

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS
DE LA NATION

Septième rapport général

LES COMPTES DES TRANSPORTS
DE LA NATION

de 1959 à 1964

ET LES COMPTES PROVISOIRES

de 1965 et 1966



PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE

1967



COMPOSITION

DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

lors de la réunion du 11 janvier 1967, où a été approuvé le rapport

Vice-Président :

M. BOULLOCHE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées.

Membres :

MM.

ARTAUD-MACARI, Inspecteur général des Transports et des Travaux publics des VFSTU.

BEAU, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

BELLON, Administrateur civil à la Marine marchande.

BERNARD, Inspecteur des Finances, Secrétariat général de la Commission des Comptes de la Nation.

BRESSON, Président de chambre honoraire à la Cour des Comptes.

BUTEAU, Ingénieur général des Ponts et Chaussées.

COLLET, Chef du Service des Transports routiers.

DENISE, Études économiques et statistiques de la marine marchande.

EISENMANN, Ingénieur général des Ponts et Chaussées.

JUNGELSON, Ingénieur général des Ponts et Chaussées.

LACARRIÈRE, Inspecteur général des Finances, Directeur des Transports terrestres.

LAGAILLARDE, Conseiller à la Cour des Comptes.

LÉVY-LAMBERT, Ingénieur des Mines, Chef de la Division des actions économiques et publiques à la Direction de la Prévision.

LHERMITTE, Directeur adjoint des Études générales de l'E.D.F.

LORAIN-BROCA, Adjoint au Directeur des Bases aériennes.

MAILLET, Directeur des Études méthodologiques à la C.E.C.A.

MAISTRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées O.N.N.

REGARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

ROBERT, Directeur des Affaires économiques et du Matériel naval au Secrétariat général à la Marine.

ROUSSELOT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef du S.A.E.I.

SERMAGE, Administrateur de l'I.N.S.E.E.

TARALLO, Administrateur civil, Ministère de l'Économie et des Finances.

USQUIN, Sous-Directeur au Secrétariat général à l'Aviation civile.

WICKHAM, Agrégé des Facultés de Droit et des Sciences économiques.

Rapporteur général :

M. Pierre PERROD, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Rapporteur général adjoint :

M. RIVIER, Chargé de Mission à l'I.N.S.E.E.

Rapporteur particulier :

MM.

LE CALVEZ.

SÉGURET.

Secrétaire :

M. SÉGURET.



SOMMAIRE

	Pages
Note préliminaire par M. André BOULLOCHE, Vice-Président de la Commission.	7

CHAPITRE I

Évolution économique de la période 1962-1966

SECTION I. — <i>Évolution de l'économie générale</i>	9
SECTION II. — <i>Évolution des transports</i>	10

CHAPITRE II

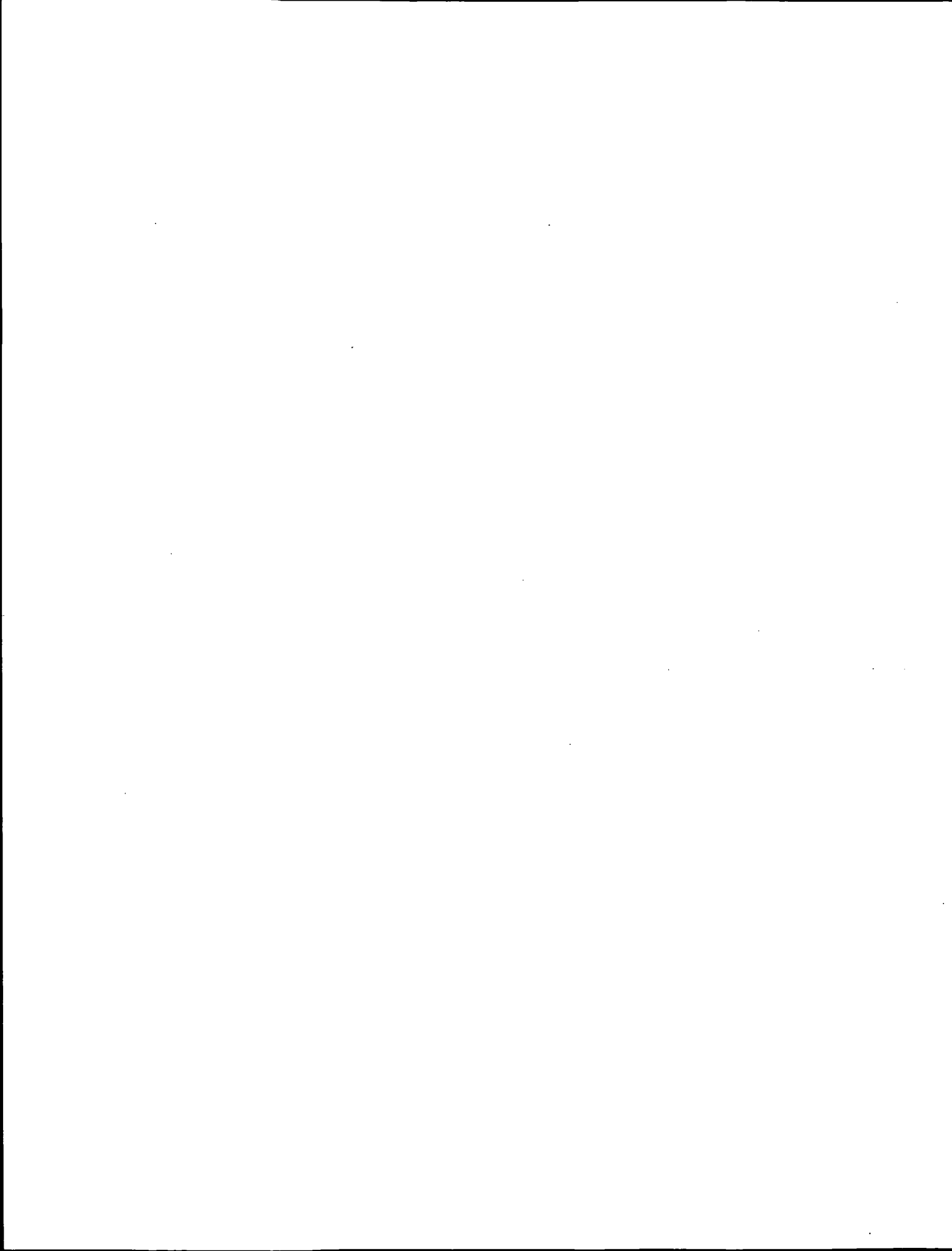
Évolution des principaux éléments des comptes

SECTION I. — <i>Les chiffres d'affaires</i>	21
SECTION II. — <i>Les frais de personnel</i>	22
SECTION III. — <i>Les investissements</i>	23
SECTION IV. — <i>La structure des comptes</i>	25

CHAPITRE III

Comparaison des conditions économiques des trois modes de transport

ANNEXE I. — <i>Les comptes des transports</i>	29
Les transports routiers publics de marchandises.....	30
Les transports routiers de marchandises pour compte propre.....	33
Les transports routiers publics de voyageurs.....	34
Les voitures particulières.....	36
La S.N.C.F.....	38
La R.A.T.P.....	40
Les T.U. - VFIL - CSIG.....	42
La navigation fluviale. : Transports publics.....	44
— — Transports privés.....	46
ANNEXE II. — <i>Les assurances</i>	47
ANNEXE III. — <i>Les trafics par groupes de marchandises</i>	49
ANNEXE IV. — <i>Les consommations de carburants</i>	56



NOTE PRÉLIMINAIRE

Le septième rapport de la C.C.T.N. rétablit une continuité qu'elle n'avait pas été, depuis quelque temps, en mesure de respecter.

Notre sixième rapport, adopté en février 1964, avait en effet paru dans le courant de cette même année; c'est donc un intervalle de trois ans qui se sera écoulé entre deux de nos publications successives.

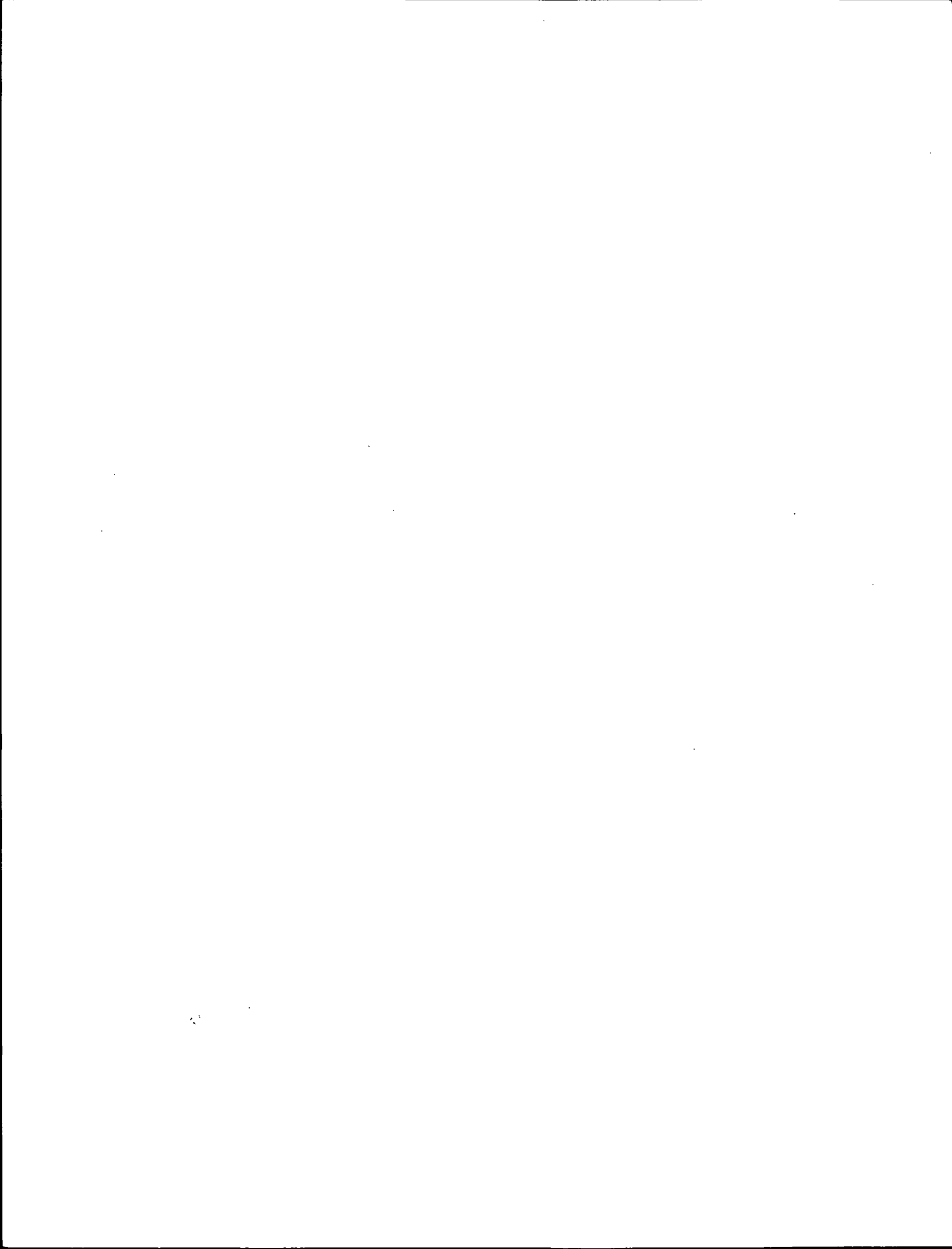
Ce délai inhabituel, puisque les rapports de la Commission sont annuels et que nous entendons reprendre ce rythme, s'explique par l'effort considérable que les services du Ministère de l'Équipement, alors Travaux publics, ont dû fournir pour la préparation du V^e Plan.

L'activité de la C.C.T.N. s'en est trouvée extrêmement ralentie et ce n'est que récemment qu'elle a pu envisager de reprendre ses travaux à une cadence normale.

