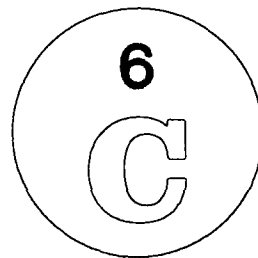


les collections de l'insee



comptes et
planification

LES TRANSPORTS EN FRANCE DE 1963 A 1968

Évolution, comptes, charges
des collectivités publiques,
charges des usagers

9^e rapport de la Commission des comptes des transports

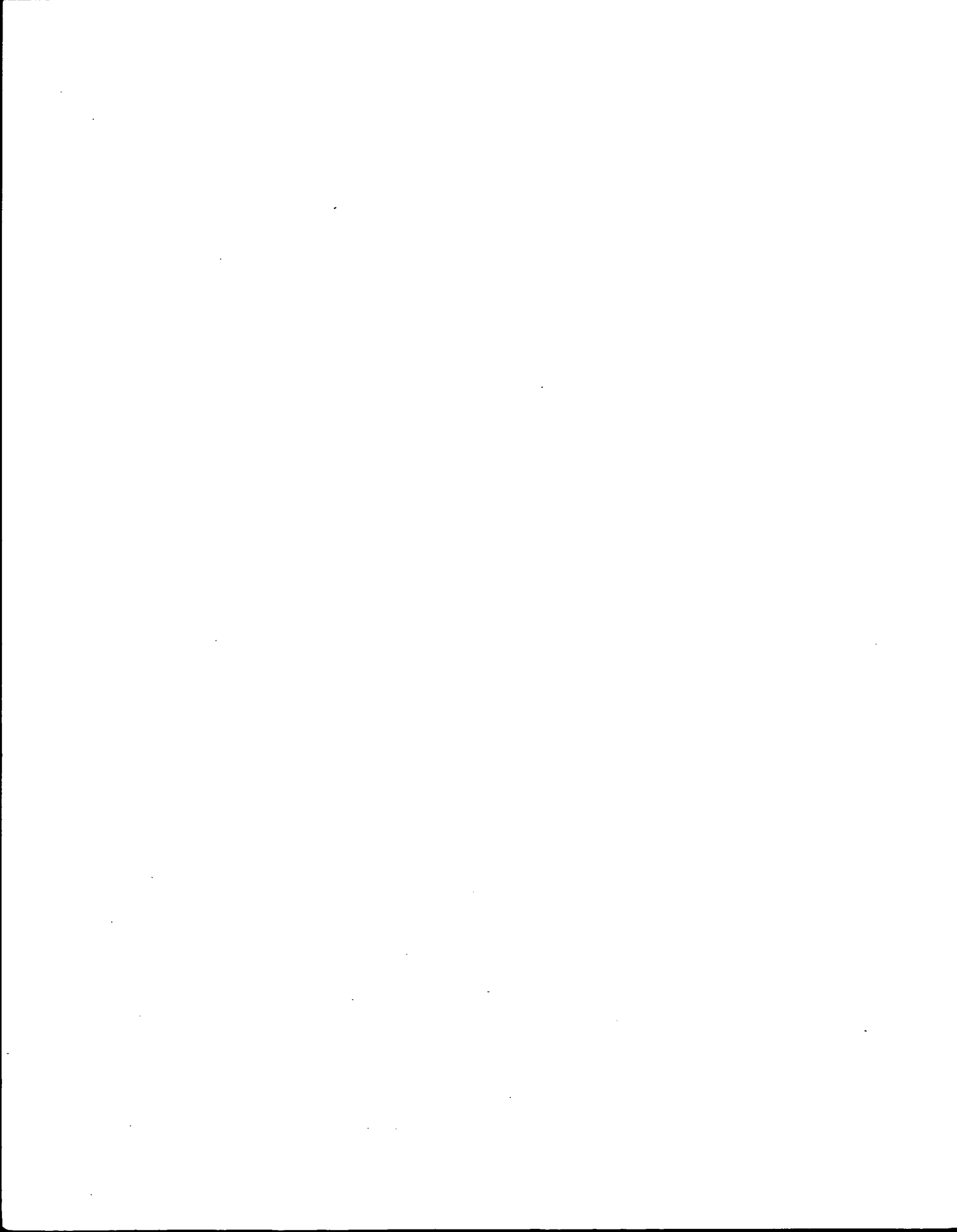
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES ● INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ● Directeur général : M. Jean RIPERT ● Ce volume constitue le n° 19 des Collections (n° 6 dans la série C, Comptes et planification) ● LES COLLECTIONS DE L'I.N.S.E.E. sont diffusées par le département de la documentation et des publications de l'Institut ; chef du département : M. Henri PALANGIÉ ; division publications : M. Jean DAMAYÉ ; secrétaire de rédaction : M. Jules DELBART ● VENTE ET ABONNEMENTS : voir page 86.

Les transports en France de 1963 à 1968

**Évolution, comptes, charges
des collectivités publiques,
charges des usagers**

*9^e rapport de la Commission des comptes
des transports de la nation*



Les transports en France

Évolution, comptes, charges des collectivités publiques, charges des usagers

9^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation

Le neuvième rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation rend compte de l'évolution des transports en 1968, en comparaison avec la leur au cours des années précédentes

Les transports de marchandises semblent avoir moins souffert de la crise de mai que l'ensemble de l'activité nationale. Les transports routiers ont, d'ailleurs, conservé pendant la crise une activité importante, notamment pour le transport des denrées de première nécessité. Il en résulte que la production des transports de marchandises s'est accrue en 1968 de 5,4 % pour un accroissement de la production intérieure brute (P.I.B.) de 4,28 %, alors que les années précédentes on constatait une tendance de la production des transports à s'accroître un peu moins vite que la P.I.B.

Au contraire, les transports collectifs de voyageurs ont vu leur activité diminuer sensiblement d'une année à l'autre, pendant que les transports par moyens individuels continuaient leur très rapide progression; toutefois, cette progression qui était naguère encore géométrique (10 % d'augmentation environ d'une année à l'autre) semble être devenue depuis 4 ou 5 ans simplement arithmétique (même volume d'augmentation chaque année, soit un pourcentage décroissant d'accroissement par rapport à l'année précédente).

La part du chemin de fer dans l'ensemble des transports a continué à diminuer.

En matière de prix, l'application de la T.V.A. aux transports a provoqué des hausses très importantes des prix, taxes comprises. Il semble, en outre, que, tant pour les transports de marchandises que pour les transports de voyageurs, les hausses de prix aient été plus fortes que celles résultant de la généralisation de la T.V.A. aient été plus fortes que les années précédentes.

L'application de la T.V.A. a eu deux autres conséquences importantes. Tout d'abord la « branche » transport est devenue fortement collectrice d'impôts indirects; le montant des impôts payés par la branche « transport terrestre » a presque doublé par rapport à l'année précédente. De plus, la déductibilité de la T.V.A. sur les investissements, jointe aux mesures spécifiques de relance, a entraîné une forte croissance des investissements de transports routiers; les investissements des transports aériens doublent par rapport à l'année précédente, ceux de la R.A.T.P. augmentent de 20 % et les investissements des transports maritimes rattrapent le haut niveau qu'ils avaient atteint en 1966; seuls les investissements de la S.N.C.F. diminuent légèrement.

Ce neuvième rapport détaille les résultats statistiques et les comptes en quatre parties.

La première est, comme les années précédentes, une description statistique de l'évolution des transports, en volume et en prix, et de l'évolution des parcs de transport; elle porte sur la période 1963-1968 et couvre les transports terrestres par fer, par route, par navigation intérieure et, pour ce qui concerne la production en volume, les transports par canalisation; elle couvre aussi les transports maritimes et les transports aériens. La seconde partie présente les comptes des transports, établis selon les méthodes décrites dans le 8° rapport.

La 3° partie donne, ainsi que le faisaient déjà les rapports précédents, les investissements de l'État et des collectivités locales dans les diverses branches des transports, mais elle donne aussi les dépenses de fonctionnement, c'est-à-dire d'exploitation et d'entretien assumées par l'État et les collectivités locales. En annexe 1 on trouve le mode d'évaluation de ces dépenses de l'État.

La 4° partie évalue pour chaque mode de transport le produit des impôts ou redevances perçus en excédent d'un régime fiscal dit de référence. Elle compare ensuite pour chaque mode de transport le produit de ces taxes spécifiques avec les dépenses d'investissement et de fonctionnement et des subventions de l'État et des collectivités locales, mais il faut souligner que cette comparaison est limitée aux dépenses et aux recettes des budgets publics de 1968. Elle n'a donc rien de commun avec une étude de coûts économiques pour la collectivité. Il faut aussi souligner ce qu'a de nécessairement conventionnel la définition du régime fiscal de référence au-dessus duquel le produit des taxes est compté comme recettes budgétaires en provenance du mode de transport. Enfin cette dernière partie analyse l'évolution de 1959 à 1968 des impôts spécifiques par véhicule-kilomètre pour les voitures particulières et par tonne-kilomètre transportée pour les transports routiers de marchandises.

L'annexe 2 est une étude de la direction de la prévision donnant par type d'équipement fonctionnel la participation des divers agents des administrations au financement des équipements collectifs et la réalisation d'équipements par ces mêmes agents agissant comme maîtres d'ouvrages.

SOMMAIRE

	Pages
CHAPITRE 1. — Analyse globale de l'activité transport	
1. Les transports et l'économie générale.....	7
Évolution des volumes.....	7
Évolution des prix.....	8
2. Évolution des transports intérieurs appréciée en données physiques.....	10
Les transports de marchandises.....	10
Les transports de voyageurs.....	17
CHAPITRE 2. — Les comptes	
1. Équilibre ressources-emplois des produits transports et auxiliaires de transport.....	23
2. Les comptes de branche.....	25
Branche transports terrestres.....	25
Branche transports maritimes et aériens.....	25
Branche auxiliaires de transport.....	28
3. Les comptes de secteur.....	29
S.N.C.F.....	29
R.A.T.P.....	29
Secteur routier et auxiliaires routiers.....	29
Secteurs fluviaux et auxiliaires fluviaux.....	29
Secteur maritime et auxiliaires maritimes.....	29
Secteur aérien.....	29
CHAPITRE 3. — Les dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'investissement de l'État dans les divers modes de transport	
1. Tableau des dépenses de l'État pour les transports terrestres.....	42
Dépenses de fonctionnement.....	42
Dépenses d'investissement.....	43
Route.....	43
Voies navigables.....	44
Ports maritimes.....	45
Récapitulation.....	45
Récapitulation des dépenses de fonctionnement et d'investissement.....	46

	Pages
2. Tableau des dépenses de l'État pour l'aviation civile.....	46
Dépenses de fonctionnement.....	46
Dépenses d'investissement.....	46
3. Tableau des dépenses de l'État pour la marine marchande.....	47
Dépenses de fonctionnement.....	47
Dépenses d'investissement.....	47
Dépenses totales de l'État (investissement et fonctionnement) pour la marine marchande.....	48
4. Tableau des dépenses de collectivités locales.....	48
Dépenses de fonctionnement.....	48
Dépenses d'investissement.....	48
<hr/>	
CHAPITRE 4. — Comparaison de la fiscalité dans les divers modes de transport	
1. Charges des divers modes de transport en excédent d'un régime fiscal de référence... 51	51
Régime des taxes en 1968.....	51
Évaluation des charges par modes de transport.....	51
Récapitulation.....	54
2. Comparaison des dépenses et des recettes de l'État et des collectivités locales en 1968, pour les divers modes de transport.....	55
3. Évolution du rendement des taxes spécifiques par voiture-kilomètre et par tonne-km sur la route de 1959 à 1968.....	60
<hr/>	
ANNEXE 1. — <i>Clefs de ventilation des dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports</i>	63
ANNEXE 2. — <i>Équipements collectifs dans le domaine des transports (année 1965)</i>	67
ANNEXE 3. — <i>Nomenclature fonctionnelle de la F. B. C. F. des administrations et des autres éléments des comptes capital et financier</i>	77
<hr/>	
Summary, resumen.....	79
<hr/>	



ANALYSE GLOBALE DE L'ACTIVITÉ TRANSPORT

I. Les transports et l'économie générale

1. Évolution des volumes

• Transports terrestres de marchandises

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution, en indice, de la production intérieure brute, de la production des transports terrestres de marchandises au prix de l'année précédente et du tonnage kilométrique des transports terrestres.

Au début de l'année 1968, les transports ont connu une conjoncture élevée, en raison notamment de la reconstitution des stocks après l'amenuisement de ces stocks qu'avait provoqué à la fin de 1967 la perspective de la généralisation de la T.V.A.

La crise sociale des mois de mai et juin s'est traduite par un arrêt quasi complet pendant près de trois semaines des transports par rail et par voie d'eau, tandis que les transports routiers voyaient leur activité fortement réduite du fait de la chute brutale de la production industrielle mais assuraient l'essentiel des transports de denrées agricoles et alimentaires.

Le dernier semestre de l'année a été marqué par un rythme rapide d'expansion entraînant un assez vif développement des besoins de transports par tous modes.

Au total, l'année 1968, est dans son ensemble, moyenne pour les transports. Venant après une année caractérisée par un certain fléchissement de l'accroissement des transports terrestres par rapport à l'accroissement de la production intérieure brute, l'année 1968 semble se caractériser par un certain rattrapage de ce décalage.

TABLEAU 1

Évolution de la production des transports terrestres de marchandises

Indice de volume 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 P (2)
Production intérieure brute.....	106,3	113,7	119,2	126,2	132,1	137,6
Production des transports terrestres de marchandises :						
— hors oléoducs en t/k.....	105,7	113,7	118	123,1	123,5	129,5
— y compris oléoducs en t/k.....	109,2	119,4	124,9	130,4	131,7	138,6
— au prix de l'année précédente (1) (3).....	107,4	116,1	121,1	125,3	127,7	134

(1) Cet indice ne comprend pas, à la différence des deux précédents, les transports routiers privés et ne retient pas non plus les oléoducs. Il contient par contre la location des véhicules.

(2) La lettre P signifie : Provisoire.

(3) Les agrégats, contrairement aux agrégats mesurés en tk, tiennent compte dans une certaine mesure de la différence de prix des tk suivant la nature des marchandises transportées, la distance et la relation.

● Transports de voyageurs

Le tableau 2 retrace l'évolution respective, en indice, du volume (1) de la consommation globale des ménages et des volumes des consommations en transports individuels et collectifs (fonctions n° 51 et 52 de la nomenclature des consommations des ménages par fonction).

L'évolution constatée dans le passé s'accroît encore. Les transports collectifs de voyageurs décroissent nettement pour la première fois d'une année sur l'autre. Certes, ceci est la conséquence directe des grèves de mai et juin qui ont vu des pertes importantes irrattrapables. Les transports individuels continuent à progresser (+ 5,6 %), mais de façon plus faible que par le passé (+ 10 % en moyenne). Ceci est dû pour une part à la pénurie d'essence par suite des événements pendant quelques jours en mai, pour le reste au fait que la croissance de la consommation globale des ménages est en 1968 légèrement plus faible que celle constatée au cours des dernières années. Il se peut qu'en face d'une certaine diminution de la croissance de leur consommation, les ménages aient réduit relativement plus la croissance de leur consommation de transport que la croissance de leur consommation en d'autres fonctions. Il n'empêche que la progression de la consommation en transports reste encore supérieure en 1968 à la progression de la consommation globale des ménages.

2. Évolution des prix (transports terrestres seulement)

● Transports de marchandises

L'année 1968 a été du point de vue des prix des transports de marchandises exceptionnelle. L'instauration de la taxe à la valeur ajoutée (taux à 16 2/3 % pendant 11 mois, puis à 19 %) a, en effet, très fortement majoré le prix toutes taxes comprises du transport. Comme il apparaît dans le tableau 3 le prix moyen a été en 1968 supérieur de 13,3 % à celui de 1967. Le prix hors taxe a globalement légèrement baissé. Cette baisse est plus faible que celle qui aurait résulté d'une répercussion totale du bénéfice des possibilités de déduction fiscale sur achats et investissements. Ceci s'explique sans doute en partie par un échelonnement des achats de matériel dans le temps. Si on élimine les effets de l'application de la T.V.A., on voit que les hausses de tarifs ont été égales voire supérieures à celles des années précédentes.

● Transports de voyageurs (tableau 4)

Pour les transports collectifs de voyageurs, on retrouve en 1968 (+ 11,4 %) comme en 1967

(+ 9,3 %) les répercussions de la forte hausse des tarifs des transports parisiens en juillet 1967. Mais on constate aussi une hausse importante sur les transports urbains provinciaux et les taxis (près de 10 %) et dans une moindre mesure sur les transports aériens.

Pour les transports individuels, après une stabilité remarquable jusqu'en 1967, l'année 1968 est marquée par une forte hausse des prix (+ 6,1 %), plus importante que la hausse de prix de la consommation globale des ménages (+ 4,9 %). Ceci est la conséquence d'une part d'une augmentation du prix de l'essence et du supercarburant au début du mois d'août et le 1^{er} décembre, et d'autre part d'une hausse très importante du prix des réparations des véhicules (+ 13,7 %) par suite de la réforme fiscale ainsi que d'un certain glissement du prix des automobiles (+ 2,1 %) et des pneumatiques (+ 4 %).

3. Évolution des facteurs de production (transports terrestres, maritimes, aériens et auxiliaires - branche [4 A]).

● Effectifs

Les nouvelles séries données dans le tableau 5 divergent légèrement de celles publiées dans le 8^e rapport. Elles tiennent en effet compte des informations récentes du recensement de la population de 1968. D'après ce recensement, 758 500 personnes travaillaient en 1968 dans la branche transport dont 691 400 salariés.

En évolution, on constate une grande stabilité de 1967 à 1968. Mais ces résultats globaux masquent des divergences par sous-branche. C'est ainsi notamment que les effectifs de la S.N.C.F. ont diminué de plus de 3 % de 1967 à 1968, ainsi que ceux de l'armement maritime; ceux de la R.A.T.P. ont été stables alors que ceux des autres modes de transport ont légèrement augmenté.

● Investissements (tableau 6)

Les investissements productifs de l'ensemble des entreprises marquent une certaine reprise. Ce résultat s'explique essentiellement par une forte croissance des achats de biens d'équipement au cours du second semestre, stimulés par les déductions fiscales. On retrouve une évolution encore plus marquée dans les transports. Après une année 1967 médiocre pour les investissements (essentiellement dans les transports routiers et maritimes), 1968 est en moyenne une année de forte croissance. Les

(1) Au prix de l'année précédente.

TABEAU 2 *Évolution de la consommation des transports de voyageurs*

Indice de volume 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 (P)
Consommation globale des ménages.....	107,6	113,4	118,2	123,8	129,3	135,2
Consommation :						
En transports collectifs de voyageurs.....	102,3	105,9	109,2	111,4	111	108,4
En transports individuels (1).....	113,2	125,2	133,9	147,3	156,7	165,5

(1) Ce poste retrace les dépenses d'achat de véhicules, les dépenses de carburant et d'entretien des véhicules par les ménages.

TABEAU 3 *Évolution des prix des transports de marchandises*

Indice de prix 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 (P)
Production intérieure brute.....	105,3	109,2	111,8	114,9	118	123,2
Branche transports terrestres (partie 140).....	104,6	105,5	106,3	110,8	113,6	128,8

TABEAU 4 *Évolution des prix des transports de voyageurs*

Indice de prix 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 (P)
Prix consommation globale des ménages.....	104,9	108,4	111,0	114,3	117,6	123,4
Prix transports collectifs de voyageurs.....	104,8	107,9	110,5	114,7	125,4	139,7
Prix transports individuels.....	102,2	103,1	104,1	105,6	107,5	114,1

TABEAU 5 *Évolution des effectifs de la branche transport*

Indice 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 (P)
Population active de la branche transport (14 A).	104,6	105,1	106,3	106,4	106,2	106,1
Salariés de la branche transport (14 A).....	102,5	104,9	105,7	105,4	104,9	104,6
Population active de l'ensemble des entreprises (hors agriculture).....	103,0	106,0	107,3	109,0	110,0	110,1
Ensemble des salariés de l'ensemble des entreprises (hors agriculture).....	109,9	107,7	109,4	111,6	112,8	112,0

TABLEAU 6

Évolution de la formation brute de capital fixe des transports

Indice 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968 (P)
Volume F.B.C.F. de l'ensemble entre prises (investissements productifs).....	106,9	116,5	122,0	133,7	141,8	152,1
Volume F.B.C.F. de la branche transport (14 A).	97,6	106,2	106,1	119,8	113,0	127,0

investissements des transporteurs aériens doublent presque de 1967 à 1968 alors que la R.A.T.P. voit ses investissements augmenter de plus de 20 %. Les investissements du secteur routier croissent de plus de 10 % d'une année sur l'autre et l'armement maritime retrouve en 1968 un niveau légèrement inférieur à celui de l'année 1966, qui était exceptionnel. Par contre, la S.N.C.F. voit une régression de plus de 5 % de sa formation brute de capital fixe, constatée aussi bien sur son équipement durable que sur son gros entretien.

2. Évolution des transports intérieurs appréciée en données physiques

1. Les transports de marchandises

Pour les transports de voyageurs, les pertes de trafic subies du fait des événements de mai-juin n'ont été rattrapées dans aucun domaine des transports. Par contre en trafic marchandises, le total des produits transportés en 1968 augmente de 8 % par rapport à 1967. Par mode l'évolution se trouve toutefois fort différente.

● Transports intérieurs

STATISTIQUES GLOBALES
DU TRAFIC INTÉRIEUR
(tableaux 7 et 8)

La progression du trafic en tonnes est de 5 % de 1968 sur 1967 et en t/km de 2,8 %; la tendance à la baisse qui caractérisait le trafic S.N.C.F. des dernières années est enrayée, le trafic 1968 égalant, en dépit des circonstances, celui de 1967. Les produits manufacturés, les bois, les combustibles minéraux,

les fruits et légumes transportés par fer sont toujours en baisse. Par contre, les tonnages ferroviaires des produits lourds sont en hausse : + 3,9 % produits pétroliers, + 1,7 % minerai de fer, + 2 % produits métallurgiques, + 2,6 % matériaux de construction, + 5,9 % céréales.

La voie d'eau progresse de 4 % (tonnage). La baisse enregistrée sur les combustibles minéraux solides (- 5,6 %) est compensée par l'augmentation sur matériaux de construction (+ 6 %), les produits métallurgiques (1,4 %), les engrais (+ 2 %).

Le trafic routier marque une forte augmentation sur 1967 (9 % en tonnage) alors qu'en t/km elle est de 5 % par suite d'une réduction de la distance moyenne.

LA RÉPARTITION DU TRAFIC

On trouvera dans le tableau 9 la répartition du trafic entre les divers modes de transports compte non tenu des transports par route à moins de 50 km de distance.

Le tableau 10 donne l'évolution respective des tonnages et des tonnages kilométriques, sur la base 1963 = 100.

La S.N.C.F. retrouve en tonnage/kilométrique son volume de trafic de 1963. Mais l'augmentation du trafic continue à bénéficier essentiellement aux transports par conduites et aux transports routiers.

DISTANCES DE TRANSPORT (tableau 11)

1968 confirme la tendance, signalée dans le précédent rapport, à un léger allongement de la distance moyenne des transports par fer, et à la diminution de celle des transports fluviaux et routiers. Dans les transports routiers cette diminution est due exclusivement aux transports privés. (Voir plus loin tableau 15). Dans les transports de navigation intérieure elle est due à l'importance croissante des transports de sables et graviers sur des distances relativement courtes.

