

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS
DE LA NATION

Sixième rapport général

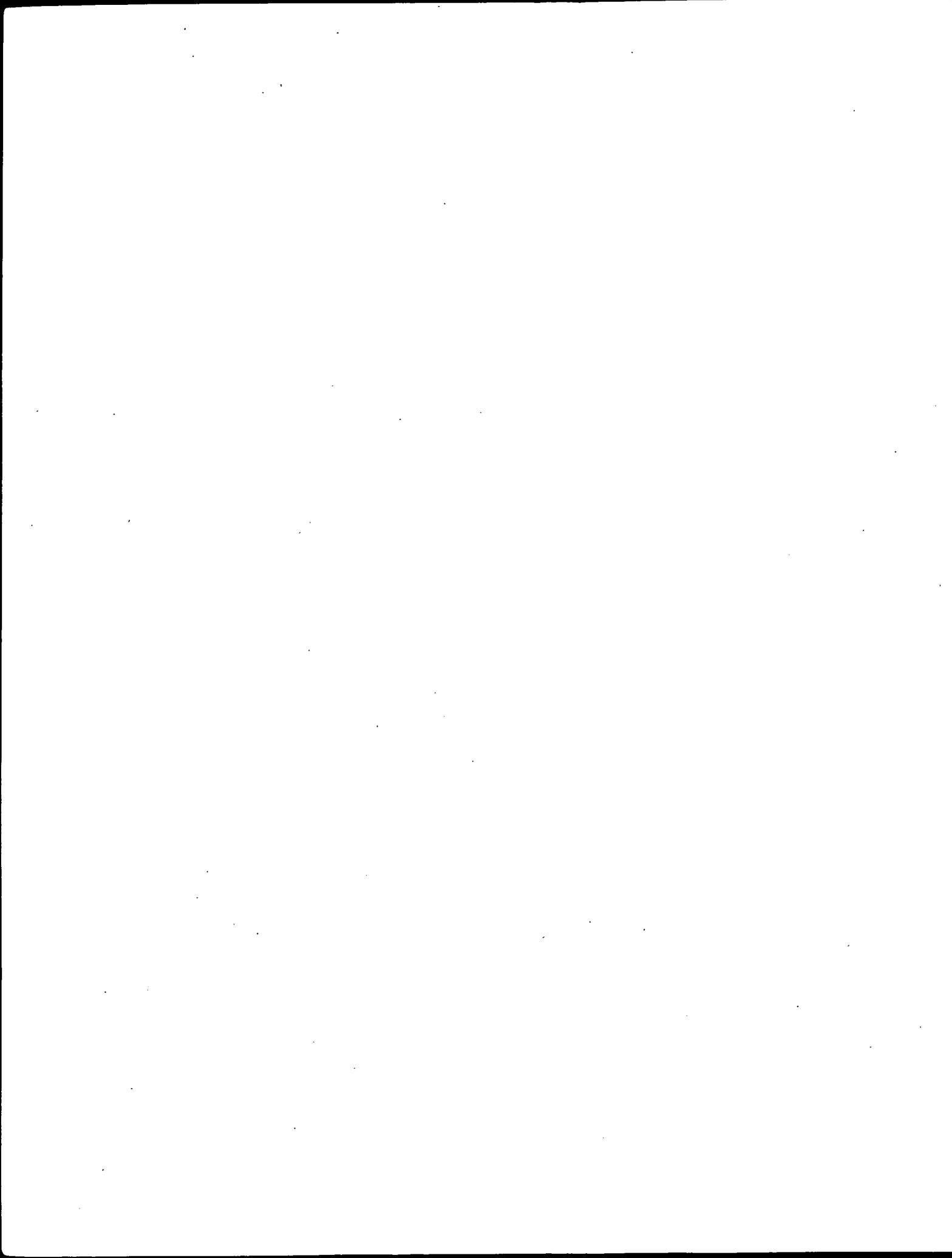
LES COMPTES DES TRANSPORTS
DE LA NATION

en 1959, 1960, 1961 et 1962

ET LES COMPTES PRÉVISIONNELS
1963 et 1964



PARIS
FÉVRIER 1964



COMPOSITION

DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

Vice-Président :

M. BOULLOCHE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

Membres :

MM.

BOZON, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
COLLET, Chef du Service des Transports Routiers,
BEAU, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,
BRESSON, Président de Chambre honoraire à la Cour des Comptes,
BUTEAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
COURSAGET, Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports,
ELDIN, Secrétaire Général de la Commission des Comptes de la Nation,
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 du Plan,
LACARRIÈRE, Inspecteur des Finances, Chef du Service des Affaires Economiques et Internationales,
LACAILLARDE, Conseiller Référendaire à la Cour des Comptes,
LORAIN-BROCA, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur des Bases Aériennes,
LHERMITTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
MAILLET, Directeur à la C.E.C.A.,
ROBERT, Directeur des Affaires Economiques et du Matériel Naval au Secrétariat Général à la Marine
Marchande,
SERMAGE, Administrateur de l'I.N.S.E.E., Chef du Bureau Central des Statistiques,
SIMONNET, Administrateur Principal de l'Inscription Maritime,
TARALLO, Administrateur Civil au Ministère des Finances et des Affaires Economiques,
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,
WICKHAM, Agrégé des Facultés de Droit et des Sciences Economiques.

Rapporteur général :

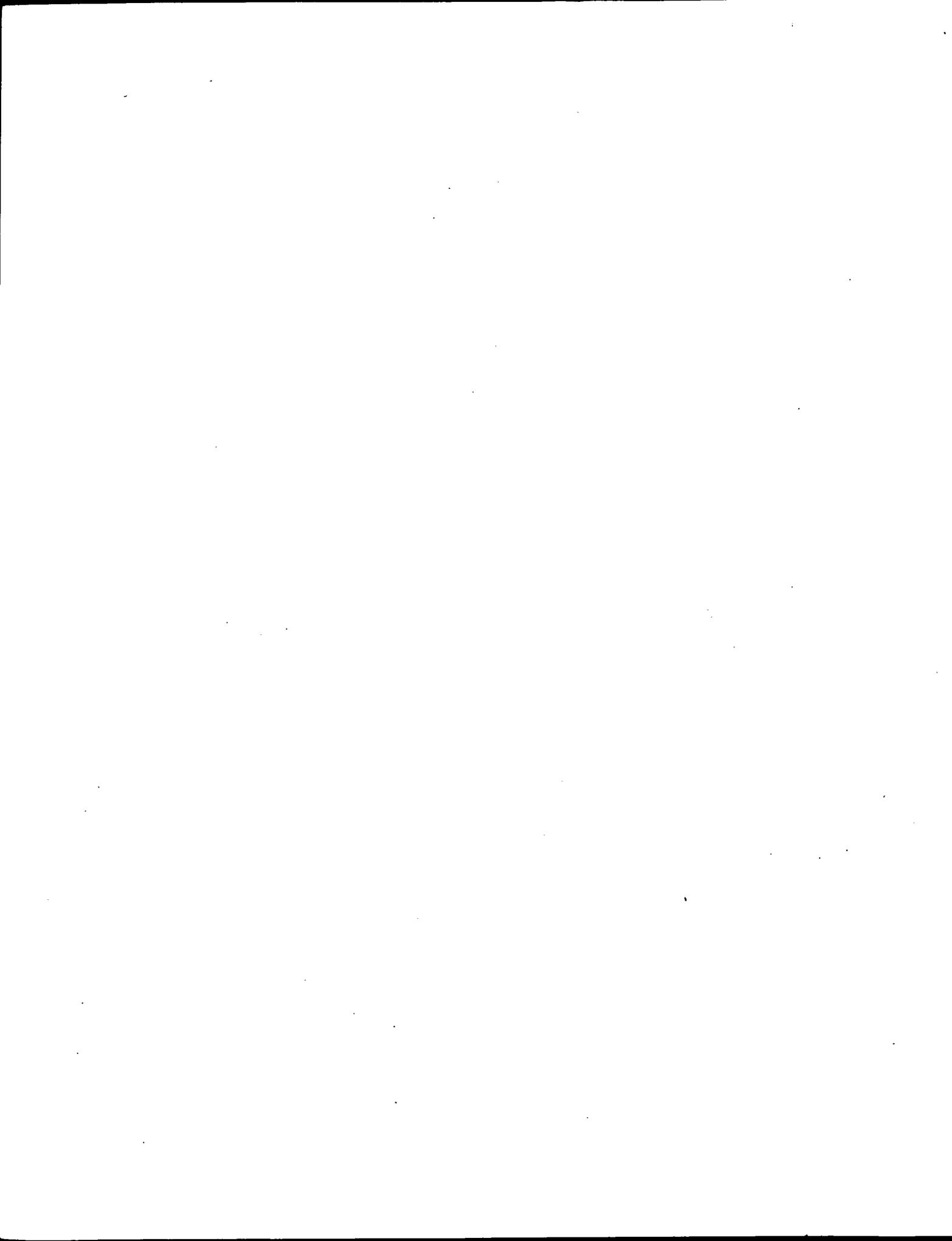
M. ROUSSELOT, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Rapporteur particulier :

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

Secrétaire :

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



SOMMAIRE DU 6^{ème} RAPPORT GÉNÉRAL
DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

	PAGES
CHAPITRE I	
ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DE LA PÉRIODE 1959-1964	
SECTION I. — <i>Evolution de l'économie générale</i>	9
SECTION II. — <i>Evolution des trafics de marchandises et de voyageurs</i>	11

CHAPITRE II	
ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DES COMPTES	
SECTION I. — <i>Chiffres d'affaires et coûts d'exploitation</i>	21
SECTION II. — <i>Frais de personnel</i>	24
SECTION III. — <i>Investissements</i>	26
SECTION IV. — <i>Valeur ajoutée</i>	30
SECTION V. — <i>Structure des dépenses d'exploitation</i>	30

CHAPITRE III	
COMPARAISON DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORT	
SECTION I. — <i>Inégalité des contributions des administrations aux dépenses d'infrastructure</i>	33
SECTION II. — <i>Inégalité de l'imposition fiscale</i>	37
SECTION III. — <i>Autres inégalités dans les conditions de fonctionnement</i>	41
SECTION IV. — <i>Récapitulation d'ensemble des conditions de fonctionnement des trois modes de transport</i>	43
<i>Conclusions générales</i>	49

ANNEXES

ANNEXE I. — <i>Les comptes des transports</i>	51
— Transports routiers de marchandises pour compte d'autrui	52
— Transports routiers de marchandises pour compte propre	54
— Transports routiers publics de voyageurs	56
— Les transports routiers privés de voyageurs. Les taxis. Les voitures sans chauffeur	58
— Les véhicules particuliers	60
— La S.N.C.F.	62
— Les V.F.I.L. et C.S.I.G.	66
— Les transports urbains	68
— La R.A.T.P.	70
— Les transports fluviaux pour compte d'autrui	74
— Les transports fluviaux pour compte propre	76
ANNEXE II. — <i>Les taxes indirectes</i>	77
ANNEXE III. — <i>Les trafics</i>	79
ANNEXE IV. — <i>Evolution du trafic de quelques groupes de marchandises</i>	81
ANNEXE V. — <i>Comparaison des consommations calculées et des consommations estimées par le Comité Professionnel du Pétrole</i>	82
ANNEXE VI. — <i>Mouvements monétaires entre les administrations et la S.N.C.F.</i>	84

LES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

DE 1959 à 1964

A partir de son Ve Rapport, la Commission des Comptes des Transports s'est fixé pour tâche d'établir des comptes prévisionnels à l'aide, notamment, de renseignements concernant l'évolution générale probable de l'économie. Il va de soi que les chiffres ainsi avancés sont essentiellement provisoires et exigeront une modification au cours des rapports suivants.

Certains postes des comptes sont assez faciles à déterminer à l'avance avec une approximation raisonnable, par exemple, l'évolution du trafic dans le cadre d'une année normale. Pour d'autres, les difficultés sont beaucoup plus grandes, en particulier pour les salaires dont il est malaisé de prévoir le taux de croissance. Pour une troisième série d'éléments enfin, la difficulté paraît insurmontable : il s'agit, entre autres, de l'évolution des investissements.

La Commission s'est cependant efforcée de fournir des chiffres pour tous ces postes, en étant pleinement consciente du désaveu que pourra lui infliger la réalité.

Les difficultés exposées ci-dessus sont encore aggravées pour certains modes de transports, tels que les transports routiers et de navigation intérieure, pour lesquels les derniers résultats connus sont ceux de 1961. Les chiffres fournis ne peuvent donc représenter que des ordres de grandeur et des probabilités.

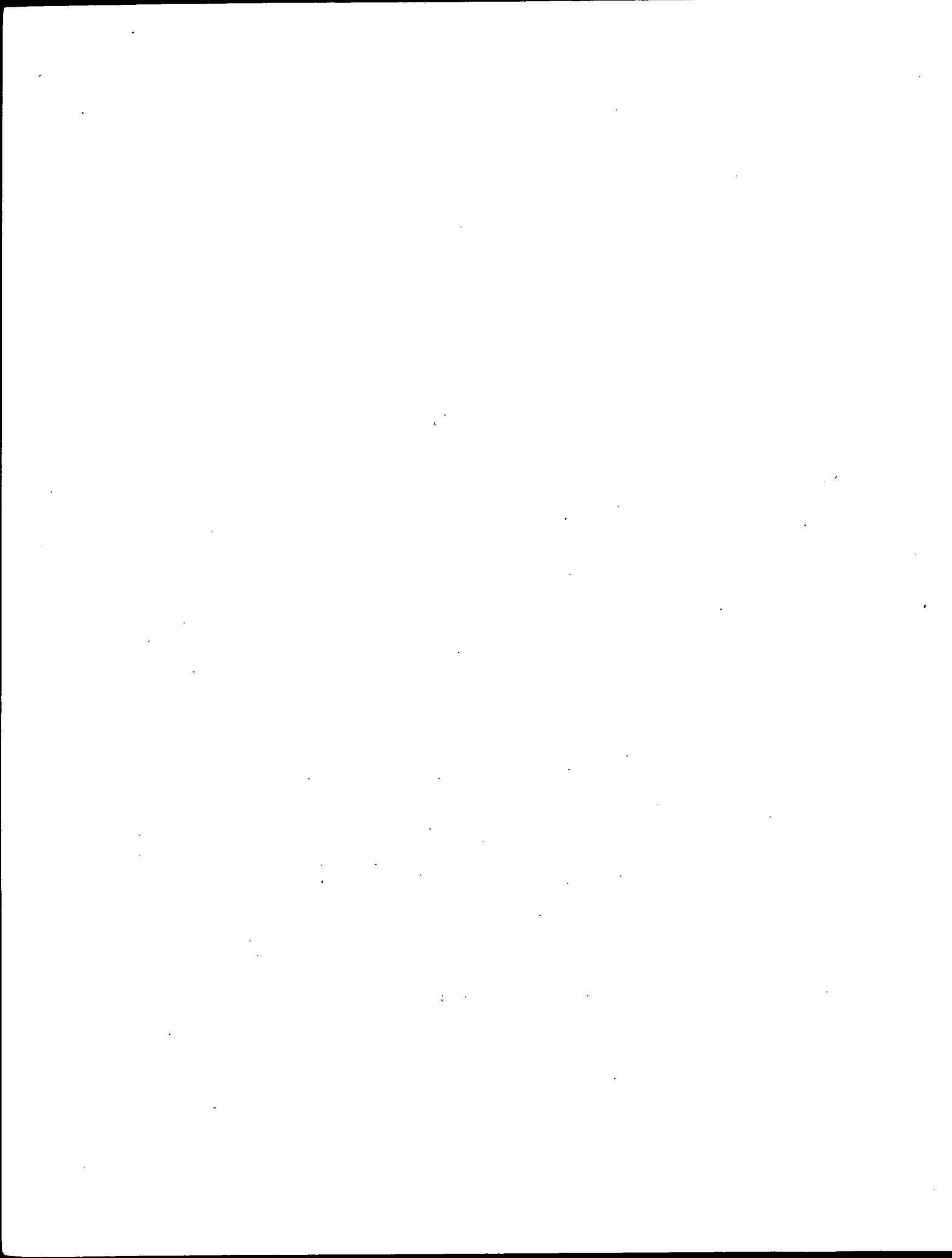
Les comptes sont établis soit d'après les renseignements comptables fournis par les entreprises ou offices (S.N.C.F., R.A.T.P., O.N.N., V.F.I.L. et C.S.I.G.), soit, pour les transports routiers, par des calculs tenant compte des résultats des sondages de l'I.N.S.E.E. et des consommations de carburants.

Les chiffres des années 1959 à 1962 sont définitifs. Les chiffres de 1963, provisoires, sont marqués d'un astérisque, ceux de 1964, prévisionnels, sont marqués de deux astérisques.

La présentation du rapport a été profondément modifiée. Les comptes ayant été reportés en annexes, le rapport proprement dit ne traite plus que de l'évolution de l'activité des transports dans le cadre de l'évolution d'ensemble de l'économie ; des données synthétiques qui peuvent être tirées des comptes des transports et de leurs comparaisons d'un mode de transport à l'autre ; enfin des confrontations de conditions de fonctionnement différentes d'un mode de transport à l'autre.

Le raccordement des comptes du présent rapport avec les comptes de la Nation ne peut encore être effectué, d'une part parce que ces derniers séparent les activités transports proprement dits des activités bâtiments travaux publics et industries mécaniques, d'autre part parce qu'ils englobent les auxiliaires de transport.

Ces activités pour être connues avec précision nécessiteront des études qui ne pourront être entreprises qu'après exploitation complète des résultats du recensement des transports.