Il a paru nécessaire, dans un premier temps, de produire un rapport de pure comptabilité nationale qui permette à tous ses utilisateurs de disposer d'un outil de travail suffisamment à jour. Le document qui suit limite donc ses ambitions à cette actualisation. Il ne comporte aucune innovation en ce qui concerne le domaine couvert ou les méthodes d'investigation. Au contraire, le lecteur constatera que la partie concernant la comparaison des charges supportées par les différents moyens de transport a été provisoirement supprimée dans l'attente des conclusions d'une commission qui se penche actuellement sur les problèmes de cet ordre.

Nous espérons, par contre, pouvoir introduire dans notre prochaine publication, en principe dans le courant de 1967, certaines améliorations portant sur l'établissement de nouveaux comptes (oléoducs en particulier) ou une analyse plus fine des différents postes.

André BOULLOCHE,
Vice-Président de la C.C.T.N.



CHAPITRE PREMIER

ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DE LA PÉRIODE 1962-1966

SECTION I

ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE

A. — ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION INTÉRIEURE BRUTE

	1962	1963	1964	1965	1966*	1967**
Indices de volume.....	106,8	105,6	106,2	104,1	105	105,3
Évolution de la P.I.B. (base 100 en 1961).....	106,8	112,8	119,7	124,6	130,8	137,7
Évolution des transports en T. K. (base 100 en 1961).	104,9	112,1	119,8	123,9	128,7	132

N.B. — Le signe * indique qu'il s'agit d'un chiffre provisoire. Le signe ** indique qu'il s'agit d'un chiffre prévisionnel.

SOURCES : Comptes de la Nation. — Budgets économiques annexés à la loi de Finance 1967.

L'indice de volume de production prend en compte tout ce qui, dans la variation de valeur subie entre deux années par un agrégat, provient de facteurs autres que les prix.

Le tableau ci-dessus montre que l'indice de volume de la P.I.B. a fléchi pendant les dernières années. Le ralentissement du rythme de progression annuel moyen de la demande intérieure a pour cause principale l'évolution de la consommation des ménages et des investissements productifs des entreprises privées.

L'année 1966 amorce cependant un mouvement de reprise modérée sur ces deux éléments de la demande finale.

Le taux d'accroissement de l'indice de l'évolution des transports évolue parallèlement à celui de la P.I.B. jusqu'en 1965.

B. — ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

Consommation des ménages	1962	1963	1964	1965	1966*	1967**
Indice de volume.....	107	106,8	104,5	103,6	104,4	104,8
Évolution avec la base 100 en 1961.....	107	114,3	119,4	123,7	129,1	135,9
Transports de voyageurs (Base 100 en 1961) :						
Individuels	115,7	131,2	146,3	156,2	171,6	//
Collectifs et télécommunications.	107	110,5	114,3	116,9	120,4	//
Transports individuels (base 100 en 1961) :						
Achats de véhicules.....	124,3	146,5	158,5	164,4	183	//
Utilisation de véhicules.....	109,9	120,8	138	150,7	164	//

SOURCES : Comptes de la Nation. — Budget économique provisoire.

La consommation globale des ménages a marqué un net ralentissement durant les années 1964-1965. Cependant, après avoir marqué un palier, la consommation amorce à partir de 1966 une reprise modérée.

La consommation en transport des ménages reste cependant nettement croissante. Cette tendance est particulièrement sensible pour les achats de véhicules particuliers dont le nombre d'immatriculations a été supérieur en 1966 de plus de 12 % à celui des achats réalisés en 1965.

C. — ÉVOLUTION DE LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE PRODUCTIF (entreprises non financières)

	1962	1963	1964	1965	1966*	1967**
F.B.C.F. :						
Indice de volume pour les entreprises non financières (année précédente = 100).....	107,7	106,2	107	102,1	107	106,7
Indice de volume (base 100 en 1961).....	107,7	114,3	122,3	124,8	133,5	142,4

N.B. — Le signe * indique qu'il s'agit d'un chiffre provisoire. Le signe ** indique qu'il s'agit d'un chiffre prévisionnel.

Comptes de la Nation et budgets économiques annexés à la loi de Finance de 1967.

Le taux de progression de la F.B.C. marque un arrêt en 1965. Celui-ci affecte spécialement les investissements productifs des entreprises privées. En 1966 et 1967, on note une nette reprise de la croissance des investissements productifs.

SECTION II ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

§ I. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

TABLEAU 1. — *Les trafics en tonnage*

(millions de tonnes)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
S.N.C.F.....	212,7	231,0	240,0	248,0	239,0	233
Route (à plus de 50 km).....	133,0	154,0	169,0	191,0	215,0	243 (1)
Navigation fluviale.....	62,5	71,5	76,8	86,0	90	93
	408,2	456,5	485,8	525,0	544,0	569

(1) Extrapolation à partir de la consommation de gas-oil.

Les taux de croissance du trafic d'une année sur l'autre sont les suivants de 1959 à 1966.

	1959-1962	1962-1963	1963-1964	1964-1965	1965-1966
	%	%	%	%	%
S.N.C.F.....	8,6	3,9	3,3	— 3,6	— 2,5
Route.....	15,7	9,7	13	12,5	13
Eau.....	14,4	7,4	4,1	4,6	3,3
TOTAL.....	11,8	6,4	8	3,6	4,5

La rupture de la croissance des tonnages transportés par la S.N.C.F. constatée à partir de 1964, s'explique surtout par la régression de la production des produits lourds.

La baisse importante accusée en 1965 a été provoquée notamment par une diminution des tonnages des combustibles minéraux (— 3 millions de tonnes), des minerais (— 2,5 millions de tonnes), des produits métallurgiques (— 2,5 millions de tonnes) et des produits métallurgiques (— 1,9 million de tonnes). Le taux de régression de 1966 sur 1965 est supérieur à 5 % pour les combustibles minéraux et pour le minerai de fer de 7 %. Le trafic des produits métallurgiques est resté en 1966 ce qu'il était en 1965. Les transports de matériaux de construction, en forte croissance les années précédentes, sont restés à 18,1 millions de tonnes en 1965.

La croissance des tonnages transportés par voie d'eau est due surtout à une forte augmentation du trafic sur le Rhin et sur la Seine. Mais depuis 1964, le taux de progression annuel a tendance à diminuer.

La croissance des tonnages transportés par la route est particulièrement remarquable et très régulière depuis 1962. Les tonnages transportés à moins de 50 kilomètres sont passés de 790 millions de tonnes en 1962 à 1.016 millions de tonnes en 1965; le taux moyen annuel de croissance depuis 1959 est de l'ordre de 7,3 %.

TABLEAU 2. — Répartition du trafic en tonnage entre moyens de transport

(en pourcentage)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
S.N.C.F.....	52,1	50,6	49,4	47,3	43,9	41
Route (à plus de 50 km).....	32,6	33,7	34,8	36,3	39,5	42,7
Eau.....	15,3	15,7	15,8	16,4	16,6	16,3
	100	100	100	100	100	100

TABLEAU 3. — Trafic en tonnage kilomètre. (MM de TK)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966	1967 (*)
S.N.C.F. (2).....	52,2	59,8	63,0	65,3	64,6	64,1	—
Route (plus de 50 km) (3).....	19,8	24,4	27,5	31,1	35,6	40,2	—
Navigation fluviale.....	9,5	11,2	11,4	12,5	12,5	12,6	—
TOTAL.....	81,5	95,4	101,9	108,9	112,7	116,9	120 (1)

(1) Chiffre prévisionnel évalué en fonction du taux prévisionnel de la P.I.B. pour 1967.

(2) Les chiffres des années 1959 à 1962 ont été calculés d'après les bases retenues en 1963 (pondération des distances).

(3) Les résultats donnés sont ceux du sondage I.N.S.E.E., jusqu'en 1965. Ceux de 1966 sont des extrapolations sur la base de la consommation de gas-oil.

SOURCES : Annuaires statistiques.

TABLEAU 3 bis

Les taux de croissance annuels du trafic en TK sont les suivants de 1959 à 1966 :

	1959-1962	1962-1963	1963-1964	1964-1965	1965-1966
	%	%	%	%	%
S.N.C.F.....	14,5	5,3	3,6	— 1	— 0,7
Route (plus de 50 km).....	23,2	12,7	13	14,4	12,9
Eau.....	17,8	2	9,6	—	1,2
	17	6,8	6,8	3,5	3,7

TABLEAU 4. — Répartition du trafic entre moyens de transport (en TKM)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
S.N.C.F.....	64,0	62,7	61,8	60	57,3	54,8
Route (à plus de 50 km).....	24,3	25,5	27	28,5	31,6	34,4
Eau.....	11,7	11,8	11,2	11,5	11,1	10,8
	100	100	100	100	100	100

L'accroissement rapide de la part de la route a pour contrepartie une régression des parts de la voie d'eau et surtout de la S.N.C.F.

TABLEAU 5. — Distances moyennes de parcours

	1959	1965	Variations
			%
S.N.C.F.....	245,4	270,2	+ 10,1
Route (à plus de 50 km).....	148,9	165,6	+ 11,2
Eau.....	152,0	139,0	— 8,6

SOURCES : S.A.E.I.

Les tendances enregistrées au cours des exercices précédents se confirment : la distance moyenne des parcours s'allonge tant pour le fer que pour la route. Par contre, elle diminue pour la voie d'eau, principalement du fait du développement des transports de matériaux à courte distance.

Parmi les mouvements récents qui affectent la vie des transports, il faut signaler le développement de deux phénomènes récents, celui des transports par tuyaux des produits pétroliers et celui de la location des véhicules routiers.

Transports en oléoducs.

TABLEAU 5 bis

	1959	1961	1962	1963	1964	1965
Le Havre - Paris.....	1,6	2	2,4	3,1	4	4,7
Parentis - Bec d'Ambès.....		1,5	1,7	1,8	2,1	2,3
Lavera - Strasbourg.....				8,7	20	27,7
Karlsruhe.....						
	1,6	3,5	4,1	13,6	26,1	34,7

SOURCE : Annuaire statistique des transports du ministère de l'Équipement.

Il faut remarquer que l'essentiel de ce trafic est effectué en transit vers l'Allemagne.

Location exclusive de longue durée.

Il s'agit d'un contrat de plus de six mois entre loueur et usager concernant les véhicules, de poids total en charge autorisé supérieur à 6 tonnes.

TABLEAU 5 ter. — *Évolution du parc de location exclusive en nombre de véhicules*

1964	1965	1966
2.448	5.754	8.574

TABLEAU 5 quater. — *Décomposition du parc en locations exclusive en 1966*

Location exclusive proprement dite (A)			Crédit-bail (B)		
de 6 à 11 tonnes	11 à 19 tonnes	19 à 35 tonnes	de 6 à 11 tonnes	11 à 19 tonnes	19 à 35 tonnes
671	3.210	3.610	162	465	456
Total des classes (A + B)			Toutes classes		
de 6 à 11 tonnes	11 à 19 tonnes	19 à 35 tonnes			
833	3.675	4.066	-	8.574	-

SOURCES : S.A.E.I. — Ministère de l'Équipement.

Le parc de locations exclusives de longue durée se trouve très concentré dans la région parisienne qui réunit un tiers de l'effectif pour la location exclusive proprement dite et la quasi-totalité du parc en crédit-bail.

ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER

TABLEAU 6. — *Parc en service des transporteurs publics*

	Année	Total	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T	20 T
	Parc total moyen de l'année	1959	90.701	9.326	17.543	12.017	16.815	11.905	15.486	6.388
1962		101.114	9.409	18.521	10.105	16.789	11.835	23.102	5.965	5.388
1963		106.276	10.038	19.800	10.094	16.089	12.138	25.602	5.520	6.995
1964		112.881	10.628	20.815	9.420	16.074	11.872	29.128	5.996	8.953
1965		131.600	13.000	21.000	12.000	19.000	12.100	36.500	6.300	11.700

SOURCE : S.A.E.I.

TABLEAU 7. — *Parc en service de transporteurs privés*

	Année	Total	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T	20 T
Parc total moyen	1959	667.760	253.470	174.910	83.140	91.900	34.480	23.360	5.364	709
	1962	704.399	271.085	188.212	77.940	90.873	36.664	31.440	5.641	2.544
	1963	708.329	290.448	173.300	73.490	89.004	36.938	35.600	6.171	3.318
	1964	734.719	307.377	182.185	68.580	88.926	36.128	40.572	6.704	5.247
	1965	755.500	302.000	187.000	66.000	99.000	41.500	46.200	7.800	6.000

SOURCE : S.A.E.I. — Ministère de l'Équipement.

