				
Voitures automobiles.....	2.020	2.542	3.017	3.582
Motocycles et pièces.....	790	519	544	565
Cycles et pièces.....	160	174	181	204
<b>TOTAL A.....</b>	<b>2.970</b>	<b>3.235</b>	<b>3.742</b>	<b>4.351</b>
<i>Utilisation des véhicules :</i>				
Carburants.....	1.585	2.852	3.114	3.539
Lubrifiants.....	104	158	177	199
Pneumatiques.....	150	284	345	385
Garage et entretien.....	920	1.665	1.916	2.200
<b>TOTAL B.....</b>	<b>2.759</b>	<b>4.959</b>	<b>5.552</b>	<b>6.323</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL.....</b>	<b>5.729</b>	<b>8.194</b>	<b>9.294</b>	<b>10.674</b>

SOURCE : C.R.E.D.O.C.

e. *Dépenses totales relatives aux voitures particulières et commerciales.*

Les dépenses relatives aux voitures particulières et commerciales ont été calculées, pour 1959, d'après les renseignements fournis par un sondage effectué par l'I.N.S.E.E. sur la période octobre 1958-septembre 1959. Ces dépenses comprennent les dépenses des ménages et les dépenses des entreprises (taxis inclus).

Les achats de véhicules neufs sont évalués à partir des statistiques d'immatriculations. Les frais de garage et d'entretien ne comprennent pas ceux des cycles et motocycles.

**TABLEAU 37. — Dépenses relatives aux voitures particulières**

(en millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de véhicules neufs.....	2.700	3.870	4.370	4.910	6.100	7.000
Carburants.....	2.030	4.140	4.520	5.000	5.500	6.100
Lubrifiants.....	130	240	240	250	260	} 5.500
Pneumatiques.....	280	330	360	395	430	
Garage et entretien.....	800	1.450	1.600	1.805	1.930	
Taxes.....	280	351(2)	398(2)	446	520	
Assurances.....	720	1.230	1.570	1.720	1.840	
<b>TOTAL.....</b>	<b>6.940</b>	<b>11.610</b>	<b>12.980</b>	<b>14.540</b>	<b>16.580</b>	<b>18.600</b>

(1) Estimation.

(2) Chiffres modifiés d'après les derniers renseignements reçus.

*Dépenses relatives aux cycles et motocycles*

(en millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats.....	950	760	800	830	850	850
Carburants et lubrifiants.....	190	340	350	360	370	} 750
Pneumatiques.....	20	20	20	20	25	
Assurances.....	20	220	330	340	350	
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.180</b>	<b>1.340</b>	<b>1.500</b>	<b>1.550</b>	<b>1.600</b>	

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

**TABLEAU 38. — Structure des dépenses relatives aux voitures particulières**

(en pourcentage)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (prévisionnels)
Carburants.....	46,00	53,00	52,00	51,50	51,50	51,50
Lubrifiants.....	2,90	3,00	2,80	2,70	2,55	} 48,50
Pneumatiques.....	6,30	4,20	4,10	4,30	4,10	
Garage et entretien.....	22,50	18,70	18,30	18,50	18,60	
Taxes.....	6,10	5,30	5,30	5,30	5,50	
Assurances.....	16,20	15,80	17,50	17,70	17,75	
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

L'augmentation du prix de l'essence entre 1956 et 1959 gonfle la part de cette dépense dans les frais d'utilisation des véhicules, cette part diminue ensuite légèrement en raison de la stabilisation du prix de l'essence et, également, en raison de la consommation moindre des véhicules de petite cylindrée.

La part des assurances augmente légèrement au cours de la période.

## SECTION II

### LES COMPTES DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

#### A. LA S.N.C.F.

Les principales caractéristiques de l'évolution de la S.N.C.F. au cours de la période 1956-1962 ont été les suivantes :

— une poursuite régulière de l'électrification des lignes à fort trafic avec, pour corollaire, une diminution des dépenses d'énergie, mais un accroissement des investissements;

— une diminution du parc du matériel à voyageurs et marchandises entraînant une diminution relative des frais d'entretien;

— une compression des effectifs dont les effets financiers ont été contrecarrés par l'accroissement du nombre de retraités et d'ayants-droit, ainsi que par une revalorisation des salaires;

— une progression du trafic qui, conjuguée avec des augmentations de tarif (ou l'octroi d'indemnités pour refus d'augmentation des tarifs) entraîne un accroissement sensible du chiffre d'affaires.

Les résultats de l'année 1963 tiennent compte des prévisions de la S.N.C.F. et des différentes évolutions probables :

— intégration d'agents de la S.N.C.F.A. et augmentation des salaires au 1<sup>er</sup> janvier;

— augmentation du trafic et hausses de tarifs.

La plus grande incertitude subsiste sur le montant de la subvention d'équilibre, un chiffre a cependant été indiqué.

TABLEAU 39. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963
Achats de biens et services.....	2.400	2.478	2.632	2.808	2.870
Énergie (1).....	506	491	466	470	470
Entretien et réparations (2).....	1.207	1.177	1.367	1.358	1.360
Divers.....	687	810	799	980	1.040
Valeur ajoutée.....	5.449	5.886	6.231	6.633	7.270
	7.849	8.364	8.863	9.441	10.140

<b>(1) Énergie :</b>					
Combustibles solides.....	261	237	210	191	
Carburants.....	120	114	108	107	
Énergie électrique.....	111	127	136	160	
Lubrifiants.....	14	13	12	12	
	506	491	466	470	
<b>(2) Entretien et réparations :</b>					
Matériel.....	548	577	581	597	
Voie.....	499	406	571	537	
Bâtiments.....	160	194	215	224	
	1.207	1.177	1.367	1.358	

*de production*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963
Ventes de transport (1).....	5.792	6.032	6.514	6.971	7.600
Autres produits (2).....	572	710	696	711	760
Autoéquipement et gros entretien.....	1.480	1.639	1.672	1.670	1.780
Variation de stock.....	5	— 17	— 19	89	
	7.849	8.364	8.863	9.441	10.140

(1) <i>Ventes de transport :</i>					
Voyageurs et bagages.....	1.759	1.818	1.963	2.207	
Marchandises et postes.....	4.033	4.214	4.551	4.764	
	5.792	6.032	6.514	6.971	
(2) <i>Autres produits :</i>					
Atténuation de charges patronales.....	149	196	169	161	
Prestations diverses.....	202	231	258	280	
Cessions et travaux pour les tiers.....	155	215	202	196	
Énergie électrique.....	3	3	3	3	
Armement naval.....	38	39	40	41	
Produits divers.....	25	26	24	30	
	572	710	696	711	

TABLEAU 39 bis. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Frais de personnel.....	4.688	4.968	5.345	6.025	6.720
— Salaires.....	2.813	2.956	3.133	3.506	
— Charges sociales.....	1.875	2.012	2.212	2.519	
Frais financiers.....	303	327	340	369	380
Assurances.....	33	34	42	56	60
Impôts.....	459	498	536	591	640
— Sur recettes.....	200	208	230	256	
— Sur salaires.....	171	180	191	215	
— Divers.....	88	110	115	120	
Résultat brut d'exploitation.....	1.522	1.693	1.841	1.693	1.640
	7.005	7.520	8.104	8.734	9.440

(1) Estimation.

*d'exploitation*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Valeur ajoutée.....	5.449	5.886	6.231	6.633	7.270
Subvention d'exploitation (1).....	1.021	1.110	1.187	1.274	1.330
Indemnités compensatrices (2).....	19	23	128	237	} 760
Remboursement de charges (3).....	440	421	481	505	
Dotation pour provisions.....	»	»	»	6	
Atténuation de charges d'emprunt.....	76	80	77	79	80
	7.005	7.520	8.104	8.734	9.440

(1) *Subvention d'exploitation :*

— Voie.....	640	666	704	738
— Passages à niveau.....	10	10	10	11
— Retraites.....	371	434	473	525
	1.021	1.110	1.187	1.274

(2) *Indemnités compensatrices :*

— Voyageurs et bagages.....	»	»	99	154
— Marchandises et postes.....	19	23	29	83
	19	23	128	237

(3) *Remboursements de charges :*

— Voyageurs et bagages.....	440	421	429	459
— Marchandises et postes.....	»	»	52	46
	440	421	481	505

TABLEAU 39 *ter.* — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Revenu brut non distribué.....	1.893	2.020	2.068	2.143	2.180
	1.893	2.020	2.068	2.143	2.180

(1) Estimation.

TABLEAU 39 *quater.* —

Investissement brut.....	2.348	2.552	2.608	2.683	
— Équipement durable.....	1.247	1.320	1.397	1.452	
— Gros entretien.....	1.097	1.210	1.197	1.196	
— Autres valeurs immobilières.....	4	22	14	35	
Variation de stock.....	5	— 17	— 19	89	
	2.353	2.535	2.589	2.772	2.800

TABLEAU 39 *quinquies.* —

Variation des éléments d'actif.

Cession de participation.....	— 2	— 2	— 1	— 2	
Besoin de financement.....	434	486	473	586	
Emplois.....	229	204	247	423	
	661	688	719	1.007	



*d'affectation*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Résultat brut d'exploitation.....	1.522	1.693	1.841	1.693	1.640
Dividendes reçus.....	2	2	3	3	30
Intérêts reçus.....	14	22	28	24	
Subvention d'équilibre.....	233	203	91	306	390
Subvention d'équipement.....	47	31	36	55	60
Dommages de guerre.....	75	69	69	62	60
	1.893	2.020	2.068	2.143	2.180

*Compte capital.*

Revenu brut non distribué.....	1.893	2.020	2.068	2.143	2.180
Cession d'équipement.....	26	29	48	43	50
Besoin de financement.....	434	486	473	586	570
	2.353	2.535	2.589	2.772	2.800

*Compte financier.*

Variation des éléments de passif.

Emprunts à court terme.....	280	136	166	388	
Emprunts à long terme.....	381	552	553	619	
	661	688	719	1.007	

**TABLEAU 40. — Détermination de l'insuffisance à couvrir de la S.N.C.F.**

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Revenu brut non distribué.....	1.893	2.020	2.068	2.143
Produits des cessions.....	30	31	49	45
Solde débiteur.....	— 256	— 231	— 139	— 342
<b>TOTAL A.....</b>	<b>1.667</b>	<b>1.820</b>	<b>1.978</b>	<b>1.846</b>
Gros entretien.....	1.097	1.210	1.197	1.196
Amortissement et renouvellement.....	704	741	815	869
Subvention d'équipement.....	47	31	36	55
Dommages de guerre.....	75	69	69	62
Profits exceptionnels.....	— 23	— 28	— 48	— 30
<b>TOTAL B.....</b>	<b>1.900</b>	<b>2.023</b>	<b>2.069</b>	<b>2.152</b>
Insuffisance à couvrir (B — A).....	233	203	91	306

SOURCES : S.N.C.F., S.A.E.I.

**TABLEAU 41. — Passage du solde du « compte d'exploitation générale de la S.N.C.F. »  
à celui du compte d'exploitation S.N.C.F., selon la présentation ci-jointe**

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Soldes du compte profits et pertes.....	— 233	— 203	— 91	— 306
Intérêts et dividendes reçus.....	— 16	— 24	— 31	— 27
Produits de cession.....	— 30	— 31	— 49	— 45
Dotation pour provisions.....	»	»	»	+ 6
Amortissement et renouvellement.....	+ 704	+ 741	+ 815	+ 869
Gros entretien.....	+ 1.097	+ 1.210	+ 1.197	+ 1.196
<b>Solde brut d'exploitation.....</b>	<b>1.522</b>	<b>1.693</b>	<b>1.841</b>	<b>1.693</b>

SOURCES : S.N.C.F., S.A.E.I.

TABLEAU 42. — *Tableau des débours et rentrées de la S.N.C.F.*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
<i>Débours :</i>				
Dépenses d'exploitation.....	6.398	6.683	7.242	8.084
Investissements bruts.....	2.422	2.552	2.608	2.683
Variation de stocks.....	5	— 17	— 19	89
	8.825	9.218	9.831	10.856
<i>Rentrées :</i>				
Ventes.....	6.251	6.476	7.123	7.713
Dont :				
Payement des usagers.....	5.792	6.032	6.514	6.971
Remboursement charges et indemnités.....	459	444	609	742
Produits divers.....	617	765	776	783
Solde de créanciers et débiteurs divers.....	3	”	— 113	— 205
Variation de dette obligatoire.....	464	389	440	+ 643
Institutions financières.....	— 1	— 2	— 22	— 8
Variation des emprunts à court terme.....	349	106	37	40
Versement des administrations.....	1.142	1.484	1.590	1.890
	8.825	9.218	9.831	10.856

SOURCES : S.N.C.F., S.A.E.I.

TABLEAU 43. — *Mouvement des comptes entre les Administrations et la S.N.C.F.*

(en millions de NF)

	1959	1960	1961	1962
1. Emprunt de la S.N.C.F. sur fonds publics (long terme et court terme) :				
F.D.E.S.....	— 13	186	134	— 16
Trésor (solde de mouvements).....	— 297	— 195	— 4	130
	— 310	— 9	130	114
2. Subventions à la S.N.C.F. :				
Exploitation.....	1.021	1.110	1.187	1.274
Équilibre.....	233	203	91	306
Charges d'emprunts.....	76	80	77	79
Équipement.....	47	31	36	55
Dommages de guerre.....	75	69	69	62
Remboursement d'usage de la voie.....	1.452	1.493	1.460	1.776
3. Versement des administrations à la S.N.C.F. (autres que remboursements de charges pour tarifs réduits).....	1.142	1.484	1.590	1.890
4. Remboursement de charges pour tarifs réduits.....	459	444	609	742
Solde général des mouvements de comptes entre les administrations et la S.N.C.F.....	1.601	1.928	2.199	2.632

SOURCES : S.N.C.F., S.A.E.I.

TABLEAU 44. — *Structure des dépenses d'exploitation de la S.N.C.F.*

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963
Énergie.....	5,5	4,9	4,5	4,1	3,9
Autres biens et services.....	20,3	20,3	20,4	20,3	20
Frais de personnel.....	50,2	50,1	50,1	52	52,5
Frais financiers.....	3,3	3,3	3,3	3,2	3,1
Impôts indirects.....	5	5	5,1	5,1	5,1
Résultat brut d'exploitation.....	15,7	16,4	16,6	15,3	15,4
	100	100	100	100	100

SOURCE : S.A.E.I.

On note une décroissance relative continue des dépenses d'énergie de la S.N.C.F. due, notamment, à la substitution progressive de la traction électrique à la traction à vapeur. Les frais de personnel augmentent relativement en 1962, ce mouvement, dû aux augmentations de salaires, se poursuivra en 1963, accentué par l'accroissement des effectifs en raison de l'embauchage d'agents en provenance des chemins de fer d'outre-mer.

## B. VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL ET CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

### I. Activité des V.F.I.L. et des C.S.I.G.

#### A. Transports par fer. - TABLEAU 45

	1956	1959	1960	1961
Nombre de voyageurs (milliers).....	8.833	4.600	4.133	4.608
Nombre de véhicules.....	533	363	307	279
Marchandises (milliers de tonnes).....	8.388	5.759	6.449	8.675
Nombre de wagons.....	5.598	4.529	4.298	4.364

SOURCES : I.N.S.E.E., S.A.E.I.

#### B. Transports par route. - TABLEAU 46

	1956	1959	1960	1961
Nombre de voyageurs (milliers).....	33.732	33.183	32.830	34.949
Nombre d'autobus et trolleybus.....	957	1.023	1.024	1.059
Marchandises (milliers de tonnes).....	2.025	971	1.342	1.156

SOURCES : I.N.S.E.E., S.A.E.I.

#### C. Personnel (fer et route). - TABLEAU 47

	1956	1959	1960	1961
Nombre de personnes employées.....	5.583	5.205	4.515	4.514

SOURCE : I.N.S.E.E.

Les tableaux ci-dessus permettent de dégager certaines tendances de l'activité des V.F.I.L. et C.S.I.C. On remarque, notamment :

- une forte diminution d'activité, surtout pour les transports par fer, jusqu'en 1960 et une certaine reprise en 1961;
- une diminution générale du nombre de véhicules et surtout du personnel utilisé.

#### 2. Hypothèses retenues pour 1962 et 1963.

Le transport par fer représente environ 50 % du transport par route, en recette. On a retenu, pour 1962, une augmentation des prix de 2,5 % et une augmentation de volume de 2 % pour le fer et 5 % pour la route. Pour 1963, on a retenu un accroissement (volume et valeur) de 4,5 %.

