

les collections de l'insee



LES TRANSPORTS EN FRANCE 1971-1972

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

11^e RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

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 Diffusion de l'Institut; chef du département : M. Pierre DELAIN; service
des Publications : M. Michel LÉVY; secrétaire de rédaction : M^{me} M.-C. MEN-
GELLE-TOUYA • VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

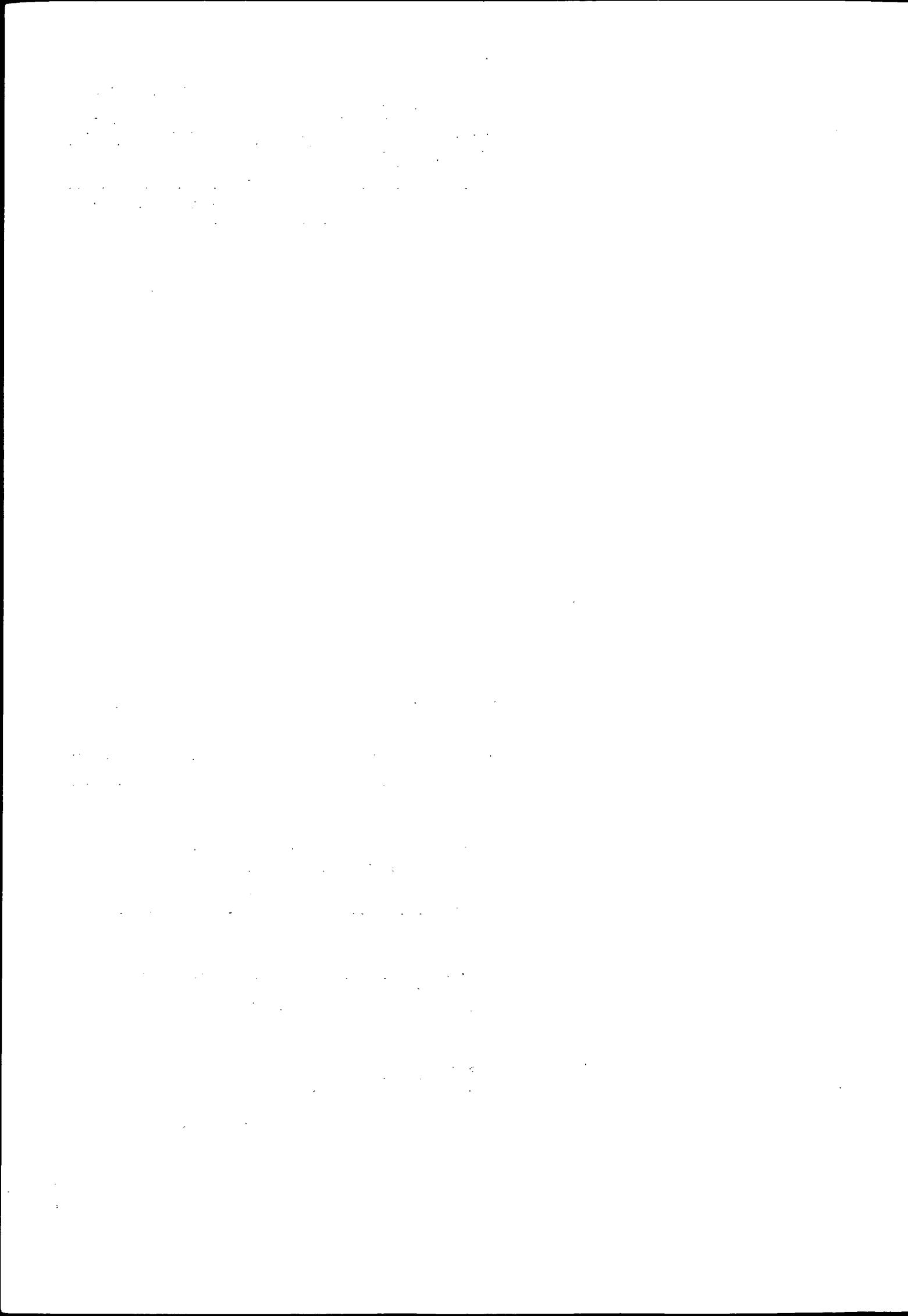
N° 921 des COLLECTIONS DE L'I.N.S.E.E., série **C**, n° 27, FÉVRIER 1974

I.N.S.E.E. — S.A.E.I.