TABLEAU 8. — *Évolution de la capacité totale des véhicules : S.A.E.I.*

(en milliers de tonnes)

	1962	1963	1964	1965	Variation 1965 par rapport à	
					1962	1964
Tous véhicules de C.U. > 1 tonne :						
Public.....	678	731	811	972	+ 43,3 %	+ 19,9 %
Privé.....	2.136	2.171	2.262	2.452	+ 14,8 %	+ 8,4 %
TOTAL.....	2.814	2.902	3.073	3.424	+ 21,7 %	+ 11,4 %
Véhicules gros porteurs C.U. > 6,5 tonnes :						
Public.....	511	563	643	778	+ 52,3 %	+ 20,9 %
Privé.....	706	774	844	989	+ 40,1 %	+ 17,2 %
TOTAL.....	1.217	1.337	1.487	1.767	+ 45,2 %	+ 18,8 %

Le parc marque une progression continue, plus rapide à partir de 1964. Le nombre de véhicules gros porteurs (> à 6,5 tonnes) augmente toujours de façon plus importante que les véhicules de capacité inférieure à 6,5 tonnes. Les transports privés eux-mêmes s'équipent également de plus en plus en matériel gros porteur.

RÉPARTITION DU TRAFIC SUIVANT LA DISTANCE

TABLEAU 9. — *Marchandises transportées pendant l'année 1965*

(millions de tonnes)
(millions de TKM)

Catégories de distance	Tonnes transportées	°/°°	Tonnes / kilomètres	°/°°
A. TRANSPORTS PUBLICS.				
0 à 24 km.....	252	620	2.059	80
25 à 49 km.....	50	122	1.705	66
50 à 99 km.....	37	91	2.503	97
100 à 150 km.....	19	47	2.288	88
150 à 299 km.....	25	62	5.140	200
300 à 500 km.....	13	32	4.919	190
500 et plus.....	10	25	7.200	279
TOTAL.....	406	1.000	25,814	1.000
B. TRANSPORTS PRIVÉS.				
0 à 24 km.....	614	746	4.192	200
25 à 49 km.....	100	120	3.358	160
50 à 99 km.....	62	75	4.213	200
100 à 149 km.....	23	28	2.734	129
150 à 299 km.....	20	23	3.690	175
300 à 500 km.....	5	6	1.674	79
500 et plus.....	2	2	1.180	57
TOTAL.....	826	1.000	21.041	1.000

SOURCE : Sondage annuel S.A.E.I.

Les chargements à plus de 300 km ne représentent en tonnage qu'une infime partie du trafic (5,7 % pour les transports publics et 0,8 % pour les privés). La part du trafic à moins de 50 km par contre est très importante (74 % pour le public et 86 % pour les transports privés). En tonnes-kilomètres, 47 % des transports publics sont effectués sur des distances égales ou supérieures à 300 km.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DU TRAFIC SUIVANT LA DISTANCE

TABLEAU 10

	1959	1965	Accroissement
			%
<i>Trafic en M. T.</i>			
Plus de 50 kms :			
Compte d'autrui et location.....	55	105	+ 91
Compte propre sans location.....	78	110	+ 41
Moins de 50 kms :			
Compte d'autrui et location.....	141	302	+ 114
Compte propre sans location.....	535	714	+ 37
<i>Trafic en M. M. T. K.</i>			
Plus de 50 kms :			
Compte d'autrui et location.....	11,7	22,2	+ 90
Compte propre sans location.....	8,1	13,4	+ 65
Moins de 50 kms :			
Compte d'autrui et location.....	1,6	3,8	+ 137
Compte propre sans location.....	5,0	7,5	+ 50

SOURCE : Annuaire statistique. S.A.E.I.

La croissance des transports pour compte d'autrui est beaucoup plus rapide que celle des transports pour compte propre. De plus, le trafic à courte distance s'accroît beaucoup plus rapidement que celui à longue distance au sein des transports pour compte d'autrui.

I. Trafic à plus de 50 kilomètres.

La croissance du trafic assuré par les transports pour compte d'autrui est, tant en tonnes qu'en tonnes-kilomètres, beaucoup plus rapide que celle du trafic des transports pour compte propre. En 1965, les tonnages tendent à s'équilibrer (105 et 110 M.T.), par contre, les distances parcourues en moyenne restent très différentes (211 km pour les transports pour compte d'autrui contre 121 km pour les seconds).

II. Trafic à moins de 50 kilomètres.

Les taux de croissance des transports pour compte d'autrui sont particulièrement élevés : 13,5 % par an pour les tonnes et 15,5 % par an pour les tonnes-kilomètres. Ceux des transports pour compte propre sont respectivement de 54 % et de 7 % par an. La part du trafic à moins de 50 km transportée par les professionnels passe de 21 à 30 % du total.

Bien que le recul dans le temps ne soit pas encore suffisant, l'effet de la réorganisation dite « desserte en surface » de la S.N.C.F. qui collecte par camions le trafic de « détail » et qui le concentre dans les « gares centres » semble apparaître là.

PRODUCTIVITÉ

I. Transports routiers.

La productivité peut se définir comme le rapport entre le tonnage transporté et la capacité offerte, tels qu'ils résultent des statistiques établies sur une année. La productivité du matériel routier a augmenté de 1959 à 1965 de 1 % par an environ pour les transports pour compte d'autrui et de 4 % par an environ pour les transports pour compte propre.

II. S.N.C.F.

La productivité a augmenté :

- pour les véhicules moteurs de 4,3 % par an (en unités-kilomètres);
- pour les voitures de 3,6 % par an (en voyageurs-kilomètres);
- pour les wagons de 2,5 % par an (en tonnes-kilomètres).

La productivité du personnel, par heure de travail d'agent a augmenté de 4 % par an.

III. Navigation fluviale.

La productivité du matériel fluvial a augmenté, de 1959 à 1965, d'environ 4,8 % par an. Ce taux élevé est obtenu tant par un accroissement important du trafic en tonnage-kilomètre que par une régression du tonnage global des bateaux.

§ II. LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

A. LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'évolution des transports en commun de voyageurs présente des caractéristiques différentes selon qu'il s'agit de transports urbains et suburbains (lignes de banlieue de la S.N.C.F., R.A.T.P., réseaux des grandes agglomérations) ou de transports à longue distance (grandes lignes de la S.N.C.F., lignes interurbaines d'autocars).

I. Les transports urbains et suburbains.

a. Les lignes de banlieue de la S.N.C.F.

A une période de stagnation du trafic succède depuis 1963 une croissance rapide (14 % en 3 ans) du nombre de voyageurs. Pendant le même temps les distances de parcours augmentent également de 3 %.

b. La R.A.T.P.

Réseau métropolitain.

L'année 1965 confirme la reprise du trafic amorcée en 1963; de 1962 à 1965, l'accroissement est de 6,6 %.

Les résultats statistiques des premiers mois de 1966 laissent prévoir une augmentation d'environ 1 % par rapport aux mois correspondants de 1965.

Réseau routier.

Le nombre de voyageurs continue à décroître sur le réseau routier depuis 1959, tant en zone urbaine qu'en zone suburbaine. La raison en est sans doute de la congestion croissante de la circulation.

c. Autres transports urbains.

Les transports urbains sont en croissance lente mais régulière. Cette croissance globale recouvre une nette régression des transports par tramways et une augmentation des transports par autobus.

Le taux de croissance moyen annuel des transports urbains et suburbains est de 1 % depuis 1961; la concurrence de la voiture particulière est particulièrement vive malgré les difficultés de la circulation et du stationnement dans les villes.

II. Les transports à longue distance.

a. Les grandes lignes de la S.N.C.F.

Le trafic de 1965 est en légère régression sur celui de 1964 en nombre de voyageurs; la croissance depuis 1959 n'est que de 2 %. Par contre, grâce à un allongement régulier des distances, le trafic en voyageurs-kilomètres augmente sensiblement (près de 3 % par an en moyenne).

b. Les lignes interurbaines d'autocars.

L'insuffisance des renseignements statistiques ne permet que difficilement de se faire une idée précise de l'évolution de ce secteur. Le trafic global semble en très légère augmentation, le transport d'écoliers compensant la diminution du trafic des lignes régulières. Le trafic occasionnel est, par contre en rapide développement.

Le taux de croissance moyen annuel des transports routiers interurbains est peu différent de celui des transports urbains en nombre de voyageurs, 1,9 %. En voyageurs-kilomètres, l'accroissement est de 3,7 % par an; la distance moyenne de parcours s'allonge donc sensiblement.

III. Résultats chiffrés.

TABLEAU 11. — Trafic en nombre de voyageurs

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
S.N.C.F.						
<i>Banlieues de Paris :</i>						
Cartes hebdomadaires.....	204	192	207	212	221	227
Autres tickets.....	112	126	131	138	142	145
<i>Banlieues autres :</i>						
Cartes hebdomadaires.....	72	73	71	70	68	67
<i>Grandes lignes.....</i>	180	188	190	188	189	189
TOTAL.....	568	579	599	608	620	630
R.A.T.P. :						
Fer.....	1.204	1.176	1.228	1.236	1.254	1.270
Route.....	876	770	758	759	751	745
TOTAL.....	2.080	1.946	1.986	1.995	2.005	2.015
Autres transports :						
T.U.....	1.035	1.096	1.066	"	"	"
Transports d'intérêt local et transports secondaires d'intérêt général.....	37	49	48	"	"	"
Autocars.....	250	270	270	"	"	"
TOTAL.....	1.322	1.415	1.384	"	"	"

SOURCE : Annuaire statistique des transports du ministère de l'Équipement.

TABLEAU 12. — *Trafic en voyageurs-kilomètres*

(en milliards de VK)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
S.N.C.F.						
<i>Banlieues de Paris :</i>						
Cartes hebdomadaires.....	2,86	2,78	3,05	3,15	3,24	3,48
Autres titres.....	1,63	1,89	1,99	2,15	2,22	2,30
<i>Banlieues autres :</i>						
Cartes hebdomadaires.....	1,45	1,46	1,43	1,46	1,44	1,42
<i>Grandes lignes.....</i>	26,05	29,62	30,29	31,05	31,28	31,60
TOTAL.....	31,99	35,75	36,76	37,81	38,28	38,80
R.A.T.P.						
Fer.....	6,52	6,38	6,67	6,75	6,86	6,97
Route.....	3,09	2,71	2,65	2,65	2,64	2,63
TOTAL.....	9,61	9,09	9,32	9,40	9,50	9,60
<i>Autres transports :</i>						
T.U.....	3,56	3,8	3,7	"	"	"
V.F.I.L., C.S.I.G.....	1,4	1,8	1,7	"	"	"
Autocars.....	10,37	11,55	11,47	11,99	"	"
TOTAL.....	15,33	17,15	16,87	"	"	"

SOURCE : Annuaire statistique des transports du ministère de l'Équipement.