CHAPITRE PREMIER

ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DE LA PÉRIODE 1959-1964

SECTION I

ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE

I. PÉRIODE 1959-1962

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

A. LA PRODUCTION INTÉRIEURE BRUTE

La production intérieure brute a progressé rapidement au cours de la période, passant de l'indice 100 en 1959 à l'indice 132 en 1962 en F courants (indice 120 en F constants).

La production agricole a connu des variations assez importantes. La production industrielle a suivi une croissance plus régulière quoique inégale suivant les secteurs.

B. LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Après une très forte expansion en 1959 et 1960, les exportations présentent, à partir de 1961, des signes de ralentissement. Le taux de croissance global n'a été que de 1,3 % en 1962, en raison, notamment, de la dégradation des échanges avec la zone franc. La progression du volume des importations a été importante au cours de la période, en raison, notamment, des mesures de désarmement douanier et de la nécessité de reconstituer les stocks. L'indice des importations est passé de 100 en 1959 à 140 en 1962.

C. LES INVESTISSEMENTS

Les investissements des administrations se sont maintenus à un niveau élevé tout au long de la période ; les investissements privés se sont fortement accrus en 1960 et 1961. En 1962, la formation brute de capital fixe a progressé de 7,5 %.

D. LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

La consommation des ménages s'est accrue rapidement depuis 1959. A prix constants elle a augmenté de 5,5 % en 1960, 5,4 % en 1961 et 6,7 % en 1962.

E. LES PRIX

Les hausses des prix ont été supérieures aux prévisions. Elles sont dues en particulier, à l'évolution des prix agricoles et alimentaires. L'augmentation des prix a été supérieure à 4 % en 1962.

II. PÉRIODE 1963-1964

L'évolution économique reste favorable malgré l'apparition de certaines tensions, sur le marché du travail et dans les prix.

A. PRODUCTION INTÉRIEURE BRUTE

Le taux de croissance de la production intérieure brute devrait être, en 1963, légèrement inférieur à celui de 1962 (+ 4,8 %) en raison d'un hiver rigoureux et des pertes occasionnées par les conflits sociaux. En 1964, ce taux devrait se situer aux environs de 4,5 %.

B. LE COMMERCE EXTÉRIEUR

La balance commerciale avec l'étranger reste déficitaire, l'insuffisance paraissant devoir augmenter en 1964.

Les importations devraient, en Francs courants, se situer à l'indice 174 (base 100 en 1959), les exportations à l'indice 144.

C. LES INVESTISSEMENTS

En 1963 la progression des investissements est de 5,8 %, en 1964 les investissements n'augmenteraient que de 4,1 %. Ces chiffres moyens tiennent compte de la faible augmentation des investissements du secteur privé.

D. LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

La consommation des ménages s'est accrue, en 1963, de 6,5 %, à un rythme comparable à celui de 1962. Ce taux de progression devrait se ralentir quelque peu en 1964 et ne pas dépasser 4,8 %.

E. LES PRIX

Le taux de progression des prix, en 1963, est estimé à 4,6 %; 1964 devrait connaître un très net ralentissement de cette progression (environ 3,2 %) dans le cadre d'une année normale de production agricole.

Compte tenu des indications ci-dessus, les tableaux suivants indiquent les évolutions du produit national brut, de la consommation des ménages et de la balance commerciale, au cours de la période 1959-1964.

TABLEAU 1. — *Evolution du produit national brut*

	1959	1960	1961	1962	1963	1964**
Milliards de F courants	267	296	320	356	392	427
Milliards de F constants	267	288	300	320	334	352

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation 1962 et Budgets Economiques 1963-1964.

TABLEAU 2. — *Evolution des revenus disponibles et de la consommation des ménages*

(milliards de F courants)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Revenus disponibles	189	210	226	256	282	304
Consommation	168	183	199	222	248	269

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation.

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

(milliards de F courants)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Importations	25,1	30,9	33,0	36,3	43,5	49,7
Exportations	27,7	33,5	35,3	36,0	41,1	46,1
Insuffisance	»	»	»	0,3	2,4	3,6
Excès	1,6	2,6	2,3	»	»	»

SOURCE : Rapport sur les Comptes de la Nation.

SECTION II

ÉVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

I. — LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

A. LA S.N.C.F.

Les résultats statistiques provisoires du trafic de la S.N.C.F. permettent d'estimer que le tonnage kilométrique pour 1963 est supérieur d'environ 4,8 % à celui de 1962, le tonnage croissant légèrement moins vite (environ 3,4 %).

B. LA VOIE D'EAU

La reprise du trafic, malgré le lourd handicap du début de l'année, est en progression importante en tonnage (+ 7 %), la croissance des tonnes-kilomètres est plus lente.

C. LE TRANSPORT ROUTIER

Malgré la stagnation du début de l'année, la consommation globale de gas-oil durant les six premiers mois est supérieure de 7,5 % à celle de la période correspondante de 1962. (La consommation d'essence a augmenté de 9 %.) Il est cependant difficile d'en déduire l'accroissement du trafic de marchandises. On peut toutefois estimer que celui-ci sera d'au moins 6 % par rapport à 1962.

— Les prévisions 1964.

Dans l'hypothèse où l'année 1964 bénéficierait de conditions climatiques moins défavorables que l'année 1963 (les barrières de dégel et l'arrêt de certaines activités telles que la construction ont en effet freiné la progression des transports, notamment des transports routiers et fluviaux), les taux de progression devraient être légèrement supérieurs à ceux de cette dernière année. Pour une première approche, la Commission a retenu les taux suivants :

S.N.C.F. + 4 % - voie d'eau + 7 % - route + 7 %.

Le trafic d'ensemble en tonnage, sous réserve, d'une part, des imprécisions concernant les transports routiers, d'autre part, de la valeur des estimations pour l'année 1964 aura progressé de 4,2 % par an depuis 1959.

En tonnage kilométrique, la progression atteint un taux moyen annuel de 4,8 %.

GRAPHIQUE I

TRAFIC DE MARCHANDISES

(tonnes)

Millions
de
tonnes

400

300

200

100

EAU

ROUTE
(toutes professions,
à plus de 50 km)

S. N. C. F.

1955

1956

1957

1958

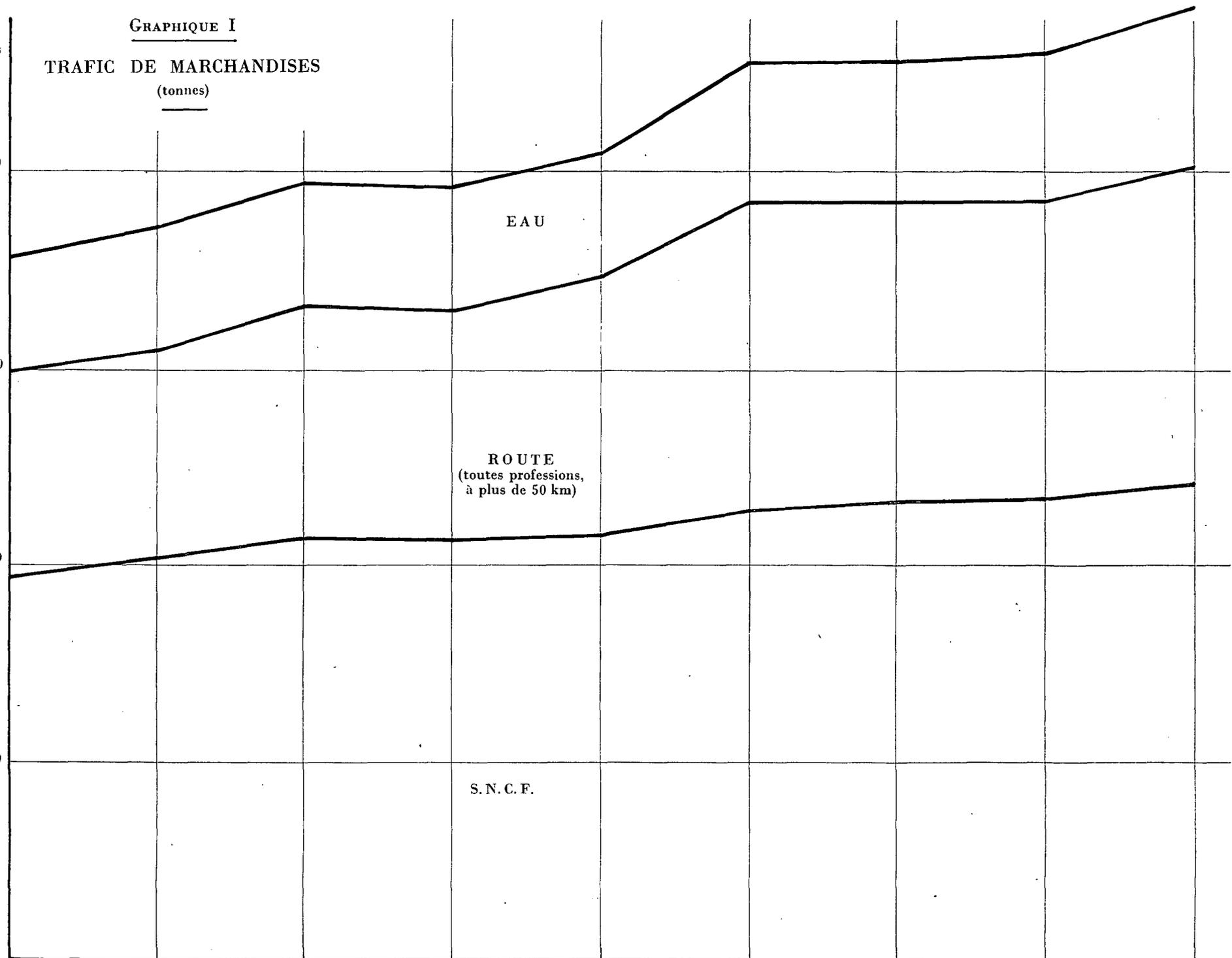
1959

1960

1961

1962

1963

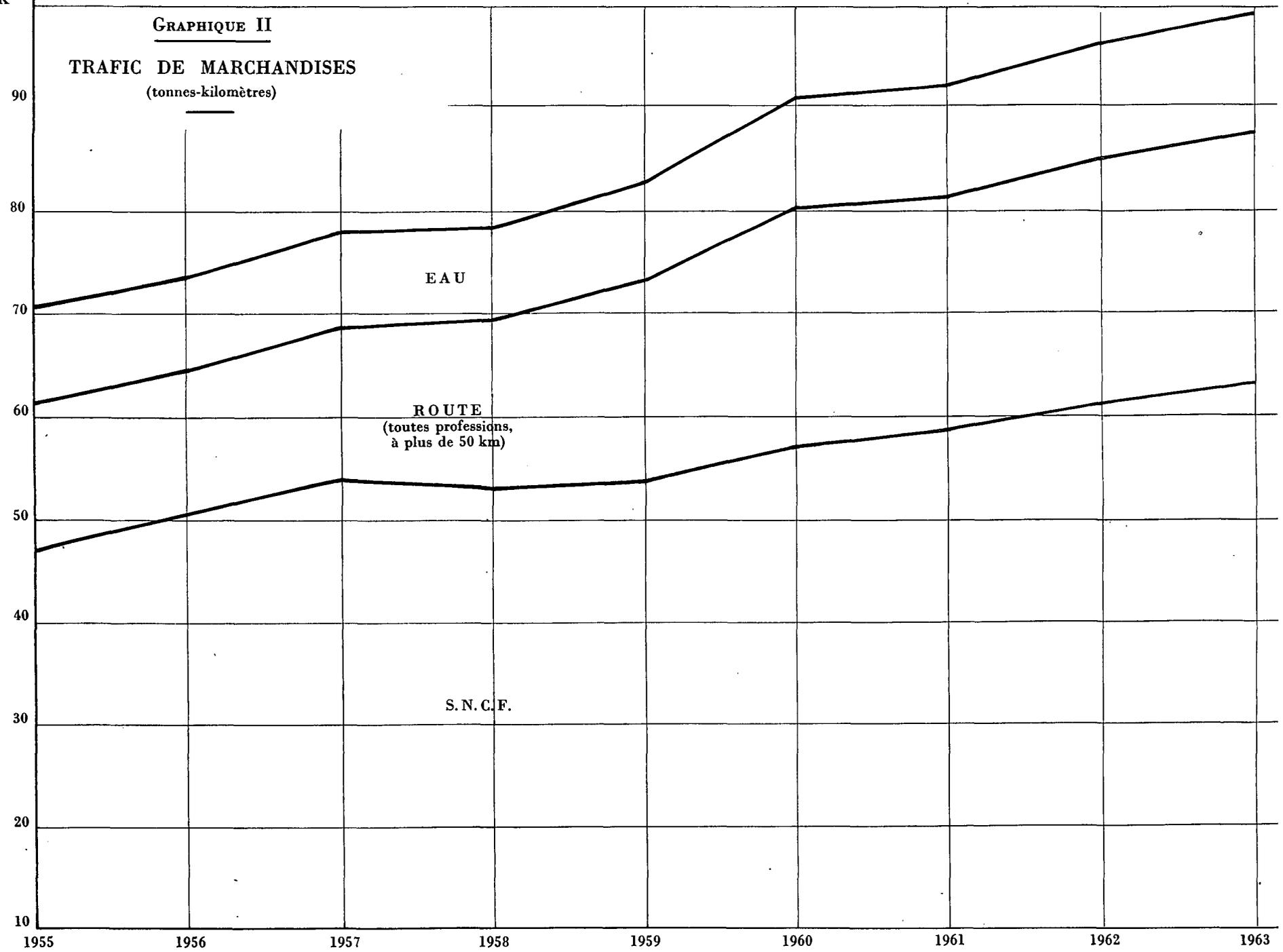


Milliards
de
T-K

GRAPHIQUE II

TRAFIC DE MARCHANDISES

(tonnes-kilomètres)



On assiste donc, au cours de la période, à un allongement des distances moyennes de parcours.

Ce phénomène est particulièrement net si l'on considère le trafic de la S.N.C.F., connu avec beaucoup de précision. En effet, de 1959 à 1963, alors que les tonnages transportés ne croissent que de 2,9 % par an, les tonnages kilométriques progressent de 5,0 % par an. En ce qui concerne la route, la distance moyenne de transport (cf. tableaux 4 et 5 ci-après) passe de 149 km en 1959 à 158 km en 1962.

La progression moins rapide des tonnages transportés par la S.N.C.F. est due, notamment à la très faible augmentation des transports de combustibles minéraux solides, et de minerais.

TABLEAU 4. — *Trafic d'ensemble en tonnage*

(millions de T)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
S.N.C.F.	212,7	226,7	229,7	231,0	240,0	249
Route (+ 50 km)	133,0	158,0	152,0	154,0	162,0	170
Eau	62,5	68,0	70,8	71,5	76,2	81
TOTAL	408,2	452,7	452,5	456,5	478,2	500

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

TABLEAU 5. — *Trafic d'ensemble en tonnage kilométrique*

(milliards de TK)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
S.N.C.F. (1)	52,20	55,60	57,50	59,80	63,00	66,30
Route (2) (+ 50 km)	19,80	23,40	22,40	24,40	25,70	27,00
Eau	9,50	10,77	11,26	11,23	11,00	11,70
TOTAL	81,50	89,80	90,80	95,40	99,70	105,00

(1) Les chiffres des années 1959 à 1962 ont été recalculés d'après les bases retenues en 1963 en raison de la nouvelle tarification.

(2) Les résultats de 1959 à 1962 sont ceux du sondage I.N.S.E.E., ceux de 1963 et 1964 sont des extrapolations d'après l'évolution prévisible des consommations de carburants.

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

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

a. *Les transports routiers.*

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, la progression de 1956 à 1962 a été :

	en tonnes	en tonnes/kilom.
— pour la moyenne distance :	41 %	70 %
— pour la longue distance :	64 %	77 %

b. *Les transports ferroviaires.*

La même tendance apparaît dans les transports ferroviaires, ainsi que le montre le tableau suivant :

TABLEAU 6. — *Transports par wagons complets.*

(en indices)

	1956	1959	1960	1961	1962
50 à 149 km	100	102	106,5	107	105
150 km et plus	100	105	112	115	119

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

TABLEAU 7. — *Répartition du trafic entre wagons S.N.C.F. et wagons particuliers*

(millions de tonnes)

	1956	1959	1960	1961	1962	1962/1956
Wagons S.N.C.F.	123,8	116,1	120,2	120,5	118,0	— 4,5 %
Wagons de particuliers	77,0	92,9	103,1	105,9	109,5	+ 42 %

Si l'on considère les tonnes-kilomètres, la progression est de 7 % pour les wagons S.N.C.F. et de 60 % pour les wagons de particuliers.

c. *La navigation fluviale.*

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

2. — **LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**

A. — **Les transports en commun.**

A. LA S.N.C.F.

La progression du nombre de voyageurs « grandes lignes » de la S.N.C.F. est relativement rapide ; cette croissance peut s'expliquer par l'allongement de la durée des congés annuels et surtout par le développement des vacances d'hiver (sports d'hiver).

Ce dernier phénomène est mis en valeur par la comparaison de la progression du nombre de voyageurs en décembre-janvier et en juillet-août.

Dates	Voyageurs	Taux de progression
Décembre 1959 + Janvier 1960.	40,6 Millions	} + 14 %
Décembre 1962 + Janvier 1963.	46,5 Millions	
Juillet + Août 1959.	44 Millions	} + 5 %
Juillet + Août 1962.	46,4 Millions	

On peut présumer que ce mouvement se poursuivra au cours des prochaines années.