LES TRANSPORTS EN FRANCE 1971-1972

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

11^e RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION



Les transports en France 1971-1972

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

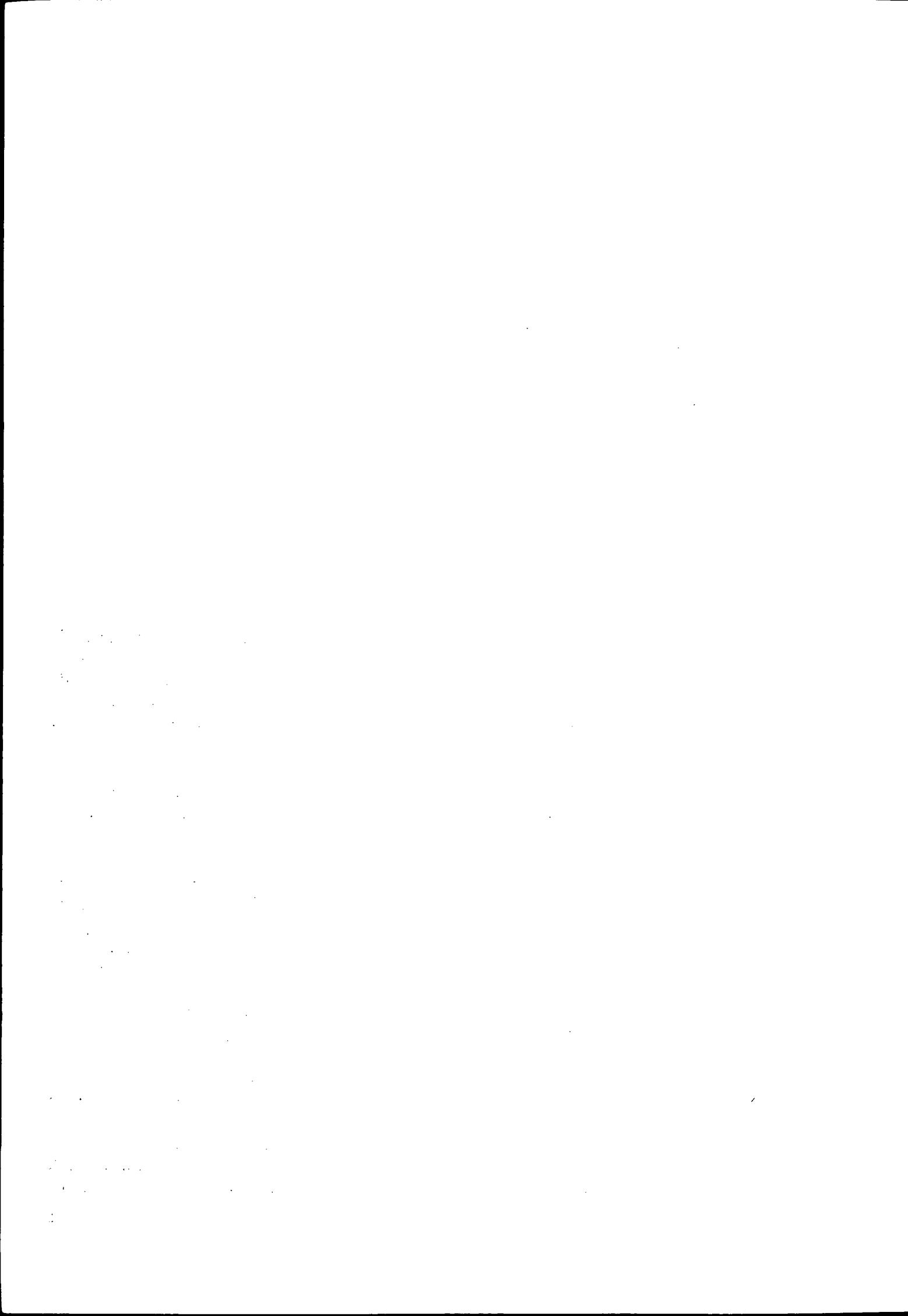
11^e Rapport de la Commission des comptes
des transports de la nation

La Commission des comptes des transports de la nation a été créée par un décret du 17 novembre 1955. Son secrétariat est assuré par le service des Affaires économiques et internationales (S.A.E.I.), service qui est commun au ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, et au ministère des Transports. La Commission a élaboré le présent rapport avec le concours du S.A.E.I. et de l'I.N.S.E.E. Le rapport comporte quatre parties :

- l'analyse de l'évolution des transports;
- l'état des dépenses de l'État et des collectivités locales pour le secteur des transports;
- la comparaison de ces dépenses avec les recettes budgétaires propres au secteur des transports;
- les comptes de transports.