B. LES TRANSPORTS PAR VOITURES PARTICULIÈRES

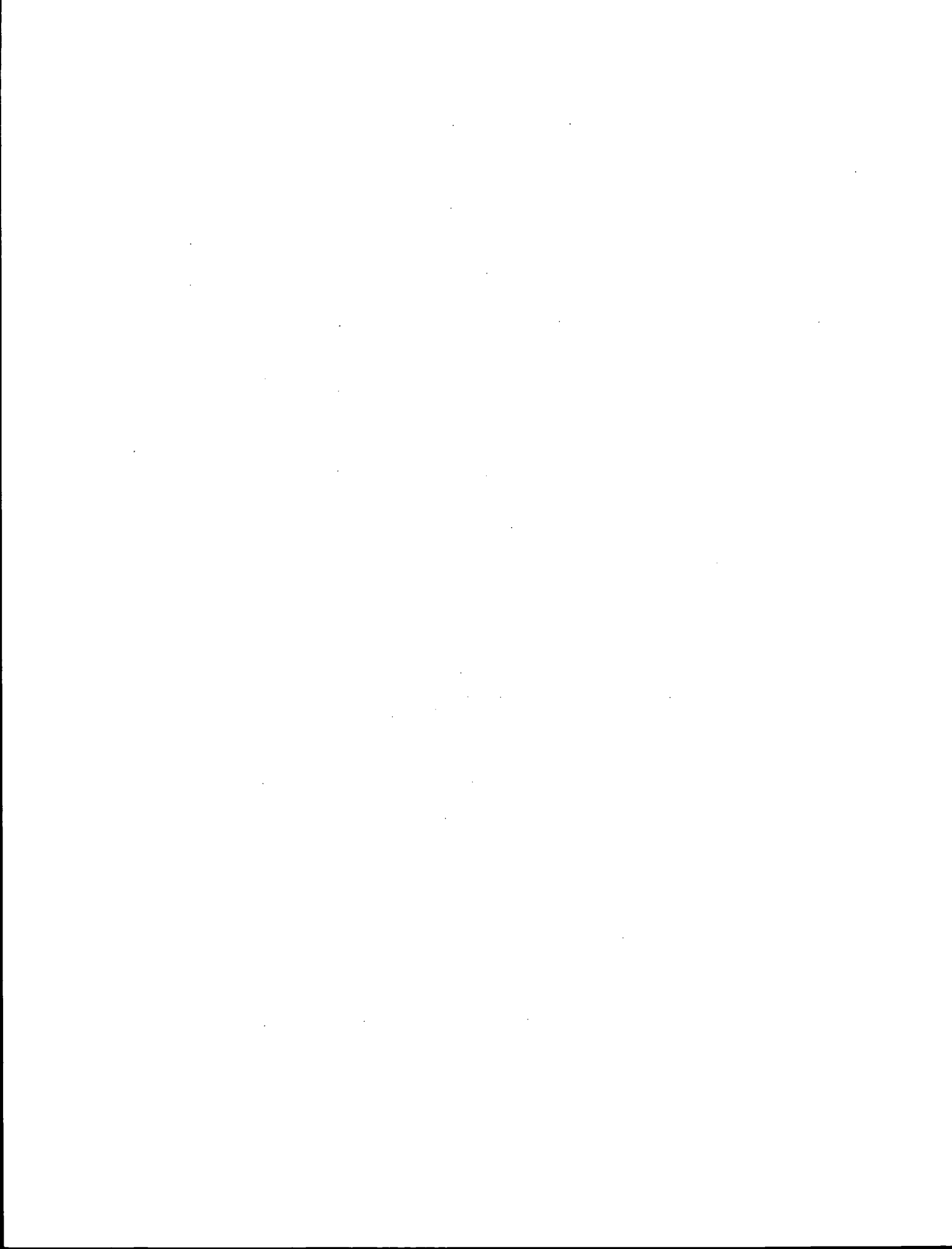
La Commission a poursuivi les calculs qui figurent dans les précédents rapports et qui donnent des ordres de grandeur du trafic assuré par les voitures particulières. Il s'agit, en estimant à 9 100 km le parcours annuel moyen de la voiture particulière et à 1,7 le nombre moyen de passagers par voiture, de rechercher le nombre de passager-kilomètre. Ce calcul ne peut-être que très approximatif et c'est en tenant compte de cette réserve qu'il faut considérer les chiffres suivants :

TABLEAU 13. — *Trafic des voitures particulières*

(en milliards de Vkm)

1959	1962	1963	1964	1965	1966	1967
77,6	108,3	120	136,1	148,5	165	184

Le taux de croissance annuel est, si toutes les hypothèses se révèlent exactes, d'environ 11,5 %.



CHAPITRE II

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DES COMPTES

SECTION I

I. CHIFFRES D'AFFAIRES DES TRANSPORTEURS PUBLICS

TABLEAU 14

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
Transports routiers publics de marchandises et location.....	2.742	3.775	4.436	5.042	5.460	6.040
Transports routiers de voyageurs.....	761	980	1.092	1.172	1.236	1.280
Taxis.....	365	475	515	550	580	600
S.N.C.F. (1).....	6.250	7.713	8.648	8.903	8.999	9.100
R.A.T.P. (2).....	691	826	848	855	886	870
T.U., V.F.I.L., C.S.I.....	397	506	546	564	578	590
Navigation intérieure.....	242	306	313	373	386	390
TOTAL.....	11.448	14.581	16.398	17.459	18.125	18.870

(1) Y compris les indemnités compensatrices et le remboursement des charges.

(2) Y compris le remboursement des charges sans compter l'indemnité compensatrice car cette dernière est en fait une subvention d'équilibre.

Le taux de croissance moyen annuel des chiffres d'affaires des transports publics est de 7,9 %. Il est cependant assez différent d'un mode de transport à l'autre :

- 12 % pour les transports routiers de marchandises;
- 6,1 % pour la S.N.C.F. (5,5 % si on ne tient pas compte des indemnités compensatrices et des remboursements de charges);
- 9,5 % pour les taxis;
- 8,4 % pour les transports routiers de voyageurs;
- 4,3 % pour la R.A.T.P. (5,6 % sans les remboursements);
- 6,4 % pour les T.U., V.F.I.L. et C.S.I.G.;
- 8,2 % pour la navigation fluviale.

II. DÉPENSES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

TABLEAU 15

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
Transports routiers de voyageurs.....	75	100	100	110	130	135
Automobiles particulières.....	8.531	12.231	14.238	16.632	18.187	„
Transports routiers de marchandises.....	7.280	9.350	10.350	11.380	11.900	12.720
Navigation fluviale.....	87	106	112	117 *	123 *	„
	15.973	21.787	24.800	28.239	30.340	„

Le taux de croissance moyen annuel est de 11,2 % pour l'ensemble des dépenses d'exploitation des transports privés, dont 13,2 % pour les voitures particulières et 8,5 % pour les transports de marchandises. Ces derniers se développent donc moins rapidement que les transports publics de marchandises.

Les dépenses des voitures particulières représentent en 1965, 60 % des dépenses totales, contre 53 % en 1959.

SECTION II

ÉVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL

S'il est relativement aisé de déterminer l'évolution des frais de personnel au sein de chaque mode de transport, malgré des imprécisions pour les transports routiers, la comparaison des différentes évolutions de frais se révèle très délicate. En effet :

— les dépenses de personnel, des transports routiers, y compris la rémunération des artisans, ne comprennent pas les salaires inclus dans le poste réparation, de même que ceux inclus dans les frais d'entretien et d'extension de l'infrastructure routière. Pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P., les dépenses de personnel, comprennent les salaires de la totalité des agents;

— de même, les charges de retraites de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. sont comprises dans les dépenses de personnel alors qu'elles ne le sont pas dans les autres modes de transport.

Les grandeurs absolues ne sont donc pas comparables; par contre l'évolution comparée des dépenses de personnel est plus significative.

TABLEAU 16

(millions de F)

	1959	1963	1964	1965
Transports routiers de marchandises.....	895	1.465	1.650	1.825
Transports routiers de voyageurs.....	225	335	355	377
S.N.C.F. (1).....	4.688	6.802	7.334	7.845
R.A.T.P. (2).....	485	743	830	916
T.U.-V.F.I.L.-C.S.I.G.....	197	287	302	316
Navigation fluviale.....	69	98	108	112
	6.559	9.730	10.579	11.391

(1) (2) Y compris retraites et charges sociales.

Le taux de croissance moyen annuel des frais de personnel est de 9,6 %; il est relativement élevé même si l'on tient compte des augmentations des effectifs, sans doute assez importantes dans les transports de marchandises (accroissement rapide du nombre de gros porteurs nécessitant deux conducteurs).

L'accroissement annuel de la masse globale des frais de personnel est de :

- 12 % pour les transports routiers de marchandises;
- 8,9 % pour les transports routiers de voyageurs;
- 8,9 % pour la S.N.C.F.;
- 11 % pour la R.A.T.P.;
- 8,4 % pour la navigation fluviale.

SECTION III LES INVESTISSEMENTS

A. LES INVESTISSEMENTS EN MATÉRIEL

1. Les investissements dans les transports publics.

TABLEAU 17

(millions de F)

	1959	1962	1962	1964	1969
S.N.C.F.....	627	693	732	847	1.040
R.A.T.P.....	22	54	69	58	130
T.U.V.F.I.L. (1).....	20	56	65	67	80
Routiers marchandises.....	330	480	582	661	618
Routiers voyageurs.....	150	185	205	205	200
Batellerie.....	57	43	56	51	56
TOTAL.....	1.206	1.511	1.709	1.889	2.124

(1) Y compris les dépenses relatives aux infrastructures qu'il n'a pas été possible d'isoler, mais qui doivent être faibles.

SOURCE : Rapport d'exécution du IV^e Plan.

De 1959 à 1965, les investissements en matériel des transporteurs publics ont crû en valeur de 9,7 % par an.

2. Les investissements dans les transports pour compte propre.

TABLEAU 18

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965
Routiers marchandises.....	1.105	1.425	1.815	2.385	1.260
Routiers voyageurs.....	30	48	46	54	54
Batellerie.....	24	9	12	17	17
TOTAL.....	1.159	1.482	1.873	2.456	2.331

De 1959 à 1965, le taux de croissance moyen annuel s'élève à 12,3 %. Le taux d'accroissement moyen annuel des transporteurs pour compte propre est donc légèrement supérieur au taux moyen annuel d'accroissement des transporteurs publics. Il y a lieu de noter une baisse des investissements routiers en 1965 qui affecte principalement les transporteurs publics.

B. INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES

TABLEAU 19

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965
S.N.C.F.....	579	722	744	756	660
R.A.T.P.....	21	66	76	176	285
Routes :					
État (1).....	330	484	553	648	944
dont : emprunt.....		(20)	(202)	(228)	(305)
Collectivités locales (2).....	1.130	1.470	1.560	-	-
Navigation fluviale :					
État (chap. 5330).....	65	93	113	110	110
Collectivités locales.....	8	47	48	42	38
TOTAL.....	2.133	2.882	3.094	1.732	2.037

(1) F.S.I.R. État + Chapitre 5320 (routes et ponts, reconstructions et grosses réparations).

(2) F.S.I.R. départemental et communal + Équipements départemental et communal + viabilité.

Pour la S.N.C.F., le programme des grands travaux d'électrification est en grande partie réalisé.

Pour la R.A.T.P., les investissements croissent en fin de période du fait du démarrage du R.E.R.

Dans le cadre du V^e Plan est amorcée la réalisation d'un important programme d'investissements autoroutiers financé principalement par le F.S.I.R. Un financement complémentaire est assuré d'une part grâce à une subvention du budget général, d'autre part, pour les autoroutes de liaison prévues au programme, par des emprunts couvrant partiellement le coût de construction de ces autoroutes à péages. La part des collectivités locales est très importantes (les chiffres 64 et 65 ne sont pas encore disponibles).

TABLEAU 20. — Gros entretien

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
Matériel :						
S.N.C.F. (matériel et traction).....	630	639	699	963	1.029	1.090
Transports routiers de marchandises.....	110	151	170	187	200	243
TOTAL.....	740	790	869	1.150	1.229	1.333
Infrastructure :						
S.N.C.F. (voies et bâtiments).....	467	557	698	690	714	760
Navigation fluviale (ch. 3531).....	„	31	32	32	34	35
Route (ch. 3521).....	205	282	485	358	387	480
Collectivités locales.....	1.355	1.570	1.630	„	„	„
TOTAL.....	2.027	2.440	2.845	1.080	1.135	1.275
TOTAL GÉNÉRAL.....	2.767	3.230	3.714	2.230	2.364	2.608

La stabilité des différents éléments des comptes est assez remarquable dans le temps. Tout au plus peut-on noter une légère régression de la part de l'énergie due en partie à la baisse des prix de l'essence et du gas-oil. Le résultat brut (chiffre provisoire également) paraît être en légère augmentation.

II. Les transports routiers publics de voyageurs.

TABLEAU 23

(en pourcentage)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Énergie.....	21,1	21,4	20,2	20,2	20,0	20,0
Autres biens et services.....	17,7	17,9	18,1	18,7	19,0	19,2
Frais de personnel.....	29,6	29,6	30,6	30,3	30,3	30,2
Assurances, impôts, intérêts.....	12,8	12,7	12,8	13,4	14,1	14,3
Résultat brut.....	18,3	18,4	18,3	17,4	16,6	16,3
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Les comptes des transports routiers de voyageurs présentent la même stabilité générale que ceux des transports de marchandises. Les frais de personnel sont cependant en légère augmentation et les résultats bruts fléchissent sensiblement.