En raison de la faible importance du chiffre d'affaire des chemins de fer secondaires et d'intérêt local, les comptes ont été regroupés avec ceux des V.F.I.L.

#### 3. Commentaire des comptes.

Les évolutions notées ci-dessus se retrouvent dans les comptes :

- les achats de biens et services n'augmentent que très lentement, malgré les hausses de prix intervenues depuis 1956;
- la plus grosse part des dépenses d'exploitation provient des frais de personnel;
- les investissements bruts sont en régression;
- l'augmentation des recettes voyageurs est plus rapide que celle des recettes marchandises.

TABLEAU 48. — *V.F.I.L. et C.S.I.G.*

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	27	26	28	31	32,5	34,2
Valeur ajoutée.....	45	58	59	64	67,5	70,8
	72	84	87	95	100	105

(1) Estimation.

TABLEAU 48 bis. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Frais de personnel.....	33	40	42	45,5	49	52
Impôts.....	6	7	6	6,5	7	7
Intérêts payés.....	1	1	1	1,2	1	1
Résultat brut d'exploitation.....	5	10	10	10,8	10,5	10,8
	45	58	59	64	67,5	70,8

TABLEAU 48 ter. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Épargne.....	17	18	18	19,3	19,5	19,8
Prime de gestion.....	»	1	1	1,5	2	2
	17	19	19	20,8	21,5	21,8

TABLEAU 48 quater. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Investissements bruts.....	16	14	13	13	13,5	14
Capacité de financement.....	1	4	5	6,3	6	5,8
	17	18	18	19,3	19,5	19,8

*Compte de production*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Ventes de transport.....	59	70	73	81	86	90
— Voyageurs.....	32	41	43	48	50,5	
— Marchandises.....	27	29	30	33	35,5	
— Autres produits.....	3	3	3	3	3	3
Autoéquipement et gros entretien.....	10	11	11	11	11	12
	72	84	87	95	100	105

*Compte d'exploitation*

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Valeur ajoutée.....	45	58	59	64	67,5	70,8
	45	58	59	64	67,5	70,8

*Compte d'affectation*

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Résultat brut d'exploitation.....	5	10	10	10,8	10,5	10,8
Subvention d'équilibre.....	10	9	9	10	11	11
Subvention d'équipement.....	2	»	»	»	»	»
	17	19	19	20,8	21,5	21,8

*Compte de capital*

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Épargne.....	17	18	18	19,3	19,5	19,8
	17	18	18	19,3	19,5	19,8

TABLEAU 49. — Structure des chiffres d'affaires des V.F.I.L. et C.S.I.G.

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963
Achats de biens et services.....	31,20	32,20	32,20	32,50	32,60
Frais de personnel.....	47,50	48,80	49,20	49	49,50
Impôts.....	8,30	7,00	6,60	7	6,65
Intérêts payés.....	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95
Résultat brut.....	12,00	11,50	11,00	10,50	10,30
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

Les principaux éléments de la structure des chiffres d'affaires des V.F.I.C. et C.S.I.G. sont moins stables que ceux des autres moyens de transport. La part des frais de personnel se rapproche sensiblement de celle de la S.N.C.F. et présente la même tendance à augmenter.



## C. TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS

### 1. Activité des transports urbains et suburbains.

TABLEAU 50

	1956	1959	1960	1961
<i>Route :</i>				
Nombre de voyageurs (milliers).....	1.079.319	912.665	940.423	831.497
Nombre de véhicules.....	3.018	3.801	3.963	4.155
<i>Fer :</i>				
Nombre de voyageurs (milliers).....	204.565	121.965	92.888	86.346
Nombre de véhicules.....	1.346	554	338	323
Personnel employé.....	20.232	19.038	17.265	17.126

SOURCES : I.N.S.E.E., S.A.E.I.

Le nombre total de voyageurs transportés est en forte diminution tant pour les transports par route (autobus et trolleybus) que par fer (tramways).

Le nombre total de véhicules utilisés reste assez constant, avec un accroissement des véhicules routiers et une diminution des tramways.

### 2. Hypothèses retenues pour 1962 et 1963.

Il paraît probable que le mouvement de régression se poursuivra au cours des années prochaines, en raison de la diffusion des voitures particulières.

Les achats de biens et services ne devraient croître que faiblement en volume.

### 3. Commentaire des comptes.

L'activité des transports urbains se développe très peu, en valeur, et est en nette régression, en volume.

Les achats de biens et services, compte tenu de la hausse des prix, sont en régression.

Les frais de personnel constituent, de beaucoup, le poste le plus important des dépenses d'exploitation.

Transports

TABLEAU 51. —

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	83	87	87	88	91
Énergie de traction.....	31	33	32	33	34
Matières, produits, etc.....	33	34	34	34	35
Frais généraux.....	19	20	21	21	22
Valeur ajoutée.....	279	292	298	312	323
	362	379	385	400	414

(1) Estimation.

TABLEAU 51 bis. —

Frais de personnel.....	157	163	170	182	192
Salaires et traitements.....	114	118	122	128	
Charges sociales.....	43	45	48	50	
Impôts.....	38	42	44	- 46	46
Sur Salaires.....	6	7	8	9	
Autres.....	32	35	36	37	
Intérêts payés.....	13	14	13	14	13
Résultat brut d'exploitation.....	71	73	71	70	72
	279	292	298	312	323

TABLEAU 51 ter. —

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Prime de gestion.....	4	4	4	4	4
Épargne.....	72	74	73	73	75
	76	78	77	77	79

(1) Estimation.

**urbains**

*Compte de production*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Ventes de transports.....	322	342	350	364	377
Voyageurs.....	321	341			
Marchandises.....	1	1			
Autres produits.....	4	4	4	4	4
Auto-équipement et gros entretien.....	36	33	31	32	33
	<hr/> 362	<hr/> 379	<hr/> 385	<hr/> 400	<hr/> 414

*Compte d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	279	292	298	308	319
	<hr/> 279	<hr/> 292	<hr/> 298	<hr/> 308	<hr/> 319

*Compte d'affectation*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Résultat brut d'exploitation.....	71	73	71	70	72
Subvention d'équilibre.....	5	4	5	6	6
Dommages de guerre, divers.....	»	1	1	1	1
	<hr/> 76	<hr/> 78	<hr/> 77	<hr/> 77	<hr/> 79

TABLEAU 51 *quater*. —

Investissements bruts.....	49	54	57	60	62
Capacité de financement.....	23	20	16	13	13
	72	74	73	73	75

TABLEAU 52. — *Structure du chiffre d'affaires des transports urbains*

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Énergie.....	8,55	8,65	8,30	8,30	8,30
Autres biens et services.....	9,15	9,00	8,85	8,60	8,50
Frais de personnel.....	43,50	43,00	44,10	45,00	45,90
Impôts.....	10,50	11,10	11,40	11,60	11,20
Intérêts.....	3,60	3,70	3,50	3,50	3,20
Frais commerciaux.....	5,20	5,25	5,45	5,30	5,30
Résultat brut.....	19,50	19,30	18,40	17,70	17,60
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

On notera, dans le tableau ci-dessus, la même tendance à l'augmentation de la part des frais de personnel que pour les V.F.I.L. et C.S.I.G. et le poids important des impôts. Le résultat brut est en constante diminution.

*Compte de capital*

Épargne.....	72	74	73	73	75
	72	74	73	73	75

D. LA R.A.T.P.

Les comptes mettent en évidence une tendance à la régression de l'activité de la R.A.T.P. Cette tendance, sans doute passagère, devrait, en raison du développement de la région parisienne et des difficultés de circulation des voitures particulières, se renverser très rapidement. Les recettes

TABLEAU 53. —

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	138	181	181	193	200
Carburants et énergie électrique.....	63	64	69	64	
Autres matières.....	34	37	48	49	
Services et divers.....	41	80	64	80	
Valeur ajoutée.....	432	483	588	588	600
	570	664	769	781	800

(1) Estimations.

TABLEAU 53 bis. —

Frais de personnel.....	485	518	557	637	714 (1)
Salaires et traitements.....	320	341	365	414	
Cotisations sociales.....	130	140	150	174	
Autres.....	35	37	42	49	
Impôts indirects.....	92	100	112	126	138
Intérêts payés.....	17	26	21	26	23
Résultat brut d'exploitation.....	63	74	102	84	115
	655	718	792	873	990

(1) Compte tenu d'une augmentation de 5 % des salaires et de la prime de 60 F allouée aux conducteurs et receveurs d'autobus.

augmentent très lentement, ne permettant pas de couvrir les dépenses d'exploitation et nécessitant l'octroi d'une très importante subvention d'exploitation.

Le poste « frais de personnel » est très élevé et représente 60 % des dépenses d'exploitation.

Les investissements, peu importants jusqu'en 1961, doivent augmenter dans de très fortes proportions en 1962 et en 1963 en raison, notamment, des efforts entrepris depuis quelques années pour le R.E.R.

*Compte de production*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Ventes de transports.....	518	596	687	690	708
Autres produits.....	34	33	33	32	32
Auto-équipement.....	17	30	44	60	60
Variation de stocks.....	1	5	5	— 1	—
	570	664	769	781	800

*Compte d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	432	483	588	588	600
Subvention d'exploitation.....	223	235	204	285	390
	655	718	792	873	990

TABLEAU 53 *ter.* —

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Épargne.....	63	76	104	104	136
	63	76	104	104	136

(1) Estimation.

TABLEAU 53 *quater.* —

Investissements bruts.....	68	100	108	174	283
Variation de stocks.....	1	5	5	1	
	69	105	113	175	283

TABLEAU 53 *quinquies.* —

Besoin de financement.....	6	29	9	71	
Emplois.....	70	— 133	83	— 30	
	76	— 104	92	41	



*Compte d'affectation*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Revenu brut d'exploitation.....	61	74	102	84	115
Subvention d'équipement.....	»	»	»	19	20
Intérêts reçus.....	2	2	2	1	1
	63	76	104	104	136

*Compte de capital*

Épargne.....	63	76	104	104	136
Besoin de financement.....	6	29	9	71	147
	69	105	113	175	283

*Compte financier*

Emprunts à court terme.....	57	12	— 10	— 11
Emprunts à long terme.....	19	— 116	102	52
	76	— 104	92	41

TABLEAU 54. — Structure des dépenses d'exploitation de la R.A.T.P.

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Énergie.....	7,90	7,10	7,20	7,10	6,45
Autres biens et services.....	9,45	13,00	11,60	8,50	7,55
Frais de personnel.....	61,00	57,50	57,30	61,00	60,70
Impôts.....	11,60	11,20	11,30	12,00	11,80
Intérêts.....	2,15	2,90	2,20	2,00	2,00
Résultat brut.....	7,90	8,30	10,40	9,40	11,50
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

Le tableau ci-dessus met en évidence le poids très important des frais de personnel de la R.A.T.P. dans le chiffre d'affaires; rappelons que celui-ci est d'environ 50 % pour la S.N.C.F.

TABLEAU 55. — Débours et rentrées des exploitations ferroviaires (autres que la S.N.C.F.)

(millions de F)

	R.A.T.P.			T.U.			AUTRES		
	1959	1960	1961	1959	1960	1961	1959	1960	1961
<b>Débours :</b>									
Dépenses d'exploitation.....	714	790	822	255	273	283	65	67	74
Investissements bruts.....	68	100	108	49	54	56	13	13	13
Variation de stocks.....	1	5	5	»	»	»	»	»	»
Emplois.....	70	— 133	83	40	36	38	7	6	4
<b>TOTAL.....</b>	<b>853</b>	<b>762</b>	<b>1.108</b>	<b>344</b>	<b>363</b>	<b>377</b>	<b>85</b>	<b>86</b>	<b>91</b>
<b>Rentrées :</b>									
Usagers.....	518	596	687	322	342	350	70	73	77
Autres produits.....	36	35	35	4	4	4	3	3	3
Administration.....	223	235	204	5	5	6	10	9	10
Emprunts.....	76	— 104	92	13	12	17	2	1	1
<b>TOTAL.....</b>	<b>853</b>	<b>762</b>	<b>1.018</b>	<b>344</b>	<b>363</b>	<b>377</b>	<b>85</b>	<b>86</b>	<b>91</b>

SOURCE : S.A.E.I.

**SECTION III**  
**LES COMPTES DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

**LA NAVIGATION INTÉRIEURE**

**I. Activité de la navigation intérieure.**

**1. Parc des bateaux en service.**

TABLEAU 56

	1956	1959	1960	1961
Transports publics.....	7.650	7.644	7.236	7.183
Transports publics.....	2.197	2.489	2.507	2.464
<b>TOTAL.....</b>	<b>9.847</b>	<b>10.133</b>	<b>9.743</b>	<b>9.647</b>

SOURCE : O.N.N.

**2. Distance moyenne de transport.**

La distance moyenne de transport varie peu au cours de la période et se situe aux environs de 155 km. Elle est, toutefois, assez différente suivant qu'il s'agit d'un transporteur public ou privé et de marchandises générales ou d'hydrocarbures. En 1961, ces distances sont les suivantes :

TABLEAU 57

	Transports publics	Transports privés
Marchandises générales.....	206 km	63 km
Hydrocarbures.....	207 km	206 km

SOURCE : O.N.N.

**3. Coefficient moyen d'utilisation des bateaux.**

TABLEAU 58

	1956	1959	1960	1961
Capacité moyenne.....	362 T	362 T	365 T	367 T
Chargement moyen.....	233 T	234 T	252 T	251 T
Coefficient d'utilisation.....	64,5 %	64,5 %	69 %	68,5 %

SOURCE : S.A.E.I.

Le coefficient moyen d'utilisation s'est relevé au cours des deux dernières années.

## II. Hypothèses retenues pour 1962 et 1963.

En 1962 le trafic de la voie d'eau n'a que très légèrement progressé (environ 1 %) en raison des gênes de la navigation. Cette augmentation recouvre deux évolutions inverses : une diminution du trafic de marchandises générales et un accroissement sensible (environ 7 %) du trafic d'hydrocarbures.

La diminution du trafic de marchandises générales est due à une mauvaise campagne bétérière et à une stagnation des transports de céréales. Les tarifs de transport de certaines marchandises ont augmenté de 4 % pour le troisième trimestre.

Pour 1963 une régression sensible devrait se manifester en raison, notamment, des pertes de trafic de combustibles minéraux solides et de matériaux de construction, dues aux interruptions de la navigation, au début de l'année. Par contre, on peut estimer que le trafic d'hydrocarbures continuera à progresser comme en 1962.

### Évolution des modes d'exploitation de la navigation publique Marchandises générales de 1959 à 1961

TABLEAU 59. — Répartition des TK effectuées par les divers bateaux

(en pourcentage)

	1959	1960	1961
<b>1. Bateaux sans moteur :</b>			
— chalands.....	8,2	9,3	11,1
— bateaux de canal.....	89,7	89,0	87,3
— petits bateaux.....	2,1	1,7	1,6
— très petits bateaux (1).....			
	100,00	100,00	100,00
<b>2. Bateaux automoteurs :</b>			
— chalands.....	5,1	5,6	5,5
— bateaux de canal.....	91,8	91,6	92,0
— petits bateaux.....	2,9	2,8	2,5
— très petits bateaux.....	0,2	—	—
	100,00	100,00	100,00
<b>TOTAL bateaux sans moteur.....</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>20</b>
<b>TOTAL bateaux automoteurs.....</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>80</b>
	100	100	100

(1) Négligeable.

SOURCES : O.N.N., S.A.E.I.

**Évolution des TK (marchandises générales)**

(millions de TK)

	1959	1961	1961-1959
Bateaux sans moteur.....	1.270	1.047	— 17,5 %
Bateaux automoteurs.....	3.240	4.021	+ 24 %
<b>TOTAL.....</b>	<b>4.510</b>	<b>5.068</b>	<b>+ 12,5 %</b>

SOURCE : O.N.N.

Malgré la courte durée de la période des changements très importants ont vu le jour dans les modes d'exploitation de la navigation publique (marchandises générales). On remarquera, notamment, une très forte régression de l'activité des bateaux sans moteur dont la part passe de 28 % de TK en 1959 à 20 % seulement en 1961, et une augmentation corrélative de la part des transports effectués par automoteurs.

Dans chaque groupe, la part des bateaux de petit tonnage diminue rapidement au profit des chalands et des bateaux de canal.

A. NAVIGATION INTÉRIEURE

TABLEAU 60. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	99	115	128	140	145	140
Valeur ajoutée.....	125	148	164	185	189	176
	224	263	292	325	334	316

(1) Estimation.