Il porte essentiellement sur les années 1971 et 1972, certains des chiffres de cette dernière année étant toutefois encore provisoires et étant donc marqués d'un signe « P ». Tout en reprenant, dans l'ensemble, le plan et les méthodes des rapports précédents, de façon à donner des séries homogènes et à mieux faire apparaître les tendances générales, il apporte certains éléments nouveaux, notamment une étude des dépenses de transport des ménages (voir annexe I), un calcul des corrections à faire subir aux statistiques classiques de tonnes-kilomètres de marchandises transportées pour les établir selon la même distance, sur la même relation, pour les divers modes de transport terrestre (voir première partie – 2.1.1. et annexe II) et une comparaison des dépenses et recettes « transports » pour la seule région parisienne (voir troisième partie, 4^e et annexe IV). De plus, il a été tenu compte dans les comparaisons dépenses/recettes, de l'incidence de la T.V.A. sur les travaux (voir début de la troisième partie).

La Commission serait heureuse de recevoir les observations et suggestions des lecteurs de ce rapport. Les commentaires à cet effet, sont à adresser à : M. Seguret, 21, rue Mathurin-Regnier – 75732 Paris cedex 15, téléphone : 306.97.05.



SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE :

Analyse globale de l'activité des transports

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

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

1.	Les transports terrestres.....	13
1.	Données statistiques.....	13
2.	Commerce extérieur et transports.....	16
3.	Les transports ferroviaires.....	18
4.	Les transports par route.....	21
5.	Trafic par oléoducs.....	26
6.	Les voies navigables.....	26
2.	Les transports maritimes français.....	27
1.	L'activité générale.....	27
2.	L'activité de l'armement français.....	28
3.	Les ports maritimes.....	30
3.	Le fret aérien.....	33

3	<i>Les transports de voyageurs</i>	35
----------	--	----

1.	Les transports terrestres.....	35
1.	Le trafic S.N.C.F.....	35
2.	La R.A.T.P.....	38
3.	Routes et circulation routière.....	38
2.	Les transports maritimes de passagers.....	43
3.	Le trafic aérien de voyageurs.....	45

DEUXIÈME PARTIE :

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

1	<i>Les dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'État.</i>	53
1.	Dépenses de l'État pour les transports terrestres.....	53
A.	Dépenses de fonctionnement.....	53
B.	Dépenses d'investissement.....	55
1.	Routes nationales et autoroutes.....	55
2.	Voies navigables.....	59
3.	Ports maritimes.....	59
2.	Dépenses de l'État pour l'aviation civile.....	60
3.	Dépenses de l'État pour la marine marchande.....	62

2	<i>Les dépenses des collectivités locales.</i>	65
A.	Dépenses d'investissement.....	65
B.	Dépenses de fonctionnement.....	66

TROISIÈME PARTIE :

Comparaison des dépenses et des recettes « Transport » des budgets publics

1.	Le problème de la T.V.A.....	68
2.	La définition des impôts « spécifiques ».....	68
3.	Tableaux de comparaison.....	69
4.	Comparaison des dépenses et des recettes « Transports » dans la région parisienne.....	76

QUATRIÈME PARTIE :