TABLEAU 7

Tonnages transportés

Millions de tonnes

	1966	1967	1968
S.N.C.F.....	233	229	229
Route (+ de 50 km) public et privé (1).....	255	260	284
Navigation fluviale (2).....	86	91	94,7
Transit (pour mémoire).....	7	7	7
Oléoducs (transit exclu).....	52	62	57,5
Transit Sud-Européen (pour mémoire).....	21	20	16
Fret aérien (pour mémoire).....		-	-
Total (transit exclu)	626	642	675,2
Route (- de 50 km)* public et privé.....	1 064	1 005	1 115

Source : Annuaire statistique des ministères de l'Équipement et des Transports.
 (1) Y compris les transports à destination de l'étranger effectués par des entreprises françaises, à l'exclusion des transports en France par véhicules étrangers.
 (2) A l'exclusion du transit et du trafic à l'étranger effectué par des entreprises françaises, mais y compris le transports en France par bateaux étrangers.

TABLEAU 8

Trafic en tonnages-kilométriques

Unité : milliards de T/km

	1966	1967	1968
S.N.C.F.....	64,1	62,9	63
Route (+ de 50 km) public et privé.....	40,9	41,9	43,6
Rouge (- de 50 km) public et privé.....	11,6	11,8	12,2
Navigation fluviale (transit exclu).....	11,4	11,7	12,3
Transit (pour mémoire).....	1,3	1,3	1,3
Oléoducs (transit exclu).....	8,1	9	9,5
Transit Sud européen (pour mémoire). Fret aérien (pour mémoire).....	15,6	14,5	9,4
Total	136,1	137,3	140,6

TABLEAU 9

Répartition du trafic intérieur par modes de transports

Pourcentage en T/km

	1966	1967	1968
S.N.C.F.....	51,5	50,1	48,8
Route (+ de 50 km).....	32,7	33,4	34,3
Navigation.....	9,3	9,3	9,5
Oléoducs.....	6,5	7,2	7,4
Transports aériens (pour mémoire).....	-	-	-
Total	100,0	100,0	100,0

GRAPHIQUE 1 *Les transports terrestres de marchandises : évolution du nombre de tonnes-kilomètre transportées*

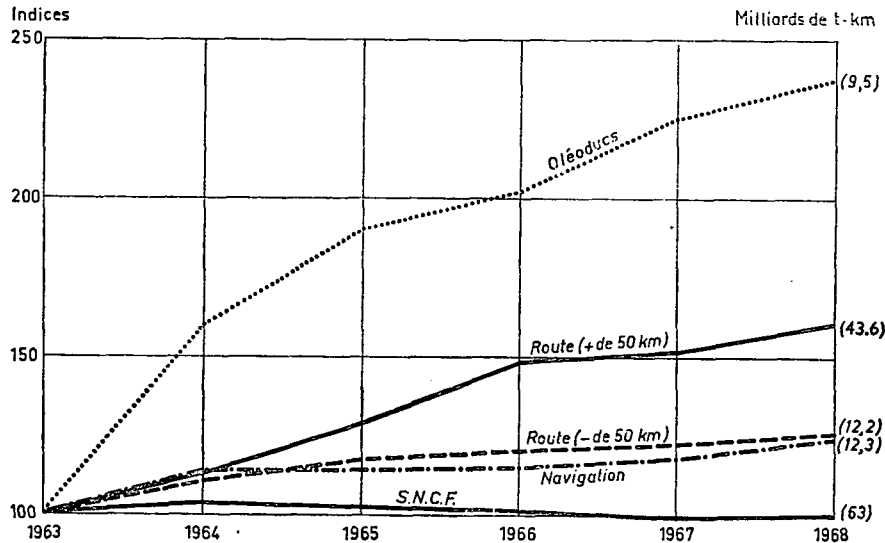


TABLEAU 10 *Indices d'évolution par modes*

Indice 1963 = 100

	En tonnage						T/km					
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1963	1964	1965	1966	1967	1968
S.N.C.F.....	100	103	95,5	97	95,4	95,4	100	103,6	102,5	101,7	99,8	100
Route (+ route de 50 km).....	100	113,9	127,2	144,3	153,8	168	100	113,1	129,4	148,7	152,3	160,7
Route (- de 50 km).....	100	123,9	124,6	124,7	123,3	136,8	100	110,4	117,7	120,8	122,9	127,1
Navigation.....	100	114,5	120,3	124,6	131,8	137,2	100	114,1	114,1	115,1	118,1	124,2
Oléoducs.....	100	120,5	138,2	152,9	182,3	184,4	100	160	190	202	225	237,5

TABLEAU 11 *Distance moyenne de transport*

en km

	1963	1967	1968	Variation	
				1968/1963	1968/1967
S.N.C.F.....	262,5	274,6	275,1	+ 4,8 %	0,5 %
Route > 50 km public et privés.....	162,7	161,2	155,6	- 4,4 %	- 3,4 %
Eau transit exclu.....	143,4	128,5	129,8	- 9,5 %	+ 1 %

● **Évolution du trafic routier**

LE PARC ESTIMÉ DE VÉHICULES MARCHANDISES

TABLEAU 12 *Parc des transporteurs pour compte d'autrui et location (moyenne au deuxième trimestre)*

En nombre de véhicules par charge utile (1)

Année	Total	1,2 tonne	2 tonnes	3,5 tonnes	5 tonnes	7 tonnes	10 tonnes	15 tonnes	20 tonnes
<i>Parc : total moyen au deuxième trimestre de l'année</i>									
1963.....	106 276	10 038	19 800	10 094	16 089	12 138	25 602	5 520	6 995
1964.....	112 881	10 623	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
1966.....	138 000	14 900	23 700	10 500	18 600	13 000	36 700	6 100	14 500
1967.....	140 600	15 900	24 000	9 300	18 200	12 400	37 700	6 200	16 800
1968.....	152 800	14 500	24 000	11 800	20 800	12 400	41 200	6 900	21 200

(1) Chaque véhicule est classé dans une catégorie de charge utile dite « charge utile type » dont les limites sont les suivantes :

1,2 T.....	1 à 1,7 tonne	1,28	(nouvelles valeurs moyennes)
2 T.....	1,8 à 2,9 tonnes	2,17	—
3,5 T.....	3 à 4,5 tonnes	3,46	—
5 T.....	4,6 à 6,5 tonnes	5,29	—
7 T.....	6,6 à 8,9 tonnes	7,39	—
10 T.....	9 à 12,9 tonnes	10,32	—
15 T.....	13 à 16,9 tonnes	14,85	—
20 T.....	17 tonnes et plus	22,65	—

Source : Annuaire statistique du ministère de l'Équipement et des Transports.

TABLEAU 13 *Parc des transporteurs pour compte propre (moyenne au deuxième trimestre)*

En nombre de véhicules par charge utile (1)

Année	Total	1,2 tonne	2 tonnes	3,5 tonnes	5 tonnes	7 tonnes	10 tonnes	15 tonnes	20 tonnes
<i>Parc : total moyen au deuxième trimestre de l'année</i>									
1963.....	708 329	290 448	173 300	73 490	89 004	36 938	35 660	6 171	3 318
1964.....	734 719	307 377	182 185	68 580	88 926	36 128	40 572	6 704	4 247
1965.....	755 500	302 000	187 000	66 000	99 000	41 500	46 200	7 800	6 000
1966.....	769 400	297 600	185 000	73 900	102 100	43 500	51 500	8 600	7 200
1967.....	755 900	289 100	169 000	76 400	103 300	43 200	56 100	9 500	9 300
1968.....	808 300	343 400	162 800	80 200	98 900	44 100	57 000	10 800	11 100

Source : Annuaire statistique du ministère de l'Équipement et des Transports.

TABLEAU 14

Évolution de la capacité des véhicules du parc en service

En milliers de tonnes

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Variation 1968 par rapport à	
							1963	1967
							%	%
Tous véhicules de CU > 1 t :								
Compte d'autrui et location...	731	811	972	1 034	1 085	1 321	+ 80,8	+ 21,8
Compte propre.....	2 171	2 262	2 452	2 589	2 661	2 920	+ 34,5	+ 9,7
Total	2 902	3 073	3 424	3 623	3 746	4 241	+ 46	+ 13
Véhicules gros porteurs > 6,5 t :								
Compte d'autrui et location...	563	643	778	839	895	1 100	+ 95	+ 22,9
Compte propre.....	774	844	989	1 092	1 192	1 327	+ 71,4	+ 11,3
Total	1 337	1 487	1 767	1 931	2 087	2 427	+ 81,5	+ 16,3

On note un accroissement important du parc en 1968, tant pour les privés que pour les publics. Le parc public gros porteur augmente de 26 % pour la catégorie des 20 tonnes. Chez les privés on constate une augmentation sensible dans les catégories

extrêmes de charge utile : + 18,7 % pour les 1,2 tonne et 19,3 % pour la catégorie des 20 tonnes.

La location exclusive continue à progresser vivement. Le nombre des licences correspondantes est le suivant :

	1966	1967	1968
Nombre de licences location exclusive.....	8 717	11 244	14 254

RÉPARTITION DES TRANSPORTS SUIVANT LA DISTANCE

TABLEAU 15

Marchandises transportées pendant l'année 1968

Catégories de distances	Tonnes transportées (en millions de t)				t/km (en milliards de t/km)			
	1966	1967	1968	‰ 1968	1966	1967	1968	‰ 1968
A. Compte d'autrui et location								
0 à 49 km.....	319	295,2	350	714,2	3,9	4	4,2	126,5
50 à 149 km.....	63	73	73	149	5,6	6	5,8	174,6
150 à 299 km.....	30,4	30,6	34	69,3	5,9	6	6,6	198,9
300 et au-delà.....	24,6	28,2	33	67,5	13,7	14,7	16,6	500
Total	437	427	490	1 000	29,1	30,7	33,2	1 000
B. Transports privés								
0 à 49 km.....	698	710	765	841,5	7,7	7,8	8	344,8
50 à 149 km.....	97	99	111	122,1	8	7,4	7,5	323,2
150 à 299 km.....	22,4	21	25	27,5	4,2	3,9	4,1	176,7
300 et au-delà.....	6,6	8,5	8	8,5	3,5	3,9	3,6	155,3
Total	824	838,5	909	1 000	23,4	23	23,2	1 000

On constate que les transports pour compte propre (location exclue) n'augmentent guère qu'aux très courtes distances, tandis que les transports professionnels augmentent à toutes distances et beaucoup plus vite aux grandes distances qu'aux distances courtes et moyennes.

• Les oléoducs

La diminution qui paraît d'ailleurs devoir être temporaire, des transports en transit par l'oléoduc Sud-Européen a pour cause la mise en service des oléoducs Gênes-Ingoldstadt et Trieste-Ingoldstadt pour l'alimentation de l'Allemagne du Sud.

TABEAU 16

Transports par oléoducs

	1966	1967	1968
En tonnage (millions de T)			
Brut national.....	2,3	3,0	2,2
Brut importé.....	44,7	52,7	50,4
Produits raffinés.....	5,5	6,2	6,9
Total	52,5	61,9	67,5
Sud-Européen transit (pour mémoire).....	21,2	19,7	12,9
En tonnages kilométriques (milliards de T/km)			
Brut national.....	0,2	0,2	0,2
Brut raffinerie.....	6,9	7,8	8,1
Raffiné.....	1	1	1,2
Total	8,1	9	9,5
Sud européen transit (pour mémoire).....	15,6	14,5	9,4

• Transports maritimes

Le tonnage pétrolier en service croît régulièrement depuis 1964, et le nombre de navires décroît. Cette divergence d'évolution traduit l'effort de modernisation de la flotte et l'accroissement de capacité unitaire des nouveaux navires. (tableau 17).

On note une stabilité des tonnages transportés, avec un allongement des parcours pour l'importation et un raccourcissement pour les exportations. (tableau 18).

Comme pour les navires pétroliers, la diminution de 1966 à 1969 du nombre de cargos malgré l'augmentation du tonnage global, traduit l'effort de

modernisation et de renouvellement de la flotte. Toutefois, l'importance des réformes ou des ventes de navires en 1968 entraîne une légère réduction du tonnage global. (tableau 19).

Il est à noter que la flotte paquebots contribue dans une mesure non négligeable au transport de marchandises.

Dans le tableau 20 on constate que l'année 1967 a été marquée par une progression sensible du trafic total : + 14,3 % en tonnes/milles. L'augmentation est de 17 % pour les exportations et de 13 % pour les importations et tient en grande partie à l'allongement des parcours.

TABEAU 17

Armement pétrolier, flotte française

	1966		1967		1968		1969	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
Pétroliers au 1 ^{er} janvier.....	161	2 400 050	156	2 538 088	151	2 559 621	143	2 912 305
Entrées.....		232 438	5	77 417	20	587 195		
Sorties.....		95 400	10	55 884	28	234 511		
Solde.....		+ 137 038	- 5	+ 21 533	- 8	+ 352 684		

Source : Marine marchande.

TABLEAU 18

Volume des transports et distance moyenne de transport des produits pétroliers par l'armement français

	Tonnages transportés (milliers de T.)		Tonnes milles transportées (en millions de T.M.)		Parcours moyen par tonne (en milles) (1)	
	1966	1967	1966	1967	1966	1967
	Importations.....	41 609	41 076	107 095	120 212	2 573
Exportations.....	555	831	782	1 002	1 409	1 205
Trafic tiers.....	18 317	17 727	77 608	71 930	4 236	4 057
Trafic total	60 481	59 634	185 485	193 144	3 066	3 238

(1) A l'exclusion du cabotage national.

TABLEAU 19

Armement sec, flotte française

	1966		1967		1968		1969	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
	Cargos au 1 ^{er} janvier.....	432	2 000 085	435	2 085 471	430	2 237 507	389
Entrées en service.....	29	160 694	40	298 340	17	168 541		
Sorties.....	26	75 308	45	146 304	58	206 103		
Soldes.....	+ 3	+ 85 386	- 5	+ 192 036	- 41	- 37 562		

TABLEAU 20

Volume des transports et distance moyenne du transport des marchandises sèches par l'armement français

	Tonnages transportés (milliers de T.)		Tonnes milles transportées (en millions de T.M.)		Parcours moyen par tonne (en milles)	
	1966	1967	1966	1967	1966	1967
	Importations.....	11 292	11 919	31 974	36 298	2 831
Exportations.....	5 010	4 908	12 639	14 812	2 522	3 017
Trafic tiers.....	5 899	7 304	26 891	29 521	4 389	4 041
Trafic total	22 201	24 131	70 504	80 631	3 175	3 341

TABLEAU 21

Évolution des transports de marchandises pour les principaux produits par l'armement français

En milliards de t/milles

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Charbons.....	7,9	14,4	14,8	13,5	11,3	11,4
Autres pondéreux.....	15,6	19,5	21,6	16,4	15,3	15,9
Céréales.....	4,0	4,6	4,9	4,3	7,5	6,6
Marchandises diverses.....	37,2	40,3	36,7	47,7	38,1	46,5
Tous produits sauf hydrocarbures.....	64,7	78,8	78	81,9	70,6	80,6
Hydrocarbures.....	138,9	139,3	156,9	169,7	185,4	193,1
Ensemble des produits	203,6	218,1	234,9	251,6	256,0	273,7

TABLEAU 22

Transports aériens de marchandises - flotte française (voir voyageurs, page 20)

	Fret en TK (en millions)	Fret par compagnie en 1968	Millions de TK	Variation %
1966.....	221 (+ 20 %)	Air france.....	236	+ 16 %
1967.....	261 (+ 18 %)	U.T.A.....	81	+ 45 %
1968.....	319 (+ 22,2 %)	Air-inter.....	2	+ 52 %

La forte expansion du fret contraste avec la stabilité du trafic des voyageurs en 1968.

2. Les transports de voyageurs**● Les transports terrestres collectifs**

Les résultats de 1968, confirment les tendances générales antérieures. Mais ils sont marqués par les pertes de trafic irrécupérables dues aux événements de mai-juin 1968. (tableau 23).

Si l'on fait abstraction d'une perte d'environ 450 millions de voyageurs/km en mai-juin, on constate dans le tableau 24 que le trafic S.N.C.F. de la banlieue de Paris croît régulièrement et que le parcours moyen s'allonge (15,3 km en 1965, 15,4 km en 1966, 15,7 km en 1967 et 15,8 en 1968).

Sur la R.A.T.P. la perte de mai-juin est de 360 millions de voyageurs/km pour le métro et de 150 millions voyageurs/km pour les autobus. La diminution par rapport à 1967 est plus sensible pour le réseau de surface (— 9,8 %) que pour le métro (— 7 %).

● Transports routiers interurbains par autocars

Comme indiqué au 8^e rapport, les chiffres figurant dans le tableau 25 sont assez incertains.

Le trafic des lignes régulières décroît d'année en année. Celui des services occasionnels a marqué un palier en 1967.

**Nombres d'écoliers transportés
Services non urbains**

	1965/1966	1966/1967
Réguliers.....	221 000	241 000
Spéciaux scolaires..	455 000	512 000
TOTAL.....	676 000	753 000

Ces chiffres sont minorés, certains services n'étant pas recensés.

TABLEAU 23 *Nombre de voyageurs transportés*

En millions

	1966	1967	1968
S.N.C.F. :			
Banlieue de Paris :			
— Cartes hebdomadaires.....	227	237	227
— Autres titres.....	147	143	131
Autres banlieues :			
— Cartes hebdomadaires.....	67	66	60
Grandes lignes.....	187	177	161
Sous-total	628	623	579
R.A.T.P. :			
Fer.....	1 242	1 225	1 137
Route.....	733	661	543
Sous-total	1 975	1 886	1 680
Autres transports :			
Transports urbains.....	1 049	1 053	1 060
Voies privées d'intérêt local et chemins de fer secondaires d'intérêt général.....	49	55	55
Autocars interurbains.....	302	310	312
Sous-total	1 400	1 418	1 427

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

TABLEAU 24 *Voyageurs/kilomètres*

En milliards de V/km

	1966	1967	1968
S.N.C.F. :			
Banlieue de Paris :			
— Cartes hebdomadaires.....	3,48	3,67	3,48
— Autres titres.....	2,30	2,30	2,20
Autres banlieues :			
— Cartes hebdomadaires.....	1,40	1,43	1,30
Grandes lignes.....	31,20	30,97	28,89
Sous-total	38,38	38,37	35,87
R.A.T.P. :			
Fer.....	6,81	6,73	6,24
Route.....	2,58	2,45	2,21
Sous-total	9,39	9,18	8,45

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

GRAPHIQUE 2 *Les transports terrestres de voyageurs*

En milliards de voyageurs-kilomètre

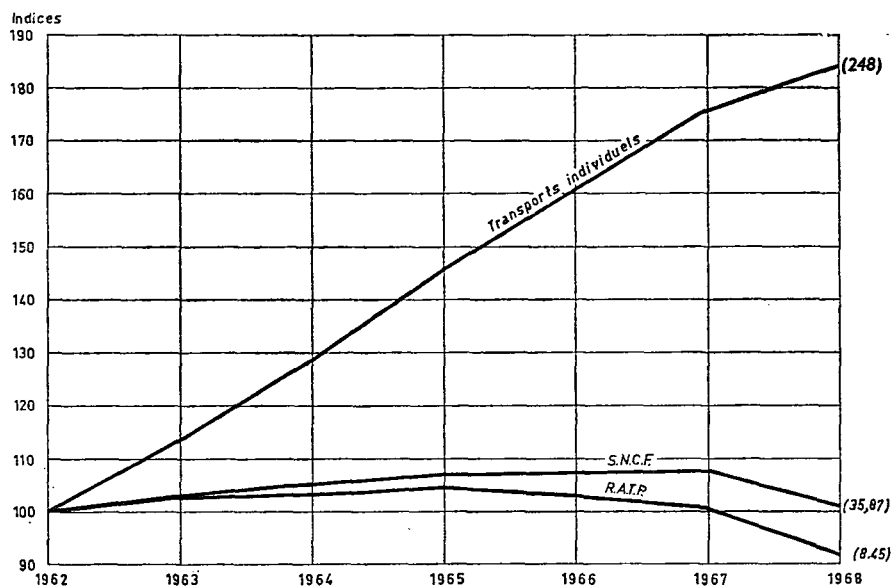


TABLEAU 25 *Transports routiers interurbains par autocars*

	1966	1967	Variation 67/68
Lignes régulières :			
Longueur des lignes en km.....	429 150	422 370	— 1,6 %
Nombre de km-car (en milliers).....	490 488	487 221	— 0,6 %
Services occasionnels :			
Nombre de km-car (en milliers).....	142 000	143 000	— 0,7 %
Services spéciaux d'écoliers :			
Longueurs de lignes en km.....	261 650	296 897	+ 13,4 %
Nombre de km-car (en milliers).....	100.296	111 671	+ 11,3 %

Source : Ministère des Transports.

TABLEAU 26 *Déplacements par voitures particulières (estimation)*

	1966	1967	1968
Moyenne kilométrique annuelle par voiture.....	10 300	10 500	10 900
Pare (en milliers).....	10 400	11 200	11 400
Coefficient d'occupation.....	2	2	2
Voyageurs km (milliards V/km).....	214	235	248

● **Trafic maritime de passagers**

Il n'y a pas de modification de structure; le

secteur connaît une régression permanente sur les grandes distances. Par contre sur les courtes liaisons, il est en expansion.

TABLEAU 27 *La flotte de paquebots*

	1966		1967		1968		1969	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
Navires à passagers au 1 ^{er} janvier.	47	478 175	48	489 146	42	430 967	38	387 797
Entrées en service.....	6	54 176	1	8 450	1	6 014		
Sorties.....	5	43 205	7	66 609	5	49 184		
Soldes.....	+ 1	+ 10 971	- 6	- 58 179	- 4	- 43 170		

TABLEAU 28 *Pavillon français. Évolution de 1965 à 1967*

Années	Passagers transportés (millions)	Passagers/mille (millions)	Parcours moyen par passagers (en millions)
1965.....	1 973	1 056 946	535
1966.....	2 026	981 203	484
1967.....	1 917	858 029	447

● **Trafic aérien de voyageurs**

Le tableau 30 donne le trafic (international et intérieur) des trois compagnies françaises (Air-France, Union des transports aériens, et Air-Inter).

Le trafic des voyageurs se ressent des événements de mai 1968.

L'année 1968 a été marquée par les conséquences des arrêts de trafics de mai-juin.

Air-Inter a moins accusé la baisse due aux circonstances, que les autres compagnies.