TABLEAU 60 bis. —

Frais de personnel.....	53	69	78	83	89	94
Salaires.....	39					
Charges sociales.....	14					
Frais financiers.....	7	2	2	2	2	2
Impôts indirects.....	16	12	15	15	15	16
Résultat brut d'exploitation.....	63	69	73	90	89	76
	139	152	168	190	194	188

TABLEAU 60 ter. —

Bénéfice brut.....	25	31	33	35	36	36
Dont :						
Rémunération des artisans.....	22	28	30	31		
Bénéfices distribués.....	1	»				
Impôts sur bénéfices.....	2	3	3	4		
Épargne.....	38	30	40	55	53	40
	63	61	73	90	89	76

## TRANSPORTS PUBLICS

### *Compte de production*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Ventes de transport.....	203	237	263	293	300	280
Autres produits.....	5	5	5	6	6	6
Auto-équipement.....	16	21	24	26	28	30
	<b>224</b>	<b>263</b>	<b>292</b>	<b>325</b>	<b>334</b>	<b>316</b>

### *Compte d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	125	148	164	185	189	176
Subvention d'exploitation.....	12	2	2	3	3	10
Remboursements d'assurances.....	2	2	2	2	2	2
	<b>139</b>	<b>152</b>	<b>168</b>	<b>190</b>	<b>194</b>	<b>188</b>

### *Compte d'affectation*

Résultat brut d'exploitation.....	63	61	73	90	89	76
	<b>63</b>	<b>69</b>	<b>73</b>	<b>90</b>	<b>89</b>	<b>76</b>

TABLEAU 60 *quater*. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Investissements bruts.....	42	65	57	69	76	
	42	65	57	69	76	

(1) Estimation.



*Compte de capital*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Épargne.....	38	38	40	55	53	
Dommages de guerre.....	1	»	»	»		
Subvention d'équipement.....	2	3	3	3	3	
Cession d'équipement.....	1	4	4	3	3	
Besoin de financement.....	»	20	10	8	17	
	<hr/> 42	<hr/> 65	<hr/> 57	<hr/> 69	<hr/> 76	

B. NAVIGATION INTÉRIEURE

TABLEAU 61. —

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Achats de biens et services.....	18	28	33	36	40	36
Valeur ajoutée.....	37	63	66	70	75	69
	55	91	99	106	115	105

(1) Estimation.

TABLEAU 61 bis. —

Frais de personnel salarié.....	23	39	42	43	46	48
Dont :						
— Salaires.....	17	27	29	30		
— Charges sociales.....	6	12	13	13		
Frais financiers.....	1	1	1	1	1	1
Impôts indirects.....	1	4	5	5	5	6
Résultat brut d'exploitation.....	12	19	18	21	23	14
	37	63	66	70	75	69

TABLEAU 61 ter. —

Épargne.....	8	}	19	18	21	23
Bénéfices distribués.....	4					
	12		19	18	21	23

TABLEAU 61 quater. —

Investissements bruts.....	8	24	23	24	26
	8	24	23	24	26

## TRANSPORTS PRIVÉS

### *Compte de production*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Valeur du trafic.....	51	85	92	99	107	97
Auto-équipement.....	4	6	7	7	8	8
	<b>55</b>	<b>91</b>	<b>99</b>	<b>106</b>	<b>115</b>	<b>105</b>

### *Compte d'exploitation*

Valeur ajoutée.....	37	63	66	70	75	69
Subvention d'exploitation.....	»	»	»	»		
	<b>37</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>69</b>

### *Compte d'affectation*

Résultat brut d'exploitation.....	12	19	18	21	23	
	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	

### *Compte de capital*

Épargne.....	8	19	18	21	23	
Besoin de financement.....	»	5	5	3	3	
	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	

**TABLEAU 62. — Compte d'exploitation du halage**

(millions de F)

	1959	1960	1961		1959	1960	1961
	Achats de biens et services	3,6	3,9			Vente de services.....	14,1
Énergie.....	15	1,6		Dont C.G.T.V.N.....	12,6	13,2	
Entretien, réparations....	1	1,2		Traction de l'Est.....	1,5	1,1	
Frais généraux.....	1,1	1,1		Subventions.....	3,4	3,5	
Frais de personnel.....	12	12,2					
Impôts.....	0,7	0,5					
Intérêts.....	0,1	0,1					
Résultat brut d'exploita- tion.....	1,1	1,2					
	17,5	17,8			17,5	17,8	

SOURCE : O.N.N.

**C. HALAGE ET REMORQUAGE**

(millions de F)

	1959	1960	1961		1959	1960	1961
	Achats de service :					Vente de services.....	
Batellerie spécialisée.....	1,5	2,4		C.G.T.V.N.....	12,6	13,2	
Transports publics.....	0,8	1,3		Traction de l'Est.....	1,4	1,1	
Transports privés.....	0,7	1,1		Remorquage.....	5,5	7,2	
Marchandises générales....	18	19,1					
Transports publics.....	12,9	13,1					
Transports privés.....	5,1	6					
<b>TOTAL.....</b>	<b>19,5</b>	<b>21,5</b>		<b>TOTAL.....</b>	<b>19,5</b>	<b>21,5</b>	

SOURCE : O.N.N.

**TABLEAU 63. — Structure des comptes de la navigation intérieure**

(en pourcentage)

	1959		1960		1961		1962	
	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Achats de biens et services.....	43,10	30,80	43,20	33,20	42,5	34,0	42,7	34,8
Frais de personnel.....	25,40	43,00	26,20	42,30	25,2	40,5	26,2	40,0
Frais financiers.....	0,75	1,10	0,70	1,10	0,6	1,0	0,5	0,9
Impôts indirects.....	4,50	4,40	5,45	5,40	4,5	4,7	4,4	4,3
Résultat brut.....	26,25	20,70	24,45	18,10	27,2	19,8	26,2	20,0
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

SOURCE : S.A.E.I.

## SECTION IV

### ÉVOLUTION DE CERTAINS ÉLÉMENTS DES COMPTES DES TRANSPORTS

#### A. ÉVOLUTION DES CHIFFRES D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires total des transports publics aura augmenté, au cours de la période 1956-1963, d'environ 8,5 % par an. Cette progression globale couvre cependant des évolutions différentes. C'est ainsi que, à l'indice 100 en 1956, les transports routiers publics de marchandises atteindront l'indice 210 en 1963, la S.N.C.F. l'indice 170, la R.A.T.P. l'indice 178.

En ce qui concerne les transports privés (transports de marchandises et de voyageurs, y compris les voitures particulières), l'augmentation des coûts d'exploitation aura été d'environ 13 % par an, due surtout au très fort développement des voitures particulières (indice 278 en 1963, base 100 en 1956). Les coûts d'exploitation des transports privés de marchandises (indice 200 en 1963) auront augmenté un peu moins rapidement que les chiffres d'affaires des transports publics.

Si l'on rapproche la progression du chiffre d'affaires des transports publics de celle du produit national brut, on remarque que, à l'indice 100 en 1956, le premier se situe à l'indice 165 en 1962, le second à l'indice 173. L'activité des transports publics croît donc moins vite que le P.N.B.

#### Évolution des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation des transports intérieurs (chiffres arrondis)

TABLEAU 64

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<i>Chiffres d'affaires des transports publics :</i>						
— Transports routiers de marchandises.	1.920	2.740	3.060	3.390	3.760	4.050
— Transports routiers de voyageurs....	550	760	800	870	920	970
— S.N.C.F.....	4.900	6.250	6.480	7.120	7.710	8.360
— R.A.T.P.....	400	520	600	690	690	710
— Transports urbains.....	240	320	340	350	360	380
— V.F.I.L. et C.S.I.G.....	60	70	70	80	90	90
— Navigation intérieure.....	200	240	260	290	300	280
<b>TOTAL.....</b>	<b>8.270</b>	<b>10.900</b>	<b>11.610</b>	<b>12.790</b>	<b>13.830</b>	<b>14.840</b>
<i>Coûts d'exploitation des transports privés....</i>						
— Taxis et transports routiers de voyageurs.....	4.880	7.340	8.030	8.800	9.270	9.900
— Automobiles, cycles et motocycles...	320	440	480	520	570	610
— Automobiles, cycles et motocycles...	4.470	8.370	9.440	10.410	11.300	12.400
— Navigation intérieure.....	50	90	90	100	110	97
<b>TOTAL arrondi.....</b>	<b>9.720</b>	<b>16.240</b>	<b>18.040</b>	<b>19.630</b>	<b>21.250</b>	<b>23.000</b>

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

### Importance relative des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation

Si l'on considère l'importance du chiffre d'affaires de chaque mode de transport dans le chiffre d'affaires global, on remarque une augmentation de la part des transports routiers publics et une diminution relative de celle de la S.N.C.F. Il faut noter que la comparaison entre 1956 et les années 1959 et suivantes est difficile en raison de la modification de la structure des comptes intervenue dans l'intervalle, due à la forte augmentation du prix des carburants.

Dans le domaine des transports privés, les dépenses concernant les voitures particulières ont augmenté plus vite que celles des transporteurs routiers.

TABLEAU 65. — *Importance relative des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation des transports intérieurs*

(en pourcentage)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<i>Chiffres d'affaires des transports publics :</i>						
— Transports routiers de marchandises.	23,20	25,00	26,40	26,50	27,12	27,40
— Transports routiers de voyageurs....	6,70	6,95	6,85	6,71	6,60	6,50
— S.N.C.F.....	59,20	57,50	55,77	55,80	55,80	56,00
— R.A.T.P.....	4,80	4,75	5,15	5,35	5,00	4,80
— Transports urbains : V.F.I.L. - C.S.I.G.	3,70	3,60	3,57	3,37	3,28	3,16
— Navigation fluviale.....	2,40	2,20	2,26	2,27	2,20	2,14
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<i>Coûts d'exploitation des transports privés :</i>						
— Transports routiers de marchandises .	50,10	45,20	44,70	43,70	43,40	42,45
— Taxis et transports routiers de voyageurs.....	3,40	2,70	2,60	2,60	2,65	2,65
— Automobiles, cycles et motocycles...	46,00	51,55	52,20	53,20	53,45	54,40
— Navigation fluviale.....	0,50	0,55	0,50	0,50	0,50	0,50
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

### B. ÉVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL

Les frais de personnel de chaque mode de transport ont évolué assez différemment au cours de la période. A l'indice 100 en 1956, ils se trouvent, en 1963, environ à l'indice 187 pour les transports routiers de marchandises et pour la R.A.T.P., à l'indice 170 pour la S.N.C.F., à l'indice 154 pour les transports urbains. On ne peut, toutefois, en tirer de conclusions sans tenir compte de l'évolution des effectifs employés, ceux-ci ne sont pas connus avec précision dans les transports routiers; ils ont diminué de 4,5 % pour la S.N.C.F. et d'environ 15 % pour les transports urbains, alors qu'ils sont restés stables à la R.A.T.P.

Les tableaux ci-après indiquent l'évolution des salaires et des charges sociales de la S.N.C.F., la R.A.T.P. et de la navigation intérieure; il n'a pas été possible de poursuivre la même analyse pour les transports routiers; faute de renseignements suffisamment précis. La Commission n'a pu établir qu'un tableau d'ensemble donnant seulement une idée de l'évolution générale des salaires et des effectifs.

TABLEAU 66. — Evolution des salaires et des charges sociales de la S.N.C.F.

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
1. Salaires.....	2.813	2.956	3.133	3.506
2. Charges sociales.....	1.875	2.012	2.212	2.519
a) Retraites.....	1.195	1.265	1.365	1.543
b) Prestations familiales, Caisses de Prévoyance et de Maladie, etc.	586	646	735	834
c) Apprentissage, formation et sélection du personnel.....	94	101	112	142
<b>TOTAL des frais de personnel.....</b>	<b>4.688</b>	<b>4.968</b>	<b>5.345</b>	<b>6.025</b>
Effectifs moyens de l'année (en milliers).....	357,3	352,9	349,2	354,1
Retraités et ayants-droit (en milliers).....	405,0	405,6	407,8	407,8

SOURCE : S.N.C.F.

On remarque, dans le tableau ci-dessus, que l'élément perturbateur est constitué par les retraités dont la charge s'accroît d'année en année. Cette charge représentait 39 % du montant des salaires en 1955 et 44 % en 1962. Le nombre de retraités et d'ayants-droit dépasse maintenant largement le nombre d'agents en activité (en 1962 : 407.800 contre 354.100), alors qu'en 1951 le rapport était inverse (424.700 agents en activité et 358.100 retraités et ayants-droit).

Pour l'ensemble de la population française, le rapport des travailleurs en retraite à l'ensemble de la population active est de 1 à 4.

TABLEAU 67. — Evolution des salaires et des charges sociales de la R.A.T.P.

(millions de NF)

	1959	1960	1961	1962
1. Salaires.....	320	341	364	414
2. Charges sociales :				
a) Retraites.....	130	140	146	174
b) Prestations familiales, etc.....	35	37	47	49
<b>TOTAL.....</b>	<b>485</b>	<b>518</b>	<b>557</b>	<b>637</b>
<b>Personnel :</b>				
-- En activité.....	35.496	35.391	35.382	35.050
— Retraités et ayants-droit.....	36.023	36.678	37.220	37.944

SOURCE : R.A.T.P.

Les charges de retraites, à la R.A.T.P., ont représenté, en 1962, 42 % du montant des salaires. Le nombre de retraités et d'ayants-droit dépasse légèrement le nombre d'agents en activité. La R.A.T.P. se trouve donc dans une situation analogue à celle de la S.N.C.F.

TABLEAU 68. — *Evolution des salaires et charges sociales de la navigation intérieure (Transports publics)*

(millions de F)

	1959	1960	1961
<i>Marchandises générales :</i>			
Personnel navigant.....	15,5	17,8	17,6
— Cotisations sociales.....	7,4	8,4	8,3
Personnel employé.....	6,5	6,9	7,6
— Cotisations sociales.....	2,9	3,0	3,3
Personnel d'ateliers.....	9,0	9,6	9,7
— Cotisations sociales.....	4,0	4,3	4,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>45,3</b>	<b>50,0</b>	<b>50,8</b>
<i>Marchandises spécialisées :</i>			
Personnel navigant.....	10,0	12,0	13,5
— Cotisations sociales.....	4,4	5,3	5,9
Personnel employé.....	5,4	6,5	7,3
— Cotisations sociales.....	2,4	2,9	3,2
Personnel d'ateliers.....	0,9	1,1	1,3
— Cotisations sociales.....	0,4	0,5	0,6
<b>TOTAL.....</b>	<b>23,5</b>	<b>28,3</b>	<b>31,8</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL.....</b>	<b>68,8</b>	<b>78,3</b>	<b>82,6</b>

SOURCE : O.N.N.

La diminution de la masse globale des salaires du personnel navigant (marchandises générales) est due à la diminution du nombre de bateaux en exploitation régulière toute l'année, notamment des chalands. Cette évolution ne se retrouve pas dans les transports de marchandises spécialisées.

TABLEAU 69. — *Evolution des frais de personnel dans les transports intérieurs*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
<i>Transports publics :</i>						
Transports routiers de marchandises....	485	675	725	790	860	910
Transports routiers de voyageurs.....	146	192	203	220	237	250
S.N.C.F.....	3.774	4.678	4.968	5.345	6.025	6.720
R.A.T.P.....	377	485	518	557	637	714
Transports urbains : V.F.I.L. et C.S.I.G.	158	197	205	215	231	244
Navigation intérieure.....	53	69	78	83	89	94
<b>TOTAL.....</b>	<b>4.993</b>	<b>6.296</b>	<b>6.697</b>	<b>7.210</b>	<b>8.079</b>	<b>8.932</b>

(1) Estimation.

SOURCES : S.N.C.F., R.A.T.P., O.N.N., S.A.E.I.



**TABLEAU 70. — Evolution des effectifs**

(en milliers)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Transports routiers (secteur 62).....	109,5	117,4	114,3			
Transports ferroviaires (secteur 63).....	429,9	419,7	420,5	415		
Dont S.N.C.F.....	366,3	357,3	352,9	349,2	354,1	356,0
R.A.T.P.....	35,2	35,5	35,4	35,4	35,0	35,1
Navigation intérieure (1).....	18,8	17,6	17,4	16,1		
<b>TOTAL.....</b>	<b>593,4</b>	<b>590,2</b>	<b>587,6</b>			

(1) Transport public et privé, personnel de traction, personnel administratif et technique des compagnies de navigation.

SOURCES : S.N.C.F., I.N.S.E.E., R.A.T.P., O.N.N.