Les comptes de transport.....	79
--------------------------------------	----

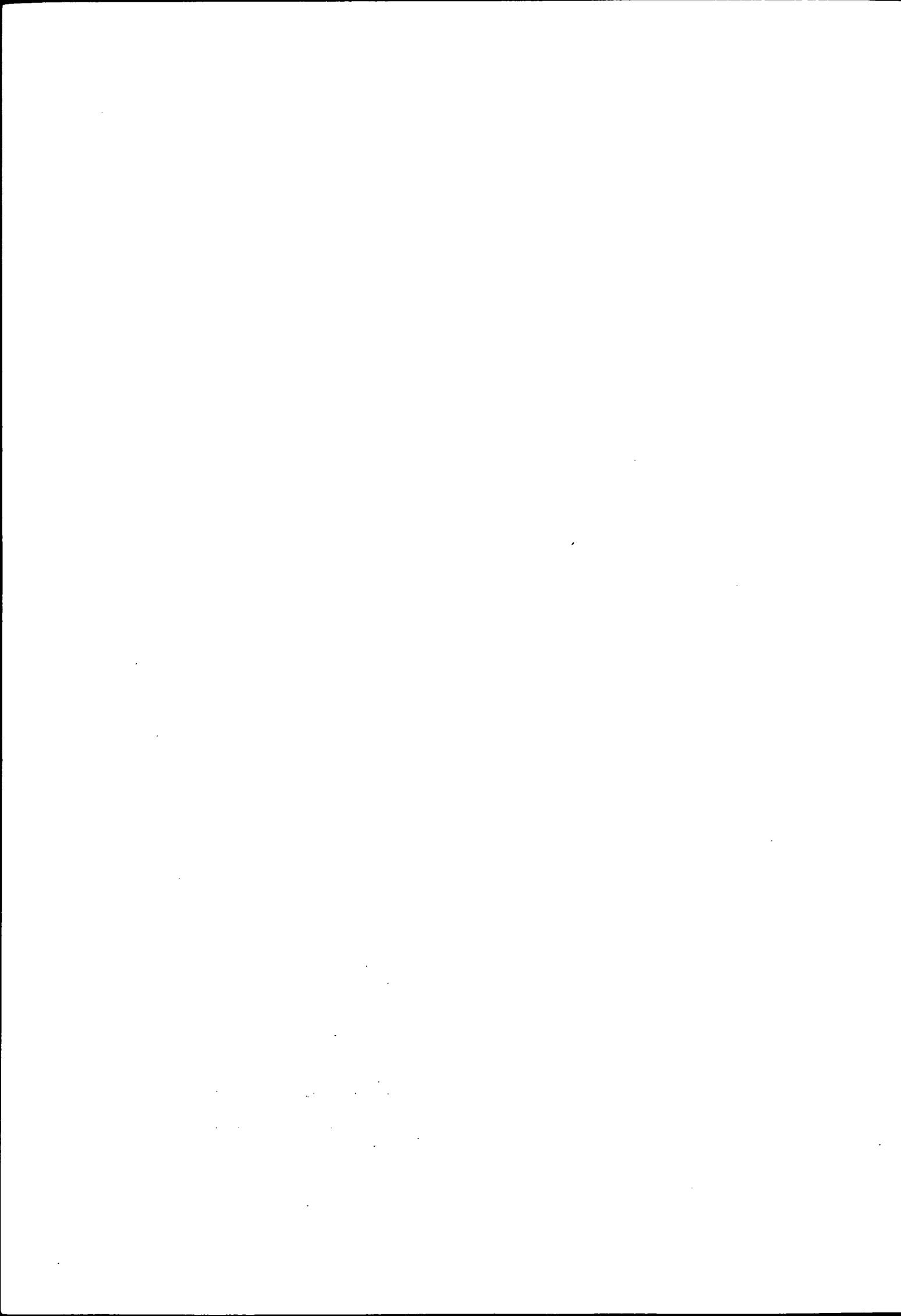
ANNEXES :

I.	Les dépenses de transport des ménages en 1970.....	91
II.	Corrections à apporter aux statistiques classiques de tonnage-kilométrique pour les établir selon les mêmes distances, sur la même relation, pour tous les modes de transports.....	96
III.	Calcul des impôts spécifiques.....	97
IV.	Les transports dans la Région parisienne.....	101
V.	Organismes semi-publics d'activité économique et sociétés d'économie mixte.	109

Summary, reseña.....	112
-----------------------------	-----

PREMIÈRE PARTIE

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



1

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

TABLEAU 1

Évolution de la production intérieure brute et des valeurs ajoutées des sous-branches de transports

	1968 (millions de F)	Indice de volume 1969-1968	Indice de prix 1969-1968	1969 (millions de F)	Indice de volume 1970-1969	Indice de prix 1970-1969	1970 (millions de F)	Indice de volume 1971-1970	Indice de prix 1971-1970	1971 (millions de F)	Indice de volume 1972-1971	Indice de prix 1972-1961	1972 (millions de F)
Transports terrestres...	15 795	110,9	105,6	18 509	101,5	105,9	19 902	102,4	105,4	21 471	103,9	104,9	23 419
Transports aériens et maritimes.....	3 331	111,6	103,3	3 842	108,9	107,9	4 514	104,6	99,9	4 720	111,1	97,8	5 133
Auxiliaires de transports.	3 145	109,0	106,1	3 638	108,1	106,6	4 195	103,0	105,9	4 576	105,5	103,9	5 014
Ensemble de la branche.....	22 271	110,8	105,3	25 989	103,6	106,3	28 611	102,8	104,5	30 767	105,2	103,6	33 566
Production intérieure brute.....	560 986	107,6	106,6	643 488	106,0	105,2	717 670	105,6	105,3	798 577	105,6	105,6	890 659

1. Évolution de la valeur ajoutée

Le tableau 1 compare, pour la période 1969-1972, l'évolution de la production intérieure brute, avec celle de la valeur ajoutée de la branche transports et des sous-branches qui la composent : transports terrestres, transports aériens et maritimes, et auxiliaires de transports. Après une forte hausse de la valeur ajoutée de la branche transports en 1969 (indice de valeur 116,7 contre 114,7 pour la P.I.B.), celle-ci a connu depuis une croissance moins forte que la P.I.B. tant en valeur qu'en volume. Après avoir représenté 4,03 % de la P.I.B. en 1969, la

part de la branche transports dans la P.I.B. n'est plus que de 3,76 % en 1972.