TABLEAU 29 *Évolution de la flotte*

	1966	1967	1968
Air-France (1).....	98	96	98
U.T.A.....	17	11	12
Air-Inter.....	18	25	35
(1) Y compris les appareils postaux, la décomposition par type d'appareils est la suivante :			
	1966	1967	1968
Boeing.....	68	30	37
Caravelle.....		43	46
Autres avions (super constellations, DC4, DC3, etc.).....	30	23	15

TABLEAU 30 *Évolution du trafic. Ensemble des compagnies françaises*

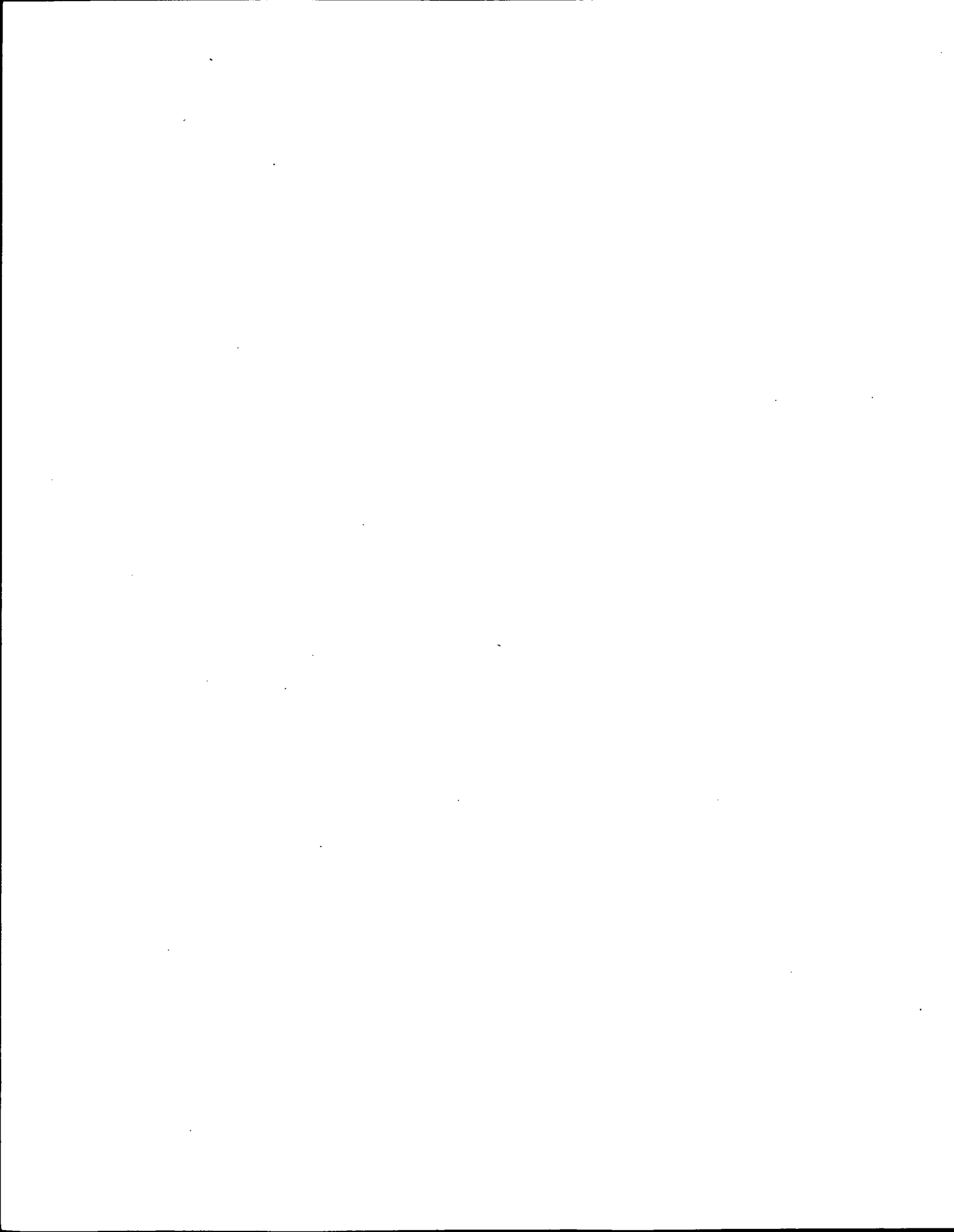
Années	Passagers (milliers)	Passagers/km (millions)
1966.....	5 905 (+ 17 %)	9 242 (+ 19 %)
1967.....	6 649 (+ 12,5 %)	10 348 (+ 12 %)
1968.....	6 524 (- 1,8 %)	10 241 (- 1 %)

TABLEAU 31 *Évolution du trafic par compagnie*

	Passagers		Passagers/km	
	(millions)	Variation %	(millions)	Variation %
Air-France :				
1966.....	4 536	+ 11	7 413	+ 7
1967.....	4 927	+ 9	8 234	+ 10
1968.....	4 592	- 6,7	7 749	- 5,9
U.T.A. :				
1966.....	258	+ 13	1 299	+ 22
1967.....	255	- 1	1 406	+ 8
1968.....	294	+ 19,2	1 688	+ 20
Air-inter :				
1966.....	1 110	+ 48	529	+ 50
1967.....	1 466	+ 32	707	+ 34
1968.....	1 638	+ 11,7	805	+ 14,4

TABLEAU 32 *Trafic aérien intérieur de la France métropolitaine (y compris la Corse)
Transporteurs français*

	1966	1967	1968	1968/1967 en %
Nombre de passagers payants (en milliers) :				
Ensemble des compagnies.....	1 665	2 179	2 310	6 %
<i>dont</i> Air-Inter.....	1 110	1 466	1 638	11,7 %
Passagers Km (en millions de VKM) :				
Ensemble.....	888	1 091	1 167	7 %
<i>dont</i> Air-Inter.....	530	707	805	13,8 %



2

LES COMPTES

1. Équilibre ressources-emplois des produits transports et auxiliaires de transports ⁽¹⁾

Ces équilibres retracent par produit comment naissent et sont employés les transports et services d'auxiliaires. Ces équilibres se décomposent en un premier terme qui retrace les ressources et en un second qui décrit les emplois.

Les ressources sont d'une part la production aux prix du marché, d'autre part, pour certains produits, les ventes des administrations (non productives dans la comptabilité nationale française).

Les emplois intérieurs se divisent en emplois finaux (les consommateurs finaux sont les ménages, les administrations, les institutions financières) et en emplois intermédiaires (consommations servant à la production d'autres produits, les consommateurs étant les entreprises). De plus les rapports avec l'extérieur apparaissent sous forme d'un solde appelé « solde des utilisations de services », égal à la différence des services rendus à l'étranger par les entreprises établies en France et les services rendus en France par les entreprises établies à l'étranger.

Ces équilibres sont établis :

— en volume, c'est-à-dire aux prix de l'année précédente;

— en valeur, c'est-à-dire aux prix de l'année.

● Pour les transports terrestres, après une année 1967 médiocre (+ 3 %), l'accroissement en volume reste faible en 1968 (+ 2,6 %). Par contre, le prix de cette même production progresse en 1968 de 11,3 % par rapport à 67 (3,8 % pour 1967/1968). Ceci s'explique pour une grande part, comme indiqué p. 8 au chapitre 1 de la première partie, par la généralisation de la taxe à la valeur ajoutée.

On retrouve en 1968 une diminution de la consommation des ménages (— 2,7 %) déjà constatée les années précédentes et une augmentation moyenne de la consommation des entreprises (+ 4,3 %).

On constate enfin dans le tableau 33, que la hausse des prix se répercute un peu plus sur les entreprises que sur les ménages. En fait on aurait pu s'attendre à un écart plus grand mais durant cette période les prix hors taxes des transports voyageurs ont eu tendance à augmenter alors que pour les marchandises, il y a eu baisse ou stabilité des prix hors taxes.

● En ce qui concerne les transports maritimes et aériens (tableau 34) la production en volume ne s'accroît en 1968 que de 2,7 % (+ 5,2 % en 1967). Les transports aériens ne connaissent pas en effet leur accroissement habituel alors que les transports maritimes se maintiennent sur leur tendance antérieure. Pour la première fois depuis 1963, la consommation des administrations se remet à croître en valeur, alors que la consommation des ménages est plus faible en volume en 1968 qu'en 1967. Si le premier phénomène est d'ordre structurel, le second par contre se rapporte aux événements propres de l'année 1968.

● La production en volume des auxiliaires de transport (tableau 35) s'accroît en 1968 d'un pourcentage sensiblement égal à celui de l'année précédente (+ 4 % environ). On retrouve, comme dans le cas des transports terrestres, une hausse de prix brutale (environ 13 %) due à l'introduction de la T.V.A. Les variations se retrouvent presque entièrement sur les consommations intermédiaires. On doit noter par ailleurs, une certaine amélioration du solde des utilisations de services.

(1) Pour la méthodologie, se reporter au 8^e rapport.

Équilibre ressources.

TABLEAU 33

Emplois du produit des transports terrestres

En millions de F

	1966	Volume 1967	1967	Volume 1968	1968
Ressources :					
Production disponible aux prix intérieurs.....	20 580	20 950	21 740	22 300	24 831
Emplois :					
Consommation des ménages.....	5 054	4 987	5 501	5 349	5 991
des administrations.....	551	573	598	625	647
des institutions financières.....	184	200	215	228	238
Solde des utilisations des services.....	575	589	596	605	614
Sous-total des emplois.....	6.364	6 349	6 910	6 807	7 490
Consommation intermédiaire.....	14 216	14 601	14 830	15 493	17 341
Total des emplois	20 580	20 950	21 740	22 300	24 831

TABLEAU 34

Emplois du produit des transports maritimes et aériens

En millions de F

	1966	Volume 1967	1967	Volume 1968	1968
Ressources :					
Production disponible aux prix intérieurs.....	5 278	5 546	5 523	5 680	5 780
Emplois :					
Consommation des ménages.....	393	433	430	425	451
des administrations.....	268	249	250	264	279
des institutions financières.....	51	60	60	63	66
Solde des utilisations de service.....	3 698	3 896	3 874	3 988	4 019
Sous-total des emplois.....	4 410	4 637	4 614	4 740	4 815
Consommation intermédiaire.....	868	909	909	940	965
Total des emplois	5 278	5 546	5 523	5 680	5 780

TABLEAU 35

Emplois du produit des auxiliaires de transports

En millions de F

	1966	Volume 1967	1967	Volume 1968	1968
Ressources :					
Production disponible aux prix intérieurs.....	3 541	3 690	3 800	3 950	4 465
Vente des administrations.....	434	542	573	610	653
Total des ressources	3 975	4 232	4 373	4 560	5 118
Emplois :					
Consommation des ménages.....	109	120	126	136	143
Consommation des administrations.....	198	245	260	270	280
Solde des utilisations de service.....	— 164	— 60	— 64	—	9
Sous-total des emplois.....	143	305	322	406	432
Consommation intermédiaire.....	3 832	3 927	4 051	4 154	4 686
Total des emplois	3 975	4 232	4 373	4 560	5 118

2. Les comptes de branches

1. Branche transports terrestres

(tableaux 36, 37 et 38)

Pour l'ensemble de la branche transports terrestres l'année 1968 présente quelques évolutions importantes :

- Les entreprises de transport sont devenues collectrices d'impôts. Alors qu'en 1967, elles s'acquittaient d'environ 1,5 milliards d'impôts, elles en ont collecté près de 2,7 milliards en 1968;

- Les salaires ont cru de 11 % en 1968 alors que cet accroissement n'avait été que de 4,5 % en 1969. Il faut noter que l'augmentation aurait été plus forte s'il n'y avait pas eu une légère diminution des effectifs globaux de la branche;

- Le résultat s'accroît assez fortement (+ 7 %) par suite de croissance dans le secteur routier, tandis que les subventions à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. progressent de près d'un milliard d'une année sur l'autre;

- Les évolutions sont différentes suivant les sous-branches :

- La S.N.C.F. voit, à régime fiscal inchangé, ses recettes augmenter faiblement. Par ailleurs, ses charges (tout spécialement ses salaires et ses charges sociales) croissent fortement entraînant, un accroissement important au total des subventions;

- La R.A.T.P. voit sa valeur ajoutée augmenter de 100 millions de F. Mais c'est insuffisant pour éponger l'augmentation des charges de personnel;

- Les transports routiers de marchandises connaissent une expansion de leurs ventes assez forte par suite de la progression du trafic et des hausses de prix assez fortes compte tenu du changement de la fiscalité. De ce fait, malgré l'augmentation de leur charge salariale le résultat d'exploitation s'accroît d'un taux supérieur à 10 %, mais cependant moins vite que les ventes;

- Les transports routiers de voyageurs ont des résultats beaucoup moins brillants (du même ordre de grandeur que l'année précédente). Malgré des hausses de tarifs, la valeur ajoutée ne progresse que de 80 millions de F. Cet accroissement est entièrement absorbé par les frais de personnel et les impôts;

- Les transports fluviaux bénéficient, eux aussi, mais dans de moindres proportions, des hausses de prix consécutives à l'instauration de la T.V.A. Leurs résultats restent malgré tout moyens par suite de la perte importante de trafic subie en mai-juin.

2. Branche transports maritimes et aériens

● Branche transports maritimes

(tableau 39)

Comme le reste de l'économie française, l'armement n'a pas échappé aux conséquences de la crise sociale de mai-juin 1968. La majoration des frais de personnel a été supérieure de 5 % environ en année pleine, à celle qui pouvait être attendue.

ARMEMENT PÉTROLIER

La flotte pétrolière française a vu son tonnage s'accroître de près de 14 % en un an malgré une diminution du nombre des navires de 5 %. Un volume important de commandes nouvelles a porté le carnet de commandes de l'armement pétrolier à 2 millions de tjb au 1^{er} janvier 1969, soit près de 70 % du tonnage en service.

L'effet, en année pleine, de la fermeture du canal de Suez a majoré les coûts de transport et augmenté le volume des affrètements pour faire face à l'allongement des distances.

On peut estimer que le chiffre d'affaires de armement pétrolier a progressé d'environ 10 % en 1968 par rapport à l'année précédente, amenant une légère augmentation de la valeur ajoutée (+ 5 %).

Compte tenu de la hausse des frais de personnel et d'une progression marquée des frais financiers (50 %) d'une part, des interventions nouvelles de l'État, d'autre part (remboursement du versement forfaitaire de 5 % sur les salaires), le résultat brut d'exploitation est en légère amélioration (5 %).

ARMEMENT SEC

Le tonnage de cargos et de transporteurs en vrac en commande au 1^{er} janvier 1969 est de près de 600 000 tjb, soit 27 % du tonnage en service.

Le chiffre d'affaires passagers continue à diminuer, celui des marchandises sèches paraît avoir augmenté de quelque 4 % en raison notamment des majorations de tarifs intervenues sur la plupart des lignes régulières.

Cette évolution se traduit par une très légère augmentation de la valeur ajoutée (+ 1 %).

Malgré la hausse des frais de personnel et surtout des frais financiers (+ 40 %), l'augmentation notable des interventions de l'État, conduit à une amélioration du résultat brut d'exploitation de l'ordre de 2 %.

● Transports aériens

(tableau 40)

Le trafic en volume a été, comme on l'a vu dans la première partie, en légère régression en 1968. De ce fait, les recettes sont en très faible accroissement entraînant une variation encore plus faible de la valeur ajoutée. Comme les charges salariales aug-

TABLEAU 36

Comptes de production et d'exploitation de la branche transports terrestres,

ANNÉE 1966

En millions de F

	SNCF	RATP	Rout. march.	Rout. voyag.	Démé-nag.	Loc. véh.	Loc. wag.	Taxis	Trans. urb.	VFIL et div.	Trans. fluv.	Total
Compte de production :												
Production totale.....	8 974	718	7 411	1 382	439	1 101	517	547	449	164	498	22 200
Consommation intermédiaire....	3 460	194	3 765	444	141	420	154	143	138	63	125	9 047
Valeur ajoutée.....	5 514	524	3 646	938	298	681	363	404	311	101	373	13 153
Compte d'exploitation :												
Valeur ajoutée.....	5 514	524	3 646	938	298	681	363	404	311	101	373	13 153
Subventions.....	4 370	741							20	9		5 140
Salaires bruts.....	3 413	545	1 076	285	141	219	52	80	173	61	96	6 141
Charges et prestations sociales..												
Impôts.....	582	167	367	122	25	49	18	39	64	21	34	3 443
Assurances.....	49	4	220	65	17	45		14	9		24	447
Intérêts.....	542	45	25	8	3	4	1	1	9	3		641
Opérations diver. répart.....	73	17										90
Résult. brut d'exploit.....	2 857	150	1 580	376	65	297	273	244	38	14	200	6 094

TABLEAU 37

ANNÉE 1967

En millions de F

	SNCF	RATP	Rout. march.	Rout. voyag.	Démé-nag.	Loc. véh.	Loc. wag.	Taxis	Trans. urb.	VFIL et div.	Trans. fluv.	Total
Compte de production :												
Production totale.....	9 135	879	7 885	1 506	478	1 280	558	574	480	169	523	22 467
Consommation intermédiaire....	3 530	223	4 015	482	153	485	167	149	149	66	132	9 551
Valeur ajoutée.....	5 605	656	3 870	1 024	325	795	391	425	331	103	391	13 916
Compte d'exploitation :												
Valeur ajoutée.....	5 605	656	3 870	1 024	325	795	391	425	331	103	391	13 916
Subventions.....	4 625	686							19	12		9 342
Salaires bruts.....	3 510	579	1 140	306	153	251	56	83	185	62	100	6 425
Charges et prestations sociales..												
Impôts.....	2 555	353	408	90	52	78	21	27	69	22	36	3 706
Assurances.....	610	182	382	136	25	63	19	40	38	12	20	1 527
Intérêts.....	43	4	240	70	19	51		17	10		25	479
Opérations divers répart.....	584	56	28	10	4	4	1	1	10	4		702
Résultat brut d'expl.....	62	21										83
	2 866	147	1 672	412	72	348	294	257	38	15	210	6 331

TABLEAU 38

ANNÉE 1968

En millions de F

	SNCF	RATP	Rout. march.	Rout. voyag.	Démé-nag.	Loc. véh.	Loc. wag.	Taxis	Trans. urb.	VFIL et div.	Trans. fluv.	Total
Compte de production :												
Production.....	10 030	1 001	9 630	1 605	540	1 560	650	630	520	180	595	26 941
Consommation intermédiaire....	3 800	235	4 600	515	170	565	180	165	162	70	145	10 607
Valeur ajoutée.....	6 230	766	5 030	1 090	370	995	470	465	358	110	450	16 334
Compte d'exploitation :												
Valeur ajoutée.....	6 230	766	5 030	1 090	370	995	470	465	358	110	450	16 334
Subventions.....	5 463	778							25	14		6 280
Salaires bruts.....	3 860	645	1 280	340	170	295	67	95	210	67	112	7 141
Charges et prestations sociales..												
Impôts.....	3 360	384	460	100	58	91	25	31	77	24	40	4 650
Assurances.....	1 105	186	1 050	155	37	145	40	45	43	16	40	2 862
Intérêts.....	43	4	270	75	21	57		19	12		26	527
Opérations divers. de répart.....	624	71	31	12	4	4	1	1	11	4		763
Résultat brut d'exploti.....	63	25										
	2 638	229	1 939	408	80	403	337	274	30	13	232	6 583

TABLEAU 39

Compte de production et d'exploitation de la branche armement maritime

En millions de F

	Armement pétrolier			Armement sec		
	1966	1967	1968 (provisoire)	1966	1967	1968 (provisoire)
Compte de production :						
Approvisionnement.....	24	25	28	71	70	70
Entretien.....	45	45	48	129	129	132
Soutes.....	121	125	128	174	180	183
Frais de port.....	125	125	127	196	195	195
Frais généraux.....	13	13	14	78	78	80
Dép. d'affrètement.....	96	140	200	200	210	220
Valeur ajoutée.....	506	517	545	1 197	1 208	1 220
Chiffre d'affaires	930	990	1 090	2 045	2 070	2 100
Compte d'exploitation :						
Frais de personnel :						
— Salaires.....	145	146	153	626	620	650
— charges sociales.....	24	35	37	140	139	146
— prestations sociales.....	16	17	18	36	36	38
Opérations diverses de répartition.....	1	1	1	3	3	3
Frais financiers.....	22	24	36	53	59	83
Assurances.....	39	39	43	57	57	56
Impôts et taxes.....	12	12	13	33	33	35
Résultats bruts d'exploitation.....	283,5	246	269	427	408	415
Total	507,5	520	561	1 375	1 355	1 456
Valeur ajoutée.....	506	517	545	1 197	1 208	1 220
Subvention d'exploitation.....	1,5	3	16	178	147	206

TABLEAU 40

Comptes de production et d'exploitation de la branche transports aériens

En millions de F

	1966	1967	1968
Compte de production :			
Production disponible.....	2 303	2 533	2 620
Consommations intermédiaires.....	829	930	975
Valeur ajoutée.....	1 474	1 603	1 645
Compte d'exploitation :			
Valeur ajoutée.....	1 474	1 603	1 645
Subventions.....	18	20	225
Salaires bruts et charges sociales.....	921	1 040	1 175
Impôts et taxes.....	93	101	112
Assurances.....	54	51	54
Intérêts.....	45	46	49
Opérations diverses de répartition.....	1	1	1
Résultat brut d'exploitation.....	378	384	479

mentent de près de 13 %, ainsi que la dotation aux amortissements, on retrouve comme dans les années antérieures à 1965 un déficit important comblé par des subventions.

3. Branche auxiliaire des transports

La réforme de la T.V.A. a modifié la structure

des comptes. La valeur ajoutée représente maintenant près des 3/4 de la production. Cette valeur ajoutée se répartit essentiellement entre les salaires (plus de 60 %), l'impôt (15 %) et les profits (20 %). On constate comme pour les transports routiers de marchandises que la branche devient plus grande collectrice d'impôts et que les salaires et les profits ont tous deux fortement augmenté au cours de l'année.

TABLEAU 41

Comptes de production et d'exploitation de la branche auxiliaires de transports

En millions de F

	1966	1967	1968
Compte de production :			
Production totale.....	3 541	3 800	4 465
Consommation intermédiaire.....	997	1 072	1 160
Valeur ajoutée.....	2 544	2 728	3 305
Compte d'exploitation :			
Valeur ajoutée.....	2 544	2 728	3 305
Subventions.....	24	30	35
Salaires et charges sociales.....	1 675	1 797	2 020
Impôts.....	217	235	490
Assurances.....	59	63	70
Intérêts.....	59	63	68
Autres charges.....	19	20	22
Résultat brut d'exploitation.....	539	580	670

3. Les comptes de secteurs

Dans le chapitre précédent on a commenté rapidement les comptes de production et d'exploitation par branches. On n'analysera donc pas ici ces mêmes comptes pour les divers secteurs. Par contre, on étudiera succinctement les investissements et leur financement, en 1968 pour les entreprises publiques et en 1967 pour les autres secteurs (1).

1. S.N.C.F. (tableau 42)

On assiste en 1968 à une rupture dans l'évolution des investissements. Pour la première fois, les investissements en équipement durable ont diminué en valeur d'une année sur l'autre. De même, le gros entretien est en recul comme l'année précédente. Le financement pose dans ces conditions moins de problème. Il est de plus, facilité par une épargne relativement forte par suite du jeu de la convention et par des récupérations de taxes au titre du régime transitoire. Dans ces conditions, le besoin de financement externe se réduit à 126 millions de F en 1968. Il est couvert essentiellement par des prêts étrangers et des prêts bancaires à moyen terme.

2. R.A.T.P. (tableau 43)

Les investissements s'accroissent encore fortement (plus de 20 %). Malgré cette progression le besoin de financement reste à un niveau comparable à celui de 1967. Ceci est la conséquence tout à la fois d'une augmentation du résultat brut d'exploitation et de subventions d'équipement accrues (+ 30 %). Le besoin de financement est couvert comme l'année précédente essentiellement par des emprunts auprès du F.D.E.S. et des compagnies d'assurances.

3. Secteur routier et auxiliaires routiers (tableau 44)

Les investissements de 1967 sont du même ordre de grandeur en valeur que ceux de 1966. Par contre, 1968 voit un développement important des investissements en matériel routier (+ 12 %). Il ne semble pas qu'il y ait pour ces deux années de difficultés particulières de financement, en 1967 par suite du faible volume à financer en 1968, par suite d'un accroissement des profits.

4. Secteur « fluviaux et auxiliaires fluviaux » (tableau 45)

La tendance observée au cours des dernières années se poursuit. Les investissements stagnent alors que l'autofinancement progresse légèrement.