III. La S.N.C.F.

TABLEAU 24

(en pourcentage)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Énergie.....	6,5	5	4,6	4,2	3,7	3,6
Autres biens et services.....	24,5	25,1	25,4	26	26,5	27
Frais de personnel.....	36,2	37,6	37,4	36,5	36,6	37,4
Assurances impôts intérêts.....	10,2	10,9	10,7	10,3	10,2	10,1
Résultat brut.....	22,6	21,4	21,9	23,0	23,0	21,9
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Ne sont compris dans les frais de personnel que les salaires, à l'exclusion des retraites pour rendre les comptes comparables entre eux.

Certaines variations dans la structure des comptes apparaissent :

- une diminution importante de la part des dépenses d'énergie;
- une augmentation très sensible des « autres biens et services »;
- une régression en 1966 du résultat brut d'exploitation.

IV. La R.A.T.P.

TABLEAU 25

(en pourcentage)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Énergie.....	10,0	7,6	7,1	6,5	6,3	5,9
Autres biens et services.....	11,9	15,4	15,1	14,4	14,5	13,7
Frais de personnel.....	50,8	49,1	51,3	51,0	51,5	48,1
Assurances, impôts, intérêts.....	17,3	17,8	17,4	17,4	17,5	17,7
Résultat brut.....	10,0	10,1	9,1	10,7	10,2	14,6
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A part les deux premiers postes, énergie en régression et « autres biens et services » en augmentation, la stabilité de la structure des comptes de la R.A.T.P. est très grande.

V. Les transports fluviaux pour compte d'autrui.

TABLEAU 26

(en pourcentage)

	1959	1962	1963	1964	1965
Énergie.....	9,4	11,8	10,1	9,5	9,5
Autres biens et services.....	33,7	29,9	32,3	25,9	32,3
Frais de personnel.....	25,8	27,9	27,5	25,0	26,6
Assurances, impôts, intérêts.....	5,3	4,9	4,8	4,2	5,9
Résultat brut.....	25,8	25,5	25,3	35,4	25,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

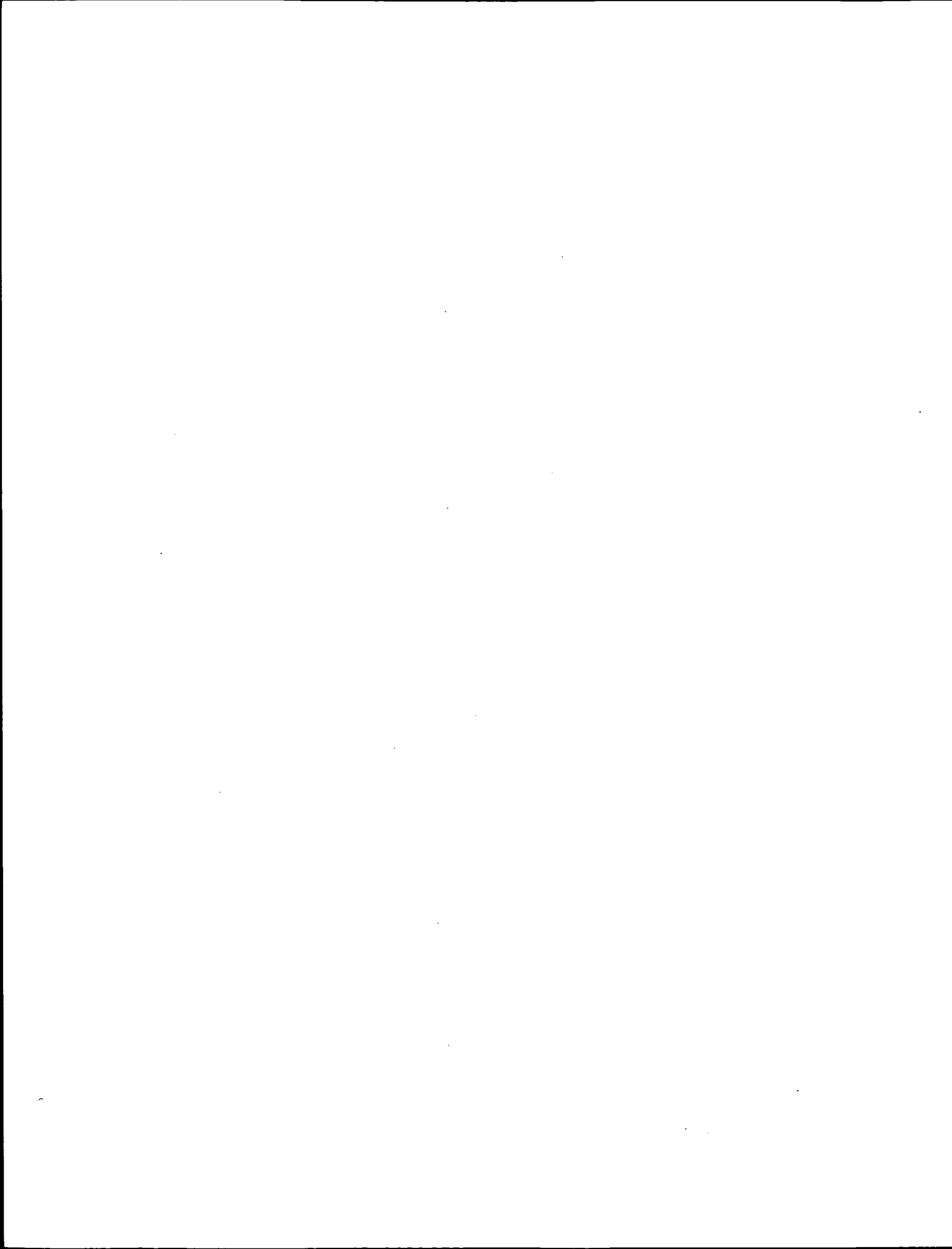
La structure des comptes subit de légères modifications de 1959 à 1964; à noter une légère augmentation des dépenses d'énergie.

§ II. COMPARAISON DES STRUCTURES DES DIFFÉRENTS COMPTES EN 1965

TABLEAU 27

(en pourcentage)

	Route marchandises	Route voyageurs	S.N.C.F.	R.A.T.P.	Navigation intérieure
Énergie.....	20,4	20	3,7	6,3	9,5
Autres biens et divers.....	27,2	19	26,5	14,5	32,3
Frais de personnel.....	33,3	30,3	36,6	51,5	26,6
Assurances, impôts, intérêts.....	7,6	14,1	10,2	17,5	5,9
Résultat brut.....	11,5	16,6	23	10,2	25,7
	100	100	100	100	100



CHAPITRE III

COMPARAISON DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DES TROIS MODES DE TRANSPORT

Dans ce chapitre, les rapports antérieurs présentaient d'une part le régime fiscal réel des divers modes de transport, et d'autre part les contributions des administrations et des usagers aux dépenses d'infrastructures.

Ces questions font à l'heure actuelle, l'objet d'une étude systématique au sein d'une Commission spécialisée; la Commission des Comptes de la Nation a jugé opportun d'attendre pour reprendre ses études, les conclusions de la Commission spécialisée sur ces questions.

ANNEXE 1

LES COMPTES DES TRANSPORTS

Les comptes ont été établis pour 1964, à partir des premiers éléments statistiques disponibles et pour 1965, à partir des hypothèses de trafic telles qu'elles ont été définies dans la première partie du rapport.

La méthode suivie est celle indiquée dans le V^e rapport. Les comptes antérieurs ont été mis à jour et rectifiés, pour tenir compte notamment des renseignements fiscaux (B.I.C.).

On trouvera donc ci-après, les comptes suivants :

- transports routiers de marchandises et de voyageurs, voitures particulières;
- S.N.C.F.;
- V.F.I.L. et T.U.;
- R.A.T.P.;
- navigation fluviale.

TRANSPORTS ROUTIERS

TABLEAU 28. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Achats de biens et services.....	1.335	1.790	2.105	2.392	2.600	2.900
Carburants.....	550	720	870	985	1.060	1.200
Lubrifiants.....	30	40	45	52	55	65
Pneumatiques.....	140	185	220	255	275	300
Réparations.....	355	495	565	655	730	805
Frais commerciaux.....	260	350	405	445	480	530
Valeur ajoutée.....	1.407	1.985	2.331	2.650	2.860	3.140
	2.742	3.775	4.436	5.042	5.460	6.040

TABLEAU 28 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Frais de personnel.....	895	1.250	1.465	1.650	1.825	1.995
Assurances.....	114	154	195	240	260	290
Impôts.....	68	106	111	120	130	135
Intérêts payés.....	20	25	25	20	20	20
Résultat brut.....	310	450	535	620	625	700
	1.407	1.985	2.331	2.650	2.860	3.140

TABLEAU 28 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	310	450	535	620	625	700
	310	450	535	620	625	700

TABLEAU 28 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Investissements bruts.....	330	480	582	661	618	695
Capacité de financement.....					7	5
	330	480	582	661	625	700

PUBLICS DE MARCHANDISES

Compte de production

(millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
C. A.....	2.742	3.775	4.436	5.042	5.460	6.040
	2.742	3.775	4.436	5.042	5.460	6.040

Compte d'exploitation

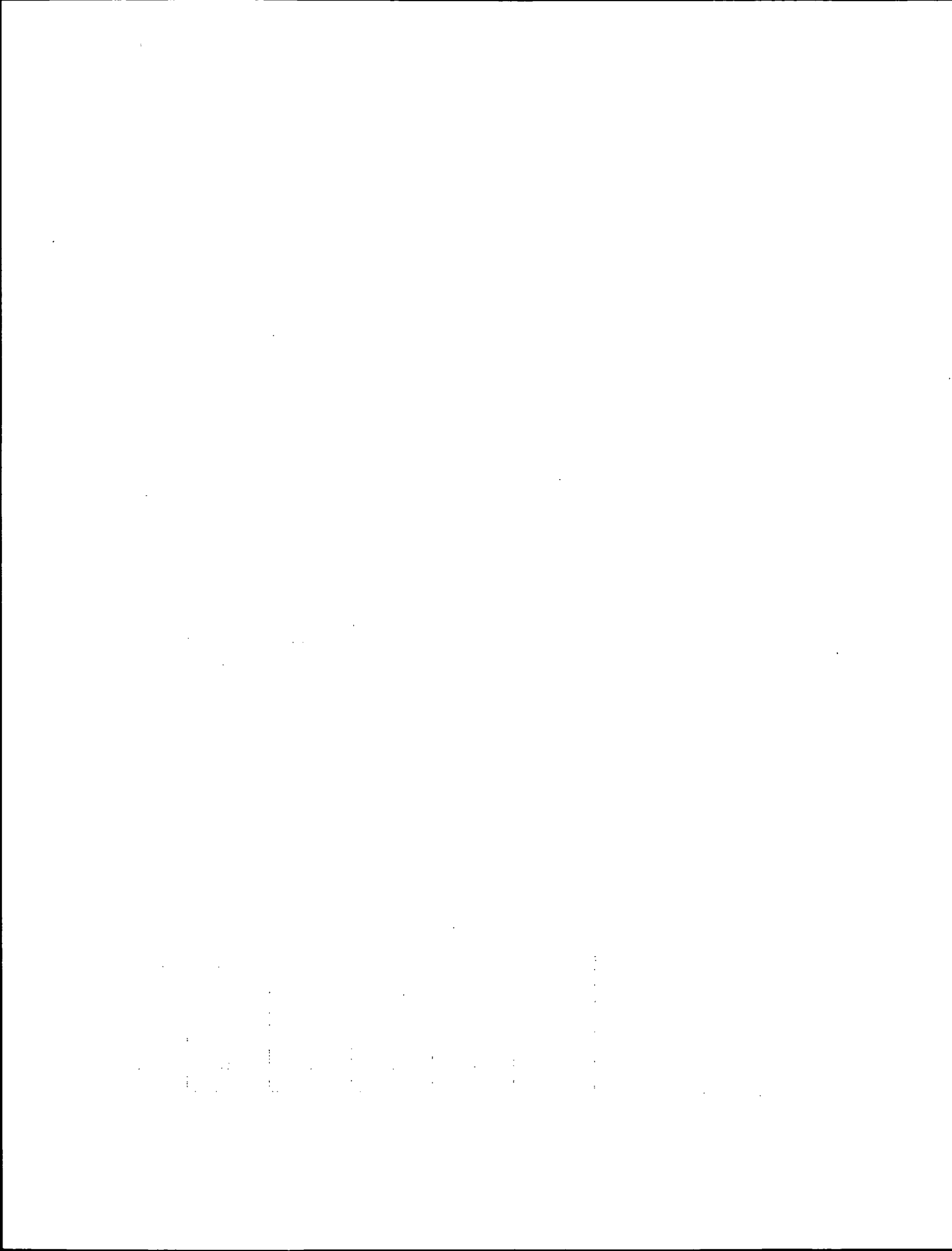
	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Valeur ajoutée.....	1.407	1.985	2.331	2.650	2.860	3.140
	1.407	1.985	2.331	2.650	2.860	3.140