2. Les transports terrestres de marchandises

• L'évolution des prix

Aucun indice de prix spécifique n'existant pour les transports de marchandises, une indication sur l'évolution de ces prix est fournie par l'indice de prix de la production de la branche transports terrestres dont les transports de marchandises représentent 70 % en 1972.

TABLEAU 2

Évolution de prix des transports terrestres

1962 = 100

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Production intérieure brute.....	111,8	114,9	118,0	122,8	130,9	137,7	145,0	153,1
Branche transports terrestres (25-01).....	106,3	110,8	114,7	128,8	137,0	145,5	154,7	161,5

• **Évolution du volume des transports de marchandises**

De 1965 à 1967 les prix des transports terrestres ont progressé moins vite que ceux de la P.I.B.; en 1968 ils ont connu une hausse très supérieure à celle qui a affecté la P.I.B. et leur hausse moyenne de 1969 à 1971 est restée un peu supérieure à celle des prix de la P.I.B. Par contre en 1972 ils n'ont augmenté que de 4,4 % contre 5,6 % pour les prix de la P.I.B.

Le volume des transports de marchandises sur le territoire français par l'ensemble des quatre modes de transports terrestres : fer, route, voies navigables et canalisations a suivi jusqu'en 1970 une évolution peu régulière, mais dans l'ensemble assez voisine de celle du volume de la P.I.B. Mais en 1971 et 1972, la progression du volume des transports de marchandises a été nettement moins rapide que celle du volume de la P.I.B.

TABLEAU 3

Évolution du volume des transports de marchandises (indice 1965 = 100)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Production intérieure brute.....	105,9	111,2	116,3	125,1	132,6	140,0	147,8
Transports intérieurs de marchandises.....	104,4	105,3	107,4	118,6	125,5	125,1	129,3

Indice 100 en 1965 = 130,4 milliards de tonnes × km transit par l'oléoduc Sud Européen et transit rhénan le long de la frontière française exclus.

3. Les transports de voyageurs

TABLEAU 4

Évolution de la consommation de transports de voyageurs

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972 p
indice de volume 1962 = 100								
Consommation globale des ménages	118,2	123,9	130,3	135,4	143,9	150,8	160,0	168,9
Consommation :								
En transports collectifs.....	109,0	111,1	112,0	109,0	117,1	122,7	126,6	134,2
En transports individuels.....	133,0	146,3	156,2	165,7	179,9	188,7	209,1	230,0
donc : Achats de voitures.....	136,3	153,0	158,5	166,7	188,2	191,1	215,0	242,9
indice de prix 1962 = 100								
Consommation globale des ménages	111,1	114,4	117,7	123,5	132,3	138,8	146,6	155,2
Consommation :								
En transports collectifs.....	107,3	111,3	120,4	134,5	140,8	150,8	160,3	167,7
En transports individuels.....	104,3	106,1	108,0	114,5	123,9	129,8	138,6	144,8
donc : Achat de voitures.....	102,2	102,3	102,5	104,6	113,4	119,1	129,8	138,3

Le tableau 4 retrace les évolutions respectives en indices du volume de la consommation globale des ménages et des volumes des consommations en transports individuels et collectifs.

La tendance observée depuis plusieurs années s'est encore accentuée depuis 1969 : alors que la

consommation de transports collectifs par les ménages ne s'est élevée, sur la base 100 en 1962, qu'à 134,2 en 1972 la consommation de transports individuels a atteint l'indice 230,0 très supérieur à l'indice de la consommation globale des ménages : 168,9.

TABLEAU 5

La consommation des ménages en transports en 1971 et 1972

	1971		1972	
	Millions de F	Indice de volume	Indice de prix	Millions de F
Consommation totale des ménages.....	514 466	105,6	105,9	575 341
Transports individuels.....	42 640	110,0	104,5	49 027
<i>dont :</i>				
— Achats de voitures	14 042	113,0	106,5	16 898
— Carburants + lubrifiants.....	11 629	109,2	100,5	12 770
— Réparations.....	12 802	608,0	105,9	14 642
Transports collectifs.....	9 017	106,0	104,6	10 001

L'évolution de prix retracée dans le tableau 4 est également défavorable aux transports collectifs : sur la base 100 en 1962, l'indice de prix de la consommation de transports collectifs s'établit à 167,7 en 1972 supérieur tant à celui de la consommation globale (155,2) qu'à celui de la consommation de transports individuels (144,8).

Le tableau 5 retrace l'évolution des principaux postes de la consommation de transports des ménages de 1971 à 1972, celle-ci a représenté 10,2 % de leur consommation globale (transports collectifs 1,7 %, transports individuels 8,5 %).

