

les collections
de l'insee

16

C

comptes et
planification

10^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*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

N° 65 des COLLECTIONS DE L'I.N.S.E.E., série C, n° 16, JUILLET 1972

**10^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*

10^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*

Ce volume, qui constitue le 10^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, ainsi que les auxiliaires du transport. Il porte sur la période 1967-1970, et analyse en 4 parties, l'évolution générale, les comptes, les charges d'investissement et de fonctionnement de l'État, et les dépenses et les recettes de l'État et des collectivités locales dans les divers modes de transport.

Une première partie, consacrée à l'analyse de l'évolution des transports en volume, en prix, et à celle des parcs, souligne les aspects les plus importants de cette évolution en 1969: augmentation des transports de marchandises de 10,3 % en volume (pour un accroissement de la production intérieure brute de 7,6 %), et croissance très rapide des transports individuels (8,9 %), le taux de croissance des transports collectifs restant inférieur à celui de la P.I.B. (6,1 %). Par contre, les hausses de prix sont plus sensibles pour les transports individuels (8,3 %) que pour les transports collectifs (4,4 %).

Une seconde partie, purement comptable, retrace les principaux comptes de branches et de secteurs. Elle permet de comparer les chiffres d'affaires et la structure des comptes des différents modes de transport, et fait apparaître la croissance particulièrement rapide de certaines branches (transports routiers de marchandises, location de véhicules industriels et auxiliaires de transport).

La troisième 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 quatrième partie adopte le point de vue des usagers, et reprend l'ensemble des impôts, taxes et redevances payés dans les divers modes de transport. La fin du rapport est consacrée à une analyse fiscale du secteur.

La Commission des comptes des transports de la nation, présidée par MM. les ministres de l'Équipement et des Transports, a élaboré ce rapport avec le concours de l'Institut national de la statistique et des études économiques et du Service des affaires économiques internationales (S.A.E.I.). Les utilisateurs de ce document sont invités à faire part de leurs observations et suggestions éventuelles au secrétaire de la commission: M. Séguret, S.A.E.I.: 55, rue Brillat-Savarin, Paris (13^e). Tél. 588-56-27.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE :

Analyse globale de l'activité des transports

1	<i>Les transports et l'économie générale.....</i>	9
----------	---	---

2	<i>Évolution des transports de marchandises Données statistiques.....</i>	13
----------	---	----

1.	Transports terrestres.....	13
1.	Volume des transports.....	13
2.	Transports d'exportation et d'importation.....	18
3.	Transports ferroviaires.....	19
4.	Transports par route.....	20
5.	Part de la route dans le trafic route et fer.....	24
6.	Les oléoducs.....	24
7.	Voies navigables.....	25
2.	Transports maritimes français.....	26
1.	La flotte française.....	26
2.	Les ports maritimes.....	27
3.	Les ports autonomes.....	30
3.	Trafic aérien de marchandises.....	32

3	<i>Évolution des transports de voyageurs. Données statistiques.....</i>	35
----------	---	----

1.	Les transports terrestres.....	35
1.	Le trafic S.N.C.F.....	35
2.	La R.A.T.P.....	38
3.	Autres transports publics.....	40
4.	La circulation routière.....	41
2.	Le trafic maritime de passagers.....	42
3.	Le trafic aérien de voyageurs.....	44

DEUXIÈME PARTIE :

Les comptes de transport

1	<i>Équilibre ressources-emplois des produits Transports et auxiliaires de transport</i>	49
	1. Les transports terrestres.....	50
	2. Les transports maritimes et aériens	50
	3. Les auxiliaires de transport.....	51

2	<i>Comptes de production et d'exploitation par branche</i>	57
	1. Les transports terrestres.....	57
	2. Les transports maritimes et aériens	57
	3. Les auxiliaires de transport.....	57

3	<i>Les comptes de secteur</i>	61
----------	--	----

TROISIÈME PARTIE :

**Les dépenses d'investissement et de fonctionnement
de l'État et des collectivités locales**

	1. Dépenses de l'État pour les transports terrestres.....	75
	2. Dépenses de l'État pour les ports maritimes.....	81
	3. Dépenses de l'État pour l'aviation civile.....	82
	4. Dépenses de l'État pour la marine marchande.....	83
	5. Dépenses des collectivités locales.....	86

QUATRIÈME PARTIE :

**Comparaison des dépenses et des recettes
de l'État et des collectivités locales
dans les divers modes de transports**

1	<i>Impôts « spécifiques » sur les transports par route en excédent d'un régime fiscal de référence.....</i>	89
	1. Principes adoptés pour la définition des impôts « spécifiques »	89
	2. Calcul du produit des impôts spécifiques	90
	3. Répartition entre les diverses catégories d'utilitaires des impôts «spécifiques» sur l'ensemble des véhicules utilitaires.....	93
2	<i>Tableaux de comparaisons.....</i>	97
3	<i>Évolution du produit des taxes spécifiques par voiture-kilomètre et par tonne-kilomètre sur la route au cours des années 1969 et 1970..</i>	105

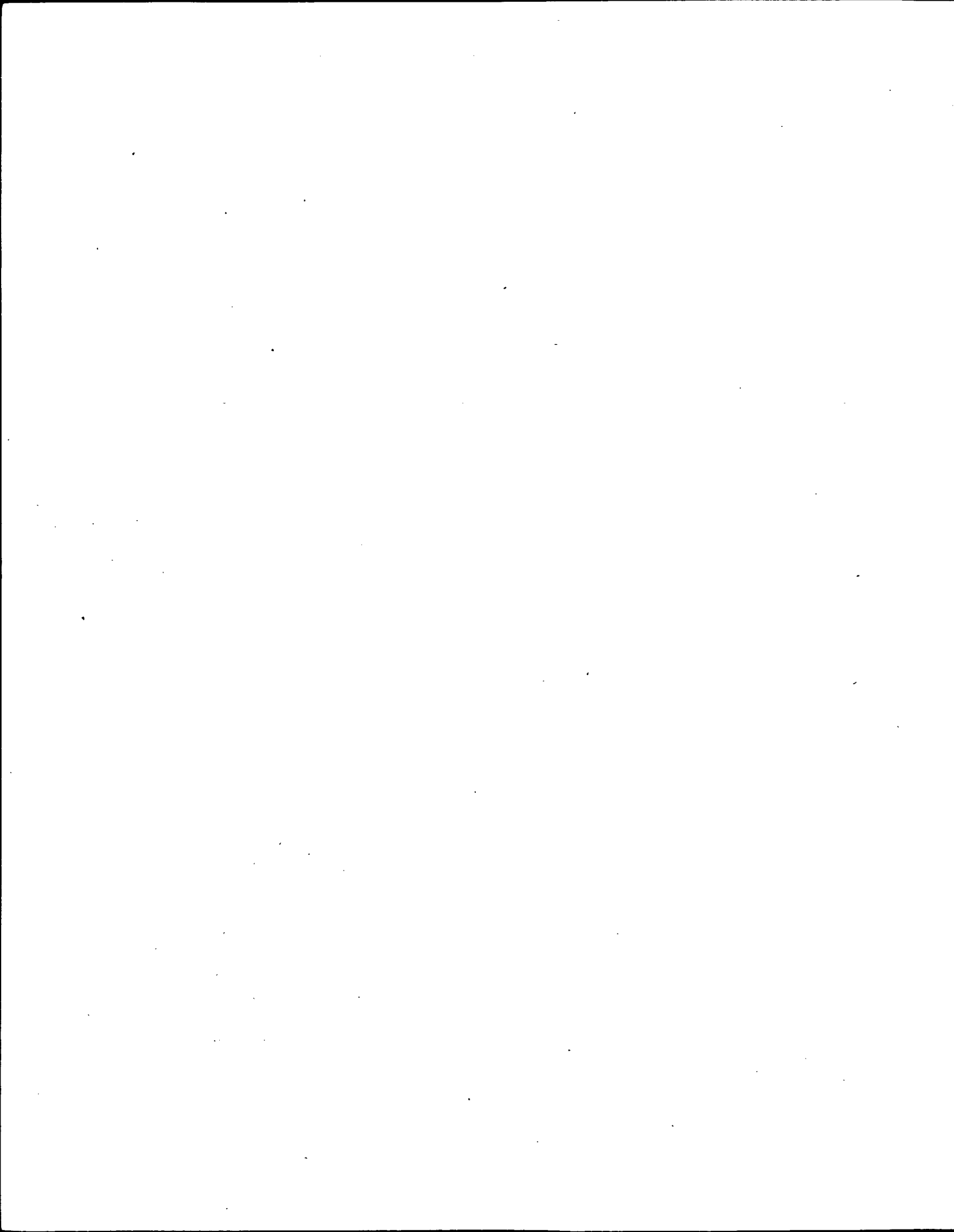
ANNEXES :

	I. Produit des taxes spécifiques sur les carburants en 1969	108
	II. Répartition entre voitures particulières et voitures utilitaires du produit de la taxe différentielle.....	109
	Summary, reseña.....	111



PREMIÈRE PARTIE

***Analyse globale
de l'activité
des transports***





LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

Le tableau 1 indique les taux de croissance d'une année sur l'autre depuis 1967, du volume de la production de la branche transports et de ses sous-branches : transports terrestres, transports maritimes et aériens et auxiliaires de transports. En 1969

la production de l'ensemble a augmenté en volume de 11,1 %. Ce fort développement est supérieur de 3,5 points à celui du volume de la production intérieure brute; pour une bonne part, toutefois, il s'agit d'un rattrapage sur le faible taux de 1968 (2 %).

TABLEAU 1

Croissance en volume de la production des sous-branches transport

Indice de volume, année précédente = 100

	1967/1966	1968/1967	1969/1968	1970/1969 (1)
Transports terrestres.....	102,3	101,9	111,0	105,7
Transports maritimes et aériens.....	105,8	102,3	111,2	107,6
Auxiliaires de transport.....	106,7	102,1	110,8	106,6
Ensemble de la branche.....	103,5	102,0	111,1	106,1
Production intérieure brute.....	105,0	104,6	107,6	105,9

(1) Provisoire.

1. Les transports terrestres de marchandises

Il n'existe malheureusement pas d'indice de prix spécifique aux transports de marchandises. L'indice de prix de la branche transports terrestres, dont environ 70 % du chiffre d'affaires est constitué par du transport de marchandises est passé (tableau 2) de 128,8 en 1968, à 137 en 1969. Cette hausse de 6,4 % des prix de l'ensemble des transports terrestres (au lieu de 12,3 % en 1968) est nettement inférieure à celle des prix de l'ensemble de la production intérieure brute (P.I.B.) qui a été de 8,4 % en 1969.

Le volume des transports de marchandises sur le territoire français par l'ensemble des quatre modes de transports terrestres : fer, route, voies navigables, canalisations, a suivi depuis neuf ans, ainsi que le montre le graphique I une évolution qui est dans l'ensemble assez voisine de celle de la P.I.B. en volume, mais qui est assez peu régulière.

Il faut noter, toutefois, que les t/km sont calculées sur une même relation d'après des distances différentes pour les divers modes de transport. La commission étudie la possibilité d'apporter les corrections nécessaires pour donner une meilleure signification à l'addition des t/km des divers modes de transport.

TABLEAU 2

Évolution des prix des transports terrestres

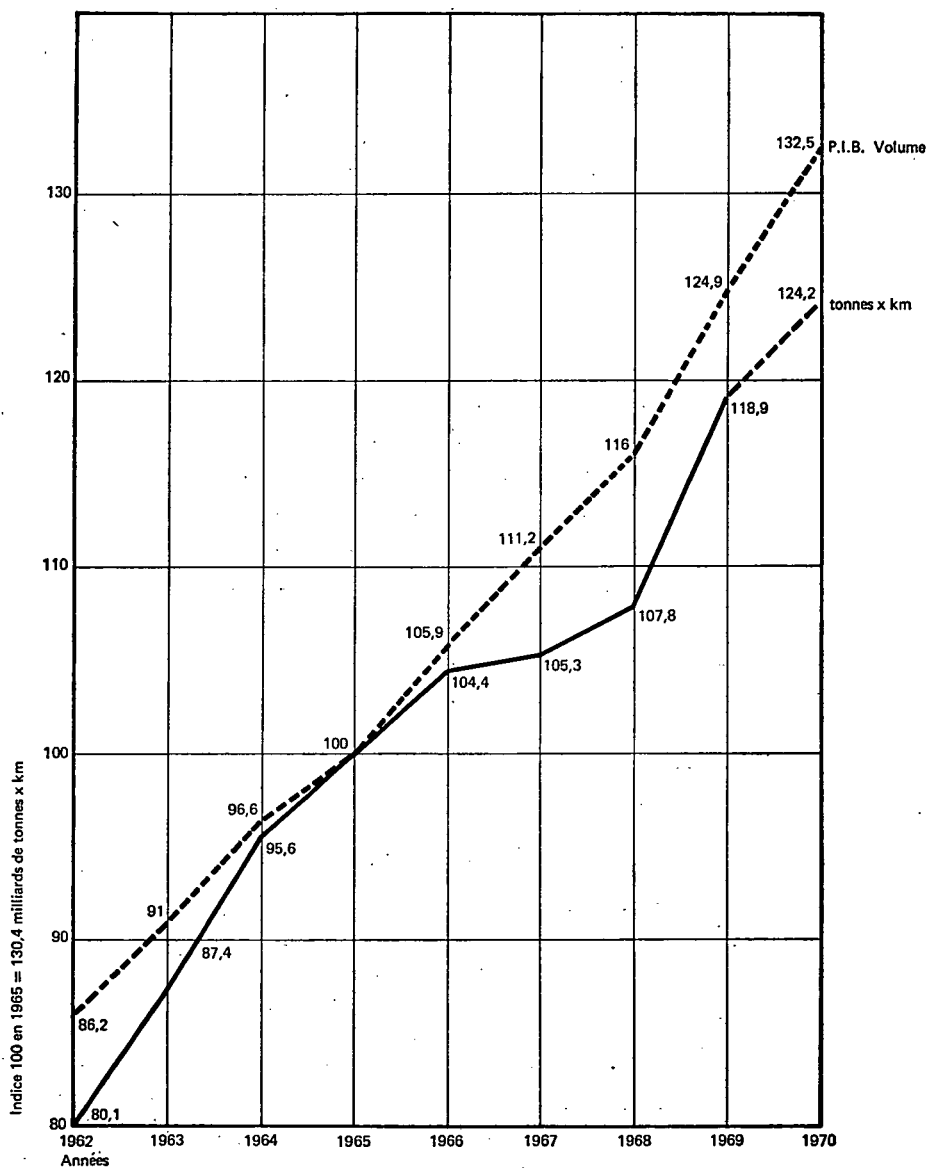
Indice de prix 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969 (1)	1970 (1)
Production intérieure brute.....	105,3	109,2	111,8	114,9	118,0	122,8	133,1	140,4
Branche transports terrestres (25-01).....	104,6	105,5	106,3	110,8	114,7	128,8	137,0	145,2

(1) Provisoire.

GRAPHIQUE I

Évolution des transports intérieurs de marchandises par rapport à la production intérieure brute en volume



2. Les transports de voyageurs

Le tableau 3a retrace l'évolution respective, en indices, du volume de la consommation globale des ménages et des volumes des consommations en transports individuels et collectifs (cette évolution en volume s'obtient en comparant la valeur des consommations de l'année *t* et de l'année *t-1* exprimées toutes deux aux prix de l'année *t-1*).

La tendance amorcée depuis plusieurs années s'est poursuivie; alors que la consommation de transports collectifs par les ménages ne s'est élevée, sur la base 100 en 1962, qu'à 114,3 en 1969, la consommation de transports individuels a atteint l'indice 184,5; le premier indice est très inférieur et le second très supérieur à l'indice de la consommation globale des ménages (145,8).

Bien que l'indice des transports collectifs montre en 1969 un rattrapage consécutif à la décroissance exceptionnelle de 1968, sa croissance reste inférieure à celle de la consommation globale des

ménages (6,1 % contre 6,7 %). Les transports individuels, pour leur part, continuent leur forte progression : 8,9 % en 1969.

L'évolution des prix retracée par le tableau 3b est également différente pour les transports collectifs et pour les transports individuels. Pour une croissance des prix de la consommation globale des ménages de 6,9 % en 1969, la hausse des transports collectifs s'est limitée à 4,4 % (contre 12 % en 1968), alors que celle des transports individuels atteignait 8,3 %.

La consommation de transports individuels par les ménages retrace les dépenses des ménages pour achat de véhicules, pneumatiques, entretien de véhicules et carburant. Pour 1969, les hausses s'analysent ainsi :

- 8,3 % pour l'achat de véhicules;
- 7,4 % pour l'achat de carburant;
- 8,0 % pour l'achat de pneumatiques;
- et 8,6 % pour les dépenses d'entretien des véhicules.

TABLEAU 3

Évolution de la consommation de transports de voyageurs

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
a. Indice de volume 1962 = 100							
Consommation globale des ménages.	107,6	113,4	118,2	123,8	130,2	136,7	145,9
Consommation :							
En transports collectifs de voyageurs.....	102,6	106,0	108,6	109,9	110,0	107,7	114,3
En transports individuels.....	112,8	124,5	133,0	146,2	156,1	169,4	184,5
dont : Achats de voitures.....	122,1	129,9	136,3	153,0	158,5	166,7	186,7
b. Indice de prix 1962 = 100							
Prix consommation globale des ménages.....	104,9	108,4	110,0	114,3	117,6	123,6	132,2
Prix consommation :							
En transports collectifs de voyageurs.....	104,9	108,2	111,0	115,1	125,6	140,7	147,0
En transports individuels.....	102,1	103,2	104,3	106,0	107,9	114,5	124,0
dont : Achats de voitures.....	101,0	102,0	102,2	102,3	102,5	104,7	113,5

3. Les autres activités de la branche transport

En 1969, la conjoncture élevée de l'ensemble de l'économie, et en particulier des transports, a entraîné un fort développement des activités d'auxiliaires de transport. Cette branche qui, comme le

montre le tableau 1, avait particulièrement souffert de la crise de 1968, a connu en 1969 une croissance en volume de plus de 10 %. (La croissance des auxiliaires de transport s'est depuis plusieurs années, sauf en 1968, placée au-dessus de la croissance en volume de l'ensemble de l'économie.)

L'accroissement de la production en volume de l'ensemble des transports maritimes et aériens,

retracé par le tableau 1, est essentiellement imputable aux transports aériens. Ceux-ci ont connu en 1969 une croissance exceptionnelle (de l'ordre de 25 % en valeur), compensant ainsi le ralentissement qu'ils avaient subi en 1968.

Les transports maritimes, eux, ont eu un accroissement nettement inférieur à celui de la P.I.B.

4. Évolution des facteurs de production

● Effectifs

Les nouvelles séries données par le tableau 4 diffèrent légèrement de celles publiées dans les

8^e et 9^e rapports. Elles tiennent compte en effet des informations contenues dans le recensement de la population de 1968. Selon ce recensement, 722 200 personnes travaillaient en 1968 dans la branche transport, dont 657 500 salariés. En 1969, ces chiffres sont en très légère hausse (726 000 actifs dont 661 700 salariés).

La croissance du nombre de salariés est donc inférieure dans la branche transport à celle que l'on peut observer pour l'ensemble des entreprises. De plus, l'augmentation des effectifs globaux de la branche masque des divergences au niveau des sous-branches (baisse des effectifs de la S.N.C.F. de l'armement maritime et des transports fluviaux, accroissement pour les transports aériens et la R.A.T.P.)

TABLEAU 4 *Évolution des effectifs de la branche transport*

	Indice 1962 = 100							
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (1)
Population active de la branche transport (14 A).....	103,2	106,1	107,5	107,8	108,2	107,6	108,2	108,9
Salariés de la branche transport (14 A)...	103,3	106,1	107,3	107,3	107,4	106,8	107,5	108,1
Population active de l'ensemble des entreprises (hors agriculture).....	102,9	105,8	107,1	108,7	109,7	110,0	112,8	115,7
Ensemble des salariés de l'ensemble des entreprises (hors agriculture).....	103,9	107,5	109,2	111,3	112,6	113,1	116,8	120,6

(1) Provisoire.

● Investissements

Les investissements productifs de l'ensemble des entreprises françaises ont beaucoup augmenté en 1969, de l'ordre de 13 % en volume. Mais ceux

de la branche transport n'ont progressé que de 5,2 % (voir tableau 5). La part de la F.B.C.F. (formation brute de capital fixe) des transports dans l'ensemble de la F.B.C.F. productive a tendance à baisser chaque année.

TABLEAU 5 *Évolution de la F.B.C.F. des transports*

	Indice de volume 1962 = 100 Millions de F							
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (1)
Évolution en volume de la F.B.C.F. de l'ensemble des entreprises (investissements productifs) :								
En valeur.....	57 551	62 733	65 617	72 380	76 888	82 357	93 122	100 796
En indice.....	106,9	116,5	122,0	133,7	142,8	153,0	173,0	187,2
Évolution en volume de la F.B.C.F. de la branche transport :								
En valeur.....	5 253	5 663	5 724	6 465	6 468	6 989	7 359	7 408
En indice.....	97,6	106,2	106,1	119,8	120,2	129,9	136,7	137,6

(1) Provisoire.



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DONNÉES STATISTIQUES

I. Transports terrestres

1. Volume des transports

En 1969 et 1970 comme les années précédentes, les transports routiers et, pour une part beaucoup plus faible en valeur absolue, les oléoducs sont les principaux bénéficiaires de l'évolution, ainsi que le montre le tableau 6. Le tonnage kilométrique de la route s'accroît en deux ans de près de 20 % et celui des oléoducs (transit exclu) de 30 %.

Le tonnage kilométrique du rail, qui avait baissé quelque peu chaque année de 1964 à 1967 inclus

et s'était stabilisé en 1968, a connu une reprise en 1969 et 1970 avec un accroissement de 12,7 % pour l'ensemble des deux années. Le trafic des voies navigables qui avait stagné de 1964 à 1965 et avait connu une reprise plus précoce que le trafic ferroviaire, a augmenté de 8 % en 1969, mais s'est réduit de 4,5 % en 1970.

De 1965 à 1970 les accroissements des tonnages kilométriques sont les suivants :

	%
Oléoducs.....	104
Route.....	45
Voie navigable.....	13
S.N.C.F.....	9,9

TABLEAU 6

Transports terrestres

● TONNAGES TRANSPORTÉS

Millions de t

	1966	1967	1968	1969	1970
S.N.C.F. (wagons particuliers vides exclus) [transports en service inclus].....	234	230	229	242	248
Route (+ de 50 km) public et privé (1).....	244	260	271	305	319
Navigation intérieure (2).....	86	91	94,7	103,2	102,4
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(7)	(7)	(7)	(7)	(8)
Oléoducs (transit exclu).....	52	62	67,3	79,2	95,8
Transit oléoduc Sud Européen (pour mémoire).....	(21)	(20)	(12,9)	(14,8)	(19,4)
Fret Aérien (pour mémoire).....	-	-	-	-	-
Total.....	616	643	662	729	765
Route (- de 50 km) public et privé.....	1 017	1 005	1 118	1 199	1 245

(1) Y compris la partie française des transports à destination de l'étranger effectués par des entreprises françaises, mais à l'exclusion des transports en France par véhicules étrangers.

(2) A l'exclusion du transit, mais y compris le transport en France par bateaux étrangers.

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

TABLEAU 6
(suite et fin)

Transports terrestres (suite et fin)

● TONNAGE KILOMÉTRIQUE

Unité : milliards de t/km

	Tonnes/kilomètres brutes				
	1966	1967	1968	1969	1970
S.N.C.F. (t/km taxés-wagons vides exclus) [transports en service inclus].....	63,9	62,8	62,5	66,7	69,6
Route (+ de 50 km) public et privé.....	40,9	41,9	43,6	50,0	52,2
Route (— de 50 km) public et privé.....	11,6	11,8	12,2	13,3	14,7
Navigation intérieure (transit exclu).....	11,4	11,7	12,3	13,3	12,7
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,5)
Oléoducs (transit exclu).....	8,1	9	9,5	11,4	14,5
Transit oléoduc Sud européen (pour mémoire).....	(15,6)	(14,5)	(9,4)	(10,6)	(14,1)
Fret aérien (en millions de t/km) [pour mémoire].....	—	—	—	—	—
Total.....	135,9	137,2	140,1	154,6	163,7

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

TABLEAU 7

Répartition du trafic intérieur par modes de transports

● POURCENTAGE DES T/KM

Modes de transports	Tonnes/kilomètres				
	1966	1967	1968	1969	1970
S.N.C.F.....	47	45,8	44,6	43,1	42,5
Route.....	38,6	39,1	39,8	40,9	40,9
Navigation (transit exclu).....	8,4	8,5	8,8	8,6	7,8
Oléoducs (transit exclu).....	6	6,6	6,8	7,4	8,8
Transports aériens (pour mémoire).....	—	—	—	—	—
Total.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Les graphiques II, III et IV ci-après montrent de façon particulièrement nette la stagnation ou la lenteur de progression des transports par fer et voie navigable.

De 1965 à 1968, la totalité de l'augmentation du trafic grande distance a bénéficié seulement à la route, la S.N.C.F. voyant même diminuer quelque

peu son trafic, et c'est seulement en 1969 et 1970 que l'accroissement du trafic s'est partagé entre le rail et la route. Comme on le voit au tableau 8, page 15, les distances moyennes de transport s'accroissent sur la S.N.C.F., diminuent sur les voies navigables, et présentent, dans un sens ou dans l'autre, de légers écarts sur la route.

TABLEAU 8

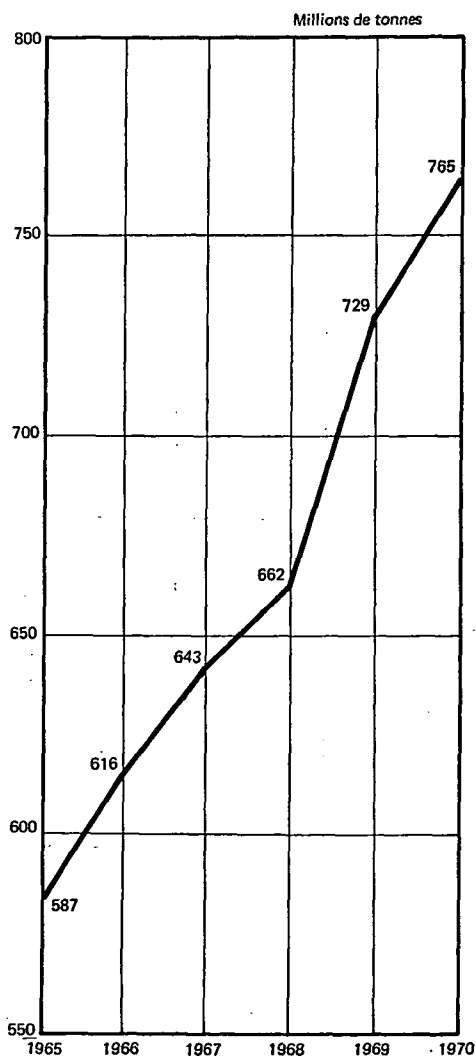
**Distance moyenne de transport
(en km)**

	1966	1968	1969	1970	Variations %	
					1970/1966	1970/1969
S.N.C.F.....	273,1	272,9	275,6	280,1	+ 2,6	+ 1,6
Route (+ de 50 km) public et privé.....	167,6	160,8	163,9	163,6		
Voies navigables transit exclu.....	132,6	129,8	128,8	124	- 1,8	- 3,9

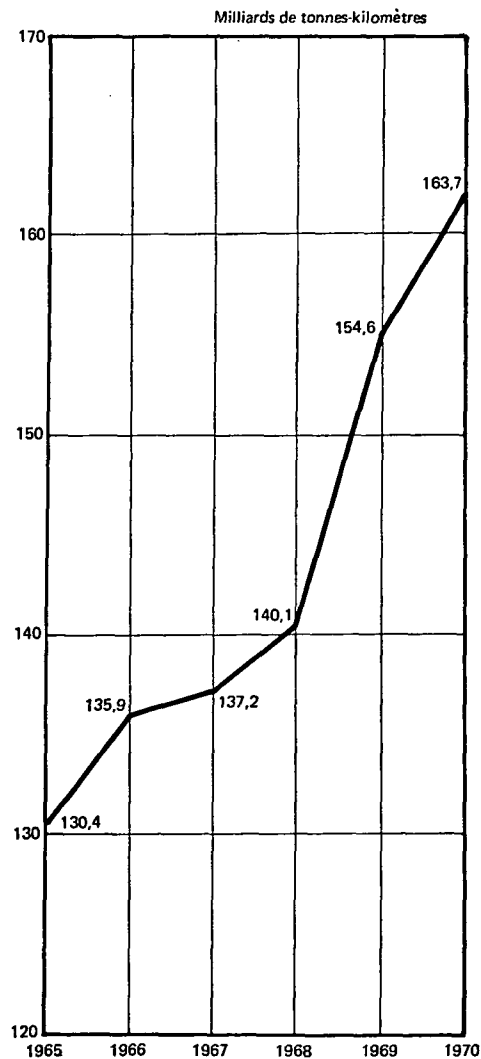
GRAPHIQUE II

Transports intérieurs de marchandises

**Total
Tonnage transporté**

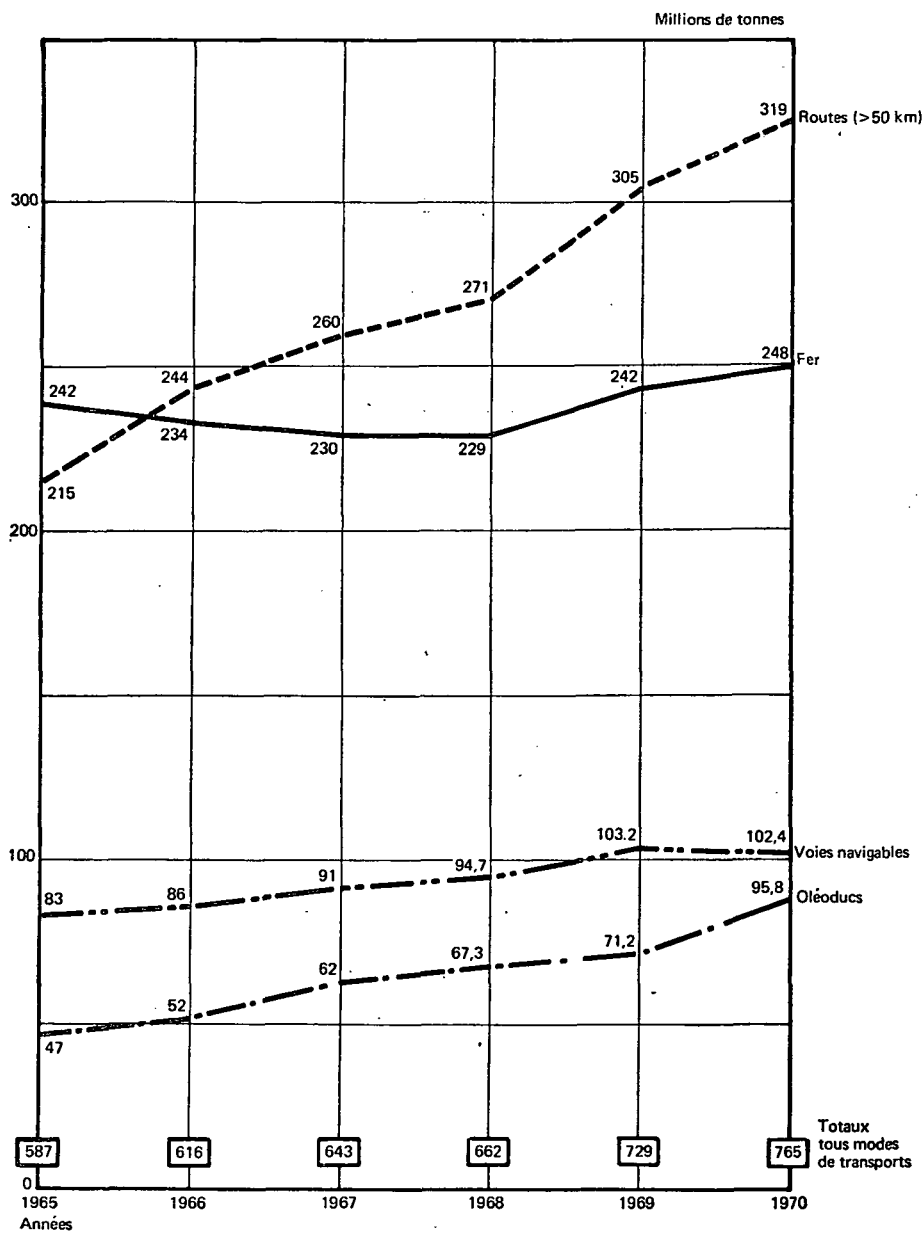


**Total
Trafic en tonnage/kilométrique**



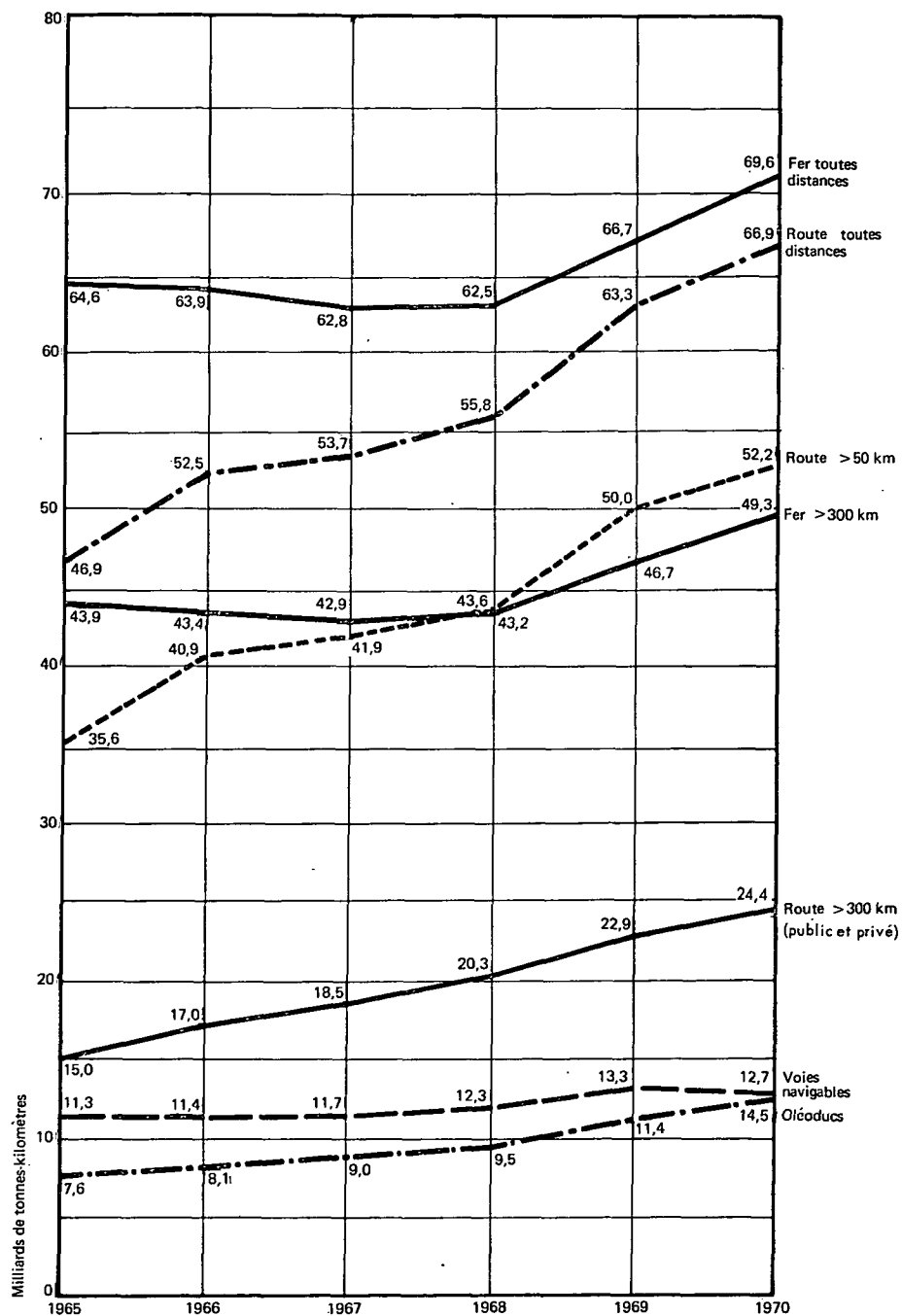
Transports intérieurs de marchandises

Tonnage transporté



GRAPHIQUE IV

Transports intérieurs de marchandises
Trafic en tonnage/kilométrique



● **Comparaison
avec l'étranger**

Le tableau 9 donne les statistiques des divers

modes de transports dans les trois pays européens : République fédérale d'Allemagne, Italie et Grande-Bretagne, dont la P.I.B. est la plus voisine de celle de la France.