Corrélativement à la progression du nombre des voyageurs, on remarque un allongement des distances moyennes de parcours qui passent de 109 km en 1959 à 122,2 km en 1963.

Jusqu'à la fin de 1962, la progression du nombre de voyageurs « banlieue » est restée plus lente que celle des voyageurs grandes lignes, pour les mêmes raisons que celles qui expliquent l'évolution du trafic de la R.A.T.P. :

— développement de l'usage des voitures particulières, réduction de la semaine de travail et extension du régime de la journée de travail continue.

Par contre, en 1963, l'accroissement du nombre des voyageurs, par rapport à 1962, atteint les taux de 6,3 % pour la banlieue, le trafic grandes lignes reste inchangé, le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 2,25 % sur les grandes lignes et de 7,9 % sur la banlieue.

B. LA R.A.T.P.

Le trafic global de la R.A.T.P., en régression constante jusqu'en 1962, augmente à partir de 1963.

La progression est due, d'une part à la stabilisation des éléments précédents, d'autre part à l'augmentation de la population de la région parisienne. Décomposée en trafic par fer et trafic par route, l'activité de la R.A.T.P. présente en fait deux aspects très différents.

1. — *Le trafic par fer.*

Jusqu'en 1961 le trafic par fer a régressé en moyenne de 1,9 % par an. Les résultats de 1963 indiquent, au contraire, une progression de 4 %.

2. — *Le trafic par route.*

La régression ici beaucoup plus sensible, est en moyenne, de 3,4 % par an. Cette évolution s'est poursuivie en 1963. Les difficultés et les lenteurs de la circulation dans Paris en sont, sans doute, les raisons principales.

Pour 1964, la Commission a estimé que le trafic par fer continuerait sa progression alors que le trafic par route se stabiliserait aux environs de 760 millions de voyageurs par an, grâce à l'extension probable de la nouvelle technique des couloirs réservés aux autobus dans certaines rues.

C. AUTRES MODES DE TRANSPORT

Les chiffres concernant les autres modes de transport ne sont connus — et encore avec imprécision — que jusqu'en 1961.

Les chiffres donnés pour 1962 à 1964 ne sont donc que des ordres de grandeur probables.

a. *Transports urbains (R.A.T.P. exclue).*

Le trafic est en progression lente mais régulière (un peu moins de 1,5 % par an).

b. *V.F.I.L. et C.S.I.G.*

A défaut d'éléments précis la Commission a estimé que le trafic resterait constant.

TABLEAU 8. — *Les transports en commun de voyageurs*

a. *Nombre de voyageurs.*

(millions de voyageurs)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
<i>Transports urbains et suburbains</i>						
S.N.C.F. banlieue	316	318	319	318	338	346
R.A.T.P. fer	1.204	1.213	1.159	1.176	1.228	1.270
route	876	852	797	770	758	760
T.U.	1.034	1.033	1.049	1.073	1.100	1.130
TOTAL	3.430	3.416	3.324	3.337	3.424	3.506
<i>Transports interurbains</i>						
S.N.C.F. grandes lignes	252	252	257	261	261	264
V.F.I.L. + C.S.I.G.	36	38	40	40	40	40
Autocars interurbains	250	250	260	270	270	270
TOTAL	538	540	557	571	571	574
TOTAL GÉNÉRAL	3.968	3.956	3.881	3.908	3.995	4.080

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

TABLEAU 9

b. Nombre de voyageurs-kilomètres.

(milliards de VK)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
<i>Transports urbains et suburbains</i>						
S.N.C.F. banlieue	4,49	4,53	4,57	4,67	5,04	5,25
R.A.T.P. fer	6,52	6,57	6,28	6,38	6,65	6,90
route	3,09	3,00	2,79	2,71	2,67	2,70
T.U.	3,70	3,89	3,96	4,04	4,15	4,25
TOTAL	17,80	17,99	17,60	17,80	18,51	19,10
<i>Transports interurbains</i>						
S.N.C.F. grandes lignes	27,50	27,50	29,03	31,06	31,76	32,90
V.F.I.L. + C.S.I.G.	1,40	1,50	1,60	1,60	1,60	1,60
Autocars interurbains	10,38	10,35	10,67	11,54	12,00	12,50
TOTAL	39,27	39,35	41,50	44,20	45,36	47,00
TOTAL GÉNÉRAL	57,07	57,34	59,10	62,00	63,87	66,10

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

B. — Les transports individuels.

Comme dans le V^e rapport, la Commission a tenté d'évaluer le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voiture particulière. En estimant à 1,7 le nombre moyen de passagers par véhicule et à 9.100 km le parcours annuel moyen, on obtient les chiffres suivants qui ne constituent que des ordres de grandeur. Ces chiffres permettent cependant d'apprécier l'évolution générale.

TABLEAU 10. — Nombre de voyageurs-kilomètres

(en milliards de voyageurs-kms)

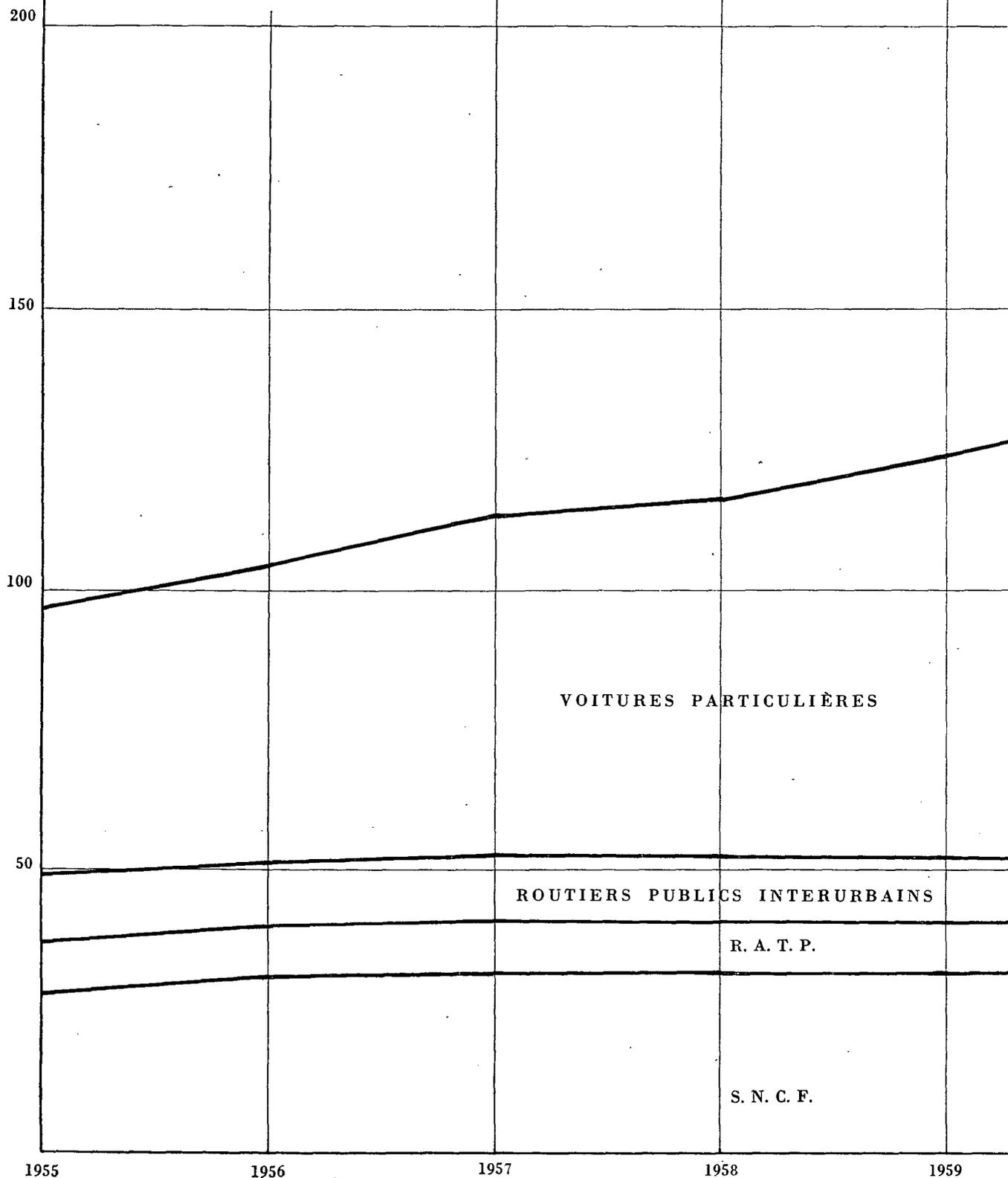
1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963*
53,8	61,4	69,8	77,6	85,8	95,3	108,3	121

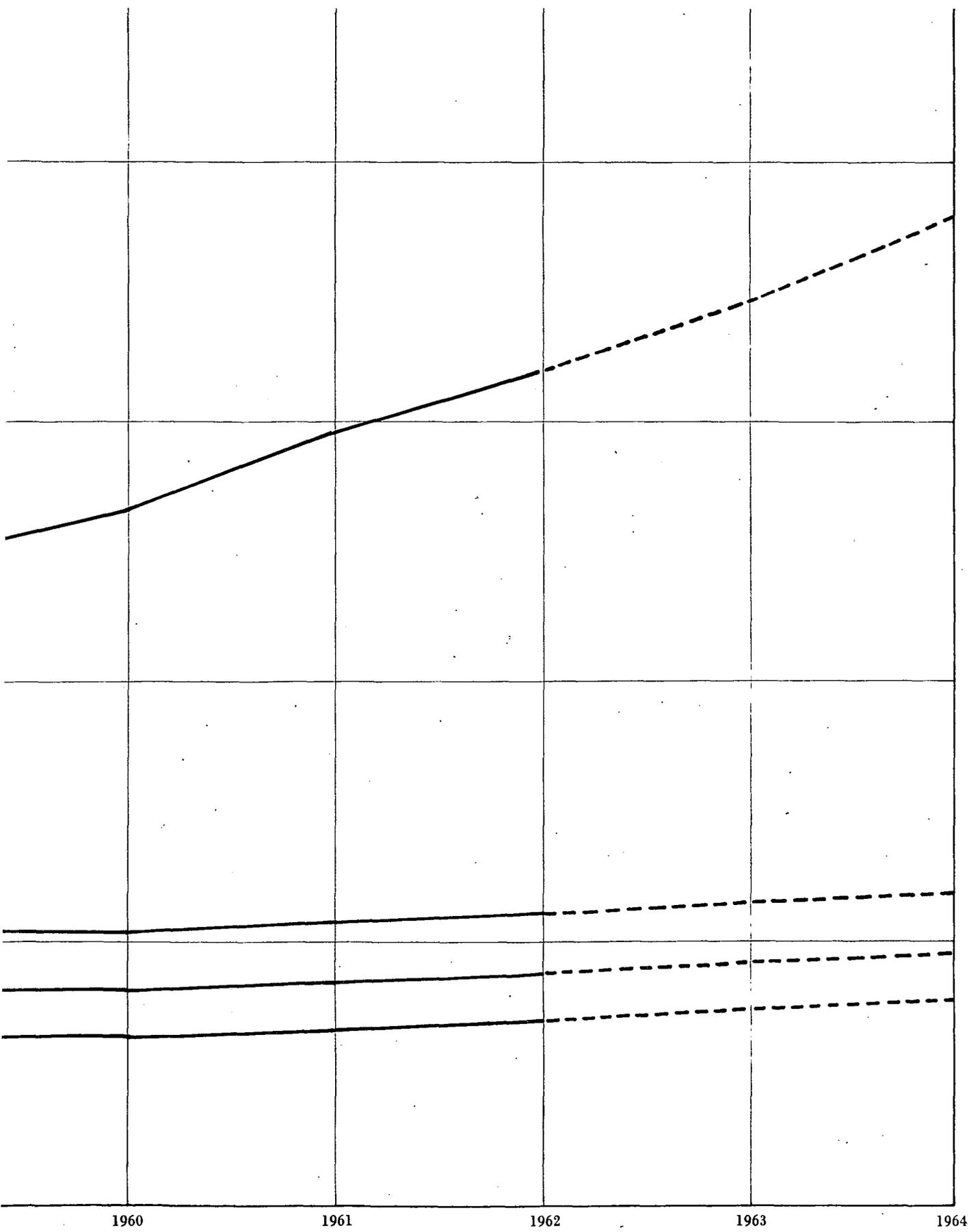
SOURCE : S.A.E.I.

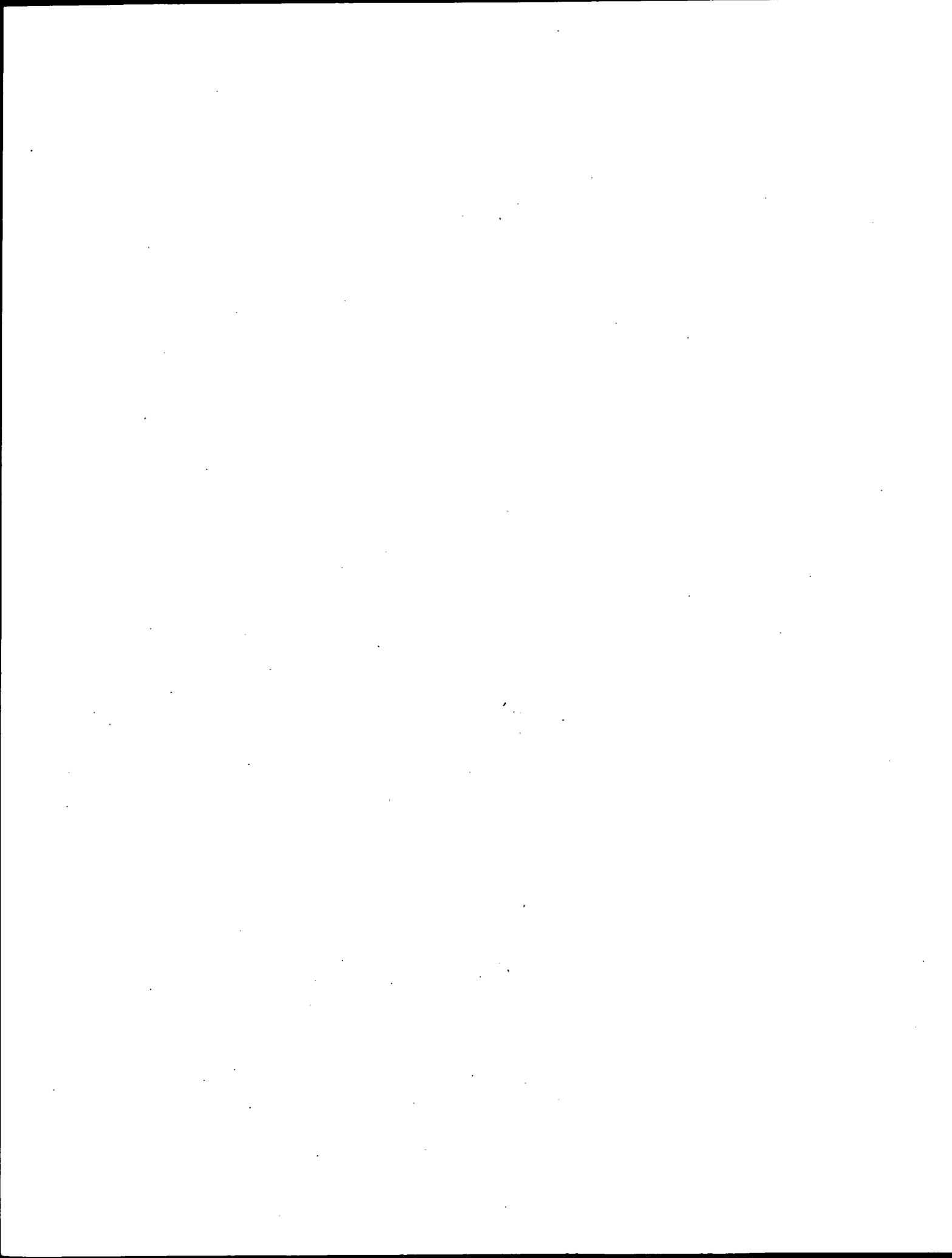
La comparaison des taux de croissance annuels moyens des transports en commun et des transports individuels met en valeur la progression lente (2,6 %) des premiers en regard de l'expansion très rapide (+ 12 %) des seconds.

Milliards
de
Voyageurs-km

GRAPHIQUE III
ÉVOLUTION
DES TRAFICS DE VOYAGEURS
en V. K.







CHAPITRE II

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DES COMPTES

Nota : Les chiffres figurant ci-après sont extraits des comptes présentés en annexe.

SECTION I

CHIFFRES D'AFFAIRES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION

A. — Chiffres d'affaires des transporteurs publics.

Le taux de croissance moyen des chiffres d'affaires est de 8,1 % par an. Il diffère assez sensiblement d'un mode de transport à l'autre : 10,1 % pour les transports routiers de marchandises, 6,3 % pour les transports routiers de voyageurs, 7,3 % pour la S.N.C.F., 9 % pour la R.A.T.P., 5 % pour les T.U. et V.F.I.L. et, enfin, 7 % pour la navigation fluviale.

B. — Dépenses d'exploitation des transports privés.

Le taux de croissance annuel moyen des dépenses d'exploitation des transports privés (voitures particulières exclues) est de 7 %, légèrement inférieur à celui des transporteurs publics. Ce taux s'élève à 10,1 % pour les voitures particulières, cycles et motocycles.