L'annexe I analyse les différences dans la consommation transports des ménages selon la catégorie socio-professionnelle et selon le lieu d'habitat. Pour l'année 1970, le taux d'équipement des ménages en voitures particulières varie de 91,4 % pour les cadres supérieurs à 57,6 % pour les ouvriers et 25,8 % pour les inactifs, la moyenne générale étant de 55,3 %. Le taux moyen d'équipement est nettement plus faible dans la région pari-

sienne que dans le reste de la France, en raison sans doute des difficultés de circulation à Paris et dans sa banlieue et de la densité des services de transport collectif. La proportion des dépenses de transports dans la consommation totale varie peu selon les régions, mais la part des dépenses de transports en commun dans les dépenses de transports, qui est de 20,1 % dans la région parisienne, tombe à 8,7 % dans les régions méditerranéennes, à 7,9 % dans l'Est, à 5,3 ou 5,6 % dans le reste de la France.

4. Les autres activités de la branche transport

La production de la branche auxiliaires de transports a continué de croître à un rythme supérieur à celui de la P.I.B. exception faite pour l'année 1971. Il convient de noter que la hausse des prix

TABLEAU 6

Évolution des effectifs de la branche transports

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Population active de la branche transport (milliers de personnes).								
Indice (1962 = 100).....	721,2	723,2	725,6	722,2	726,9	725,1	727,3	730,3
Indice (1962 = 100).....	107,4	107,7	108,1	107,6	108,3	108,0	108,4	108,8
Salariés de la branche transports (milliers de personnes).....	660,4	660,3	661,0	657,5	661,7	660,6	664,2	668,0
Indice (1962 = 100).....	107,3	107,3	107,4	106,8	107,5	107,3	107,9	108,5
Population active de l'ensemble des entreprises (milliers de personnes) [hors agriculture].....	13 363,5	13 565,7	13 691,3	13 722,8	14 077,4	14 392,4	14 538,2	14 712,4
Indice (1962 = 100).....	107,1	108,7	109,7	110,0	112,8	115,3	115,3	117,9
Ensemble des salariés de l'ensemble des entreprises (milliers de personnes)[hors agriculture].....	11 130,1	11 341,0	11 475,5	11 524,4	11 905,8	12 251,1	12 433,4	12 635,0
Indice (1962 = 100).....	109,2	111,3	112,6	113,1	116,8	120,2	122,0	124,0

dans cette branche, habituellement supérieure à celle de la P.I.B., s'est limitée à 4 % en 1972 contre 6,6 % en 1971, suivant en cela les autres sous-branches transports.

L'accroissement en volume de la production de l'ensemble des transports maritimes et aériens est essentiellement imputable aux transports aériens, qui après une année 1971 marquée par un certain ralentissement de leur croissance ont connu une conjoncture élevée en 1972 se traduisant pour le transport aérien par un indice de valeur de 118,9 inférieur à l'indice de volume (122,6) du fait de la sensible baisse de l'indice des prix (97,0).

• Effectifs

Le tableau 6 fait état, pour l'année 1972, d'une population active employée dans la branche transports estimée à 730 000 personnes soit une augmentation de 0,4 % contre une augmentation de 1,2 % de la population active de l'ensemble des branches (hors agriculture). Après avoir subi une baisse lente mais régulière depuis 1963, la part des salariés dans la population active de la branche transports connaît depuis 1970 une lente augmentation (91,10 % en 1970, 91,32 % en 1971 et 91,46 % en 1972 contre 91,03 % en 1969, taux le plus faible enregistré dans la branche).

5. Évolution des facteurs de production

• Investissements

TABLEAU 7 *Évolution de la F.B.C.F. des transports*

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
F.B.C.F. de la branche transports (millions de F courants).....	5 967	6 836	7 054	7 647	8 282	8 909	9 980	10 623
Indice (1962 = 100).....	115,9	132,8	137,0	148,6	160,9	173,1	193,9	206,4
F.B.C.F. de l'ensemble des branches (millions de F courants)....	77 162	86 484	94 533	102 308	121 641	138 773	154 677	172 410
Indice (1962 = 100).....	135,4	151,7	165,9	179,5	213,4	243,5	271,4	302,5
F.B.C.F. de la branche transports (millions de F 1963).....	5 701	6 416	6 476	6 981	7 163	7 141	7 673	7 827
Indice (1962 = 100).....	105,8	119,1	120,2	129,6	133,0	132,6	142,4	145,3
F.B.C.F. de l'ensemble des branches (millions de F 1963).....	73 143	80 367	85 674	91 429	102 629	109 011	116 054	123 785
Indice (1962 = 100).....	122,4	134,5	143,4	153,0	171,8	182,4	194,2	207,2

La F.B.C.F. de la branche transports est évaluée à 10 623 millions de F en 1972 soit une augmentation en valeur de 6,4 % contre 11,4 % pour la F.B.C.F. totale. Représentant 6,2 % de la F.B.C.F. totale en 1972 contre 7,7 % en 1965, l'importance des investissements de la branche transports dans la F.B.C.F. de l'ensemble des branches continue de décroître lentement.