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Résultat brut.....	310	450	535	620	625	700
	310	450	535	620	625	700

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	310	450	535	620	625	700
Besoin de financement.....	20	30	47	41		
	330	480	582	661	625	700



LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE

TABLEAU 29. — Dépenses d'exploitation des transports de marchandises pour compte propre

	1959	1962	1963	1964	1965	1966*
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>						
Achats de biens et services et réparations.....	2.340	3.070	3.355	3.467	3.667	3.940
dont : carburant.....	1.360	1.660	1.760	1.825	1.930	2.090
Frais de personnel.....	2.340	2.960	3.280	3.510	3.650	3.900
Assurances.....	286	412	496	630	690	760
Impôts indirects.....	220	308	319	338	350	360
Amortissements.....	600	750	810	1.124	1.150	1.110
Frais divers.....	244	320	340	393	420	480
TOTAL.....	6.030	7.820	8.600	9.460	9.930	10.550
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>						
Achats de biens et services salaires et autres frais d'exploitation.....	1.000	1.220	1.310	1.450	1.570	1.630
Amortissements.....	.250	310	440	470	400	540
TOTAL.....	1.250	1.530	1.750	1.920	1.970	2.170
TOTAL GÉNÉRAL.....	7.280	9.350	10.350	11.380	11.900	12.720

* Ce signe signifie qu'il s'agit de chiffres provisoires.

TABLEAU 30. — Investissements des transports routiers de marchandises pour compte propre

	1959	1962	1963	1964	1965
<i>Véhicules de plus d'une tonne :</i>					
Achats de véhicules neufs.....	718	960	1.225	1.685	1.680
Amortissements.....	— 600	— 750	— 810	— 1.125	— 1.150
Investissements nets.....	118	210	415	560	530
<i>Véhicules de moins d'une tonne :</i>					
Achats de véhicules neufs.....	387	465	590	700	585
Amortissements.....	— 250	— 310	— 440	— 465	— 400
Investissements nets.....	137	155	150	235	185
TOTAL :					
Achats de véhicules neufs.....	1.105	1.425	1.815	2.385	2.260
Amortissements.....	— 850	— 1.060	— 1.250	— 1.590	— 1.550
Investissements nets.....	255	365	565	795	710

TRANSPORTS ROUTIERS

TABLEAU 31. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Achats de biens et services.....	295	385	417	455	482	504
Dont : Carburants.....	165	200	210	225	235	243
Lubrifiants.....	5	10	10	12	13	13
Pneumatiques.....	25	30	32	33	35	36
Réparations.....	65	90	100	115	124	134
Frais commerciaux.....	45	55	65	70	75	78
Valeur ajoutée.....	466	595	675	717	754	776
	761	980	1.092	1.172	1.236	1.280

TABLEAU 31 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Frais de personnel.....	225	290	335	355	374	386
Assurances.....	36	52	62	80	88	88
Impôts indirects.....	60	70	75	75	84	90
Intérêts payés.....	2	3	3	3	3	2
Résultat brut.....	143	180	200	205	205	210
	466	595	675	718	754	776

TABLEAU 31 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	143	180	200	205	205	210
	143	180	200	205	205	210

TABLEAU 31 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Investissements bruts.....	150	185	205	205	200	205
Capacité de financement.....					5	5
	150	185	205	205	205	210

PUBLICS DE VOYAGEURS

Compte de production

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
C. A.....	761	980	1.092	1.172	1.236	1.280
	761	980	1.092	1.172	1.236	1.280

Compte d'exploitation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Valeur ajoutée.....	466	595	675	718	754	776
	466	595	675	718	754	776

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Résultat brut.....	143	180	200	205	205	210
	143	180	200	205	205	210

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	143	180	200	205	205	210
Besoins de financement.....	7	5	5			
	150	185	205	205	205	210

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 aux entreprises;
- les motocycles et les cycles que nous ne retiendrons pas ici.

a. Les immatriculations.

Le nombre des immatriculations a augmenté très rapidement depuis 1959 jusqu'en 1963 (+ 16,5 % par an en moyenne). En 1964 et 1965, on assiste à un certain ralentissement de la progression (environ 8 %).

On peut donc estimer comme suit le nombre des immatriculations :

TABLEAU 32. — *Nombre d'immatriculations* (en milliers)

1959	1962	1963	1964	1965
565	967	1.052	1.053	1.057
dont voitures étrangères	14	122	147	158

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

b. Parc.

La consistance du parc est connue par le fichier central des automobiles; mais une incertitude assez importante pèse sur ces chiffres, tous les véhicules détruits ne faisant pas l'objet d'une déclaration. Il apparaît que l'année 1962 a vu une mise à la casse supérieure de 12.000 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 réserves, on peut estimer le parc comme suit :

TABLEAU 33. — *Parc en fin d'année* (en milliers)

1959	1962	1963	1964	1965
5.020	7.010	7.900	8.800	9.600

SOURCES : Fichier central des automobilistes S.A.E.I. (1).

c. Volume du trafic.

Le tableau ci-dessous tente, sous toutes réserves, une évaluation du nombre de véhicules-kilomètres, d'après le parcours moyen annuel estimé par l'I.N.S.E.E., à 9.100 km en 1958/1959.

TABLEAU 33 bis. — *Nombre de véhicules-kilomètres* (en milliards)

1959	1962	1963	1964	1965
45	63	70	77	84

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

(1) Le fichier central des automobiles, qui donnait déjà des éléments approximatifs, n'est plus géré par le ministère de l'Équipement depuis 1963. Pour les années suivantes, les chiffres que nous donnons sont donc estimatifs.

Calcul des dépenses d'achat.

Les dépenses d'achat croissent d'une année sur l'autre, non seulement du fait de l'augmentation du nombre des immatriculations, mais aussi par suite des importations de voitures étrangères dont le prix de vente est supérieur à celui des voitures françaises.

La Chambre syndicale des Constructeurs d'automobiles a calculé un prix moyen par voiture immatriculée, ce prix augmente de 16,6 % de 1959 à 1965, soit environ 2,5 % par an.

Les dépenses d'achat sont alors les suivantes.

TABLEAU 34

Nombre de véhicules immatriculés	Prix moyen	Dépenses totales
	F.	Millions de F.
1959 - 565.000	7.030	3.965
1960 - 638.000	7.240	4.620
1961 - 717.000	7.457	5.345
1962 - 912.000	7.680	7.005
1963 - 1.047.000	7.910	8.280
1964 - 1.052.000	8.130	8.530
1965 - 1.057.000	8.200	8.670

Les dépenses totales ont augmenté de 1,6 % de 1965 sur 1964.

d. Dépenses totales relatives aux voitures particulières.

Le tableau ci-après donne une décomposition de ces dépenses.

TABLEAU 35

	1959	1962	1963	1964	1965
Achats (1).....	3.965	7.005	8.280	8.530	7.860
<i>Utilisation :</i>					
Carburants.....	4.140	5.620	6.150	7.250	7.860
Lubrifiants.....	240	390	430	470	510
Pneumatiques.....	330	445	480	530	580
Réparations (2).....	1.720	2.770	3.600	4.150	4.650
Garage (3).....	530	730	830	910	990
Taxes (4).....	461	652	825	862	917
Assurances (5).....	1.110	1.596	1.923	2.460	2.680
TOTAL (utilisation).....	8.531	12.231	14.238	16.632	18.187
Dépenses totales arrondies.....	12.500	19.200	22.500	25.200	26.900

(1) Achats : nouveaux chiffres établis à l'aide de la valeur moyenne d'une automobile fournie par la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

(2) Réparations : la valeur des sinistres matériels a été réincluse dans ce chiffre.

(3) Garage : chiffres fournis par la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

(4) Taxes : nouveau calcul (cf. Annexe II).

(5) Assurances : nouveau calcul (cf. Annexe III). Le montant des sinistres matériels a été retiré du montant des primes payées par les usagers.

TABLEAU 36. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Achats de biens et service.....	2.400	2.808	3.212	3.525	3.782	3.900
dont : Énergie.....	506	470	496	496	463	465
Entretien et réparation.....	1.207	1.358	1.607	1.773	1.862	1.950
Divers.....	687	980	1.109	1.256	1.407	1.485
Valeur ajoutée.....	5.449	6.633	7.304	7.743	7.704	7.670
	7.849	9.441	10.516	11.268	11.436	11.570

TABLEAU 36 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Frais de personnel.....	4.688	6.025	6.802	7.334	7.845	8.180
Frais financiers.....	303	369	413	437	446	450
Assurances.....	33	56	63	59	72	70
Impôts.....	459	591	664	715	754	770
Résultat brut d'exploitation.....	1.755	1.999	2.329	2.691	2.811	2.780
	7.238	9.040	10.271	11.236	11.928	12.250

TABLEAU 36 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	1.893	2.143	2.471	2.814	2.928	2.900
	1.893	2.143	2.471	2.814	2.928	2.900

TABLEAU 36 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Investissements bruts.....	2.348	2.683	2.959	3.376	3.612	3.950
Variation de stocks.....	5	89	59	113	184	"
	2.353	2.772	3.018	3.489	3.796	3.950

TABLEAU 36 quinquies. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Cession de participations.....	— 2	— 2	— 1	— 1	— 1	"
Besoin de financement court terme.....	434	586	509	633	806	"
Emplois long terme.....	229	423	— 56	— 180	272	"
	661	1.007	452	452	1.077	

C. F.

Compte de production

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Ventes de transport.....	5.792	6.971	7.696	7.988	7.991	8.050
Autres produits.....	572	711	856	1.002	1.007	1.170
Autoéquipement et G.E.....	1.480	1.670	1.905	2.165	2.254	2.350
Variation de stock.....	5	89	59	113	184	
	7.849	9.441	10.516	11.268	11.436	11.570

Compte d'exploitation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Valeur ajoutée.....	5.449	6.633	7.304	7.743	7.704	7.670
Subvention d'exploitation.....	1.021	1.274	1.321	1.392	1.529	1.674
Subvention d'équilibre.....	233	306	614	1.103	1.611	1.780
Indemnités compensatrices.....	19	237	392	294	386	406
Remboursement de charges.....	440	505	560	621	622	650
Dotations pour provisions.....	//	6	1	1	2	-
Atténuation de charges d'emprunt.....	76	79	79	82	74	70
	7.238	9.040	10.271	11.236	11.928	12.250

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Résultat brut d'exploitation.....	1.755	1.999	2.329	2.691	2.811	2.780
Dividendes reçus.....	2	3	3	5	5	5
Intérêts reçus.....	14	24	25	17	12	17
Subvention d'équipement.....	47	55	72	74	81	83
Domages de guerre.....	75	62	42	27	19	15
	1.893	2.143	2.471	2.814	2.928	2.900

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut non distribué.....	1.893	2.143	2.471	2.814	2.928	2.900
Cession d'équipement.....	26	43	38	42	62	70
Besoin de financement.....	434	586	509	633	806	980
	2.353	2.772	3.018	3.489	3.796	3.950