TABLEAU 11. — *Evolution des chiffres d'affaires des transports publics (en valeur absolue)*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Transports routiers de marchandises	2.740	3.060	3.390	3.780	4.160	4.490
Transports routiers de voyageurs	760	800	870	960	1.050	1.125
S.N.C.F. (1)	6.250	6.480	7.120	7.710	8.648	9.270
R.A.T.P. (1)	740	830	890	970	1.091	1.245
Transports urbains, V.F.I.L. et C.S.I.G.	390	410	430	450	470	500
Navigation intérieure	240	260	290	300	308	334
TOTAL	11.120	11.840	12.990	14.160	15.727	17.060

(1) Y compris les indemnités compensatrices et les remboursements de charges.

GRAPHIQUE IV

ÉVOLUTION DES CHIFFRES D'AFFAIRES
DES TRANSPORTS PUBLICS

MF

15.000

10.000

5.000

Navigation fluviale

T. U. + V. F. I. L.

R. A. T. P.

Transports routiers publics de voyageurs

Transports routiers de marchandises
pour compte d'autrui

S. N. C. F.

1959

1960

1961

1962

1963

1964

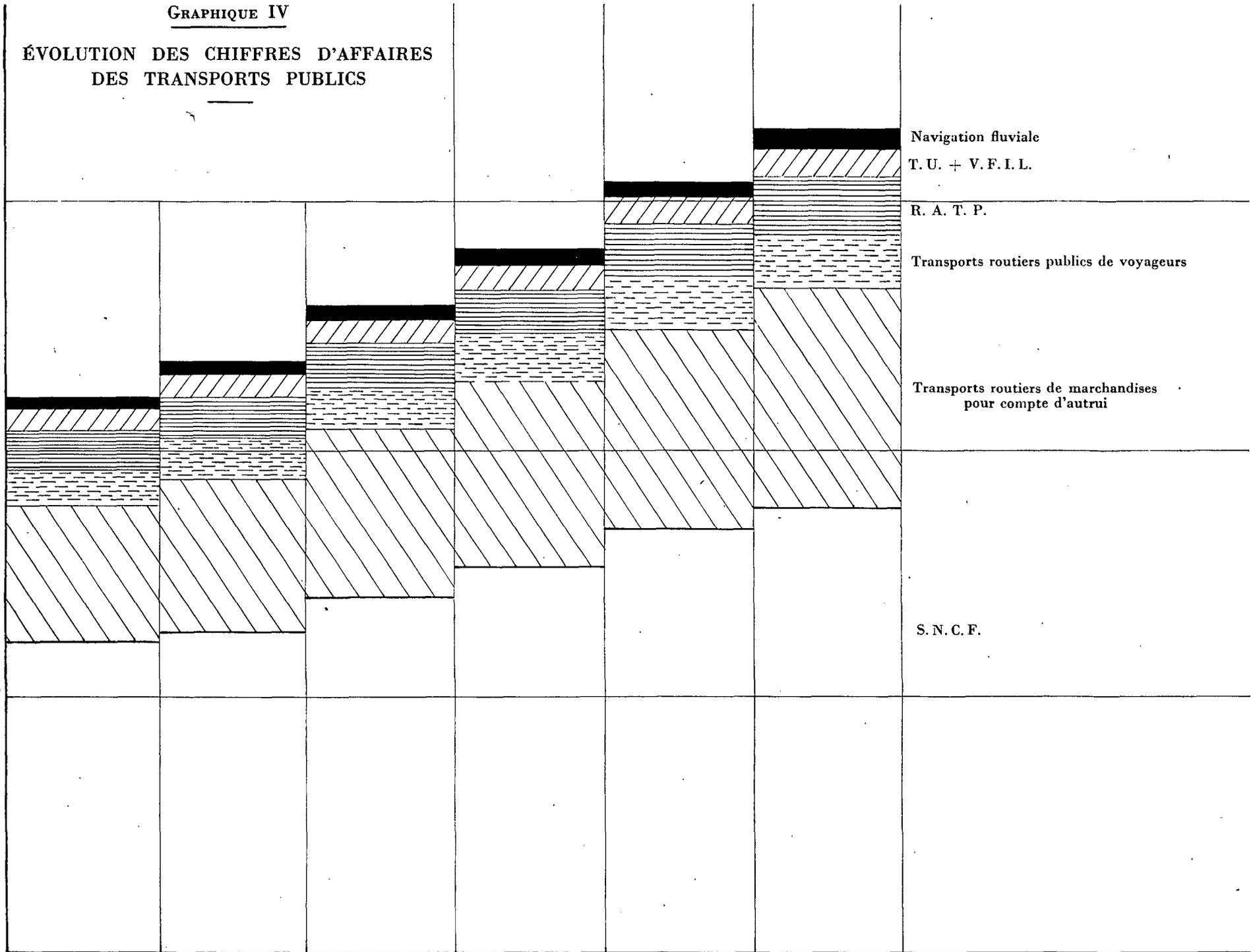


TABLEAU 12. — Evolution des dépenses d'exploitations des transports privés

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Taxis et transports routiers de voyageurs	440	470	500	530	550	570
Automobiles, cycles et motocycles	8.320	9.360	10.570	11.860	13.320	14.770
Transports de marchandises	7.340	8.030	8.600	9.400	10.140	10.750
Navigation intérieure	90	90	100	110	110	120
TOTAL	16.190	17.950	19.770	21.900	24.120	26.210

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

Le tableau suivant, retraçant l'évolution relative des chiffres d'affaires des transports publics, indique que :

- la part des transports routiers de marchandises s'accroît régulièrement ;
- la part de la S.N.C.F. reste supérieure à la moitié du chiffre d'affaires total, mais diminue constamment, en raison, uniquement des transports de marchandises (la part afférente aux transports de voyageurs est en augmentation sensible ;
- la part des transports routiers publics de voyageurs est en régression ;
- la part de la navigation intérieure est extrêmement faible.

En ce qui concerne les transports pour compte propre :

- la part des véhicules particuliers, dans les coûts d'exploitation, s'accroît rapidement ;
- la part des transports routiers de marchandises diminue ;
- la part de la navigation intérieure est négligeable.

On remarquera que le chiffre d'affaires total des transports publics provient, pour 63 % du trafic marchandises et pour 37 % du trafic voyageurs alors que dans les transports pour compte propre les importances relatives sont inversées : 48 % pour les marchandises, 52 % pour les voyageurs.

On notera enfin l'accroissement relatif des dépenses affectées au transport des voyageurs qui passent de 45 % du total en 1959 à 48 % en 1964.

TABLEAU 13. — Evolution relative des chiffres d'affaires des transports publics et des dépenses d'exploitation

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Transports routiers de marchandises	24,6	25,7	26,1	26,7	26,3	26,2
Transports routiers de voyageurs	6,9	6,8	6,7	6,5	6,5	6,3
S.N.C.F. (1)	56,1	54,8	54,7	54,6	55,3	55,2
R.A.T.P.	6,7	7	6,9	6,9	6,9	7,3
Transports urbains, V.F.I.L., C.S.I.G.	3,5	3,5	3,4	3,2	3,0	3,0
Navigation intérieure	2,2	2,2	2,2	2,1	2,0	2,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) En décomposant le chiffre d'affaires de la S.N.C.F. entre voyageurs et marchandises on obtient les résultats suivants, par rapport au chiffre d'affaires total des transports publics :

TABLEAU 14. — Evolution des dépenses d'exploitation des transports pour compte propre.

(en pourcentage)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Taxis et transports voyageurs	2,7	2,7	2,7	2,5	2,3	2,2
Automobiles, cycles, motocycles	51,3	52,0	53,0	53,4	54,4	55,7
Transports de marchandises	45,5	44,8	43,8	43,6	42,8	41,6
Navigation intérieure	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

SOURCE : S.A.E.I.

	1959	1960	1961	1962	1963
S.N.C.F. voyageurs	19,6	19,0	19,1	20,0	20,7
marchandises	36,5	35,8	35,6	34,6	34,6
TOTAL	56,1	54,8	54,7	54,6	55,3

SECTION II

FRAIS DE PERSONNEL (1)

Il est délicat de comparer entre elles les évolutions des frais de personnel des divers modes de transport. En effet :

— les frais de personnel des transports routiers ne comprennent pas ceux qui sont inclus dans les dépenses de réparation, alors qu'ils y sont compris pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ;

— les charges de retraite très importantes de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. viennent alourdir considérablement le poste « frais de personnel » de ces entreprises ;

— les effectifs ont évolué différemment d'un mode de transport à l'autre. Ils sont, en outre, mal connus dans les transports routiers.

Pour ces différentes raisons il paraît seulement possible d'indiquer que la masse globale des salaires (y compris les charges sociales) a augmenté de 9,7 % par an en moyenne.

Si l'on tient compte des hausses de prix de 1959 à 1963, on remarque que les frais de personnel dans les transports ont augmenté de 3,7 % par an en moyenne, soit exactement comme le revenu disponible des ménages (en francs constants).

(1) Il n'est pas apparu utile à la Commission de reprendre un certain nombre de tableaux de détail pour lesquels aucun élément supplémentaire n'est encore disponible.

TABLEAU 14. — *Evolution des salaires et des charges sociales de la S.N.C.F.*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
1° Salaires	2.813	2.956	3.133	3.506	3.996	
2° Charges sociales	1.875	2.012	2.212	2.519	2.806	
a) retraite	1.195	1.265	1.365	1.543	1.736	
b) prestations familiales, C.T.M., etc.	586	646	735	834	920	
c) apprentissage, formation et sélection du personnel	94	101	112	142	150	
TOTAL des frais personnels	4.688	4.968	5.345	6,025	6.802	7.210
Effectifs moyens de l'année en milliers	357,3	352,9	349,2	354,1	359,4	360,0
Retraités et ayants droit (en milliers)	405,0	405,6	407,8	407,8	408,0	

TABLEAU 15. — *Evolution des salaires et des charges sociales de la R.A.T.P.*

(millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*
1° Salaires	320	341	364	414	485
2° Charges sociales :					
a) retraites	130	140	146	174	200
b) prestations familiales, etc.	35	37	47	49	58
TOTAL	485	518	557	637	743
Personnel					
— en activité	35.946	35.391	35.382	35.050	
— retraités et ayants droit	36.023	36.678	37.220	37.944	

Les charges de retraites, à la R.A.T.P., ont représenté, en 1961, 40 % 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 16. — *Evolution des frais de personnel dans les transports intérieurs*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Transports routiers de marchandises	895	970	1.100	1.250	1.400	1.520
Transports routiers de voyageurs	225	240	260	290	325	352
S.N.C.F.	4.678	4.968	5.345	6.025	6.802	7.210
R.A.T.P.	485	518	557	636	743	820
Transports urbains, V.F.I.L. et C.S.I.G.	197	205	216	231	244	260
Navigation intérieure	97	108	114	121	126	135
TOTAL (arrondi)	6.580	7.010	7.590	8.570	9.435	10.297

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

SECTION III

INVESTISSEMENTS

A. — Remarque préliminaire.

Les chiffres des investissements figurant dans le présent rapport sont différents, sur certains points, de ceux fournis précédemment.

1. Investissement en matériel.

a) *S.N.C.F.* Les modifications apportées aux chiffres résultent de la correction d'une erreur de répartition des frais généraux appliqués précédemment à tort à l'annuité de renouvellement.

b) *R.A.T.P.* Le gros entretien a été exclu des investissements de la R.A.T.P. pour des raisons d'homogénéité avec ceux des transports routiers qui ne les comprennent pas.

c) *Navigation intérieure.* Les chiffres fournis comprennent à la fois les motorisations, les transformations constructions neuves.

Pour ces trois, les chiffres d'investissement indiqués sont conformes à ceux des rapports sur conditions d'exécution du Plan.

2. Investissements en infrastructure.

a) *S.N.C.F. et R.A.T.P.* Les chiffres précédents ont été rectifiés.

b) *Route.* Les nouveaux chiffres d'investissements résultent, en particulier, des statistiques du Ministère de l'Intérieur pour 1960 et 1961 qui ont permis de redresser les chiffres indiqués auparavant et de l'étude des budgets de la Seine et de Paris jusqu'en 1963 qui a permis de donner des chiffres exacts.

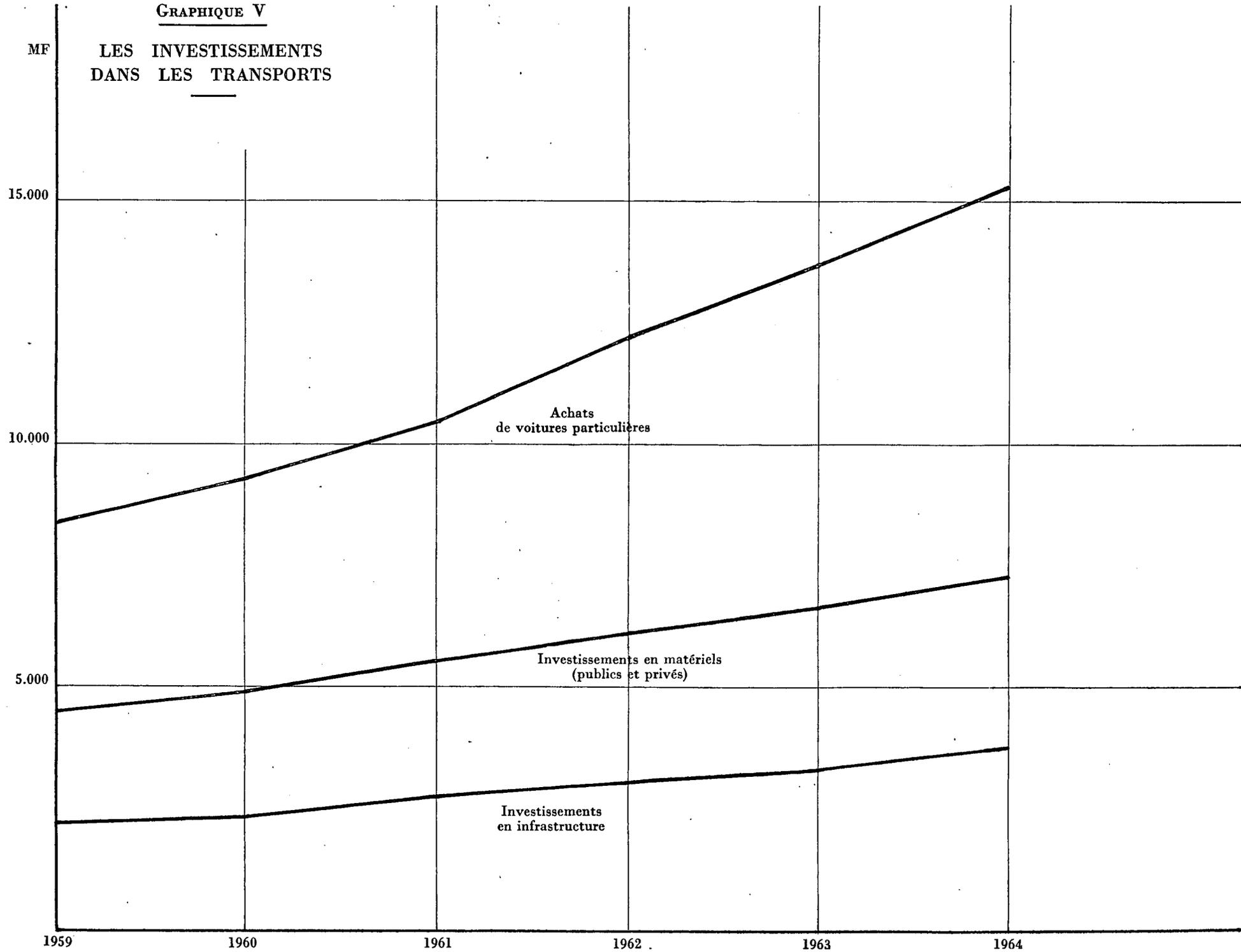
c) *Navigation intérieure.* Les chiffres fournis sont, comme ceux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. conformes à ceux du rapport sur les conditions d'exécution du plan.

B. — Investissement en matériel.

Le taux de croissance annuel moyen des investissements en matériel des transports publics a atteint 7,9 %. Il est cependant assez différent d'un mode de transport à l'autre et toute comparaison est très délicate en raison de certaines modifications des conditions d'exploitation (achats de locomotives à la S.N.C.F., mise sur pneumatiques de rames à la R.A.T.P., etc.).

GRAPHIQUE V

LES INVESTISSEMENTS
DANS LES TRANSPORTS



On remarquera en 1962 — dernière date pour laquelle les renseignements sont connus — le très fort accroissement des investissements en autocars, particulièrement d'autocars de plus de 40 places, et des investissements des transports routiers de marchandises, surtout en véhicules gros porteurs.

La croissance est sensiblement du même ordre dans les transports pour compte propre.

En ce qui concerne les voitures particulières la progression moyenne est de 15 % par an et présente une très nette tendance à s'accélérer au cours des dernières années.

C. — Investissements en infrastructures.

Le taux de croissance moyen des investissements concernant les infrastructures est de l'ordre de 11 % par an, dont 5 % pour la S.N.C.F., 15 % pour la voie d'eau, 71 % pour la R.A.T.P., 10,5 % pour la route. Ce dernier chiffre marque l'effort fait sur la route depuis quelques années.