TABLEAU 9

**Données statistiques des transports de marchandises en Italie,
République fédérale d'Allemagne et Grande-Bretagne**

Tonnes en millions
Tonnes/kilomètres en milliards

Pays Mode de transport	1962		1966		1967		1968		1969	
	Tonnes	Tonnes/ kilomètres	Tonnes	Tonnes/ kilomètres	Tonnes	Tonnes/ kilomètres	Tonnes	Tonnes/ kilomètres	Tonnes	Tonnes/ kilomètres
<i>Italie :</i>										
Fer.....	63,5	16,6	58	17	61,8	18	61,7	18	61,6	18,2
Route.....	-	43,5	-	47,1	-	-	-	-	-	-
Voies navigables.....	2,6	-	3,1	-	3,7	-	4,4	-	-	-
Oléoducs.....	4,6	-	22	2,2	36	4,2	54	-	-	-
<i>République fédérale allemande :</i>										
Fer.....	320	59	323	59,2	319	57,3	346	61	357	67,2
Route.....	110	26,4	137	33,6	137	33,9	152	37,8	-	-
Voies navigables.....	170	39,9	20,8	44,8	214	45,8	233	47,9	233,8	47,7
Oléoducs.....	21,3	4,4	52,8	9,9	57,5	10	67	13,6	-	-
<i>Grande-Bretagne :</i>										
Fer.....	232	24,5	217	24,2	204	22,2	211	24	203,8	23
Route.....	126,8	55	-	67,8	-	70,3	157,5	71,9	-	-
Voies navigables.....	9,4	0,25	7,7	0,19	7,2	0,16	7,4	0,15	-	-
Oléoducs.....	6,1	0,45	26,5	1,5	27,2	6,6	-	-	-	-

Source : Bulletin annuel des statistiques de transport pour l'Europe. — Nations unies.

**2. Transports d'exportation
et d'importation**

L'année 1969 se caractérise par un développement important de notre commerce extérieur global qui a cru en volume de 10,5 % (266,5 millions de tonnes contre 240,9). L'augmentation est particulièrement sensible sur les importations.

On notera que l'accroissement des exportations affecte surtout les transports terrestres, ce qui traduit leur développement dans le cadre de la C.E.E., et qu'au cours de la période 1965-1969 les transports internationaux se sont accrus en moyenne de 20 % par an pour la route et de 9 % pour les voies navigables, alors que les transports internationaux par fer ont diminué sensiblement, malgré une reprise en 1968 et 1969.

TABLEAU 10

**Commerce extérieur
de la France par modes de transport**

Importations-exportations	1965 1 000 t	1966 1 000 t	1967 1 000 t	1968 1 000 t	1969 1 000 t	1969/1968 %	Taux moyen d'accrois- sement annuel 1969-1965 %
<i>Importations :</i>							
Mer.....	89 864	95 569	104 764	110 600	123 350	13,16	8,6
Fer.....	16 098	15 930	15 269	16 121	17 502	8,56	2,1
Air.....	42	48	50	54	61	12,96	9,8
Route.....	7 538	9 189	11 225	13 197	15 600	18,20	20
Voie navigable.....	9 101	10 035	11 295	11 936	12 980	8,74	9,3
Total.....	122 643	130 771	142 603	151 908	171 300	12,8	8,7
<i>Exportations :</i>							
Mer.....	19 107	21 156	21 476	23 255	24 211	4,11	6,1
Fer.....	35 281	31 964	26 970	27 251	30 347	11,36	— 3,6
Air.....	47	48	55	59	68	15,25	9,7
Route.....	9 856	11 602	15 962	18 377	19 919	8,39	19,3
Voie navigable.....	14 557	16 309	18 088	20 096	20 628	2,64	9,1
Total.....	78 848	81 079	82 551	89 038	95 173	6,9	4,8
Source : Direction générale des Douanes.							

3. Transports ferroviaires

Les transports de groupage et de détail sont en diminution continue et il en est de même, du moins en t/km, des transports de charbon et de coke. Ceux-ci représentent aujourd'hui moins de 10 % du trafic contre près de 25 % il y a vingt ans. Les transports industriels par contre, progressent de 5,4 % pour la seule année 1970. Le trafic ferroviaire le plus important est devenu celui des produits métallurgiques : 10,6 milliards de t/km en 1969; 11,8 milliards en 1970 et c'est principalement la variation de l'activité de la sidérurgie qui influence l'évolution du trafic ferroviaire.

L'année 1970 a vu la mise en place du service national des Messageries (S.E.R.N.A.M.) qui se caractérise notamment par la suppression d'échelons hiérarchiques intermédiaires et par une plus grande souplesse commerciale; on attend de cette

réorganisation une réduction du lourd déficit du trafic de colis et de détail.

Malgré la réduction de la durée du travail — 43 heures hebdomadaires à la fin de 1970 — la diminution des effectifs se poursuit : 319 000 agents S.N.C.F. au 31 décembre 1968, 307 100 fin 1969, 300 300 pour 1970.

Les transports de produits chimiques et de produits pétroliers marquent également des progrès importants. Les transports internationaux connaissent une reprise sensible depuis 1968; en 1970, l'augmentation atteint 14 % pour les exportations, 6,5 % pour les importations, 30 % pour le transit. Le réseau transcontainer express se développe et accroît son trafic : 120 000 t en 1968, 250 000 t en 1969, 500 000 t en 1970.

Le tableau 11 ci-après donne la décomposition du trafic de wagons complets par coupures de distances et son évolution.

TABLEAU 11

Marchandises transportées par fer, décomposées par catégories de distance
(Envois commerciaux par wagons complets)

Trafic S.N.C.F.

● MILLIONS DE TONNES

	1965	1966	1967	1968	1969
0 à 49 km.....	39,1	36,3	35,9	38,2	40,6
50 à 149 km.....	54,1	51,7	50,9	50,4	54,5
150 à 299 km.....	48,7	49,1	47,4	46,4	47,7
300 à 399 km.....	23,7	23,4	23,4	23,4	24,8
400 km et au-delà.....	57,4	56,6	55,8	56,1	60,6
Total.....	223	217,1	213,4	214,5	228,2

● MILLIARDS DE TONNES/KILOMÈTRE

	1965	1966	1967	1968	1969
0 à 49 km.....	0,95	0,90	0,89	0,96	0,98
50 à 149 km.....	4,78	4,58	4,55	4,59	4,91
150 à 299 km.....	10,78	11,02	10,66	10,48	10,85
300 à 399 km.....	8,26	8,21	8,17	8,17	8,70
400 km et au-delà.....	35,70	35,18	34,69	35,03	38,03
Total.....	60,47	59,89	58,96	59,23	63,47

4. Transports par route

a. Évolution du parc de véhicules porteurs (camions, remorques, semi-remorques) en service

Pour déterminer la capacité du parc en service, le nombre de véhicules immatriculés n'a pas de signification, trop de propriétaires de véhicules mis à la ferraille s'abstenant de les faire rayer des registres. Le parc en service peut, toutefois, être évalué à partir du parc immatriculé d'après les résultats des enquêtes par sondage sur l'activité des véhicules. Mais les résultats de ces enquêtes ne sont connus qu'avec un décalage de plus d'un an et les derniers chiffres dont le présent rapport peut faire état sont ceux du parc moyen au cours de l'année 1969.

Il en est de même d'ailleurs, pour les statistiques détaillées de transport de marchandises.

De 1968 à 1969, l'accroissement annuel du parc en service est faible (+ 1,3 %) et résulte de deux mouvements inverses : le parc des professionnels a cru de + 6,8 % au total et de 15 % pour les gros porteurs, tandis que pour la première fois, le parc des particuliers diminue de 0,5 %; cette baisse est due aux véhicules de 2 à 5 t de C.U. qui diminuent de 3,8 %, tandis que le parc gros porteurs a continué à augmenter.

Au total, le parc en service s'accroît peu en nombre (10 % en quatre ans), mais beaucoup plus en capacité. En particulier, la capacité des véhicules de plus de 6 t de charge utile a augmenté de 41 %, et même de 58 % pour le parc des transporteurs professionnels, comme le montre le tableau 13.

TABLEAU 12

Nombre de véhicules de charge utile supérieure à 1 tonne

Années	Total	1,2 t	2 t	3,5 t	5 t	7 t	10 t	15 t	20 t
a. Véhicules de transport professionnel (location comprise)									
1964.....	111 374	12 717	20 053	6 463	15 734	10 975	30 419	5 687	9 326
1965.....	136 590	15 234	23 660	10 634	20 940	12 116	35 576	6 503	11 927
1966.....	140 967	15 894	23 184	10 822	19 312	13 242	37 211	6 902	14 400
1967.....	148 672	16 292	24 285	11 174	19 973	12 776	39 715	6 930	17 527
1968.....	151 754	14 945	22 815	10 739	19 753	12 258	41 949	7 485	21 810
1969.....	170 183	17 513	24 065	12 384	22 337	12 986	45 611	8 461	26 826
b. Véhicules de transport pour compte propre									
1964.....	647 327	276 675	160 828	52 669	75 191	30 988	40 506	6 066	4 404
1965.....	784 179	326 359	183 106	71 398	99 369	41 265	48 427	8 115	6 140
1966.....	820 428	337 509	185 335	79 403	104 420	44 405	52 438	9 424	7 494
1967.....	821 557	344 440	178 113	77 311	104 195	43 186	55 552	9 887	8 873
1968.....	851 117	376 686	172 459	77 344	102 281	44 677	56 671	10 408	10 591
1969.....	845 754	380 377	164 068	76 502	97 978	45 101	58 878	11 394	11 456
Total transports professionnels et pour compte propre en 1969.....	1 015 937	397 890	188 133	88 886	120 315	58 087	104 489	19 855	38 282

Source : Annuaire statistique M.E.L.

TABLEAU 13

Capacité du parc

	Capacité en milliers de tonnes	
	1965	1969
Véhicules ≥ 6 t.....	1 887	2 669
dont :		
Public.....	823	1 300
Privé.....	1 064	1 369

La décomposition de l'évolution de la capacité par catégories de véhicules met bien en relief l'évolution qui accentue la part croissante de la capacité du parc des gros porteurs professionnels supérieurs à 20 t.

Depuis 1962, la capacité totale du parc des professionnels a été multipliée par 2,25; la progression est plus du double de celle du volume de la

TABLEAU 14

Parc en service
Transports professionnels

Catégorie	Capacité moyenne	1965		1969	
		Nombre de véhicules	Capacité en milliers de t.	Nombre de véhicules	Capacité en milliers de t.
< 1 t..	0,5	15 600	7,8	29 345	14,7
1,2 t.	1,28	15 234	19,5	17 513	22,4
2 t..	2,17	23 660	51,3	24 065	52,2
3,5 t.	3,46	10 634	36,8	12 384	42,8
5 t..	5,29	20 940	110,8	22 337	118,1
7 t..	7,39	12 116	89,5	12 986	96
10 t.	10,32	35 576	367,1	45 611	470,7
15 t.	14,85	6 503	96,5	8 461	125,6
20 t.	22,65	11 927	270,1	26 826	607,6
Total.....		152 190	1 049,4	199 528	1 550,1

Source : Annuaire statistique M.E.L.

P.I.B. qui, sur la base de l'indice 100 en 1962, est à 149,5 en 1969.

De 1968 à 1969, l'évolution de la capacité est la suivante :

**b. Marchandises transportées
par route, décomposées
par catégorie de distance**

Le taux de progression moyen annuel en t/km des transporteurs routiers professionnels est beaucoup plus fort à plus de 150 km qu'aux courtes distances avec toutefois un léger fléchissement dans la coupure 300/400 km. Les transports à 400 km au moins qui, en 1965 représentaient 36 % du tonnage kilométrique total, en représentent 39 % en 1969. Par contre, le pourcentage des transports à moins de 150 km dans le total s'est réduit en 4 ans, de 14,33 % à 12,6 %. Si l'on considère uniquement les transports au-delà de 300 km, on constate que la distance moyenne des transports routiers professionnels passe de 475 km à 516 km de 1965 à 1969, tandis que celle de la S.N.C.F. ne progresse que de 542 à 547 km.

TABLEAU 15

Capacité des véhicules en service

En milliers de t

Véhicules	1968	1969
Tous véhicules ≥ 1 t :		
Professionnel.....		1 535
Privé.....	2 975	2 996
Véhicules ≥ 6,5 t :		
Professionnel.....	1 129	1 300
Privé.....	1 309	1 369

TABLEAU 16

Compte d'autrui et location

	1965	1966	1967	1968	1969	1969/1965	1969/1968	Taux moyen annuel d'accroissement 1965/1969
a. Tonnes transportées (en millions de t)								
0 à 49 km.....	302,2	319	295	354	414	37,14	16,66	8,2
50 à 149 km.....	56	63	73	7,3	88	57,14	18,91	11,2
150 à 299 km.....	25	29,4	31,6	35	42	67,6	23,52	14
300 à 399 km.....	7	7	8	11	12,9	6,9	11,11	14
400 km et au-delà.....	16,6	19,6	20	22,2	26	39,78	17,11	8,8
Total.....	407	437	427	495	58,2	4,24	17,37	9,3
b. Tonnes kilomètres (milliards de t/km)								
0 à 49 km.....	3,8	3,9	4	4,4	5,1	37,83	18,6	8,2
50 à 149 km.....	4,8	5,6	6	5,9	7,2	53,19	22,03	11,4
150 à 299 km.....	5,2	6	6	6,7	8,4	62,74	23,88	12,9
300 à 399 km.....	2,6	2,5	2,8	3,6	4	53,84	11,11	11,4
400 km et au-delà.....	9,6	11,1	11,9	13,3	15,6	62,50	16,41	11,1
Total.....	26,7	29,1	30,7	33,9	40,3	56,42	18,58	11,4

TABLEAU 17

Compte propre

	1965	1966	1967	1968	1969	1969/1965	1969/1968	Taux moyen annuel d'accroissement 1965/1969
a. Tonnes transportées (en millions de t)								
0 à 49.....	714	698	710	765	785	9,74	2,35	2,4
50 à 149.....	85	97	99	99	105	16,16	6,06	5,3
150 à 299.....	19	21	23	23,1	24	26,31	3,89	6
300 à 399.....	3	4	4	4	4	21,21	8,10	6,6
400 et au-delà.....	3	4	5	4	4	29,03	4,76	6,6
Total.....	824	824	841	894	922	11,38	2,79	2,8
b. Tonnes kilomètres (milliards de t/km)								
0 à 49.....	7,5	7,7	7,8	7,8	8,2	5,1	5,12	2,3
50 à 149.....	6,9	8	7,4	6,8	7,4	4,28	8,95	1,8
150 à 299.....	3,7	4,2	3,9	3,9	4,1	10,81	5,12	2,5
300 à 399.....	1,1	1,2	1,3	1,1	1,2	0	0	0
400 et au-delà.....	1,7	2,3	2,6	2,3	2,1	29,41	-9,09	6,7
Total.....	20,9	23,4	23	21,9	23	9,04	4,56	2,5

c. La location exclusive de longue durée

Placée hors contingentement à la fin de 1963, la location exclusive a connu une expansion remarquable ainsi qu'il ressort du tableau 18.

En retenant les moyennes de charge utile par catégorie de licence pour les camions, remorques et semi-remorques, telles qu'elles ressortent du tableau 3, page 74 de l'étude I.N.S.E.E. E 3, on obtient une évaluation de la capacité des licences exclusives, tableau 19.

TABLEAU 18

Nombre de licences en cours, en fin d'année (location vente exclue)

Années	Licence A	Licence B	Licence C
	Au moins 19 t de poids total en charge	11 à 19 t	Moins de 11 t
1965.....	3 098	2 722	491
1969.....	9 604	6 204	1 645

Source : Note mensuelle d'information, ministère des Transports, septembre 1970 et Annuaire statistique.

TABLEAU 19

Capacité des licences exclusives

Années	Licence A	Licence B	Licence C	Total de C.U.
1965.....	3 098 × 19 = 58 862 t.	2 722 × 9,17 = 24 960 t.	491 × 4,88 = 2 396 t.	86 218 t.
1969.....	9 604 × 19 = 182 476 t.	6 204 × 9,17 = 56 890 t.	1 645 × 4,88 = 80 276 t.	319 642 t.
				soit 25 % de la capacité totale des gros porteurs professionnels

La mise hors contingent de la location exclusive a donc, en 4 ans, permis un accroissement d'un

tiers de la capacité du parc professionnel de transport.

5. Part de la route dans le trafic route et fer

TABEAU 20

Répartition du trafic rail wagons complets + route en t/km par catégories de distance et par mode de transport

	Tonnes / kilomètres					
	1965			1969		
	Milliards de t/km		% de la route	Milliards de t/km		% de la route
	Fer	Route		Fer	Route	
0 à 49 km.....	0,95	10,2	91	0,98	13,3	93
50 à 149 km.....	4,78	11,7	70	4,91	14,5	75
150 à 299 km.....	10,78	8,8	45	10,85	12,4	54
300 à 399.....	8,26	3,7	31	8,7	5,2	37
400 km et plus.....	35,7	11,3	24	38	17,7	32

La part de la route dans l'ensemble du trafic rail + route décroît avec la distance, ainsi qu'il est logique; en raison de l'importance beaucoup plus grande des frais terminaux dans les prix de revient ferroviaires, le prix de revient à la t/km décroît en effet, quand la distance augmente, beaucoup plus vite sur le rail que sur la route. Mais on voit sur le tableau ci-dessus qu'en quatre ans, la part relative de la route s'est accrue de 20 % pour toutes les coupures de distance au-delà de 150 km.

6. Les oléoducs

L'année 1969 a été marquée par l'entrée en service, au mois de mai, de l'oléoduc Le Havre-Valenciennes et l'année 1970, par la décision de tripler d'ici 1980 la capacité du Sud-européen (de 35 à 90 millions de t/an) et de construire une conduite de propylène de Feysin à Pont-de-Claix (145 km).

TABEAU 21

Trafic oléoducs

	1966	1967	1968	1969	1970
	En tonnages (millions de t)				
Brut national.....	2,3	3,0	2,2	2	} 82,5
Brut importé.....	44,7	52,7	58,4	66,8	
Produits raffinés.....	5,5	6,2	6,9	10,4	
Total (sans transit).....	52,5	61,9	67,5	79,2	95,8
Sud européen transit.....	21,2	19,7	12,9	14,8	19,4
	En tonnages kilométriques (milliards de t/km)				
Brut national.....	0,2	0,2	0,2	0,19	} 12,04
Brut raffinerie.....	6,9	7,8	8,1	9,2	
Raffiné.....	1	1	1,2	1,97	
Total (sans transit).....	8,1	9	9,5	11,36	14,5
Sud-Européen transit.....	15,6	14,5	9,4	10,6	14,5

7. Voies navigables

La très forte progression du trafic global constatée entre 1968 et 1969 a fait place en 1970 à une

stagnation en ce qui concerne les tonnages et à une régression en ce qui concerne les tonnages kilométriques. Le renversement de tendance est particulièrement marqué en trafic intérieur, dont le tonnage lui-même décroît.

TABLEAU 22 *Trafic fluvial*

Nature du trafic	Tonnages					Tonnes/kilomètres				
	En millions de tonnes			Rapports		En milliards de tonnes/kilomètres			Rapports	
	1965	1969	1970	1970/ 1965	1970/ 1969	1965	1969	1970	1970/ 1965	1970/ 1969
Intérieur.....	58,31	68,31	66,93	1,15	0,98	8,49	9,06	8,72	1,03	0,96
Importation.....	9,34	12,99	13,25	1,42	1,02	1,08	1,74	1,65	1,53	0,95
Exportation.....	15,13	21,88	22,18	1,47	1,014	1,66	2,51	2,35	1,42	0,94
Transit.....	6,97	7,02	7,99	1,15	1,14	1,28	1,29	1,46	1,14	1,13
Total.....	89,75	110,20	110,35	1,23	1,00	12,51	14,60	14,18	1,13	0,97

La décomposition du trafic donnée au tableau 23 montre que la diminution est due essentiellement

au trafic des produits agricoles, des combustibles minéraux et des produits métallurgiques.

TABLEAU 23 *Trafic voies navigables par nature de marchandises (transit exclus)*

Groupe	Nature de marchandises	Tonnage en millions de t				Tonnage kilométrique en milliards de t/km			Rapport 1970/1969	
		Années				Années			En tonnage	En tonnage kilométrique
		1965	1967	1969	1970	1965	1969	1970		
0.	Produits agricoles...	5,59	6,45	9,30	7,77	1,39	2,36	1,93	0,84	0,82
1.	Denrées alimentaires et fourrages.....	2,43	2,58	2,71	2,80	0,52	0,62	0,63	1,03	1,02
2.	Combustibles minér. solides.....	9,18	8,42	7,82	7,08	1,21	1,08	0,90	0,91	0,83
3.	Produits pétroliers..	15,95	15,01	16,16	17,00	2,76	2,42	2,34	1,05	0,97
4.	Minerais et déchets pour la métallurgie.....	1,10	1,71	2,00	2,91	0,15	0,20	0,27	1,45	1,35
5.	Produits métallurgiques.....	3,67	4,18	4,38	4,26	0,69	0,82	0,71	0,97	0,87
6.	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	40,61	47,80	56,17	55,90	3,78	4,93	5,08	1,00	1,03
7.	Engrais.....	2,31	2,28	2,15	2,32	0,29	0,35	0,37	1,08	1,06
8.	Produits chimiques..	1,75	1,87	1,92	1,84	0,44	0,44	0,42	0,96	0,96
9.	Machines, véhicules.	0,18	0,37	0,58	0,48	0,00	0,09	0,07	0,83	0,80
	Total.....	82,77	90,67	103,19	102,36	11,23	13,31	12,72	0,99	0,96

2. Transports maritimes français

Le commerce international avait peu progressé en 1967; il connaît, depuis 1968, une vive reprise. Le trafic maritime mondial a suivi une évolution parallèle : en 1968 croissance de 11,5 %, alors que le rythme antérieur 1957/1967 était de 7 % en moyenne par an; en 1969, croissance de 10 %.

Le commerce extérieur de la France et le trafic maritime de l'armement français ont suivi ce mouvement général. En 1969, l'augmentation du trafic de l'armement atteint + 32,4 % se répartissant de la façon suivante :

	%
Sec.....	+ 11,5
Hydrocarbures.....	+ 41,5

Au cours des années 1962 à 1967, les taux moyens étaient respectivement de 4,3 % et 6,9 %.

Mais le déséquilibre entre nos exportations et nos importations reste important. Malgré une légère amélioration dans le secteur des marchandises diverses, le taux global de couverture du commerce maritime français par l'armement français, pour toutes marchandises, se dégrade.

	1966	1969
Taux nominal (1).....	75,4	64,6
Taux apparent.....	49,5	39,1

Malgré une augmentation sensible du trafic effectué par les compagnies françaises sur des relations ne touchant pas la France (trafic tiers), le déficit de la balance des frets et passages (hors zone franc), reste élevé et croissant : 204 millions de dollars (source : Comité central des armateurs 69 et Commission des transports du plan).

1. La flotte française

L'évolution mondiale de la construction navale se caractérise par le relèvement du taux annuel d'accroissement (9 % en 1969), et par la tendance au gigantisme, à la spécialisation des bâtiments et au rajeunissement. Si le taux moyen est de 9 %, il est nettement supérieur pour le Japon (22 %).

Calculé sur cinq années, de 1966 à 1971, le taux moyen d'accroissement de la flotte française en service est de 5 %. La part des pétroliers dans le tonnage global ne cesse de progresser : 53,3 % en 1968, 59,6 % en 1971, tandis que la part des cargos non spécialisés se réduit à moins de 25 %.

(1) Le taux nominal donne, par rapport au commerce extérieur maritime français, la part du pavillon français sur trafic français et tiers.

Le taux apparent donne, par rapport au commerce extérieur maritime français, la part du pavillon français sur trafic français.

TABLEAU 24 Armement pétrolier. — Flotte française

T.J.B. = tonneaux de jauge brute.

	1966		1967		1968		1969		1970		1971	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
Pétroliers au 1 ^{er} janvier (longs courriers, caboteurs, G.N.L.-G.P.L.).	161	2 400 050	156	2 538 088	151	2 559 621	143	2 912 305	136	3 125 627	129	3 359 596
Entrées en service.....		232 438	5	77 417	20	587 195	9	402 254	11	418 370		
Sorties.....		95 400	10	55 884	28	234 511	16	188 462	18	184 401		
Solde.....		+ 137 038	- 5	+ 21 533	- 8	+ 352 684	- 7	+ 213 322	- 7	+ 233 969		

TABLEAU 25 Volume des transports et distance moyenne de transport des produits pétroliers par l'armement français

	Tonnages transportés (1 000 t)		Tonnes milles transportées (en millions de tonne/mille)		Parcours moyen par t (en milles)	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Importations.....	38 294	42 980	102 380	138 917	2 673
Exportations.....	850	1 054	1 601	1 234	1 883	1 170
Trafics tiers.....	21 995	23 966	90 700	135 317	4 123	5 642
Trafic total.....	61 139	68 000	194 681	275 468	3 184	4 051

TABLEAU 26

Armement sec. — Flotte française

	1966		1967		1968		1969		1970		1971	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
Cargos au 1 ^{er} janvier..	432	2 000 085	435	2 085 471	430	2 237 507	389	2 199 945	380	2 226 219	379	2 275 257
Entrées en service....	29	160 694	40	298 340	17	168 541	36	224 815	31	209 095		
Sorties.....	26	75 308	45	146 304	58	206 103	45	198 541	32	160 057		
Solde.....	+ 3	+ 85 386	- 5	+ 192 036	- 41	- 37 562	- 9	+ 26 274	- 1	+ 49 038		

TABLEAU 27

Volume des transports et distance moyenne de transport des marchandises sèches pour l'armement français

	Tonnages transportés (1 000 t)		Tonnes milles transportées (en millions de tonne/mille)		Parcours moyen par t (en milles)	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Importations.....	9 826	9 510	27 139	29 611	2 761
Exportations.....	5 064	4 737	15 825	14 797	3 125	3 123
Trafics tiers.....	9 269	10 707	41 158	49 376	4 440	4 611
Trafic total.....	24 159	24 954	84 122	93 784	3 482	3 758

TABLEAU 28

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

En milliards de t/milles

Produits	1968	1969
Charbons.....	10,3	13,2
Autres pondéreux.....	22,5	25,3
Céréales.....	6,8	6,5
Marchandises diverses.....	44,5	48,5
Tous produits sauf hydrocarbures.....	84,1	93,7
Hydrocarbures.....	194,7	275,9
Ensemble des produits.	278,8	369,2

2. Les ports maritimes

Le sous-chapitre précédent traite des transports par l'armement français; le présent sous-chapitre est consacré aux ports maritimes français, dont le trafic commercial, exprimé en tonnes, est assuré pour environ 42 % par l'armement français.

a. Évolution du trafic de 1965 à 1970

(en milliers de tonnes)

Le cabotage est compris dans les tableaux ci-après; il est donc compté à deux reprises (au départ et à l'arrivée).