Compte financier

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Emprunts à court terme.....	280	388	— 19	— 144	347	//
Emprunts à long terme.....	381	619	471	596	730	//
	661	1.007	452	452	1.077	//

TABLEAU 37. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Achats de biens et services.....	138	194	209	225	243	260
dont : Carburants et énergie électrique.....	63	64	67	70	73	78
Autres matières.....	34	50	56	57	64	48
Services et divers.....	41	80	86	98	106	134
Valeur ajoutée.....	432	588	611	606	623	625
	570	782	820	831	866	885

TABLEAU 37 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Frais de personnel.....	483	636	743	830	916	960
dont : Salaires et traitements.....	320	414	485	547	603	632
Charges sociales.....	130	174	201	222	247	259
Autres.....	35	48	57	61	66	69
Impôts indirects.....	92	125	138	156	169	195
Intérêts payés.....	17	25	27	31	36	40
Résultat brut d'exploitation.....	63	84	85	114	119	193
	655	870	993	1.131	1.240	1.388

TABLEAU 37 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Épargne.....	63	104	106	174	224	433
	63	104	106	174	224	433

TABLEAU 37 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Investissements bruts.....	68	175	231	235	415	626
Variation de stocks.....	1	— 1	5	2	„	„
	69	174	236	237	415	626

TABLEAU 37 quinquies. —

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Besoin de financement.....	6	70	130	63	191	193
Emplois.....	70	— 30	— 16	63	— 52	„
	76	40	114	126	139	193

T. P.

Compte de production

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Ventes.....	518	690	709	714	722	730
Autres produits.....	34	33	37	43	47	50
Autoéquipement.....	17	60	69	72	97	105
Variation de stocks.....	1	— 1	5	2	"	"
	570	782	820	831	866	885

Compte d'exploitation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Valeur ajoutée.....	432	588	611	606	623	625
Subvention d'exploitation :						
Remboursement de charges.....	173	136	139	141	164	144
Indemnités compensatrices.....	50	146	243	384	453	619
	655	870	993	1.131	1.240	1.388

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Revenu brut d'exploitation.....	63	84	85	114	119	193
Subvention d'équipement.....		19	19	58	103	238
Intérêt reçu.....		1	2	2	2	2
	63	104	106	174	224	433

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Épargne.....	63	104	106	174	224	433
Besoin de financement.....	6	70	130	63	191	193
	69	174	236	237	415	626

Compte financier

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Emprunts à court terme.....	57	— 12	14	23	32	
Emprunts à long terme.....	19	52	100	103	107	193
	76	40	114	126	139	193

TABLEAU 38. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Achats de biens et services	109	133	144	150	156
Dont : Énergie et traction	40	46	49	51	53
Matière et produits	44	56	61	63	65
Frais généraux	25	31	34	36	38
Valeur ajoutée	337	416	449	463	473
	446	549	593	613	629

TABLEAU 38 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Frais de personnel	197	259	287	302	316
Impôts indirects	45	53	54	55	57
Intérêts payés	14	15	14	14	15
Résultat brut	81	89	94	92	85
	337	416	449	463	473

TABLEAU 38 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Prime de gestion	5	7	8	8	8
Épargne	90	94	100	98	94
	95	101	108	106	102

TABLEAU 38 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Investissements bruts	63	97	119	119	117
Capacité de financement	27	"	"	"	"
	90	97	119	119	117

— C. S. I. G.

Compte de production

	1959	1962	1963	1964	1965
Recettes de trafic.....	392	439	537	555	568
Recettes hors trafic.....	7	7	9	9	10
Autoéquipement et G.R.....	47	43	47	49	51
	446	549	593	613	629

Compte d'exploitation

	1959	1962	1963	1964	1965
Valeur ajoutée.....	337	416	449	463	473
	337	416	449	463	473

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965
Résultat brut.....	81	86	94	92	85
Subvention d'équilibre.....	14	14	13	14	17
Domages de guerre.....		1	1		
	95	101	108	106	102

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965
Épargne.....	90	94	100	98	94
Besoin de financement.....	"	3	19	21	23
	90	97	119	119	117

NAVIGATION FLUVIALE

TABLEAU 39. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Achats de biens et services	115	145	151	153	175
Valeur ajoutée	148	189	192	260	241
	263	334	343	413	416

TABLEAU 39 bis. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Frais de personnel	69	89	94	108	112
Frais financiers	2	2	2	3	3
Impôts indirects	12	14	15	15	22
Résultat brut	69	89	90	153	108
	152	194	201	279	245

TABLEAU 39 ter. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Bénéfice brut	31	36	36	//	//
Épargne	38	53	54	//	//
	69	89	90	//	//

TABLEAU 39 quater. —

	1959	1962	1963	1964	1965
Investissements bruts	65	76	82	//	//
	65	76	82	//	//

(1) Comptes non présentés au jour de la publication du présent rapport.

TRANSPORTS PUBLICS

Compte de production

	1959	1962	1963	1964	1965
Recettes.....	237	300	308	373	380
Autres produits.....	5	6	5	5	6
Autoéquipement.....	21	28	30	35	30
	263	334	343	413	416

Compte d'exploitation

	1959	1962	1963	1964	1965
Valeur ajoutée.....	148	189	192	260	241
Subvention d'exploitation.....	2	3	7	16	2
Remboursement assurances.....	2	2	3	3	2
	152	194	201	279	245

Compte d'affectation

	1959	1962	1963	1964	1965
Résultat brut.....	69	89	90	(1)	(1)
	69	89	90	//	//

Compte de capital

	1959	1962	1963	1964	1965
Épargne.....	38	53	54	//	//
Subvention d'équipement.....	3	3	3	//	//
Cessions d'équipement.....	4	3	3	//	//
Besoin de financement.....	20	17	22	//	//
	65	76	82	//	//

NAVIGATION FLUVIALE. — TRANSPORTS PRIVÉS

TABLEAU 40. — *Dépenses d'exploitation*

	1959	1962	1963	1964	1965
Achats de biens et services.....	19	26	27	29	30
dont : Énergie.....	10	15	16	17	18
Entretien, réparations.....	9	11	11	12	12
Frais de personnel.....	38	43	47	49	52
Assurances et frais divers.....	3	4	4	4	4
Frais généraux.....	7	9	10	10	11
Impôts indirects.....	4	5	5	5	6
Frais financiers.....	1	1	1	1	1
Amortissements et G.E.....	15	18	18	19	19
	87	106	112	117	123

ANNEXE II

LES ASSURANCES

Les rapports annuels sur les sociétés d'assurances publiés par la Direction des Assurances, fournissent le montant des primes acquises par catégorie de véhicules ainsi que le montant des sinistres payés aux usagers. Les tableaux ci-après donnent ces renseignements, mais les chiffres qu'ils contiennent diffèrent de ceux des tableaux antérieurs, car la Direction des Assurances a adopté une nouvelle répartition statistique des primes. D'autre part, l'arrêté du 9 juin 1965 a fixé des nouvelles catégories d'assurances automobiles, qui ne reprennent pas les anciennes distinctions, notamment pour les transports privés de marchandises. Enfin, comme par le passé la rubrique « automobile » comporte inclus les autocars et les véhicules de moins de 3 tonnes de P.T.C.

Pour maintenir la continuité des comptes nous avons donc conservé ces catégories et nous avons réparti les primes et sinistres au prorata des taxes différentielles. Enfin, pour comparer les résultats des dernières années avec ceux des précédentes, il faut tenir compte de la révision tarifaire du 15 juillet 1963, qui a modifié les taux des primes des diverses catégories (nouvelles zones de tarification, abandon de la puissance fiscale comme critère de base et création de nouveaux groupes sociaux professionnels).

TABLEAU 41. — *Les primes*

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964
Automobiles :				
Paris.....	404	636	753	899
Province.....	1.154	1.825	2.248	2.835
Transports routiers publics.....	129	187	235	284
Deux roues :				
Paris.....	25	27	28	29
Province.....	169	235	250	267
	1.881	2.910	3.514	4.314

Compte tenu du fait que le montant de ces primes doit être augmenté des taxes (10,25 %), et qu'il doit être ventilé entre les diverses catégories de véhicules, les primes payées deviennent :

TABLEAU 42

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964
Voitures particulières.....	1.331	2.103	2.564	3.200
Transports publics de marchandises.....	142	206	259	310
Transports publics de voyageurs.....	43	68	83	100
Transports privés de marchandises.....	343	542	661	820
Deux roues à moteur.....	213	288	306	320
	2.072	3.207	3.873	4.750

TABLEAU 43. — *Les sinistres*

Le montant total des règlements et réserves est le suivant :

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964
Automobiles :				
Paris.....	244	529	637	701
Province.....	707	1.647	2.120	2.492
Transports publics.....	93	174	215	226
Deux roues :				
Paris.....	15	20	18	18
Province.....	80	149	152	164
	1.139	2.519	3.142	3.601

On doit aussi répartir une partie des sinistres « Automobiles » sur les transports publics de voyageurs et privés de marchandises. D'autre part, on peut estimer à 30 % du total, le montant des sinistres matériels. Ceux-ci doivent être retirés des primes payées par les usagers pour ne pas faire double emploi avec les dépenses de réparation.

TABLEAU 44. — *Montant des sinistres matériels*

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964
Voitures particulières.....	221	507	641	740
Transports publics de marchandises.....	28	52	64	70
Transports publics de voyageurs.....	7	16	21	25
Transports privés de marchandises.....	57	130	165	190
Deux roues à moteur.....	28	51	51	55
	341	756	942	1.090

Assurances nettes

(primes payées moins les sinistres matériels)

Pour les années 1965 et 1966, on a retenu une augmentation moyenne de 9 et 10 %.

TABLEAU 45

(en millions de F)

	1959	1962	1963	1964	1965	1966
Voitures particulières.....	1.110	1.596	1.923	2.460	2.680	2.940
Transports publics de marchandises.....	114	154	195	240	260	290
Transports publics de voyageurs.....	36	52	62	80	90	90
Transports privés de marchandises.....	286	412	496	630	690	760
Deux roues à moteur.....	185	237	255	265	290	320
	1.731	2.451	2.931	3.675	4.010	4.400

ANNEXE III

DÉCOMPOSITION DU TRAFIC PAR GROUPES DE MARCHANDISES

TRAFIC ROUTIER À PLUS DE 50 KILOMÈTRES

TABLEAU 46

(en milliers de tonnes)

N° de section NST	Marchandises	1962	1963	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants.....	19.000	22.000	27.000	28.000	147
1	Denrées alimentaires fourrages.....	37.500	40.000	43.000	50.000	134
2	Combustibles minéraux solides.....	4.000	4.000	4.000	4.800	124
3 A	Produits pétroliers bruts.....	230	150	150	250	103
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	13.000	15.000	18.000	20.700	157
4 A	Minerais fer. Déchets pour métallurgie.....	550	500	700	750	139
4 B	Minerais déchets non ferreux.....	1.300	700	1.500	1.500	117
5 A	Produits métallurgiques ferreux.....	5.000	5.200	8.000	7.500	149
5 B	Produits métallurgiques non ferreux.....	1.300	1.200	1.600	1.600	124
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	28.100	33.000	41.000	46.500	164
6 B	Matières premières pour industrie chimique.....	500	600	600	600	117
7	Engrais.....	2.000	3.700	4.000	3.000	154
8 A	Produits chimiques de base.....	4.000	4.400	4.000	3.600	92
8 B	Pâtes à papier, celluloses.....	900	500	600	750	80
8 C	Autres produits chimiques.....	2.000	2.000	3.200	4.300	219
9 A	Matériels et transports agricoles.....	1.400	1.800	1.900	1.800	127
9 B	Machines et articles métalliques.....	7.000	7.000	7.400	8.700	123
9 C	Verre.....	1.000	900	1.100	1.900	208
9 D	Autres articles manufacturés.....	25.000	26.000	24.800	28.500	114
	TOTAL GÉNÉRAL.....	154.780	167.650	192.550	214.750	139

TRAFIC ROUTIER À PLUS DE 50 KILOMÈTRES

TABEAU 47

(en milliers de TK)

N° de section NST	Marchandises	1962	1963	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants.....	2.997.000	3.385.000	4.083.000	4.543.000	151
1	Denrées alimentaires fourrages.....	5.794.000	6.405.000	7.059.000	8.292.000	143
2	Combustibles minéraux solides.....	379.000	435.000	442.000	500.000	132
3 A	Produits pétroliers bruts.....	31.000	24.000	24.000	19.000	60
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	1.779.000	2.041.000	2.413.000	2.765.000	155
4 A	Minerais fer, déchets pour métallurgie.....	79.000	65.000	123.000	113.000	142
4 B	Minerais déchets non ferreux.....	250.000	120.000	169.000	194.000	78
5 A	Produits métallurgiques ferreux.....	1.372.000	1.403.000	2.053.000	2.140.000	156
5 B	Produits métallurgiques non ferreux.....	352.000	366.000	435.000	482.000	137
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	3.156.000	3.651.000	4.082.000	5.115.000	162
6 B	Matière première pour industrie chimique.....	112.000	145.000	143.000	169.000	151
7	Engrais.....	222.000	378.000	412.000	371.000	167
8 A	Produits chimiques de base.....	816.000	1.029.000	995.000	873.000	107
8 B	Pâtes à papier, celluloses.....	125.000	81.000	107.000	127.000	102
8 C	Autres produits chimiques.....	507.000	535.000	954.000	1.271.000	250
9 A	Matériel et transports agricoles.....	234.000	353.000	484.000	405.000	171
9 B	Machines agricoles métalliques.....	1.376.000	1.491.000	1.773.000	2.000.000	145
9 C	Verre.....	218.000	329.000	341.000	428.000	196
9 D	Autres articles manufacturés.....	4.601.000	5.206.000	4.980.000	5.730.000	124
	TOTAL.....	24.400.000	27.442.000	31.072.000	35.537.000	145

TRAFIC DE LA S.N.C.F.