I. — INVESTISSEMENTS EN MATÉRIEL

A. — Transports publics.

TABLEAU 17. — Investissements dans les transports publics (1)

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
S.N.C.F.	627	660	681	693	732	856
R.A.T.P.	8	21	19	34	60	73
T.V. et V.F.I.L.	20	23	27	34	45	61
Routiers marchandises	330	380	440	480	510	530
Routiers voyageurs	150	155	160	165	180	190
Navigation fluviale	57	37	43	43	56	56
TOTAL	1.192	1.276	1.370	1.449	1.583	1.766

SOURCES : Rapport sur les conditions d'exécution du plan, S.A.E.I.

B. — Transports pour compte propre.

TABLEAU 18. — Investissements dans les transports pour compte propre (2)

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Routiers marchandises	1.100	1.250	1.360	1.490	1.570	1.620
Routiers voyageurs	30	40	40	40	45	45
Navigation fluviale	24	23	24	26	25	25
	1.154	1.313	1.424	1.556	1.640	1.690
Voitures particulières	3.870	4.380	4.940	6.390	7.360	8.250

SOURCE : S.A.E.I.

- (1) Non compris le gros entretien.
 (2) Y compris le gros entretien.

II. — INVESTISSEMENT D'INFRASTRUCTURE

TABLEAU 19

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
S.N.C.F.	579	644	675	722	744	744
T.U. + V.F.I.L.	5	5	7	12	19	13
R.A.T.P.	19	25	50	75	100	200
Route (1)	1.480	1.577	1.876	2.095	2.306	2.565
Navigation fluviale - Etat (2)	65	79	76	93	110	130
Travaux financés par fonds de concours de l'O.N.N.	8	12	35	47	47	50
TOTAL	2.156	2.332	2.719	3.044	3.326	3.702

(1) La somme des dépenses d'équipement et d'entretien correspond au montant total indiqué au tableau 23 ci-après, les emprunts de la Société des Autoroutes exclus.

(2) Une partie de ces sommes, affectées à des travaux divers (notamment travaux contre les crues) n'est pas à mettre à la charge de la navigation fluviale.

SOURCE : Rapport sur les conditions d'exécution du plan, S.A.E.I.

Les dépenses de gros entretien.

Ainsi qu'il a été précisé dans les tableaux précédents ceux-ci ne comportent pas les dépenses de gros entretien. Aussi a-t-il paru intéressant de les indiquer pour permettre le raccord avec les chiffres figurant dans les comptes proprement dits.

Les dépenses de gros entretien sont les suivants pour les trois modes de transports, étant entendu qu'en ce qui concerne les transports routiers on a estimé que les dépenses de réparations sont constituées pour 30 % de leur montant par du gros entretien :

TABLEAU 20. — *Dépenses de gros entretien*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*
S.N.C.F.	1.142	1.248	1.248	1.268	1.255
Transports routiers de marchandises	110	123	135	151	170
Navigation intérieure (Publique)	8	20	26	34	40
Infrastructure routière (1) (dépenses d'entretien et gros entretien)	2.010	2.243	2.444	2.561	3.341
TOTAL	3.270	3.634	3.853	4.014	4.806

(1) La somme des dépenses d'équipement et d'entretien correspond au montant total indiqué au tableau 23 ci-après, les emprunts de la Société des Autoroutes exclus.

Les structures des dépenses sont très différentes d'un mode de transport à l'autre :

— les dépenses d'énergie de la S.N.C.F. sont très faibles, elles sont beaucoup plus élevées pour les transports routiers ;

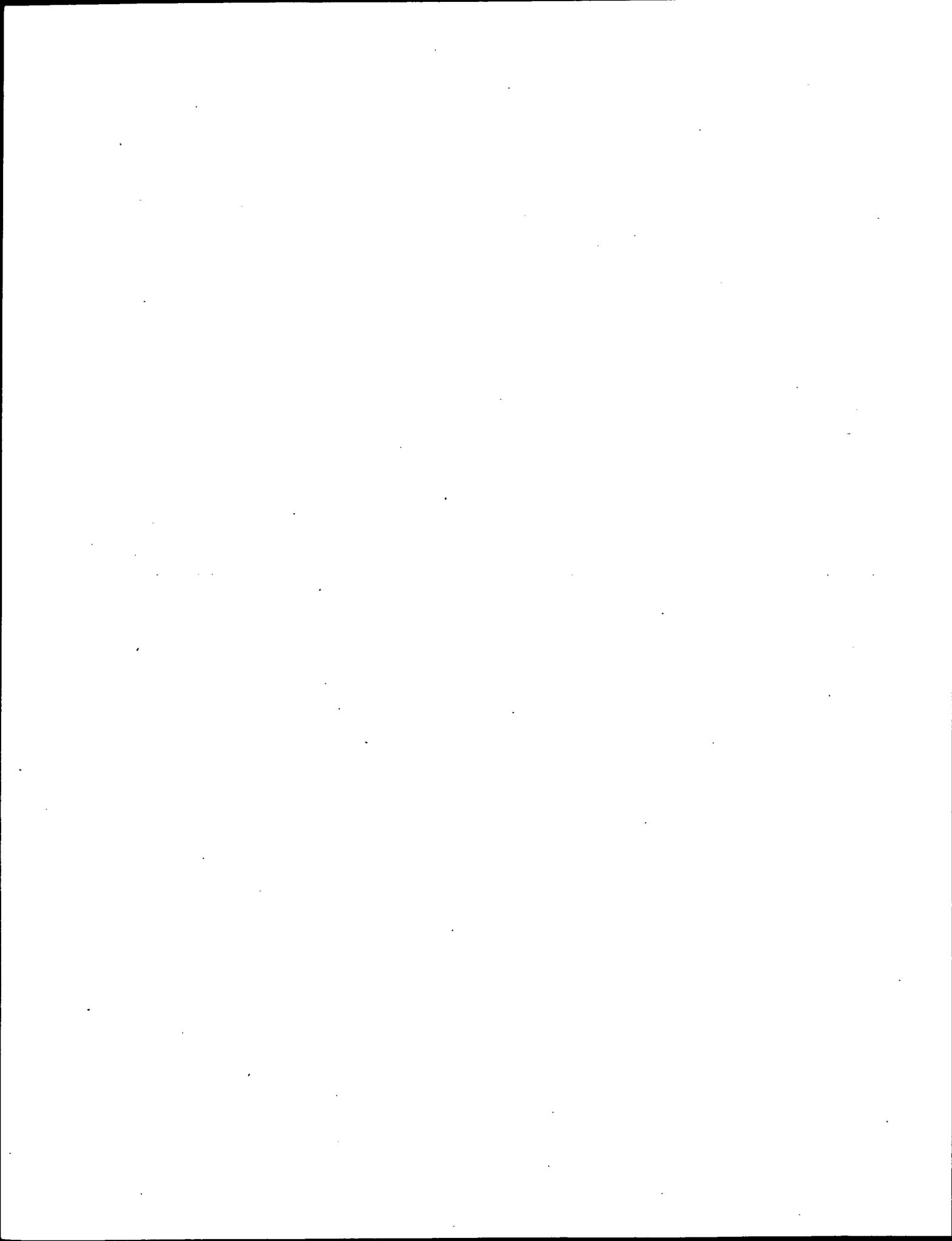
— les frais de personnel ne constituent pas le tiers des dépenses des transports routiers, mais ils ne comprennent ni les dépenses du personnel administratif ni celles du personnel d'atelier, au contraire de ceux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.

TABLEAU 23. — *Structure des dépenses d'exploitation des divers modes de transport pour compte propre en 1962*

(en pourcentage)

	Transports routiers de marchandises	Navigation fluviale
Energie.....	20,5	12,8
Autres biens et services	15,0	11,0
Assurances, Impôts, Intérêts	12,9	9,2
Frais de personnel	38,1	41,3
Frais commerciaux.....	4,0	9,2
Amortissements	9,4	16,5
Résultat brut	100,0	100,0

On remarquera que les frais de personnel sont nettement plus élevés dans les transports pour compte propre que dans les transports pour compte d'autrui correspondants.



CHAPITRE III

COMPARAISON DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORTS TERRESTRES

SECTION I

INÉGALITÉ DES CONTRIBUTIONS DES ADMINISTRATIONS ET DES USAGERS AUX DÉPENSES D'INFRASTRUCTURE

D'importantes inégalités existent entre les modes de transport en matière de couverture des dépenses d'infrastructure.

Dans une gestion optimale des transports, il incomberait aux usagers des différents modes de transport de supporter la charge des dépenses d'infrastructure. Des études méthodologiques se poursuivent en vue de déterminer ce que devrait être la tarification des infrastructures la meilleure sur le plan économique.

Il n'est pas possible de tirer de ces travaux, pour le moment, des éléments chiffrés applicables aux comptes des transports de la Nation.

La Commission s'est donc limitée, dans la présente section, à rapprocher le montant total des dépenses effectuées de 1955 à 1962 au titre des infrastructures d'une part, du montant des contributions ou versements directs des administrations pour l'entretien et la construction des infrastructures, d'autre part, du montant de la participation des usagers à ces dépenses.

On trouvera, dans la Section II, le détail des renseignements concernant la participation des usagers aux charges d'infrastructure par l'intermédiaire de la fiscalité.

1. — LE CHEMIN DE FER

Les dépenses d'entretien de la voie sont reprises dans le compte d'exploitation de la S.N.C.F.

Les dépenses de modernisation et d'extension sont couvertes par des emprunts émis dans le public, ces emprunts entraînent des charges financières qui sont imputées au compte 92.9 de la S.N.C.F.

L'Etat contribue, dans le cadre de la subvention conventionnelle d'exploitation, aux dépenses de la voie (art. 19 de la convention du 31 août 1937) et aux dépenses de gardiennage de passages à niveau sur routes nationales (art. 19 bis de la convention).

Le tableau ci-dessous indique le montant total des dépenses d'infrastructure de la S.N.C.F. et la participation des usagers à ces dépenses.

TABLEAU 24. — Dépenses totales de la S.N.C.F. pour l'infrastructure ferrée et participation des usagers par l'intermédiaire de la tarification.

(en millions de F)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Dépenses de fonctionnement (1)	717	785	883	944	996	1.063	1.161	1.316
Dépenses d'infrastructure (2)	1.169	1.245	1.250	1.395	1.427	1.753	1.885	1.936
TOTAL A	1.886	2.030	2.133	2.339	2.423	2.816	3.046	3.252
<i>Participation de l'Etat</i>								
Gardiennage des P.N.	7	7	8	9	10	10	10	11
Dépenses de la voie.....	352 (3)	363 (3)	567	589	640	666	704	738
TOTAL B	359	370	575	598	650	576	714	749
Participation des usagers A-B	1.527	1.660	1.558	1.741	1.773	2.140	2.332	2.503

(1) Dépenses de personnel VB.

(2) Extension, modernisation, gros entretien, entretien.

(3) Nettes de la redevance d'usage de la voie.

2. — LA ROUTE

L'Etat et les collectivités locales supportent toutes les dépenses d'entretien, de modernisation et d'extension des routes. Sauf cas particuliers d'emprunts, les ressources proviennent du budget et n'entraînent pas de charges d'intérêt.

Ces dépenses sont les suivantes :

**TABEAU 25. — Dépenses d'investissement et de fonctionnement
concernant les infrastructures routières**

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
<i>Etat :</i>						
Fonctionnement	433	465	491	510	560	605
F.S.I.R. Etat (Chap. I, II, III)	267	234	336	450	486	635
Routes et Ponts - Entretien	205	262	264	256	428	301
Equipement	63	31	53	35	40	40
TOTAL.....	968	992	1.144	1.251	1.514	1.581
<i>Départements :</i>						
Chemins départ. (sauf Seine) :						
Entretien	460	525	590	650	900	800
Equipement	190	230	270	320	350	380
F.S.I.R.	—	16	29	45	50	60
Seine Entretien.....	15	16	17	18	20	20
Equipement	65	70	70	75	100	140
TOTAL.....	730	857	976	1.108	1.420	1.400
<i>Communes :</i>						
Entretien et G.R. } sauf Paris	825	900	970	1.010	1.300	1.200
Equipement }	365	410	450	470	500	520
F.S.I.R.	—	52	100	97	100	100
Paris Entretien et G.R.....	70	78	112	120	130	140
Equipement	130	134	148	153	230	240
TOTAL.....	1.390	1.574	1.780	1.850	2.260	2.200
Emprunts émis par la Société des Autoroutes	—	—	—	21	202	228
TOTAL.....	3.088	3.423	3.900	4.210	5.190	5.180
Autres dépenses	400	400	420	450	450	450
TOTAL GÉNÉRAL (1).....	3.490	3.820	4.320	4.660	5.640	5.630

(1) Sauf emprunts.

Les chiffres figurant au tableau précédent ont été établis à l'aide :

— des comptes définitifs et des budgets du Ministère des travaux Publics ;

- des comptes des départements et des communes fournis par le Ministère de l'Intérieur (jusqu'en 1961 inclus) ;
- des comptes du département de la Seine et de la Ville de Paris.

Dépenses de police.

Les dépenses de police ont été déterminées comme dans les Rapports précédents.

TABLEAU 26. — *Dépenses de police relatives à la circulation routière*

(en millions de F)

1959	1960	1961	1962	1963	1964
330	350	370	410	450	470

Ces chiffres permettent de récapituler les dépenses relatives aux routes et à la circulation routière incombant à l'Etat et aux Collectivités locales.

TABLEAU 27. — *Dépenses totales des administrations pour l'infrastructure routière et participation des usagers par l'intermédiaire de la fiscalité*

(en millions de F)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Dépenses de fonctionnement	303	327	358	405	433	465	491	510
Dépenses de police	290	300	310	310	330	350	370	410
Dépenses d'infrastructure	2.510	2.735	2.870	2.975	3.060	3.355	3.830	4.160
TOTAL	3.100	3.360	3.540	3.690	3.820	4.170	4.690	5.080
Participation des usagers (1)	2.250	2.730	3.830	4.670	4.880	5.330	5.990	6.510

(1) Cette participation des usagers est calculée dans la section 2 du présent chapitre.

En francs constants 1959 (indices des prix de la formation brute de capital fixe des bâtiments et travaux publics) les dépenses d'infrastructure sont les suivantes :

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
MF constants 1959 :	3160	3280	3180	3040	3060	3320	3660	3900

3. — LES VOIES NAVIGABLES

Les dépenses d'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 navigation, défense contre les inondations, production d'énergie électrique, par exemple.

Dans les comptes ont seules été retenues les dépenses qui, budgétairement, sont imputées au Ministère des Travaux Publics, ainsi que les dépenses des collectivités locales.

Le tableau ci-dessous indique, d'une part les dépenses des administrations, d'autre part la participation des usagers.

TABLEAU 28. — *Dépenses des administrations et participation des usagers de la navigation fluviale.*

(en millions de F)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963*
Dépenses de fonctionnement	19	22	24	27	30	36	40	44	47
Dépenses d'infrastructure	85	100	108	120	130	136	140	143	154
Fonds de concours et collectivités publiques .					8	12	35	47	50
TOTAL					168	184	215	234	251
Participation des usagers (1)					— 22	— 24	— 26	— 26	— 26

(1) La participation des usagers est calculée à la section 2. Elle est négative c'est-à-dire que les taxes spécifiques payées par les usagers sont inférieures à la sous-imposition de l'énergie et de la T.P.S.

En francs constants 1959 (indices des prix de la formation brute de capital fixe des bâtiments et travaux publics), des dépenses d'infrastructure sont les suivantes :

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
M.F. constants 1959 :	108	120	120	122	130	134	134	132

SECTION II

INÉGALITÉ DE L'IMPOSITION FISCALE

1. — RÉGIME FISCAL ACTUEL

A. — Le chemin de fer.

La fiscalité applicable au chemin de fer est différente de celle des principales activités économiques. Depuis le 24 septembre 1956 le législateur a supprimé les taxes sur l'activité de la S.N.C.F. en tant que transporteur de marchandises. Les transports de voyageurs seuls sont soumis à la taxe sur les prestations de services. Par contre la S.N.C.F. reste soumise à l'ensemble des autres impôts de droit commun, mais, ne possédant pas la qualité de producteur, elle n'a pas la possibilité de déduire les taxes qu'elle a payées sur ses achats de matières et de matériel.

La S.N.C.F. est, enfin, soumise aux divers impôts et taxes sur l'énergie et les carburants.

B. — Les transports routiers.

Les transports routiers sont soumis :

1^o *A une fiscalité spécifique* qui comprend notamment :

- les impôts particuliers sur les carburants et lubrifiants ;
- la T.V.A. au taux de 10 % sur les produits pétroliers ;
- la taxe sur les assurances ;
- les taxes sur les permis de conduire et les récépissés de mise en circulation de véhicules ;
- une taxe différentielle sur les véhicules automobiles ;
- une taxe générale sur les transports routiers et une surtaxe de zone longue lorsqu'il s'agit de transports de marchandises ;
- une taxe de prestation de service sur les transports de voyageurs.

2^o *A une fiscalité générale*, notamment :

- la T.V.A. sur les achats de matières et de matériel, sans déductibilité ;
- les impôts sur les réparations (T.V.A., T.P.S. ou taxe locale).

C. — **Les transports fluviaux.**

Les transports fluviaux sont soumis :

1^o *A une fiscalité spécifique* comprenant, notamment :

- les impôts particuliers sur les carburants et lubrifiants ;
- la T.V.A. sur les produits pétroliers ;
- une taxe au tonnage sur le port en lourd des bateaux.

2^o *A une fiscalité générale*, identique à celle des autres modes de transport.

Les fiscalités applicables aux trois modes de transport sont donc différentes et cette différence est accentuée par le poids de la fiscalité sur l'énergie, étant donné l'importance des frais d'énergie dans le compte d'exploitation de certains modes de transport et notamment de la route.