TABLEAU 29

Marchandises sèches (autres que le pétrole)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1969/1968	1970/1969	Taux moyen annuel 1970/1965
							%	%	%
Déchargements.....	30 385	31 060	31 439	32 285	36 818	43 281	+ 14,1	+ 17,7	+ 7,3
Chargements.....	16 596	16 667	16 321	18 824	19 121	20 214	+ 1,5	+ 5,8	+ 4,0
Total.....	46 981	47 727	47 760	51 109	55 939	63 495	+ 9,4	+ 13,4	+ 6,2

TABLEAU 30

Pétrole

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1969/1968	1970/1969	Taux moyen annuel 1970/1965
							%	%	%
Déchargements.....	88 682	98 817	130 370	104 066	118 762	138 793	+ 14,1	+ 16,8	+ 9,4
Chargements.....	11 922	13 951	14 697	14 492	17 686	17 039	+ 22,0	+ 4,1	+ 9,6
Total.....	100 604	112 768	118 067	118 558	136 447	155 832	+ 15,1	+ 14,2	+ 9,2

TABLEAU 31

Total pétrole + sec

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1969/1968	1970/1969	Taux moyen annuel 1970/1965
							%	%	%
Déchargements.....	119 067	129 877	134 089	136 951	155 580	182 074	+ 14,1	+ 17,0	+ 8,9
Chargements.....	28 518	30 618	31 018	33 316	36 806	37 253	+ 10,4	+ 1,4	+ 5,5
Total.....	147 585	160 495	165 827	169 667	192 386	219 327	+ 13,3	+ 14,0	+ 8,3

TABLEAU 32

Cabotage

	1965	1966	1967	1968	1969	1968/1969	Taux moyen annuel 1965/1969
						%	%
Importations.....	8 839 606	8 676 155	8 882 555	9 691 968	11 843 765	+ 22	+ 7,6
Exportations.....	8 672 351	8 135 142	8 294 247	9 087 762	11 239 237	+ 23	+ 6,7
Total (Importations + exportations).....	17 511 957	16 811 297	17 177 796	18 779 748	23 083 002	+ 22	+ 7

b. Décomposition du trafic sec

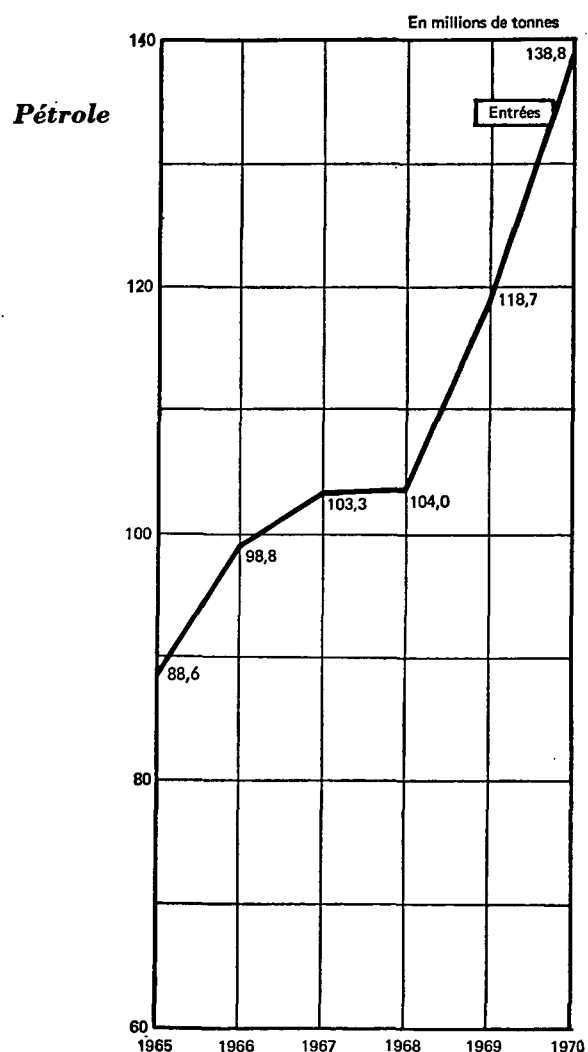
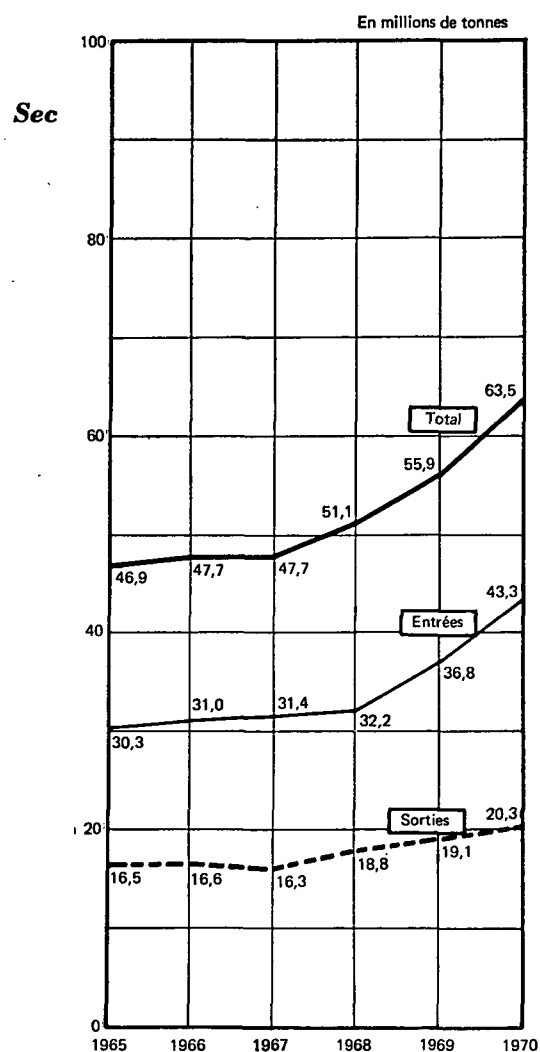
TABLEAU 33

Trafic marchandises sèches

	1966	1967	1968	1969	1970
Entrées (1) :					
Vrac.....	19 461	20 605	21 900	24 765	29 555
Containers et cadres (2).....	167	193	290	313	680
Divers.....	11 432	10 641	10 095	11 740	13 046
Total.....	31 060	31 439	32 285	36 818	43 281
Sorties (1) :					
Vrac.....	7 054	5 979	8 678	8 876	7 650
Containers et cadres (2).....	229	286	501	481	857
Divers.....	9 384	10 056	9 645	9 764	11 707
Total.....	16 667	16 321	18 824	19 121	20 214

(1) Cabotage compris.
 (2) Les containers normalisés représentent environ 80 % de la rubrique.

GRAPHIQUE V Trafic maritime des ports français



3. Les ports autonomes

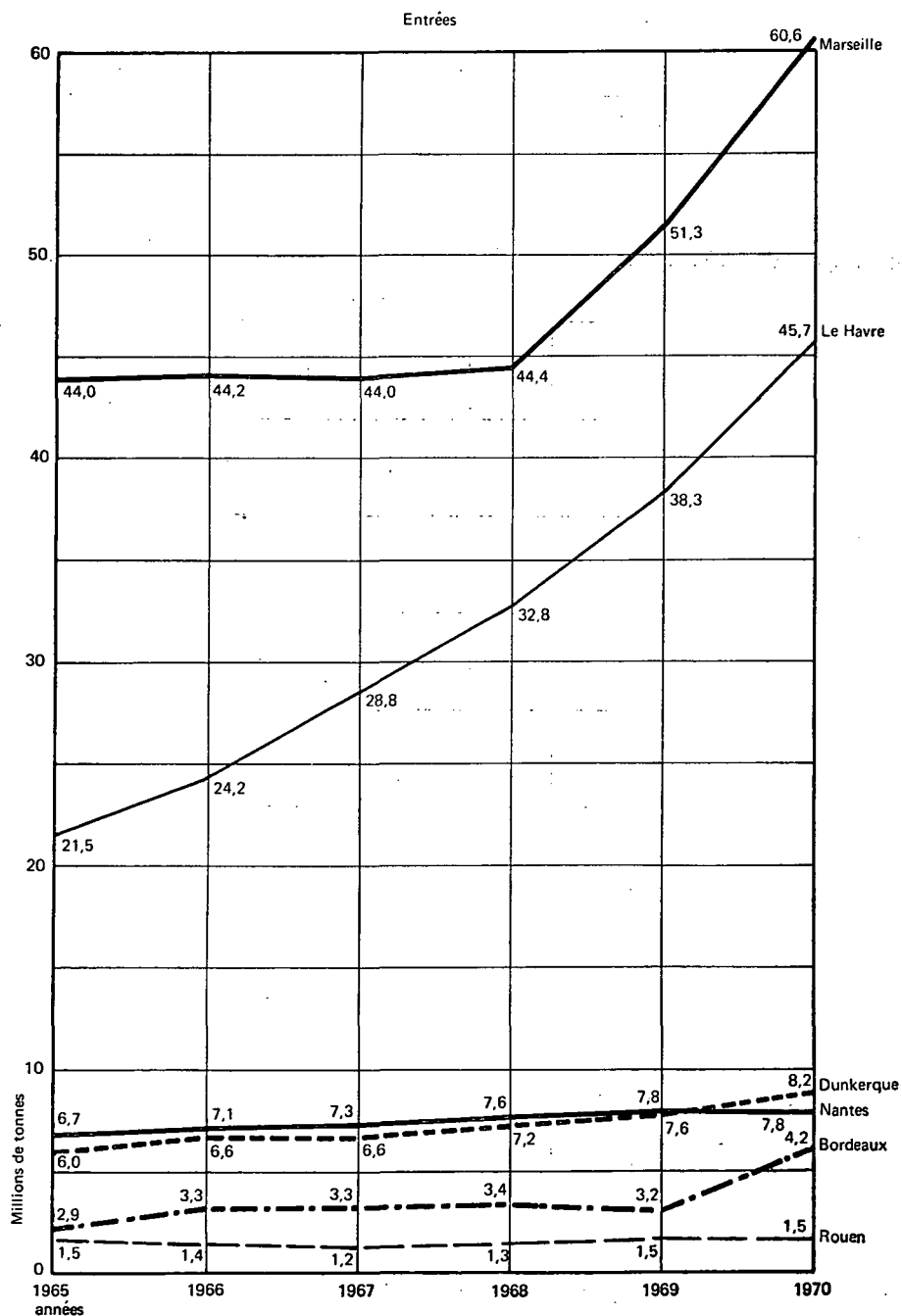
Les six ports autonomes ont en 1970 réalisé 87,6 % du trafic total des ports français (86,6 % en 1969). Dans le classement des trafics totaux de marchandises, Marseille reste en tête avec 74 millions de t suivi par le Havre (58 millions de t), Dunkerque (25 millions de t) puis Rouen (12 mil-

lions de t), Bordeaux (11 millions de t), qui connaît le taux annuel de progression le plus élevé (+ 27,5%) et Nantes Saint-Nazaire (11 millions de t). Ces résultats s'entendent avitaillement non compris.

La croissance du tonnage de jauge nette des navires entrés (+ 9,6 %) est plus rapide que celle du nombre de ces navires (+ 6,4 %) ce qui confirme le phénomène bien connu de l'accroissement continu de la taille des navires.

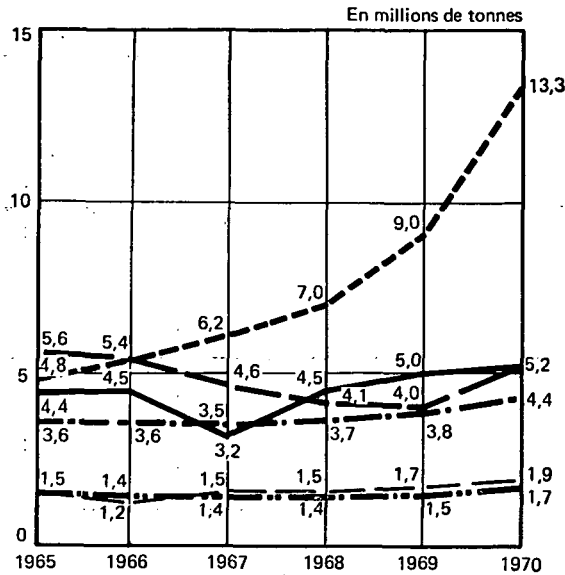
GRAPHIQUE VI *Ports autonomes : trafic maritime. — Pétrole*

Entrées

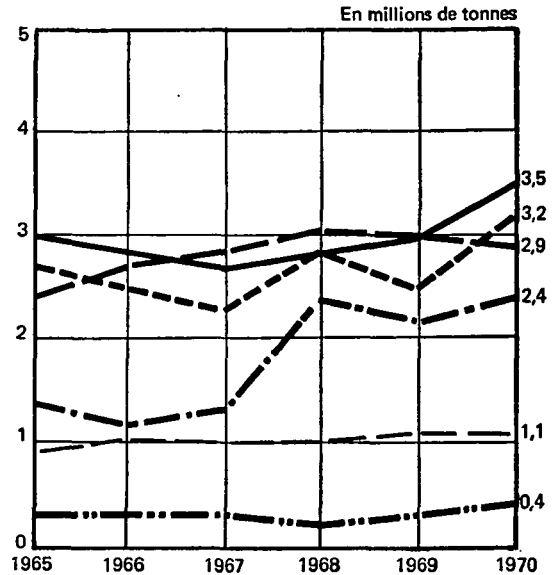


GRAPHIQUE VII *Ports autonomes trafic maritime sec*

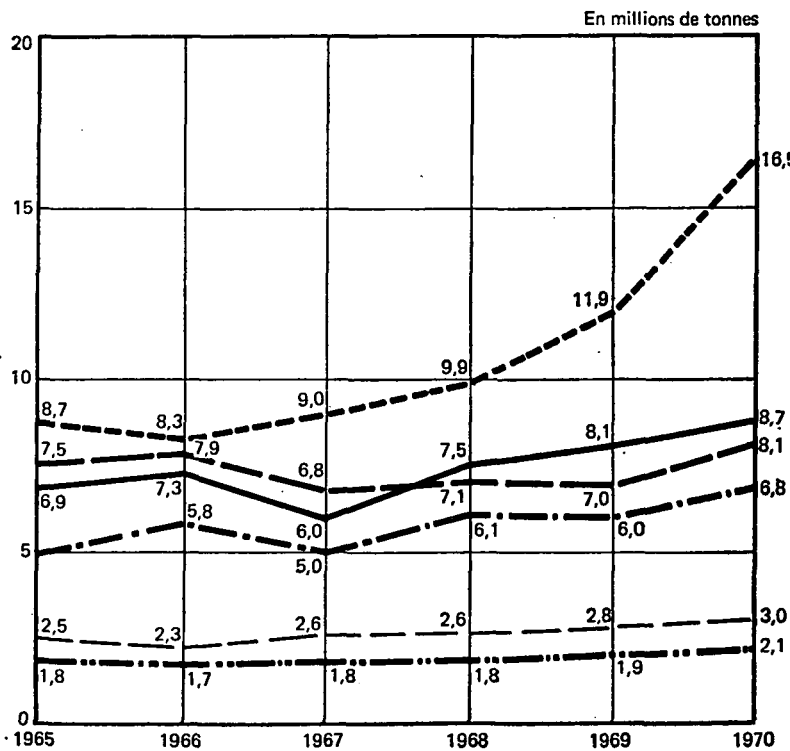
Entrées



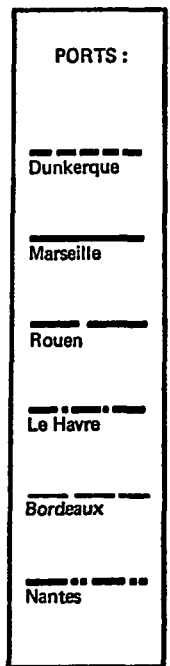
Sorties



Total

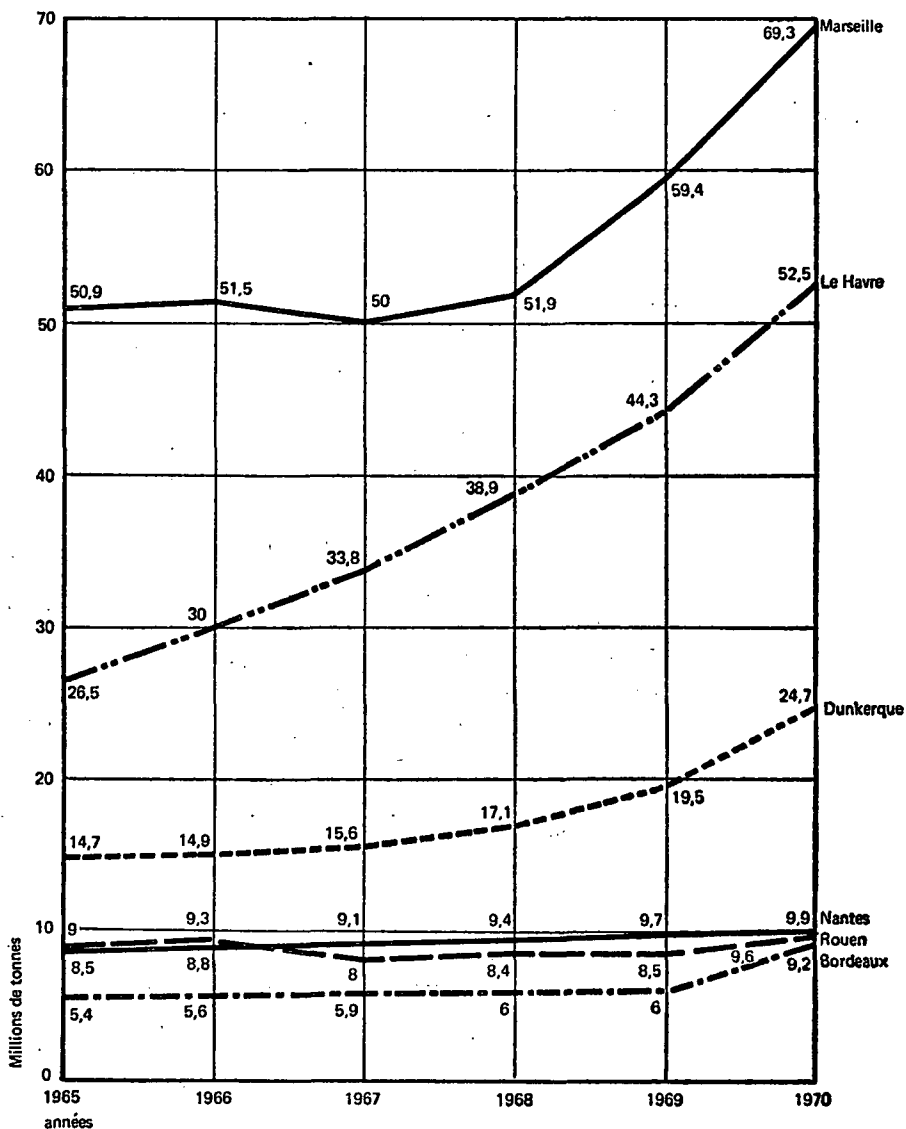


Légende



GRAPHIQUE VIII Ports autonomes : trafic maritime

Total = Sec (entrées + sorties) + pétrole (entrées)



3. Trafic aérien de marchandises

TABLEAU 34

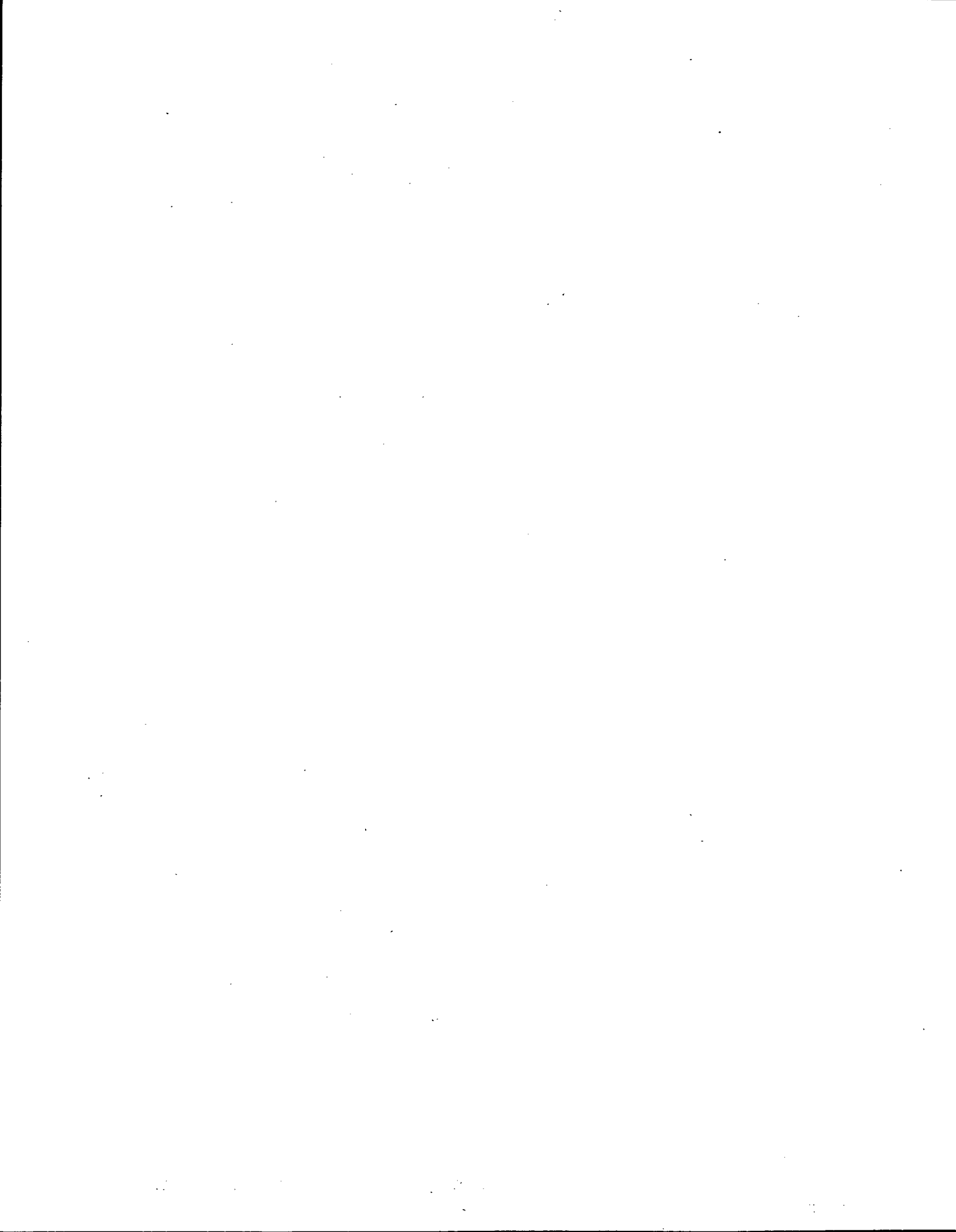
Transports aériens de marchandises assuré par les compagnies françaises

Années	(En milliers t.)	Décomposition du fret par compagnie	Millions de t/km		
			1968	1969	1970
1966.....	221 (+ 20 %)	Air-France.....	236	338	355
1967.....	261 (+ 18 %)	U.T.A.....	81	108	121
1968.....	319 (+ 22,2 %)	Air-Inter.....	2	3	4
1969.....	449 (+ 41 %)				
1970.....	480 (+ 6,9 %)				

TABLEAU 35 *Transports aériens de marchandises au départ ou à destination de la France*
(fret commercial payant et non payant)

Tonnes				
Aéroports	1967	1968	1969	1970
Aéroport de Paris.....	155 250	173 576	217 800	228 860
Autres aéroports.....	98 217	81 553	85 000	-
Total.....	283 467	255 129	302 800	

La progression est relativement rapide à Paris, mais ne l'est pas en province.



3

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS DONNÉES STATISTIQUES

Toute comparaison avec 1968 est faussée par l'incidence des événements de mai 1968. L'évolution constatée en 1969 et 1970 confirme les tendances antérieures à 1968 : développement des transports en voiture particulière, stagnation ou même régression des transports publics. Toutefois, le trafic ferroviaire montre, surtout depuis deux ans, une expansion marquée sur les grandes lignes.

I. Transports terrestres

1. Trafic S.N.C.F.

Pour apprécier les résultats du tableau 36, il y a lieu de tenir compte du transfert à la R.A.T.P. en décembre 1969, de la ligne de Vincennes.

TABLEAU 36

Banlieue parisienne

Voyageurs / kilomètres (en milliards)	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,065	0,070	0,067	0,060	0,063	0,061
2 ^e classe.....	1,06	1,113	1,12	1,057	1,148	1,167
Abonnements hebdomadaires.....	3,34	3,47	3,66	3,48	3,70	3,86
<i>Tarifs sociaux (familles nombreuses, etc.) :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,082	0,084	0,084	0,078	0,083	0,083
2 ^e classe.....	0,565	0,579	0,557	0,514	0,544	0,542
Autres abonnements (ordinaires, trimestriels, élèves).....	0,44	0,45	0,47	0,49	0,57	0,58
<i>Ensemble du trafic 1^{re} classe.....</i>	0,25	0,26	0,25	0,22	0,227	0,217
<i>Ensemble du trafic 2^e classe.....</i>	5,31	5,52	5,72	5,47	5,89	6,09
Total.....	5,56	5,78	5,97	5,69	6,12	6,3
Nombre (en millions de voyageurs).....	363	374	380	358	380	387

Le trafic de la banlieue de Paris s'accroît en moyenne de 1,2 % par an, en nombre de voyageurs, et comme la distance croît à peu près à la même cadence (de 15,3 km à 16,3 km en cinq ans), le trafic exprimé en voyageurs kilomètres augmente

d'environ 2,5 % par an. Le tout traduit l'extension et l'augmentation du peuplement de la banlieue.

Le trafic 1^{re} classe est très faible. Le déséquilibre du trafic selon les heures est très grand et s'accroît, bien que les périodes de pointes s'élargissent.

TABLEAU 37

Trafic autre que la banlieue de Paris

Voyageurs / kilomètres (en milliards)	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	2,04	2,06	2,01	1,97	2,20	2,31
2 ^e classe.....	7,36	7,45	7,28	6,28	7,46	7,70
<i>Tarifs réduits :</i>						
<i>Tarifs commerciaux :</i>						
1 ^{re} classe.....	1,64	1,70	1,70	1,65	1,70	1,88
2 ^e classe.....	5,05	5,03	4,85	4,61	5,08	5,40
<i>Tarifs sociaux (1) :</i>						
1 ^{re} classe.....	2,19	2,09	2,07	2,00	2,09	2,11
2 ^e classe.....	10,08	9,98	10,20	9,44	10,28	10,58
<i>Trafic international :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,77	0,75	0,74	0,64	0,75	0,92
2 ^e classe.....	3,59	3,56	3,55	3,05	3,46	3,77
<i>Ensemble du trafic :</i>						
1 ^{re} classe.....	6,64	6,60	6,52	6,26	6,74	7,22
2 ^e classe.....	26,08	26,02	25,88	23,92	26,28	27,45
Total général.....	32,72	32,62	32,40	30,18	33,02	34,67
Nombre (millions de voyageurs).....	257	254	243	221	227	226

(1) Familles nombreuses; congés payés; économiquement faibles; abonnements hebdomadaires et élèves; militaires.

En moyenne annuelle, le nombre de voyageurs diminue de 2,2 % sur la période 1965/1970 mais la distance moyenne s'accroît de 3,2 % passant de 127,3 km à 153,4 km.

Les voyages à tarifs commerciaux augmentent

entre 1965 et 1970 de 13 % en 1^{re} classe (de 14 % même en trafic intérieur) et de 5,4 % en 2^e classe.

En 1970 le nombre de voyageurs en couchettes a atteint 5,18 millions, soit une augmentation de 10 % sur 1969.

TABLEAU 38

Trafic par catégorie de trains

Milliards de voyageurs/km

Catégorie de trains	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Rapides et express.....	26,46	26,68	26,67	24,99	27,77	29,47
Omnibus.....	6,21	5,89	5,68	5,15	5,19	5,14

Le trafic des trains omnibus et directs continue à diminuer mais à une cadence qui semble se ralentir un peu. Celui des trains rapides et express augmente ces dernières années d'environ 1,8 % par an.

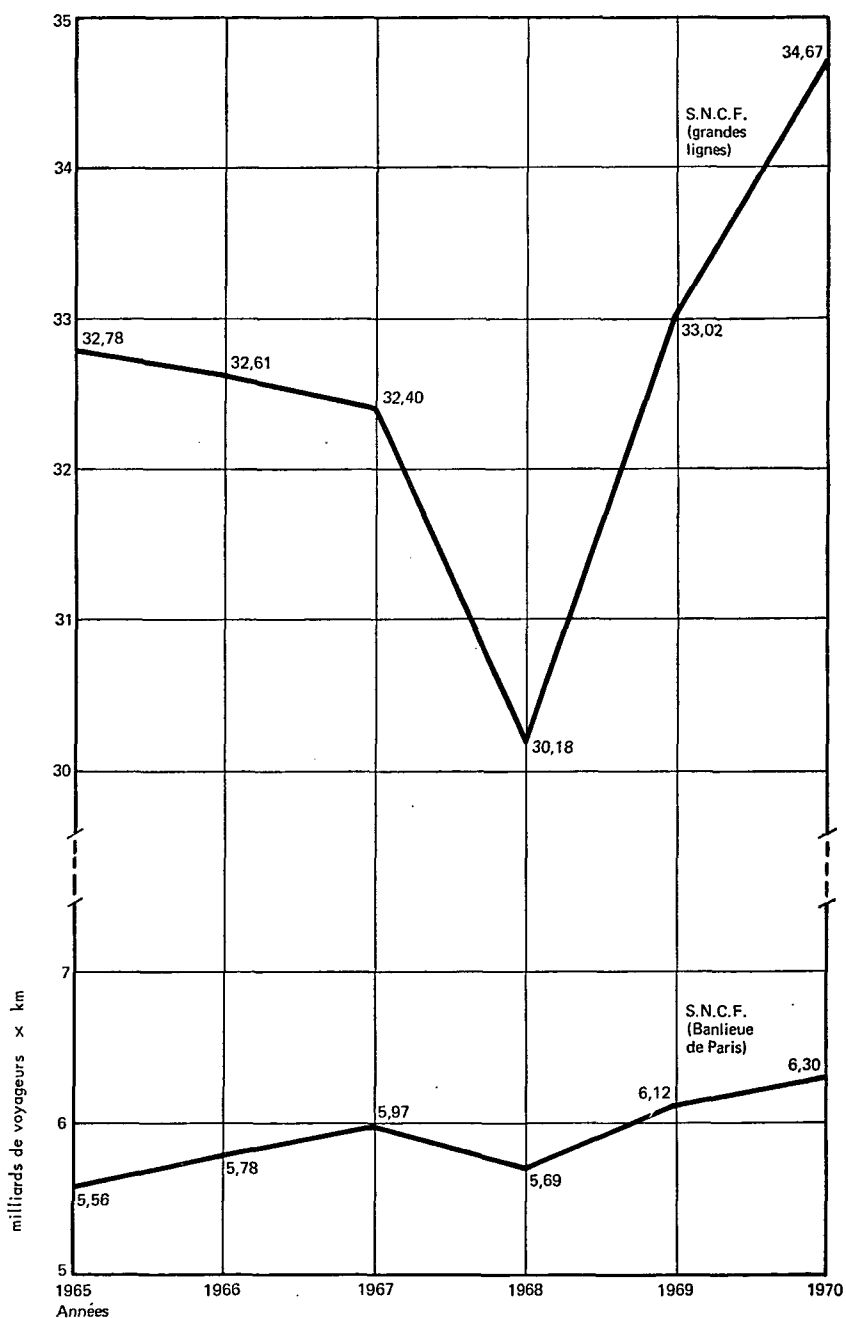
L'année 1965 est le maximum jamais atteint. Le creux de 1968 est un accident, mais le trafic accuse une légère tendance à la baisse, tableau 39.

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Sorties.....	5,32	5,26	5,04	4,48	5,17	
Entrées.....	4,46	5,41	5,32	4,66	5,22	
Transit.....	1,92	1,95	1,68	1,43	1,72	
Total.....	12,71	12,62	12,04	10,57	12,11	11,89

GRAPHIQUE IX

*Transports intérieurs
de voyageurs*

*Trafic
en
voyageurs/kilomètres*



2. La R.A.T.P.

Le trafic de la ligne de Sceaux continue à augmenter mais celui du métro, qui s'était accru de 9 % de 1955 à 1965, diminue depuis lors de près de 1 % par an en moyenne et celui du réseau rou-

tier a diminué en 15 ans de plus de moitié à Paris et de près du quart en banlieue; cette diminution paraît, d'ailleurs, s'accélérer : pour la seule année 1970 le trafic autobus a diminué par rapport à 1969 de 4,9 % dans Paris et de 4,7 % en banlieue.