5. Secteur maritime et auxiliaires maritimes (tableau 46)

Après une année 1966 exceptionnelle, la formation brute de capital fixe du secteur décroît fortement en 1967 pour progresser à nouveau en 1968 sans retrouver toutefois le niveau de 1966. L'année 1967 s'est caractérisée par un autofinancement identique à celui de l'année précédente. Dans ces conditions, on constate en 1967 une capacité de financement assez importante. Or, paradoxalement, les émissions d'emprunts sont très fortes en 1967. Tout ceci entraîne une augmentation importante de la trésorerie. Cette anomalie s'explique, en réalité, par le fait que l'on comptabilise la formation brute de capital au moment des livraisons et non des paiements. De ce fait, on assiste à des décalages dans le temps entre investissements et financement, décalages qui sont retracés en trésorerie.

6. Secteur aérien (tableau 47)

Si l'année 1967 voit des investissements comparables à ceux de l'année précédente, on assiste par contre, à un accroissement très brutal des investissements des diverses compagnies en 1968 (+ 70 %). Le financement de ces investissements de 1968 est d'ailleurs largement amorcé en 1967 comme on peut le constater au poste trésorerie. Dans ces conditions, malgré un autofinancement en croissance, le secteur émet des emprunts importants auprès du F.D.E.S. (aéroport de Paris) ou des banques (emprunts moyen terme).

(1) On remarquera que les investissements ne recouvrent pas les mêmes données selon les secteurs. C'est ainsi que, pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P., ils recouvrent notamment des dépenses d'infrastructure, ce qui n'est pas le cas pour les autres secteurs.

Compte de production

En millions de F

	1966	1967	1968
Emplois :			
Stock initial.....	1 394	1 258	1 169
Achats de bien et services	3 149	3 260	3 427
— Énergie électrique.....	228	242	266
— Combustibles solides.....	96	66	54
— Combustibles liquides.....	79	71	66
— Lubrifiants.....	13	13	12
— Entretien matériel roulant.....	788	784	767
— Voie et bâtiment.....	679	652	662
— Autres achats.....	1 266	1 432	1 600
Valeur ajoutée brute.....	7 037	7 999	8 711
Total	12 380	12 517	13 307
Ressources :			
Stock final.....	1 258	1 169	1 090
Ventes de transports.....	8 480	8 642	9 465
— Voyageurs.....	2 806	22 951	2 944
— Bagages.....	50	51	51
— Marchandises.....	5 534	5 536	6 357
— Postes.....	100	104	113
Autres produits.....	827	850	908
— Prestations diverses.....	349	355	424
— Énergie électriques.....	55	43	55
— Transport maritime.....	55	79	54
— Cessions travaux aux entreprises.....	309	312	310
— Activités sociales.....	59	61	65
Auto-équipement.....	1 805	1 856	1 844
— Production d'immobilisations.....	489	636	705
— Gros entretien.....	1 316	1 220	1 139
Total	12 380	12 517	13 307

Compte d'exploitation

En millions de F.

	1966	1967	1968
Emplois :			
Frais de personnel	7 961	8 318	9 238
— Salaires	4 706	4 816	5 216
— Cotisations sociales	3 255	3 502	4 022
Intérêts	542	584	666
Impôts	682	713	1 152
Assurances IARD	49	44	43
Opérations div. de répart.	73	62	63
Résultat brut d'exploitation	2 900	2 903	3 012
Total	12 207	12 624	14 174
Ressources :			
Valeur ajoutée	7 837	7 999	8 711
Subventions	4 370	4 625	5 463
Indemnités compensatrices :			
— Voyageurs	270	219	97
— Bagages	3	2	—
— Marchandises	87	202	37
Remboursement de charges pour tarifs réduits :			
— Voyageurs	667	731	803
— Marchandises	24	14	7
— Installations trafic spéc.	5	5	5
— Contribution de l'État :			
— Voie	1 030	1 107	1 131
— Passages à niveaux	18	20	22
— Retraites	645	753	938
— atténuation de char. d'emprunt	71	69	68
— subvention d'équilibre	1 550	1 503	2 355
Total	12 207	12 624	14 174

Compte d'affectation

En millions de /

	1966	1967	1968
Emplois :			
Dividendes.....	1	1	1
Épargne brute.....	3 059	3 118	3 205
Total	3 060	3 119	3 206
Ressources :			
Résultat brut d'exploitation.....	2 900	2 903	3 012
Intérêts reçus.....	60	69	106
Dividendes reçus.....	5	5	5
Subventions d'équipement.....	85	136	83
Dommages de guerre.....	10	6	-
Total	3 060	3 119	3 206

Compte de capital

	1966	1967	1968
Emplois :			
Variation de stocks.....	— 136	— 89	— 78
Formation brute de capital fixe.....	3 627	3 669	3 479
— équipement durable.....	1 907	2 056	1 973
— gros entretien.....	1 720	1 613	1 506
Cession de bien d'équipement.....	— 47	— 51	— 71
Total	3 444	3 529	3 330
Ressources :			
Épargne brute.....	3 059	3 118	3 205
Besoin de financement.....	385	411	125
Total	3 444	3 529	3 330

Compte financier

	1966	1967	1968
Emplois :			
Monnaie.....	— 50	— 11	57
Autres dépôts.....	252	— 210	45
Titres placement court terme.....	42	381	68
Titres de participation :			
— acquis.....	27	31	36
— cession.....	— 4	— 3	— 1
Crédits à court terme.....	150	— 126	332
Prêt à long terme.....	10	112	— 97
Solde de créances et dettes.....	376	391	146
Total	803	565	586

En millions de F

	1966	1967	1968
Ressources :			
Obligations : Émissions.....	966	1 026	523
Remboursements	— 305	— 812	— 463
Crédits à court terme.....	176	239	363
Crédits à moyen terme.....			50
Prêts à long terme : émissions.....		147	150
Remboursements	— 34	— 35	— 37
Total	803	565	586

Comptes S.N.C.F. Ajustement

	1966	1967	1968
Emplois :			
Solde des créances et dettes.....	376	391	146
Profits exceptionnels	6	7	6
Total	382	398	152
Ressources :			
Besoin de financement.....	385	411	125
Variation des comptes d'opérations diverses à régulariser ..	— 4	— 17	— 17
Pertes exceptionnelles.....	1	4	44
Total	382	398	152

TABLEAU 43

Comptes R.A.T.P.**Compte de production**

En millions de F

	1966	1967	1968
Emplois :			
Stock initial.....	67,9	71,2	80,8
Achats de biens et services.....	253,8	289	305,4
— achats.....	100,1	111,3	99
— travaux.....	147,2	170,4	196,4
— frais de gestion.....	6,5	7,3	10,0
Valeur ajoutée.....	609,3	763,8	892,0
Total	931	1 124	1 278,2

Compte de production

En millions de F

	1966	1967	1968
Ressources :			
Stock final.....	71,3	80,8	80,2
Ventes.....	720	881,2	1 003,4
— trafic.....	718,1	879,4	1 001,5
— Matières.....	1,9	1,8	1,9
Produits accessoires.....	37,7	41,8	52,0
Auto-équipement.....	102	120,2	142,6
Total	931	1 124	1 278,2

Compte d'exploitation

	1966	1967	1968
Emplois :			
Salaires et charges.....	957	1 025,4	1 133,4
— Salaires bruts.....	590,3	636	710,3
— Charges sociales.....	104,1	112,6	120,7
— retraites.....	262,6	276,8	302,4
Impôts.....	171,1	189	193,0
Intérêts.....	47,3	62	75,6
Opérations diverses de répartition.....	19	20,8	26,9
Résultats bruts d'exploitation.....	155,5	152,8	240,9
Total	1 349,9	1 450,0	1 664,8
Ressources :			
Valeur ajoutée.....	609,3	763,8	892,0
Subvention d'exploitation.....	740,6	686,2	777,8
Total	1 349,9	1 450,0	1 669,8

Compte d'affectation

	1966	1967	1968
Épargne brute.....	394,9	454,4	666,7
Résultat brut d'exploitation.....	155,5	152,8	240,9
Subventions d'équipement.....	238,0	300,1	422,1
Intérêts reçus.....	1,4	1,5	3,7
Total	394,9	454,4	666,7

Compte de capital

En millions de F

	1966	1967	1968
F.B.C.F.....	603,2	764,3	921,9
— travaux neufs.....	542,3	699,2	836,8
— gros entretien.....	60,9	65,1	85,1
Autres opérations.....	10,6	1,7	39,2
Variation de stocks.....	3,4	9,5	— 0,6
Total	617,2	775,5	960,5
Épargne brute.....	394,9	454,3	666,7
Cession d'éléments d'actifs.....	2,5	2,2	1,2
Besoin de financement.....	219,9	319	292,6
Total	617,3	775,5	960,5
Ajustement.....	3,5	4,6	3,1

Compte financier

	1966	1967	1968
Solde de créances et dettes.....	223,3	323,5	295,7
Court terme.....	50,9	— 4,8	— 28,2
Long terme.....	3,6	4,5	5,6
Total	277,8	323,2	329,5
Emprunts à long terme.....	266,2	242	270,6
Crédit à court terme.....	11,6	81,2	58,9
Total	277,8	323,2	329,5

	1965	1966	1967
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats	6 916	7 636	8 120
Valeur ajoutée.....	7 915	8 536	9 040
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	3 434	3 693	3 940
Intérêt.....	43	47	52
Impôts.....	910	996	1 070
Assurances.....	339	383	430
Opérations div. de répartition.....	37	42	45
Résultat brut d'exploitation.....	3 210	3 422	3 558
<i>Affectation :</i>			
Dividendes.....	205	213	220
Impôts.....	196	203	210
Épargne.....	663	695	705
RBE des entreprises individuelles.....	2 165	2 331	2 445
<i>Capital :</i>			
F.B.C.F.....	1 340	1 600	1 632
Autres investissements.....	350	385	415
Stocks.....	10	10	10
<i>Financier :</i>			
Besoin de financement.....	+ 32	+ 173	177
Titres de participation.....	50	40	35
Trésorerie.....	35	- 18	- 20
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes.....	14 821	16 162	17 150
Variation de stocks.....	10	10	10
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	7 915	8 536	9 040
Subvention d'exploitation.....	41	29	35
Remboursement sinistres.....	17	18	20
Opération div. de répartition.....	-	-	-
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	3 210	3 422	3 558
Intérêts et dividendes reçus.....	10	10	11
Subvention d'équipement.....	9	10	11
<i>Capital</i>			
Épargne.....	663	695	705
Financement de la format. de capital par les entr. individuelles.....	600	660	660
Ressources sur cessions.....	300	342	370
Remboursement sinistres.....	105	125	145
Besoin de financement.....	+ 32	+ 173	177
<i>Financier :</i>			
Actions.....	20	40	45
Emprunts nets.....	97	155	147

TABLEAU 45

Secteurs fluviaux et auxiliaires fluviaux (public seulement)

En millions de F

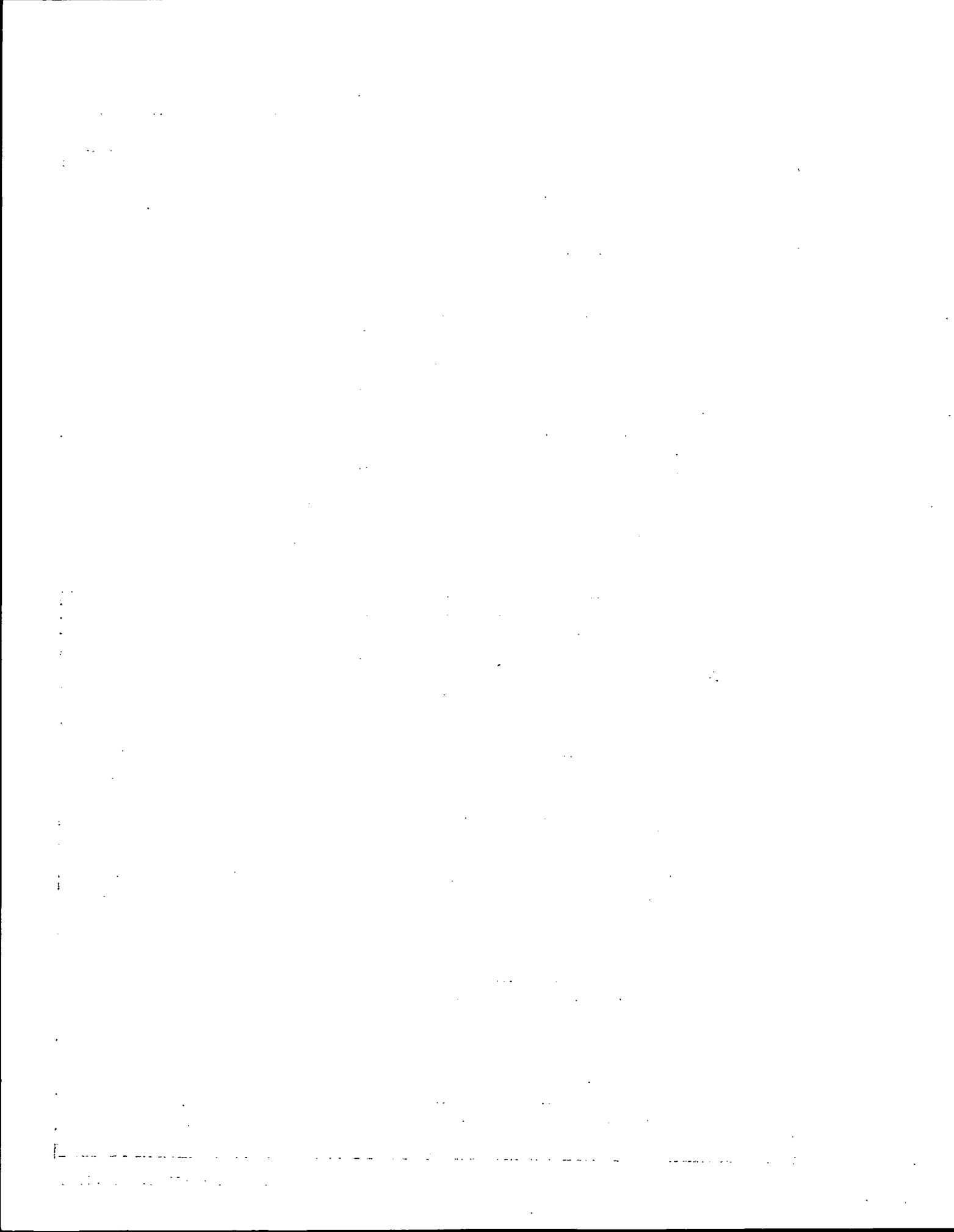
	1965	1966	1967
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	147	157	166
Valeur ajoutée.....	311	331	346
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	126	134	140
Assurances.....	13	13	14
Impôts indirects.....	13	15	16
R.B.E.....	159	169	176
<i>Affectation :</i>			
Impôts directs.....	1	1	1
Dividendes et parts.....	1	1	1
Épargne.....	52	55	57
R.B.E. des entreprises individuelles.....	105	112	117
<i>Capital :</i>			
F.B.C.F.....	71	70	70
Autres investissements.....	2	2	2
Capacité de financement.....	11	15	16
<i>Financier :</i>			
Trésorerie.....	9	13	13
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes.....	458	488	512
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	311	331	346
<i>Affectation :</i>			
R.B.E.....	159	169	176
<i>Capital :</i>			
Épargne.....	52	55	57
Financement de la formation de capital par les entreprises individuelles.....	28	28	18
Remboursement sinistres.....	12	12	13
<i>Financier :</i>			
Capacité de financement.....	11	15	16
Emprunts.....	— 2	— 2	— 3

	1965	1966	1967
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	2 643	2 845	2 988
Valeur ajoutée.....	2 525	2 725	2 870
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	1 632	1 749	1 840
Intérêts.....	87	94	105
Impôts indirects.....	111	118	125
Assurances.....	107	111	113
Opérations division de répartition.....	19	20	21
Résultat brut d'exploitation.....	731	811	816
<i>Affectation :</i>			
Dividendes et parts.....	53	60	62
Impôts directs.....	34	42	45
Épargne brute.....	672	742	746
Résultat brut entrep. individuelles.....	13	13	13
<i>Capital :</i>			
Formation brute capital fixe.....	657	879	650
Autres investissements.....	60	49	36
Variations de stocks.....	— 4	—	8
Capacité de financement.....	129	— 10	180
<i>Financier :</i>			
Titre de participation et prêts.....	148	160	150
Trésorerie.....	— 13	— 115	+ 175
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes.....	5 172	5 570	5 850
Variation de stocks.....	— 4	—	8
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	2 525	2 725	2 870
Subvention d'exploitation.....	162	178	150
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	731	811	816
Intérêts et dividendes reçus.....	41	46	50
<i>Capital :</i>			
Épargne brute.....	672	742	746
Financement du capital par les entreprises individuelles..	3	3	3
Ressources sur cessions.....	119	125	75
Remboursement de sinistres.....	48	48	50
<i>Financier :</i>			
Capacité de financement.....	129	10	180
Actions.....	21	30	15
<i>Emprunts :</i>			
Émissions.....	265	335	380
Remboursement.....	— 280	— 310	— 250

TABLEAU 47 *Secteur aérien*

En millions de F

	1965	1966	1967
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	1 267	1 431	1 650
Valeur ajoutée.....	1 371	1 639	1 800
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	849	990	1 145
Intérêts.....	93	86	88
Impôts indirects.....	88	100	105
Assurances.....	44	55	52
Opérations diverses de répartition.....	1	1	1
Résultat brut d'exploitation.....	329	425	429
<i>Affectation :</i>			
Dividendes et parts.....	—	4	5
Impôts directs.....	6	40	6
Épargne brute.....	348	418	441
<i>Capital :</i>			
Formation brute de capital fixe.....	284	423	477
Autres investissements.....	57	41	45
Variation de stocks.....	4	13	2
<i>Financier :</i>			
Besoin de financement.....	— 47	+ 3	52
Titres de participation et prêts à long terme.....	— 2	14	26
Trésorerie.....	110	— 3	95
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Variation de stocks.....	4	13	2
Ventes.....	2 606	3 024	3 413
Auto équipement.....	28	33	35
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	1 371	1 639	1 800
Subvention d'exploitation.....	33	18	20
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	329	425	429
Subvention d'équipement.....	24	36	22
Intérêts et dividendes reçus.....	1	1	1
<i>Capital :</i>			
Épargne brute.....	348	418	441
Ressources sur cessions.....	39	50	25
Remboursements sinistres.....	5	6	6
Besoin de financement.....	— 47	+ 3	52
<i>Financier :</i>			
Actions.....	—	23	33
Emprunts à long et moyen terme :			
— Émission.....	168	102	250
— Remboursement.....	— 107	— 111	— 110



3

LES DÉPENSES D'ENTRETIEN, DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT DANS LES DIVERS MODES DE TRANSPORT

On recense ici successivement les dépenses d'entretien et de fonctionnement et les dépenses d'investissement de l'État dans le domaine des transports et on s'efforce de fournir des éléments sur les dépenses des collectivités locales.

Les dépenses d'investissement de 1967 sont reprises du 8^e rapport des Comptes des transports de la nation mais certains chiffres ont été rectifiés, en particulier par modification de la répartition de certains postes budgétaires entre gros entretien et entretien courant. Les dépenses d'investissement de 1968 sont des évaluations à partir des crédits budgétaires. Les dépenses d'entretien et de fonctionnement ont été obtenues à partir des dépenses budgétaires réelles, telles qu'elles figurent dans les « développements des dépenses budgétaires » des divers ministères intéressés. Ces sommes comportent les crédits votés et les abondements provenant des fonds de concours et transferts. L'on a retenu pour la fonction transport toutes les dépenses faites sur le territoire métropolitain, y compris celles ayant trait aux études : pour les dépenses de formation professionnelle on n'a toutefois retenu que celles figurant au budget des ministères techniques.

Pour la ventilation des dépenses entre les divers modes de transports terrestres on a adopté les clefs de répartition indiquées en annexe n° 1.

I. Tableau des dépenses de l'État pour les transports terrestres

1. Dépenses de fonctionnement

TABLEAU 48

Services centraux

Millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Routes.....	12,4	13,3	20,7	22,1	23,2	28,8
Voies navigables.....	0,8	0,8	1,6	1,7	1,8	2,4
Ports maritimes.....	1,1	1,2	2	2,3	2,3	3,2
Chemin de fer.....	1,2	1,2	2,1	2,2	2,3	2,9
Total services centraux	15,5	16,6	26,4	28,3	29,6	37,2

TABLEAU 49

Services extérieurs et services centraux

Millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Routes.....	808	878	905	1 022	1 103	1 143
Ports maritimes.....	85	90	93	130	149	164
Voies navigables.....	91	93	89	82	110	115
Chemin de fer (1).....	2 967	3 488	4 210	4 353	4 609	5 399
R.A.T.P.....	266	368	433	519	481	546
Total général	4 217	4 917	5 730	6 106	6 452	7 367
(1) S.N.C.F. : La décomposition des participations de l'État aux dépenses de la S.N.C.F. est la suivante :						
	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Subvention d'équilibre.....	614	1 103	1 611	1 550	1 503	2 356
Indemnité compensatrice, remboursement de charges, contributions, voie, retraites, P.N.....	2 342	2 375	2 586	2 791	3 093	3 028
Total S.N.C.F.	2 956	3 478	4 197	4 341	4 596	5 384
dont remboursement de charges et transfert sociaux.	1 487	1 462	1 578	1 693	1 919	1 882

2. Dépenses d'investissement

● Route

TABLEAU 50 *Présentation par nature du milieu (urbain, rase campagne)*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
						(Crédits ouverts)
Voirie urbaine :						
— autoroutes (3).....	402	481	596	351	369	441
— routes (1).....	104	148	218	251	292	461
<i>Total voirie urbaine</i>	<i>506</i>	<i>629</i>	<i>814</i>	<i>602</i>	<i>661</i>	<i>902</i>
Rase campagne :						
— autoroutes (3).....	256	250	336	727	697	614
— routes (2).....	124	168	220	317	360	569
<i>Total rase campagne</i>	<i>380</i>	<i>418</i>	<i>556</i>	<i>1 044</i>	<i>1 057</i>	<i>1 183</i>
Total voirie urbaine et rase campagne	886	1 047	1 370	1 646	1 718	2 085

(1) F.S.I.R., chap. 1, art. 2; F.D.E.S.; F.S.I.R., chap. 3, chap. 63-50 intérieur; F.S.I.R., chap. 1, art. 6, chap. 53-11 grands ensembles, 55-42 villes nouvelles.
 (2) F.S.I.R., chap. 1, art. 1-3-5.
 (3) F.S.I.R., art. 2, FIAT, chap. 65-00 finances, chap. 53-26.

TABLEAU 51 *Présentation selon la nature des voies (routes et autoroutes)*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Autoroutes de liaison concédées :						
— emprunt.....	256	250	336	377	362	405
— financement direct.....	-	-	-	350	335	209
Autoroutes urbaines (non concédées).....	402	481	596	351	369	441
<i>Total autoroutes (4).....</i>	<i>658</i>	<i>731</i>	<i>932</i>	<i>1 078</i>	<i>1 066</i>	<i>1 055</i>
<i>Routes (réseau).....</i>	<i>228</i>	<i>316</i>	<i>438</i>	<i>568</i>	<i>652</i>	<i>1 030</i>
Total autoroutes et routes	886	1 047	1 370	1 646	1 718	2 085
Gros entretien (5).....	323	150	165	208	223	292
Total des investissements d'État.....	1 209	1 197	1 535	1 854	1 941	2 377

(4) Y compris les dépenses non subventionnables d'équipement (matériel de péage, etc.).
 (5) Chap. 53-20, reconstruction grosses réparations, chap. 35-21 (art. 2 renforcement grosses réparations, 4-5-6 immeubles).