La Commission, poursuivant les études déjà entreprises dans ses précédents rapports, a cherché à estimer dans quelle mesure ces disparités fiscales affectent les comptes des divers modes de transport. Pour cela elle a déterminé un schéma de référence auquel comparer le régime actuel.

2. — COMPARAISON DU RÉGIME FISCAL ACTUEL A UN SCHÉMA DE RÉFÉRENCE

La Commission a déterminé un régime fiscal de référence uniforme pour tous les modes de transport et identique à la fiscalité générale, défini comme suit :

- application de la T.V.A. au *taux général* 25 %, frappant tous les produits achetés par le secteur des transports, sans déduction ;
- application de la T.P.S. au *taux général*, non seulement, comme actuellement, aux transports de voyageurs, mais également aux transports de marchandises ;
- suppression de toutes les taxes spécifiques.

A. — **Le chemin de fer.**

Le chemin de fer utilise, principalement, de l'énergie supportant la T.V.A. au taux de 10 % (charbon, électricité) et est exonérée de la T.P.S. pour les transports de marchandises.

On peut estimer, comme suit, l'écart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence.

TABLEAU 29. — *Ecart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence*

(en millions de F)

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

SOURCE : S.A.E.I.

B. — Les transports routiers.

Les transports routiers utilisent de l'énergie fortement taxée (essence et gas-oil), sont exonérés de la T.P.S. sur les transports de marchandises et acquittent des taxes spécifiques. L'écart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence peut être estimé comme suit :

a) *Transports routiers de marchandises pour compte d'autrui*

TABLEAU 30. — *Ecart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Surimposition de l'énergie	310	350	395	430
Sous-imposition à la T.P.S.	— 270	— 300	— 290	— 320
Taxes spécifiques	104	112	145	157
TOTAL	144	162	240	267

SOURCE : S.A.E.I.

b) *Transports routiers de marchandises pour compte propre.*

TABLEAU 31. — *Ecart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Surimposition de l'énergie	1.370	1.460	1.580	1.650
Taxes spécifiques	113	120	125	128
TOTAL	1.483	1.580	1.705	1.778

SOURCE : S.A.E.I.

c) *Transports routiers publics de voyageurs.*

TABLEAU 32. — *Ecart entre le régime actuel et le schéma de référence*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Surimposition de l'énergie	100	110	115	120
Taxes spécifiques	61	60	62	80
TOTAL	160	170	177	200

SOURCE : S.A.E.I.

d) *Voitures particulières.*

TABLEAU 33. — *Ecart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Surimposition de l'énergie	2.670	2.920	3.270	3.600
Taxes spécifiques	350	400	450	520
TOTAL	3.020	3.320	3.620	4.120

SOURCE : S.A.E.I.

C. — *Les transports fluviaux.*

Les transports fluviaux utilisent du fuel taxé à 10 %, et sont exonérés de la T.P.S. Ils sont soumis à une fiscalité spécifique. L'écart entre le régime fiscal actuel et le schéma de référence peut être estimé comme suit.

TABLEAU 34

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Sous-imposition de l'énergie	— 4	— 5	— 6	— 6
Sous-imposition de la T.P.S.	— 22	— 23	— 25	— 25
Taxes spécifiques	4	4	5	5
Ecart	— 22	— 24	— 26	— 26

SOURCE : S.A.E.I.

SECTION III

AUTRES INÉGALITÉS DANS LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORT

Outre les inégalités indiquées ci-dessus et dont l'incidence sur les conditions de fonctionnement des trois modes de transport est assez aisément chiffrable, il en existe de nombreuses autres plus difficiles à appréhender.

1. Obligations de service public.

Ces obligations pèsent principalement sur la S.N.C.F. et, dans une moindre mesure, sur les transports routiers publics de voyageurs. « Le poids de ces obligations 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 (1). » Ces obligations sont préjudiciables à l'équilibre financier de l'entreprise qui y est assujettie.

2. Transferts au profit de certaines catégories sociales.

Par le biais de certains modes de transport, principalement le chemin de fer, l'Etat subventionne certaines catégories sociales telles, par exemple que les familles nombreuses, les travailleurs (abonnements hebdomadaires de travail, billets de congés populaires), les militaires et les marins, les réformés pensionnés de guerre.

Les réductions tarifaires accordées à ces diverses catégories modifient le comportement des bénéficiaires et les conditions de concurrence.

Il en va de même en ce qui concerne les refus d'augmentation de tarifs, opposés à la S.N.C.F. par l'Etat.

La Convention prévoit l'indemnisation par l'Etat des dépenses et des charges imposées à la S.N.C.F. en raison de ces obligations de service public. Les remboursements correspondants sont calculés suivant une procédure assez complexe.

Ils atteignent les montants suivants :

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963
Indemnités compensatrices :					
— Voyageurs et bagages	»	»	99	154	221
— Marchandises et poste	19	23	29	83	171
Remboursements de charges :					
— Voyageurs et bagages	440	421	429	459	560
— Marchandises et poste	»	»	52	46	»
	459	444	609	742	952

(1) Conclusion de l'Annexe au V^e Rapport Général.

Des transferts analogues sont opérés également au profit de la navigation fluviale, sous forme de primes à la batellerie, d'indemnités compensatrices et d'aides au remorquage. Leur montant s'élève aux environs de 12 MF par an en moyenne.

3. Subventions.

En cas de déficit d'exploitation la S.N.C.F. reçoit de l'Etat une subvention d'équilibre destinée à couvrir ce déficit ; cette subvention est la suivante :

	1959	1960	1961	1962	1963
Subvention d'équilibre en MF	233	203	91	306	614

La navigation fluviale reçoit également une subvention de l'ordre de 3 MF par an.

Les Transports routiers, par contre, doivent assurer par eux-mêmes leur équilibre financier.

4. Statut du personnel.

Les modes de rémunération, les charges sociales et la structure même du personnel employé sont différents suivant les moyens de transport.

Alors que le chemin de fer n'emploie que du personnel salarié soumis à un statut particulier, les transports routiers et fluviaux sont, pour une part importante, effectués par des entrepreneurs individuels qui fixent eux-mêmes leurs conditions de travail.

L'inégalité est particulièrement grande en ce qui concerne les charges sociales. Celles-ci s'élèvent à 72 % de la masse salariale de la S.N.C.F. en 1962 alors qu'elles ne représentent que 50 % de celle-ci dans le régime général.

Le poids très lourd des charges sociales de la S.N.C.F. provient surtout des charges de retraites élevées dues, notamment :

- à l'âge de la retraite, inférieur à celui du régime général ;
- à la politique de déflation des effectifs, le nombre des retraités et d'ayants droit dépasse très largement le nombre des agents en activité.

Par ces motifs, l'Etat participe aux charges de retraites de la S.N.C.F. pour les montants suivants, en million de F :

	1959	1960	1961	1962	1963
Participation de l'Etat aux charges de retraites en MF.	371	434	473	525	538

Cependant dans le rapport de la C.C.T.N. consacré à l'étude des obligations de service public de la S.N.C.F., il est fait état d'un écart entre le montant de cette participation de l'Etat et la charge supplémentaire réellement supportée par la S.N.C.F. Le rapporteur estimait cette différence à 393 MF pour l'année 1959.

5. Contingentement

Le contingentement constitue pour la navigation fluviale et surtout pour les transports routiers une limitation de leurs possibilités de développement. Il ne s'applique pas aux chemins de fer.

Le contingentement routier a été modifié par un décret du 15 juin 1963. Au lieu de porter sur le tonnage, il s'applique maintenant au nombre de véhicules. De plus les véhicules de poids total en charge inférieur ou égal à 6.000 kg ainsi que les véhicules affectés au camionnage sont placés hors contingent.

On assiste donc à un certain assouplissement du contingentement routier, principalement pour les transports à courtes distances.

Modification récente du contingentement fluvial (régionalisé).

6. Prix de vente.

La formation des prix de vente et la fixation de leurs niveaux diffèrent beaucoup d'un mode de transport à l'autre.

La tarification routière est déterminée par un certain nombre d'éléments (distance, aptitude au chargement, relations) et une marge en plus ou en moins autour du barème est laissée au transporteur. En outre toutes les marchandises ne sont pas reprises dans le barème. Enfin existe la possibilité d'accords particuliers dérogeant au tarif général.

La tarification des transports fluviaux est basée sur le prix de revient d'un bateau fractionné de 300 t de port en lourd. Elle n'est pas, en principe, dégressive avec la distance et ne varie pas en fonction du tonnage. Une réforme des tarifs de la navigation fluviale pourrait intervenir prochainement.

La tarification ferroviaire est très strictement contrôlée par l'Etat. Les tarifs soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics sont, en principe conformes aux prix de revient de l'entreprise. En fait, les tarifs d'application générale varient sensiblement en fonction de la valeur d'usage des prestations fournies, et sont assez largement péréqués. Cependant la dernière réforme tarifaire de la S.N.C.F. (1^{er} octobre 1962) a introduit une déperéquation géographique qui tient compte dans certaines limites, des variations de coûts de circulation sur les différentes lignes.

En dehors des tarifs d'application générale, la S.N.C.F. est autorisée à conclure des conventions tarifaires et des accords particuliers avec certains clients importants. Ces accords sont soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics qui veille au respect des principes généraux de la politique de coordination des transports en fonction de leurs coûts respectifs. Il s'agit cependant d'un élément de souplesse commerciale particulièrement intéressant pour la S.N.C.F.

SECTION IV

RÉCAPITULATION DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES TROIS MODES DE TRANSPORT

BILAN USAGERS-ETAT

Les divers éléments examinés ci-dessus permettent de tenter une récapitulation des conditions de fonctionnement des trois modes de transport en se plaçant du point de vue des usagers.

A cet effet la commission a établi, pour chaque mode de transport un bilan comportant :

— dans la partie « débit » : les sommes que les usagers devraient, normalement, verser à l'Etat mais qui, actuellement, restent à la charge de celui-ci (subventions, dépenses de fonctionnement, de police, etc.) et également — mais non chiffrées — des sommes que les usagers devraient verser à l'Etat pour l'usage des infrastructures si la tarification était optimale (1) ;

(1) La tarification optimale est celle qui conduit l'usager à des choix tels que ses demandes de transport soient satisfaites en entraînant les coûts minima pour la collectivité, tant du point de vue de l'exploitation des moyens de transport que de l'entretien, du renouvellement et du développement éventuels de leurs infrastructures.

— dans la partie « crédit » : les sommes que l'Etat doit aux usagers mais qui, actuellement, restent à leur charge (supplément d'impôts par rapport au régime fiscal de référence, insuffisance de versements pour l'égalisation des régimes de retraite et de sécurité sociale (1)).

Dans l'état actuel des études on ne doit, *en aucun cas*, additionner les chiffres des colonnes. Il subsiste, en effet, une inconnue désignée par x, représentant ce que les usagers devraient payer à l'Etat pour l'usage des infrastructures si la tarification était optimale. Ce poste sera, en tout état de cause, très difficile à chiffrer, toute modification de la tarification entraînant une modification de la répartition du trafic entre modes de transport.

Bilan Usagers - S.N.C.F.

TABLEAU 35

(millions de F)

	1959		1960		1961		1962	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Couverture par les usagers des dépenses d'exploitation :								
— tarifs réduits (1)	459		444		609		742	
— pointes (2)	177		190		203		217	
— détail (3)	190		192		204		214	
— fermeture lignes (4)	3		3		3		3	
Autres charges (retraites) (5)	371		434		473		525	
Disparité entre la tarification optimum et la tarification réelle des infrastructures (6)		X ₂		X ₂		X ₂		X ₂

Débit : sommes dues par les usagers à la S.N.C.F. — Crédit : sommes dues par la S.N.C.F. aux usagers

(1) Remboursement de charges pour tarifs réduits (F.N., militaires, congés payés, etc.) et indemnités compensatrices pour refus d'augmentation des tarifs.

(2) Charges de Service Public afférentes aux trafics de pointe (a).

(3) Charges de Service Public afférentes au trafic de détail.

(4) Charges de Service Public afférentes au refus de fermeture de lignes.

(5) Contribution de l'Etat aux charges de retraites.

(6) Excès ou insuffisance de couverture pour les usagers des charges d'infrastructure.

a)	1959	1960	1961	1962 (Millions de F)
Pointes « Grandes lignes »	100	107	115	123
Pointes « banlieue »	77	83	88	94
	177	190	203	217

SOURCE : S.A.E.I.

(1) Cette insuffisance a été chiffrée, pour 1959, par le rapport sur les obligations de service public de la S.N.C.F. Les chiffres des années suivantes sont des extrapolations par rapport aux charges de retraites et de sécurité sociale de la S.N.C.F.

TABLEAU 36

Bilan S.N.C.F. - Etat

(millions de F)

	1959		1960		1961		1962	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Remboursement effectif des obligations de Service Public (1)	459		444		609		742	
Remboursement théorique des obligations de Service Public (2)		829		829		1.019		1.176
Versements effectifs de l'Etat aux charges d'infrastructures et P.N. (3)	650		676		714		749	
Participation théorique de l'Etat aux dépenses d'infrastructure (4)		× ¹		× ₁		× ₁		× ₁
Versements effectifs pour retraites (5)	371		434		473		525	
Remboursement théorique des charges sociales (6)		764		851		933		1.045
Subvention d'équilibre (7)	233		203		91		306	
Atténuation de charges financières (8)	75		80		77		79	
Insuffisance de l'imposition (9)	419		438		460		480	

Débit : sommes dues par la S.N.C.F. à l'Etat.

Crédit : sommes dues par l'Etat à la S.N.C.F.

Dépenses d'infrastructures de la S.N.C.F.

(Millions de F.)

1959	1960	1961	1962
2.423	2.816	3.046	3.252

- tarifs.
- (1) Remboursement des charges pour tarifs réduits (F.N., militaires, congés payés, etc.) et indemnités compensatrices pour refus d'augmentation des tarifs.
 - (2) Les précédents remboursements et indemnités compensatrices plus les trafics de pointes, d'expédition de détail et refus de fermetures de lignes.
 - (3) Participation de l'Etat aux dépenses de la voie et de gardiennage des P.N.
 - (4) Participation théorique de l'Etat aux dépenses d'infrastructure (a).
 - (5) Contribution de l'Etat aux charges de retraites.
 - (6) La contribution précédente plus la participation supplémentaire retenue comme charge extracommerciale de la S.N.C.F.
 - (7) Subvention d'équilibre du compte profits et pertes.
 - (8) Atténuation des charges financières pour les emprunts émis au-dessus d'un certain taux.
 - (9) Insuffisance de l'imposition définie dans le rapport.

(a) $Dépenses\ totales = X_1 + X_2 - V$

V = versements effectifs des usagers (inconnus).

SOURCE : S.A.E.I.

S.N.C.F.

Bilan usagers - Etat

TABLEAU 37

(en millions de F)

	1959		1960		1961		1962	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Subventions (1)	233		203		91		306	
Part remboursée des obligations de service public (2)	459		444		609		742	
Versement des usagers à l'Etat pour l'usage des infrastructures dans le cadre d'une tarification optimale (3)	×		×		×		×	
Insuffisance de l'imposition (4)	419		438		460		480	
Insuffisance de versement à l'Etat (retraites et Sécurité sociale) (5)		393		417		460		520
Atténuation de charges financières	75		80		77		79	

Débit : sommes dues par les usagers à l'Etat.

Crédit : sommes dues par l'Etat aux usagers.

(1) Subvention d'équilibre.

(2) Remboursement de charges pour tarifs réduits et indemnités compensatrices pour refus d'augmentation des tarifs.

(3) Sommes que les usagers devraient payer à l'Etat dans le cadre d'une tarification optimale comportant, notamment, une redevance exactement calculée pour l'usage des infrastructures (a).

(4) Différence entre la fiscalité actuelle et celle définie dans le schéma de référence.

(5) Sommes que l'Etat devrait payer pour égaliser les charges de retraites et de Sécurité sociale de la S.N.C.F. et du régime général.

(a) Les versements de l'Etat pour les dépenses d'infrastructure sont les suivantes :

	1959	1960	1961	1962
en M.F.....	650	676	714	749

SOURCE : S.A.E.I.

Transports routiers (véhicules utilitaires et voitures particulières)

Bilan usagers - Administrations

TABLEAU 38

(en millions de F)

	1959		1960		1961		1962	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Dépenses de fonctionnement des Ponts et Chaussées (1)	433		465		491		510	
Dépenses de police (2)	330		350		370		410	
Versement des usagers aux Administrations pour l'usage des infrastructures dans le cadre d'une tarification optimale (3).....	×		×		×		×	
Excès de l'imposition (4)		4.800		5.230		5.740		6.360

Débit : sommes dues par les usagers aux administrations.

Crédit : sommes dues par les administrations aux usagers.

(1) Dépenses de personnel des Ponts et Chaussées, relatives aux routes.

(2) Dépenses de police relatives à la circulation routière.

(3) Sommes que les usagers devraient payer aux administrations dans le cadre d'une tarification optimale comportant, notamment, une redevance exactement calculée pour l'usage des infrastructures (a).

(4) Différence entre la fiscalité actuelle et celle définie dans le schéma de référence (cf. tableaux 29 à 32).

(a) Les versements des administrations pour les dépenses d'infrastructure routière sont les suivantes (cf. tableau 23).

	(en millions de F)			
	1959	1960	1961	1962
Dépenses totales	3.490	3.820	4.320	4.670
— dépenses de fonctionnement	433	465	491	510
	3.057	3.355	3.829	4.139

SOURCE : S.A.E.I.