Les diminutions portent essentiellement sur le trafic des jours creux et des heures creuses. Sur le

TABLEAU 40 *Voyageurs transportés*

	Millions				
	1966	1967	1968	1969	1970
Réseau urbain.....	1 189	1 172	1 087	1 122	1 124
Réseau express régional.....	54	54	50	55	100
<i>dont :</i>					
ligne Est-Ouest.....	-	-	-	1	43
Total fer.....	1 243	1 226	1 137	1 177	1 224
Route.....	733	661	543	552	528
Total général.....	1 976	1 886	1 680	1 729	1 752

réseau routier le trafic du dimanche est le tiers du trafic quotidien en milieu de semaine et le trafic du samedi a baissé en 10 ans de plus de 40 %. Sur le métro les trafics du samedi et du dimanche n'atteignent respectivement que 70 % et 40 % du trafic

en milieu de semaine et, tandis que le nombre de voyageurs entrant dans le métro a augmenté depuis 15 ans de 20 % entre 7 h et 9 h et de 11 % entre 17 h et 19 h, il a baissé de 25 % après 20 h et de 15 % entre 10 et 16 h.

TABLEAU 41 *Trafic voyageur/km (estimation)*

	1966	1967	1968	1969	1970
Fer.....	6,81	6,73	6,24	6,46	6,70
Route.....	2,58	2,45	2,21	2,26	2,16
Total.....	9,39	9,18	8,45	8,72	8,86

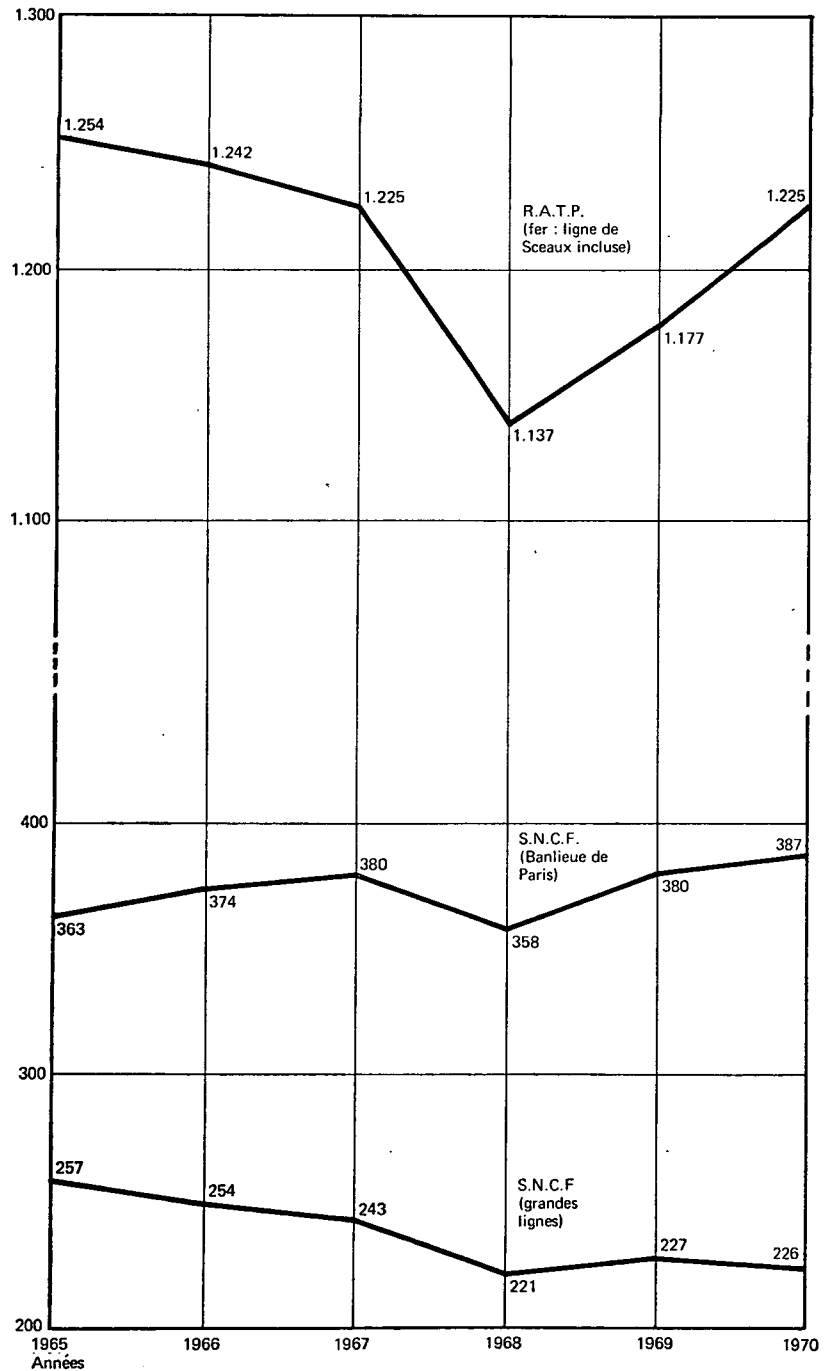
(voir graphique X).

GRAPHIQUE X

**Transports intérieurs
de voyageurs**

**Nombre
de voyageurs
transportés**

millions de voyageurs



3. Autres transports publics

Les données relatives à ce secteur n'ont pas la précision de celles de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.

TABLEAU 42

Autres transports publics

En millions de voyageurs

	1966	1967	1968	1969
Transports urbains.....	1 064	1 046	987	998
Chemins de fer d'intérêt général et voies ferrées d'intérêt local.....	50	56	52	56
Autocars interurbains en milliards V.K. (voir tableau 44) ..	13,9	14,2	14,5	15,3

TABLEAU 43

L'évolution du parc des autocars interurbains entre 1963 et 1969 est la suivante :

Nombre d'autocars (services urbains exclus)

	1963	1969	1969/1963
Total.....	23 770	28 739	+ 20,9
<i>Dont (%) :</i>			%
Moins de 20 places.....	9,4	8,9	
20 à 29 places...	11,1	9,1	
30 à 39 places...	19,7	14,8	
Plus de 40 places.	59,8	67,2	

On constate une tendance à l'accroissement des véhicules de forte capacité ainsi qu'à leur spécialisation.

L'évolution des services des autocars interurbains est approximativement indiquée dans le tableau 44.

Pour les lignes régulières les suppressions portent en général sur des lignes relativement courtes; sur les lignes maintenues la fréquence tend à augmenter, de 5 % au total entre 1967 et 1969.

Le trafic des services occasionnels est en augmentation continue.

On note une amélioration en 1969 de l'étalement des parcours dans l'année, ainsi que le montre le tableau 45.

TABLEAU 44

Services des autocars

	1966	1967	1968	1969	1969/1968	Taux moyen de variation annuelle 1969/1968 %
<i>Lignes régulières :</i>						
Nombre de lignes.....	12 016	11 797	11 697	11 332		
Longueur des lignes en km.....	429 150	422 370	419 000	407 800	- 2,7	- 1,8
Nombre de km car (en milliers).....	490 488	487 221	488 227	495 600	+ 1,5	+ 0,4
<i>Services occasionnels :</i>						
Nombre de km car (en milliers).....	142 000	143 000	139 000	156 300	+ 12,4	+ 3,2
<i>Services spéciaux d'écoliers :</i>						
Nombre de circuits.....			14 294	16 176		
Longueur des lignes en km.....	261 650	296 897	334 000	385 000	+ 15,2	+ 13,8
Nombre de km car (en milliers).....	100 296	111 671	136 295	157 854	+ 15,8	+ 16,3
Nombre de voyageurs/km (en milliards).....	13,9	14,2	14,5	15,3	+ 5,5	+ 3,5

Source : ministère des Transports (note mensuelle d'information, décembre 1970) et Annuaire statistique (1969).

TABLEAU 45

Étalement des parcours

Période du :	1968	1969	Variations
	%		
1 ^{er} octobre au 1 ^{er} avril.....	34 300 000	38 908 300	+ 13,4
1 ^{er} avril au 30 juin.....	38 500 000	48 061 800	+ 24,8
1 ^{er} juillet au 30 septembre.....	66 200 000	69 320 200	+ 4,7

Pour les services spéciaux d'écoliers, toute comparaison avec les années antérieures à 1968 est faussée par le fait qu'à partir de 1968, on a substitué dans les statistiques l'année scolaire à l'année civile. Les transporteurs publics assurent 78,7 % de ces circuits spéciaux.

Les longueurs cumulées d'autoroutes en service sont les suivantes à la fin de chaque année :

TABLEAU 47

Longueur des autoroutes

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Autoroutes de dégagement (km).....	243	280	330	350	395	461
Autoroutes de liaison (à péage).....	380	470	617	754	899	1 074

TABLEAU 48

Indice de la circulation sur les routes nationales (base 100 en 1965)

Années	Indice base 100 en 1965	% d'augmentation par rapport à l'année précédente	% d'accroissement annuel par rapport à la circulation de l'année 1964
1961.....			
1962.....		10,1	
1963.....		7,9	
1964.....		12,2	
1965.....	100	8,7	8,7
1966.....	108	8	8,7
1967.....	117	8,3	9,7
1968.....	124	6	7,6
1969.....	132	6,5	8,7
1970.....	139	5,3	7,6

4. La circulation routière

TABLEAU 46

Caractéristiques du réseau routier

Réseau routier	1965 km	1970 km
Routes nationales au 31 décembre.....	80 874	80 991
Autoroutes.....	654	1 530
Chemins départementaux.....	278 400	286 600
Voies communales.....	424 000	419 000
Chemins ruraux.....	698 000	691 000

Source : Annuaire statistique.

La circulation sur routes nationales a doublé en neuf ans. Jusqu'en 1964, sa croissance suivait à peu près une progression géométrique; depuis lors, la progression est simplement arithmétique.

La circulation sur autoroutes a cru de 245 % de 1963 à 1968 tandis que le réseau autoroutier s'allongeait de 145 %, ce qui donne pour la densité de la circulation autoroutière un accroissement moyen annuel de 19 %, deux à trois fois plus rapide que sur les routes nationales.

Sur l'ensemble du réseau routier, la croissance de la circulation est de l'ordre de 80 % de ce qu'elle est sur les seules routes nationales; le taux de croissance est, en effet, très inférieur en milieu urbain du fait des difficultés de stationnement et de circulation et du développement de la journée continue.

TABLEAU 49

Déplacements par voitures particulières (estimation)

	1965	1968	1969	1970	% d'augmen- tation 1970/1965
Parcours moyen annuel par véhicule (en km).....	10 400	10 700	10 800	11 000	5,8
Parc (en milliers).....	9 600	11 800	12 400	12 850	34
Coefficient moyen d'occupation.....	1,9	2	2	2	-
Voyageurs km (milliards de km).....	190	253	268	283	49

TABLEAU 50

Accidents de la circulation

Victimes	1965	1969	1970
Nombre de morts	12 800	14 700	15 100
Nombre de blessés.	290 000	318 000	

Le nombre des morts croît plus vite que celui des blessés, malgré les efforts déployés pour l'amélioration des secours. La France détient un triste record, pour l'accroissement du nombre des victimes, ainsi que le montre le tableau 51.

TABLEAU 51

Victimes de la circulation routière en 1968

Pays	Tués (1)		Blessés	
	Nombre en millions	Taux moyen d'accroissement annuel entre 1963 et 1968 %	Nombre en milliers	Nombre de blessés par accident ayant entraîné des dommages corporels
Allemagne fédérale.....	16,6	+ 2,8	468,7	1,4
France.....	14,3	+ 7,3	312,3	1,4
Grande-Bretagne.....	6,8	- 0,3	342,4	1,3
Italie.....	9,8	0	234,0	1,3
U.S.A.....	55,5	+ 5,0	2 300,0	1,5

(1) Ce tableau demande d'ailleurs à être corrigé, car, si en France on ne recense dans les statistiques des tués que les victimes décédées dans les 6 jours de l'accident, en Italie, la période en cause est de 7 jours, en Grande-Bretagne et en Allemagne, de 30 jours et aux U.S.A., on décompte toutes les victimes décédées dans l'année. Pour être comparables, par exemple, aux chiffres allemands, les chiffres français sont donc, semble-t-il, à augmenter de 5 % environ.

2. Le trafic maritime de passagers

Depuis quinze ans dans le monde entier, le trafic maritime de passagers :

— est en régression, ou même parfois a disparu, sur les relations intercontinentales;

— augmente sur les courtes traversées et s'y transforme, la proportion grandissante des passagers désirant voyager avec leur voiture amenant le remplacement des paquebots classiques par des cars-ferries; en particulier, le trafic entre la France et la Grande-Bretagne connaît un développement important : + 75,4 % entre 1966 et 1970; — connaît une expansion importante sous forme de croisières.

Dans l'ensemble des ports français, le trafic passagers toutes catégories a diminué de 1965 à 1968. Mais l'année 1969 marque un renversement de la tendance, le nombre de passagers étant en augmentation de 10 % sur 1967 et rejoignant, avec 4,6 millions de passagers, le niveau de 1962.

TABLEAU 52 *Passagers maritimes dans les ports français (Corse exclue)*

En milliers

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Total (embarqués et débarqués).....	4 382	4 536	4 177	3 943	4 623	
Dont : sous pavillon national.....	1 557	1 850	1 548	1 455	1 734	

Source : Direction générale des Douanes.

Dans ce trafic total, la part du pavillon national est passée de 35,5 % en 1965 à 37,5 % en 1969.

TABLEAU 53 *La flotte française de paquebots*

	1966		1967		1968		1969		1970		1971	
	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.	Nombre	T.J.B.
Navires à passagers au 1 ^{er} janvier.	47	478 175	48	489 146	42	430 967	38	387 797	38	373 224	30	286 572
Entrées en service....	6	54 176	1	8 450	1	6 014	2	230	-	-		
Sorties.....	5	43 205	7	66 609	5	49 184	2	14 803	8	86 652	"	
Solde.....	+ 1	+ 10 971	- 6	- 58 179	- 4	- 43 170	-	- 14 573	- 8	- 86 652		

TABLEAU 54 *Transports sous pavillon français*

Années	Passagers transportés (milliers)	Passagers/milles (milliers)	Parcours moyen par passages (en milles)
1968.....	2 529	784 958	310
1969.....	2 237	779 364	348

Les croisières sous pavillon français progressent mais n'intéressent encore qu'un faible nombre de touristes.: 24 760 en 1969, contre 9 300 en 1965.

3. Trafic aérien de voyageurs

TABLEAU 55 *Évolution de la flotte aérienne française*

	Nombre d'appareils				
	1966	1967	1968	1969	1970
Air France (1).....	98	96	98	114	97
U.T.A.....	17	11	12	13	14
Air Inter.....	18	25	35	39	40
Total.....	133	132	145	166	151
Boeing :					
Long courrier.....				33	36
Moyen courrier.....	68	30	37	13	16
Caravelle.....	-	43	46	45	42
Autres avions (super constellation D.C. 4, D.C. 3, etc.)..	30	23	15	23	3

(1) Flotte d'Air-France y compris les appareils postaux.

Le transport aérien n'assure actuellement qu'une faible part du transport intérieur des voyageurs,

mais il connaît un taux de croissance élevé et soutenu ainsi que le montre le tableau suivant :

TABLEAU 56 *Trafic intérieur*

Trafic intérieur (Corse incluse, transporteurs étrangers exclus)	1966	1967	1968	1969	1970	1970/1969
<i>Nombre de passagers payants en milliers :</i>						
Ensemble des compagnies.....	1 775	2 179	2 310	2 875	3 130	+ 8,9
Dont : Air inter.....	1 110	1 466	1 638	2 278	2 400	+ 5,3
<i>Passagers km (en millions de Vkm) :</i>						
Ensemble.....	888	1 099	1 177	1 495	1 701	+ 13,8
Dont : Air Inter.....	530	707	805	1 121	1 301	+ 16,1

Source : Secrétariat général à l'aviation civile.

De 1966 à 1970 la croissance moyenne annuelle du trafic d'Air Inter est de 24,8 % tant en ce qui concerne le nombre de voyageurs que les voyageurs/km.

Voyages d'affaires et tourisme

Le nombre des mouvements d'avions appartenant à des aéroclubs ou à des particuliers connaît

une progression rapide : 2 090 000 mouvements d'avions en 1969. Dans ce total le nombre de mou-

vements d'avions privés est de 358 650 (+ 13,6 % sur 1968 et + 27,5 % sur 1967).

TABLEAU 57 *Trafic international des compagnies françaises*

Années	Passagers		Passagers/km	
	Milliers	%	Millions	%
1966.....	4 130		8 354	
1967.....	4 470	8,2	9 256	10,8
1968.....	4 214	— 5,7	9 064	— 2,1
1969.....	5 517	30,9	10 887	20,1
1970.....	6 170	11,8	12 236	12,4

TABLEAU 58 *Évolution du trafic total par compagnie*

Compagnies aériennes	Passagers		Passagers/km	
	Milliers	Variation %	Millions	Variation %
<i>Air France :</i>				
1966.....	4 536	+ 11	7 413	+ 7
1967.....	4 927	+ 9	8 234	+ 10
1968.....	4 592	— 6,7	7 749	— 5,9
1969.....	5 662	+ 29	9 488	+ 23
1970.....	6 137	+ 8,4	10 657	+ 15
<i>U.T.A. :</i>				
1966.....	258	+ 13	1 299	+ 22
1967.....	255	— 1	1 406	+ 8
1968.....	294	+ 19,2	1 688	+ 20
1969.....	331	+ 13	1 774	+ 7
1970.....	362	+ 10,9	1 980	+ 10
<i>Air inter :</i>				
1966.....	1 110	+ 48	529	+ 50
1967.....	1 466	+ 32	707	+ 34
1968.....	1 638	+ 11,7	805	+ 14,4
1969.....	2 399	+ 39	1 120	+ 39
1970.....	2 801	+ 17	1 300	+ 16

Source : Secrétariat général à l'aviation civile.

Trafic des aéroports français

Le trafic des aéroports métropolitains a été de :

- 1968..... 14,7 millions de passagers;
- 1969..... 16,8 millions de passagers, soit 14,3 % d'accroissement sur 1968;
- 1970..... 17,8 millions de passagers, soit 17,8 % d'accroissement sur 1969.

Celui de l'aéroport de Paris, compris dans les chiffres ci dessus, est mentionné dans le tableau 58 bis (en millions de passagers).

Le taux moyen annuel d'accroissement de l'aéroport de Paris de 67 à 70 est de 15,8 %, taux supérieur au taux de croissance annuel moyen du trafic aérien mondial pour la même période.

Parmi les aérodromes de province, Calais et le Touquet sont en baisse, ainsi que Perpignan,

TABLEAU 58 bis

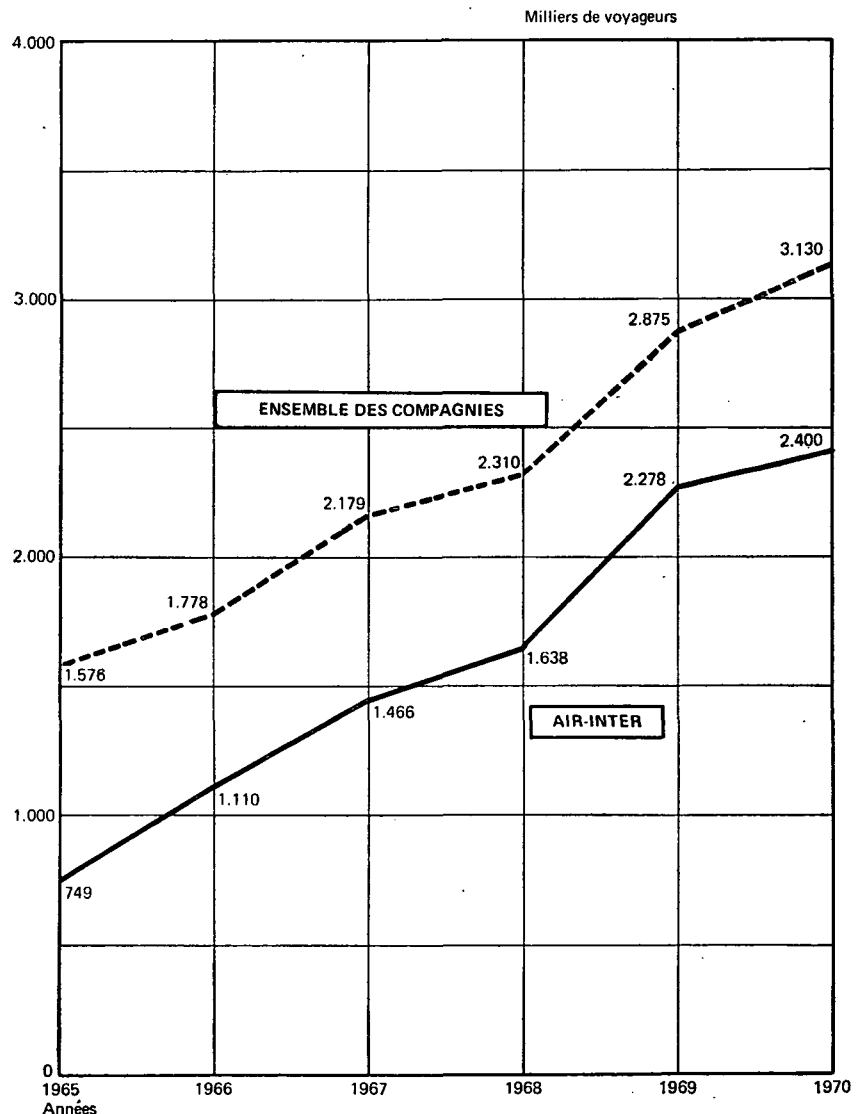
Trafic de l'aéroport de Paris

Années	Millions de passagers
1965.....	6,3
1966.....	7,3
1967.....	8,3
1968.....	8,2
1969.....	10,5
1970.....	12,9

du fait de la concurrence maritime pour les deux premiers et de l'aérodrome de Gerone pour le dernier.

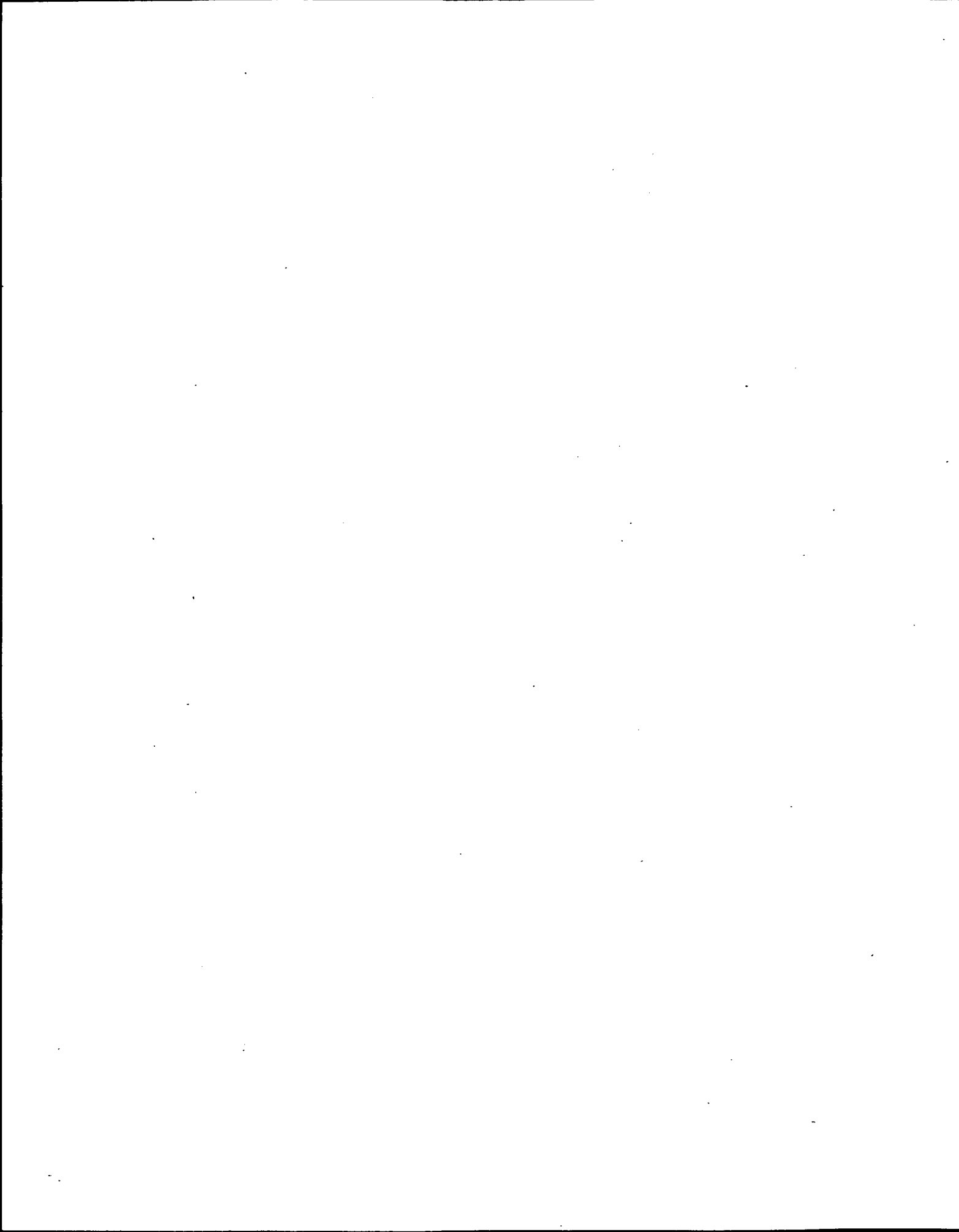
GRAPHIQUE XI

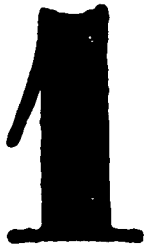
Transports aériens intérieurs (y compris la Corse) Transporteurs français



DEUXIÈME PARTIE

***Les comptes
de transport***





ÉQUILIBRE RESSOURCES-EMPLOIS DES PRODUITS TRANSPORTS ET AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Les équilibres ressources emplois montrent de quelle façon sont consommés les différents « produits transport » : produit transports terrestres, produit transports maritimes et aériens, produit des auxiliaires de transports. Les masses des deux termes de ces équilibres sont, par définition égales : le premier terme retrace les ressources et le second décrit les emplois qui sont faits de ces ressources :

a. Les ressources sont constituées par la « production disponible » à laquelle on ajoute, pour les auxiliaires de transport, les « ventes des administrations » et, sauf pour les transports routiers, la production des transports pour compte propre.

La production « disponible » n'est pas, à la différence de la production retenue dans les comptes de branches, exactement égale au chiffre d'affaires de la branche. Elle ne retient, en effet, que la part de ce chiffre d'affaires qui peut effectivement être mise à la disposition du reste de l'économie. Pour obtenir cette production disponible, il faut donc retrancher des « ventes » (chiffre d'affaires total), les « intraconsommations », c'est-à-dire le montant du chiffre d'affaires qui est consommé par la branche transports elle-même.

Ces corrections portent, pour les transports terrestres, sur les transports routiers de marchandises et la location de véhicules industriels (achat de transport ou location effectués par les entreprises de transport) et sur les locations de wagons (entièrement consommées par la S.N.C.F.). Ces phénomènes d'intra-consommation sont également très importants pour les auxiliaires de transport.

Pour les branches 25-01 (transports terrestres) et 25-03 (auxiliaires de transports) il est donc intéressant d'analyser les tableaux 59 et 63 retraçant l'évolution des ventes par sous-branches, avant de passer à l'étude des équilibres ressources-emplois ;

b. Les emplois intérieurs se divisent en emplois « finaux » (les consommateurs finaux étant les ménages; les administrations et les institutions financières) et en emplois intermédiaires, qui sont les consommations servant à la production d'autres produits, les consommateurs étant alors les entreprises.

Pour éviter les confusions il faut souligner que ces consommations intermédiaires ont une nature et une signification totalement différentes de celles qui figurent sous le même titre dans les comptes de production des branches. Les consommations intermédiaires des équilibres emplois-ressources retracent les consommations en produit transport des entreprises des autres branches, alors que celles des comptes de production correspondent à la consommation de la branche transport en autres produits servant à l'élaboration des produits transports.

Dans les équilibres ressources-emplois, les rapports avec l'extérieur apparaissent sous forme d'un solde appelé « solde des utilisations des services » (S.U.S.) égal à la différence entre les 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 donnés pour les trois branches 25-01 (transports terrestres), 25-02 (transports maritimes et aériens), 25-03 (auxiliaires de transport) à la fois :

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

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

Toutefois pour les équilibres qui sont publiés par sous-branches, (transports terrestres, transports maritimes, transports aériens) cette distinction entre volume et valeur ne peut être retenue.

I. Les transports terrestres

1. Évolution des ventes

Le tableau 59 décrit la progression des ventes de transports terrestres par sous-branches. Le chiffre d'affaires de l'ensemble de la branche a augmenté de 18,3 % en 1969, taux un peu supérieur à celui de 1968. Mais il faut noter que la croissance de 1968 s'expliquait en grande partie par la hausse des prix de 12,3 % alors qu'en 1969 cette hausse n'était que de 6,4 %.

Ce tableau permet également de constater que les activités des transports terrestres qui se développent le plus vite et le plus régulièrement sont la location de véhicules industriels et le transport routier de marchandises. On peut également noter que le chiffre d'affaires de la R.A.T.P. et celui des transports de voyageurs augmentent beaucoup moins rapidement que l'ensemble de la branche.

2. Équilibre ressources-emplois

L'évolution des ventes de l'ensemble de la branche se retrouve donc au niveau de la production disponible : croissance de 11 % en volume et hausse des prix de 6,4 %. De même qu'en 1968, cette hausse s'est répercutée un peu plus sur les entreprises (7,1 %) que sur les ménages (4,5 %) car les prix des des transports de voyageurs ont relativement moins augmenté que ceux des transports de marchandises. Par contre, la consommation des ménages en volume s'est accrue moins vite (6,4 %) que celle des entreprises (12,1 %).

2. Les transports maritimes et aériens

1. Les transports maritimes

La production des transports maritimes s'est développée un peu plus vite en 1969 qu'en 1968 (7,3 % contre 6,1 %). Deux postes de l'équilibre ressources emplois méritent d'être commentés. Tout d'abord, la consommation des ménages a connu une vive reprise (16,7 %), due à l'intensification

du trafic passagers avec la Corse et l'Angleterre et au développement des croisières. D'autre part il y a eu une très vive croissance de la consommation intermédiaire (plus de 50 %). Mais, ce dernier poste, à la différence des postes « consommation intermédiaire » des autres produits transport, ne retrace pas l'ensemble de la consommation des entreprises françaises en transports maritimes. Conventionnellement, depuis l'établissement de la base 1962, on considère que toute la production du transport maritime français de marchandises, à l'exception du cabotage national, est vendue à l'étranger. Cette partie du chiffre d'affaires de l'Armement français est donc reprise dans le solde des utilisations de services (1). La croissance de la consommation intermédiaire (c'est-à-dire du cabotage national) est essentiellement imputable aux transports de produits pétroliers.

2. Les transports aériens

Les transports aériens ont, après une année 1968 très médiocre, connu un très vif développement en 1969, puisque la croissance en valeur de leur production disponible s'établit à 27 %. Le S.U.S. (2) qui s'était détérioré en 1968 a atteint un excellent niveau, et l'essor de la consommation des ménages a été très remarquable (30,5 % de croissance en valeur).

(1) Le S.U.S. des transports maritimes retient :

En recettes (exportation de services) :

- les recettes en devises des compagnies françaises à l'occasion de trafic passager,
- les recettes des transports internationaux de marchandises des compagnies françaises, supposées réalisées entièrement avec l'étranger (soit : chiffre d'affaires total de l'armement français, moins cabotage national),
- les recettes de location de navires français à des armateurs étrangers;

En dépenses (importation de services) :

- les recettes en francs des compagnies étrangères à l'occasion de trafic passager,
- les dépenses de location de navires étrangers par les armateurs français.

Le solde des utilisations de services est donc égal à la différence entre l'ensemble des recettes et des dépenses.

(2) Le S.U.S. des transports maritimes retient :

Recettes (exportation de services) :

- recettes en devises des compagnies françaises à l'occasion de trafic passager,
- recettes de transport de marchandises pour les pays tiers,
- recettes de location d'avions à des pays tiers;

Dépenses (importations de services) :

- recettes en francs des compagnies étrangères à l'occasion de trafic passager ou marchandise,
- dépenses des compagnies françaises en location d'avions de pays tiers. S.U.S. = recettes — dépenses.

3. Les auxiliaires de transport (1)

2. Équilibre ressources-emplois

1. Évolution des ventes

Pour les auxiliaires de transports, l'augmentation du chiffre d'affaires global pour 1969 retracée par le tableau 63 est très importante : 18,3 %.