TABLEAU 52

Récapitulation des dépenses totales de l'État pour la route

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Fonctionnement.....	808	878	905	1 022	1 103	1 143
Investissement.....	1 209	1 197	1 535	1 854	1 941	2 377
Total	2 017	2 075	2 440	2 876	3 044	3 520
Police (1).....	725	854	941	969	1 015	1 100
Total	2 742	2 929	3 381	3 845	4 059	4 620

(1) Les dépenses de police ont été calculées en appliquant aux crédits budgétaires, majorés de 10 % pour frais de justice, les pourcentages indiqués au 8^e rapport dans l'hypothèse basse. Leur augmentation moyenne annuelle est de 8,7 %.

Pour une année donnée (1966), la part des subventions dans les dépenses totales est de l'ordre de 10 %. Elles se décomposent comme suit :

Chapitre 36-21	Subvention U.N.A.T.....	16	Chapitre 53-22	Bureaux régionaux de fret. Avances aux sociétés d'autoroutes (F.S.I.R.).....	0,7 166
Chapitre 36-22	Participation aux dépenses de personnel voirie Seine.	3	Chapitre 63-50	(Ministère Intérieur) pour boulevard périphérique.	81,5
Chapitre 36-23	Prévention routière.....	1	Chapitre 67-51	(Ministère Intérieur) Équipement urbain.....	10,8
Chapitre 44-21	Entretien des chaussées de Paris.....	5,6			284,6

● Voies navigables

TABLEAU 53

Dépenses d'investissement et de gros entretien

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Investissements (1).....	156	242	275	252 (2)	297 (3)	301 (3)
Gros entretien (2).....	38	38	40	40	15	16
Total	194	280	315	292	312	317

(1) Chapitre 53-30 : voies de navigation intérieure. Équipement + fonds de concours et partie de l'art. 1.

Chapitre 63-90, ports fluviaux, art. 1.

(2) Chapitre 35-31 : voies de navigation intérieure. Entretien et réparation. On a admis que 80 % des crédits sont consacrés au petit entretien et au fonctionnement des ouvrages et 20 % aux grosses réparations d'ouvrages vétustes, défenses des berges, maintien du mouillage, etc.). On n'a donc retenu que 20 % des crédits du chapitre à partir de l'année 1967. Pour les années antérieures on a conservé le pourcentage du 8^e rapport (50 %).

(3) Ces chiffres ne comprennent pas les fonds de concours apportés par l'O.N.N. au moyen d'emprunts dont les charges financières ont pour contrepartie l'affectation à l'O.N.N. d'une part des redevances perçues en exécution de la loi Murice. Le montant des fonds de concours apportés par l'O.N.N. est de :

1967 : 14

1968 : 14,3

TABLEAU 54

Récapitulation des dépenses de l'État pour les voies navigables

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Fonctionnement.....	91	93	89	82	110	115
Investissement.....	194	280	315	292	312	317
Total	281	373	404	374	422	432

● **Les ports maritimes**

On a retenu dans les dépenses du chapitre 53-10 et du chapitre 53-34 celles relatives aux ports de commerce et aux ports autonomes, auxquelles on a ajouté les dépenses de signalisation (chap. 53-38) ainsi que les dépenses du chapitre 53-36 ports et pêche et ports de plaisance article 1 et 2 et 63-90 article 4. On a admis, au titre du « gros entretien »,

13 % des crédits du chapitre 35-32 pour les années 1967 et 1968 (35 % pour les années antérieures conformément au 8^e rapport), et 25 % du chapitre 44-31 (subventions aux ports maritimes autonomes (1)).

(1) Montant total de ces subventions (chapitre 44-31, ports autonomes) :

7 7 7 51 67 74

TABLEAU 55 *Dépenses d'investissement et de gros entretien*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Investissements (1).....	194	209	241	278	407	305
Gros entretien.....	20	23	24	23	21	23
Total	214	232	265	301	428	328
(1) Dont investissements dans les ports autonomes (chap. 53-34).						
Part État.....	157	184	206			
Part ports autonomes.....	55	66	72			
	212	250	278			

TABLEAU 56 *Récapitulation des dépenses État pour les ports maritimes*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Fonctionnement.....	85	90	93	130	149	164
Investissement.....	214	232	265	301	428	328
Total	299	322	358	431	577	492

● **Récapitulation des dépenses d'investissement de l'État pour les transports terrestres**

En millions de F

TABLEAU 57

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Routes.....	1 209	1 197	1 535	1 854	1 941	2 377
Ports maritimes.....	214	232	265	301	428	328
Voies navigables.....	194	280	315	292	312	317
<i>Total</i>	<i>1 617</i>	<i>1 709</i>	<i>2 115</i>	<i>2 447</i>	<i>2 681</i>	<i>3 022</i>
R.A.T.P. Subvention d'équipement (part État)...	8	28	51	119	148	206
Total	1 625	1 737	2 166	2 566	2 829	3 228

3. Récapitulation des dépenses totales de l'État pour les transports terrestres (investissement et fonctionnement)

En millions de F

TABLEAU 58

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Route (y compris police).....	2 742	2 929	3 381	3 845	4 059	4 620
Ports maritimes.....	299	322	358	431	577	492
Voies navigables.....	281	373	404	374	422	432
R.A.T.P.....	274	396	484	638	629	751
Chemin de fer (pour la S.N.C.F., voir décomposition tableau 49).....	2 967	3 488	4 210	4 353	4 609	5 399
Total général	6 566	7 508	8 837	9 641	10 296	11 694

2. Tableau des dépenses de l'État pour l'aviation civile

Une partie de ces dépenses est couverte, sous forme de fonds de concours, par le reversement à l'État de 16 % des taxes d'atterrissages perçues par certains exploitants d'aéroport. Ces fonds de concours, portés aux chapitres 31-02, 31-22, 31-52, bases aériennes et météo, ont été de :

1. Dépenses de fonctionnement

En millions de F

TABLEAU 59

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Administration centrale.....	11	12,5	14	15,3	15,6	17,5
Services extérieurs (1).....	383,8	341,3	301	305,3	327	555,4
Total	394,8	353,8	315	320,6	342,6	572
(1) La part des subventions est la suivante :						
Aéroports (chapitre 45-61).....	34,6	34,6	36,2	36	30,2	25,2
Compagnies (chapitre 45-81) et formation aéronautique (43-91).....	130,6	76	8,8	4,2	4,4	211

2. Dépenses d'investissement

En millions de F

TABLEAU 60

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Dépenses d'investissement (1).....	113,8	116,3	124,7	138,1	190,7	195,3
Total des dépenses :	-	-	-	-	-	-
État fonctionnement + investissement.....	508	470	440	458	533	767
(1) La part des subventions est la suivante :						
63-20, 66-70/71 subvention aéroclubs.....	9,6	8	9,6	10	8,2	8,3
53-90 Équipement des aéroports.....	54,6	68,9	67,6	86,3	123,5	111
Équipement météo 50 %....	5	6,8	8,8	9,5	9,2	10

TABLEAU 61 *Pour mémoire « dépenses virées »*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Chap. 53-92 (travaux pour le compte d'autres ministères)	40,6	52,6	53,5	51,7	25,6	25
Chap. 53-24 (études de prototypes)	160	228	344	340	704	803
Total	200,6	280,6	397,5	391,7	729,6	828

3. Tableau des dépenses de l'État pour la marine marchande

1. Dépenses de fonctionnement

En millions de F

TABLEAU 62

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Administration centrale.....	5,7	6,2	6,8	7	6,7	7,2
Services extérieurs.....	18	20	21	20	24	24
Établissement national des invalides de la marine (part commerce) [60 %].....	157	163	175	187	199	211
Subventions :						
— aux compagnies (chap. 45-31).....	109	116	108	123	110	140
— à l'armement-cabotage (chap. 45-02).....	2	2	2	2	1	0
— à l'armement naval (chap. 45-03).....	39	35	34	42	44	86
Total	330	342	346	381	384	468

2. Dépenses d'investissement

En millions de F

TABLEAU 63

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
63-01 (Modernisation de cargos).....	19	18	20	25	34	63
11-35, 44-98 (Comptes spéciaux).....						
Divers :						
53-00, 56-20, 21-47 (Études-enseignement).....	10,9	8,1	9,2	20,3	7,5	8,2
64-01, 66-00/01, 73-21/22 (Recherche-sauvantage-divers).....						
Total	30	26	29	45	41	71

3. Dépenses totales de l'État (investissement et fonctionnement) pour la marine marchande

En millions de F

TABLEAU 64

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Dépenses de l'État pour la marine marchande.	360	368	375	426	425	539
Pour mémoire : aide à la construction navale (chap. 63-00)	300,4	256	279	218	246	240

4. Tableau des dépenses des collectivités locales

Elles ont été établies d'après les statistiques des communes et départements de l'année 1965. Les chiffres donnés n'ont pas la précision comptable de ceux donnés pour l'État.

1. Dépenses de fonctionnement

On a retenu le chapitre 9-36 pour les départements et 07 pour les communes.

En millions de F

TABLEAU 65

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Département :						
Seine	25	18	23	24	25	26
Autres	816	795	855	906	960	1 018
Communes :						
Seine	167	194	235	249	264	280
Autres	890	1 033	1 034	1 096	1 161	1 236
Total	1 898	2 040	2 147	2 275	2 410	2 560

Elles ont été établies à partir de tableaux (voir annexe 2) de la direction de la Prévision. Pour l'année 1965 on obtient :

2. Dépenses d'investissement

En millions de F

TABLEAU 66

	Total millions de francs	dont		
		Départements	Communes	Divers (1)
Routes	2 707	481	1 607	619
Ports maritimes	176		2	174
Voies navigables	27	8	6	13
Aéroports	17	-	-	17
	2 927	489	1 615	823

(1) On range dans cette rubrique les organismes spéciaux d'action économique (OSPAE), tels que la Caisse des autoroutes qui intervient pour 336 M, les chambres de commerce etc... Il faut noter que les dépenses d'autoroutes financées par les Sociétés d'autoroutes sont déjà décomptées dans les tableaux des investissements de l'État. Le chiffre à retenir pour les routes sera donc de 2 707 - 336 = 2 371 dont département 481, communes 1 607 et divers 283.

D'autre part, en se référant, pour les années antérieures (64-63) à la statistique des départements et communes, et en retenant pour les départements le chapitre 901 et pour les communes, les chapitres

21-31, 21-32, 21-48, 23-05, 23-06, 23-15, 23-16 qui traitent de la voirie communale et des chemins ruraux, travaux neufs et grandes réparations, on obtient les séries suivantes :

En millions de F

TABLEAU 67

	1963	1964	1965
Départements, (Seine incluse).....	588	629	573 (Seine 70)
Communes.....	1 197	1 349	1 377
Total.....	1 785	1 978	1 950

En résumé, les dépenses d'investissement route des collectivités locales s'établissent ainsi :

(En millions de F)

1963	1964	1965
1 785	1 978	2 371

Total des dépenses des collectivités locales pour la route (fonctionnement + investissement) :

(En millions de F)

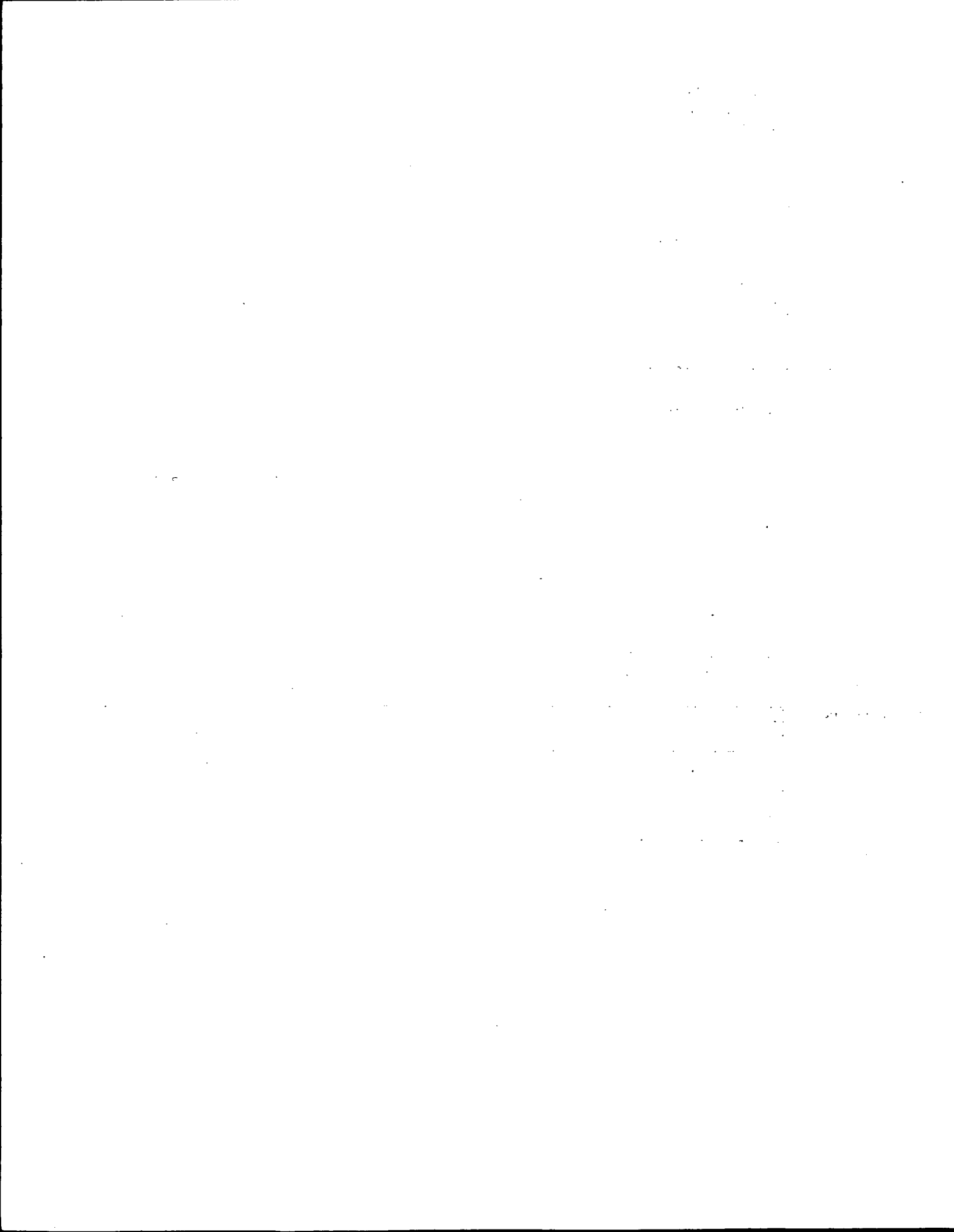
1963	1964	1965
3 683	4 018	4 618

La participation des collectivités locales aux dépenses d'exploitation et d'investissement de la S.N.C.F., et de la R.A.T.P. est la suivante :

En millions de F

TABLEAU 68

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
S.N.C.F.....	81	88	106	109	160	158
R.A.T.P.....	124	186	235	340	323	448





COMPARAISON DE LA FISCALITÉ DANS LES DIVERS MODES DE TRANSPORT

1. Charges des divers modes de transport en excédent d'un régime fiscal

Le régime fiscal de référence adopté ici comme dans les rapports précédents est constitué par la fiscalité de caractère général : impôt sur les bénéfices, T.V.A. déductible, etc. On évalue ci-après le produit des impôts et taxes perçues en 1968, aux taux effectivement en vigueur au cours de l'année, en supplément de ce régime fiscal de référence.

1. Régime des taxes en 1968

Le 1^{er} janvier 1968, dans le cadre de la généralisation de la T.V.A., celle-ci a été étendue aux transports avec suppression corrélatrice des taxes spécifiques : taxes et surtaxes au poids pour les transports routiers, taxes au tonnage, pour la navigation intérieure.

Le taux de la T.V.A. est le même pour tous les modes de transport, mais diffère selon qu'il s'agit de transport de marchandises ou de transport de voyageurs.

La T.V.A. applicable aux carburants n'est pas déductible. Son taux, calculé sur le prix de vente toutes taxes comprises, a été de 13 % pour les 11 premiers mois et de 15 % pour le mois de décembre.

• Dans le secteur des transports routiers, une taxe spéciale d'usage de l'infrastructure, dite taxe à l'essieu, a été appliquée à partir d'octobre 1968 pour les véhicules plus lourds. La taxe d'immatriculation et la taxe différentielle (vignette) ont été maintenues; l'assiette de cette dernière a été provisoirement majorée en 1968.

• Dans le secteur des transports de navigation intérieure, le carburant, détaxé depuis le décret du 21 janvier 1956 de la taxe intérieure et de ses accessoires, est resté détaxé. Les redevances perçues pour l'usage de l'infrastructure (loi Morice), qui comprennent une taxe générale du bateau-kilomètre et des péages au passage de certains ouvrages modernisés (essentiellement écluses sur la Seine et canal du Nord), ont été maintenues.

• Dans le secteur des transports aériens, seuls les transports intérieurs sont taxés. Le régime général est alors appliqué (T.V.A. et taxe sur les carburants), sauf pour les transports de messageries de presse qui sont dégrévés à 100 % des taxes sur les carburants et pour les travaux aériens par avions de moins de 11 tonnes qui en sont dégrévés à 33 %.

• Dans le secteur de la marine marchande il n'y a pas de taxation spécifique, les carburants étant hors taxe.

• Pour la S.N.C.F. le carburant n'est pas détaxé

2. Évaluation des charges par mode de transport

a. Aviation.

Le produit de la taxe intérieure et des accessoires sur les carburateurs et l'essence d'avion est de 105 millions de F, celui de la T.V.A. est de 17 millions soit au total 122 millions. Il convient de déduire les détaxes (2 millions). Total définitif : 120 millions.

Les recettes de l'État au titre des taxes et droits sur les aéroports ont été en 1968 de 11 millions. (Voir tableau récapitulatif des dépenses et recettes.)

b. *Navigation fluviale.*

Loi Morice : 21 millions.

c. *S.N.C.F.*

T.V.A. et taxe intérieure sur les carburants : 25 millions, déduction faite de 8 millions correspondant à la consommation du parc automobile de la S.N.C.F.

d. *Marine marchande* : droits de francisation : minimes.

e. *R.A.T.P.* : T.V.A. et taxe intérieure sur les carburants : 18 millions.

f. *Route taxation des carburants.*

On dispose pour 1968 d'une évaluation provisoire des consommations de carburants et l'on retient les pourcentages de consommation des diverses catégories d'usagers évalués par le Comité professionnel du pétrole, selon lesquels 96,6 % de l'essence et du super-carburant et 93,7 % du gas-oil sont consommés par la circulation routière.

Compte tenu des variations du taux de la T.V.A. au cours de l'année 1968, on obtient le tableau suivant :

TABLEAU 69

	Produit taxe intérieure (millions de F)	Produit T.V.A. (millions de F)
Super.....	5 773	1 289
Essence.....	2 810	602
Gas-oil.....	1 457	358
Total	10 040	2 249 = 12 289

Le calcul effectué sans réfaction des quantités, donnerait 12 775.

● **Principe de retenue de la T.V.A.**

La T.V.A. carburant n'étant pas déductible on l'a comptée comme taxe spécifique pour les usagers soumis à la T.V.A. (transporteurs professionnels et tous transports de marchandises).

Pour les voitures particulières, on considère que la T.V.A. se décompose en deux fractions : la première, de droit commun qui porte sur la valeur du produit (prix de raffinerie plus frais de distribution) et la seconde, qui porte sur les taxes spécifiques et les majore d'autant, puisque la T.V.A. se calcule sur le prix de vente. Seule la seconde partie est considérée comme taxe spécifique.

En 1968, au taux de 13 %, le montant de la T.V.A. sur le prix essence, taxes spécifiques exclues, était de 3,93 ct/L. (ce qui représente 31,4 % du montant total de la T.V.A.) et celui de la T.V.A. sur les charges spécifiques essence de 8,62 ct/L, soit 68,6 % du montant total de la T.V.A. perçue (12,5 ct/L.).

Pour le super on aboutit aux chiffres suivants : 4,62 ct/L (33,8 %), T.V.A. sur prix, taxes spécifiques exclues, et 9,05 ct/L (66,2 %) T.V.A. sur charges spécifiques.

Pour le gas-oil, on retient 100 % de la T.V.A. en charge spécifiques, le gas-oil étant consommé presque exclusivement par les professionnels et la part T.V.A. de droit commun sur le gas-oil con-

sommé par les voitures particulières étant minime.

● **Montant de la T.V.A.**

a. *Payée par les véhicules utilitaires.*

Le Comité professionnel du pétrole donne une évaluation des parts des divers usagers dans la consommation totale. Ramenées à la consommation proprement routière, ces parts correspondent aux pourcentages suivants : deux roues : 2,6 %, voitures particulières : 73,7 % et utilitaires : 23,7 %.

Pour le gas-oil on retient 100 % pour les utilitaires.

Dans ces conditions, la part de T.V.A. véhicules utilitaires est la suivante :

Super (1 289) + essence (602) × 23,7	448
T.V.A. gas-oil	358
	806

b. *Montant de la T.V.A. spécifique payée par les voitures particulières.*

Super (1 289) + essence (602) × 73,7 = 1 393 millions de F.

Soit en super 950 et en essence 443. Sur ces montants, la part spécifique à retenir est de 68,6 % essence et 66,2 % super.

On a :

Super.....	950 × 66,2 =	629
Essence.....	443 × 68,6 =	304
		933

● **Montant de la taxe intérieure**

Il y a lieu tout d'abord de déduire la détaxe agricole :

$$2\ 810 - 177 = 2\ 633 \text{ millions de F}$$

Le montant de la taxe intérieure est alors de :

$$5\ 773 + 2\ 633 + 1\ 457 = 9\ 863 \text{ millions de F}$$

a. *Part des utilitaires.*

On leur affecte la totalité de la taxe intérieure gas-oil (1 457 millions de F). Il reste 8 406 millions de F à répartir, en 23,7 % utilitaires et 73,7 % voitures particulières. Ce qui donne 1 992 millions de F. En définitive pour les utilitaires on a :

$$1\ 457 + 1\ 992 = 3\ 449 \text{ millions de F}$$

b. *Part des voitures particulières.*

$$8\ 406 \times 73,7 = 6\ 195 \text{ millions de F}$$

● **Produit des taxes sur les lubrifiants**

On admet que la consommation automobile représente 57 % de la consommation, ce qui donne 412 000 tonnes en 1968 avec un prix moyen de 2 500 F la tonne. Le taux de la taxe intérieure retenu est de 270 F la tonne et celui de la T.V.A. de 13 % pour 11 mois et 15 % pour le douzième mois.

Le produit de la taxe intérieure est alors de 111 millions de F répartis en :

$$\text{Utilitaires} \dots\dots\dots 111 \times 25 = 28$$

$$\text{Voitures particulières} \dots 111 \times 75 = 83$$

Le produit de la T.V.A. est de 153 millions de F répartis en :

$$\text{Utilitaires} \dots\dots\dots 153 \times 23,7 = 36$$

$$\text{Voitures particulières} \dots 153 - 36 = 117$$

sur lesquels on applique le pourcentage de T.V.A. spécifique essence, soit :

$$117 \times 66,2 = 77 \text{ millions de F}$$

Le total des taxes lubrifiants retenus est de $(28 + 83) + (36 \times 77) = 224$ millions de F.