Navigation fluviale

Bilan usagers - Administrations

TABLEAU 39

(en millions de F)

	1959		1960		1961		1962	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Subventions (1)	15		12		12		12	
Dépenses de fonctionnement (2)	30		36		40		44	
Versement des usagers aux administrations pour l'usage des infrastructures dans le cadre d'une tarification optimale (3)	×		×		×		×	
Insuffisance de l'imposition (4)	22		24		26		26	

(1) Indemnités compensatrices, prime à la batellerie, aide au remorquage, etc.

(2) Dépenses de personnel.

(3) Sommes que les usagers devraient payer aux administrations dans le cadre d'une tarification optimale comportant, notamment, une redevance exactement calculée pour l'usage des infrastructures (a).

(4) Différence entre la fiscalité actuelle et celle définie dans le schéma de référence.

(a) Les versements des administrations pour les dépenses d'infrastructure sont les suivantes :

	1959	1960	1961	1962
M.F.....	170	180	190	220

SOURCE : S.A.E.I.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

I. Validité des comptes proposés

Dans ce VI^e Rapport, la Commission a poursuivi la présentation de comptes prévisionnels en s'appuyant sur les hypothèses actuellement admises au sujet de l'évolution économique en général et de l'évolution propre du secteur des transports. Les chiffres avancés pour 1963 et surtout pour 1964 ne sont, bien entendu, que provisoires. Ils représentent cependant des ordres de grandeur probables.

Un certain nombre de renseignements figurant dans le précédent rapport ont pu être précisés par des études plus approfondies, notamment les dépenses d'infrastructure routière.

Des incertitudes subsistent concernant l'activité des transports routiers, et les chiffres d'affaires de tous les modes de transport.

Malgré ces incertitudes, l'établissement des comptes de la période 1959-1964 permet de dégager un certain nombre de conclusions générales intéressantes.

II. Evolution de l'économie générale des transports de 1959 à 1964

Les volumes transportés s'accroissent par an, en moyenne, d'environ 4 % pour les tonnes et 5 % pour les tonnes-kilomètres. Ce taux reste légèrement inférieur à l'accroissement de la production industrielle, caractéristique qui avait déjà été signalée dans le IV^e Rapport portant sur la période 1955-1960.

Le trafic de transports publics de voyageurs croît, lui aussi, à un rythme assez rapide (2,6 % par an en voyageurs-kilomètres), malgré le développement spectaculaire du parc de véhicules particuliers.

La progression des chiffres d'affaires est de 8 % par an, dont 10,3 % pour les transports routiers de marchandises, 7,4 % pour la S.N.C.F. et 6,8 % pour les transports fluviaux pour compte d'autrui.

Les investissements en matériel des transports publics sont couverts pour 46 % par la S.N.C.F. et pour 42 % pour les transports routiers. Les investissements en infrastructures de la route représentent 70 % du total contre 21 % pour la S.N.C.F. Les transporteurs pour compte d'autrui investissent presque autant en matériel que les transporteurs pour compte propre (en 1963 : 1560 MF et 1640 MF). L'importance des achats de voitures particulières reste considérable (7.400 MF en 1963).

III. Comparaison des conditions économiques de fonctionnement des trois modes de transport

D'importantes disparités subsistent entre les conditions économiques de fonctionnement des transports par chemin de fer, par route et par voie d'eau.

Ces disparités ont des causes très diverses notamment historiques (antériorité du régime social de la S.N.C.F.), juridiques (obligations de service public), taxes fiscales spécifiques (fiscalité de l'énergie).

L'Administration assume pour leur totalité les dépenses d'infrastructure et d'entretien des routes et des voies d'eau, pour une part seulement, les dépenses d'infrastructure du chemin de fer, l'entretien reste entièrement à la charge de celui-ci.

Les dépenses d'exploitation doivent, en principe, être couvertes par les entreprises elles-mêmes, cependant le déficit de la S.N.C.F. est comblé par une subvention d'équilibre.

L'imposition de l'énergie (taxes sur les carburants) pèse lourdement sur les transports routiers gros consommateurs d'essence et de gas-oil alors que la S.N.C.F. y échappe lorsqu'elle utilise du charbon ou de l'électricité.

Les obligations de service public, qui ne s'appliquent qu'à la S.N.C.F., conduisent, notamment celle-ci à se suréquiper pour faire face aux trafics de pointe des voyageurs, entraînant un surcroît très important de dépenses.

L'administration utilise certains modes de transport (principalement la S.N.C.F.) pour subventionner des catégories sociales, des activités économiques ou des régions du territoire, modifiant ainsi les conditions de la concurrence.

Le contingentement des tonnages de la navigation fluviale et du nombre de véhicules routiers constitue une contrainte assez stricte pour ces deux modes de transport, et il n'est malheureusement pas possible de chiffrer la gêne qui en résulte.

Ces divers éléments rendent très difficile l'établissement d'un bilan comparé des trois modes de transport. Il apparaît cependant que si la voie d'eau est nettement favorisée, l'écart qui existe entre le traitement du chemin de fer et celui des transports routiers publics, surtout pour les transports à longue distance, est loin d'être aussi important qu'il semble à première vue.

IV. Développement souhaitable des études

— Les divers éléments qui viennent d'être signalés ainsi que les incertitudes qui subsistent encore dans les comptes prouvent la nécessité d'études complémentaires.

Celles-ci devront concerner notamment l'établissement de comptes particuliers pour les transports routiers de camionnage à courte distance, dont la structure des dépenses d'exploitation est très différente de ceux des transports à longue distance ;

- La répartition des transports pour compte propre entre les différentes branches d'activité ;
- L'établissement des comptes des auxiliaires de transport.

Ces différentes études n'ont pu jusqu'à maintenant, être effectuées faute d'éléments suffisants. Le recensement des transports repris en 1963 devrait apporter une meilleure connaissance de ces problèmes.

D'autres études sont actuellement en cours mais non encore terminées. Il s'agit en particulier, d'études portant sur la fiscalité et les coûts de développement des infrastructures et de travaux concernant les échanges internationaux de services de transport. Les premières devraient permettre d'évaluer un jour correctement le montant total des redevances à verser par les différents modes de transport.

ANNEXE I

LES COMPTES DES TRANSPORTS

Les comptes ont été établis, pour 1963, à partir des premiers éléments statistiques disponibles, et pour 1964, des hypothèses de trafic telles qu'elles ont été définies dans la première partie du rapport.

Les comptes sont présentés sous la même forme que dans les rapports précédents :

— Transports routiers de marchandises et de voyageurs, location de voitures sans chauffeur, voitures particulières ;

— S.N.C.F. ;

— V.F.I.L. et T.U. ;

— R.A.T.P. ;

— Navigation fluviale.

TRANSPORTS ROUTIERS

TABLEAU 40. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	1.310	1.470	1.610	1.750	1.890	2.030
dont : carburants	550	620	680	720	770	815
lubrifiants	30	35	35	40	45	50
pneumatiques	140	160	175	185	195	205
réparations	330	370	405	455	510	560
frais commerciaux	260	285	315	350	370	400
Valeur ajoutée	1.430	1.590	1.810	2.030	2.270	2.460
	2.740	3.060	3.420	3.780	4.160	4.490

TABLEAU 40 bis. — *Compte*

Frais de personnel salarié	895	970	1.100	1.250	1.400	1.520
Assurances	100	125	140	150	170	185
Impôts	105	110	145	155	175	190
Intérêts payés	20	25	25	25	25	25
Résultat brut	310	360	410	450	500	540
	1.430	1.590	1.810	2.030	2.270	2.460

TABLEAU 40 ter. — *Compte*

Investissements bruts	330	380	440	480	510	
	330	380	440	480	510	

DE MARCHANDISES.

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Chiffres d'affaires	2.740	3.060	3.420	3.780	4.160	4.490
	2.740	3.060	3.420	3.780	4.160	4.490

d'exploitation

Valeur ajoutée	1.430	1.590	1.810	2.030	2.270	2.460
	1.430	1.590	1.810	2.030	2.270	2.460

de capital

Revenu brut non distribué	310	360	420	455	500	540
Besoin de financement	20	20	20	25	10	
	330	380	440	480	510	

TRANSPORTS DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE

TABLEAU 41

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>						
Achats de biens et services et réparations...	2.260	2.460	2.580	2.830	3.020	3.200
dont : carburant	1.360	1.430	1.490	1.660	1.760	1.850
Frais de personnel	2.340	2.510	2.730	2.960	3.230	3.430
Assurances	435	630	670	730	790	840
Impôts indirects	210	220	260	280	300	320
Amortissements	600	620	680	750	810	850
Frais divers	245	270	290	320	340	360
	6.090	6.710	7.210	7.870	8.490	9.000
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>						
Achats de biens et services, salaires et autres frais d'exploitation	1.000	1.060	1.100	1.220	1.310	1.400
Amortissements	250	260	290	310	340	350
	1.250	1.320	1.390	1.530	1.650	1.750
TOTAL GÉNÉRAL	7.340	8.030	8.600	9.400	10.140	10.750

INVESTISSEMENTS

TABLEAU 42

(en millions de F)

	1956	1959	1960	1961	1962	1963*
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>						
Achats de véhicules neufs	853	718	830	940	960	980
Amortissements	— 465	— 602	— 620	— 685	— 750	— 810
Investissements nets	388	116	210	255	210	170
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>						
Achats de véhicules neufs	270	387	424	420	465	500
Amortissements	— 120	— 248	— 260	— 290	— 310	— 340
Investissements nets	150	139	164	130	155	160
TOTAL						
Achats de véhicules neufs	1.123	1.105	1.254	1.360	1.425	1.480
Amortissements	— 585	— 850	— 880	— 975	— 1.060	— 1.150
Investissements nets	538	255	374	385	365	330

SOURCE : S.A.E.I.

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

TABLEAU 43. — *Estimation du parc moyen annuel*

(en véhicules)

	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	31.800	8.400

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

TABLEAU 44. — *Immatriculations d'autocars et autobus neufs*

(en véhicules)

	10 places		10 à 19 places		20 à 29 places		30 à 39 places		40 places		Total
	Publ.	Priv.	Publ.	Priv.	Publ.	Priv.	Publ.	Priv.	Publ.	Priv.	
	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.

On remarquera que les transporteurs publics achètent surtout des véhicules à grande capacité, au contraire des transporteurs privés.

TRANSPORTS ROUTIERS

TABLEAU 45. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	285	300	335	355	380	400
dont : carburants	155	165	190	195	200	205
lubrifiants	5	10	10	10	10	10
pneumatiques	25	25	25	30	30	35
réparations	55	55	60	65	75	80
frais commerciaux	45	50	50	55	65	70
Valeur ajoutée	475	500	535	605	670	725
	760	800	870	960	1.050	1.125

TABLEAU 45 bis. — *Compte*

Frais de personnel	225	240	260	290	325	350
Assurances	45	50	56	60	65	70
Impôts indirects	60	62	66	72	77	82
Intérêts payés	2	3	3	3	3	3
Résultat brut	143	145	150	180	200	220
	475	500	535	605	670	725

TABLEAU 45 ter. — *Compte*

Investissements bruts	150	155	160	185	205	
	150	155	160	185	205	

PUBLICS DE VOYAGEURS

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Chiffres d'affaires	760	800	870	960	1.050	1.125
	760	800	870	960	1.050	1.125

d'exploitation

Valeur ajoutée	475	500	535	605	670	725
	475	500	535	605	670	725

de capital

Revenu brut non distribué	143	145	150	180	200	220
Besoin de financement	7	10	10	5	5	
	150	155	160	185	205	

LES TRANSPORTS ROUTIERS PRIVÉS DE VOYAGEURS ET LES TAXIS

Faute d'informations on a estimé que le coût des transports privés de voyageurs était égal à 10 % du chiffre d'affaires des transports publics.

TABLEAU 46. — *Coût d'exploitation des transports routiers privés de voyageurs*

(en millions de F)

1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
76	80	87	96	105	112

En ce qui concerne les taxis, l'évolution des chiffres d'affaires serait la suivante.

TABLEAU 47. — *Chiffre d'affaires des taxis*

(en millions de F)

1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
360	394	416	435	450	465

LA LOCATION DE VOITURES SANS CHAUFFEUR

Grâce aux renseignements fournis par la « Branche professionnelle des loueurs de véhicules automobiles sans chauffeur » il a été possible d'établir un compte pour cette activité.

I. Importance de l'activité.

Le parc des voitures louées sans chauffeur est en progression rapide depuis 1959.

Cependant le nombre moyen de journées d'utilisation de chaque voiture et le kilométrage journalier sont en régression constante.

TABLEAU 48

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Nombre de véhicules	11.000	12.000	13.000	15.000	18.000	20.000
Parcours journalier en km	110	95	90	75	65	60
Nombre de jours d'utilisation annuelle par voiture.....	245	230	220	215	205	200
Nombre total de jours d'utilisation pour l'ensemble du parc en milliers de jours.....	2.695	2.760	2.860	3.225	3.690	4.000
Accroissement		+ 2 %	+ 3,5 %	+ 13 %	+ 14 %	+ 8,5 %

II. Calcul du chiffre d'affaires.

Le calcul du chiffre d'affaires doit tenir compte d'un certain nombre d'éléments qu'il est difficile d'appréhender avec exactitude, en effet :

- le prix de location n'est pas réglementé, chaque société restant libre de ses prix ;
- ce prix comprend un tarif fixe et un tarif kilométrique, différents selon le type de voiture ;

— le tarif fixe inclut, parfois, un kilométrage forfaitaire (60 km), les kilomètres supplémentaires étant payés suivant un tarif dégressif ; parfois le kilométrage total donne lieu à perception.

— les tarifs fixes comportent un abattement pour une location de longue durée (semaine, mois).

La Commission a donc dû, dans ces conditions, rechercher des tarifs moyens par journée d'utilisation, en dépit du caractère un peu arbitraire de cette méthode.

Le chiffre d'affaires a été calculé globalement d'après la formule suivante :

$$C.A = P + (pk \times kj) jv$$

dans laquelle :

P est le prix forfaitaire

pk le prix kilométrique

kj le nombre de kilomètres-jours par voiture

jv le nombre de journées-voitures.

On obtient ainsi les chiffres d'affaires suivants :

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
C.A. en millions.....	92	95	102	114	130	143
Indice	100	103	111	124	140	155

III. Calcul des dépenses.

Les renseignements fournis par la profession permettent de calculer approximativement les dépenses :

- Les amortissements sont estimés à 20 % par an ;
- les assurances à 11 % ;
- les salaires et charges sociales à 27 %.

Les autres dépenses ont été estimées d'après celles des voitures particulières :

- entretien et réparations : 10 % ;
- taxes : 90 F par voiture.

On obtient ainsi la décomposition suivante des chiffres d'affaires :

TABLEAU 49

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Amortissement	18	19	21	23	26	29
Assurances.....	10	10	11	12	14	16
Salaires	25	26	28	31	35	37
Entretien	9	10	10	11	13	14
Taxes	11	11	12	14	16	18
Bénéfice brut	19	19	20	23	26	29
TOTAL	92	95	102	114	130	143

Les dépenses de location de voitures sans chauffeur sont considérées comme dépenses des ménages et sont donc comprises dans le compte des « voitures particulières ».

LES VÉHICULES PARTICULIERS

Les véhicules particuliers comprennent :

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

a) Les immatriculations.

Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est en accroissement constant et très rapide depuis l'année 1959.

Alors que de 1955 à 1959 le taux de croissance annuel moyen des immatriculations est de 6,4 %, de 1959 à 1962 ce taux passe à 17,5 %.

Les résultats des premiers mois de 1963 confirment cette évolution, les immatriculations de cette période étant supérieures de plus de 15 % à celles des mois correspondants de 1962.

Compte tenu du développement prévu des revenus disponibles des ménages en 1964, le taux de progression de cette année devrait être un peu inférieur à ceux de 1962 et 1963.

On peut donc estimer comme suit le nombre d'immatriculations :

TABLEAU 50. — *Nombre des immatriculations*

(en milliers de véhicules)

1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
565	639	718	917	1.050	1.200

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

b) Parc.

Le chiffre du parc est connu par le Fichier Central des Automobiles, mais une incertitude assez importante pèse sur ce chiffre, tous les véhicules détruits ne faisant pas l'objet d'une déclaration.

Il semble que l'année 1962 ait vu une mise à la casse supérieure de 120.000 véhicules à celle des années précédentes, on assiste donc à une disparition rapide des véhicules anciens.

L'accroissement du parc ne serait par conséquent pas aussi rapide que le laisserait supposer le nombre d'immatriculations nouvelles.

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

TABLEAU 51. — *Parc en fin d'année*

(en milliers de véhicules)

1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
5.020	5.550	6.160	7.000	7.600	8.100

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

c) Volume du trafic.

Le tableau ci-dessous 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.

TABLEAU 52. — *Nombre de véhicules-kilomètres*

(en milliards de véhicules/km)

1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
43,0	48,1	54,5	60	70	80

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

d) Dépenses des ménages.

Aucun renseignement complémentaire, en provenance du C.R.E.D.O.C. n'étant encore disponible, le tableau 36 du V^e Rapport n'a pu être poursuivi et n'a pas été reproduit.

e) Dépenses totales relatives aux voitures particulières.

Ces dépenses comprennent à la fois celles des ménages et celles des entreprises.

Les dépenses totales (achat et exploitation) ont progressé à un taux annuel de 12,5 % par an, en ce qui concerne les automobiles, au taux de 5,5 % en ce qui concerne les motocycles et cycles.