Les effectifs des transports routiers (secteur 62) sont assez fluctuants; par contre on remarque une déflation continue, jusqu'en 1961, du personnel des transports ferroviaires, due à la diminution des effectifs de la S.N.C.F. Le personnel employé par la navigation intérieure diminue également, alors que celui de la R.A.T.P. reste stable.

### PRODUCTIVITÉ

L'incertitude des effectifs des transports routiers de marchandises (secteur 623 et non secteur 62 en totalité) et le manque d'homogénéité des différentes prestations de service en matière de transport ne permettent pas d'avancer des chiffres valables d'augmentation de la productivité.

Le calcul  $\frac{\text{unités-kilomètres}}{\text{effectifs totaux}}$  a été fait pour la S.N.C.F. et la navigation intérieure (publique et privée).

#### *Indices de productivité du travail* (base 100 en 1956)

	1956	1959	1960	1961
S.N.C.F.....	100	108	114	120
Navigation intérieure.....	100	109	124	141

## C. ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS

### I. Les investissements en matériel.

Les tableaux ci-dessous indiquent les montants des investissements en matériel réalisés dans les divers modes de transport.

#### a. Transports publics.

TABLEAU 71. — Investissements dans les transports publics (gros entretien exclus)

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
S.N.C.F.....	627	660	681	693	771
Routiers marchandises.....	330	380	440	480	510
Routiers voyageurs.....	150	155	160	185	200
R.A.T.P.....	8	21	19	34	78
Transports urbains et V.F.I.L.....	20	23	27	44	51
Navigation intérieure.....	57	37	43	42	45
<b>TOTAL ARRONDI.....</b>	<b>1.192</b>	<b>1.276</b>	<b>1.370</b>	<b>1.478</b>	<b>1.655</b>

(1) Estimation.

SOURCE : Rapport sur les conditions d'exécution du plan.

Les investissements en matériel roulant de la S.N.C.F. couvrent, à la fois, les achats de matériel à voyageurs et à marchandises, ainsi que les achats de matériel de traction; ces derniers sont essentiellement liés à une modification du mode d'exploitation (diésélisation, électrification).

Les autres modes de transport ne connaissent pas cette même évolution, tout au plus peut-on noter, pour la navigation intérieure, l'utilisation de pousseurs, pour la route une lente modification de la composition du parc en faveur des véhicules de fort tonnage.

#### b. Transports privés.

TABLEAU 72. — Investissements dans les transports privés

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
Routiers de marchandises.....	1.100	1.250	1.360	1.530	1.620
Routiers de voyageurs.....	30	40	40	40	45
Navigation intérieure.....	24	23	24	26	25
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.154</b>	<b>1.313</b>	<b>1.424</b>	<b>1.596</b>	<b>1.690</b>
<b>Voitures particulières.....</b>	<b>3.870</b>	<b>4.370</b>	<b>4.910</b>	<b>6.100</b>	<b>7.000</b>

(1) Estimation.

SOURCE : S.A.E.I.

Les investissements des transports privés augmentent moins vite que ceux des transports publics.

Les achats de voitures particulières sont en progression très rapide.

Si l'on compare l'augmentation des achats à l'augmentation de la consommation des ménages (1) de 1959 à 1962, on met en valeur deux taux de croissance annuels moyens très différents :

Consommation des ménages : 9,8 %.

Achat de voitures particulières : 16,0 %.

## II. Les investissements en infrastructure.

Le tableau ci-après indique les investissements en infrastructure des divers modes de transports intérieurs sans tenir compte de leur mode de financement (État ou organisme intéressé).

**TABLEAU 73. — Investissements en infrastructure**  
(Gros entretien exclus)

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963 (1)
S.N.C.F.....	579	644	675	722	704
Route.....	1.480	1.577	1.876	2.116	2.306
T.U. + V.F.I.L.....	5	5	7	12	13
R.A.T.P.....	19	25	50	75	100
Navigation fluviale. État.....	65	79	76	91	132
Collectivités.....	8	12	35	49	25
<b>TOTAL ARRONDI.....</b>	<b>2.156</b>	<b>2.332</b>	<b>2.719</b>	<b>3.065</b>	<b>3.280</b>

(1) Estimation.

SOURCE : Rapport sur les conditions d'exécution du Plan.

Tout jugement sur le niveau respectif des investissements de chaque mode de transport est très délicat, en effet :

— Les investissements de la S.N.C.F. servent à la fois au transport des voyageurs et des marchandises, d'autre part les travaux d'électrification augmentent considérablement leur montant.

— Les investissements routiers couvrent les besoins des transporteurs de marchandises et de voyageurs et, également, des voitures particulières et toute répartition s'avère impossible dans l'état actuel des connaissances.

— Les investissements de la voie d'eau couvrent les besoins des transports publics et des transports privés.

En outre, les conditions économiques dans lesquelles opèrent les trois modes de transport sont très différentes :

— L'entretien. Les dépenses d'entretien des voies ferrées sont reprises dans le même compte que les autres dépenses d'exploitation. Au contraire, l'entretien des routes et des voies navigables reste dans le cadre de crédits budgétaires individualisés. Aucune garantie de cohérence dans le degré de perfection technique ne peut donc être donnée et il y a de fortes présomptions pour que cette cohérence ne soit pas assurée.

(1) En comptabilité nationale, les achats de voitures particulières sont compris dans la consommation des ménages.

— La modernisation et l'extension. Les dépenses concernant ces postes devraient faire l'objet d'une comptabilisation à part; ce calcul n'a pu être effectué. Si, dans le passé, les opérations ont été décidées et menées indépendamment pour chaque mode de transport, il semble que, actuellement, on s'oriente vers une meilleure coordination des investissements dans le secteur des transports.

— Le financement. Le financement des investissements est différent suivant les modes de transport :

— pour la route, sauf quelques exceptions telles que le pont de Tancarville ou l'autoroute de l'Estérel, pour lesquels on a eu recours à l'emprunt, les fonds proviennent du budget et ne supportent aucune charge d'intérêt;

— pour la voie d'eau, la situation est analogue, sauf certaines dépenses relatives à des ports et sauf le cas d'opérations conjuguées avec la production d'électricité;

— pour la S.N.C.F., les investissements sont, en général, financés par voie d'emprunt émis, le plus souvent, dans le public, avec bonification d'intérêt dans certains cas.

### Niveau des investissements en matière de transports

Si, comme nous venons de le voir, il ne paraît guère possible de porter un jugement sur la comparaison des volumes d'investissements dans les différents modes de transports, les uns par rapport aux autres, il est, par contre, intéressant de comparer le niveau global des investissements des transports à la formation brute de capital fixe des institutions non financières et des administrations.

Le tableau ci-dessous indique le taux moyen annuel de croissance des investissements de 1959 à 1962.

*Taux de croissance des investissements de 1959 à 1962*

Institutions non financières et Administrations.....	10,5 %
Transports (1).....	10,0 %
dont : infrastructure.....	11,0 %
matériel.....	9,0 %

On peut noter que le taux de croissance des investissements en matière de transports est inférieur au taux général, les dépenses d'infrastructures croissant cependant plus rapidement que les dépenses de matériel roulant.

(1) Transports publics et privés à l'exclusion des voitures particulières comprises en Comptabilité Nationale dans la consommation des ménages.

## CHAPITRE III

### *LA CONTRIBUTION DES ADMINISTRATIONS*

La contribution des administrations à la couverture des charges de chaque mode de transport est un élément dont la connaissance est fondamentale pour apprécier la gestion économique de l'ensemble du secteur des transports.

#### SECTION I

#### LE CHEMIN DE FER

La contribution des administrations aux dépenses de la S.N.C.F. se décompose en plusieurs interventions :

— des remboursements de charges correspondant à des tarifs imposés par l'État à un niveau inférieur au tarif général pour les voyageurs ou au tarif normal pour les marchandises;

— des indemnités compensatrices pour refus, par l'État, de certaines augmentations de tarifs;

— une subvention d'exploitation correspondant à un souci d'égalisation et de coordination des transports : dépenses de gardiennage de certains passages à niveau, participation aux charges de retraites;

— une subvention d'équilibre couvrant le déficit;

— des versements en atténuation de charges financières;

— des versements, sous forme de subventions d'équipement, pour financer des investissements faits pour le compte de tiers.

TABLEAU 74. — *Mouvements monétaires entre les administrations et la S.N.C.F.*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Remboursements de charges.....	440	421	481	505
Indemnités compensatrices.....	19	23	128	237
Dépenses de gardiennage de passages à niveau.....	10	10	10	
Contributions aux charges de retraites.....	371	434	473	1.274
Dépenses de la voie.....	640	666	704	
Subvention d'équilibre.....	233	203	91	306
Atténuation de charges financières.....	76	80	77	79
Subventions d'équipement.....	47	31	36	55
Dommages de guerre.....	75	69	69	62
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.911</b>	<b>1.937</b>	<b>2.069</b>	<b>2.518</b>
Prêts du F.D.E.S.....	— 13	186	134	— 16
Solde des mouvements avec le Trésor.....	— 297	— 195	— 4	130
<b>TOTAL des mouvements entre l'administration et la S.N.C.F.....</b>	<b>1.601</b>	<b>1.928</b>	<b>2.199</b>	<b>2.632</b>

SOURCES : S.N.C.F., S.A.E.I.

### SIGNIFICATION ÉCONOMIQUE DE LA CONTRIBUTION DES ADMINISTRATIONS AUX DÉPENSES DE LA S.N.C.F.

L'importance des versements de l'Administration à la S.N.C.F. qui viennent d'être analysés ci-dessus a souvent amené les responsables politiques, les administrations et l'opinion à s'interroger sur les justifications économiques de ces contributions. Elles doivent être appréciées dans deux optiques complémentaires :

1° Ces contributions provoquent-elles des perturbations dans la situation de concurrence des différents modes de transport ?

Portent-elles préjudice aux intérêts des autres transporteurs ?

2° L'équilibre économique obtenu dans le régime actuel est-il préférable, du point de vue des critères généraux d'optimum économique pour la collectivité, à celui qui serait atteint, si certaines de ces contributions n'existaient pas ?

La plupart des études entreprises sur ce sujet ont été conduites dans un esprit plus juridique qu'économique. Elles mettent en évidence la justification historique des décisions prises et de la jurisprudence, et montrent que des perturbations graves résulteraient d'une modification brutale de la situation actuelle. La Commission a confié à l'un de ses rapporteurs la charge d'effectuer une étude économique aussi rigoureuse que possible du problème.

Les conclusions générales de ce rapport ont été reproduites en annexe du présent rapport. Elles peuvent très sommairement se résumer de la manière suivante :

1. Un certain nombre de versements de l'État à la S.N.C.F. correspondent à la compensation de charges anormales qui sont entièrement distinctes des obligations de service public. Il s'agit, par exemple, de transferts effectués au profit de certaines catégories sociales (familles nombreuses) par l'intermédiaire de la S.N.C.F. Il s'agit aussi des lourdes charges résultant de l'application d'un système particulier de sécurité sociale et de retraite, alors que les effectifs de la S.N.C.F. diminuent constamment depuis plusieurs années.

2. D'autres charges extracommerciales de la S.N.C.F. résultent bien d'obligations de service public et sont plus ou moins compensées à ce titre par des contributions de l'État. Il apparaît cependant que certaines de ces charges résultent d'une interprétation restrictive de la notion de service public excluant l'adaptation des tarifs aux variations de coûts de certaines catégories de prestations. Le rapport souligne, en particulier, les conséquences de l'absence de tarification particulière des pointes de trafic observées dans la journée sur les lignes de banlieue et dans l'année sur les grandes lignes.

Le rapport fournit des estimations, parfois très approximatives encore, des montants des différentes charges incombant à la S.N.C.F. en 1959. On a reproduit ces estimations dans le tableau ci-dessous, en les rapprochant des versements effectués par l'État à divers titres au cours de la même année. Le rapport de la Commission propose un certain nombre de mesures, notamment sur le plan tarifaire, tendant à diminuer l'importance de ces charges, tout en favorisant une utilisation des chemins de fer plus conforme à l'intérêt général de la collectivité.

### Compensation des charges imposées par l'État et des charges de service public en 1959

TABLEAU 75

(millions de F)

Nature des charges extra-commerciales de la S.N.C.F.	Remboursements effectués par l'État	Charges
<b>I. Charges ne découlant pas de la notion de service public :</b>		
1. Gardiennage de passage à niveau.....	10	?
2. Participation aux charges anormales de retraite.....	371	690
3. Participation aux charges anormales de Sécurité sociale.....	—	75
<b>II. Obligations de service public :</b>		
1. Trafic de pointes voyageurs « grandes lignes ».....	—	100
2. Trafic de pointe voyageurs « banlieue ».....	—	77
3. Trafic des expéditions.....	—	190
4. Fermetures de lignes.....	—	3
<b>TOTAL.....</b>	<b>381</b>	<b>1.135</b>

## SECTION II

### LES ROUTES

Les administrations sont spécialement chargées d'entretenir, de moderniser et, éventuellement, d'étendre l'infrastructure routière; l'exploitation est privée.

Certaines rubriques présentent des difficultés d'évaluation, par exemple la ventilation des dépenses de voirie urbaine entre les services urbains et la circulation automobile, de même, pour la voirie rurale, entre la desserte des exploitations agricoles et la circulation automobile.

Les versements des usagers sont plus difficiles encore à évaluer, il faut cependant tenter de le faire pour déterminer le montant net des versements des administrations.

#### A. LA PARTICIPATION DES ADMINISTRATIONS

Les dépenses des administrations comprennent l'ensemble des dépenses effectuées par l'État, les départements et les communes pour les routes nationales, départementales et la voirie communale.

1° Les dépenses de l'État.

Elles sont estimées à partir des comptes du ministère des Travaux publics et des Transports.

2° Les dépenses des départements.

Elles sont extraites des « Situations financières des départements ».

3° Les dépenses des communes.

La Direction de la Comptabilité publique établit des situations financières pour l'ensemble des communes.

4° Autres dépenses d'infrastructures.

Il s'agit des frais de mise en viabilité de lots de terrains destinés à la construction. Ces frais ont été estimés de 3 à 4 % des dépenses de construction; on peut, tout au plus, considérer ce chiffre comme un ordre de grandeur.

Références :

a. *Etat* : Comptes définitifs des dépenses : ministère des Travaux publics et des Transports.

1° Dépenses de fonctionnement :

Chapitres : 31-11, 31-12, 31-13, 31-14, 31-15;

Chapitres 33-91 et 33-92 pour une part proportionnelle aux dépenses totales de personnel du ministère;

Chapitres 34-11, 34-12, 34-13 et 34-14.

2° Routes et ponts :

Chapitres : 35-21, 36-21 et 53-20.

3° Fonds d'investissement routier.

b. *Départements* : « Situations financières des départements » publiées annuellement par le ministère de l'Intérieur. Budget de la Seine.

c. *Communes* : Études sur les situations financières des collectivités locales. Budget de la Ville de Paris.



**TABLEAU 76. — Dépenses d'investissement et de fonctionnement concernant les infrastructures routières**  
(millions de F)

NATURE DES DÉPENSES	1959	1960	1961	1962 (1)	1963 (1)
<b>État.</b>					
— Dépenses de fonctionnement.....	433	465	491	510	560
— F.S.I.R.....	267	234	336	481	486
Dont emprunt.....	—	—	—	21	133
— Routes et ponts :					
— Entretien.....	205	262	264	295	300
— Équipement.....	63	31	53	35	40
<b>TOTAL.....</b>	<b>968</b>	<b>992</b>	<b>1.144</b>	<b>1.342</b>	<b>1.519</b>
<b>Départements</b>					
— Entretien.....	460	525	590	650	720
— Équipement.....	190	230	270	320	350
— F.S.I.R.....	—	16	29	45	50
<i>Seine.</i> Entretien.....	15	16	17	18	20
Équipement.....	65	70	70	75	100
<b>TOTAL.....</b>	<b>730</b>	<b>857</b>	<b>976</b>	<b>1.108</b>	<b>1.240</b>
<b>Communes</b>					
— Entretien.....	825	900	970	1.010	1.100
— Équipement.....	365	410	450	470	500
— F.S.I.R.....	—	52	100	97	100
<i>Paris.</i> Entretien.....	70	78	112	120	130
Équipement.....	130	134	148	153	230
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.390</b>	<b>1.574</b>	<b>1.780</b>	<b>1.850</b>	<b>2.060</b>
<b>TOTAL.....</b>	<b>3.088</b>	<b>3.423</b>	<b>3.900</b>	<b>4.300</b>	<b>4.819</b>
Mise en viabilité de terrains.....	400	400	420	450	450
<b>TOTAL GÉNÉRAL (arrondi).....</b>	<b>3.490</b>	<b>3.820</b>	<b>4.320</b>	<b>4.750</b>	<b>5.270</b>

(1) Estimation.