● **Autres taxes :**

Carte grise.....	397
Permis.....	43
Taxe parafiscale (formation professionnelle sur récépissé de mise en circulation).....	3,7
Taxe différentielle.....	1 182
Taxe à l'essieu (3 mois).....	21
Taxe organismes de coordination.....	2,6
	1 649

Comme les années précédentes on retient la totalité de la taxe sur les immatriculations, faute de

pouvoir évaluer les frais de services d'immatriculation qu'il serait logique d'en déduire.

On ne retient pas la taxe sur les transactions (T.V.A. majorée à 25 % taxe incluse pour les véhicules neufs de particuliers) ni les taxes sur les véhicules de sociétés 197 millions de F, ni la majoration de 3 % des primes de base des assurances dont le montant (150 millions de F environ) est affecté à la Sécurité Sociale pour couvrir une partie des soins imputables aux accidents de la route.

● **Péages**

Il y a lieu d'ajouter pour les charges des usagers le produit des péages des autoroutes (160 millions de F en 1968).

● **Répartition des autres taxes et des péages**

Taxes d'immatriculations (permis, carte grise)

L'évaluation est faite à partir des statistiques de vente (neuf et d'occasion) de véhicules, établies par coupures de puissance.

Le montant des recettes se répartit en 98 % voitures particulières et 2 % utilitaires.

$$\text{Utilitaires} \dots\dots (397 + 43) \times 2 = 9$$

$$\text{Voitures part.} \dots (397 + 43) \times 98 = 431$$

Taxe différentielle

On se fonde sur le 8^e rapport des comptes des transports de la nation qui donne le rapport suivant :

Vignette : 15 % utilitaires et 85 % voitures particulières (2).

On obtient :

$$\text{Utilitaires} \dots\dots 1\ 182 \times 15 = 182$$

$$\text{Voitures partic.} \dots 1\ 182 \times 85 = 1\ 000$$

Péages

On répartit comme pour les immatriculations :

$$\text{Utilitaires} \dots\dots\dots 160 \times 12 = 19$$

$$\text{Voitures particulières} \dots 160 \times 88 = 141$$

Taxes parafiscales, taxe de coordination et à l'essieu

Concernent les utilitaires :

$$3,7 + 2,6 + 21 = 26,3 \text{ millions de F}$$

(1) Les deux taxes ont été comme les années précédentes considérées par la Commission; la première comme une taxe de consommation, la seconde comme une taxe de dissuasion en vue de lutter contre la fraude fiscale.

(2) En 1968, la taxe différentielle sera appliquée à tous les véhicules de P. T. C < 16 tonnes. Mais, d'un autre côté, le parc des voitures particulières a, depuis plusieurs années, augmentés proportionnellement plus vite que celui des véhicules utilitaires. Les proportions de 15 % et 85 % semblent donc voisines de la réalité.

3. Récapitulation

En millions de F

	Voitures particulières	Utilitaires
T.V.A.....	933	806
Taxe intérieure.....	6 195	3 449
Lubrifiants :		
— T.V.A.....	77	36
— Taxe intérieure.....	83	28
Taxe immatriculation.....	431	9
Différentielle.....	1 000	182
Taxe parafiscale.....		3,7
Taxe coordination.....		2,6
Taxe essieu (3 mois).....		21
Péages.....	141	19
Total	8 860	4 556
Total général	13 416	

● Ventilation entre les divers « utilitaires » :

a. RÉPARTITION DES CHARGES SUR LES CONSOMMATIONS (taxe intérieure et T.V.A.).

On retient comme bases de la répartition des consommations les données du 6^e rapport des Comptes des transports de la nation qui donne les pourcentages suivants :

	% essence	% gas-oil
Transports publics.....	7	42
Transports privés à véhicules de plus de 1 t.....	49	44
Transports privés à véhicules de moins de 1 t.....	40	1
Autres utilitaires.....	2	3
Autocars.....	2	10
Total	100	100

Les taxes sur les consommations des utilitaires se décomposent ainsi :

Taxe intérieure :

Essence + super.....	1 992
Gas-oil.....	1 457

T.V.A. :

Essence + super.....	448
Gas-oil.....	358

Autrement dit :

Essence + super.	1 992 + 448 = 2 440
Gas-oil.....	1 457 + 358 = 1 815
	4 255

En appliquant les pourcentages ci-dessus, on obtient le tableau suivant :

TABLEAU 71

	Essence	Gas-oil	Total	%	Part lubrifiants	Total
Public.....	171	762	933	21,8	13,6	947
Privés de plus de 1 T.....	1 196	800	1 996	46,9	30,5	2 026
Privés de moins de 1 T.....	976	18	994	23,4	14,8	1 009
Autres utilitaires.....	49	54	103	2,4	1,5	104
Autocars.....	49	180	229	5,5	3,6	233
Total	2 441	1 814	4 255		64	4 319

b. RÉPARTITION DES CHARGES SUR LA CIRCULATION (on retient les proportions du 8^e rapport des Comptes des transports de la nation).

Vignette : 182 millions de F, dont 97 % pour les privés = 176 pour les privés et 6 pour les publics;

Carte grise et taxe de coordination et parafiscale sur récépissé de mise en circulation :

$$9 + 3,7 + 2,6 = 15,3 \text{ millions de F}$$

dont 90 % privé, soit 14 et 10 % public, soit 1,3.

Taxe à l'essieu : 21 millions de F dont 43 % privé et 57 % public (proportions prévues par la commission Laval), soit respectivement 9 et 12 millions de F;

Péages : au prorata des cartes grises : 17 millions de F privé et 2 millions de F public.

La répartition globale entre les divers utilitaires est la suivante :

Public :

$$947 + 6 + 1 + 12 = 968$$

Privés :

$$2 026 + 1 009 + 176 + 14 + 9 + 17 = 3 251$$

Autres véhicules :

$$\text{Utilitaires et autocars} \dots \dots \dots 337 = 337$$

$$4 556$$

$$\text{Rappel des voitures particulières} \dots \dots 8 860$$

$$\underline{\underline{13 416}}$$

2. Comparaisons des dépenses et des recettes de l'État et des collectivités locales en 1968, pour les divers modes de transport

On reprend dans le présent chapitre :

— les dépenses d'investissement, d'entretien et de fonctionnement, telles qu'elles sont données dans la 3^e partie du rapport;

— les recettes, c'est-à-dire les taxes et redevances en sus d'un régime fiscal de référence, telles qu'elles sont calculées dans le chapitre 1 ci-dessus.

Les évaluations détaillées qui figurent plus loin pour chaque mode de transport sont récapitulées dans le tableau 72, page suivante.

Ce tableau ne doit pas être lu sans précautions :

● La définition du régime fiscal de référence au-delà duquel les taxes perçues sont comptées en recettes dans le tableau ci-dessus est nécessairement conventionnelle. Au moins pour les voitures particulières on aurait aussi bien pu faire entrer dans ce régime fiscal de référence une part des taxes sur les carburants à titre d'impôt de consommation. La taxe est, d'ailleurs, beaucoup plus forte par unité d'énergie potentielle sur l'essence que sur le gas-oil; le produit des taxes sur les carburants figurant ci-dessus en recettes pour la route aurait été réduit de 38 %, soit de 4,7 milliards, si l'on n'avait compté comme recette pour l'essence qu'un montant égal, par unité d'énergie potentielle, à la taxe sur le gas-oil. Au surplus, il faut rappeler que le principe de l'unité budgétaire s'oppose à l'affectation des recettes fiscales;

	Dépenses État	Dépenses collectivités	Total	Recettes (sans TVA)
S.N.C.F.....	5 384	158	5 542	33
R.A.T.P.....	751	448	1 199	18
Ouvrages routiers concédés.....	295		295	
Route.....	4 353	5 450	9 803	13 252
Voies navigables.....	432	13	445	21
Ports maritimes.....	492	109	601	-
Marine marchande.....	531		531	
Aviation civile.....	767	22	789	131
	13 005	6 200	19 205	13 455

● On a compté en dépenses au titre de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. tous les versements de l'État et des collectivités locales à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. alors que certains d'entre eux sont des subventions sociales [réduction de tarif voyageurs (1)] ou économiques (réduction de tarifs marchandises) qui ne font que transiter par la S.N.C.F. ou la R.A.T.P. et que d'autres sont des remboursements de charges héritées seulement du passé (2) ou imposées à la S.N.C.F. (3).

● On a compté à peu près (4) toutes les dépenses des passages à niveau dans les dépenses S.N.C.F. (472 millions de F plus certaines charges financières) alors que ces ouvrages sont communs à la route et au rail et qu'on aurait pu aussi bien répartir les dépenses dans les tableaux entre la route et la S.N.C.F.;

● Comme il est déjà indiqué en tête du rapport, le présent chapitre ne compare que les dépenses et les recettes des budgets publics en 1968, et non pas les coûts, au sens économique du terme, pour la collectivité. Une comparaison des coûts pour la collectivité devrait prendre en compte la gêne causée par le mode de transport (bruit, pollution de l'air, attente aux passages à niveau ou aux passages pour piétons) et, dans la mesure où il excède le coût supporté par le mode de transport, le coût collectif des accidents. Pour la route, le coût collectif des accidents paraît excéder d'environ 3,5 milliards de F par an (5) le coût supporté par les automobilistes, directement ou sous forme de primes d'assurances);

● L'existence d'un déficit ou d'un excédent des recettes conventionnelles par rapport aux dépenses pour un mode de transport ne signifie pas que ce déficit ou cet excédent existe pour chaque catégorie d'usagers de ce mode de transport et, a fortiori, pour chaque usager dans chaque catégorie. Sur la S.N.C.F., globalement déficitaire, il est des trafics bénéficiaires. Sur la route, globa-

lement excédentaire, il est des catégories d'usagers qui ne paient pas les dépenses dont on ferait l'économie en leur absence (6).

Par mode de transport les évaluations sont données dans les tableaux ci-après, où la dernière colonne indique à titre de référence les dépenses ou le chiffre d'affaires du mode de transport.

(1) On est en droit de s'interroger sur l'utilité de certaines de ces subventions, en particulier sur l'utilité de leur extension aux voyageurs de 1^{re} classe.

(2) La contribution aux charges de retraite de la S.N.C.F. a pour objet de ramener la charge effective des retraites dans le budget S.N.C.F. à ce qu'elle serait en fonction des effectifs actuels et de toutes les modalités particulières de ce régime.

(3) La subvention d'équipement à la S.N.C.F. couvre des travaux entrepris à la demande spéciale de l'État (par exemple : aménagement pour les jeux olympiques de Grenoble, gare de Monaco).

(4) Seules les dépenses de remplacement des passages à niveau par un pont sont, pour leur plus grande part, comprises dans les dépenses routières.

(5) Le coût collectif des accidents est évalué à 10 ou 11 milliards par an; les règlements et réserves des sociétés d'assurances pour sinistres sont de l'ordre de 6 milliards et les dommages matériels supportés directement par les automobilistes de l'ordre de 1 milliard.

(6) Les travaux de la commission d'étude des coûts d'infrastructure, menés dans une optique marginaliste, montrent que certaines catégories de véhicules à essieux lourds ne paient pas leurs coûts marginaux sociaux d'usage de l'infrastructure et qu'il en est de même pour tous les véhicules en zone urbaine dans les circulations encombrées. Les coûts marginaux sociaux étudiés par cette commission sont la somme du supplément des dépenses routières de maintenance et d'exploitation et du supplément de coût de congestion et d'accidents entraînés par la circulation d'un véhicule supplémentaire.



Ouvrages routiers concédés (4)	295		295		
Voies navigables (5) :					
Fonctionnement	115		115	Taxes de la loi Morice (total des recettes).	20,9
Équipement	317	13	330		Chiffre d'affaires des transporteurs par voie d'eau.....
<i>dont :</i>					595
Fonds de concours O.N.N.	14				
Ch. 6 390 ports fluviaux.....	1,5				
Total	432		445		
Ports maritimes (6) :					
Fonctionnement	164		164	Minimes.	
Équipement	328	109	437		
<i>dont :</i>					
Subvention équipement :					
— ports autonomes	206				
— autres	9				
Remboursement fonctionnement (ports autonomes).....	56				
Total	492		601		
Marine marchande (7) :					
Fonctionnement	468		468		
<i>dont :</i>					
Subvention aux compagnies d'économie mixte.....	140				
Dégrèvement de 5 % sur la case salaires	35				
Équipement	63		63		
Total	531		531		
Aviation civile (7) :					
Fonctionnement	572		572	Taxe sur carburant (la détaxe de 2M pour la presse est déduite).....	120
<i>dont :</i>				16 % taxe d'atterrissage.....	11
Subventions aux compagnies.....	211				
Subventions aux aéroports (ch. 45-61).	25				
Équipement :					
— aéroports	111	22	133		
— météo et formation.....	76		76		
— aéroclubs.....	8		8		
Total	767		789		131

Seul le carburant consommé par les transports intérieurs est taxé. En outre les transports de presse bénéficient d'une détaxe.

(1) Dont 1 882 millions de F de transferts sociaux et de remboursement pour tarifs réduits.

(2) Pour les dépenses de police on a pris la limite inférieure de la fourchette des estimations.

Pour les dépenses des collectivités locales on a pris la base 1965 majorée de 15 % pour le fonctionnement et de 25 % pour les investissements.

Les dépenses des services d'immatriculation de véhicules n'ont pu encore être évaluées; elles devraient être ajoutées au tableau ci-dessus.

(3) Les charges des usagers évaluées plus loin à 13.416 millions de F comprennent aussi les péages et taxes parafiscales (160 + 3,6).

(4) Voir tableau détaillé, p. 77.

(5) Les chiffres ne tiennent compte des dépenses des ouvrages de navigation réalisées par la C.N.R. et l'E.D.F. sur le Rhône et le Rhin que dans la mesure où les fonds de concours sont versés par le budget des voies navigables. Sur le Rhône, les ouvrages actuellement en construction ou encore à construire ne peuvent guère être payés qu'à concurrence d'environ 2/3 par la production d'électricité et, les fonds de concours reçus étant insuffisants pour combler la différence, la C.N.R. a recouru à un autofinancement sur ses ressources propres provenant de ses ouvrages antérieurs. D'autre part, les aides indirectes et les avances à la navigation rhénane ne sont pas comptées.

(6) Les dépenses et les recettes des ports autonomes ne figurent pas ici.

(7) Les aides à la construction navale (240 millions de F) et à la construction aéronautique (828 millions de F) ne figurent pas dans ces chiffres, car il ne s'agit pas d'une aide au mode de transport.

TABLEAU 73
(fn)

Ouvrages routiers concédés	Subvention de l'État				Dépenses			
	Investissement	Avances d'équilibre	Total	Péages	Fonctionnement	Charges financières	Investissement	Total
Sociétés d'autoroutes de liaison..	243	50	293	160	50	160	648	858
Pont de Tancarville.....	-	-	-	9,8	3,4	6,6	-	10
Tunnel sous le Mont-Blanc.....	-	1,92	1,92	7,7	0,9	4,9	9,2	15
			295					883

3. Évolution du rendement des taxes spécifiques, par voiture kilomètre et par tonne kilomètre, sur la route, de 1959 à 1968

Le présent chapitre compare le poids des charges fiscales en 1959 et 1968. A cet effet, on étudie le rapport entre le montant des taxes spécifiques payées (au sens de la définition du chapitre précédent) et le nombre de véhicules-km pour les voitures particulières, ou les tonnes-kilométriques transportées pour les véhicules utilitaires de transport de marchandises.

● Voitures particulières

Montant des taxes spécifiques en 1968 déduction faite des péages :

$$8\ 860 - 141 = 8\ 719 \text{ millions de F}$$

Nombre de véhicules-km :

$$11\ 800\ 000 \text{ vh} \times 10\ 500 \text{ km} = 123\ 900\ 000\ 080 \text{ v/km}$$

(on a majoré le parc 1967 de 6 %).

Rendement :

$$\frac{8\ 719}{123,9} = 0,0703 \text{ t/km}$$

● Rendement au véhicule/km en 1959

= 2 hypothèses

1. On se fonde sur une étude de la Commission des comptes des transports de la nation (rapport Dromer) qui donne en 1959 pour les voitures particulières :

	millions de F
Taxes différentielles.....	312
Taxes sur les permis de conduire...	94
Taxes sur essence et super carburant.....	3 078
Taxes sur lubrifiants.....	60
	<hr/> 3 544

(41 millions de m³, dont 40 % super, avec part de taxe = 75,1 F/hl et 77,5 F pour le super).

Le même rapport donne 43 milliards de véhicules/km.

Le poids fiscal au véhicule/km était alors de 3 544 : 43 = 0,0824 ct.

2. On se fonde sur la répartition du Comité professionnel du pétrole qui donne :

Consommation voitures particulières en 1959 :
3 850 000 m³

dont 40 % de super et 60 % essence, soit 2 310 000 m³ essence, et 1 540 000 m³ super

Charge fiscale (hl) :

Pour l'essence..... 75,1 F
Pour super..... 77,5 F
(rapport Dromer)

Le poids fiscal est alors de :

	millions de F
2 310 × 75,1 =	1 734
1 540 × 71,5 =	1 193
	<hr/> 2 927

Au total la taxation était de :

$$2\ 927 + 312 + 94 + 60 = \frac{3\ 933}{43} = 0,0789 \text{ ct/véh/km}$$

Si l'on compare le rendement 1968 avec celui de 1959, on constate que nominalelement, le poids des taxes à la circulation a diminué de 13,4 % dans la première hypothèse et de 10,9 % dans la seconde.

Pour évaluer en francs constants le poids de la fiscalité en véhicule-km, on peut retenir l'évolution des indices de prix de la P.I.B. (100 en 1959 et 135 en 1968). Le rendement des taxes en 1968 devient : 0,0703 : 135 = 0,0520 F.

Pour l'hypothèse n° 1 sur le produit des taxes en 1959 (0,0824) la baisse est de 36,8 %; dans l'hypothèse n° 2 (0,0729) elle est de 34 %. On peut retenir la moyenne, 35 %, ce qui correspond en moyenne à une baisse annuelle de 3,4 %.

● **Véhicules utilitaires de transport de marchandises**

Montant des charges fiscales

D'après les consommations évaluées par le Comité professionnel des pétroles (voir page précédente) :

	millions de F
Taxes parafiscales sur récépissé	3,7
Taxe de coordination	2,6
Taxe sur essence	2 440
Taxe sur lubrifiant	64
Taxe sur gas-oil	1 815
Taxes sur carte grise	9
Taxes différentielles	182
Taxe à l'essieu (supposée perçue toute l'année)	84
	4 600

Rendement à la t/km en 1968 : 4 600 : 55 milliards de t/km,
soit 0,0836 ct/tkm

Rendement à la t/km en 1959

Deux hypothèses sont envisagées :

1. On se fonde sur le rapport Dromer qui donne en 1959 pour les utilitaires :

	millions de F
Essence, gas-oil, lubrifiant	2 119
Taxes, surtaxes	169
Taxes différentielles	74
Taxe sur permis	41
	2 403

L'annuaire statistique donne 26,4 mm/tkm, le rendement serait de :

$$\frac{2\,403}{26,4} = 0,0910 \text{ ct/tkm}$$

2. On se fonde sur la répartition du Comité professionnel du pétrole qui donne : consommation essence des utilitaires : 2 145 000 m³.

En admettant le même pourcentage de répartition entre essence et super que pour les voitures particulières on a :

Super : 858 000 m³ Essence : 1 287 000 m³

Avec une taxe d'imposition à 75,1 F essence et 77,5 F/m super on a :

1 287 × 75,1 =	996
858 × 77,5 =	665
	1 631

Gas oil consommation 1959 = 1 603 000 m³; taux d'imposition = 46,4 FH = 744 millions de F.

Total : 1 631 + 744 + 169 + 74 + 41 + 60 (lubrifiant) = 2 719 millions de F.

le rendement serait de : $\frac{2\,719}{26,4} = 0,103$.

Le poids fiscal est donc allé diminuant de 1959 à 1968 :

0,0836 en 1968 pour 0,0910 ou 0,103

Soit en moins de 8,1 % ou 18,8 % (Comité professionnel du pétrole).

En francs constants on obtient pour 1968 le rendement suivant : 0,0836 : 135 = 0,0619. Ce qui donne dans l'hypothèse n° 1 une baisse de 32 % et de 40,6 % dans la deuxième, la moyenne 36 % correspond à une baisse annuelle de 3,5 %.



CLEFS DE VENTILATION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTAT POUR LES TRANSPORTS

1. Les transports terrestres

Dépenses d'entretien et de fonctionnement

● Inventaire des dépenses des services extérieurs

1. DÉPENSES DE PERSONNEL.

Ces dépenses comportent des frais dépendant directement de la fonction transport et des frais d'affaires générales; ces derniers sont évalués forfaitairement à 25 % du montant des chapitres retenus (33-11, 31-91, 33-91 et 31-12) [rémunération principale, indemnité de résidence, prestations familiales et indemnités]. Les dépenses en principal pour le personnel permanent (31-11) sont majorées de 15 % pour tenir compte de la part de l'État dans les retraites (12 %) et de la part transport (3 %) dans les affaires générales.

Les dépenses des agents de travaux (31-13, 31-14 et 31-15) sont majorées de 6 % pour tenir compte également de la participation de l'État et elles sont retenues pour leur intégralité.

Les dépenses relatives au personnel des ports maritimes et des voies navigables (31-31, 31-32) ne sont retenues que pour 50 %.

Les dépenses afférentes au personnel des écoles (31-17, 31-18) des Phares et Balises (31-33) du contrôle de la main-d'œuvre des transports (31-41) sont retenues à 100 %.

Dans les dépenses du chapitre 31-42 on ne retient que celles de l'article 6 pour les contrôleurs routiers, les dépenses des autres articles étant couvertes par les versements des intéressés et étant reprises dans les tableaux donnant les charges spécifiques des divers secteurs (voir tableau récapitulatif des dépenses et des recettes de l'État).

2. DÉPENSES DE MATÉRIEL.

On applique les mêmes règles que pour le personnel. C'est ainsi que les dépenses du chapitre 34-11, 34-12 ponts et chaussées, 34-91-92-93 parc,

loyers, remboursements à diverses administrations sont retenues à 75 % comme les dépenses du 31-11. Par contre, on retient intégralement les dépenses des agents de travaux et contrôleurs des chapitres 34-13, 34-14. Pour le chapitre 34-41 dépenses de matériel pour le contrôle, on applique la même règle que pour le chapitre 31-42.

3. ENTRETIEN COURANT.

Les dépenses de gros entretien étant considérées comme dépenses d'investissement, on ne retient au titre de fonctionnement que les dépenses d'entretien courant. A ce titre on retient donc :

- pour les routes le chapitre 35-21, articles 1, 3, 7 (entretien courant exploitation d'hiver, laboratoires régionaux);
- pour les voies navigables le chapitre 35-31 à 50 % jusqu'en 1966, et 80 % en 1967-1968;
- pour les ports maritimes le chapitre 35-32 à 65 % jusqu'en 1966 et 87 % en 1967-1968;
- pour la signalisation maritime le chapitre 35-33 à 50 %.

4. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT.

Elles sont retenues intégralement :

● Pour la route, il s'agit des chapitres 36-22, 36-23 et 44-21 (personnel de voirie de la Seine, prévention, entretien des chaussées de Paris). On n'a pas retenu le chapitre 36-21 (subventions aux associations de tourisme) car ces dépenses sont compensées par les recettes fiscales des permis de conduire;

● Pour les ports autonomes, on retient la part (75 %) du chapitre 44-31 non comptée dans les dépenses d'investissement (une partie environ 22 % de ces dépenses correspond à des crédits déjà existants avant la loi de 1966 créant les ports autonomes). Pour les voies navigables, on retient la totalité du chapitre 45-31 (subventions d'exploitation réglementée);

● Pour les chemins de fer, on retient les subventions aux chemins de fer d'intérêt général (44-41,

45-41) et celles qui apparaissent aux comptes de la S.N.C.F. présentés sous la forme de comptabilité nationale;

● Pour la R.A.T.P. on prend également les subventions reprises dans les comptes.