TABLEAU 48

(en milliers de tonnes)

N° de section NST	Marchandises	1962	1963	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants.....	15.650	15.520	17.080	16.860	108
1	Denrées alimentaires fourrages.....	13.390	14.000	14.190	14.150	105
2	Combustibles minéraux solides.....	48.000	51.240	47.070	43.870	91
3 A	Produits pétroliers bruts.....	210	100	80	70	33
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	8.670	10.250	11.480	12.310	142
4 A	Minerais fer, déchets pour métallurgie.....	48.440	44.790	47.490	44.380	92
4 B	Minerais déchets non ferreux.....	3.260	3.230	3.390	3.520	107
5 A	Produits métallurgiques ferreux.....	20.330	21.350	23.170	21.200	104
5 B	Produits métallurgiques non ferreux.....	670	1.090	630	660	99
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	18.190	20.150	23.210	23.080	127
6 B	Matières premières pour industrie chimique.....	1.830	2.530	2.560	2.310	126
7	Engrais.....	13.940	14.490	15.530	14.950	107
8 A	Produits chimiques de base.....	3.710	4.490	4.780	4.880	131
8 B	Pâtes à papier, celluloses.....	1.240	1.390	1.330	1.230	99
8 C	Autres produits chimiques.....	1.880	1.830	1.880	1.750	93
9 A	Matériel et transports agricoles.....	2.810	2.780	2.910	2.920	104
9 B	Machines et articles métalliques.....	2.670	2.730	2.760	2.630	98
9 C	Verre.....	850	900	960	930	109
9 D	Autres articles manufacturés.....	10.200	23.260	11.490	11.250	110
	TOTAL.....	215.940	236.120	231.990	222.950	103

TRAFIC DE LA S.N.C.F.

TABLEAU 49

(en milliers de TK)

N° de section NST	Marchandises	1962	1963	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants	6.720.000	6.460.000	7.210.000	7.350.000	109
1	Denrées alimentaires, fourrages	5.420.000	5.860.000	6.060.000	6.050.000	111
2	Combustibles minéraux solides	8.590.000	8.870.000	7.850.000	7.580.000	88
3 A	Produits pétroliers bruts	40.000	30.000	20.000	20.000	50
3 B	Produits pétroliers raffinés	3.250.000	3.630.000	3.440.000	3.590.000	110
4 A	Minerais de fer, déchets pour métallurgie	5.950.000	5.820.000	6.120.000	6.050.000	101
4 B	Minerais déchets non ferreux	860.000	810.000	870.000	910.000	106
5 A	Produits métallurgiques ferreux	5.300.000	5.810.000	6.210.000	5.610.000	105
5 B	Produits métallurgiques non ferreux	310.000	320.000	320.000	320.000	103
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	5.420.000	6.040.000	6.910.000	7.150.000	131
6 B	Matières premières pour industrie chimique	390.000	510.000	550.000	560.000	143
7	Engrais	4.780.000	5.020.000	5.330.000	5.300.000	110
8 A	Produits chimiques de base	1.260.000	1.450.000	1.730.000	1.750.000	139
8 B	Pâtes à papier et celluloses	420.000	470.000	470.000	430.000	102
8 C	Autres produits chimiques	710.000	660.000	690.000	670.000	94
9 A	Matériel et transports agricoles	1.170.000	1.200.000	1.240.000	1.260.000	107
9 B	Machine articles métalliques	1.010.000	990.000	1.009.000	1.040.000	103
9 C	Verre	290.000	300.000	320.000	310.000	106
9 D	Autres articles manufacturés	4.040.000	4.720.000	4.730.000	4.510.000	111
	TOTAL	55.930.000	58.250.000	61.160.000	60.460.000	108

TRAFIC DE LA NAVIGATION FLUVIALE

TABLEAU 50

(en milliers de tonnes)

N° de section NST	Marchandises	1962 (1)	1963 (1)	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants.....	5.240	6.320	6.750	6.300	120
1	Denrées alimentaires, fourrages.....	1.620	1.600	2.700	2.820	174
2	Combustibles minéraux solides.....	11.750	11.400	11.100	10.430	89
3 A	Produits pétroliers bruts.....	800	1.500	1.200	1.180	148
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	11.400	14.800	14.800	16.720	146
4 A	Minerais de fer, déchets pour métallurgie.....	1.000	900	650	870	87
4 B	Minerais déchet non ferreux.....	900	650	750	790	87
5 A	Produits métallurgiques ferreux.....	3.830	2.300	3.850	4.120	107
5 B	Produits métallurgiques non ferreux.....	320	500	360	340	106
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	29.000	32.000	38.000	40.760	140
6 B	Matières premières pour industrie chimique.....	600	750	720	720	139
7	Engrais.....	2.130	2.100	2.200	2.340	109
8 A	Produits chimiques de base.....	1.050	1.000	1.000	1.170	111
8 B	Pâtes à papier et celluloses.....	450	500	600	520	116
8 C	Autres produits chimiques.....	250	350	470	360	144
9 A	Matériel et transports agricoles.....	50	50	50	30	160
9 B	Machine articles métalliques.....	50	50	50	60	120
9 C	Verre.....	30	30	40	40	133
9 D	Autres articles manufacturés.....	100	110	120	120	120
	TOTAL.....	70.370	76.730	85.410	89.840	127

(1) Calculé par évaluation, la nomenclature NST n'étant utilisée par l'O.N.N. que depuis 1964.

TRAFIC DE LA NAVIGATION FLUVIALE

TABLEAU 51

(en milliers de TK)

N° de section NST	Marchandises	1962 (1)	1963 (1)	1964	1965	Indice 100 en 1962
0	Produits agricoles animaux vivants.....	1.085.000	1.364.000	1.588.000	1.515.000	139
1	Denrées alimentaires fourrages.....	382.000	400.000	571.000	593.000	155
2	Combustibles minéraux solides.....	2.050.000	1.800.000	1.700.000	1.500.000	73
3 A	Produits pétroliers bruts.....	160.000	270.000	220.000	209.000	130
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	2.231.000	2.420.000	2.650.000	2.905.000	130
4 A	Minerais de fer, déchets pour métallurgie.....	175.000	150.000	110.000	135.000	77
4 B	Minerais déchets non ferreux.....	145.000	110.000	120.000	114.000	78
5 A	Produits métallurgiques ferreux.....	890.000	750.000	780.000	726.000	81
5 B	Produits métallurgiques non ferreux.....	87.000	85.000	75.000	70.000	80
6 A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	2.900.000	2.920.000	3.625.000	3.732.000	128
6 B	Matières premières pour industrie chimique.....	150.000	150.000	190.000	196.000	130
7	Engrais.....	288.000	280.000	320.000	318.000	110
8 A	Produits chimiques de base.....	280.000	280.000	270.000	297.000	106
8 B	Pâtes à papier, celluloses.....	100.000	110.000	120.000	106.000	106
8 C	Autres produits chimiques.....	40.000	50.000	80.000	50.000	122
9 A	Matériel et transports agricoles.....	4.500	4.500	4.500	8.000	177
9 B	Machines agricoles métalliques.....	11.000	11.000	11.000	11.000	100
9 C	Verre.....	13.000	13.000	13.000	14.000	107
9 D	Autres articles manufacturés.....	17.000	17.000	18.000	18.000	105
	TOTAL.....	11.008.500	11.184.500	12.465.800	12.517.000	113

(1) Calculée par évaluation, la nomenclature NST n'étant utilisée par l'O.N.N. que depuis 1964.

TABLEAU 52. — *Comparaison des indices par moyen de transports*

(pour l'année 1965)

N° de section NST	.Base 100 en 1962	Tonnes			T.K.		
		Route	Fer	Eau	Route	Fer	Eau
0	Produits agricoles animaux vivants.....	147	108	120	151	109	139
1	Denrées alimentaires et fourrages.....	134	105	174	143	111	155
2	Combustibles minéraux solides.....	124	91	89	132	88	73
3 A	Produits pétroliers bruts.....	103	33	148	60	50	130
3 B	Produits pétroliers raffinés.....	157	142	146	155	110	130
4 A	Minerais ferreux et déchets pour métallurgie....	139	92	87	142	101	77
4 B	Minerais déchets non ferreux.....	117	107	104	78	106	78
5 A	Produits métalliques ferreux.....	149	104	107	156	105	81
5 B	Produits métalliques, non ferreux.....	124	99	106	137	103	80
6 A	Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	164	127	140	162	131	128
6							
7 B	Matières premières pour industrie chimique....	117	126	139	151	143	130
	Engrais.....	154	107	109	167	110	110
8 A	Produits chimiques de base.....	92	131	111	107	139	106
8 B	Pâtes à papier et cellulose.....	80	99	116	102	102	106
8 C	Autres produits chimiques.....	219	93	143	250	94	122
9 A	Matériel et transports agricoles.....	127	104	156	171	107	177
9 B	Machines et articles métallurgiques.....	123	98	112	145	103	100
9 C	Verre.....	208	109	128	196	106	107
9 D	Autres articles manufacturés.....	114	110	115	124	111	105
	TOTAL.....	140	103	127	145	108	113

SOURCE : S.A.E.I.

ANNEXE IV

TABLEAU 53. — *Comparaison des consommations calculées et des consommations estimées par le Comité professionnel du pétrole*

(milliers de M3)

	1959		1963		1964		1965		1966	
	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil
Publics.....	110	640	155	1.090	165	1.265	170	1.380	175	1.540
Privés.....	910	673	1.055	1.055	1.100	1.190	1.180	1.268	1.260	1.400
L — 1 tonne.....	790	—	1.080	20	1.170	30	1.230	40	1.300	50
Autres utilitaires.....	40	57	55	60	55	60	55	60	55	60
Autocars.....	45	190	55	245	60	255	65	265	70	280
Deux roues.....	320	325	325	—	325	—	329	—	332	—
TOTAL.....	2.215	1.560	2.725	2.470	2.875	2.800	3.029	3.013	3.192	3.330
C.P.D.P.....	2.460	1.560	2.805	2.470	2.885	2.800	3.029	3.013	—	—
Voitures particulières.....	4.100	—	6.100	70	7.050	80	7.770	150	8.550	190
C.P.D.P.....	3.850	—	6.080	70	7.050	80	7.770	150	—	—
TOTAL.....	6.315	1.560	8.825	2.540	9.925	2.880	10.799	3.163	11.742	3.520
C.P.D.P.....	6.310	1.560	8.885	2.540	9.925	2.880	10.799	3.163	—	—

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