SOURCES : S.A.E.I. et divers.

Chiffres établis à l'aide :

- des comptes définitifs du ministère des Travaux publics et des Transports pour 1959, 1960 et 1961;
- des budgets votés pour 1962 et 1963;
- des chiffres du rapport particulier « Routes » du IV<sup>e</sup> Plan;
- des budgets de la Ville de Paris et du département de la Seine;
- des renseignements fournis par le ministère de l'Intérieur (Direction des Collectivités locales).

## DÉPENSES DE POLICE

### I. Collectivités locales.

Ces dépenses peuvent être estimées, approximativement, comme suit :

TABLEAU 77

(millions de F)

	Dépenses de police et de justice		Dépenses de police 9-10		Dépenses de police incombant à la circulation routière		Total
	Paris	Autres communes	Paris	Autres communes	1/4 Paris	1/5 <sup>e</sup> autres communes	
1960.....	430	53	386	48	96	10	106
1961.....	460	56	404	51	101	10	111
1962.....	500	61	450	55	112	11	123
1963.....	525	64	472	58	118	12	130

SOURCE : S.A.E.I.

### II. États et départements.

TABLEAU 78

	Dépenses budgétaires	Dépenses incombant à la Sécurité routière 1/5 <sup>e</sup>
1959.....	1.150	230
1960.....	1.200	240
1961.....	1.260	258
1962.....	1.330	266
1963.....	1.400	280

SOURCE : S.A.E.I.

TABLEAU 79. — Total des dépenses de police relatives à la circulation routière

(millions de F)

1959	1960	1961	1962	1963
330	346	369	389	410

SOURCE : S.A.E.I.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES RELATIVES AUX ROUTES ET A LA CIRCULATION  
ROUTIERE INCOMBANT A L'ÉTAT ET AUX COLLECTIVITÉS LOCALES  
(chiffres arrondis)

TABLEAU 80

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963
Dépenses d'infrastructure.....	3.490	3.820	4.320	4.750	5.270
Dépenses de police.....	330	350	370	390	410
<b>TOTAL.....</b>	<b>3.820</b>	<b>4.170</b>	<b>4.690</b>	<b>5.140</b>	<b>5.680</b>

SOURCE : S.A.E.I.

Il faut cependant observer que les dépenses du Fonds routier ne représentent qu'une faible fraction des dépenses totales d'infrastructure (environ 10 %) et que le montant des crédits affectés résulte d'une double décision qui n'a que peu de rapports avec l'économie des transports, à savoir la fraction des recettes fiscales retenue et le taux de la fiscalité sur les carburants, fixé selon les besoins et les rentrées budgétaires.

SECTION III  
LES VOIES NAVIGABLES

Les dépenses des administrations sont de deux ordres : dépenses relatives à l'infrastructure, versements aux entreprises de transport.

a. *Les dépenses relatives à l'infrastructure* comprennent l'entretien, la modernisation et, éventuellement, l'extension du réseau fluvial, les charges d'exploitation du réseau, les dépenses d'administration centrale et de fonctionnement de l'Office National de la Navigation.

Le calcul de ces dépenses soulève les mêmes difficultés que pour la route, les travaux effectués sur les voies d'eau ayant souvent plusieurs effets : amélioration de la voie d'eau, bon écoulement des eaux, défense contre les inondations, production d'énergie électrique, par exemple.

Dans les comptes, seules ont été prises en compte les dépenses qui, budgétairement, sont imputées au ministère des Travaux publics, ainsi que les dépenses des collectivités locales, à l'exclusion de toutes les autres. Le tableau ci-après donne les montants.

TABLEAU 81. — *Dépenses des administrations pour la navigation intérieure*  
(Fonctionnement et investissement)

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Administration, exploitation technique et petit entretien (1).....	22	30	36	40	44	48
Gros entretien, réparations, reconstructions et équipement (2).....	100	130	136	140	153	167
Collectivités publiques.....	10	6	7	8	9	9
Fonds de concours et divers.....	27	32	36	40	41	43
<b>TOTAL.....</b>	<b>159</b>	<b>198</b>	<b>215</b>	<b>228</b>	<b>247</b>	<b>267</b>

(1) Part des chapitres 31-31 et 31-32 — 50 % du chapitre 35-31.

(2) 50 % du chapitre 35-31, chapitre 53-30.

Le tableau 81 ne comprend pas les fonds de concours qui sont les suivants :

**Investissements intéressant la navigation intérieure effectués par divers organismes**

TABLEAU 81 bis

(millions de F)

	1957	1958	1959	1960	1961
Compagnie Nationale du Rhône (1).....	8	6,6	11,9	6,6	4,8
E.D.F. pour le Rhin (2).....	14,8	17,6	31,7	13,3	3
Société Internationale de la Moselle (3).....	2,5	9,5	23,5	42,1	107,1

(1) Ces dépenses concernent Montélimar, Baix-le-Logis-Neuf, Beauchastel et comprennent uniquement les écluses, déchargeurs, travaux de balisage, Ducs d'Albe et postes d'accostage, matériel d'équipement.

(2) Ces dépenses comprennent la part des dépenses d'E.D.F. pour les aménagements de Vogelbrun et Marckolheim intéressant principalement le maintien et l'amélioration de la navigation (écluses, matériel d'écluses et déchargeurs). Les dépenses totales sont les suivantes, en millions de F :

	1957	1958	1959	1960	1961
	24,4	33,6	42,9	21	8,6

(3) Il s'agit des dépenses en capital, contributions non remboursables, prêts et emprunts garantis à la Société Internationale de la Moselle. Ces versements peuvent être considérés comme équivalents aux dépenses effectivement faites. Les dépenses, en Deuschmarks ont été converties en Francs. Ci-dessous les montants en millions de DM.

	1957	1958	1959	1960	1961
	2,5	9,5	20	35,9	87,1

- b. *Les versements aux entreprises de transport* comprennent :
- une prime à la batellerie pour tenir compte de la situation générale de la concurrence;
  - une indemnité pour refus, par la puissance publique, d'augmentation des tarifs;
  - une aide au remorquage et un remboursement de charges de traction;
  - des bonifications d'intérêts sur certains emprunts pour la reconstitution et la modernisation de la flotte.

Le tableau ci-après indique l'évolution de ces divers versements.

TABLEAU 82. — *Versements aux entreprises de navigation intérieure*

(millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963
Prime à la batellerie.....	10,4	5,4	2,6	3		
Indemnités aux transporteurs.....	1,4	4,6	4,9	1,2		
Aide au remorquage et remboursement des charges de traction.....	3,3	3,5	3,5			
Bonifications d'intérêts.....	1,3	1,2	1,2	3		
<b>TOTAL.....</b>	<b>16,4</b>	<b>14,7</b>	<b>12,2</b>			

SOURCES : Ministère des Travaux publics, Office national de la Navigation.

## CHAPITRE IV

# DISPARITÉ DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORT TERRESTRES (1)

Un certain nombre de disparités économiques entre les trois modes de transport ont déjà été signalés; il s'agit, notamment :

— des frais de personnel; rappelons que les charges de retraites et de prestations de sécurité sociale sont supportées par la S.N.C.F. et par la R.A.T.P., alors que pour la route et la voie d'eau elles sont supportées par le régime général de sécurité sociale;

— des investissements dont les dépenses sont à la charge du budget de l'État pour la route et la voie d'eau, alors qu'elles sont supportées directement par la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

D'autres disparités, dont les conséquences sont également très importantes, existent en matière de fiscalité, de prix de vente et d'obligations de service public.

La Commission a tenté de récapituler ces principales disparités, en les chiffrant, mais cette récapitulation reste encore, malheureusement, incomplète.

### SECTION I

#### FISCALITÉ ET PRIX DE L'ÉNERGIE

Pour les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par navigation intérieure, le principe est l'exonération de la taxe des prestations de services (T.P.S.) et le non-assujettissement à la taxe locale; à ce titre, il y a égalité entre les divers modes de transports. D'autre part, les transports publics de voyageurs sont tous soumis de façon égale à la T.P.S.

Par contre, certaines taxes ont été instituées dans un but apparent de coordination; la S.N.C.F. ayant la charge de son infrastructure ne paye pas d'impôt; pour la route et la voie d'eau, au contraire, on a créé une taxe spécifique indirecte assise sur le poids total autorisé en charge des camions de plus de 3 tonnes et le port en lourd des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'une surtaxe de zone longue pour les véhicules routiers.

Enfin, entre les trois modes de transport existe une forte divergence de traitement fiscal due à la fiscalité de l'énergie. Le tableau ci-dessous indique le pourcentage des droits et taxes dans les prix des produits pétroliers. A noter que, depuis 1959 (ordonnance n° 59-109 du 7 janvier 1959) les produits pétroliers sont soumis à la T.V.A. au taux de 10 %.

TABLEAU 83. — *Pourcentage des droits et taxes dans les prix des produits pétroliers utilisés par les transports*

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962
Essence.....	76,5	74,2	75,1	75,1
Fuel léger.....	10,4	9	9,1	9,1
Fuel lourd.....	10,2	10,2	10,5	10,8
Gas-oil.....	67,3	66	66,3	66,4

SOURCE : Comité Professionnel du Pétrole.

(1) Pages reprises du IV<sup>e</sup> Rapport.

Les transports routiers utilisent de l'essence et du gas-oil, la navigation intérieure du fuel léger ou lourd, la S.N.C.F. du fuel lourd, du charbon et de l'électricité taxés, approximativement au même taux (10 %).

Le tableau ci-après indique les volumes de carburant consommés et les droits et taxes y afférents.

TABLEAU 84. — *Evolution des consommations et des taxes sur les carburants*

(en volume et en indice)

		1959	1960	1961	1962
Essence	{ volume (10 <sup>3</sup> M <sup>3</sup> ).....	5.995	6.465	7.140	7.810
	{ indice .....	100	108	119	130
Taxes	{ volume (M.F.).....	4.427	4.814	5.370	5.833
	{ indice .....	100	109	121	131
Gas-oil	{ volume (10 <sup>3</sup> M <sup>3</sup> ).....	1.586	1.780	1.997	2.280
	{ indice .....	100	112	126	143
Taxes	{ volume (M.F.).....	633	693	787	890
	{ indice .....	100	110	124	131

SOURCE : Comité Professionnel du Pétrole.

Il n'apparaît guère possible de tirer des conclusions sur la répartition des trafics entre les trois modes de transport devant des politiques de prix si dissemblables.

En raison de l'importance des frais d'énergie dans les comptes des transports, de tels écarts dans la taxation risquent, s'ils ne sont pas déterminés en fonction d'une politique de coordination des transports, de perturber gravement la répartition optimale du trafic.

Il est apparu intéressant à la Commission de poursuivre le calcul effectué dans le 4<sup>e</sup> Rapport général et qui consiste à comparer cette fiscalité à celle d'un schéma de référence comportant l'application de la T.V.A. et la T.P.S. au secteur transport comme aux autres branches de la production.

Le tableau ci-après récapitule les divers éléments de cette comparaison.

TABLEAU 85. — *Ecart entre le produit du régime fiscal effectif des transports et celui d'un schéma de référence (1)*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
S.N.C.F. :				
Sous-imposition de l'énergie.....	— 74	— 76	— 73	— 74
Sous-imposition à la T.P.S.....	— 345	— 362	— 387	— 406
Sous-imposition totale.....	— 419	— 438	— 460	— 480

(1) Qui n'est pas forcément un optimum.

(en millions de F)

<i>Route. Transports routiers :</i>				
Sur-imposition de l'énergie.....	1.930	2.040	2.180	2.450
Sous-imposition à la T.P.S.....	— 272	— 300	— 292	— 320
Taxes spécifiques.....	303	334	407	440
Sur-imposition totale.....	1.961	2.074	2.295	2.570
<i>Voitures particulières :</i>				
Sur-imposition de l'énergie.....	2.850	2.920	3.220	3.540
Taxes spécifiques.....	401	460	512	590
Sur-imposition totale.....	3.251	3.380	3.732	4.130
<i>Eau :</i>				
Sous-imposition de l'énergie.....	— 22	— 22	— 22	— 22
Sous-imposition à la T.P.S.....	— 22	— 23	— 23	— 23
Taxes spécifiques.....	+ 4	+ 4	+ 5	+ 5
Sous-imposition totale.....	— 40	— 41	— 40	— 40

SOURCE : S.A.E.I.

## SECTION II LES PRIX DE VENTE

La formation des prix de vente, et la liberté laissée aux entreprises, diffèrent beaucoup d'un mode de transport à l'autre.

Pour les entreprises routières de marchandises, la liberté est totale, sous la seule restriction que le montant des recettes soit suffisant pour éviter que l'entreprise ne tombe en faillite. On peut donc estimer que le prix de vente moyen se fixe au niveau du coût moyen pour les transporteurs (y compris un bénéfice normal pour l'entreprise) sous la réserve sérieuse que certains petits artisans savent mal calculer leur prix de revient, et en particulier sous-estiment le montant des amortissements. On peut également penser que les prix se différencient selon les caractéristiques physiques des relations, et également selon certaines caractéristiques économiques, en particulier la régularité du trafic et le degré de déséquilibre entre les trafics des deux sens.

Pour la navigation fluviale, les tarifs sont fixés par l'administration à un niveau destiné à assurer une rémunération correcte des bateliers, tout en permettant une certaine concurrence avec le fer, là aussi, la différenciation des tarifs tient compte, au moins dans une certaine mesure, des caractéristiques physiques et économiques de la relation.

Pour le chemin de fer, la structure des tarifs de marchandises est le résultat d'une longue évolution historique, le point de départ en est à une période où les chemins de fer jouissant d'un quasi-monopole, cherchaient à s'assurer le bénéfice maximum en nuancant les tarifs pour faire payer à chaque marchandise ce qu'elle pouvait supporter (tarif improprement baptisé *ad valorem*). Au fur et à mesure que la concurrence des autres modes de transport se faisait plus vive, cette différenciation a eu tendance à s'atténuer, mais le principe d'une péréquation entre lignes est encore resté prépondérant, malgré les nuancements introduits par la réforme tarifaire de 1951 (indices de gare) et certaines propositions de la S.N.C.F. visant à aller plus loin dans la voie de la « déperéquation ». Quant au niveau général des tarifs, il est fixé par l'État.

En définitive, l'État agit sur les prix des transports :

- par les décisions sur la structure et le niveau des tarifs de la S.N.C.F.;
- par la fixation des frets fluviaux (qui dépend en partie des tarifs ferroviaires);
- par la fiscalité.

Quelle a été la politique suivie au cours de la période?

Il faut noter d'abord que, bien que présentant moins d'ampleur que les réformes intervenues en 1947 (refonte des structures tarifaires) en 1951 (abandon de l'uniformité tarifaire) des adaptations plus poussées des tarifs de marchandises de la S.N.C.F., aux prix de revient ont été poursuivies durant cette période; elles comportent notamment :

- des majorations des tarifs applicables aux envois de détail, aux petits colis, aux envois express et aux groupages;
- une accentuation des effets de l'indexage par abaissement des indices d'un certain nombre de gares, conjugué avec des majorations générales;
- un relèvement des tarifications de niveau particulièrement bas, touchant, pour la quasi généralité des marchandises, les expéditions par wagons complets de faible tonnage et à courte distance.

TABLEAU 86. — Principales modifications des tarifs de la S.N.C.F. (1956-1962)

Dates	Pour les marchandises	Pour les voyageurs
1 <sup>er</sup> décembre 1956.....	5 à 7 % sur les petits colis, le détail, les groupages et les envois express.	
15 février 1957.....	2,5 % sur les envois inférieurs ou égaux à 5 tonnes.	
1 <sup>er</sup> janvier 1958.....	10,517 % sur toutes les marchandises et 13,315 % sur certains groupages.	12,4 % en moyenne
1 <sup>er</sup> mai 1958.....	5,127 % sur les colis et les groupages du tarif 100.	
1 <sup>er</sup> janvier 1959.....	10,517 % sur toutes les marchandises.	15,8 %
5 décembre 1960.....	5,127 % sur toutes les marchandises.	
23 octobre 1961.....		6,25 % (sauf banlieue)
3 juillet 1961.....	2,53 % sur toutes les marchandises.	
1 <sup>er</sup> octobre 1962.....	réforme tarifaire.	
20 mai 1963.....		11,75 % (sauf banlieue)
10 juin 1963.....	3,821 %.	