La croissance de 18,9 % enregistrée en 1968, pouvait s'expliquer par une très forte hausse des prix (13,1 %) consécutive à l'introduction de la T.V.A. Il n'en a pas été de même en 1969 et la croissance en volume des ventes des auxiliaires de transports peut être estimée à plus de 10 % pour cette année là (contre 4 % en 1968).

Les auxiliaires routiers ont maintenu leur développement à un rythme élevé, ainsi que les auxiliaires des transports aériens. Mais la part de ces derniers dans le chiffre d'affaires total, bien qu'en vive progression chaque année, reste faible.

Les ventes des administrations, essentiellement les recettes des ports maritimes et fluviaux, qui s'ajoutent en ressource à la production disponible ont également fortement augmenté. La consommation des administrations s'est accrue faiblement en volume, alors que celle des ménages a progressé rapidement.

Il faut surtout noter l'amélioration du S.U.S. que l'on peut imputer en grande partie aux auxiliaires du transport aérien (aéroport de Paris, etc.).

(1) Le S.U.S. des auxiliaires de transport n'est relatif qu'aux auxiliaires de transports maritimes et aériens :

Recettes : frais d'escale des navires ou des avions étrangers en France;

Dépenses : frais d'escale des navires ou des avions français à l'étranger.

TABLÉAU 59

Évolution des ventes de la branche 25-01 Transports terrestres

Millions de F

	1967	Indice 1968/1967	1968	Indice 1969/1968	1969
S.N.C.F.....	9 135	109,6	10 008	113,6	11 337
R.A.T.P.....	882	113,5	1 001	103,2	1 033
Routiers marchandises.....	8 010	121,4	9 728	126,2	12 276
Routiers voyageurs.....	1 528	109,4	1 671	110,6	1 848
Déménagement.....	479	110,2	528	115,5	610
Location de véhicules.....	1 215	119,8	1 455	129,9	1 890
Location de wagons.....	539	104,6	564	106,6	601
Taxis.....	582	121,6	708	114,4	810
Transports urbains.....	480	109,0	523	115,5	604
V.F.I.L. et divers.....	168	111,3	187	110,2	206
Fluviaux.....	391	112,3	439	115,9	509
Total.....	23 409	114,5	26 812	118,3	31 724

TABLEAU 60

*Équilibre ressources-emplois de la branche 25-01
Transports terrestres*

Millions de F

Ressources-Emplois	Valeur 1967	Indice de volume 1968/1967	Indice de prix 1968/1967	Indice de valeur 1968/1967	Valeur 1968	Indice de volume 1969/1968	Indice de prix 1969/1968	Indice de valeur 1969/1968	Valeur 1969	Indice de volume 1970/1969	Indice de prix 1970/1969	Indice de valeur 1970/1969	Valeur 1970
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	21 808	101,9	112,3	114,4	24 948	111,0	106,4	118,0	29 468	103,5	106,1	109,8	32 369
<i>Emplois :</i>													
<i>Consommation brute :</i>													
Des ménages.....	5 518	97,0	112,2	108,8	6 010	106,4	104,5	111,2	6 685	104,1	107,0	111,4	7 447
Des administrations.....	630	88,0	107,1	94,3	594	108,2	104,5	113,1	672	102,7	106,5	109,4	735
Des institutions financières.....	217	104,6	109,8	114,7	249	111,2	104,5	116,9	291	110,3	107,0	118,0	344
Solde des utilisations de services.....	596	90,6	100,6	91,1	543	126,2	106,2	134,1	728	90,5	106,0	95,9	699
Sous-TOTAL « Emplois »..	6 961	-	-	-	7 396	-	-	-	8 376	-	-	-	9 225
Consommation intermédiaire.....	14 847	104,6	112,9	118,1	17 552	112,1	107,1	117,8	21 092	103,6	105,8	109,7	23 144
Total « Emplois ».....	21 808	101,9	112,3	114,4	24 948	111,0	106,4	118,0	29 468	103,5	106,1	109,8	32 369

TABLEAU 61

Équilibre ressources-emplois de la branche 25-01
Transports terrestres, par sous-branches

En millions de F

Ressources-Emplois	MARCHANDISES						VOYAGEURS						Ensemble 25-01
	S.N.C.F. marchan- dises	Routiers marchan- dises	V.F.I.L. et divers (1)	Fluviaux	Déména- gements	Location véhicule	S.N.C.F. divers	S.N.C.F. voyageurs	Routiers voyageurs	Taxis	Transport urbain	R.A.T.P.	
ANNÉE 1967													
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix inté- rieurs.....	5 639	6 894	168	521	479	1 139	494	3 002	1 528	582	480	882	21 808
<i>Emplois :</i>													
<i>Consommation :</i>													
— des ménages.....	—	—	80	—	479	140	—	1 646	1 321	490	480	882	5 518
— des administrations.....	56	43	—	—	—	—	—	344	187	—	—	—	690
— des utilisations financières.....	24	45	—	—	—	—	—	108	20	20	—	—	217
Solde des utilisations de services.....	339	145	—	— 55	—	—	—	167	—	—	—	—	596
Sous-total « Emplois ».....	419	293	80	— 55	479	140	—	2 265	1 528	510	480	882	6 961
Consommation intermédiaire.....	5 220	6 661	88	576	—	999	494	737	—	72	—	—	14 847
Total « Emplois ».....	5 639	6 894	168	521	479	1 139	494	3 002	1 528	582	480	882	21 808
ANNÉE 1968													
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix inté- rieurs.....	6 471	8 373	187	585	528	1 364	543	2 994	1 671	708	523	1 001	24 948
<i>Emplois :</i>													
<i>Consommation :</i>													
— des ménages.....	—	—	87	—	528	156	—	1 642	1 476	597	523	1 001	6 010
— des administrations.....	62	51	—	5	—	—	—	302	174	—	—	—	594
— des institutions financières.....	28	54	—	—	—	—	—	124	21	22	—	—	249
Solde des utilisations de service.....	304	145	—	— 56	—	—	—	150	—	—	—	—	543
Sous-total « Emplois ».....	394	250	87	— 51	528	156	—	2 218	1 671	619	523	1 001	7 396
Consommation intermédiaire.....	6 077	8 123	100	636	—	1 208	543	776	—	89	—	—	17 552
Total « Emplois ».....	6 471	8 373	187	585	528	1 364	543	2 994	1 671	708	523	1 001	24 948
ANNÉE 1969													
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix inté- rieurs.....	7 322	10 200	206	662	610	1 735	613	3 402	1 848	810	604	1 033	29 045
<i>Emplois :</i>													
<i>Consommation :</i>													
— des ménages.....	—	—	96	—	610	179	—	1 873	1 607	683	604	1 033	6 685
— des administrations.....	78	54	—	6	—	—	—	316	218	—	—	—	672
— des institutions financières.....	34	65	—	—	—	—	—	144	23	25	—	—	291
Solde des utilisations de services.....	344	273	—	— 59	—	—	—	170	—	—	—	—	728
Sous-total « Emplois ».....	456	392	96	— 53	610	179	—	2 503	1 848	708	604	1 033	8 376
Consommation intermédiaire.....	6 866	9 808	110	715	—	1 556	613	899	—	102	—	—	20 669
Total « Emplois ».....	7 322	10 200	206	662	610	1 735	613	3 402	1 848	810	604	1 033	29 045

(1) V.F.I.L. : Voies ferrées d'intérêt local.

TABLEAU 62

*Équilibre ressources-emplois de la branche 25-02
Transports maritimes et aériens*

En millions de F

Ressources-Emplois	Valeur 1967	Indice de valeur 1968/1967	Valeur 1968	Indice de valeur 1969/1968	Valeur 1969	Indice de valeur 1970/1969	Valeur 1970
MARITIMES							
<i>Ressources :</i>							
Production disponible.....	3 090	106,1	3 281	107,3	3 520	121,8	4 289
<i>Emplois :</i>							
Consommation des ménages.....	30	100,0	30	116,7	35	102,9	36
Consommation des administra- tions.....	158	98,1	155	100,0	165	103,0	170
Consommation des institutions financières.....	-	-	-	-	-	-	-
Solde des utilisations de services... Sous-total « Emplois ».....	2 822 3 010	106,8 -	3 013 3 198	106,4 -	3 205 3 395	123,5 122,7	3 958 4 164
Consommation intermédiaire.....	80	103,8	83	150,6	125	100,0	125
Total « Emplois ».....	3 090	106,1	3 281	107,3	3 520	121,8	4 289
AÉRIENS							
<i>Ressources :</i>							
Production disponible.....	2 510	101,0	2 535	127,0	3 220	115,5	3 720
<i>Emplois :</i>							
Consommation des ménages.....	400	105,3	421	130,5	549	122,8	674
Consommation des administra- tions.....	67	106,0	71	101,4	72	112,5	81
Consommation des institutions financières.....	61	113,1	69	117,4	81	118,5	96
Solde des utilisations de services... Sous-total « Emplois ».....	1 192 1 720	88,0 -	1 050 1 611	136,4 -	1 432 2 134	114,7 116,8	1 642 2 493
Consommation intermédiaire.....	790	116,9	924	117,5	1 086	108,6	1 227
Total « Emplois ».....	2 510	101,0	2 535	127,0	3 220	115,5	3 720

TABLEAU 63

Évolution des ventes de la branche 25-03 auxiliaires de transports

Millions de F

	1967	Indice 1968/1967	1968	Indice 1969/1968	1969
<i>Auxiliaires :</i>					
Routiers.....	2 593	124,1	3 218	113,9	3 665
Fluviaux.....	78	120,5	94	113,8	107
Ferrés.....	270	115,9	313	113,1	354
Aériens.....	370	116,2	430	126,7	545
Maritimes.....	1 070	114,1	1 221	114,5	1 399
Douanes.....	1 593	115,0	1 832	116,9	2 145
Divers.....	415	118,8	493	125,2	617
Pilotage.....	196	115,8	227	116,7	265
Total.....	6 585	118,9	7 828	118,3	9 260

TABLEAU 64

Équilibre ressources-emplois de la branche 25-03. — Auxiliaires de transport

En millions de F

Ressources-Emplois	Valeur 1967	Indice de volume 1968/1967	Indice de prix 1968/1967	Indice de valeur 1968/1967	Valeur 1968	Indice de volume 1969/1968	Indice de prix 1969/1968	Indice de valeur 1969/1968	Valeur 1969	Indice de volume 1970/1969	Indice de prix 1970/1969	Indice de valeur 1970/1969	Valeur 1970
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	3 800	104,0	113,1	117,7	4 462	110,8	106,8	118,3	5 279	108,1	107,0	115,7	6 108
Ventes des administrations.....	561	88,7	110,5	98,0	550	119,5	106,8	127,6	702	110,4	106,8	117,9	828
Total « Ressources »....	4 361	102,1	112,7	115,1	5 012	111,7	106,8	119,3	5 981	108,4	107,0	116,0	6 936
<i>Emplois :</i>													
Consommation brute :													
Des ménages.....	130	121,5	105,1	127,7	166	139,8	105,2	147,0	244	125,6	105,2	132,1	323
Des administrations.....	230	88,8	104,2	92,6	213	95,7	104,9	101,0	215	104,7	106,1	111,1	239
Des institutions financières.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Solde des utilisations de services.....	- 142	-	-	-	107	181,3	106,1	192,5	206	201	108,4	217,9	449
SOUS-TOTAL « Emplois »..	218	-	-	-	486	-	-	-	665	-	-	-	1 011
Consommations intermédiaires.....	4 143	101,1	108,0	109,2	4 526	109,8	106,9	117,4	5 316	104,1	107,0	111,3	5 925
Total « Emplois ».....	4 361	102,1	112,7	115,1	5 012	111,7	106,8	119,3	5 981	108,4	107,0	115,7	6 936





COMPTES DE PRODUCTION ET D'EXPLOITATION PAR BRANCHE

1. Les transports terrestres

Pour l'ensemble de la branche, on peut noter en 1969 une bonne progression de la valeur ajoutée (17 %) et du résultat brut d'exploitation (15 %), qui correspond à la hausse de 18,3 % de la production.

Les salaires et les prestations sociales se sont accrus de 11 et 12 %; le poste assurance a progressé de plus de 17 %.

La S.N.C.F., malgré une croissance des recettes de plus de 13 %, voit son résultat brut d'exploitation stagner. Cela peut s'expliquer par la baisse des subventions de 200 millions, les autres postes n'appelant pas de commentaires particuliers;

La forte augmentation du résultat brut d'exploitation de la R.A.T.P. s'explique au contraire par la hausse d'environ 200 millions des subventions qui lui ont été accordées;

Les transports routiers de marchandises ont largement contribué à la hausse du résultat global des transports terrestres, puisqu'ils ont réalisé pour leur part, une croissance de près de 24 % de leur résultat brut d'exploitation entre 1968 et 1969.

Les transports fluviaux et la location de véhicules ont également réalisé de très bons résultats, particulièrement cette dernière qui, pour un chiffre de recettes progressant de 29 %, a amélioré son résultat brut d'exploitation de plus de 30 %.

2. Les transports maritimes et aériens

● *L'armement sec*

L'augmentation des recettes de l'ordre de 6,5 % s'est accompagnée d'une hausse de la valeur ajoutée légèrement inférieure. La baisse des frais de soutes

a en effet été très largement compensée par l'accroissement des frais de port.

Le résultat brut d'exploitation a progressé de 7,7 %, la croissance des salaires n'ayant été, du fait de la réduction des effectifs, que de 3,9 %.

● *L'armement pétrolier*

Le taux de croissance du chiffre d'affaires de 9 % retenu pour 1969 est supérieur à celui de la valeur ajoutée (7,4 %). Les consommations intermédiaires de l'armement pétrolier ont en effet augmenté à un rythme élevé, surtout les frais d'entretien et les frais de port. La hausse de la valeur ajoutée a été largement compensée par les hausses des frais de personnel, des frais financiers et des assurances. Le taux de croissance du résultat brut d'exploitation ne s'établit donc, pour 1969, qu'à 5,9 %.

● *Les transports aériens*

La valeur ajoutée des transports aériens a progressé en 1969 de 27 %, pratiquement au même rythme que les recettes.

Cependant, leur résultat brut d'exploitation ne s'est amélioré que de 10 %. Cela est dû à la quasi disparition des subventions qui, par leur importance (220 millions) avaient artificiellement élevé le résultat brut d'exploitation de 1968.

3. Les auxiliaires de transport

Les fortes progressions de la production et de la valeur ajoutée de cette branche se sont traduites, au niveau du compte d'exploitation par une croissance de plus de 14 % du résultat brut d'exploitation en 1969.

Tous les postes de dépenses d'exploitation augmentent de façon importante, mais cette évolution est normale dans la mesure où cette branche est en continuelle expansion.

Comptes de production et d'exploitation de la branche 25-01
Transports terrestres

Millions de F

	S.N.C.F.	R.A.T.P.	Routiers marchandises	Routiers voyageurs	Déménagements	Location véhicules	Location wagons	Taxis	Transports urbains	V.F.I.L. et divers	Transports fluviaux	Ensemble	
ANNÉE 1967													
<i>Compte de production :</i>													
Production.....	9 135	882	8 010	1 528	479	1 215	539	582	480	168	521	23 539	
Consommation intermédiaire.....	3 530	232	4 197	517	160	490	166	159	156	66	130	9 803	
Valeur ajoutée.....	5 605	650	3 813	1 011	319	725	373	423	324	102	391	13 736	
<i>Compte d'exploitation :</i>													
Valeur ajoutée.....	5 605	650	3 813	1 011	319	725	373	423	324	102	391	13 736	
Subventions et versements compensateurs (1).....	4 625	686	-	-	-	-	-	-	19	12	-	5 342	
Salaires bruts.....	3 510	576	1 131	309	151	240	56	83	178	62	100	6 396	
Charges et prestations sociales.....	2 555	351	392	89	51	73	21	27	68	22	36	3 685	
Impôts.....	610	182	378	134	25	53	18	40	39	12	20	1 511	
Assurances.....	44	4	235	68	18	49	-	16	10	-	25	469	
Intérêts.....	584	56	27	10	4	4	1	1	10	3	-	700	
Opérations diverses de répartition..	62	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83	
Résultat brut d'exploitation.....	2 865	146	1 650	401	70	306	277	256	38	15	210	6 234	
ANNÉE 1968													
<i>Compte de production :</i>													
Production.....	10 008	1 001	9 728	1 671	528	1 455	564	708	523	187	585	26 958	
Consommation intermédiaire.....	3 807	242	5 403	557	169	575	172	213	169	72	144	11 163	
Valeur ajoutée.....	6 201	759	4 685	1 114	359	880	392	495	354	115	441	15 795	
<i>Compte d'exploitation :</i>													
Valeur ajoutée.....	6 201	759	4 685	1 114	359	880	392	495	354	115	441	15 795	
Subventions et versements compensateurs (2).....	5 463	778	-	-	-	-	-	-	25	14	-	6 280	
Salaires bruts.....	3 850	640	1 268	336	168	282	60	95	197	67	112	7 075	
Charges et prestations familiales...	2 972	382	426	99	58	86	23	31	75	24	41	4 217	
Impôts.....	1 105	186	904	153	32	122	27	48	43	16	40	2 676	
Assurances.....	43	4	268	74	21	56	-	19	12	-	27	524	
Intérêts.....	666	71	31	13	4	5	1	2	11	4	-	808	
Opérations diverses de répartition..	63	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88	
Résultat brut d'exploitation.....	2 965	229	1 787	439	76	331	281	300	41	18	220	6 687	
 (1) Subventions et versements compensateurs :													
Compensation de charges d'infrastructure et de retraites.....												1 880	
Atténuation de charges d'emprunts.....												69	
Subventions d'exploitation.....												1 503	
Remboursements pour tarifs réduits.....												1 173	
												TOTAL.....	4 625
 (2) Subventions et versements compensateurs à la S.N.C.F. :													
Compensation de charges d'infrastructure et de retraites.....												2 091	
Atténuation de charges d'emprunts.....												68	
Subventions d'exploitation.....												2 355	
Remboursements pour tarifs réduits.....												949	
												TOTAL.....	5 463

TABLEAU 65
(suite et fin)

Comptes de production et d'exploitation de la branche 25-01
Transports terrestres

Millions de F

	S.N.C.F.	R.A.T.P.	Routiers marchandises	Routiers voyageurs	Déménagements	Locations véhicules	Locations wagons	Taxis	Transports urbains	V.F.I.L. et divers	Transports fluviaux	Ensemble
ANNÉE 1969												
<i>Compte de production :</i>												
Production	11 337	1 033	12 276	1 848	610	1 890	601	810	604	206	678	31 893
Consommation intermédiaire	4 385	260	6 364	613	201	751	165	239	192	79	169	13 418
Valeur ajoutée	6 952	773	5 912	1 235	409	1 139	436	571	412	127	509	18 475
<i>Compte d'exploitation :</i>												
Valeur ajoutée	6 952	773	5 912	1 235	409	1 139	436	571	412	127	509	18 475
Subventions et versements compensateurs (1)	5 251	983	-	-	-	-	-	-	23	15	-	6 272
Salaires bruts	4 041	717	1 571	376	191	339	67	111	225	71	122	7 831
Charges et prestations sociales	3 257	427	529	116	65	104	27	37	86	26	45	4 719
Impôts	1 091	108	1 230	170	35	195	29	58	49	19	46	3 030
Assurances	45	4	324	84	25	64	-	24	15	-	29	614
Intérêts	745	81	37	15	6	6	2	3	12	5	-	912
Opérations diverses de répartition	61	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
Résultat brut d'exploitation	2 963	391	2 221	474	87	431	311	338	48	21	267	7 552
(1) Subventions et versements compensateurs à la S.N.C.F. : Compensation de charges d'infrastructure et de retraites												2 233
Atténuation de charges d'emprunts												61
Subventions d'exploitation												1 971
Remboursements pour tarifs réduits												986
TOTAL												5 251

TABLEAU 66

Comptes de production et d'exploitation des transports maritimes

Millions de F

	1967			1968			1969		
	Armement pétrolier	Armement sec	Ensemble	Armement pétrolier	Armement sec	Ensemble	Armement pétrolier	Armement sec	Ensemble
<i>Compte de production :</i>									
Approvisionnement	25	72	97	26	71	97	27	72	99
Entretien	46	131	177	48	130	178	58	134	192
Soutes	129	181	310	133	180	313	145	170	315
Frais de port	126	199	325	125	197	322	141	231	372
Frais généraux	13	80	93	14	82	96	17	92	109
Dépenses d'affrètement	144	222	366	170	297	467	183	324	507
Valeur ajoutée	517	1 205	1 722	540	1 268	1 808	580	1 346	1 926
Chiffre d'affaires	1 000	2 090	3 090	1 056	2 225	3 281	1 151	2 369	3 520
<i>Compte d'exploitation :</i>									
Frais de personnel	195	795	990	205	840	1 045	220	873	1 093
Opérations diverses de répartition	1	3	4	1	3	4	1	3	4
Frais financiers	27	59	86	37	68	105	42	80	122
Assurances	40	57	97	45	60	105	51	66	117
Impôts et taxes	12	33	45	15	36	51	15	39	54
Résultat brut d'exploitation	247	405	652	254	454	708	269	489	758
Valeur ajoutée	517	1 205	1 722	567	1 268	1 808	580	1 346	1 926
Subventions	5	147	152	17	193	210	18	204	222

TABLEAU 67

**Comptes de production et d'exploitation
des transports aériens**

Millions de F

	1967	1968	1969
<i>Compte de production :</i>			
Production	2 510	2 535	3 220
Consommation intermédiaire	934	1 012	1 286
Valeur ajoutée	1 576	1 523	1 934
<i>Compte d'exploitation :</i>			
Valeur ajoutée	1 576	1 523	1 934
Subventions	20	220	14
Salaires + charges sociales	1 022	1 169	1 277
Impôts et taxes	98	114	134
Assurances	50	61	78
Intérêts	46	52	77
Opérations diverses de répartition	1	1	1
Résultat brut d'exploitation	379	346	381

TABLEAU 68

**Compte de production et d'exploitation
de la branche 25-03
auxiliaires de transport**

Millions de F

	1967	1968	1969
<i>Compte de production :</i>			
Production	3 800	4 462	5 279
Consommations intermédiaires	1 104	1 317	1 619
Valeur ajoutée	2 696	3 145	3 660
<i>Compte d'exploitation :</i>			
Valeur ajoutée	2 696	3 145	3 660
Subventions	27	42	45
Salaires + charges sociales	1 774	1 951	2 266
Impôts	233	437	519
Assurances	63	70	82
Intérêts	63	68	79
Autres charges	20	22	27
Résultat brut d'exploitation	570	639	732

3

**LES COMPTES
DE SECTEUR**

● COMPTE DE PRODUCTION

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Stock initial	1 258	1 169	1 041
Achats de biens et services	3 260	3 427	3 963
Énergie électrique.....	242	366	306
Combustibles solides.....	66	54	40
Combustibles liquides.....	71	66	77
Lubrifiants.....	13	12	12
Entretien matériel roulant.....	784	767	752
Voie et bâtiment.....	652	662	715
Autres achats.....	1 432	1 600	2 061
Valeur ajoutée brute.....	7 999	8 711	9 669
Total.....	12 517	13 307	14 673
Ressources :			
Stock final.....	1 169	1 090	965
Ventes de transports.....	8 642	9 465	10 724
Voyageurs.....	2 951	2 944	3 344
Bagages.....	51	51	58
Marchandises.....	5 536	6 357	7 192
Postes.....	104	113	130
Autres produits.....	850	908	1 078
Prestations diverses.....	355	424	513
Énergie électrique.....	43	55	65
Transport maritime.....	79	54	69
Cessions travaux aux entreprises.....	312	310	355
Activités sociales.....	61	65	76
Auto-équipement.....	1 856	1 844	1 906
Production d'immobilisations.....	636	705	758
Gros entretien.....	1 220	1 139	1 148
Total.....	12 517	13 307	14 673

TABLEAU 69
(suite)

Comptes S.N.C.F.

● COMPTE D'EXPLOITATION

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Frais de personnel.....	8 318	9 238	9 917
Salaires.....	4 816	5 216	5 494
Cotisations sociales.....	3 502	4 022	4 423
Intérêts.....	584	666	745
Impôts.....	713	1 152	1 144
Assurances I.A.R.D.....	44	43	45
Opérations diverses de répartition.....	62	63	61
Résultat brut d'exploitation.....	2 903	3 012	3 008
Total.....	12 624	14 174	14 920
Ressources :			
Valeur ajoutée.....	7 999	8 711	9 669
Subventions.....	4 625	5 463	5 251
Indemnités compensatrices :	423	134	162
Voyageurs.....	219	97	120
Bagages.....	2	-	-
Marchandises.....	202	37	42
Remboursement de charges pour tarifs réduits.....	750	825	824
Voyageurs.....	731	803	819
Marchandises.....	14	7	-
Installations trafic spécial.....	5	5	5
Contribution de l'État :			
— voie.....	1 107	1 131	1 116
— passages à niveaux.....	20	22	23
— retraites.....	753	938	1 094
Atténuation de char. d'emprunt.....	69	68	61
Subvention d'équilibre.....	1 503	2 355	1 971
Total.....	12 624	14 274	14 920

Comptes S.N.C.F.

● COMPTE D'AFFECTATION

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Dividendes	1	1	1
Épargne brute	3 118	3 205	3 269
Total	3 119	3 206	3 270
Ressources :			
Résultat brut d'exploitation	2 903	3 012	3 008
Intérêts reçus	69	106	178
Dividendes reçus	5	5	6
Subventions d'équipement	136	83	78
Dommages de guerre	6	-	-
Total	3 119	3 206	3 270

● COMPTE DE CAPITAL

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Variation de stocks	- 89	- 78	- 76
Formation brute de capital fixe	3 669	3 479	3 451
Équipement durable	2 056	1 973	1 880
Gros entretien	1 613	1 506	1 571
Cession de bien d'équipement	- 51	- 71	- 68
Total	3 529	3 330	3 307
Ressources :			
Épargne brute	3 318	3 205	3 269
Besoin de financement	411	125	38
Total	3 529	3 330	3 307

● COMPTE FINANCIER

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Monnaie	- 11	57	- 39
Autres dépôts	- 210	45	147
Titres placement court terme	381	68	783
Titres de participation	28	35	12
— acquis	31	36	14
— cession	- 3	- 1	- 2
Crédit à court terme	- 126	332	- 363
Prêt à long terme	112	- 97	31
Solde de créances et dettes	391	146	18
Total	565	586	589

TABLEAU 69
(suite et fin)

Comptes S.N.C.F.

● COMPTE FINANCIER

Ressources	1967	1968	1969
Ressources :			
Obligations.....	214	60	40
Émissions.....	1 026	523	1 064
Remboursements.....	— 812	— 463	— 1 024
Crédits à court terme.....	239	363	384
Crédits à moyen terme.....	—	50	75
Prêts à long terme.....	112	113	90
Émissions.....	147	150	128
Remboursements.....	— 35	— 37	— 38
Total.....	565	586	589

● COMPTES S.N.C.F. AJUSTEMENT

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Solde des créances et dettes.....	391	146	18
Profits exceptionnels.....	7	6	13
Total.....	398	152	31
Ressources :			
Besoin de financement.....	411	125	38
Variation des comptes d'opérations diverses à régulariser.....	— 17	— 17	— 19
Pertes exceptionnelles.....	4	44	12
Total.....	398	152	31

TABLEAU 70

Comptes R.A.T.P.

● COMPTE DE PRODUCTION

Emplois	1967	1968	1969
Emplois :			
Achats de biens et services.....	289	305	327
— Achats.....			
— Travaux.....			
— Frais de gestion.....			
Valeur ajoutée.....	763	893	909
Total.....	1 052	1 198	1 236

TABLEAU 70
(suite)

Comptes R.A.T.P.

● COMPTE DE PRODUCTION

Ressources	1967	1968	1969
Ressources :			
Variations de stocks	9	-	13
Ventes.....	923	1 055	1 094
Auto-équipement.....	120	143	129
Total	1 052	1 198	1 236

● COMPTE D'EXPLOITATION

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Salaires et charges.....	1 025	1 133	1 259
Salaires.....	636	710	790
Cotisations sociales.....	389	423	469
Prestations sociales.....	-	-	-
Impôts.....	189	193	111
Intérêts.....	59	74	84
Opérations diverses de répartition.....	27	32	35
Assurances I.A.R.D.....	1	1	1
Résultat brut d'exploitation.....	164	223	447
Total	1 465	1 656	1 937
Ressources :			
Valeur ajoutée.....	763	893	809
Subvention d'exploitation.....	702	763	1 028
Total	1 465	1 656	1 937

● COMPTE D'AFFECTATION

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Épargne brute.....	462	650	931
Total	462	650	931
Ressources :			
Résultat brut d'exploitation.....	164	223	447
Subventions d'équipement.....	296	423	479
Intérêts reçus.....	2	4	5
Total	462	650	931

TABLEAU 70
(suite et fin)

Comptes R.A.T.P.