● **Ventilation des dépenses des services extérieurs entre les divers modes de transports**

Le pourcentage retenu pour les dépenses de personnel de chaque mode de transport est celui retenu par la Commission des coûts d'infrastructure pour évaluer la part des dépenses des services extérieurs à retenir dans le coût des routes, savoir : 86 % routes et 14 % pour les autres modes de transports réunis.

La décomposition de ces 14 % entre ports maritimes et voies navigables et aviation civile est faite au prorata du personnel des services extérieurs selon les chiffres relevés au chapitre 31-11. C'est ainsi que l'on obtient pour 1967 :

	%
Routes.....	86
Ports maritimes.....	7
Voies navigables.....	3
Aviation civile.....	4

Les pourcentages appliqués aux chapitres 31-11, 31-91, 33-91 sont légèrement modifiés pour les agents de travaux car il n'y a pas d'aviation civile dans ce chapitre. Cela donne alors :

	%
Routes.....	86
Voies navigables.....	4
Ports maritimes et signalisation.....	10

Pour le chapitre 31-41 contrôle main d'œuvre, la ventilation est de 50 %, route 40 %, S.N.C.F., 10 % autres.

Le chapitre 31-42 article 6 contrôleurs routiers est affecté à la route; les dépenses de justice 37-91 sont affectées 8/10^e routes, le reste à part égale entre les voies navigables et les ports maritimes.

Les dépenses de matériel sont ventilées entre les divers modes de transport selon la même grille que celle du personnel. Les dépenses d'entretien et de subventions sont affectées à leurs services respectifs.

● **Les services centraux**

On retient les dépenses budgétaires majorées du montant de la participation de l'État aux charges des retraites. La ventilation de ces sommes s'effectue, pour les services techniques qui représentent les 4/10 de l'effectif, au prorata du personnel (ce qui donne 60 % routes, 20 % fer, 10 % ports maritimes, signalisation et 10 % voies navigables) et pour les services généraux au prorata des dépenses des

services extérieurs, selon les coefficients retenus au chapitre 31-11, déduction faite de l'aviation civile, mais légèrement nuancés pour tenir compte de l'incidence des frais généraux et de l'administration des services techniques centraux par les services généraux.

2. Aviation civile

● **Fonctionnement**

Les dépenses retenues sont celles des chapitres budgétaires du ministère des Transports relatifs aux bases aériennes, à la navigation, à la formation, aux écoles, aux aéroports et à la météorologie (chap. 31-01, 31-02, 34-01, 34-02, 43-91, 43-92, 43-93, 31-92, 31-91, 35-61 pour l'administration centrale et 31-21, 31-22, 34-21, 34-22, 34-23 navigation; 31-61, 31-62, 34-61, 34-62, 35-61, 35-62 bases aériennes; 31-51, 31-52, 34-51, 34-52, 34-53 météo; 31-71, 31-72, 34-71, 34-72, 34-81, 34-82 formation; 34-41, 34-42, 31-91, 34-91, 34-92, 34-93, 37-91 École, loyers, parc auto, justice; 31-92, 33-91 33-92 indemnités résidence, charges sociales; 43-91 subventions formation; 45-61 aéroports de Paris; 43-20 section commune et 31-11, 31-91, 33-91 budget équipement; 45-81 subventions aux compagnies).

Les dépenses sont retenues pour leur intégralité, sauf pour le chapitre 35-61 bases aériennes qui est pris à 60 % en fonctionnement, le reste étant de la F.B.C.F. et les chapitres météo que l'on retient à 50 %, considérant que 66 % des dépenses de ce secteur (dépenses sur les terrains et en dehors de ces terrains) sont affectables à l'aviation mais que un quart environ de ces dépenses affectables couvre l'aviation militaire. Bien entendu, on a déduit les dépenses d'outre-mer.

● **Investissement**

Dans ces dépenses sont repris les chapitres 53-20, 53-21, 53-11, 53-24, 56-40, 56-70, 53-90 (avec météo 50 %); 63-20, 66-70, 66-71 (subventions) et le chapitre 35-61 pour 40 % en gros entretien.

Le montant du chapitre 53-92 (travaux pour le compte d'autres ministères) et le montant des études a été classé à part, de même que, plus loin, le montant de l'aide à la construction navale.

3. Marine marchande

● **Dépenses de fonctionnement**

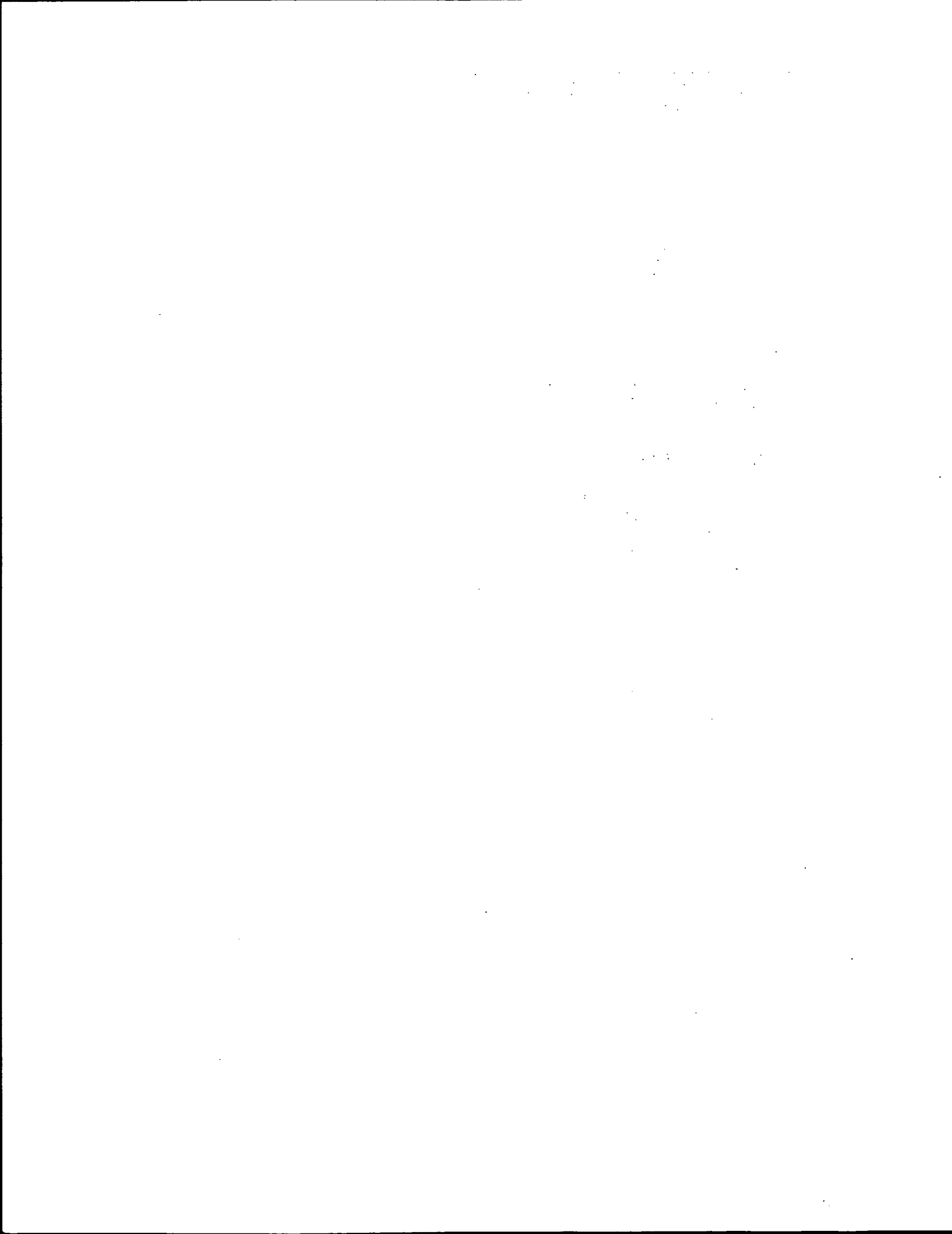
Afin de ne retenir que la fonction « transport », il y a lieu de distraire les dépenses relatives à la pêche. A ce titre, on a réduit de 50 % les dépenses

des services extérieurs; pour les services centraux, on a réduit les dépenses de 10 % pour la fonction pêche, en se fondant sur une évaluation de l'affectation des agents des services centraux.

Les chapitres retenus sont pour l'administration centrale, les chapitres 31-01, 31-02, 31-91, 33-91, 33-92, 34-01, 34-02, 34-03. Pour les services extérieurs, les chapitres 31-11, 31-12, 34-11, 34-12, 31-91, 33-91, 33-92, 31-21, 31-22, 34-21, 34-22, 34-31, 36-21, 35-92, 37-93, 41-01, 43-21, 43-24, 44-02, 46-01 et les chapitres relatifs aux sections économiques et sociales 45-01, 45-02, 45-03, 45-03, art. 1^{er} et 2 (primes de fonctionnement aux compagnies d'économie mixte). Il s'agit d'allocation compensatrice des charges ou sujétions particulières, sociales ou fiscales. Au titre des versements à l'E.N.I.M. (chap. 47-31, subventions à l'établissement national des invalides de la marine, E.N.I.M., on retient 60 % des dépenses pour les marins du commerce).

● **Dépenses en capital**

Les chapitres retenus sont les suivants : 53-00, 56-20, 56-21, 56-47, 57-10, 63-00, 64-01, 66-00, 66-01, 73-21, 73-11 (aide aux cargos de lignes); 11-35 et partie 44-98 des comptes spéciaux — bonification d'intérêts — l'aide à la construction navale est classée à part.



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS (ANNÉE 1965)

La division des administrations de la direction de la Prévision vient de construire un fichier d'équipements collectifs qui permet de croiser par type d'équipement fonctionnel les critères de maître d'ouvrage et de financement. Il a paru intéressant de présenter les résultats de l'année 1965. Des évaluations semblables pour les années 1962 à 1967 sont en cours d'élaboration. Les commentaires ci-après sur le contenu des tableaux par type d'équipement ont été rédigés par la direction de la Prévision.

Ces tableaux décrivent, pour chaque rubrique de la nomenclature, la participation de chaque agent au financement des équipements collectifs, et la réalisation d'équipements par ces mêmes agents, lorsqu'ils sont maîtres d'ouvrage.

Ils comprennent deux parties :

1^o Toutes les opérations de financement, des équipements de la rubrique jusqu'à la ligne « total subventions reçues » incluse;

2^o Les équipements : trois dernières lignes.

● Les agents portés en colonne sont les maîtres d'ouvrage.

Dans ces colonnes, on décrit :

1^{re} partie : les ressources de chaque agent (subventions, emprunts, ventes de terrains, et — par solde-autofinancement);

2^e partie : ses équipements.

● Les agents inscrits en ligne sont ceux qui contribuent au *financement* des équipements de la rubrique étudiée. Ils y participent :

— soit en autofinçant, sur ressources propres, les équipements dont ils ont la maîtrise d'ouvrage. Le chiffre correspondant est porté à l'intersection de la colonne et de la ligne « autofinancement » de l'agent concerné;

— soit en attribuant prêts ou subventions à d'autres agents maîtres d'ouvrage. Les sommes correspondantes sont portées respectivement aux lignes « Prêt » et « Subvention ».

● L'un des résultats importants de ce tableau est constitué par le contenu de la colonne « total net ». Elle décrit en effet la charge nette, pour chaque agent, de sa participation au financement du total des équipements de la rubrique, quels qu'en soient les maîtres d'ouvrage.

Tous les agents qui interviennent ont été recensés. Ce sont principalement des administrations et des institutions financières; ce peut être aussi des agents non financiers extérieurs au compte des administrations (entreprises, par exemple).

Pour chacun des agents concernés, ce « total net » représente donc le solde de ses ressources (subventions reçues, emprunts nets des amortissements) et de ses dépenses (équipements, subventions versées prêts nets des recouvrements).

En d'autres termes, cette valeur est la somme de :

— l'autofinancement de l'équipement dont l'agent est maître d'ouvrage;

— et du financement net accordé par lui à d'autres agents pour des équipements dont ceux-ci sont eux-mêmes maîtres d'ouvrage.

Ces tableaux ne présentent que des données en valeur absolue. Ils se prêtent cependant à tous les calculs de structure qui peuvent paraître nécessaires. (Exemple : structure du financement *par agent et par type d'équipement*).

Pour faciliter la lecture du tableau, quelques particularités doivent être signalées.

● *Ventes de terrains.*

Elles apparaissent en ligne. Elles sont donc considérées, comme des ressources et sont prises en compte pour le calcul de l'autofinancement.

Cependant leur valeur est éliminée dans le calcul de la colonne « total net », puisque celle-ci retrace l'intégralité des participations de chaque agent au financement des équipements de la rubrique, quelle que soit la façon dont ces participations sont financées.

Cette élimination est effectuée en ajoutant la ligne « Ventes de terrains » aux colonnes « total général » et « Recouvrements » pour le calcul de la colonne « total net ».

● *Colonnes « total administrations » et « total général ».*

Elles retracent la totalité du financement :

- par prêts (bruts), à la ligne prêts;
- par subventions ou autofinancement. Dans ce dernier cas, et par convention, la somme globale (subventions + autofinancement) est portée à la ligne autofinancement.

● *Colonne « total général ».*

De la même façon, les sommes figurant dans cette colonne sont portées par convention à la ligne autofinancement.

● *Colonne « recouvrements ».*

Le recensement des recouvrements dans la comptabilité des agents qui en bénéficient n'a pas toujours été possible.

Deux cas doivent être distingués :

a. Lorsque l'on pouvait disposer de données comptables sur ce poste, elles ont été portées dans la colonne « recouvrements »;

b. Dans le cas contraire, on a ventilé les recouvrements entre les bénéficiaires proportionnellement au montant des emprunts bruts consenti par chacun. Pour en marquer le caractère conventionnel, les résultats de ces calculs n'ont pas été portés dans la colonne « recouvrements », bien qu'ils soient déduits des chiffres de la colonne « total général » pour le calcul de la colonne « total net ».

● *Signification d'une valeur négative dans la colonne « total net ».*

Pour certains agents spécialisés dans la réalisation d'équipements (syndicats, O.S.P.A.E., par exemple), la valeur figurant dans la colonne « total net » est négative.

Cela tient à l'impossibilité de ventiler les ressources de ces agents selon l'affectation qui leur est réservée (fonctionnement ou équipement). Ainsi la totalité de leurs ressources est considérée par convention comme destinée à financer des dépenses d'équipement, bien que ces agents aient aussi des dépenses — d'ailleurs relativement minimales — de fonctionnement.

ANNÉE 1965

Compte équipement 511 : voirie agricole

Unité : centaine de milliers de F

Maîtres d'ouvrage Financement	Départements	Communes	Syndicats de communes	Total administration	Entreprises agricoles	Total général	Total net
État budget (subvention).....		209	10		1 092		
État budget (autofinancement).....				219		1 311	1 311
Comptes spéciaux (subvention).....		98	10				
Comptes spéciaux (autofinancement).....				108		108	108
Départements (subvention).....		327			10		
Départements (autofinancement).....	— 28			209		309	309
Communes (subvention).....			15				
Communes (autofinancement).....		487		502		502	557
Communes (prêt).....			55	55		55	
Syndicats de communes (autofinancement).....			24	24		24	24
Districts urbains.....							
Caisse des dépôts.....	17	501	86	587	165	752	587
C.N.C.A.....	14	397	10	421	38	459	349
Compagnie assurances — Divers.....	40	168		208		208	153
<i>Total des prêts bruts.....</i>	<i>54</i>	<i>1 066</i>	<i>151</i>	<i>1 271</i>	<i>203</i>	<i>1 474</i>	
Amortissements.....	— 26	— 264	— 40	— 330		— 330	
<i>Total des prêts nets.....</i>	<i>28</i>	<i>802</i>	<i>111</i>	<i>941</i>	<i>203</i>	<i>1 144</i>	
Total des subventions reçues		634	35	669	1 102	1 771	
F.B.C.F.....		1 869	170	2 039			
Acquit de terrains et immeubles.....		54		54			
Total de l'équipement collectif		1 923	170	2 093	1 305	3 398	3 398

ANNÉE 1965

Compte équipement 611 : équipements pour la voirie urbaine

Unité centaine de milliers de F

Maîtres d'ouvrage Financement										
	Comptes spéciaux	Départements	Communes	Syndicats de communes	OSP AE	Total administration	Divers	Total général	Recouvrement	Total net
État budget (subvention)	257		441							
État budget (autofinancement)						698		698		698
Comptes spéciaux (subvention)		50	680							
Comptes spéciaux (autofinancement)	6 556					7 286		7 286		7 286
Départements (subvention)	256		680		24					
Départements (autofinancement)		— 157				803		803		805
Départements (prêt)			4			4		4	— 2	
Communes (subvention)	130			5	590		220			
Communes (autofinancement)			3 414			4 139		4 359		4 378
Syndicats-D. U. (autofinancement)				— 4		— 4		— 4		— 4
Distribution Paris (subvention)	190	209	475							
Distribution Paris (autofinancement)						874		874		874
O.S.P.A.E. (subvention)	20									
O.S.P.A.E. (autofinancement)						20		20		20
Divers administration (subvention)		70								
Divers administration (autofinancement)						70		70		70
Caisse des dépôts		542	2 284	15		2 841		2 841		2 082
Crédit foncier		16	32			48		48		35
Compagnie assurances - Divers		60	1 710			1 770		1 770		1 294
Villes de France			214			214		214		156
Émission publique Paris		103	1 690			1 793		1 793		1 311
<i>Total des prêts bruts</i>		721	5 934	15		6 670		6 670		
Amortissements		— 315	— 1 473	— 2		— 1 790		— 1 790		
<i>Total des prêts nets</i>		406	4 461	13		4 880		4 880		
Vente de terrains et immeubles			19			19		19		
Total subventions reçues	853	329	2 276	5	614	4 077	220	4 297		
F.B.C.F.	7 206	397	9 232	13	614	17 462				
Acquit de terrains et immeubles	203	181	938	1		1 323				
Total équipement collectif	7 409	578	10 170	14	614	18 785	220	19 005		19 005

ANNÉE 1965

Compte équipement 651 : équipements des transports urbains

Unité : centaine de milliers de F

Maitres d'ouvrage Financement							
	Communes	Syndicats de Communes	Total adminis- tration	Entreprises	Total général	Recou- vrement	Total Net
État budget (subvention).....				513	513		513
État budget (autofinancement).....							450
Comptes spéciaux (autofinancement).....				450	450		33
Comptes spéciaux (prêt).....							41
Départements (autofinancement).....		41	41		41	— 8	30
Départements (prêt).....		30					80
Communes (subvention).....	80		110		110		50
Communes (autofinancement).....				50			— 111
Syndicats-D.U. (subvention).....		— 111	— 111		— 61		— 61
Syndicats-D.U. (autofinancement).....				521	521		
District Paris (subvention).....							10
District Paris (autofinancement).....		10	10	2 286	2 296		2 296
Entreprises privées (subvention).....							58
Entreprises privées (autofinancement).....	58	50	108	600	708		43
Caisse des dépôts.....	43		43		43		18
Compagnie assurances — Divers.....	18		18		18		
Villes de France.....							119
<i>Total des prêts bruts.....</i>	<i>119</i>	<i>91</i>	<i>210</i>	<i>1 050</i>	<i>1 260</i>		
Amortissements.....	— 29	— 10	— 39	— 220	— 259		
<i>Total des prêts nets.....</i>	<i>90</i>	<i>81</i>	<i>171</i>	<i>830</i>	<i>1 001</i>		
Total subventions reçues		40	40	1 084	1 124		
F.B.C.F.....	170	10	180	3 980	4 160		
Acquit de terrains et immeubles.....				220	220		
Total équipement collectif	170	10	180	4 200	4 380		4 380

ANNÉE 1965

Compte équipement 700 : divers équipements pour les transports terrestres

Unité : centaine de milliers de F

Maitres d'ouvrage Financement										
	État	Établissements publics d'État	Départements	Communes	Établissements publics locaux	Total administration	Entreprises	Total général	Recouvrement	Total net
État budget (subvention)			4	5			189			
État budget (autofinancement)	124					133		322		322
Établissements publics - État (autofinancement)		120				120		120		120
Départements (subvention)							40			
Départements (autofinancement)			24			24		64		383
Départements (prêt)							550	550	- 231	
Communes (subvention)							60			
Communes (autofinancement)				2		2		62		62
Communes (prêt)							200	200	- 200	
Caisse des dépôts			19	31		50	7	57		44
Compagnie assurances - Divers			42	26	30	98		98		504
<i>Total des prêts bruts</i>			61	57	30	148	757	905		
Amortissements financiers			- 24	- 14		- 38		- 38		
<i>Total des prêts nets</i>			37	43	30	110	757	867		
Total subventions reçues			4	5		9	289	298		
F.B.C.F.	124	120	65	40	30	379				
Acquit de terrains et immeubles				10		10				
Total équipement collectif	124	120	65	50	30	389	1 046	1 435		1 435

ANNÉE 1965

Compte équipement 711 : réseau national de rase campagne

Unité : centaine de milliers de F

Maîtres d'ouvrage Financement							
	État	C/SPE	OSPÆ	Total adminis- tration	Total général	Recou- vrement	Total net
État budget (subvention).....		2 031					
État budget (autofinancement).....	182			2 213	2 213		2 213
Comptes spéciaux (subvention).....			866				
Comptes spéciaux (autofinancement).....		587		1 453	1 453		1 453
O.S.P.A.E. (subvention).....		300					
O.S.P.A.E. (autofinancement).....			— 886	— 586	— 586		— 586
Caisse des dépôts.....			150	150	150		135
Compagnies assurances — Divers.....			200	200	200		181
Caisse nationale autoroutes.....			3 780	3 780	3 780		3 424
<i>Total des prêts bruts.....</i>			<i>4 130</i>	<i>4 130</i>	<i>4 130</i>		
Amortissements.....			— 390	— 390	— 390		
<i>Total des prêts nets.....</i>			<i>3 740</i>	<i>3 740</i>	<i>3 740</i>		
Total des subventions reçues		2 331	866	3 197	3 197		
F.B.C.F.....	182	2 816	3 640	6 638	6 638		
Acquit de terrains et immeubles.....		102	80	182	182		
Total de l'équipement collectif	182	2 918	3 720	6 820	6 820		6 820

ANNÉE 1965

Compte équipement 721 : réseau local de rase campagne

Unité : centaine de milliers de F

Maîtres d'ouvrage Financement	C/SPE	Départements	Communes	Syndicats de communes	Total administration	Total général	Total net
	État budget (subvention)	50	51	48			
État budget (autofinancement)					149	149	149
Comptes spéciaux (subvention)		520	592	20			
Comptes spéciaux (autofinancement)	— 30				1 102	1 102	1 102
Départements (subvention)	204		300				
Départements (autofinancement)		2 397			2 901	2 901	2 914
Communes (subvention)		75		15			
Communes (autofinancement)			1 268		1 358	1 358	1 452
Communes (prêt)				65	65	65	
Syndicats de communes — Districts urbains (autofinancement)		36		6	6	6	6
Agents ext. au compte des administrations (subvention)							
Agents ext. au compte des administrations (autofinancement)					36	36	36
Caisse des dépôts		1 515	1 474	93	3 082	3 082	2 029
Compagnie assurances — Divers		288	540	1	829	829	551
Villes de France		105	12		117	117	77
<i>Total des prêts bruts</i>		1 908	2 026	159	4 093	4 093	
Amortissements		— 830	— 501	— 40	— 1 371	— 1 371	
<i>Total des prêts nets</i>		1 078	1 525	119	2 722	2 722	
Vente de terrains et immeubles		13	29		42	42	
Total subventions reçues	254	682	940	35	1 911	1 911	
F.B.C.F.	224	4 033	3 658	160	8 075	8 075	
Acquit de terrains et immeubles		137	104		241	241	
Total équipement collectif	224	4 170	3 762	160	8 316	8 316	8 316