Il conviendra de noter que la F.B.C.F. de la branche transports est constituée par les achats d'équipement et les dépenses de gros entretien des entreprises, ce qui en exclut les dépenses d'équipement de l'État et des collectivités locales. Comme marqué plus loin, ces dépenses publiques d'équipement ont connu une forte croissance en 1971 et 1972 notamment dans le secteur routier.

9

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. *Transports terrestres*

1. **Données statistiques**

Les statistiques portent :

— pour les transports ferroviaires, sur la totalité des transports commerciaux et des transports en service sur territoire français; l'acheminement de wagons particuliers à vide, qui est parfois compté

TABLEAU 8 *Transports terrestres*

	1968	1969	1970	1971	1972	Variation 1971/1970	Variation 1972/1971
<i>Tonnages transportés</i> (en millions de tonnes)							
S.N.C.F.....	229	242	248	237	243	— 4,4	+ 2,5
Route (+ de 50 km) public et privé.	271	305	319	318	338	— 0,3	+ 6,3
Navigation intérieure.....	94,7	103,2	102,4	100	102,5	— 2,4	+ 2,5
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(7)	(7)	(8)	(6,6)	(6,2)		
Oléoducs (transit exclu).....	67,3	79,2	95,8	101,9	110,2	+ 6,4	+ 8,1
Transit oléoduc Sud Européen (pour mémoire).....	(17,9)	(14,8)	(19,4)	(17,4)	(18,8)		
Total.....	662	729	765	757	794	— 1,1	+ 4,9
Route (— de 50 km) public et privé (1).....	1 118	1 199	1 245	1 094	1 103	— 12,2	+ 0,8
<i>Tonnage kilométrique</i> (en milliards de T/km)							
S.N.C.F.....	62,5	66,7	69,6	66,2	67,5	— 4,9	+ 2
Route (+ de 50 km) public et privé.	43,6	50,0	52,2	54,4	58,4	+ 4,2	+ 7,3
Route (— de 50 km) public et privé (1).....	12,2	13,3	14,7	13,8	14,5	— 6,1	+ 5,1
Navigation intérieure (transit exclu).	12,3	13,3	12,7	12,6	13,1	— 0,8	+ 4,0
Transit navigation intérieure (pour mémoire).....	(1,3)	(1,3)	(1,5)	(1,2)	(1,1)		
Oléoducs (transit exclu).....	9,5	11,4	14,5	17	18,7	+ 17,2	+ 10
Transit oléoduc Sud-européen (pour mémoire).....	(9,4)	(10,6)	(14,1)	(13)	(14,1)		
Total.....	140,1	154,7	163,7	164	172,2	+ 0,2	+ 5

(1) Ces chiffres sont inévitablement incertains et la tendance que montre leur évolution est elle-même incertaine.

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

comme transport dans certaines statistiques ferroviaires, ne l'est pas ici;

— pour les transports routiers, sur les transports effectués sur territoire français par des véhicules immatriculés en France; les transports sur territoire français par véhicules étrangers ne sont pas pris en compte, faute d'informations suffisantes, non plus que les transports sur territoire étranger par véhicules français;

— pour les voies navigables, sur la totalité des transports effectués sur territoire français par des bateaux français ou étrangers; les transports effectués sur territoire étranger par des bateaux français ne sont pas pris en compte, le transit, compté seulement pour mémoire ne comprend pratique-

ment que les transports sur le Rhin en bordure du territoire français.

En 1971, la conjoncture économique a subi le contre coup de conditions extérieures défavorables; l'année se caractérise par une certaine décélération de l'expansion et par la stabilité du volume total des transports terrestres (164 milliards de t/km, contre 163,7 en 1970). Mais 1972 se caractérise par une reprise marquée (+ 5 % en t/km sur 1971).

La S.N.C.F. et la voie d'eau, dont le trafic avait baissé en 1971, connaissent une légère reprise en 1972. L'accroissement du volume des transports, de 1969 à 1972, a bénéficié à peu près exclusivement à la route et aux oléoducs. Pour ces derniers, le pourcentage d'augmentation des t/km est en 3 ans de 64 %.