● COMPTE DE CAPITAL

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
F.B.C.F.	764	921	960
Travaux neufs	699	836	892
Gros entretien	65	85	68
Variation de stocks	9	-	13
Total	773	921	973
Ressources :			
Épargne brute	462	650	931
Indemnité de sinistres	4	3	6
Besoin de financement	307	268	36
Total	773	921	973
Ajustement	1	37	30

● COMPTE FINANCIER

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
Monnaie	— 4	— 3	21
Titres de placement	—	— 1	2
Crédits à court terme	47	22	55
Prêts à long terme	4	6	12
Solde des créances et dettes	306	305	98
Total	353	329	188
Ressources :			
Obligations :			
Émissions	81	55	0
Remboursements	— 3	— 6	— 8
Crédits à court terme	78	58	22
Prêts à long terme			
Emprunts	225	255	205
Remboursements	— 28	— 33	— 31
Total	353	329	188

TABLEAU 71

Secteur routier et auxiliaires routiers

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats	8 120	9 462	11 899
Valeur ajoutée	9 040	11 300	13 635
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel	3 940	4 530	5 261
Intérêt	52	57	63
Impôts	1 070	2 199	2 920
Assurances	430	480	561
Opérations diverses de répartition	45	49	53
Résultat brut d'exploitation	3 558	4 056	4 853
<i>Affectation :</i>			
Dividendes	220	249	284
Impôts	210	238	271
Épargne	705	800	915
Résultat brut d'exploitation des entreprises individuelles	2 445	2 794	3 407
<i>Capital :</i>			
Formation brute de capital fixe	1 632	1 827	2 075
Autres investissements	415	456	506
Stocks	10	10	10
<i>Financier :</i>			
Besoin de financement	177	199	230
Titres de participation	35	45	48
Trésorerie	— 20	— 14	— 34
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes	17 150	20 752	25 524
Variation de stocks	10	10	10
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée	9 040	11 300	13 635
Subvention d'exploitation	35	48	50
Remboursement sinistres	20	23	26
Opération diverse de répartition	—	—	—
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation	3 558	4 056	4 853
Intérêts et dividendes reçus	11	12	12
Subvention d'équipement	11	13	12
<i>Capital :</i>			
Épargne	705	800	915
Financement de la formation de capital par les entrepreneurs individuels	660	736	831
Ressources sur cessions	370	391	425
Remboursement sinistres	145	167	190
Besoin de financement	177	199	230
<i>Financier :</i>			
Actions	45	45	54
Emprunts nets	147	185	190

TABLEAU 72

Secteurs fluviaux et auxiliaires fluviaux (public seulement)

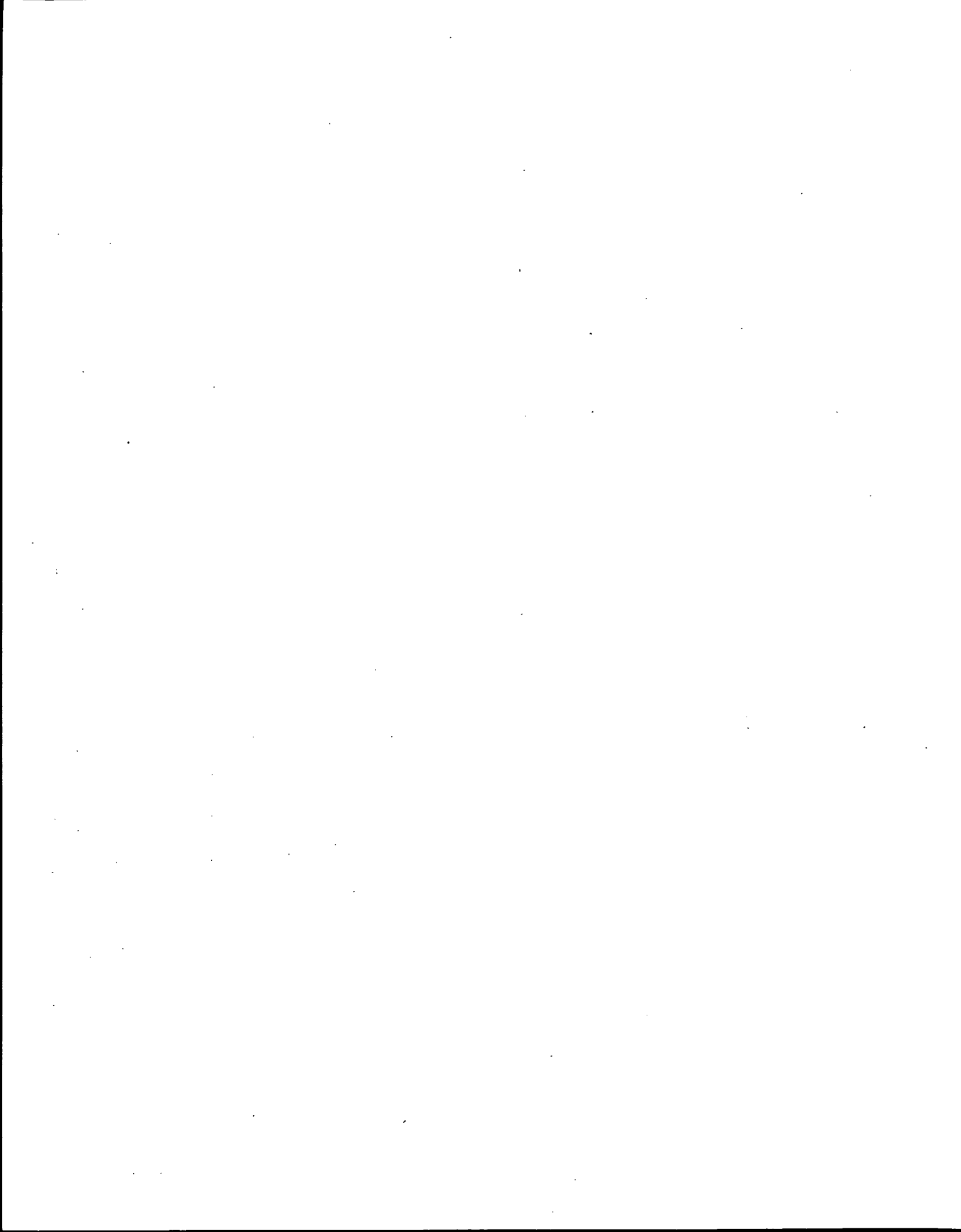
Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	166	184	212
Valeur ajoutée.....	346	384	418
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	140	155	162
Assurances.....	14	16	16
Impôts indirects.....	16	31	44
Résultat brut d'exploitation.....	176	182	192
<i>Affectation :</i>			
Impôts directs.....	1	1	2
Dividendes et parts.....	1	1	1
Épargne.....	57	59	68
Résultat brut d'exploitation des entreprises individuelles.....	117	121	128
<i>Capital :</i>			
Formation brute de capital fixe.....	70	73	82
Autres investissements.....	2	2	3
Capacité de financement.....	16	17	14
<i>Financier :</i>			
Trésorerie.....	13	14	12
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes.....	512	568	630
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	346	384	418
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	176	182	192
<i>Capital :</i>			
Épargne.....	57	59	61
Financement de la formation de capital par les entreprises individuelles.....	18	21	26
Remboursement sinistres.....	13	12	12
<i>Financier :</i>			
Capacité de financement.....	16	17	14
Emprunts.....	— 3	— 3	— 2

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	2 988	3 210	3 727
Valeur ajoutée.....	2 870	3 042	3 283
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	1 840	1 975	2 133
Intérêts.....	105	124	145
Impôts indirects.....	125	138	152
Assurances.....	113	122	132
Opérations diverses de répartition.....	21	23	25
Résultat brut d'exploitation.....	816	870	918
<i>Affectation :</i>			
Dividendes et parts.....	62	67	71
Impôts directs.....	45	49	52
Épargne brute.....	746	794	840
Résultat brut des entreprises individuelles.....	13	14	14
<i>Capital :</i>			
Formation brute capital fixe.....	795	859	962
Autres investissements.....	36	45	54
Variations de stocks.....	8	14	12
Capacité de financement.....	35	9	- 30
<i>Financier :</i>			
Titre de participation et prêts.....	150	170	175
Trésorerie.....	30	- 124	- 80
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Ventes.....	5 850	6 250	7 020
Variation de stocks.....	8	2	- 10
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	2 870	3 042	3 283
Subvention d'exploitation.....	150	210	222
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	816	870	918
Intérêts et dividendes reçus.....	50	54	59
<i>Capital :</i>			
Épargne brute.....	746	794	840
Financement du capital par les entreprises individuelles.....	3	3	4
Ressources sur cessions.....	75	80	102
Remboursement de sinistres.....	50	50	52
<i>Financier :</i>			
Capacité de financement.....	35	9	- 30
Actions.....	15	22	35
<i>Emprunts :</i>			
Émissions.....	380	305	395
Remboursements.....	- 250	- 290	- 305

TABLEAU 74

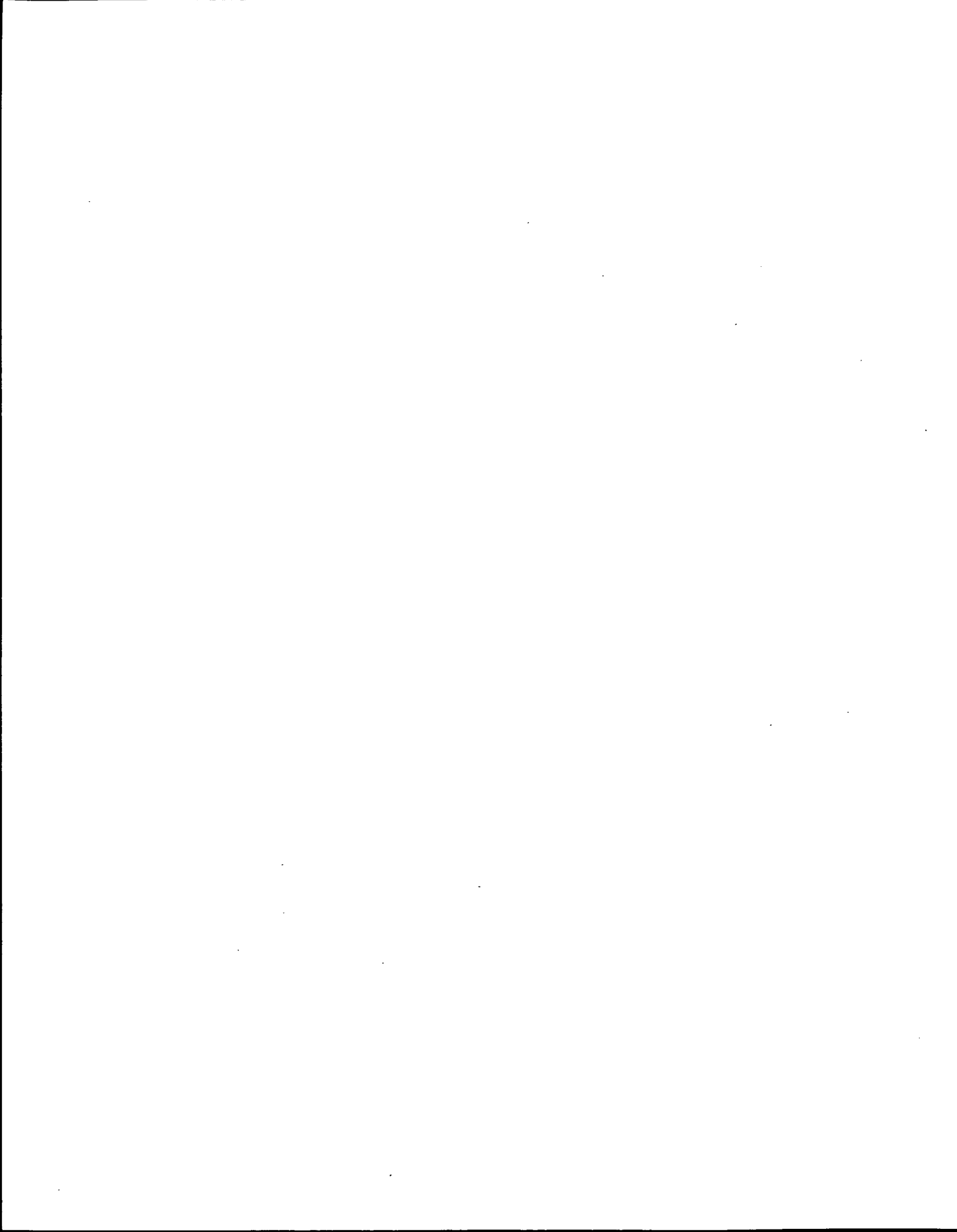
Secteur aérien et auxiliaires aériens (aéroport de Paris)

Emplois-Ressources	1967	1968	1969
Emplois :			
<i>Production :</i>			
Achats.....	1 650	1 716	2 150
Valeur ajoutée.....	1 800	1 838	2 360
<i>Exploitation :</i>			
Frais de personnel.....	1 145	1 363	1 490
Intérêts.....	88	111	160
Impôts indirects.....	105	113	121
Assurances.....	52	66	90
Opérations diverses de répartition.....	1	1	1
Résultat brut d'exploitation.....	429	614	510
<i>Affectation :</i>			
Dividendes et parts.....	5	5	6
Impôts directs.....	6	5	9
Épargne brute.....	441	422	515
<i>Capital :</i>			
Formation brute de capital fixe.....	477	897	995
Autres investissements.....	45	55	66
Variation de stocks.....	2	— 1	14
<i>Financier :</i>			
Besoin de financement.....	52	447	535
Titres de participation et prêts à long terme.....	26	18	22
Trésorerie.....	95	— 215	— 150
Ressources :			
<i>Production :</i>			
Variation de stocks.....	2	1	19
Ventes.....	3 413	3 505	4 430
Auto équipement.....	35	48	61
<i>Exploitation :</i>			
Valeur ajoutée.....	1 800	1 838	2 360
Subvention d'exploitation.....	20	230	12
<i>Affectation :</i>			
Résultat brut d'exploitation.....	429	414	510
Subvention d'équipement.....	22	17	16
Intérêts et dividendes reçus.....	1	1	4
<i>Capital :</i>			
Épargne brute.....	441	422	515
Ressources sur cessions.....	25	75	18
Remboursements de sinistres.....	6	7	7
Besoin de financement.....	52	447	535
<i>Financier :</i>			
Actions.....	33	30	12
Emprunts à long et moyen terme :			
— émission.....	250	300	560
— remboursement.....	— 110	— 80	— 165



TROISIÈME PARTIE

***Les dépenses
d'investissement
et de fonctionnement
de l'état***



LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTAT

Dans cette troisième partie, le présent rapport suit les méthodes et adopte, sauf exception alors indiquée spécialement, les clés de répartition du 9^e rapport.

1. Dépenses de l'État pour les transports terrestres

A. Dépenses de fonctionnement

TABLEAU 75 *Services centraux*

Millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Routes.....	20,7	22,1	23,2	28,8	30	32
Voies navigables.....	1,6	1,7	1,8	2,4	3	3,2
Ports maritimes.....	2	2,3	2,3	3,2	3,7	4,2
Chemin de fer.....	2,1	2,2	2,3	2,9	3	3,4
Total.....	26,4	28,3	29,6	37,2	39,7	42,8

TABLEAU 76 *Services extérieurs et services centraux*

Millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Routes.....	905	1 022	1 103	1 173	1 279	1 368
Ports maritimes.....	93	130	149	172	177	194
Voies navigables.....	89	82	110	119	123	137
Chemin de fer (1).....	4 210	4 353	4 609	5 399	5 170	5 148
R.A.T.P.....	433	519	481	546	692	717
Total.....	5 730	6 106	6 452	7 406	7 441	7 564

(1) Ces sommes représentent les dépenses des services centraux de l'administration de tutelle et les versements de l'État aux réseaux secondaires ainsi qu'à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. Pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P., la décomposition des versements de l'État, dont une part est constituée de subventions ne faisant que transiter par la société nationale ou la régie, est indiquée dans les tableaux ci-après.

TABLEAU 77 *Versements à la S.N.C.F.*

Millions de F

	1968	1969	1970	1971 ^P
Contribution aux dépenses de voie.....	1 131	1 116	1 122	1 190
Subvention d'équilibre.....	2 356	1 971	766	575
	3 487	3 087	1 888	1 765
Participation aux charges de retraites.....	938	1 094	2 215	2 425
Contribution aux dépenses des passages à niveau.....	22	23	277	310
Remboursement tarifs réduits.....	742	748	812	
Indemnité compensatrice pour abaissement de tarifs (part de l'État).....	105	126	94	
Subvention d'équipement (part de l'État).....	22	23	26	
Participation aux charges d'emprunt (part de l'État).....	68	61	36	
	1 875	2 075	3 460	
Total.....	5 384	5 162	5 348	

TABLEAU 78 *Versements à la R.A.T.P. (part de l'État)*

	1968	1969	1970	1971 ^P
Versement pour compenser l'insuffisance du niveau des tarifs.....	394	532	537	
Remboursement pour tarifs réduits.....	152	159	180	
Subvention équipement.....	205	248	159	
Total.....	751	939	876	

B. Dépenses d'investissement
(y compris les fonds de concours)

● RÉSEAU ROUTIER DE L'ÉTAT

Les investissements routiers sont financés par le budget de l'État et les collectivités locales, ainsi que par le Fonds spécial d'investissements routiers (F.S.I.R.), alimenté par une fraction des taxes sur les carburants. De plus, la Caisse nationale des autoroutes émet chaque année un emprunt pour financer la part non budgétaire du coût des autoroutes à péage dont la construction et l'exploitation sont confiées aux sociétés d'économie mixte et les charges de cet emprunt incombent à ces sociétés. Enfin pour les autoroutes concédées à des sociétés privées, (la première concession Paris-Poitiers, Paris-Le Mans a été accordé en mai 1970); les sociétés

assurent le financement au moyen de leur capital (10 %), de prêts et d'emprunts, pour certains desquels l'État accorde sa garantie.

A partir de 1970, un chapitre nouveau a été créé au budget pour les « renforcements coordonnés », c'est-à-dire pour la réfection complète, chaque année, d'un certain kilométrage des routes nationales (le coût moyen de cette réfection qui consiste essentiellement en un renforcement très important des chaussées est de l'ordre de 300 000 F le km).

Les fonds de concours des collectivités locales pour la voirie d'État augmentent régulièrement :

	Millions
1967.....	80
1968.....	100
1969.....	310
1970.....	400

TABLEAU 79

Dépenses d'investissement de l'État (budget et emprunts de la Caisse nationale des autoroutes) sur les réseaux routiers par nature du milieu

● URBAIN, RASE CAMPAGNE

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 ^P	1972 ^P
<i>Voirie urbaine :</i>								
Autoroutes (3).....	596	351	369	397	405	440	500	555
Routes (1).....	218	251	292	434	370	416	549	600
<i>Total voirie urbaine.....</i>	<i>814</i>	<i>602</i>	<i>661</i>	<i>831</i>	<i>775</i>	<i>856</i>	<i>1 049</i>	<i>1 155</i>
<i>Rase campagne :</i>								
Autoroutes (3).....	336	727	697	734	1 006	1 159	1 112	1 049
Routes (2).....	220	317	360	493	528	614	657	894
<i>Total rase campagne.....</i>	<i>556</i>	<i>1 044</i>	<i>1 057</i>	<i>1 227</i>	<i>1 534</i>	<i>1 773</i>	<i>1 769</i>	<i>1 943</i>
Total voirie urbaine et rase campagne.....	1 370	1 646	1 718	2 058	2 309	2 629	2 818	3 098

(1) F.S.I.R., chap. 1, art. 2, F.D.E.S.; F.S.I.R., chap. 1, art. 6, chap. 53-II.
(2) F.S.I.R., chap. 1, art. 1.3.5.
(3) F.S.I.R., art. 2, FIAT, chap. 53-26, caisse nationale des routes.

TABLEAU 80

Dépenses d'investissement de l'État (budget et emprunts de la Caisse nationale des autoroutes) sur les réseaux routiers par nature de voies

● ROUTES ET AUTOROUTES

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 ^P	1972 ^P
<i>Autoroutes de liaison concédées :</i>								
Emprunt.....	336	377	362	405	506	603	665	700
Financement direct (budget).....	-	350	335	329	500	556	447	449
Autoroutes (non concédées).....	596	351	369	397	405	440	500	455
<i>Total autoroutes.....</i>	<i>932</i>	<i>1 078</i>	<i>1 066</i>	<i>1 131</i>	<i>1 411</i>	<i>1 599</i>	<i>1 612</i>	<i>1 604</i>
Routes (réseau national).....	438	568	652	927	898	1 030	1 206	1 494
<i>Total autoroutes et routes.....</i>	<i>1 370</i>	<i>1 646</i>	<i>1 718</i>	<i>2 058</i>	<i>2 309</i>	<i>2 629</i>	<i>2 818</i>	<i>3 098</i>
Gros entretien (1).....	165	208	223	244	275	541	571	684
Total des investissements de l'État.....	1 535	1 854	1 941	2 302	2 584	3 170	3 389	3 782

(1) Chap. 53-20, reconstruction grosses réparations, chap. 35-31 (art. 2, renforcement grosses réparations, 4-5-6 immeubles) et ch. 5321, renforcements coordonnés à partir de 1970, Caisse nationale des autoroutes.

TABLEAU 81

Réalisations physiques
Construction de voies nouvelles durant le V^e Plan
(engagements de chantiers)

Unité : kilomètre

Secteurs de programmation	1966	1967	1968	1969	1970 (1)	Total
1. Autoroutes :						
De liaison.....	147	157	160	105	211	780
De dégagement.....	30	43	40	52	32	197
2. Routes nationales rase campagne :						
Élargissements :						
A 2 voies.....	174	304	297	226	130	1 131
A 3 voies.....	90	139	154	149	119	651
A 4 voies.....	26	61	94	97	75	353
Routes nouvelles :						
A 2 voies.....	25	56	52	77	88	298
A 3 voies.....	16	24	13	4	22	79
A 5 voies.....	11	6	9	8	10	44

(1) Il s'agit du programme prévu pour 1970, opérations à financement privé comprises.
Source : D.R.C.R.

TABLEAU 82

Dépenses totales de l'État pour la route

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 ^P (1)	1972 ^P (1)
Fonctionnement.....	905	1 022	1 103	1 173	1 279	1 358		
Investissement.....	1 535	1 854	1 941	2 302	2 584	3 170	3 389	3 782
Total.....	2 440	2 876	3 044	3 475	3 863	4 528		
Police (2).....	801	827	865	937	1 047	1 087		
Total.....	3 241	3 703	3 909	4 414	4 910	5 615		
dont :								
Emprunts de la Caisse nationale des autoroutes.....	336	377	367	405	507	603	665	700

(1) P, c'est-à-dire « Prévisionnel ».
(2) Voir NOTA ci-dessous.

NOTA : Dans les rapports antérieurs on majorait les dépenses de police forfaitairement de 10 % pour frais de justice. Cette majoration n'est pas reprise dans le présent rapport. En contrepartie, il serait en effet logique de compter en recettes le produit des amendes pour infraction

aux règles de circulation, et, ce produit est difficile à distinguer dans le total des amendes perçues, il paraît plus simple et approximativement exact d'admettre que recettes des amendes et dépenses de justice sont égales. D'autre part, dans le 8^e rapport, on a évalué comme suit les pourcentages

des dépenses de police sur la route, par rapport aux dépenses totales des services de police.

Services de police	Hypothèse basse %	Hypothèse haute %
Police parisienne.....	35	55
Police en province.....	25	40
Gendarmerie.....	20	35

et pour les calculs des 8^e et 9^e rapports, on avait adopté l'hypothèse basse.

Dans le présent rapport, on conserve l'hypothèse basse pour les deux premiers postes, mais après nouvel examen des dépenses de gendarmerie, le pourcentage de 20 % a été ramené à 12 % pour toutes les années.

● ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ET DE LA CIRCULATION

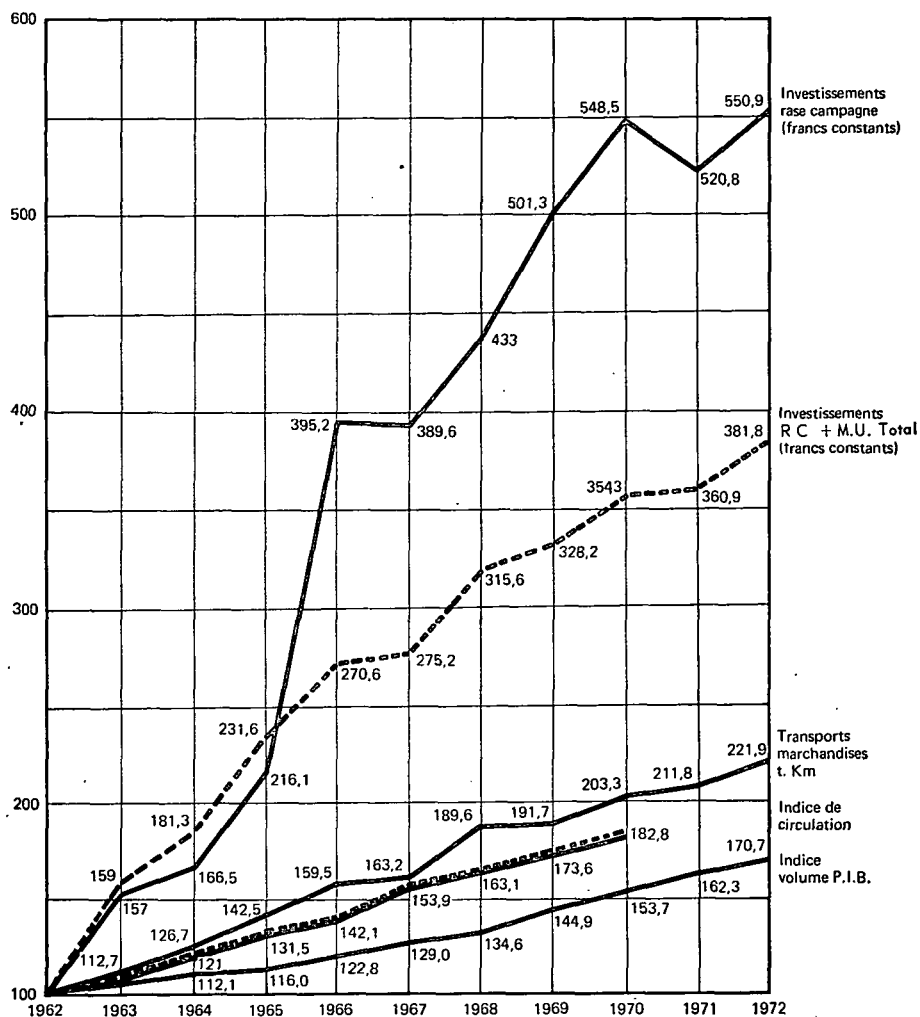
TABLEAU 83 *Investissements et circulation*

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 ^P	1972 ^P
Investissements rase campagne :											
en F courants.....	230	380	418	556	1 044	1 057	1 227	1 534	1 773	1 769	1 943
en F constants.....	230	361	383	497	909	896	996	1 153	1 264	1 198	1 267
Indice en F constants (100 en 1962).....	100	157	166,5	216,1	395,2	389,6	433	501,3	549,5	520,8	550,9
Investissements rase campagne + milieu urbain :											
En F courants.....	529	886	1 047	1 370	1 646	1 718	2 058	2 309	2 629	2 818	3 098
En F constants.....	529	841	959	1 225	1 432	1 456	1 670	1 736	1 871	1 909	2 020
Indice investissements RC + MU en F constants (100 en 1962).....	100	159	181,3	231,6	270,6	275,2	315,6	328,2	354,3	360,9	381,8
Indice prix P.I.B.....	100	105,3	109,2	111,8	114,9	118	123,2	133	140,3	147,6	153,4
Transports marchandises (en milliards de t/km).....	32,9	37,1	41,7	46,9	52,5	53,7	55,8	63,1	66,9	70	73
Indice (100 en 1962).....	100	112,7	126,7	142,5	159,5	163,2	169,6	191,7	203,3	211,8	221,9
Indice circulation sur routes nationales.....	100	107,8	121	131,5	142,1	153,9	163,1	173,6	182,8		

En rase campagne, les investissements ont crû en Francs constants trois fois plus vite que la circulation.

(voir Graphique XII, page suivante.)

GRAPHIQUE XII
Évolution
des
investissements
et du
trafic routier
et de l'indice
de circulation



• VOIES NAVIGABLES

TABLEAU 84 **Dépenses d'investissements et de gros entretien**
(y compris les fonds de concours)

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (p)
Investissements (1) (3)	289	260	331	306	281	300
Gros entretien (2)	40	40	15	19	20	20
Total	329	300	346	325	301	320

(1) Chapitre 53-30 : voies de navigation intérieure. Équipement + fonds de concours.
Chapitre 63-90 : ports fluviaux, article 1. Les séries sont légèrement modifiées par rapport au 9^e rapport, afin d'exprimer tous les chiffres en « crédits consommés ».

(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 % en fonctionnement et 50 % en gros entretien).

Chapitre 31-31 (art. 2), 31-32 (art. 3) 50 % en gros entretien.

(3) Ces chiffres comprennent 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. des redevances perçues en exécution de la loi Morice. Le montant des fonds de concours apportés par l'O.N.N., très faible par rapport aux crédits d'État est de (en millions de F) :

1967 : 18; 1968 : 15,5; 1969 : 7; 1970 : 19,4 M.F.

TABLEAU 85 *Récapitulation des dépenses de l'État pour les voies navigables*
(y compris les fonds de concours)

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (p)
Fonctionnement.....	89	82	110	117	125	136
Investissement.....	329	300	346	325	301	320
Total.....	418	382	456	442	426	456

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

TABLEAU 86 *Dépenses de l'État pour les transports terrestres*

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Route (y compris police et remboursement à la S.N.C.F. de la moitié des dépenses des passages à niveau) et emprunts de la Caisse nationale des autoroutes.....	3 257	3 721	3 929	4 438	4 933	5 892
Voies navigables.....	418	382	456	442	426	456
R.A.T.P.....	484	638	629	751	940	876
Chemin de fer, administration centrale et versement à la S.N.C.F. (1).....	2 553	2 582	2 612	3 490	3 090	1 891
Total.....	6 712	7 323	7 626	9 119	9 389	9 115

(1) On retient les dépenses de contributions à l'entretien de la voie et subventions d'exploitation. Les dépenses pour charges de retraite et remboursements pour tarifs réduits ne sont pas reprises ici mais sont indiquées par ailleurs (voir tableau 77).

2. Dépenses de l'État pour les ports maritimes

On a retenu dans les dépenses du chapitre 53-10 (art. 3) 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, § 1^{er}) ainsi que les dépenses du chapitre 53-36 : Ports de pêche et ports de plaisance, articles 1 et 2

et chapitre 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 (versements aux ports maritimes autonomes), qui représentent le montant des charges financières pour les emprunts antérieurs à la loi de 1965, ainsi que 13 % de la partie du chapitre 44-31 affecté à l'entretien en application de l'article 4 de la loi de 1965.

TABLEAU 87 *Dépenses de l'État pour les ports maritimes*

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (P)
Investissements.....	243	247	256	277	320	417
Gros entretien.....	29	30	27	38	45	48
	272	277	283	315	365	465
Fonctionnement.....	93	130	149	167	170	181
Total.....	365	407	432	482	535	646

(P) : Provisoire.

3. Dépenses pour l'aviation civile

TABLEAU 88 *Dépenses de l'État pour l'aviation civile*

En millions de F

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
1. Dépenses de fonctionnement :								
Administration centrale.....	11	12,5	14	15,3	15,6	17,5	21,4	24,7
Services extérieurs.....	383,8	341,3	301	305,3	327	555,4	395,6	429
La part des subventions est la suivante :								
Aéroports (chap. 45-61).....	34,6	34,6	36,2	36	30,2	35,3	21,4	21,4
Compagnies (chap. 45-81) et formation aéronautique (43-91).....	130,6	76	8,8	4,2	4,4	21,1	19,1	7,4
Total.....	394,8	353,8	315	320,6	342,6	572	417	453
2. Dépenses d'investissement			124,7	138,1	190,7	196,4	252(1)	291(1)
dont :								
63-20, 66-70/71 subvention aéroclubs.			9,6	10	8,2	8,3	6,6	6,3
53-90 équipement des aéroports.....			67,6	86,3	123,5	111	125	142
Équipement météo 50 %.....			8,8	9,5	9,2	10	10	12
Total des dépenses de l'État (fonctionnement + investisse- ment).....			440	458	533	768	669	744

(1) Dont 50 millions de dotation en capital pour Air France en 1969, 80 millions en 1970 (et 120 millions en 1971).

TABLEAU 89

Crédits transférés

En millions de F

Chapitres	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Chapitre 53-92 (travaux effectués par le S.G.A.C. pour le compte d'autres ministères).....	40,6	52,6	53,5	51,7	25,6	25	17	-
Chapitre 53-24 (études de prototypes) transféré aux armées.....	160	228	344	340	704	789	832	960
Total.....	200,6	280,6	397,5	391,7	729,6	794	849	960

Les dépenses d'investissement de l'aéroport de Paris (établissement concessionnaire) ont été :

Années	Millions de F
1966.....	128
1967.....	182
1968.....	209
1969.....	372

Le chiffre de 1969 se décompose ainsi :

Années	Millions de F
Orly.....	228
Roissy.....	94
Autres aérodromes.....	50
Total.....	372

La charge de ces investissements est couverte en moyenne à 70 % par des emprunts du concessionnaire.

Les redevances (taxes d'atterrissage, éclairage, stationnement, redevances sur les passagers et les carburants) ont été de 177,8 millions de F, dont 127 pour Paris.

4. Dépenses de l'État pour la marine marchande

TABLEAU 90

Dépenses de fonctionnement

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Administration centrale (Pêche : 10 %).....	6	7	6	7	8	8
Services extérieurs (part : commerce 50 %)....	21	20	24	24	29,5	32
Établissement national des invalides de la marine (part commerce : 60 %).....	175	187	199	211	242	252
Subventions :						
Aux compagnies (chap. 45-01).....	108	123	110	140	172	121
A l'armement-cabotage (chap. 45-02).....	2	2	1	0	0	0
A l'armement naval (chap. 45-03).....	34	42	44	86	67	28
Total.....	346	381	384	468	518	441

TABLEAU 91

Dépenses d'investissement

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
63-01 Prime de modernisation des cargos de ligne.....	-	-	-	24,6	21,5	19,2	
64-02 Dotation aux compagnies d'économie mixte.....	-	-	-	-	40	36	32
Charges communes : 11.35-44.98..	20,2	18,4	22,5	31,7	39,1	83,2	
Divers : 5300 - 5620 - 6401 - 6600-6601-7321-5710.....	9,2	20,3	7,5	8,2	8,2	4,2	
Total.....	29,4	38,7	30	64,5	108,8	142,6	

Les charges communes du ministère des Finances recouvrent des bonifications d'intérêt.

Le chapitre 64-02 est viré au ministère des

Finances, chapitre 54-90 (Apport au fond dotation au capital des entreprises publiques ou d'économie mixte). Il s'agit d'avance d'actionnaire.