#### A. LA TARIFICATION DE LA S.N.C.F.

La réforme tarifaire de la S.N.C.F. qui a pris effet le 1<sup>er</sup> octobre 1962 a pour but de rapprocher, sur chaque relation, les tarifs marchandises des prix de revient du transport.

La nouvelle tarification tient compte des principales variations des coûts de circulation sur les différentes sections de lignes successivement empruntées pour chaque transport. Les sections de ligne sont différenciées en fonction de leurs caractéristiques d'exploitation les plus stables (caractéristiques physiques); en outre, le réseau est supposé entièrement modernisé (diésélisation, électrification).

Les coûts de circulation sur chaque section de ligne étant ainsi déterminés, la S.N.C.F. a traduit leur relativité en affectant à chaque section un coefficient de pondération des distances par lequel est multiplié la longueur kilométrique réelle, la valeur maximum de ce coefficient étant, toutefois limitée à 1,30.

Parallèlement à la modification des distances tarifaires, la S.N.C.F. a révisé l'ensemble de ses barèmes, notamment en ce qui concerne leur dégressivité. La principale conséquence de cette révision est un relèvement des barèmes plancher, surtout aux courtes distances et un abaissement des barèmes plafond aux longues distances.

Enfin, la suppression de l'indexation des gares substitue au caractère « ponctuel » de la formule ancienne, un caractère « linéaire » qui met sensiblement sur le même plan les grandes gares et les gares secondaires situées dans leur voisinage ou desservies par les grandes artères.



## B. LA TARIFICATION DES TRANSPORTS ROUTIERS

La tarification routière, prévue par le décret du 14 novembre 1949, peut s'analyser en deux parties :

### 1° Le tarif de base (1).

Ce tarif ne vise que les envois d'au moins 5 t à plus de 150 km, la tarification n'est donc pas générale.

Pour tenir compte des caractéristiques de chaque transport, le prix de base peut varier en fonction de coefficients tenant compte du tonnage de l'envoi, de la distance de transport, des caractéristiques de la relation et de la nature de la marchandise. De plus, une marge de 20 % des prix ainsi obtenus, est laissée à la disposition des entreprises.

### 2° Les tarifs d'application.

Les prix de transport des marchandises sont fixés par référence à des barèmes groupés en familles dégressives en fonction de la distance.

Les marchandises de même nature et ayant une aptitude au chargement voisine sont groupées en génériques classés en sept catégories selon la condition de tonnage maximum.

Le prix du transport varie également en fonction de la relation : à cet effet, les localités de destination sont classées en quatre groupes selon des critères économiques (il s'agit essentiellement des plus ou moins grandes facilités d'affrètement des véhicules).

Le barème étant déterminé en fonction des éléments précédents, le transporteur conserve la possibilité de fixer son prix dans une zone de tarification formée par des marges en plus ou en moins autour de ce barème.

Enfin, un certain nombre de tarifications particulières sont maintenues pour tenir compte des tarifs actuellement pratiqués pour des trafics relativement importants.

## C. LA TARIFICATION DE LA VOIE D'EAU

### a. Transport de marchandises générales.

Les transports de navigation intérieure sont soumis à une tarification établie depuis 1946 et basée sur le prix de revient d'un bateau tracté de 300 t de port en lourd.

Ce tarif est composé de deux termes :

L'un, qui représente, ramenés à la tonne, les frais fixes supportés par le bateau pendant les jours de planche et d'opérations diverses.

L'autre qui est proportionnel à la distance de parcours exprimée en kilomètres-écluses. Il couvre les frais fixes du bateau pendant les journées de navigation effective et pendant un certain nombre de jours d'immobilisation, ainsi que les frais proportionnels.

Le tarif de base ainsi fixé varie en fonction de l'enfoncement possible du bateau. Il varie également en fonction de marchandises transportées.

Enfin, les Commissions régionales d'exploitation et de fret disposent d'une marge de 10 % en plus et en moins à l'intérieur de laquelle elles peuvent faire varier le tarif. La Commission nationale dispose, pour sa part, d'une marge de 20 % en plus ou en moins.

Cette tarification est donc fonction des données géographiques de la relation et des caractéristiques de la marchandise; elle n'est pas, en principe, dégressive avec la distance et ne varie pas en fonction du tonnage.

### b. Transport de marchandises spécialisées.

Les transports de la batellerie spécialisée (liquides en vrac) sont soumis à des tarifs spéciaux et les contrats sont passés directement entre chargeurs et transporteurs.

---

(1) Réglementation en voie de modification

### SECTION III

#### OBLIGATIONS DIVERSES IMPOSÉES A CERTAINS MODES DE TRANSPORT

Il existe tout un ensemble d'obligations (assurer le service, transporter, traiter également les divers clients, etc.) qui sont imposées exclusivement au chemin de fer et au transport routier public de voyageurs.

La Commission vient de terminer une étude pour tenter de chiffrer le coût de ces obligations pour la S.N.C.F. Les conclusions de cette étude sont données en annexe. Cette étude sera poursuivie ultérieurement en ce qui concerne les transports routiers de voyageurs.

### SECTION IV

#### RÉCAPITULATION

La Commission a tenté de présenter, dans un tableau synthétique et sous une forme chiffrée, les principales disparités qui affectent les conditions économiques de fonctionnement des trois modes de transport. Lorsqu'aucun chiffre ne pouvait être avancé, elle s'est efforcée d'indiquer, au moins, le sens de la disparité. Parfois, cette appréciation qualitative elle-même s'est avérée impossible.

Les disparités ont été appréciées par rapport à une situation fictive de référence, où tous les modes de transport se trouveraient placés dans des conditions identiques et où, notamment, le régime fiscal uniformément appliqué serait celui défini à la section I du présent chapitre.

Tous les éléments du tableau n'ayant pu être chiffrés, il ne saurait être question d'utiliser celui-ci pour faire des totaux et encore moins pour comparer globalement la situation respective des divers modes de transport.

Il a paru intéressant à la Commission de donner les chiffres de 1959 à la suite de l'étude sur les obligations extra commerciales de la S.N.C.F.

Les chiffres figurant sur le tableau ci-après s'expliquent de la manière suivante :

##### 1° Infrastructure routière.

Les chiffres de 3.490 MF représentent les dépenses d'infrastructure effectuées par les administrations pour l'entretien, la modernisation et l'extension de la voirie (cf. tableau 80); il s'agit donc bien d'une insuffisance de versement des utilisateurs des routes.

##### 2° Frais de personnel (1959 seulement).

Le chiffre de 764 MF correspond à une insuffisance de versement de l'État (donc à une insuffisance de recette pour la S.N.C.F.) de 689 MF pour les charges anormales de retraites et de 75 MF pour les charges anormales de sécurité sociale de la S.N.C.F.

##### 3° Fiscalité.

*Voies ferrées.* — Il s'agit, pour 74 MF d'une sous-imposition de l'énergie consommée par le chemin de fer, pour 345 MF, d'une sous-imposition à la T.P.S.

*Transports routiers.* — Les chiffres de 4.780 MF correspondent à une surimposition des carburants; ceux de 704 MF se décomposent en taxes spécifiques sur les camions (303 MF) et en taxes spécifiques sur les voitures particulières (401 MF). Ces sommes constituent des excès de versement des usagers de la route.

Par contre, la sous-imposition à la T.P.S. d'un montant de 272 MF pour les transports publics et de 648 MF pour les transports privés sont des insuffisances de versement. Pour tous ces chiffres, voir le tableau 85.

#### 4° Prix de vente.

*Voies ferrées.* — Le chiffre de 440 MF correspond aux remboursements de charges pour tarifs réduits, celui de 19 MF aux indemnités compensatrices pour refus d'augmentation des tarifs. Ces sommes représentent donc des insuffisances de recettes pour la S.N.C.F.

*Voie d'eau.* — 6 MF correspond au même poste que le précédent.

#### 5° Obligations de service public (cf. tableau 75).

Le chiffre de 370 MF correspond à une insuffisance de recettes de la S.N.C.F. de 100 MF pour les trafics de pointe voyageurs « grandes lignes », de 77 MF pour les trafics de pointe voyageurs « banlieue », de 190 MF pour le trafic des expéditions et à une insuffisance de versement de l'État de 3 MF pour refus de fermeture de lignes.

#### 6° Contribution des administrations.

*Voies ferrées.* — Le chiffre de 753 MF représente les divers versements des administrations à la S.N.C.F. (subventions notamment) qui constituent des insuffisances de versement de la S.N.C.F. Il s'agit du montant total des mouvements entre l'administration et la S.N.C.F. (1601 MF) moins les atténuations de charges financières (76 MF), les subventions d'équipement (47 MF) et les dommages de guerre (75 MF), et la contribution de l'État aux dépenses de la voie et du gardiennage de passages à niveau, reprise dans les « infrastructures » du tableau (650 MF).

*Voie d'eau.* — Le chiffre de 15 MF correspond aux postes suivants :

- prime à la batellerie;
- indemnités aux transporteurs;
- aide au remorquage et remboursement des charges de traction;
- bonifications d'intérêt.

**TABEAU 87. — Principales disparités économiques des trois modes de transport intérieur en 1959**

		Fer		Route		Eau	
		Insuffisance de recette	Insuffisance de versement	Excès de versement	Insuffisance de versement	Insuffisance de recette	Insuffisance de versement
Infra-structure	Hétérogénéité des critères de choix des investissements.....				x (1)		
	Inégalité des critères fixant la qualité de l'entretien.....				x (1)		
	Contribution de l'administration :						
	— aux dépenses d'infrastructure.....		650		3.490		198
	— aux dépenses de police.....				330		
Frais de personnel	Inégalité des conditions de travail.....	764					
	Divergence des régimes sociaux.....						
Fiscalité	Inégale fiscalité de l'énergie.....		74	4.780			22
	Inégale imposition des transports de voyageurs et de marchandises et taxes propres à certains modes de transport.....		345	704	920	6	22
Prix de vente	Tarifs réduits.....	440					
	Indemnités compensatrices.....	19				15	
Obligations de service public.....		370		x (2)			
Contribution des administrations à des dépenses autres que d'infrastructure.....			753				15

(1) Il existe une insuffisance, mais on ne peut la chiffrer.

(2) Uniquement pour les transports routiers publics de voyageurs.

L'année 1959 a été choisie car la Commission a déterminé, pour cet exercice, un certain nombre de charges extracommerciales et d'obligations de service public de la S.N.C.F. Le tableau, tout en restant inachevé, est cependant plus complet que pour un autre exercice. Il a paru à la Commission que la T.P.S. devait être appliquée, non seulement aux transports routiers publics, mais aussi aux transports privés.

Enfin, la contribution des administrations aux dépenses de la S.N.C.F. ne doit pas comprendre les subventions d'équipement, qui correspondent à des versements de collectivités locales pour des travaux faits pour leur compte par la S.N.C.F., les atténuations de charges financières, qui correspondent à une égalisation des charges d'emprunt, et les dommages de guerre.

## CONCLUSIONS

### I. VALIDITÉ DES COMPTES PROPOSÉS

Le présent rapport s'inscrit dans la ligne des études antérieures de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, tout en marquant plusieurs progrès importants :

1. Pour la première fois, la Commission présente des comptes prévisionnels s'appuyant sur les hypothèses actuellement admises au sujet de l'évolution économique en général et de l'évolution propre du secteur des transports pour l'année 1963. La Commission a l'intention de produire tous les ans les comptes rectifiés des deux années précédentes, les comptes provisoires de l'année en cours et les comptes prévisionnels de l'année suivante, conformant ainsi son rythme de travail à celui de la Commission des Comptes de la Nation.

2. Les enquêtes et les études économiques effectuées au cours des derniers mois, notamment au Service des Affaires Économiques et Internationales, ont permis d'améliorer la connaissance de plusieurs postes des comptes de production et d'exploitation, en particulier dans les transports routiers de marchandises.

3. L'étude de la Commission portant sur les obligations de service public de la S.N.C.F., a permis, avec d'autres informations recueillies par ailleurs, de faire sensiblement progresser l'étude du problème des contributions de l'État aux divers modes de transport.

En contrepartie de ces différents progrès, il convient de relever les incertitudes importantes qui compromettent toujours la validité des chiffres proposés :

1. La connaissance statistique du trafic des transports routiers de marchandises n'a pas encore fait de progrès sensible. Les incertitudes des estimations du sondage de l'I.N.S.E.E. ont conduit la Commission à baser les comptes des transports routiers davantage sur la progression des consommations de carburants que sur les résultats du sondage. Une nouvelle méthode de sondage, mise en application en 1962 mais dont les résultats ne sont pas encore connus, consiste à effectuer des sondages partiels sur tous les mois de l'année, rendant ainsi moins hasardeuse l'extrapolation des résultats.

2. Il n'est pas possible de distinguer exactement, dans les statistiques des chiffres d'affaires publiées par le Ministère des Finances, la part qui correspond à des activités de transport proprement dit et celle qui correspond aux activités annexes du transport. D'autre part, la validité de ces statistiques de chiffres d'affaires est compromise par la très large pratique de l'imposition forfaitaire des entreprises de transport. Il en résulte une sous-estimation systématique des chiffres d'affaires.

Dans l'état actuel de ses informations, la Commission admet que la différence entre le chiffre d'affaires qu'elle a calculé pour les transports routiers publics de marchandises et le chiffre correspondant des statistiques du Ministère des Finances correspond au chiffre d'affaires des activités annexes au transport. Les erreurs portant sur les comptes des transports routiers ne devraient donc pas être supérieures à 10 %.

Malgré ces incertitudes, l'établissement des comptes de la période 1959-1963 permet de dégager un certain nombre de conclusions générales intéressantes :

### II. CONCLUSIONS GÉNÉRALES

#### 1. Croissance générale du trafic.

La croissance générale du trafic de marchandises à plus de 50 km de distance reste stable pendant la période considérée : le taux de croissance moyen annuel ressort à 4,2 % pour les tonnes et 5,1 % pour les tonnes-kilomètres. Ces taux sont inférieurs au taux de croissance de la production industrielle, en volume, pendant la même période. La distance moyenne de transport s'allonge légèrement.

La croissance générale du trafic de voyageurs (en dehors des voitures particulières) s'accroît lentement, au taux de croissance moyen de 2,3 % par an.

## 2. Répartition du trafic entre modes de transport.

La répartition du trafic de marchandises à plus de 50 km de distance entre les différents modes de transport évolue très lentement au cours de la période considérée, avec une tendance régulière à l'accroissement de la part du transport routier et à la diminution de la part du transport ferroviaire tandis que la part du transport fluvial reste constante. La répartition estimée pour l'année 1962 serait la suivante :

— pour le trafic en T.K.	: chemin de fer.....	63,5 %
	route .....	25 %
	voie d'eau.....	11,5 %
— pour le trafic en tonnes :	chemin de fer.....	50 %
	route .....	35 %
	voie d'eau.....	15 %

L'évolution du trafic total public de voyageurs recouvre des évolutions divergentes suivant la nature des trafics :

— le trafic de la S.N.C.F. a augmenté de 3,7 % par an en moyenne pendant la période considérée (1,1 % pour la banlieue, et 4,1 % pour les grandes lignes);

— le trafic de la R.A.T.P. a diminué au rythme de 1,5 % par an en moyenne;

— enfin le trafic des transports routiers publics de voyageurs, qui inclue notamment le ramassage scolaire, a augmenté en moyenne de 1,5 % par an.

D'autre part, les transports privés de voyageurs augmentent à un rythme très élevé : le parc de voitures particulières s'accroît de plus de 10 % par an en moyenne.

## 3. Évolution des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation.

Le taux de croissance des chiffres d'affaires des transports publics est d'environ 8 % par an en moyenne au cours de la période étudiée. Cet accroissement est le plus rapide pour les transports routiers de marchandises (10,3 %). Pour les transports routiers de voyageurs, il s'élève à 6 % et pour le chiffre d'affaires total de la S.N.C.F., il s'établit à 7,4 %.

Dans l'ensemble des transports privés, y compris les dépenses d'utilisation des automobiles particulières, la progression annuelle moyenne est de 9 %. Les taux correspondants sont de 7,2 % pour les transports privés routiers de marchandises, et de 10,1 % pour les voitures particulières.

Les chiffres d'affaires des transports publics par navigation intérieure progressent au même rythme que les coûts d'exploitation des transports fluviaux privés, soit d'environ 6,7 % par an en moyenne.