ANNÉE 1965

Compte équipement 731 : ports maritimes-signalisation

Unité : centaine de milliers de F

Maitres d'ouvrage Financement							Total adminis- tration	Divers	Total général	Recouvre- ment	Total net
	État	Départements	Communes	E.P.L.	OSP AE						
État budget (subvention)					276						
État budget (autofinancement)	1 226					1 502		1 502			1 502
Comptes spéciaux (autofinancement)											443
Comptes spéciaux (prêt)				300	183	483	10	493	— 50		
Départements (subvention)	24		19	92							
Départements (autofinancement)		— 9				126		126			126
Communes (subvention)	61			15	10						
Communes (autofinancement)			— 54			32		32			32
Établissements publics de la localité (subvention)	646										
Établissements publics de la localité (autofinancement)				217		863		863			863
O.S.B.A.E. (subvention)	20						15				
O.S.B.A.E. (autofinancement)					87	107		122			144
O.S.B.A.E. (prêt)							11	11			
Entreprises privées (subvention)				10							
Entreprises privées (autofinancement)						10		10			10
Caisse des dépôts		15	55	557	211	838		838			564
Villes de France			18	46	58	122		122			92
<i>Total des prêts bruts</i>		15	73	903	452	1 443	21	1 464			
Amortissements		— 6	— 18	— 100	— 30	— 354		— 354			
<i>Total des prêts nets</i>		9	55	603	422	1 089	21	1 110			
Vente de terrains et immeubles					11	11		11			
Total subventions reçues	751		19	117	286	1 173	15	1 188			
F.B.C.F.	1 974		20	937	783	3 714					
Acquit de terrains et immeubles	3				23	26					
Total équipement collectif	1 977		20	937	806	3 740	36	3 776			3 776

ANNÉE 1965

Compte équipement 741 : canaux et ports fluviaux

Unité : centaine de milliers de F

Maitres d'ouvrage Financement						Total	Entreprises	Total	Recoupe- ment	Total net
	État	Départe- ment	Communes	E.P.L.	OSPAAE	adminis- tration		général		
État budget (subvention)			5	5			202			
État budget (autofinancement)	1 932					1 942		2 144		2 144
Départements (subvention)	191		9							
Départements (autofinancement)		48				248		248		248
Communes (subvention)	66									
Communes (autofinancement)			10			76		76		76
Distribution Paris (subvention)	36						5			
Distribution Paris (autofinancement)						36		41		41
Établissements publics - Localité (autofinancement)				10		10		10		10
O.S.P.A.E. (subvention)	450									
O.S.P.A.E. (autofinancement)					— 238	212		212		168
O.S.P.A.E. (prêts)									— 50	
Divers prv. (subvention)					26					
Divers prv. (autofinancement)						26		26		26
Caisse des dépôts		30		18	417	465		465		356
Compagnie assurances - Divers		11	35	36		82		82		53
Villes de France		8			13	21		21		13
Émission publique Paris			13			13		13		8
<i>Total des prêts bruts</i>		49	48	54	430	581		581		
Amortissements		— 22	— 12	— 15	— 152	— 201		— 201		
<i>Total des prêts nets</i>		27	36	39	278	380		380		
Vente de terrains et immeubles					6	6		6		
Total subventions reçues	743		14	5	26	788	207	995		
F.B.C.F.	2 624	75	50	54	66	2 869				
Acquit de terrains et immeubles	51		10		6	67				
Total équipement collectif	2 675	75	60	54	72	2 936	207	3 143		3 143

NOMENCLATURE FONCTIONNELLE DE LA F. B. C. F. DES ADMINISTRATIONS ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DES COMPTES CAPITAL ET FINANCIER

1. Liste des 13 agents des administrations.

- A. État : Budget (titres V et VI).
- B. État : comptes spéciaux (C./S.P.E.).
- C. État : établissements publics d'État (E.P.E.).
- D. Départements.
- E. Communes.
- F. Syndicats et districts urbains.
- F¹. District de Paris.
- G. Établissements publics locaux (E.P.L.).
- H. Organismes spéciaux d'action économique (O.S.P.A.E.).
- I. Administrations privées.
- J. Sécurité sociale.
- K. Administrations étrangères et internationales.
- L. Agents externes au compte des administrations (maîtres d'œuvre d'équipements collectifs).

711. Réseau national de rase campagne (voir voirie urbaine).

721. Réseau local de rase campagne. (Voir « Voirie urbain).

Ces 2 rubriques se définissent par opposition à la voirie urbaine (611).

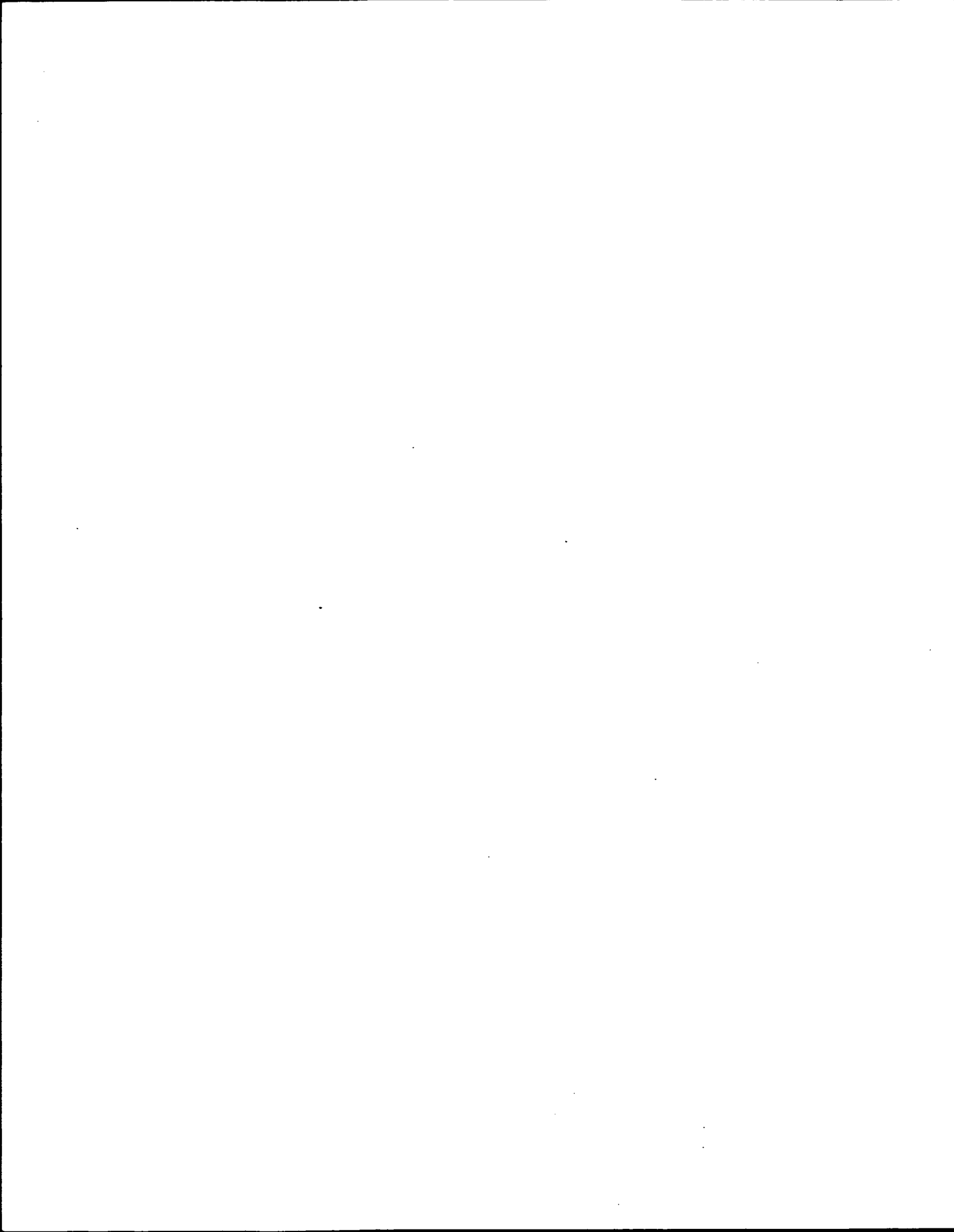
731. Ports maritimes et signalisation maritime, ports de pêche.

741. Canaux et ports fluviaux.

751. Aérodrome et autres équipements : météo, équipement des routes aériennes.

2. Rubriques d'équipements.

- 511. Voirie agricole : chemins ruraux, chemins d'exploitation (dont travaux connexes du remembrement).
- 611. Équipement pour la voirie urbaine : voirie des communes de plus de 2 000 habitants, voirie de toutes les communes de la région parisienne, voirie des départements de la région parisienne. A partir de 1966 opérations individualisées de certains départements : autoroutes de dégagement, routes nationales dans la traversée des agglomérations de plus de 20 000 habitants.
- 651. Équipement des transports urbains : véhicules.
- 700. Divers équipements pour les transports : liaison des îles, gares routières, transports par pipeline, transports routiers non urbains. Études (aérotrain).



Summary

TRANSPORT IN FRANCE :

Evolution, Accounts, Cost to public authorities

Cost to users

(Ninth Report of the Commission des Comptes des Transports de la Nation)

This Ninth Report of the Commission des Comptes des Transports de la Nation (National Transport Accounts Commission) is in four parts.

The first part, as in previous years, gives a statistical description of the evolution in transport, in volume and price, and of the evolution of transport fleets; it covers the period 1963 to 1968 and extends to surface transport by road, rail and inland waterway, and in the case of production by volume, transport by pipelines; it also covers maritime transport and air transport.

Part II gives the transport accounts, compiled on the methods described in the Eighth Report.

Part III, as in previous Reports, shows the investments of the State and local authorities in the various forms of transport, but it also shows the running costs, i.e. operation and maintenance, borne by the State and the local authorities. Annex 1 shows how these State expenses are calculated.

Part IV shows, for each form of transport, the proceeds of taxes or royalties in excess of a tax system taken as a reference. It then compares, for each form of transport, the proceeds of these specific taxes with capital and current costs and subsidies paid by the State and local authorities, but it must be emphasized that this comparison is limited to the income and expenditure of public budgets in 1968, and therefore has no bearing on a study of the economic cost to the community. The necessarily conventional element of the definition of the tax system of reference, above which the proceeds of taxes are treated as budgetary income from the form of transport, should also be emphasized. Finally, Part IV analyses the trend from 1959 to 1968 of specific taxes per vehicle kilometre for private cars and per ton/kilometre carried for road goods traffic.

Annex 2 is a study by the Directorate of Forecasting, showing by type of functional facility the participation of the various general government agencies in financing public service facilities and the execution of facilities by these same agencies acting as sponsoring authorities.

Before going into the detail of the statistical results and accounts, it is as well to emphasize the most important aspects of the evolution of transport in 1968.

Goods transport seems to have suffered less from the May crisis than national activity as a whole. Road transport, moreover, maintained substantial activity during the crisis, especially in the transport of prime necessities. The result is that the production of goods transport went up by 5.4 % in 1968, compared with an increase in gross domestic product (GDP) of 4.28 %, whereas in previous years the tendency was for transport to grow rather more slowly than GDP.

In contrast, public passenger transport has shown an appreciable fall in activity from year to year, while transport by individual means continued its very rapid progression; this progression, however, which used to be still geometrical (about 10 % increase from year to year) seems for the last four or five years to have become simply arithmetical (the same volume of increase each year, or a falling percentage of growth over the preceding year).

The railways' share of total transport has continued to fall.

With regard to prices, the application of the Value Added Tax to transport has caused very substantial rises in prices including tax. It also seems that, both for goods transport and for passenger transport, price rises other than those resulting from the generalisation of the Value Added Tax have been greater than in previous years.

The application of the Value Added Tax has had two other important consequences. In the first place, the transport « branch » has become a very big collector of indirect taxes; the amount of tax payable by the « surface transport » branch has almost doubled over the previous year. In addition, the deductibility of Value Added Tax on capital investments, coupled with specific measures to revive activity, has resulted in a considerable increase in investment in road transport; air transport investments have doubled compared with the previous year, and those of the RATP (the Paris Passenger Transport Authority) have gone up by 20 % while maritime transport investments are back at the high level they reached in 1966; only the investments of the SNCF (French National Railways) are falling slightly.

Resumen

LOS TRANSPORTES EN FRANCIA :

Evolucion, cuentas, cargas de las colectividades publicas cargas de los usuarios

(Noveno informe de la Comision de las Cuentas de Transportes de la Nacion)

El noveno informe de la Comisión de las cuentas de transportes de la Nación consta de cuatro partes. Como en años anteriores, la primera parte es una descripción estadística de la evolución de los transportes, en volumen y precios, así como de la evolución del parque de transportes; cubre el período 1963-1968 y trata de los transportes terrestres por ferrocarril, carretera, navegación interior y, por lo que se refiere a la producción en volumen, de los transportes por canalización; abarca también los transportes marítimos y aéreos.

La segunda parte presenta las cuentas de los transportes, establecidas de acuerdo con los métodos descritos en el octavo informe.

La tercera parte da, tal como ya lo hacían los informes anteriores, las inversiones del Estado y de las colectividades locales en los diversos ramos de transportes, y además, los gastos de funcionamiento, es decir de explotación y de conservación asumidos por el Estado y las colectividades locales. El modo de evaluación de los antecitados gastos del Estado se encuentra en el anexo 1.

La cuarta parte valora, para cada medio de transporte, el producto de los impuestos o derechos recaudados en demasía de un régimen fiscal llamado de referencia. Compara luego, para cada medio de transporte, el producto de estas cuotas específicas con los gastos de inversión y de funcionamiento y los subsidios del Estado y de las colectividades locales, pero hay que recalcar que dicha comparación queda limitada a los gastos e ingresos de los presupuestos públicos de 1968 y por consiguiente no tiene semejanza alguna con un estudio sobre costes económicos para la colectividad. Cabe también subrayar lo necesariamente convencional de la definición del régimen fiscal de referencia por encima del cual el producto de las cuotas está contado como ingresos presupuestarios provenientes del medio de transporte. Por último, la cuarta parte analiza la evolución, de 1959 a 1968, de los impuestos específicos por vehículo kilómetro para los automóviles de turismo y por tonelada kilómetro transportada para los transportes de mercancías por carretera.

El anexo 2 es un estudio de la Dirección de la Previsión que dá, por tipo de equipo funcional, la aportación de los diversos agentes de las administraciones en la financiación de los equipos colectivos y la realización de equipos por estos mismos agentes que actúan en calidad de maestros de obras.

Antes de pormenorizar los resultados estadísticos de las cuentas conviene subrayar los aspectos más importantes de la evolución de los transportes en 1968.

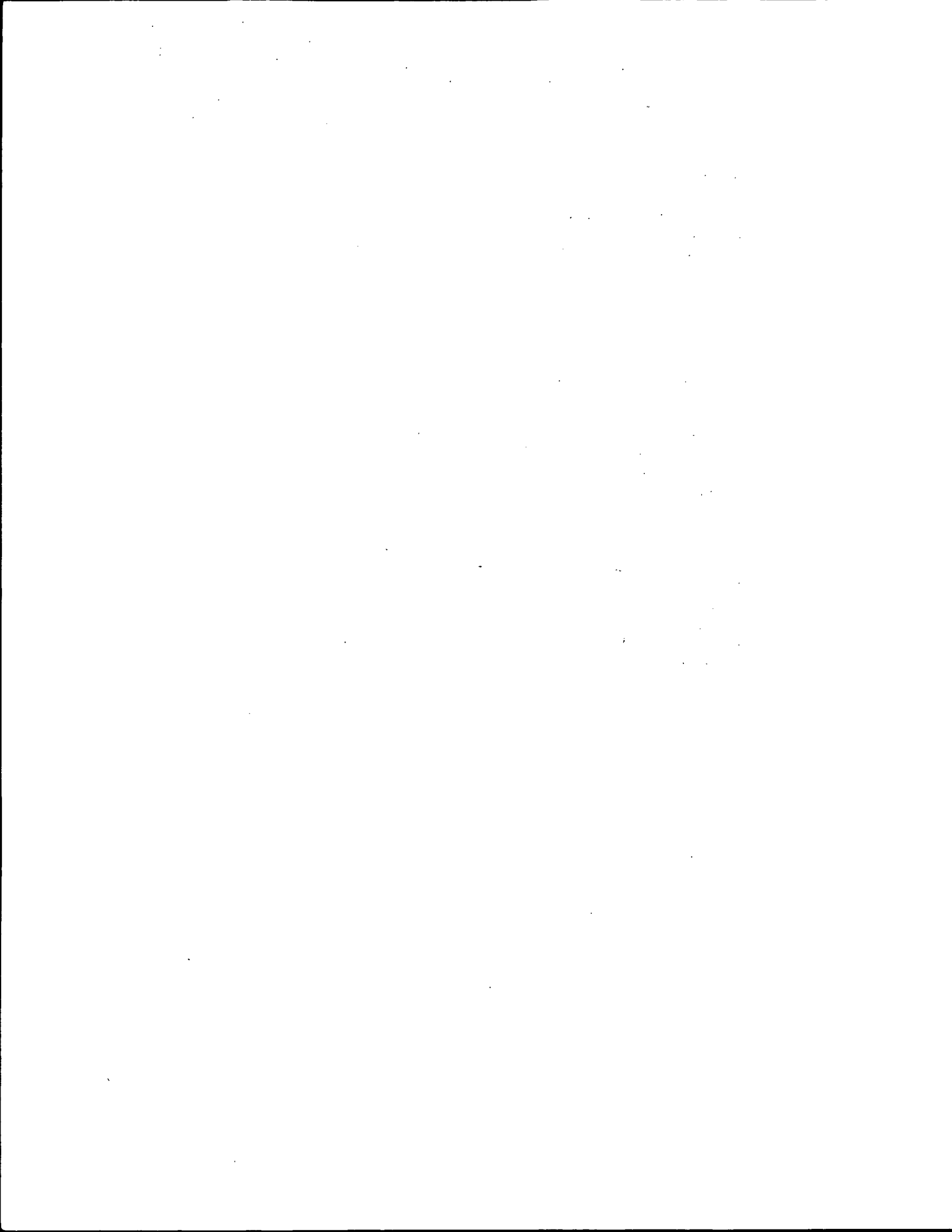
Los transportes de mercancías parecen haber sufrido menos por causa de los acontecimientos de mayo de 1968 de lo que ha sufrido en su conjunto la actividad nacional. Además, los transportes por carretera siguieron conservando una actividad importante durante dichos acontecimientos en lo que se refiere al transporte de artículos de consumo de primera necesidad, en particular. Se desprende de ello que el producto de los transportes de mercancías aumentó del 5,4 % en 1968 frente a un crecimiento del 4,28 % del producto interior bruto (P.I.B.), mientras que, en los años anteriores, se observaba para el producto de los transportes una tendencia a crecer un poco más lentamente que el P.I.B.

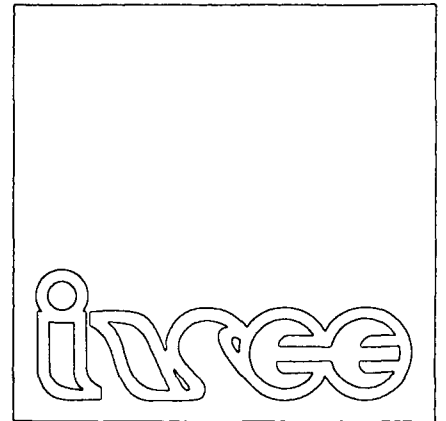
Por lo contrario, los transportes colectivos de viajeros han visto disminuir de manera sensible su actividad de un año para otro mientras que los transportes individuales seguían progresando muy rápidamente; sin embargo, dicha progresión, que hace poco tiempo aún era geométrica (con un incremento de aproximadamente un 10 % de un año para otro), parece haber llegado a ser simplemente aritmética desde hace 4 o 5 años (mismo volumen de incremento para cada año, o sea un porcentaje de incremento en disminución sobre el año anterior).

El renglón del ferrocarril en el conjunto de los transportes siguió disminuyendo.

En materia de precios, la aplicación de la T.V.A. (Imposición sobre el valor añadido) a los transportes arrastró consigo alzas muy importantes en los precios, impuestos incluidos. Parece ser, además, que tanto para el transporte de mercancías como el de viajeros, las alzas de precios distintas de las que resultaron de la generalización en la aplicación de la T.V.A. fuesen más importantes que en el transcurso de años anteriores.

La aplicación de la T.V.A. tuvo otras dos consecuencias de importancia. En primer lugar, el « ramo » del transporte ha venido a ser gran recaudador de impuestos indirectos; el importe de los impuestos pagados por el ramo de « transportes terrestres » casi duplicó en comparación con el año anterior. Además, la deducibilidad de la T.V.A. en las inversiones, junto con las medidas específicas de relance, tuvo por consecuencia un fuerte incremento de las inversiones en los transportes por carretera; las inversiones en los transportes aéreos duplican en comparación con el año anterior, las de la R.A.T.P. (Administración autónoma de los transportes parisienses) aumentan en un 20 % y las de los transportes marítimos vuelven al elevado nivel que habían alcanzado en 1966; tan solo las inversiones de la S.N.C.F. (Sociedad nacional de los ferrocarriles franceses) disminuyen ligeramente.





© **LES TRANSPORTS EN FRANCE.** — Ce volume, qui constitue le 9^e rapport général de la Commission des comptes des transports (Commission annexe de la Commission des comptes de la nation) couvre l'ensemble des transports terrestres, maritimes et aériens pour la période 1963 à 1968. Il analyse, en quatre parties, **l'évolution générale, les comptes, les charges des collectivités publiques, les charges des usagers.**

Une première partie, consacrée à l'analyse de l'évolution des transports en volume et en prix et à celle des parcs, souligne les aspects les plus importants de cette évolution en 1968 : augmentation des transports de marchandises de 5,4 % (pour un accroissement de la production intérieure brute de 4,28 %); croissance rapide des transports individuels (mais avec un pourcentage d'accroissement en diminution) au détriment des transports collectifs qui, pour la première fois, décroissent en 1968; évolution des prix.

Une seconde partie, purement comptable, retrace les principaux comptes de branches et de secteurs. Elle fait apparaître, pour 1968, une structure des comptes sensiblement modifiée par rapport aux années précédentes, en raison de la généralisation de la T.V.A. et des événements du printemps 1968. L'on assiste ainsi pour les transports terrestres à un accroissement rapide des postes impôts, salaires et résultats bruts d'exploitation.

La fin du rapport est consacrée à une analyse fiscale du secteur : la 3^e partie regroupe toutes les dépenses de l'administration par mode de transport, tant en ce qui concerne les investissements que les dépenses de fonctionnement. La 4^e partie, adoptant le point de vue des usagers, reprend l'ensemble des impôts taxes et redevances payées dans les divers modes de transport en supplément d'une fiscalité de base considérée comme constituant le régime général.

Prix de ce volume : 12 F