TABLEAU 92

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

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Dépenses de l'État pour la marine marchande.	375	420	414	533	627	583
Pour mémoire : aide à la construction navale (chap. 63-00).....	279	218	246	240	284	308

TABLEAU 93

Récapitulation des dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'État pour l'ensemble des transports

e a. INVESTISSEMENTS

En millions de F

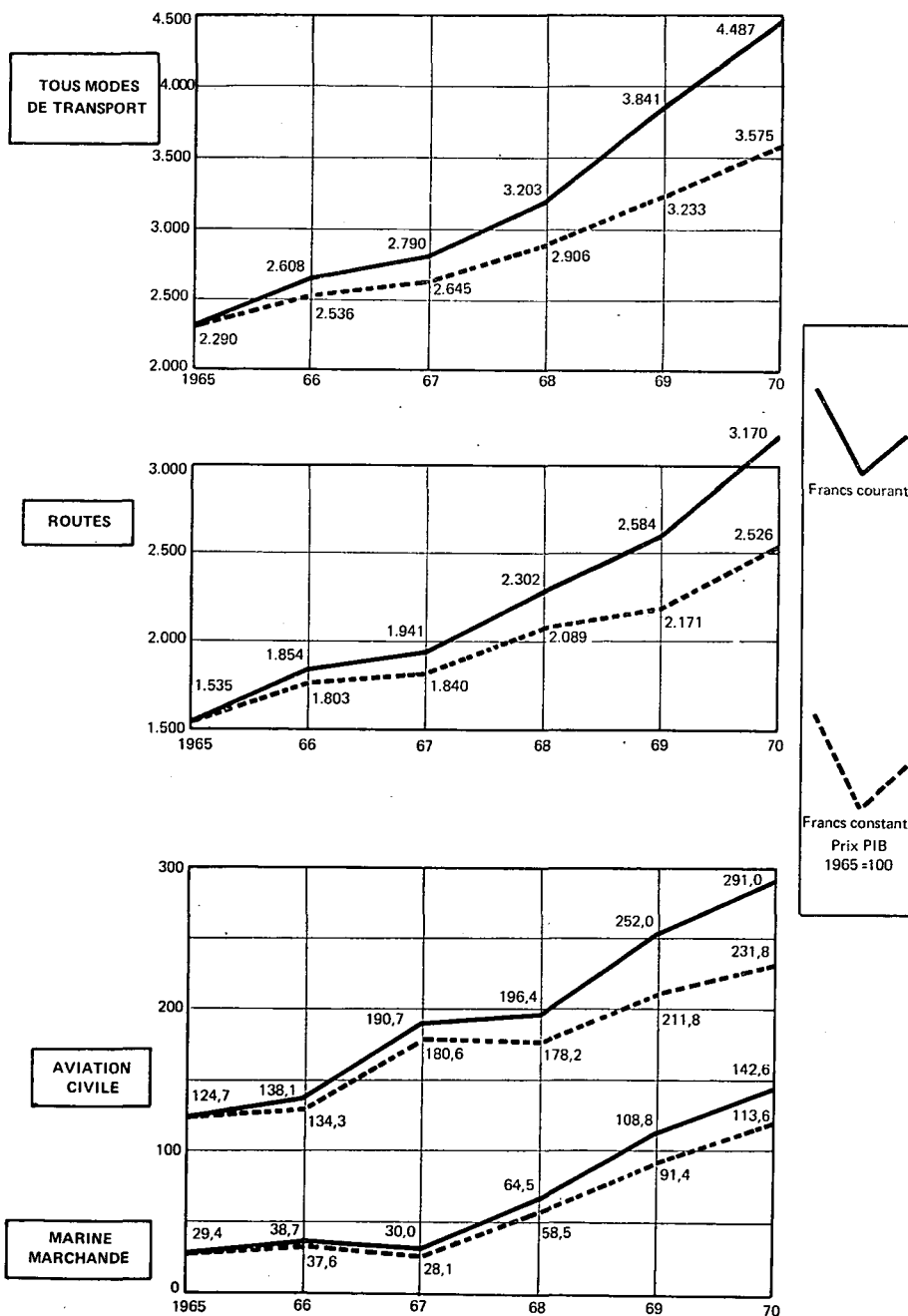
	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Transports terrestres.....	2 136	2 431	2 570	2 942	3 250	3 955
Aviation civile.....	124,7	138,1	190,7	196,4	252	291
Marine marchande.....	29,4	38,7	30	64,5	108,8	142,6
Total.....	2 290,1	2 607,8	2 790,7	3 202,9	3 841	4 487

● b. FONCTIONNEMENT

En millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Transports terrestres :						
Routes.....	905	1 022	1 103	1 173	1 279	1 358
Voies navigables.....	89	82	110	117	125	136
Ports maritimes.....	93	130	149	172	177	194
S.N.C.F.....	2 553	2 585	2 612	3 490	3 090	1 871
R.A.T.P.....	484	638	629	751	940	876
TOTAL.....	4 124	4 457	4 603	5 703	5 611	4 455
Aviation civile.....	315	321	343	572	417	453
Marine marchande.....	346	381	384	468	518	441
TOTAL.....	4 785	5 159	5 330	6 743	6 546	5 349
Total général.....	7 075	7 767	8 121	9 946	10 387	9 836

GRAPHIQUE XIII
*Investissements
d'infrastructure
de l'État*



5. Dépenses des collectivités locales

Les tableaux ci-après donnent les résultats du dépouillement des enquêtes du ministère de l'Intérieur jusqu'à l'année 1968. Pour l'année 1969, on a appliqué un coefficient de progression calqué sur celui des dépenses correspondantes de l'État.

Le tableau 107 donne les renseignements pour tous les départements et communes y compris Paris.

Les chiffres d'investissements donnés dans ce tableau sont ceux des dépenses d'investissement de l'année, quel que soit leur mode de financement : budget (autofinancement), emprunts, subventions de l'État. En contrepartie, ils ne comprennent pas les charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts; c'est là une différence avec les années précédentes; l'inclusion de ces charges comporterait en effet un double emploi avec la prise en compte dans les

investissements des ressources procurées par les emprunts (1).

Ni les dépenses d'investissements, ni celles de fonctionnement du tableau ne comprennent les fonds de concours versés par les collectivités locales à l'État, qui figurent plus haut dans les dépenses de l'État : 470 millions de F environ en 1969, dont 310 pour l'investissement et 160 pour le fonctionnement. Les subventions de l'État aux collectivités locales sur la voirie en 1969 peuvent de leur côté, être évaluées à 40 millions de F en 1969.

(1) Les charges d'intérêt sont les suivantes (en millions de F):

1965	1966	1967	1968
410	470	530	570

TABLEAU 94 *Dépenses des collectivités locales*

En millions de F						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969 (p)
<i>Investissements :</i>						
Montant annuel des investissements.....	1 940	1 880	2 150	2 580	2 690	2 970
Fonctionnement.....	1 800	1 920	2 030	2 220	2 380	2 640
Total.....	3 740	3 800	4 180	4 800	5 070	5 610

Renseignements physiques (en km)

	1964	1965	1966	1967	1968
Construction voies nouvelles.....	430	270	200	250	250
Réfection de chaussées.....	4 160	3 470	3 440	3 900	3 760
Couche de surface.....	35 760	34 150	35 990	35 130	33 750
Élargissements.....	1 300	1 160	1 110	1 190	1 260
Autres modifications.....	280	310	430	350	290

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 :

TABLEAU 95 *Dépenses pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P.*

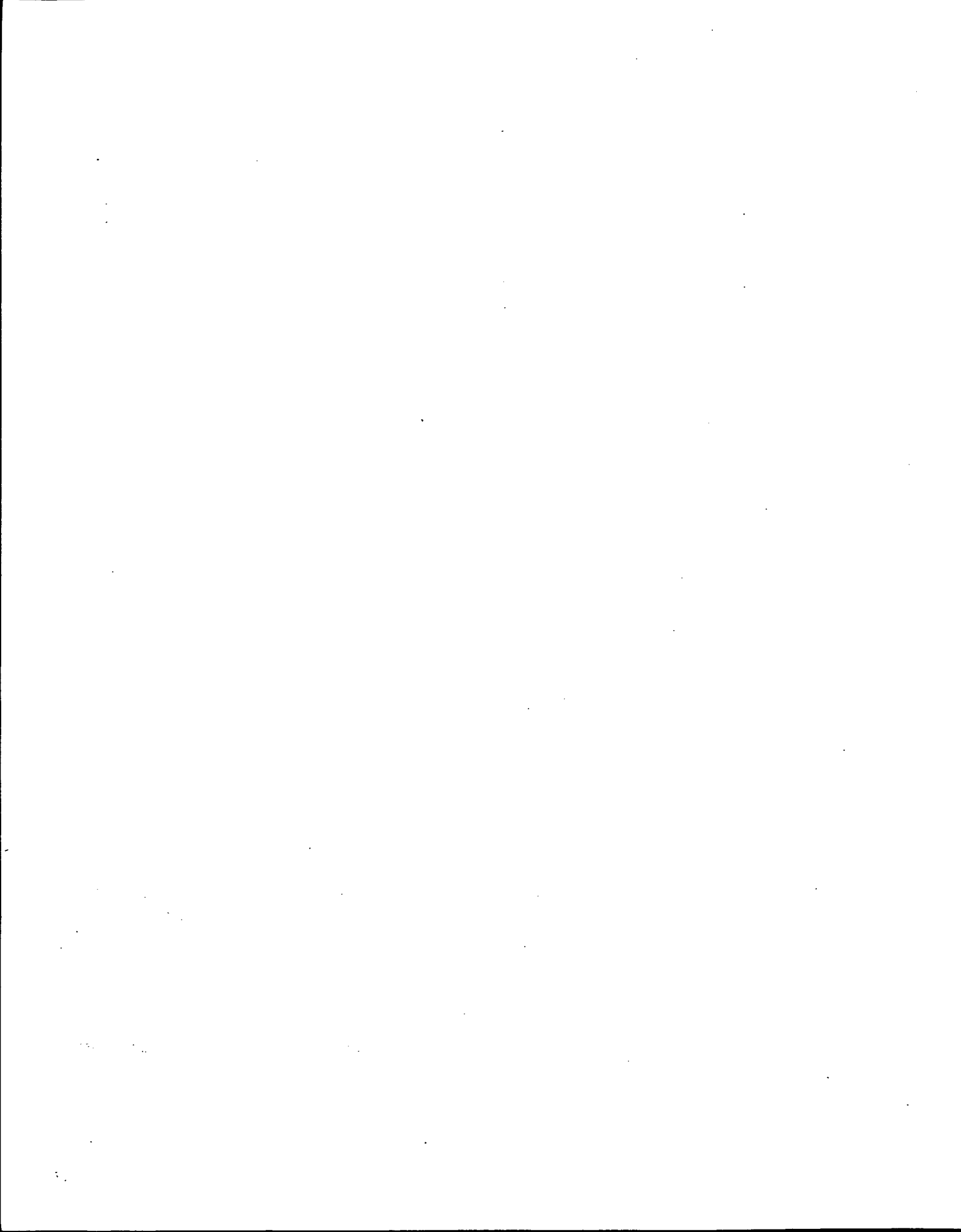
En millions de F						
	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (p)
S.N.C.F.....	106	109	160	158	162	132
R.A.T.P.....	235	340	323	448	542	462

La participation des collectivités locales aux dépenses des concessionnaires de réseau urbain de

transport en commun autres que la R.A.T.P. paraît avoir été, en 1969, de l'ordre de 40 millions de F.

QUATRIÈME PARTIE

***Comparaison des dépenses
et des recettes de l'État
et des collectivités locales
dans les divers modes
de transport***





IMPÔTS « SPÉCIFIQUES » SUR LES TRANSPORTS PAR ROUTE EN EXCÉDENT D'UN RÉGIME FISCAL DE RÉFÉRENCE

I. Principes adoptés pour la définition des impôts « spécifiques »

Comme dans les rapports précédents, on évalue ici le produit des impôts et des taxes appelés ci-après spécifiques qui sont perçus du fait des transports en supplément d'un régime fiscal de référence.

Le départ entre fiscalité spécifique et fiscalité de référence est nécessairement conventionnel, le principe de l'unité budgétaire s'opposant à toute affectation d'un impôt à la couverture d'une catégorie déterminée de dépenses et la seule exception apportée en l'espèce étant l'affectation d'une fraction de la taxe sur les carburants au F.S.I.R. (Fonds spécial d'investissement routier) : 2 304 millions de F en 1969.

Les principales difficultés qui se présentent pour la définition des taxes spécifiques ont été tranchées selon les modalités suivantes :

— la taxe sur les véhicules des sociétés n'a pas été considérée comme spécifique; la raison en est qu'il s'agit plutôt d'un impôt payé par les sociétés sur le salaire en nature que constitue la mise de véhicules à la disposition de membres du personnel (impôt forfaitaire, perçu par retenue à la source, sur l'ensemble du revenu constitué par l'impôt et la disposition du véhicule);

— la taxe intérieure sur le gasoil a été considérée en totalité comme spécifique; la taxe intérieure sur l'essence et le super carburant a, elle aussi, été retenue dans la fiscalité spécifique, mais pour l'essence et le super carburant consommés par les voitures particulières, on y a distingué deux parts, l'une correspondant à une imposition égale par

unité d'énergie potentielle à la taxe sur le gasoil (1^{re} colonne du tableau 96 a), l'autre, correspondant au surplus de la taxe, qui a un caractère plus marqué d'impôt de consommation et dont le classement dans la fiscalité spécifique est plus discutable (2^e colonne du tableau 96 b); La première part a été fixée par litre de carburant, à 67 % pour l'essence et 74 % pour le supercarburant de l'impôt sur le gasoil, ce qui est conforme à la position adoptée par la Commission des communautés européennes dans son mémorandum du 24 mars 1971 sur la tarification de l'usage des infrastructures dans le cadre de la politique commune des transports;

— la T.V.A. sur les carburants consommés par les véhicules utilitaires a été, parce qu'elle n'est pas déductible, considérée comme spécifique; dans la T.V.A. sur les carburants consommés par les voitures particulières, on a distingué deux parts : celle appliquée au prix hors taxes, qui a été classée dans la fiscalité de référence parce que les utilisateurs de voitures particulières sont des consommateurs finaux et celle appliquée sur la part du prix constituée par la taxe qui a été considérée comme spécifique (1);

— le supplément de T.V.A. payé à l'achat des voitures particulières du fait de l'application à ces achats du taux majoré de la T.V.A. a été retenu dans

(1) On pourrait, il est vrai, raisonner par analogie avec le cas de la S.N.C.F. qui paie la T.V.A. sur ses recettes, y compris sur la part de celles-ci qui couvre ses dépenses d'infrastructure; dans cette optique, s'agissant des voitures particulières, consommateurs finaux, il eût été logique de ne considérer comme spécifique la T.V.A. sur la taxe intérieure que dans la mesure de la part de T.V.A. incorporée dans les dépenses routières à couvrir par les voitures particulières, mais la T.V.A. incorporée dans les dépenses routières pose un problème plus général et la solution adoptée n'entraîne guère de distorsion quand on se borne comme on le fait ici, à considérer l'ensemble des dépenses de la circulation routière.

la fiscalité spécifique, mais avec hésitation car ce supplément s'applique aussi à beaucoup d'autres articles : certains appareils électro-ménagers, produits pharmaceutiques, etc., il a donc été classé dans cette fiscalité, avec la part des taxes sur l'essence ou le supercarburant qui dépasse, par unité d'énergie potentielle, la taxe sur le gasoil;

— la taxe de 3 % perçue au profit de la Sécurité sociale sur les contrats d'assurance automobile a été considérée comme une contribution des automobilistes à l'excédent du coût des accidents de la route pour la collectivité sur le coût de ces accidents supporté par les automobilistes; elle a donc été retenue comme venant réduire cet excédent de coût, mais elle n'a pas été retenue dans la fiscalité spécifique, dont la définition a pour but de comparer son produit à des dépenses budgétaires;

— les taxes sur les immatriculations et les permis de conduire ont été retenues dans la fiscalité spécifique, mais on a déduit de leur produit le coût des services d'immatriculation et de permis de conduire; les taxes de coordination et les taxes professionnelles pour la formation professionnelle n'ont pas été retenues dans la fiscalité spécifique car elles ne font que transiter par le Trésor et ne reviennent pas à l'État ou aux collectivités locales;

— les taxes différentielles (vignette) ont été considérées en totalité comme spécifiques; mais compte tenu de ce que, à l'origine, ces taxes ont été créées

pour financer l'aide aux vieillards, on a fait figurer les taxes sur voitures particulières dans la part d'imposition dont la spécificité est plus discutable.

2. Calcul du produit des « impôts spécifiques »

1. Impôt sur les carburants

Le tableau de l'annexe 1 donne la décomposition des prix de vente en 1969, les consommations correspondant aux diverses périodes de ladite année et les produits de la taxe intérieure et de la T.V.A. spécifique; pour cette dernière, le calcul du taux et du produit sont donnés en appendice à ce tableau.

Pour l'année 1970, on a appliqué les mêmes méthodes à partir des consommations, des taux de la taxe intérieure de la T.V.A. et des taxes perçues au profit du Fonds de soutien des hydrocarbures (F.S.H.) et de l'Institut français du pétrole (I.F.P.). A noter qu'en 1970, la redevance F.S.H. a été supprimée pour le gasoil et diminuée pour les autres carburants, mais qu'en compensation, le taux de la taxe intérieure a été augmenté.

TABLEAU 96

Produit des « impôts spécifiques »

En millions de F

	Année 1969				Total
	Taxe intérieure (a)	Taxe intérieure (b)	T.V.A. (1) spécifique (a)	T.V.A. (1) spécifique (b)	
<i>Essence :</i>					
Voitures particulières	831	1 365	146	241	2 583
Utilitaires	634	-	160	-	794
<i>Super :</i>					
Voitures particulières	2 019	3 032	356	534	5 941
Utilitaires	1 459	-	381	-	1 840
<i>Gasoil :</i>					
Utilitaires	1 622	-	488	-	2 110
Total	6 565	4 397	1 531	775	13 268
Total voitures particulières (T.I. a + T.V.A. a)				2 850 + 502 =	3 352
(T.I. b + T.V.A. b)				4 397 + 775 =	5 172
Total utilitaires (T.I. + T.V.A.)				3 715 + 1 029 =	4 744
TOTAL					= 13 268
(1) Voir annexe I.					

TABLEAU 96
(suite et fin)

Produits des « impôts spécifiques »

En millions de F

	Année 1970				Total
	Taxe intérieure (a)	Taxe intérieure (b)	T.V.A. (1) spécifique (a)	T.V.A. (1) spécifique (b)	
<i>Essence :</i>					
Voitures particulières	816	1 270	144	223	2 453
Utilitaires	601	-	154	-	755
<i>Super :</i>					
Voitures particulières	2 364	3 365	418	593	6 740
Utilitaires	1 653	-	442	-	2 095
<i>Gasoil :</i>					
Utilitaires	1 932	-	575	-	2 507
Total	7 366	4 635	1 733	816	14 550
Total voitures particulières (T.I. a + T.V.A. a).....				3 180 + 562 =	3 742
(T.I. b + T.V.A. b).....				4 635 + 816 =	5 451
Total utilitaires (T.I. + T.V.A.).....				4 186 + 1 171 =	5 357
TOTAL					= 14 550
(1) Voir annexe I.					

2. Impôts « spécifiques »
sur les lubrifiants

En 1969 :
— le montant de la T.V.A. à 17,64 % sur un prix moyen de 2 600 F/t, pour un volume de 747 500 t est de 291 millions de F;
— le montant de la taxe intérieure au taux de 270 F/t est de 216 millions de F.

Compte tenu de ce que l'automobile représente

57 % environ de la consommation de lubrifiant, on obtient :

	Millions de F
Taxe intérieure	123
T.V.A.	166
TOTAL	289

répartis à raison de 75 % pour V.P. et 25 % pour les utilitaires.

En 1970, on majore ces montants des coefficients d'augmentation de la circulation (+ 9 %).

TABLEAU 97

Produit des « impôts spécifiques » sur les lubrifiants

En millions de F

	Taxe intérieure		T.V.A.		Total	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970
Voitures particulières (1).....	92	100	89	97	181	197
Voitures utilitaires.....	31	34	42	46	73	60
Total	123	134	131	143	254	277
(1) On ne retient, pour les voitures particulières, que la part de la T.V.A. sur la part du prix constituée par la taxe intérieure soit 124 réduit à 89.						

3. Autres taxes et récépissés de mise en circulation des automobiles

TABLEAU 98

Autres taxes

En millions de F

Taxes	1969	1970
Taxe sur les immatriculations et permis de conduire.....	580	600
Taxe différentielle (vignettes)..	1 330	1 425
Taxe à l'essieu.....	109	120
Total.....	2 019	2 145
Pour mémoire :		
Taxe parafiscale.....	4,6	4,6
Taxes organismes de coordi- nation.....	7,8	7,8

Il ne sera tenu compte ni des taxes parafiscales, ni des taxes de coordination, car elles sont reversées à des organismes dont les dépenses ne figurent pas dans la comparaison dépenses-recettes à laquelle on procède ici.

Du montant des taxes sur les immatriculations et les permis de conduire doit être déduit le coût des services correspondants. Une évaluation des dépenses de ces services donne le chiffre d'environ 50 MF en 1969 (1). On aura donc :

580 — 50 = 530 millions de F en 1969
et 600 — 54 = 546 millions de F en 1970

D'autre part, il convient d'ajouter le montant des péages qui s'est élevé à 246 millions de F en 1969 et 300 en 1970.

Les immatriculations (neufs et occasion) de camions et camionnettes représentent 11 % du total des immatriculations de véhicules. On conservera ce rapport pour répartir les taxes d'immatriculations et permis de conduire :

TABLEAU 99

Répartition du produit des taxes d'immatriculation et permis de conduire

Véhicules	1969	1970
Voitures particulières (89 %).	471	486
Utilitaires (11 %)	58	60

Répartition

de la taxe différentielle

Pour les raisons exposées dans l'annexe 2, on retiendra pour les véhicules utilitaires 20 % et pour les voitures particulières 80 % au lieu de 15 % — 85 % dans les rapports antérieurs. La modification est la conséquence d'une part de l'évolution du parc, d'autre part, de l'extension de la vignette à de nouvelles catégories d'utilitaires.

Le produit de la vignette ventilé est alors le suivant :

TABLEAU 100

Produit de la vignette

Véhicules	1969	1970
Véhicules utilitaires (20 %)...	266	285
Véhicules particuliers (80 %).	1 064	1 140

TABLEAU 101

Produits des péages

Véhicules	1969	1970
Véhicules utilitaires.....	57	69
Véhicules particuliers.....	189	231
	évaluation d'après la comptabilité des Sociétés	

(1) L'évaluation des effectifs en service a été faite pour la préfecture de la Seine. Connaissant pour la Seine le nombre d'agents affectés au service des permis et à celui des immatriculations ainsi que le nombre de permis délivrés et d'autos immatriculées, on a déterminé, au prorata, le nombre total de fonctionnaires (1 700) pour la France entière. Sur la base d'un coût unitaire de 2,5 millions de F en 1969, on obtient 42 millions de F. On a majoré ce chiffre d'environ 20 % pour tenir compte des frais des immeubles et du matériel.

	1969			1970		
	V.P.		Utilitaires	V.P.		Utilitaires
	(a)	(b)		(a)	(b)	
T.V.A.....	502	775	1 029	562	816	1 171
Taxe intérieure.....	2 850	4 397	3 715	3 180	4 635	4 186
Lubrifiants :						
T.V.A.....	89	-	42	97	-	46
T.I.....	92	-	31	100	-	34
Taxe d'immatriculation et permis.....	472	-	58	486	-	60
Taxe différentielle.....	-	1 064	266	-	1 140	285
Taxe à l'essieu.....	-	-	109	-	-	120
TOTAL général des impôts spécifiques....	4 005	6 236	5 250	4 425	6 591	5 902
Péages.....	189		57		231	69
Total général.....		15 737		17 218		

La répartition du produit des taxes entre (a) et (b) se fonde sur les principes exposés plus haut. Le caractère « spécifique » des taxes sous (b) est plus discutable que celui des taxes sous (a).

3. Répartition entre les diverses catégories d'utilitaires des impôts spécifiques sur l'ensemble des véhicules utilitaires

a. Taxes sur les carburants et lubrifiants

Les pourcentages utilisés dans le 9^e rapport et remontant à 1965 ne sont plus valables. Ils ont donc été modifiés en se fondant sur l'évolution des t/km de 1965 à 1969 par transports publics et par transports privés. Les chiffres retenus sont mentionnés dans le tableau 103.

Compte tenu des produits des impôts sur l'ensemble des utilitaires donnés par les tableaux 96, 97 et 98. La répartition est alors la suivante :

TABLEAU 103
*Taxes sur les carburants
et lubrifiants*

	% essence	% gasoil
Transports publics de marchandises.....	7	50,5
Transports privés de + de 1 t.	49	37,5
Transports privés de — de 1 t.	40	1
Autres utilitaires.....	2	2,5
Autocars.....	2	8,5
Total.....	100	100

TABLEAU 104 Répartition

En millions de F

	1969				1970			
	Essence	Gasoil	Lubri- fiants	Total	Essence	Gasoil	Lubri- fiants	Total
Transport public de marchandises.....	184	1 066	19,3	1 269	200	1 266	20	1 486
Transports privés :								
De + de 1 tonne.....	1 291	791	32	2 114	1 396	940	36	2 372
De — de 1 tonne.....	1 053	21	16,5	1 090	1 140	25	18	1 183
Autres utilitaires.....	53	53	1,6	108	57	63	1,8	122
Autocars.....	53	179	3,6	236	57	213	4,2	274
Total.....	2 634	2 110	73,0	4 817	2 850	2 507	80	5 437

Les pourcentages approximatifs pour chacune des cinq catégories sont respectivement 26 %, 44,3 %, 22,5 %, 2,2 %, 5 %.

b. Autres taxes

Vignette :

On se fonde sur le parc 1969 immatriculé (Annuaire statistique) qui donne le rapport public/privé de (0,5 à 15 t), public = 7 %, privés = 9,3 %.

Le produit à répartir étant de 266, on a 247 millions de F pour les transporteurs privés et 19 millions de F pour les transports publics en 1969.

En 1970, on a : public 20 et privé 265.

Cartes grises, permis de conduire :

58 millions de F en 1969, dont 90 % pour les

transporteurs privés (53 millions de F) et 10 % pour les transporteurs publics (5 millions de F) en 1970, respectivement 54 millions de F et 6 millions de F.

Taxe à l'essieu :

109 en 1969 dont privé 43 % = 47 millions de F et public 62 millions de F (cf. rapport Commission d'étude des coûts d'infrastructure).

En 1970, respectivement 52 et 68 millions de F.

Péages :

56,8 millions de F en 1969; on répartira au pro-rata des t/km pour les transports supérieurs à 150 km, ce qui donne 80 % pour les transports publics et 20 % pour les transports privés, soit respectivement 45 et 11,8 millions de F en 1969.

Pour 1970, les chiffres sont 55 et 14 millions de F.

Au total, on a la répartition suivante :

TABLEAU 105 Autres taxes

En millions de F

	Public		Privé		Autres véhicules utilitaires		Autocars		Total	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
Taxe différentielle.....	19	20	247	265					266	285
Cartes grises et coord.....	5	6	53	54					58	60
Taxe essieu.....	62	68	47	52					109	120
T.I., T.V.A.....	1 269	1 486	3 204	3 555	108	122	236	274	4 817	5 437
Total.....	1 355	1 580	3 551	3 926	108	122	236	274	5 250	5 902
Péages.....	45	55	12	14						

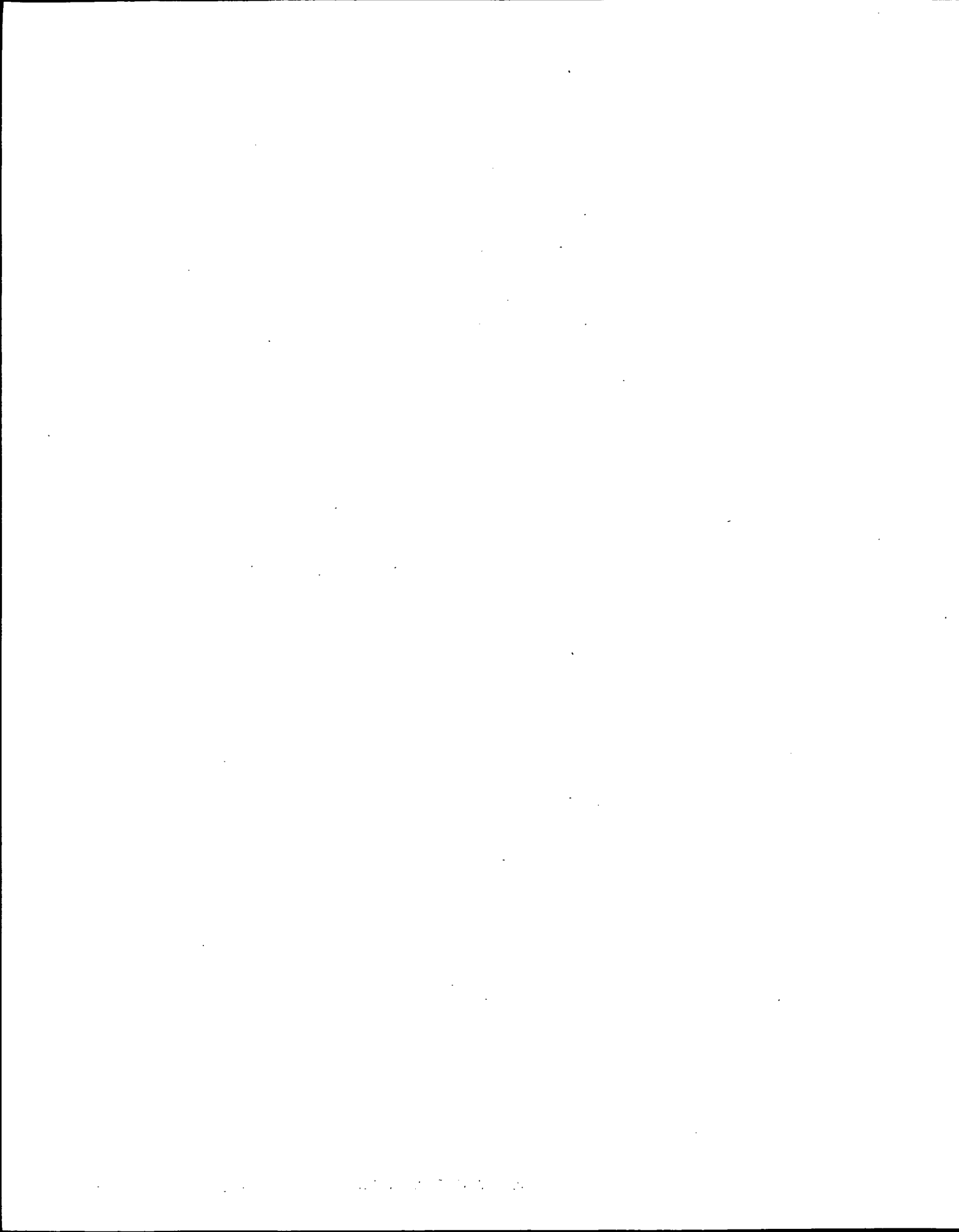
TABLEAU 106

Répartition globale

En millions de F

	1969	1970
Voitures particulières.	10 430 (1)	11 247 (1)
Utilitaires.....	5 250	5 902
Péages utilitaires.....	57	69
Total	15 737	17 218

(1) Y compris 189 millions de péages en 1969 et 231 en 1970.





TABLEAUX DE COMPARAISONS

Comme dans les rapports précédents, on compare ici les dépenses des budgets publics (État et collectivités locales) au titre des divers modes de transport avec le produit des impôts « spécifiques » perçus du fait du fonctionnement des dits modes de transport.