Dans l'ensemble des chiffres d'affaires et des coûts d'exploitation, les postes les plus importants en valeur absolue sont :

— les dépenses d'utilisation des automobiles particulières, cycles et motocycles, représentant 12.000 millions de F en 1962;

— puis les dépenses d'exploitation des transports routiers privés de marchandises, représentant 9.300 millions de F en 1962;

— puis le chiffre d'affaires total de la S.N.C.F., s'élevant à 7.700 millions de F en 1962;

— puis le chiffre d'affaires total des transports routiers publics de marchandises estimé à 3.800 millions de F en 1962.

Le chiffre d'affaires total des transports fluviaux publics est estimé à 300 millions de F en 1962 : il représente ainsi 8 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des transports routiers publics de marchandises, et 4 % du chiffre d'affaires total de la S.N.C.F.

Les coûts d'exploitation de l'ensemble des transports privés fluviaux sont estimés à 100 millions de F en 1962 : ils représentent 1,2 % des coûts d'exploitation des transports routiers privés de marchandises.

#### 4. Structure des coûts.

Le rapport fournit des indications intéressantes sur la structure des dépenses figurant dans les comptes de production et d'exploitation des différents transports. Toutefois la signification des pourcentages des dépenses de personnel est très limitée en raison de la différence d'intégration des entreprises et ces chiffres ne sont pas directement comparables. On notera cependant que les dépenses de personnel représentent en 1962 :

- 23,2 % des dépenses d'exploitation des transports routiers publics de marchandises;
- 38 % des dépenses d'exploitation des transports routiers privés de marchandises;
- 25,5 % des dépenses d'exploitation des transports routiers publics de voyageurs;
- 52 % des dépenses d'exploitation de la S.N.C.F.;
- 61 % des dépenses d'exploitation de la R.A.T.P.;
- 26,2 % des dépenses d'exploitation des transports fluviaux publics (en 1961);
- 42,2 % des dépenses d'exploitation des transports fluviaux privés (en 1961).

De cette étude de structure des coûts, confrontée d'une part à des prévisions d'évolution générale de la productivité et des prix dans les autres secteurs économiques, et, d'autre part, à des prévisions d'augmentation du coût de la main-d'œuvre, on pourrait tirer d'utiles indications sur l'évolution respective à venir des structures des coûts relatives aux différents modes de transport.

#### 5. Montant des investissements.

Le volume des investissements dans le secteur des transports en 1962 peut être grossièrement résumé de la manière suivante :

Investissements en matériel d'exploitation :

— transports publics .....	1.500 millions F
— transports privés .....	1.600 millions F
— achats d'automobiles particulières .....	6.100 millions F

Investissements d'infrastructures .....

Investissements d'infrastructures .....	3.100 millions F
---	------------------

Les investissements en matériel roulant de la S.N.C.F. représentent 47 % des investissements en matériel des transporteurs publics et ses investissements d'infrastructures représentent 24 % des investissements totaux d'infrastructures.

Les investissements en matériel roulant des transporteurs publics routiers représentent 32 % des investissements en matériel des transporteurs publics. Les investissements d'infrastructures routières représentent 69 % des dépenses totales d'infrastructures de transport.

Les dépenses d'investissements en matériel des transporteurs fluviaux représentent 3 % du total dans le secteur public et 1,7 % du total dans le secteur privé. Les dépenses d'infrastructures de voies navigables ne représentent que 4,7 % du total des investissements en infrastructures de transport.

Le taux de croissance moyen annuel des investissements totaux du secteur des transports (matériel et infrastructures) ressort à 10 % environ pendant la période considérée (11 % pour les infrastructures et 9 % pour le matériel). La croissance la plus spectaculaire, parmi les différentes catégories d'investissements, est celle des investissements d'infrastructure de la R.A.T.P. qui passent de 19 millions de F en 1959 à 75 millions de F en 1962 avec le démarrage d'un programme considérable d'équipements nouveaux.

De même le taux de croissance des achats de voitures particulières est très élevé : il ressort à 16,0 % en moyenne par an sur la période considérée, alors que le taux de croissance de la consommation des ménages n'est que de 9,8 % par an pendant la même période.

#### 6. Contributions de l'État — Égalité des conditions de concurrence.

Dans ce domaine, difficile et controversé, le rapport apporte quelques indications nouvelles. Il s'agit essentiellement des conclusions du rapport de la Commission sur les obligations de service public de la S.N.C.F. Ces conclusions analysent les différentes catégories d'obligations de service public, en évaluent approximativement les charges, et proposent l'étude de mesures destinées à atténuer les charges tout en assurant une meilleure utilisation des transports ferroviaires dans l'intérêt général de la collectivité.

La Commission a procédé par ailleurs à la mise à jour de ses calculs antérieurs sur les différences entre les recettes des fiscalités spécifiques des différents modes de transport et celles d'un régime fiscal neutre de référence. Les résultats de ces différents calculs sont repris dans un tableau récapitulatif relatif à l'année 1959. Il est encore difficile d'en tirer des conclusions définitives. Les « insuffisances de versements » des transports par voie d'eau ne sont pratiquement pas compensées par « des insuffisances de recettes ». Les insuffisances de versements des transporteurs routiers et des utilisateurs de la route trouvent largement des contreparties dans d'importants « excès de versement ». Ces contreparties sont moins importantes en ce qui concerne le chemin de fer. Il serait imprudent d'en tirer des conclusions sur les situations respectives de concurrence des différents modes de transport, d'autant plus que ces estimations ne concernent que la seule année 1959, alors qu'il est évidemment nécessaire d'étudier les situations respectives des différents modes de transport sur de plus longues périodes.

### III. DÉVELOPPEMENTS SOUHAITABLES DES ÉTUDES

Cette dernière remarque montre l'utilité d'un élargissement du champ des études de la Commission des Comptes des transports. Pendant que les calculs des comptes eux-mêmes sont améliorés d'année en année, il sera nécessaire d'approfondir plus particulièrement les problèmes de fiscalité dans le secteur des transports et d'étude des coûts de développement.

Il apparaît clairement, en effet, que l'une des conditions importantes de bonne gestion du secteur des transports est la traduction convenable dans les fiscalités spécifiques et dans les tarifs des coûts de développement des infrastructures des différents modes de transport. L'attention s'est portée trop exclusivement jusqu'à maintenant sur l'équilibre financier des entreprises alors que cet équilibre est déterminé par des fiscalités spécifiques très arbitraires, des contributions de l'État plus ou moins contestables, et des charges financières engendrées par des dépenses passées et perturbées par les dévaluations monétaires. Il conviendrait au contraire de définir un équilibre économique des entreprises et des modes de transport, qui assure par des fiscalités spécifiques bien étudiées et des tarifications appropriées, la couverture des dépenses d'exploitation et la juste participation des usagers aux coûts de développement des entreprises et des équipements de transport.

C'est en s'engageant dans cette voie d'études que la Commission des Comptes de la Nation pourra remplir le plus fidèlement la mission qui lui a été confiée.



ANNEXE I

LES TAXES INDIRECTES SUR LES VÉHICULES ROUTIERS

TABLEAU 88. — *Produit des taxes*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Lettres de voitures.....	9	10	12	13
Taxe et surtaxe.....	174	184	248	273
Différentielle.....	391	428	474	538
Permis et cartes grises.....	150	172	185	213
<b>TOTAL.....</b>	<b>724</b>	<b>794</b>	<b>919</b>	<b>1.037</b>

SOURCES : Statistiques et Études Financières n° 165, de septembre 1962.

TABLEAU 89. — Répartition des taxes

(millions de NF)

Transports de marchandises	1959	1960	1961	1962
<i>Transports de marchandises.</i>				
<i>Transports publics :</i>				
Lettre de voiture.....	9	10	12	13
Taxe et surtaxe.....	78	82	111	121
Taxe différentielle.....	8	10	12	13
Permis et cartes grises.....	9	10	10	10
<b>TOTAL.....</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>145</b>	<b>157</b>
<i>Transports privés :</i>				
Taxe et surtaxe.....	96	102	137	152
Taxe différentielle.....	74	78	82	85
Permis et cartes grises.....	39	42	43	43
<b>TOTAL.....</b>	<b>209</b>	<b>222</b>	<b>262</b>	<b>280</b>
<i>Transports de personnes.</i>				
<i>Voitures particulières et autocars :</i>				
Taxe différentielle.....	309	340	380	440
Permis et cartes grises.....	102	120	132	160
<b>TOTAL.....</b>	<b>411</b>	<b>460</b>	<b>512</b>	<b>600</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL.....</b>	<b>724</b>	<b>794</b>	<b>919</b>	<b>1.037</b>

SOURCE : S.A.E.I., Statistiques et Études Financières.

TABLEAU 90. — Comparaison des taxes payées par les transporteurs routiers de marchandises et des quantités transportées

(en pourcentage)

	1959		1960		1961		1962	
	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Tonnes.....	24	76	29	71	32	68		
Tonnes-kilomètres.....	50	50	51	49	53	47		
Taxes indirectes.....	33	67	33	67	35	65	35	65

SOURCE : S.A.E.I.

Ce tableau fait apparaître que les taxes payées sont, approximativement, proportionnelles au tonnage transporté. Rapportée aux tonnes-kilomètres, l'imposition des transports privés est relativement plus lourde que celle des transporteurs publics.

## ANNEXE II

### LES TRAFICS

Les tableaux suivants indiquent les tonnages et les tonnages-kilométriques des transporteurs routiers, de la S.N.C.F. et de la voie d'eau pour la série 1959-1961 et, en outre, le trafic des gros porteurs routiers de charge utile égale ou supérieure à 6,5 tonnes.

TABLEAU 91. — *Evolution du trafic intérieur de marchandises*  
(millions de tonnes)

	1959	1960	1961	1962	1963 prévisionnels
<b>A. — Transports routiers publics :</b>					
Inférieurs à 50 km.....	141	188	205	201	
De 50 à 150 km.....	27	32	37	39	
Supérieurs à 150 km.....	28	33	32	39	
<b>TOTAL.....</b>	<b>196</b>	<b>253</b>	<b>274</b>	<b>279</b>	
<b>B. — Transports routiers privés :</b>					
Inférieurs à 50 km.....	535	521	505	578	
De 50 à 150 km.....	62	74	63	70	
Supérieurs à 150 km.....	16	19	20	15	
<b>TOTAL.....</b>	<b>613</b>	<b>614</b>	<b>588</b>	<b>663</b>	
<b>TOTAL des transports routiers.....</b>	<b>809</b>	<b>867</b>	<b>862</b>	<b>942</b>	
Dont trafic à plus de 50 km.....	133	158	152	163	173
<b>C. — S.N.C.F.....</b>	<b>213</b>	<b>227</b>	<b>229</b>	<b>231</b>	<b>235</b>
<b>D. — Voie d'eau.....</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>72</b>
<b>TOTAL du trafic à plus de 50 km.....</b>	<b>409</b>	<b>453</b>	<b>452</b>	<b>465</b>	<b>480</b>

SOURCE : I.N.S.E.E.

**TABLEAU 92. — Evolution du trafic intérieur de marchandises**  
(milliards de tonnes-kilomètres)

	1959	1960	1961	1962	1963
<b>A. — Transports routiers publics :</b>					
Inférieurs à 50 km.....	1,6	2,1	2,3	2,3	
De 50 à 150 km.....	2,2	2,5	3	3,4	
Supérieurs à 150 km.....	9,5	11	10,4	12,3	
<b>TOTAL.....</b>	<b>13,3</b>	<b>15,6</b>	<b>15,7</b>	<b>18,0</b>	
<b>B. — Transports routiers privés :</b>					
Inférieurs à 50 km.....	5	5,1	5,1	5,9	
De 50 à 150 km.....	4,2	5,0	4,2	5,7	
Supérieurs à 150 km.....	3,9	4,9	4,8	4,2	
<b>TOTAL.....</b>	<b>13,1</b>	<b>15,0</b>	<b>14,1</b>	<b>15,8</b>	
<b>TOTAL des transports routiers.....</b>	<b>26,4</b>	<b>30,6</b>	<b>29,8</b>	<b>33,8</b>	
Dont trafic à plus de 50 km.....	19,8	23,4	22,4	25,6	28,0
<b>C. — S.N.C.F.....</b>	<b>53,4</b>	<b>56,9</b>	<b>58,8</b>	<b>61,2</b>	<b>63,5</b>
<b>D. — Voie d'eau.....</b>	<b>9,5</b>	<b>10,7</b>	<b>10,9</b>	<b>10,9</b>	<b>11,3</b>
<b>TOTAL du trafic à plus de 50 km.....</b>	<b>82,7</b>	<b>91,0</b>	<b>92,1</b>	<b>97,7</b>	<b>102,8</b>

SOURCES : I.N.S.E.E.

Dans les deux tableaux ci-dessus, les résultats de 1962 proviennent de la S.N.C.F. et de la voie d'eau; pour la route ils ont été obtenus par application aux chiffres de 1961 du coefficient d'accroissement de la consommation des carburants. Les chiffres de 1963 ne sont que des prévisions, obtenues ainsi qu'il a été indiqué dans le texte du Rapport.

Le rapprochement des chiffres de trafic de la S.N.C.F. et de la voie d'eau avec ceux de l'ensemble des transporteurs routiers pouvant paraître contestable, on a fourni, ci-après, les chiffres de trafic concernant les seuls véhicules routiers gros porteurs.

TABLEAU 93. — *Trafic des gros porteurs routiers*

(millions de tonnes)

	1959	1960	1961
<b>A. — Transports publics :</b>			
Inférieurs à 50 km.....	88	121	145
De 50 à 150 km.....	21	25	29
Supérieurs à 150 km.....	25	30	30
<b>TOTAL.....</b>	<b>134</b>	<b>176</b>	<b>204</b>
<b>B. — Transports privés :</b>			
Inférieurs à 50 km.....	184	222	218
De 50 à 150 km.....	27	29	31
Supérieurs à 150 km.....	10	13	12
<b>TOTAL.....</b>	<b>221</b>	<b>264</b>	<b>261</b>

(milliards de tonnes-kilomètres)

	1959	1960	1961
<b>A. — Transports publics :</b>			
Inférieurs à 50 km.....	1,1	1,5	1,7
De 50 à 150 km.....	1,8	2,1	2,4
Supérieurs à 150 km.....	8,8	10,4	10,0
<b>TOTAL.....</b>	<b>11,7</b>	<b>14,0</b>	<b>14,1</b>
<b>B. — Transports privés :</b>			
Inférieurs à 50 km.....	1,9	2,3	2,4
De 50 à 150 km.....	2,1	2,3	2,4
Supérieurs à 150 km.....	2,7	3,3	3,2
<b>TOTAL.....</b>	<b>6,7</b>	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>

SOURCE : I.N.S.E.E.

ANNEXE III

DÉCOMPOSITION DU TRAFIC PAR GROUPE DE MARCHANDISES

TABLEAU 94. — *Navigation intérieure*

(indice 100 en 1956)

	1959		1960		1961	
	T	TK	T	TK	T	TK
Combustibles minéraux solides.....	80	80	82	82	81	81
Minéraux et matériaux de construction.....	110	118	108	117	116	118
Engrais et amendements.....	103	120	122	144	126	150
Bois.....	77	98	96	108	99	105
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique.....	128	133	154	174	169	189
Matière première de l'industrie métallurgique.....	86	84	119	110	105	104
Produits industriels.....	97	96	109	102	111	106
Produits agricoles.....	88	94	116	134	139	172
Denrées alimentaires.....	91	89	124	127	112	113
Hydrocarbures.....	112	117	132	141	135	141

SOURCES : I.N.S.E.E., S.A.E.I.

Le tableau ci-dessus fait ressortir la progression des transports de produits agricoles, amendements et engrais, hydrocarbures, produits de l'industrie métallurgique. La diminution des transports de combustibles minéraux solides.

TABLEAU 95. — S.N.C.F.

(indice 100 en 1956)

	1959		1960		1961	
	T	TK	T	TK	T	TK
Animaux vivants.....	103	106	108	109	102	103
Groupage.....	108	112	116	118	123	126
Céréales, denrées non périssables.....	96	101	94	101	101	112
Fruits et légumes, denrées périssables.....	114	116	119	126	126	141
Betteraves.....	58	50	118	190	100	120
Sucres et pulpes.....	87	94	115	125	116	122
Boissons.....	118	118	121	121	138	121
Combustibles minéraux solides.....	92	92	93	94	89	88
Bois de construction.....	97	93	100	95	109	102
Véhicules.....	128	123	130	127	132	131
Matériaux de construction.....	95	98	98	104	105	115
Pierres et terres.....	120	120	129	130	135	139
Minerais.....	114	113	127	129	126	124
Produits métallurgiques.....	110	110	121	123	124	126
Huiles et combustibles liquides.....	100	117	107	129	116	144
Amendements, engrais.....	113	115	119	119	121	129
Fourrages et plantes.....	51	44	44	38	42	38
Détail et colis.....	88	103	89	103	86	102
Autres marchandises.....	105	110	112	116	115	123
Produits chimiques.....	146	136	166	161	181	163

SOURCES : I.N.S.E.E., S.A.E.I.