Le tableau ci-après récapitule ces dépenses.

TABLEAU 53. — *Dépenses relatives aux voitures particulières*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de véhicules neufs	3.870	4.380	4.940	6.390	7.360	8.250
Carburants	4.140	4.580	5.080	5.760	6.400	7.090
Lubrifiants	240	265	295	330	370	410
Pneumatiques	330	365	405	460	510	560
Entretien et réparations	1.450	1.650	1.920	2.240	2.600	2.940
Taxes	350	400	450	500	540	600
Assurances	1.230	1.400	1.600	1.820	2.100	2.350
TOTAL.....	11.610	13.040	14.690	17.500	19.880	22.200

TABLEAU 54. — *Dépenses relatives aux cycles et motocycles*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats	760	800	830	850	900	920
Carburants et lubrifiants	340	350	360	370	380	380
Pneumatiques	20	20	20	25	25	25
Assurances	220	330	340	355	395	415
TOTAL.....	1.340	1.500	1.550	1.600	1.700	1.740
TOTAL GÉNÉRAL	12.950	14.540	16.340	19.100	21.580	23.940

TABLEAU 55. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	2.400	2.478	2.632	2.808	3.212	3.460
Energie	506	491	466	470	496	
Entretien et réparations	1.207	1.177	1.367	1.358	1.607	
Divers	687	810	799	980	1.109	
Valeur ajoutée	5.449	5.886	6.231	6.633	7.304	7.470
	7.849	8.364	8.863	9.441	10.516	10.930

TABLEAU 55 bis. — *Compte*

Frais de personnel	4.688	4.968	5.345	6.025	6.802	7.210
Frais financiers	303	327	340	369	413	470
Assurances	33	34	42	56	63	70
Impôts	459	498	536	591	664	700
Résultat brut d'exploitation	1.522	1.693	1.841	1.693	1.715	1.620
	7.005	7.520	8.104	8.734	9.657	10.070

TABLEAU 55 ter. — *Compte*

Revenu brut non distribué	1.893	2.020	2.068	2.143	2.471	2.760
	1.893	2.020	2.068	2.143	2.471	2.760

C. F.

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Ventes de transport	5.792	6.032	6.514	6.971	7.696	8.120
Autres produits	572	710	696	711	856	900
Auto-équipement et G.E.	1.480	1.639	1.672	1.670	1.905	1.910
Variation de stock	5	— 17	— 19	89	59	
	7.849	8.364	8.863	9.441	10.516	10.930

d'exploitation

Valeur ajoutée	5.449	5.886	6.231	6.633	7.304	7.470
Subvention d'exploitation	1.021	1.110	1.187	1.274	1.321	1.370
Indemnités compensatrices	19	23	128	237	392	1.150
Remboursements de charges	440	421	481	505	560	
Dotations pour provisions	»	»	»	6	1	
Atténuation de charges d'emprunt	76	80	77	79	79	80
	7.005	7.520	8.104	8.734	9.657	10.070

d'affectation

Résultat brut d'exploitation	1.522	1.693	1.841	1.693	1.715	1.620
Dividendes reçus	2	2	3	3	3	
Intérêts reçus	14	22	28	24	25	30
Subvention d'équilibre	233	203	91	306	614	1.000
Subvention d'équipement	47	31	36	55	72	70
Domages de guerre	75	69	69	62	42	40
	1.893	2.020	2.068	2.143	2.471	2.760

TABLEAU 55 quater. —

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Investissements bruts	2.348	2.552	2.608	2.683	2.959	3.300
Variation de stocks.....	5	— 17	— 19	89	59	
	2.353	2.535	2.589	2.772	3.018	3.300

TABLEAU 55 quinquies. —

(Variation des éléments d'actif)

Cessions de participations	— 2	— 2	— 1	— 2	— 1	
Besoin de financement	434	486	473	586	509	500
Emplois	229	204	247	423	— 56	
	661	688	719	1.007	452	

C. F.

Compte de capital

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Revenu brut non distribué	1.893	2.020	2.068	2.143	2.471	2.760
Cession d'équipement	26	29	48	43	38	40
Besoin de financement	434	486	473	586	509	500
	2.353	2.535	2.589	2.772	3.018	3.300

Compte financier

(Variation des éléments de passif)

Emprunts à court terme	280	136	166	388	— 19	
Emprunts à long terme	381	552	553	619	471	
	661	688	719	1.007	452	

TABLEAU 56. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	26	28	31	33	36	38
Valeur ajoutée	58	59	64	70	75	78
	84	87	95	103	111	116

TABLEAU 56 bis. —

Frais de personnel	40	42	46	51	54	56
Impôts indirects	7	6	6	7	7	7
Intérêts payés	1	1	1	1	1	1
Résultat brut	10	10	11	11	13	14
	58	59	64	70	75	78

TABLEAU 56 ter. —

Epargne	18	18	19	20	20	21
Prime de gestion	1	1	2	2	2	2
	19	19	21	22	22	23

TABLEAU 56 quater. —

Investissements bruts	14	13	13	13	15	16
Capacité de financement	4	5	6	7	5	5
	18	18	19	20	20	21

C. S. I. G.

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Ventes de transport	70	73	81	89	96	101
Autres produits	3	3	3	3	3	3
Auto-équipement et G.E.	11	11	11	11	12	12
	84	87	95	103	111	116

Compte d'exploitation

Valeur ajoutée	58	59	64	70	75	78
	58	59	64	70	75	78

Compte d'affectation

Résultat brut	10	10	11	11	13	14
Subvention d'équilibre	9	9	10	11	9	9
	19	19	21	22	22	23

Compte de capital

Epargne	18	18	19	20	20	21
	18	18	19	20	20	21

TRANSPORTS

TABLEAU 57. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	83	85	94	100	108	115
dont : énergie de traction	31	31	33	35	38	41
Matières et produits divers	33	34	38	42	45	47
Frais généraux	19	20	23	23	25	27
Valeur ajoutée	279	290	320	346	362	375
	362	375	414	446	470	490

TABLEAU 57 bis. —

Frais de personnel	157	164	187	208	220	230
Impôts indirects	38	41	44	46	47	47
Intérêts payés	13	13	14	14	13	13
Résultat brut.....	71	72	75	78	82	85
	279	290	320	346	362	375

TABLEAU 57 ter. —

Prime de gestion	4	4	5	5	5	6
Epargne	72	73	75	74	81	83
	76	77	80	79	86	89

TABLEAU 57 quater. —

Investissements bruts	49	54	57	80	92	
Capacité de financement	23	19	18	»	»	
	72	73	75	80	92	

URBAINS

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Ventes de transport	322	337	380	410	433	452
Autres produits	4	5	4	4	5	5
Auto-équipement et G. E.	36	33	30	32	32	33
	362	375	414	446	470	490

Compte d'exploitation

Valeur ajoutée	279	290	320	346	362	375
	279	290	320	346	362	375

Compte d'affectation

Résultat brut.....	71	72	75	75	82	85
Subvention d'équilibre	5	4	4	3	3	
Domages de guerre	»	1	1	1	1	»
	76	77	80	79	86	85

Compte de capital

Epargne	72	73	75	74	81	83
Besoin de financement	»	»	»	6	11	
	72	73	75	80	92	»

TABLEAU 58. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	138	181	181	194	209	225
Carburants et énergie électrique.....	63	64	69	64	67	
Autres matières	34	37	48	50	56	
Services et divers	41	80	64	80	86	
Valeur ajoutée	432	483	588	588	611	630
	570	664	769	782	820	855

TABLEAU 58 bis. —

Frais de personnel	485	518	557	636	743	820
Salaires et traitements	320	341	365	414	485	
Cotisations sociales	130	140	150	174	201	
Autres	35	37	42	48	57	
Impôts indirects	92	100	112	125	138	160
Intérêts payés	17	26	21	25	27	60
Résultat brut d'exploitation	63	74	102	84	85	90
	655	718	792	870	993	1.130

T. P.

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Ventes.....	518	596	687	690	709	745
Autres produits	34	33	33	33	37	40
Autoéquipement	17	30	44	60	69	70
Variation de stocks.....	1	5	5	—1		
	570	664	769	782	820	855

Compte d'exploitation

Valeur ajoutée	432	405	588	588	611	630
Subvention d'exploitation	223	235	204	282	382	500
	655	718	792	870	993	1.130

TABLEAU 58 *ter.* —

	1959	1960	1961	1962	1963	1964**
Epargne	63	76	104	104	106	250
	63	76	104	104	106	250

TABLEAU 58 *quater.* —

Investissements bruts	68	100	108	175	231	410
Variation des stocks	1	5	5	— 1	5	
	69	105	113	174	236	410

TABLEAU 58 *quiniès.* —

Besoin de financement	6	29	9	70	130	160
Emplois	70	— 133	83	— 30	— 16	
	76	— 104	92	40	114	160

T. P.

Compte d'affectation

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963	1964**
Revenu brut d'exploitation.....	61	74	102	84	85	90
Subvention d'équipement	»	»	»	19	19	160
Intérêts reçus	2	2	2	1		
	63	76	104	104	106	250

Compte de capital

Epargne	63	76	104	104	106	250
Besoin de financement	6	29	9	70	130	160
	69	105	113	174	236	410

Compte financier

Emprunts à court terme	57	12	— 10	— 12	14	160
Emprunts à long terme	19	— 116	102	52	100	
	76	— 104	92	40	114	160

NAVIGATION INTÉRIEURE —

TABLEAU 59. — *Compte*

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	115	128	140	145	151	157
Valeur ajoutée	148	164	185	189	192	213
	263	292	325	334	343	370

TABLEAU 59 bis. —

Frais de personnel	69	78	83	89	94	100
Frais Financiers	2	2	2	2	2	2
Impôts indirects	12	15	15	15	15	16
Résultat brut.....	69	73	90	89	90	100
	152	168	190	194	201	218

TABLEAU 59 ter. —

Bénéfice brut, dont :	31	33	35	36	36	40
Rémunération des artisans	28	30	31	32		
Impôts sur bénéfices	3	3	4	4		
Epargne	38	40	55	53	54	60
	69	73	90	89	90	100

TABLEAU 59 quater. —

Investissements bruts	65	57	69	76		
	65	57	69	76		

TRANSPORTS PUBLICS

de production

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Ventes de transport	237	263	293	300	308	334
Autres produits	5	5	6	6	5	6
Autoéquipement et G.E.	21	24	26	28	30	30
	263	292	325	334	343	370

Compte d'exploitation

Valeur ajoutée	148	164	185	189	192	213
Subvention d'exploitation	2	2	3	3	7	3
Remboursement d'assurances	2	2	2	2	2	2
	152	168	190	194	201	218

Compte d'affectation

Résultat brut	69	73	90	89	90	100
	69	73	90	89	90	100

Compte de capital

Epargne	38	40	55	53	54	60
Subvention d'équipement	3	3	3	3	3	3
Cessions d'équipement	4	4	3	3	3	4
Besoin de financement	20	10	8	17		
	65	57	69	76		

NAVIGATION INTÉRIEURE — TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

TABLEAU 60. — *Dépenses d'exploitation*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Achats de biens et services	19	22	24	26	28	30
dont : énergie	10	12	13	14		
entretien, réparations	9	10	11	12		
Frais de personnel	38	42	43	45	48	50
Assurances et frais divers	3	3	4	4	5	5
Frais généraux	7	8	9	10	10	11
Impôts	4	5	5	5	5	5
Frais financiers	1	1	1	1	1	1
Amortissement et G.R.	15	18	17	18	18	18
	87	99	103	109	115	120

TABLEAU 61

Investissements

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962	1963*	1964**
Investissements bruts	24	23	24	26		
Amortissement	15	18	17	18		
Investissements nets	9	5	7	8		

ANNEXE II
LES TAXES INDIRECTES

TABLEAU 62. — *Produit des taxes*

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Taxe et surtaxe	174	184	248	273
Différentielle.....	391	428	474	538
Permis et cartes grises	150	172	185	213
TOTAL	724	794	919	1.037

SOURCES : Statistiques et Etudes Financières n° 175, de juillet 1963.

TABLEAU 63. — Répartition des taxes

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Transports publics :				
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
TOTAL	104	112	145	157
Transports privés :				
Taxe et surtaxe	96	102	137	152
Taxe différentielle	74	78	82	85
Permis et cartes grises	39	42	43	43
TOTAL	209	222	262	280
Voitures particulières et autocars :				
Taxe différentielle	309	340	380	440
Permis et cartes grises	102	120	132	160
TOTAL	411	460	512	600
TOTAL GÉNÉRAL	724	794	919	1.037

ANNEXE III

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 et, en outre, le trafic des gros porteurs routiers de charge utile égale ou supérieure à 6,5 tonnes. En ce qui concerne les transports routiers le tableau n'a pu être complété pour l'année 1962, les résultats du sondage n'étant pas encore connus.

TABLEAU 64. — *Evolution du trafic intérieur de marchandises*

(en millions de tonnes)

	1959	1960	1961	1962	1963*
A. — Transports routiers publics :					
inférieurs à 50 km.....	141	188	205	199	
de 50 à 150 km.....	27	32	37	36	
supérieurs à 150 km.....	28	33	32	32	
TOTAL	196	253	274	267	
B. — Transports routiers privés :					
inférieurs à 50 km.....	535	521	505	591	
de 50 à 150 km.....	62	74	63	69	
supérieurs à 150 km.....	16	19	20	17	
TOTAL	613	614	588	677	
Total des transports routiers	809	867	862	944	
dont trafic à plus de 50 km	133	158	152	154	162
C. — S.N.C.F.	213	227	229	231	240
D. — Voie d'eau	63	68	70,8	71,5	76,2
Total du trafic à plus de 50 km	409	453	452	456,5	478,2

TABLEAU 65. — *Evolution du trafic intérieur de marchandises*

(en milliards de TK)

	1959	1960	1961	1962	1963*
A. — Transports routiers publics :					
inférieurs à 50 km.....	1,6	2,1	2,3	2,5	
de 50 à 150 km.....	2,2	2,5	3,0	3,1	
supérieurs à 150 km.....	9,5	11,0	10,4	11,2	
TOTAL.....	13,3	15,6	15,7	16,3	
B. — Transports routiers privés :					
inférieurs à 50 km.....	5,0	5,1	5,1	6,0	
de 50 à 150 km.....	4,2	5,0	4,2	5,6	
supérieurs à 150 km.....	3,9	4,9	4,8	4,5	
TOTAL.....	13,1	15,0	14,1	16,1	
Total des transports routiers.....	26,4	30,6	29,8	32,9	
dont trafic à plus de 50 km.....	19,8	23,4	22,4	24,4	25,7
C. — S.N.C.F.....	52,2	55,6	57,5	59,8	63,0
D. — Voie d'eau.....	9,5	10,8	11,3	11,2	11,0
Total du trafic à plus de 50 km.....	81,5	89,8	90,8	95,4	99,7

ANNEXE IV

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE QUELQUES GROUPES DE MARCHANDISES

TABLEAU 66. — S.N.C.F.

(indice 100 en 1956)

	1959		1960		1961		1962	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Fruits et légumes	114	116	119	126	121	134	135	152
Combustibles minéraux solides	92	92	94	89	88	89	89	91
Véhicules	128	123	130	127	135	129	150	148
Matériaux de construction	95	98	98	104	105	113	105	118
Minerais	114	113	127	129	126	124	123	120
Produits métallurgiques	110	110	121	123	124	126	120	126
Hydrocarbures	100	117	107	129	116	144	136	172
Engrais	113	115	119	119	121	129	131	144

On remarquera le très fort accroissement des transports de fruits et légumes, et surtout, d'hydrocarbures ; la stagnation des transports de charbon.

TABLEAU 67. — Navigation fluviale

(indice 100 en 1956)

	1959		1960		1961		1962	
	T	TK	T	TK	T	TK	T	TK
Combustibles minéraux solides	80	80	82	82	81	81	78	78
Engrais	103	120	122	144	126	150	115	146
Produits métallurgiques	128	133	154	174	167	189	153	183
Produits agricoles	88	94	116	134	139	172	124	154
Hydrocarbures	112	117	132	141	135	141	152	157

ANNEXE V

TABLEAU 68. — *Comparaison des consommations calculées et des consommations estimées par le Comité professionnel du pétrole*

(en milliers de m³)

	1959		1960		1961		1962*		1963*	
	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
L — 1 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
TOTAL.....	1.895	1.560	1.985	1.730	2.060	1.915	2.200	2.185	2.300	2.400
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		
TOTAL.....	5.995	1.560	6.465	1.750	7.010	1.965	7.700	2.245	8.400	2.470
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. En 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.

TABLEAU 69. — *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

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 %).

ANNEXE VI

MOUVEMENTS MONÉTAIRES ENTRE LES ADMINISTRATIONS ET LA S.N.C.F.

TABLEAU 70

(en millions de F)

	1959	1960	1961	1962
Remboursements de charges	440	421	481	505
Indemnités compensatrices	19	23	128	237
Dépenses de gardiennage de P.N.	10	10	10	11
Dépenses de la voie	640	666	704	738
Contributions aux charges de retraites	371	434	473	525
Subvention d'équilibre	233	203	91	306
Atténuation de charges financières.....	76	80	77	79
Subventions d'équipement	47	31	36	55
Dommmages de guerre	75	69	69	62
TOTAL	1.911	1.937	2.069	2.518
Prêts du F.D.E.S.	— 113	186	134	— 16
Solde des mouvements avec le trésor	— 297	— 195	— 4	130
TOTAL des mouvements entre l'adminis- tration et la S.N.C.F.	1.601	1.928	2.199	2.632