Le tableau ci-après, qui donne la comparaison, ne doit pas être lu sans précautions :

a. Il ne porte que sur les dépenses et les recettes de l'État et des collectivités locales. Pour les ouvrages construits ou exploités par des concessionnaires ou des établissements publics autonomes, il ne comporte donc que les versements de l'État et des collectivités locales à ces concessionnaires ou établissements mais non pas les recettes et les dépenses de ceux-ci, qu'il s'agisse de la S.N.C.F., de la R.A.T.P., des sociétés d'autoroutes, des ports autonomes ou de la Compagnie nationale du Rhône. On notera à ce sujet que les dépenses de ces organismes comprennent des charges annuelles d'emprunts, alors que toute charge d'emprunt est omise dans les dépenses de l'État et des collectivités locales figurant au tableau. On notera aussi, en ce qui concerne les voies navigables, que pour le Rhône, les ressources propres de la Compagnie nationale du Rhône apportent un appoint important non repris au tableau, pour l'aménagement du fleuve et que, sur les autres voies navigables, le tableau comporte en dépenses les investissements réalisés sur fonds de concours de l'O.N.N. et en recettes les recettes perçues en contrepartie par l'O.N.N.;

b. Le principe de l'unité budgétaire s'oppose à la notion même d'impôt « spécifique ». Tout classement d'un impôt ou taxe comme « spécifique » est donc discutable et plus particulièrement pour les impôts et taxes qui, pour la route, figurent dans ces tableaux en 2^e catégorie : vignette sur les voitures particulières, qui fut à l'origine un impôt affecté à l'aide aux personnes âgées, taux majoré de la T.V.A. sur les voitures particulières, qui s'applique aussi à d'autres produits; surtaxation par rapport au gasoil de l'essence consommée par les voitures de tourisme, qui peut être considéré comme un impôt de consommation;

c. La comparaison ne tient aucun compte des nuisances : bruit, pollution, etc. Elle ne tient pas compte non plus de l'excédent du coût collectif des accidents de la route sur la part de ce coût que supportent les automobilistes, excédent qui, après déduction des 160 millions de F produits par la taxe de 3% perçue sur les primes d'assurance automobile au profit de la Sécurité sociale peut être estimé à 2,5 milliards environ pour 1969;

d. Dans les dépenses budgétaires au titre de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., on a fait figurer des subventions aux usagers (tarifs réduits) qui ne font que transiter par la S.N.C.F. ou la R.A.T.P. Dans les dépenses budgétaires au titre de la S.N.C.F., on a aussi fait figurer les remboursements de charges de retraites versés à la S.N.C.F. pour ramener les charges de la société

à ce qu'elles seraient si le personnel était affilié au régime général de la Sécurité sociale et bénéficiait en sus, aux frais de la S.N.C.F., des avantages particuliers propres à la Société Nationale (les suppléments remboursés correspondent au sur-effectif des retraités tenant à la réduction des effectifs actifs depuis vingt-cinq ans et à la surmasculinité du personnel S.N.C.F.);

e. Les aides à la construction navale (287 millions de F) et à la construction aéronautique (849 millions de F) ne figurent pas dans la comparaison car il ne s'agit pas d'une aide aux transports proprement dits;

f. L'existence d'un excédent ou d'un déficit des recettes par rapport aux dépenses pour un mode de transport ne signifie pas que cet excédent ou ce déficit existe pour chaque catégorie d'usagers de ce mode de transport. Sur la S.N.C.F., globalement déficitaire, il est des trafics bénéficiaires. Sur la route, globalement bénéficiaire, lorsqu'on considère comme spécifique la totalité de la taxe intérieure sur l'essence et sur le supercarburant, la vignette et la T.V.A. majorées sur les voitures particulières (mais déficitaire, si l'on ne considérait comme spécifique ni la vignette et la T.V.A. majorées, ni la part de l'impôt sur les carburants consommés par les voitures particulières qui excède par unité d'énergie potentielle le taux de l'impôt sur le gasoil) les véhicules très lourds paraissent ne supporter, d'après l'annexe P (transferts économiques et sociaux) du rapport de la Commission des transports du VI^e Plan, que les deux tiers environ de leur coût d'infrastructure alors que les autres véhicules utilitaires paieraient le double de leurs coûts et que les voitures privées paieraient un peu plus que leurs coûts;

g. Les dépenses ne font pas état du coût de congestion de la circulation; ces coûts sont supportés par les exploitants de véhicules automobiles, mais il n'y a pas toujours réciprocité entre eux : sur route, les camions font perdre plus de temps aux voitures particulières que ces dernières ne leur en font perdre; en ville dans les encombrements, un passager d'autobus occupe sur la chaussée en moyenne 9 fois moins de place que le conducteur ou le passager d'une voiture particulière et chaque passager d'autobus fait donc perdre à l'ensemble des véhicules en circulation 9 fois moins de temps que n'en fait perdre chaque automobiliste. Il y a là des coûts importants de la circulation urbaine des voitures particulières qu'une simple comparaison des dépenses et des recettes budgétaires ne peut faire ressortir;

h. Dans la circulation urbaine, les encombrements accroissent considérablement le prix de revient des exploitants d'autobus; d'autre part, dans l'agglomération parisienne, aux heures de pointe, les automobilistes doivent de pouvoir encore circuler, à l'existence du métro et des trains de banlieue; les problèmes de circulation et de transports publics sont donc étroitement imbriqués dans les villes et une comparaison des dépenses et des recettes de l'automobile urbaine devrait prendre en compte le déficit des transports en commun.

TABLEAU 106

Comparaison des recettes et dépenses de l'État et des collectivités locales en 1969

(en millions de F)

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes (1)	Renseignements divers	
S. N. C. F. :						Dépenses de la S. N. C. F. :	
Subvention d'équilibre.....	1 971		1 971	T.V.A. et taxe intérieure carburant, lubrifiant.....	42	Exploitation.....	15 237
Contribution aux dépenses de la voie.....	1 116		1 116	Contrôle technique (art. 42, cahier des charges).....	5,5	<i>Investissement :</i>	
Atténuation de charges d'emprunt.....	61		61		47,5	Équipement.....	1 838
Subventions d'investissement.....	23	55	78			Gros entretien.....	1 537
Contribution charges retraite.....	1 094		1 094			<i>dont :</i>	
Remboursement tarifs réduits voyageurs...	748	71	819			Matériel.....	1 783
Indemnités compensatrices pour abaissement de tarifs marchandises.....	43		43			Infrastructure.....	1 592
Indemnités compensatrices pour abaissement de tarifs voyageurs.....	83	36	119			Charges financières.....	2 806
Total.....	5 139	162	5 301			Total.....	21 418
Transports en commun. R. A. T. P. :						<i>Pour mémoire :</i>	
Remboursement tarifs réduits.....	159	64	228	Contrôle technique.....	1,1	Recettes du trafic.....	10 724
Versement pour permettre l'équilibre.....	532	228	760	Taxe intérieure sur carburant.....	22,3	Recettes hors trafic.....	3 089
Subvention d'équipement.....	248	250	498		23,4	Emprunts ou crédits.....	2 304
Total.....	939	542	1 481				16 127
Autres réseaux :						Dépenses de la R. A. T. P. :	
Études et recherches (notamment métro de Marseille et Lyon).....	40	6,5	46,5			Exploitation.....	1 816
Subventions ou remboursements.....		40 (2)				Investissement.....	1 002
						Charges financières.....	185
							3 003
						<i>Pour mémoire :</i>	
						Recettes trafic.....	1 317
						Autres.....	205
							1 522

(1) Les recettes des collectivités locales sont minimes.

(2) Chiffres très approximatifs.

TABLEAU 106 (suite)

Comparaison des recettes et dépenses de l'État et des collectivités locales en 1969

(en millions de F)

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes (1)	Renseignements divers	
Route :				<i>1^{re} catégorie de taxes :</i>			
Entretien et fonctionnement police comprise (tableau 82)	2 326	2 640	4 966	Taxe sur les immatriculations et permis de conduire	530	Chiffre d'affaires des transporteurs routiers professionnels (production disponible) [voir compte de branche].	
Investissements (emprunts exclus)	1 680	2 970	4 650	Taxe différentielle utilitaire	266	<i>Transport :</i>	
Passages à niveaux	23		23	Taxe à l'essieu	109	Marchandises	10 500
<i>Subventions :</i>				<i>Taxe sur les carburants :</i>		Voyageurs	1 819
Institut de recherche des transports	0,4		0,4	Totalité pour les véhicules utilitaires; au taux par unité d'énergie potentielle de la taxe sur le gasoil pour les voitures particulières	8 096	Autres	3 236
Prévention des accidents	1,2		1,2	Taxe sur les lubrifiants	254		
Subvention à l'U.N.A.T. (examen du permis de conduire)	27,8		27,8		9 255		
Avances aux sociétés d'autoroutes.				<i>2^e catégorie de taxes :</i>		Sociétés d'autoroutes.	
Investissement	358		358	Taxe différentielle (voiture particulière)	1 064	Recettes de péages	245
Avances d'équilibre	40		40	Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières	5 172	Dépenses : Investissement	829
Total	4 456	5 610	10 066	Majoration de la T.V.A. sur les achats de voitures particulières	830	Charges financières	210
				Total	7 066	Fonctionnement	70
					16 321		
Voies navigables :				Taxes de la loi Morice (total des recettes) ..	26,2	Chiffre d'affaires des transporteurs par voie d'eau	662
Fonctionnement	125			Taxes sur carburant	13,3		
Équipement	301						
<i>dont :</i>							
Fonds de concours O.N.N. (chap. 63-90, art. 1 ^{er} , ports fluviaux)	7	1,3					
Total	426		427				

(1) Les recettes des collectivités locales sont minimes.

TABLEAU 106 (suite et fin)

Comparaison des recettes et dépenses de l'État et des collectivités locales en 1969

(en millions de F)

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes (1)	Renseignements divers		
Ports maritimes :								
Fonctionnement.....	170			Minimes.				
Équipement.....	365							
Total.....	535							
Marine marchande :								
Fonctionnement.....	508					Chiffre d'affaires de l'armement français...	3 520	
<i>dont :</i>								
Subventions aux compagnies.....	172							
Équipement.....	109							
Total.....	617							
Aviation civile :								
Fonctionnement.....	467			Taxe sur carburants (après déduction de 2,8 millions de F de détaxe pour la presse).....	75	Chiffre d'affaires des compagnies françaises.	3 220	
<i>dont :</i>								
Subventions aux compagnies et dotation capital (chap. 45-81).....	69				16 % taxe d'atterrissage.....			15
Subventions aux aéroports (chap. 45-61)	21				90			
Équipement :								
Aéroports.....	125							
Météo et formation.....	70							
Aéroclubs.....	7							
Total.....	669							
(1) Les recettes des collectivités locales sont minimes.								

TABLEAU 107

Comparaison des recettes et des dépenses de l'État et des collectivités locales en 1970

En millions de F

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes	Renseignements divers	
S. N. C. F. :							
Subvention forfaitaire.....	766			Taxes sur carburant.....	42	Exploitation.....	13 816
Contribution aux dépenses de la voie.....	1 122					Investissement :	
Atténuation charges emprunt.....	36					Équipement.....	1 788
Subvention investissement.....	26	61				Gros matériel.....	1 620
	1 950	61	2 011			dont :	
Remboursement tarifs réduits.....	813	80				Matériel.	
Indemnités compensatrices pour :						Infrastructure.	
Abaissement tarif marchandises.....	61	26				Charges financières.....	4 821
Abaissement tarif voyageurs.....	34					Total.....	22 045
Contribution charges service public.....	84					Pour mémoire :	
	992	106	1 098			Recette trafic.....	11 568
Total général.....	2 942	167	3 109			Recette hors trafic.....	3 196
Pour mémoire, charges de retraite.....	2 214		2 114			Emprunts-crédits.....	4 172
							18 936
R. A. T. P. :							
Remboursement tarifs réduits.....	176	75	251	Taxes sur carburant.....	21,9	Dépenses :	
Subvention d'équilibre.....	538	231	769			Exploitation.....	1 993
Subvention d'équipement.....	160	158	318			Investissement.....	1 000
	874	464	1 338			Charges financières.....	253
Total.....	874	464	1 338				3 246
						Pour mémoire :	
						Recettes trafic.....	1 193
						Autres.....	716
							1 908

TABLEAU 107 (suite)

Comparaison des recettes et des dépenses de l'État et des collectivités locales en 1970

En millions de F

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes	Renseignements divers
Routes :						
Entretien et fonctionnement (police comprise).....	2 445	2 900	5 345	Taxe sur les immatriculations et permis de conduire.....	546	
Investissements (emprunts exclus).....	2 193	3 250 (1)	5 443	Taxe différentielle, véhicules utilitaires....	285	
Passages à niveaux.....	277			Taxe à l'essieu.....	120	
Subvention :				Taxe sur les carburants :		
I.R.T.....	0,4		0,4	Totalité pour les véhicules utilitaires, au taux, par unité d'énergie potentielle de la taxe sur le gasoil pour les voitures particulières.....	9 099	
Prévention.....	1,4		1,4	Taxe sur les lubrifiants.....	277	
U.N.A.T.....	32,4		32,4			
Avances aux sociétés d'autoroutes.....					10 327	
Avances d'équilibre.....	20		20	Taxe différentielle voitures particulières...	1 140	Sociétés d'autoroutes.
Participation aux travaux.....	354		354	Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières.....	5 451	Recettes de péages.....
Total.....	5 323	6 150	11 473	Majoration de la T.V.A. sur les achats de voitures particulières.....	850	Dépenses : Investissement.....
					7 441	Charges financières.....
				Total.....	17 768	Fonctionnement.....
						74
Voies navigables :						
Fonctionnement.....	136			Taxes de la loi Morice.....	32,3	Chiffre d'affaires des transporteurs par voie d'eau.....
Équipement.....	320			Taxes sur carburant.....	13,7	704
dont :						
Fonds de concours.....	19,4					
O.N.N. (chap. 63-90, art. 1 ^{er} , ports fluviaux).	2,7					
Total.....	456					

(1) Augmentation forfaitaire de 10 % sur les chiffres de 1969.

TABLEAU 107 (suite et fin)

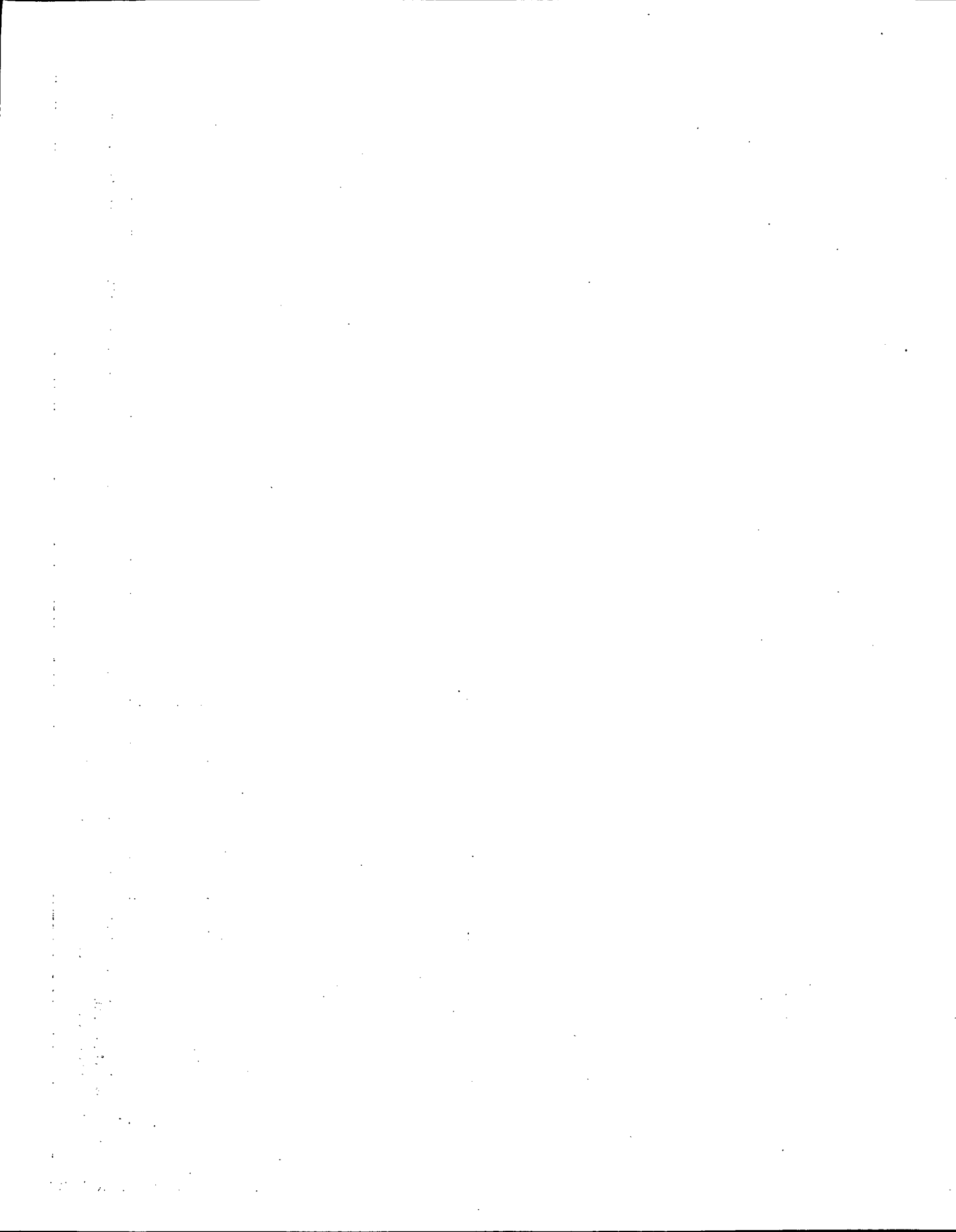
Comparaison des recettes et des dépenses de l'État et des collectivités locales en 1970

En millions de F

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes de l'État	Renseignements divers	
Ports maritimes :							
Fonctionnement.....	181						
Équipement.....	465						
Total.....	646						
Marine marchande :							
Fonctionnement.....	441					Chiffre d'affaires de l'armement français...	4 289
Équipement.....	143						
Total.....	584						
<i>dont</i> : Subventions aux compagnies.....	121						
Aviation civile :							
Fonctionnement.....	533			Taxe sur les carburants après déduction de 2,6 millions de F de taxe pour la presse (1)	65	Chiffre d'affaires des compagnies françaises.	3 720
<i>dont</i> : Subventions aux compagnies et dotation.....	82			16 % taxe d'atterrissage.....	20		
Subventions aux aéroports.....	21						
Équipement :							
Aéroports.....	142						
Météo formation.....	63						
Aéroclubs.....	6						
Total.....	744						

(1) La diminution par rapport à 1969 (75) s'explique par l'accroissement de la consommation de carburéacteur, pour lequel la taxe intérieure (4,57 H.T.) est beaucoup plus faible que pour l'essence avion (55,20 H.T.).

On rappelle que seul le carburant consommé pour des transports intérieurs est taxé.



3

ÉVOLUTION DU PRODUIT DES TAXES SPÉCIFIQUES PAR VOITURE/KILOMÈTRE ET PAR TONNE/KILOMÈTRE SUR LA ROUTE AU COURS DES ANNÉES 1969 ET 1970

Ce chapitre continue l'étude du 9^e Rapport sur l'évolution dans le temps du produit des taxes spécifiques par unité de trafic effectué. Pour maintenir l'homogénéité des calculs, on a conservé le mode de décompte antérieur des taxes spécifiques.

1. Voitures particulières

Montant des taxes spécifiques déduction faite des péages :

10 241 en 1969

11 016 en 1970

Nombre de véhicules km :

134 milliards de V/km en 1969

141 milliards en 1970

Poids fiscal au V/km :

$$\frac{10\,241}{134} = 0,0764 \text{ en 1969}$$

et

$$\frac{11\,016}{141} = 0,0781 \text{ en 1970}$$

Ramené en francs constants sur l'indice des prix P.I.B. (108 en 1969 et 115 en 1970 par rapport à 1968) on obtient 0,0707 F pour 1969 et 0,0679 F en 1970 :

— par rapport à 1968, la hausse enregistrée en 1969 est de 0,6 % (0,0703 F en 1968), qui s'explique par la hausse des taxes sur les carburants intervenue fin 1968;

— par rapport à 1969, la baisse enregistrée en 1970 est de 3,4 %;

— par rapport à 1959, l'allègement moyen du poids fiscal qui avait atteint 35 % environ en 1968 selon les calculs figurant au 9^e Rapport augmente d'environ deux point.

2. Véhicules utilitaires

Taxes	1969	1970
Taxes parafiscales sur récépissé	(1) 4,6	(1) 5
Taxe coordination.....	(1) 7,8	(1) 8
Taxe essence.....	2 634	2 850
Taxe lubrifiant.....	73	80
Taxe sur gasoil.....	2 110	2 507
Taxe carte grise.....	58	60
Taxe différentielle.....	266	285
Taxe à l'essieu.....	109	120
Total.....	5 262	5 915

(1) Pour les besoins de la comparaison, on conserve ici ces deux taxes, parce que les années précédentes, contrairement à la position adoptée dans le présent rapport, elles avaient été retenues comme taxes spécifiques.

Produit à la t/km (63,3 MM t/km en 1969 et 67 MM en 1970) :

$$\frac{5262}{63,3} = 0,0831 \text{ F par t/km en 1969}$$

et

$$\frac{5\,915}{67} = 0,883 \text{ en 1970}$$

En francs constants, on obtient :

0,0769 F en 1969 et 0,0767 F en 1970

L'allègement moyen du poids fiscal par rapport à 1959 (cf. 9^e Rapport) qui était de 36 % environ devient : 41 %.



ANNEXES

ANNEXE I

Produit des taxes spécifiques sur les carburants en 1969 (1)

	Essence		Super		Gas-oil	
	Du 1 ^{er} janvier 1969 au 29 septembre 1969	Du 30 septembre 1969 au 31 décembre 1969	Du 1 ^{er} janvier 1969 au 29 septembre 1969	Du 30 septembre 1969 au 31 décembre 1969	Du 1 ^{er} janvier 1969 au 29 septembre 1969	Du 30 septembre 1969 au 31 décembre 1969
	Prix reprise raffinerie (F).....	12,98	14,41	15,76	17,51	11,83
Taxe intérieure + timbre douanier.....	60,25	60,25	63,18	63,18	33,54	33,54
Institut français des pétroles.....	0,18	0,18	0,18	0,18	0,20	0,20
Mise en place.....	11,83	12,10	13,82	13,72	11,66	11,65
Fonds soutien hydrocarbures (2) :						
Part assimilable à la taxe intérieure (3,16 × 2/3)	2,12	2,12	2,12	2,12	1,74	1,74
Reste.....	1,04	1,04	1,04	1,04	0,86	0,86
Total assimilable à la taxe intérieure.....	62,37	62,37	63,50	63,50	35,28	35,28
dont : Part correspondant au niveau de la taxe sur gas-oil (a).....	23,60	23,60	26,10	26,10		
Essence (67 %) et super (74 %) de 35,28 :						
Supplément (b).....	38,77	38,77	39,20	39,20		
T.V.A. sur prix de vente.....	15,60	15,90	16,95	17,25	10,56	10,77
T.V.A. spécifique sur voiture particulière :						
Dans le cas où la taxe intérieure est calculée au niveau du gas-oil [17,64 % de 23,60 pour l'essence].....	4,16	4,16	4,60	4,60		
Supplément [17,64 % de 38,77 pour l'essence].....	6,84	6,84	6,91	6,91		
Quantités consommées (millions de m ³).....	3 682	1 115	8 005	2 534	3 588	1 285
Part voiture particulière [73,4 % et 0 % gas- oil] (3).....	2 703	818	5 876	1 860	-	-
Part utilitaire [21,2 % essence et 94,4 % gas-oil]	781	236	1 697	537	3 387	1 210
Produit T.V.A. spécifique :						
Sur voiture particulière :						
(a).....	112	34	270	86	-	-
(b).....	185	56	406	128	-	-
Sur utilitaires taux complet.....	122	38	288	93	358	130
Produit taxe intérieure :						
Sur voiture particulière :						
(a).....	638	193	1 534	485	-	-
(b).....	1 048	317	2 303	729	-	-
Sur utilitaires.....	487	147	1 108	351	1 195	427
Produit T.V.A. + taxe intérieure :						
Voiture particulière :						
(a).....	750	227	1 804	571	-	-
(b).....	1 233	373	2 709	857	-	-
Produit T.V.A. + taxe intérieure (utilitaires)....	609	185	1 396	444	1 553	557

(1) Voir explications, p. 89.

(2) Il s'agit de crédits F.S.H. reversés au budget pour un total de 615 M. Mais cette somme provient pour les 2/3, de la consommation carburant auto, et pour 1/3 de la taxe spéciale créée en 1969 sur les fuels légers et domestiques (proportion admise lors de l'établissement de la loi de finance). On ne retiendra que 410 M.

(3) Coefficients retenus par le C.P.P. pour ventiler les consommations de la circulation automobile.

Répartition entre voitures particulières et voitures utilitaires du produit de la taxe différentielle

a. Évaluation du produit de la taxe sur les utilitaires de plus de 3 tonnes de charge utile non soumis à la taxe à l'essieu

On partira de l'analyse du parc des utilitaires (camions, camionnettes et tracteurs, parc immatriculé, annuaire statistiques) en répartissant les véhicules par catégories d'âge et en distinguant trois catégories de charge utile : 0,5 à 3 t, 3 à 7 t et 7 à 16 t.

On considérera que pour les deux premières catégories (0,5/3 t et 3/7 t) la puissance fiscale correspondante est inférieure à 12 CV et que pour la 3^e catégorie la puissance fiscale est comprise entre 12 et 16 CV ce qui donne les taux de vignette suivants : 240 et 300 à réduire de moitié pour les véhicules de 5 à 20 ans d'âge. Le nombre de véhicules de plus de vingt ans étant considéré comme négligeable.

On retient les ventilations par catégories d'âge des camions, camionnettes et tracteurs (cf. Annuaire statistiques) du parc immatriculé, mais pour les véhicules de plus de dix ans, de charge utile de 3,5 t à 7 t on réduira le chiffre indiqué, pour tenir compte des résultats d'une enquête qui a démontré que les véhicules utilitaires de plus de dix ans ne représentaient que 37 % du total du parc.

Dans ces conditions, on obtient le parc suivant :

	Moins de 5 ans	De 5 ans à 20 ans
3 à 7 t.....	87 800	198 000
7 à 16 t.....	56 200	86 500

aux taux de 240/300 et 120/150 F le produit est de :

	Millions de F
87 800 × 240.....	21
56 200 × 300.....	17
198 000 × 120.....	24
86 500 × 150.....	13
Total.....	75

b. Évaluation du produit de la taxe sur les véhicules utilitaires de moins de 3 tonnes de charge utile

L'annuaire statistique donne :

	Utilitaires < à 3 t en milliers
Moins de 5 ans.....	632
5 à 10 ans.....	538
Plus de 10 ans.....	1 118
Total.....	2 288

D'après l'Argus, le parc en service n'est que de 1 400 000 et d'après l'enquête indiquée ci-dessus 37 % des véhicules ont plus de dix ans d'âge.

Aux chiffres ci-dessus on substitue donc les suivants :

	5 ans	5/10 ans	+ de 10 ans	Total
Utilitaires 0,5 / 3 t (A).....	500 000	400 000	500 000	1 400 000
Nombre total de vignettes (B).....	6 277 000	5 575 000		11 977 000 (1)
Voitures particulières (différence B-A).....	5 777 000	4 850 000		10 627 000 (2)

(1) A ce nombre, il faut ajouter les vignettes gratuites (418 000) les plus de 25 ans (25 000), les voitures de plus de 16 CV (10 000). Au total, le nombre de vignettes est de 12 482 000.

(2) Ce parc de voitures particulières en service serait dans ces conditions de 10 627 000 (+ 550 000 si la fraude est de 5 %) soit en définitive un parc de 11 630 000 véhicules particulières.

A titre indicatif, l'Argus 1969 donnait 11 670 000. On remarquera que le parc V.P. estimé dans l'annuaire statistique est légèrement supérieur (12 400 000).

TABLEAU 108

Si l'on retient cette évaluation, le produit de la vignette sur les véhicules utilitaires en cause serait le suivant.

	Utilitaires millions de F
Moins de 5 ans (500 000 × 240).....	120
Plus de 5 ans (900 000 × 120).....	108
Total.....	228

A ces 228 millions, il convient d'ajouter les 75 millions des 3/16 t, ce qui nous donne 303 millions pour un total de 1 330 millions soit sensiblement 24,5 %. En raison de l'approximation des calculs, on retiendra 20 %.

Summary

Conveyance in France from 1967 to 1969

Evolution, accounts, public organizations' charges, users' charges

Xth report of the budget commission on conveyance

This work, which constitutes the tenth General Report of the Budget Commission on Conveyance (Commission des Comptes des Transports), Auxiliary Commission of the National Budget Commission (Commission des Comptes de la Nation), covers all land, sea and air Conveyance as well as services auxiliary to transport. It concerns the 1967-1969 period and is divided into the following four parts: general developments, budget, governmental operating and investment costs, and income and expenses of the central government and of local authorities with respect to all means of conveyance.

The first part of this work is devoted to an analysis of developments in conveyance with respect to volume, prices, and the number of vehicles in actual use. It underscores the most important aspects of transport developments in 1969, namely an increase in the transport of goods by 10.3% in volume) [corresponding to an increase of 7.6% in the Gross Domestic Product (Production intérieure brute, P.I.B.)]; a very rapid increase in individual transport (8.9%); and an increase in public means of conveyance which remained at less than the amount of growth in the P.I.B. (6.1%). On the other hand, there have been greater increases in individual travel costs (8.3%) than in public transport costs (4.4%).

The second part, concerning only accounting, outlines the principal accounts of the branches and sectors of transport. It enables one to compare the turnover and the financial structure of the various means of conveyance. It also throws into relief the rapid growth in certain branches (i.e., trucking, transport of goods, hiring of industrial vehicles, and services auxiliary to transport).

The continuation of the report is devoted to a financial analysis of the transport sector. The third part sets forth all governmental expenses by form of transport in as much as such expenses relate to investment or operating costs. The fourth part deals with the point of view of passengers and other users of public means of conveyance and examines all taxes and charges paid in respect to all the various means of transport.

Reseña

Los transportes en Francia de 1967 a 1969

Evolución, cuentas, gravámenes de las colectividades locales,

gravámenes de los usuarios

Décimo informe de la comisión de cuentas de los transportes

El presente tomo, que constituye el décimo informe general de la Comisión de cuentas de transportes (Comisión anexa de la Comisión de cuentas nacionales) abarca el conjunto de los transportes terrestres, marítimos y aéreos, así como los auxiliares de transportes. Comprende el período entre 1967 y 1969 y analiza en cuatro partes la evolución general, las cuentas de inversión y de funcionamiento estatales, y gastos e ingresos estatales y de las colectividades locales en los diversos medios de transporte público. La primera parte, dedicada al análisis de la evolución de los transportes en volumen, precios, y al análisis de los parques, recalca los aspectos más importantes de dicha evolución en 1969: incremento del transporte de mercancías de un 10,3% en volumen (para un incremento del producto interior bruto de un 7,6%), y crecimiento sumamente rápido del transporte particular (un 8,9%), el tipo de crecimiento de los transportes públicos quedando por debajo del tipo de crecimiento del P.I.B. (un 6,1%). Por lo contrario, los aumentos de precios son más perceptibles para el transporte particular (un 8,3%) que para el transporte público (un 4,4%).

La segunda parte, meramente contable, delinea las principales cuentas por ramas y sectores. Facilita la equiparación del giro y de la estructura de las cuentas de los diversos medios de transporte, y revela el crecimiento especialmente veloz de ciertas ramas de transportes (transporte por carretera, de mercancías, alquiler de vehículos industriales y auxiliares de transportes).

A continuación, el informe se dedica al análisis fiscal del sector: la tercera parte agrupa todos los gastos de la administración por medio de transporte, tanto por lo que se refiere a inversiones como a gastos de funcionamiento. La cuarta parte adopta el punto de vista de los usuarios y reasume el conjunto de los impuestos, tasas y aforos abonados en los diversos medios de transporte.

○ **LES TRANSPORTS EN FRANCE DE 1967 A 1969.** —

Ce volume, qui constitue le X^e Rapport général de la Commission des comptes des transports, couvre l'ensemble des transports terrestres, maritimes et aériens, ainsi que les auxiliaires du transport. Il porte sur la période 1967-1969, et analyse en quatre parties, **l'évolution générale, les comptes, les charges d'investissement et de fonctionnement de l'État, les dépenses et recettes de l'État et des collectivités locales** dans les divers modes de transport (1).

Une première partie, consacrée à l'analyse de l'évolution des transports en volume, en prix et à celle des parcs, souligne les aspects les plus importants de cette évolution en 1969 : augmentation des transports de marchandises de 10,3 % en volume (pour un accroissement de la production intérieure brute de 7,6 %), et croissance très rapide des transports individuels (8,9 %), le taux de croissance des transports collectifs (6,1 %) restant inférieur à celui de la production intérieure brute. Par contre, les hausses de prix sont plus sensibles pour les transports individuels (8,3 %) que pour les transports collectifs (4,4 %).

Une seconde partie, purement comptable, retrace les principaux comptes de branches et de secteurs. Elle permet de comparer les chiffres d'affaires et la structure des comptes des différents modes de transport, et fait apparaître la croissance particulièrement rapide de certaines branches (transports routiers, de marchandises, location de véhicules industriels et auxiliaires de transport).

La fin du rapport est consacrée à une analyse fiscale du secteur : la troisième 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 quatrième partie adopte le point de vue des usagers et reprend l'ensemble des impôts, taxes et redevances payés dans les divers modes de transport.

(1) Dans la même série : « Les transports en France de 1963 à 1968 », (série C, n° 6, 12 F).