On remarque, dans le tableau ci-dessus, le développement régulier des transports de groupages, fruits et légumes, amendements et engrais, véhicules, produits métallurgiques, huiles et combustibles liquides et produits chimiques. Par contre, les transports de combustibles minéraux solides et de fourrages sont en nette régression.

## ANNEXE IV

### CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DES CHARGES DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES A LA S.N.C.F.

Parvenue au terme d'une étude particulièrement délicate des principales charges extra-commerciales incombant à la S.N.C.F., la Commission peut confirmer et préciser la classification qu'elle avait retenue pour ces obligations dans les premiers chapitres de ce rapport.

Deux grandes catégories de charges ont été retenues; les charges ne découlant pas de la notion de service public, et les obligations de service public proprement dites. Ces dernières ne sont pas d'ailleurs toutes apparues à la Commission comme juridiquement imposées.

#### I. Charges ne découlant pas de la notion de service public.

Un certain nombre de charges ne peuvent être qualifiées d'obligations de service public. Il s'agit notamment des *transferts*, consentis par la collectivité au profit de certaines catégories sociales (par exemple pour les familles nombreuses, les militaires...) et qui, pour des raisons de commodité, empruntent le canal de la S.N.C.F. Le seul problème — qui n'est pas très aisé — est de calculer correctement le montant du coût de ces obligations pour la S.N.C.F., de façon que la puissance publique puisse exactement rembourser à celle-ci le surcroît de dépenses — en particulier les tarifs préférentiels — qu'elle lui impose.

La Commission a également considéré que *les charges de retraites et pensions* ne pouvaient être considérées comme des obligations de service public. Elle a pu distinguer dans le montant total des charges supportées par la S.N.C.F. d'une part, celles qui découlent des dispositions plus favorables du contrat de travail du cheminot, comparées à celles de l'ensemble des salariés français, et d'autre part, celles qui résultent à la fois d'une proportion plus élevée de main-d'œuvre masculine que dans l'ensemble de l'économie, et de l'accroissement de la masse des ayants-droit par rapport aux effectifs des travailleurs, effectifs en réduction depuis plusieurs années par suite des progrès importants et continus de la productivité. Les premières ont été écartées par la Commission qui les assimile à des compléments de rémunération normalement à la charge de l'employeur. Par contre, la Commission considère comme justifié le remboursement des secondes par l'État. En effet, les décisions économiques doivent être orientées en fonction de la structure actuelle et future des appareils de production, en tenant compte notamment de tous les progrès de productivité. Toutes les charges résultant des structures anciennes de production et, en particulier, celles qui découlent des engagements pris envers les travailleurs aux périodes où la productivité était inférieure, doivent être prises en charge par la collectivité toute entière. Elle facilite ainsi le progrès de la productivité dans l'ensemble des secteurs économiques.

Le problème du remboursement ne se poserait pas si la S.N.C.F. faisait partie de l'organisme national assurant la péréquation des charges de retraites et pensions de ce type dans tous les secteurs économiques. Mais, en fait, la S.N.C.F. a une Caisse de retraites autonome dont elle doit elle-même combler le déficit.

Dans ces conditions, la Commission a fourni une évaluation des remboursements dûs à ce titre par l'État à la S.N.C.F. : 570 millions de NF pour l'année 1959, alors que les versements effectués en 1959 ne se sont élevés qu'à 370 millions de NF.



Dans le même esprit, la Commission a également retenu comme justifié le remboursement par l'État à la S.N.C.F. des *charges supplémentaires de sécurité sociale* résultant du fait que le personnel de la S.N.C.F. ne relève pas du régime général de la Sécurité sociale. La Commission a évalué ces charges à 75 millions de NF pour l'année 1959.

Enfin, dans cette même catégorie de charges, la Commission n'a pas tranché le problème du partage des *dépenses de gardiennage des passages à niveau* entre les usagers de la voie ferrée et ceux de la route. Le partage actuel est assez arbitraire. La S.N.C.F. a demandé à ce titre une contribution supplémentaire de 57 millions de NF pour l'année 1959. Mais d'importantes diminutions de ces frais pourraient être espérées grâce à la construction de passages supérieurs et inférieurs, et à l'équipement des passages à niveau en barrières automatiques.

## II. Obligations de service public.

Les principales obligations de service public proprement dites, satisfont aux critères juridiques et économiques des Chapitres II et III. Ce sont des obligations imposées par des moyens juridiques exorbitants du droit commun, et dans l'intérêt général de la collectivité et notamment dans le sens de la recherche de l'optimum économique. Elles ont été examinées en détail par la Commission qui a dégagé trois conclusions particulièrement importantes.

### 1. *Le contenu principal de ces obligations est d'ordre tarifaire.*

Le poids des obligations de service public ne vient pas tellement de la charge d'assurer tel ou tel service dans telles ou telles conditions, mais de l'application à ces prestations de certains tarifs qui ne sont pas ceux qu'aurait retenus une entreprise libre de rechercher son intérêt particulier. Même si la position de quasi monopole du chemin de fer a été fortement diminuée par la concurrence des autres modes de transport, on doit lui reconnaître encore une position dominante dans le secteur des transports. Ainsi la nécessité d'imposer une certaine politique tarifaire à la S.N.C.F. reste indiscutée et constitue le fondement des obligations de service public proprement dites.

### 2. *La plupart des obligations de service public ne sont pas juridiquement imposées.*

Les principales obligations de service public étudiées par la Commission ne découlent pas directement des textes juridiques. Ainsi l'obligation de transporter n'est pas une obligation de transporter à n'importe quel prix. Et l'égalité de traitement *stricto sensu*, ne s'étend pas à des services de valeurs économiques différentes. Le respect des pratiques antérieures et la crainte des réactions politiques jouent un rôle plus important que les textes et empêchent souvent la S.N.C.F. de proposer des réformes tarifaires qui lui seraient profitables.

### 3. *Dans leur conception actuelle, certaines obligations considérées comme de service public entraînent des gaspillages économiques.*

Ces obligations, ou du moins les conditions dans lesquelles on les applique, sont non seulement préjudiciables à l'équilibre financier de la S.N.C.F., mais aussi à l'intérêt général de la collectivité. L'étude de ces obligations est d'autant plus intéressante qu'elle conduit la Commission à proposer des réformes particulièrement utiles.

Ainsi l'absence de tarification particulière des *pointes de trafic de voyageurs sur les grandes lignes* fait qu'il n'existe pas d'incitation efficace à l'aménagement des calendriers de départs en vacances scolaires et professionnelles. Il en résulte des dépenses considérables de matériel et d'infrastructure non justifiées par le très faible emploi dans l'année. La charge anormale qui en résulte pour la S.N.C.F. a été évaluée approximativement par la Commission à 100 millions de NF pour l'année 1959. Cette charge peut être diminuée et éventuellement supprimée par l'application de la tarification différenciée décrite au début du chapitre V. Dans un premier temps, la Commission croit pouvoir recommander l'application d'une surtaxe uniforme aux prix de tous les billets de voyageurs grandes lignes en période de pointe. Bien entendu, les modalités d'application devront être soigneusement étudiées.

L'étude des trafics de *pointe des voyageurs sur les lignes de banlieue* conduit aux mêmes conclusions, avec des inconvénients pour la collectivité beaucoup plus graves encore.

En effet, l'application de tarifs insuffisants aux trafics des migrations alternantes a pour effet d'encourager le développement de l'agglomération parisienne et d'entraîner des dépenses d'équipement considérables non seulement en moyens de transport, mais aussi en équipements collectifs de toutes natures. Elle contribue ainsi à l'accroissement du déséquilibre entre la région parisienne et les autres régions économiques françaises.

La charge anormale qui résulte pour la S.N.C.F. de cette tarification anormalement basse a été approximativement évaluée à 77 millions de NF par la Commission. Pour réduire cette charge et rétablir de saines pratiques économiques, il convient de rétablir une tarification d'un niveau général convenable et une différenciation des tarifs aux heures de pointe. Dans un premier temps, la Commission croit pouvoir recommander un relèvement général des tarifs S.N.C.F. de banlieue, accompagné d'une réduction des tarifs en dehors de la pointe. Les modalités d'application de ces mesures devront être soigneusement étudiées en prévoyant notamment la prise en charge des dépenses supplémentaires des salariés par leurs employeurs et en évitant par des mesures parallèles les transferts antiéconomiques de trafic sur d'autres modes de transport.

La tarification actuelle du *trafic des expéditions* (détail et colis) entraîne également des pertes importantes pour la S.N.C.F. en raison du coût très élevé de certaines de ces prestations. Là aussi, on voit se maintenir ou se développer des trafics dont le coût pour la collectivité est nettement supérieur à leur utilité. La charge anormale qui en résulte pour la S.N.C.F. a été approximativement évaluée à 190 millions de NF pour l'année 1959. Cette charge peut être diminuée par deux moyens. En premier lieu, la S.N.C.F. doit continuer à améliorer l'organisation actuelle de ses activités, en accord avec ses principaux correspondants, afin de réduire ses prix de revient. En second lieu, elle devra envisager, dans un avenir plus éloigné, un relèvement de ses tarifs d'expéditions, accompagné d'une déperéquation poussée qui permettrait d'adapter les tarifs aux coûts particulièrement élevés de certaines prestations dont l'exécution par le chemin de fer ne semble pas toujours justifiée.

La Commission a examiné également le problème de *fermetures de lignes non rentables*. Le montant des économies attendues des fermetures de lignes actuellement demandées par la S.N.C.F. et refusées par l'Administration n'est pas élevé : environ 3 millions de NF par an. La Commission se réserve d'approfondir les études antérieures portant sur une contraction importante du réseau de la S.N.C.F.

Enfin, l'importance des *contrôles exercés par la Puissance publique sur la S.N.C.F.* méritait d'être mentionnée parmi les obligations de service public proprement dites, bien qu'ils alourdissent parfois la gestion de l'entreprise. De toutes façons, il n'a pas paru opportun de formuler une appréciation des charges financières qui en résultent pour la S.N.C.F.

### III. Conclusions générales.

Deux sortes de questions ont été étudiées par la Commission :

1. Nature et importance des charges extracommerciales incombant à la S.N.C.F. dans l'état actuel des choses. Les résultats chiffrés sont résumés dans le tableau ci-dessous (1) :

---

(1) La Commission rappelle que les objectifs qui lui avaient été fixés ne comprenaient pas l'étude des avantages de toutes natures qui peuvent découler du statut particulier de la S.N.C.F. Elle a remarqué en particulier, l'importance des disparités du régime fiscal de l'entreprise nationale par rapport aux régimes fiscaux des autres modes de transport.

TABLEAU 96

Nature des charges extra-commerciales	Évaluation de la S.N.C.F.	Chiffre retenu par la Commission
	pour l'année 1959	
<b>I. Charges ne découlant pas de la notion de service public :</b>		
Tarifs préférentiels.....	3,5 millions de F	0
Charges anormales de retraites et pensions.....	333 millions de F	318 millions de F
Charges anormales de Sécurité sociale.....	75 millions de F	75 millions de F
Dépenses de gardiennage des passages à niveau.....	57 millions de F	?
<b>II. Obligations de service public :</b>		
Pointes de voyageurs grandes lignes.....	plus de 55 millions de F	100 millions de F
Pointes de voyageurs banlieue.....	plus de 78 millions de F	de 70 à 77 millions de F
Tarif des expéditions.....	plus de 195 millions de F	190 millions de F
Fermetures de lignes refusées.....	3 millions de F	3 millions de F
Contrôles exercés sur la S.N.C.F.....	p.m.	p.m.

**2. Adaptations possibles des obligations de service public de la S.N.C.F.**

Ces adaptations ont pour but, non seulement de réduire le déséquilibre financier de la Société Nationale, mais aussi — et surtout — de modifier les errements actuels en vue de favoriser la recherche de l'optimum économique sur le plan de la collectivité. Elles sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Nature de l'obligation de service public	Adaptations envisagées
Pointes de voyageurs grandes lignes :	1. Surtaxe en périodes de pointes. 2. Tarification différenciée sur toute l'année.
Pointes de voyageurs banlieue :	1. Augmentation générale des tarifs. 2. Réduction aux heures « hors-pointe ».
Trafic des expéditions :	1. Diminution des prix de revient : — amélioration de l'organisation; — réduction des charges terminales. 2. Réévaluation des tarifs en fonction des charges globales et déperquation poussée.
Fermetures de lignes :	Études à poursuivre.
Contrôles exercés sur la S.N.C.F. :	Simplifications.

Enfin, la Commission rappelle en déterminant ces premiers travaux que d'autres études devront être prochainement entreprises sur les conditions d'application des obligations de service public aux autres modes de transport.

## ANNEXE V

**TABLEAU 97. — Comparaison des consommations calculées et des consommations estimées par le Comité Professionnel du Pétrole**

	1959		1960		1961		1962		1963	
	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil
Publics.....	110	640	135	728	140	815	150	930	160	1.010
Privés.....	910	673	935	748	960	820	1.050	950	1.110	1.060
Une tonne.....	790	—	820	—	860	15	900	15	930	15
Autres utilitaires.....	40	57	50	54	50	55	50	60	55	65
Autocars.....	45	190	45	200	50	210	50	230	55	250
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.895</b>	<b>1.560</b>	<b>1.985</b>	<b>1.730</b>	<b>2.060</b>	<b>1.915</b>	<b>2.200</b>	<b>2.185</b>	<b>2.300</b>	<b>2.400</b>
C.P.D.P.....	2.145	1.560	2.200	1.730	2.240	1.915	2.350	2.185	—	—
Voitures particulières.....	4.100	—	4.480	20	4.950	50	5.500	60	6.100	70
C.P.D.P.....	3.850	—	4.265	20	4.900	50	5.460	60		
<b>TOTAL.....</b>	<b>5.995</b>	<b>1.560</b>	<b>6.465</b>	<b>1.750</b>	<b>7.010</b>	<b>1.965</b>	<b>7.700</b>	<b>2.245</b>	<b>8.400</b>	<b>2.470</b>
C.P.D.P.....	5.995	1.560	6.465	1.750	7.140	1.965	7.810	2.245	—	—

SOURCES : S.A.E.I., Comité Professionnel du Pétrole.

*N.B.* — Il est rappelé que, par construction, les chiffres de consommation de gas-oil calculés sont amenés, par un coefficient de majoration, au niveau de ceux du Comité du Pétrole. La consommation d'essence des voitures particulières de 1959 ressort des résultats d'un sondage de l'I.N.S.E.E. d'octobre 1958 à septembre 1959 ramenés à l'année entière.

## ANNEXE VI

**TABLEAU 98. — Consommations de carburants aux 100 km**

(en litres)

	1,2 T	2 T	3,5 T		5 T		7 T	10 T	15 T et plus
	Essence	Essence	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Gas-oil	Gas-oil	Gas-oil
<i>Transports routiers publics :</i>									
Camions et semi-remorques.....	15,9	19,9	32,7	23,4	37,1	24,8	29,8	33,3	42,1
Remorques.....	15,9	15,9	19,9	23,4	32,7	23,4	24,8	29,8	33,3
<i>Transports routiers privés :</i>									
Camions et semi-remorques.....	15,9	19,9	32,7	21,5	37,1	23,5	28,4	32,9	41,8
Remorques.....	15,9	15,9	19,9	21,5	32,7	21,5	23,5	28,4	32,9

SOURCES : sondages I.N.S.E.E., S.A.E.I.

**TABLEAU 99. — Prix des carburants**

(en F)

	Essence	Supercarburant	Gas-oil
1956.....	0,655	0,706	0,525
1959.....	0,985	1,04	0,665
1960.....	0,985	1,04	0,765
1961.....	0,985	1,04	0,665
1962.....	0,985	1,04	0,665

SOURCE : Comité Professionnel du Pétrole.

**TABLEAU 100. — Dépenses kilométriques (1961)**

(en F)

	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T et plus
Lubrifiants.....	0,008	0,008	0,008	0,009	0,012	0,012	0,016
Pneumatiques.....	0,016	0,033	0,040	0,055	0,060	0,075	0,093
Réparations.....	0,075	0,095	0,140	0,150	0,160	0,172	0,190

SOURCE : S.A.E.I.



---

IMPRIMERIE NATIONALE. — J.C. 301736  
63 2601 0 67 005 1

---

1911