TABLEAU 9

Répartition du trafic intérieur par modes de transport

Modes de transports	1968	1969	1970	1971	1972	% des t/km
Route.....	39,8	40,9	40,9	41,6	42,3	
S.N.C.F.....	44,6	43,1	42,5	40,4	39,2	
Oléoducs (transit exclu).....	6,8	7,4	8,9	10,3	10,9	
Navigation (transit exclu).....	8,8	8,6	7,7	7,7	7,6	
Total.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Le tableau ne prend en compte ni les transports en transit par l'oléoduc Sud-européen, ni les transports sur le Rhin le long de la frontière française. Il convient de noter que l'absence dans les statistiques des transports assurés sur territoire français par des camions étrangers fausse le tableau en diminuant quelque peu la part de la route. Les mêmes remarques valent pour le tableau ci-après.

Le fer et la voie d'eau voient diminuer leur pourcentage dans le trafic global au profit de la route. Les transports par oléoducs connaissent par contre un développement qui les classe depuis 1970 en troisième position devant la voie d'eau.

- Tonnes kilométriques corrigées pour les calculer selon la même distance sur la même relation pour tous les modes de transport

La comparaison du volume des t/km assurées par chaque mode de transport ne donne qu'une image approchée de l'activité de chaque mode : ce qui compte c'est la valeur ajoutée, donnée plus loin dans les comptes. (Voir IV^e partie.)

De plus, la comparaison brute des t/km est imparfaite, même comme grandeur physique, car les t/km sont déterminées d'après des distances différentes pour chaque mode de transport sur la même relation. En prenant comme distance de référence la distance routière, on a déterminé des facteurs de correction. L'annexe II donne les grandes lignes des calculs effectués et les résultats obtenus. Pour le fer, le rapport distance route sur distance taxée fer (train complets, rames, wagons isolés) est de 0,92. Pour la voie d'eau, il est de 0,725 et pour les oléoducs, de 1. En appliquant ces coefficients, la comparaison s'établirait ainsi :

TABLEAU 10 *Trafic en distances corrigées*

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Trafic (en milliards de t/km) :</i>					
S.N.C.F.....	57,5	61,4	64,0	60,9	62,1
Route (+ de 50 km).....	43,6	50,0	52,2	54,4	58,4
Route (— de 50 km).....	12,2	13,3	14,7	13,8	14,5
Navigation fluviale (transit exclu).....	8,9	9,6	9,2	9,1	9,5
Oléoducs (transit exclu).....	9,5	11,4	14,5	17,0	18,7
Total.....	131,7	145,7	154,6	155,2	163,2
<i>Trafic (en %) :</i>					
S.N.C.F.....	43,6	42,2	41,3	39,2	38,1
Route.....	42,4	43,4	43,3	43,9	44,6
Navigation fluviale.....	6,8	6,6	6	5,9	5,8
Oléoducs.....	7,2	7,8	9,4	11	11,5
Total.....	100	100	100	100	100

TABLEAU 11 *Distance moyenne de transport*
(les distances prises en compte restent les distances non corrigées)

	1968	1969	1970	1971	1972	Variation 1972/1971	Variation 1972/1968	Km
S.N.C.F.....	272,9	275,6	280,6	279,3	277,8	— 0,5	+ 1,8	
Route (+ de 50 km) privé et public.	160,8	163,9	163,6	171,1	172,8	+ 1	+ 7,5	
Voies navigables (transit exclu)....	129,8	128,8	124,0	126,0	127,8	+ 1,4	— 1,5	

• Comparaison avec l'étranger

TABLEAU 12 *Indice général de la production industrielle dans plusieurs pays (1)*

1963 = 100

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
France.....	116	120	125	142	152	160	171
République fédérale d'Allemagne..	116	114	128	144	153	156	162
Italie.....	111	113	119	132	139	135	139
Grande-Bretagne.....	113	113	120	123	124	125	129

(1) Non compris la construction (sauf en Grande-Bretagne).

TABLEAU 13 *Transports de marchandises en Italie,
République fédérale d'Allemagne
et Grande-Bretagne*

Pays Mode de transport	1962		1966		1967		1968		1969		1970	
	Millions de tonnes	Milliards de t/km										
<i>République fédérale d'Allemagne</i>												
Fer.....	320	59	323	59,2	319	57,3	346	61	357	67,2	365	72,5
Route à plus de 50 km.....	110	26,4	137	33,6	137	33,9	152	37,8	158	39,9	165	41,9
Voies navigables...	170	39,9	20,8	44,8	214	45,8	233	47,9	233,8	47,7	240	48,8
Oléoducs.....	21,3	4,4	52,8	9,9	57,5	10	67	13,6	74	14,8	88	16,8
<i>Italie</i>												
Fer.....	63,5	16,6	58	17	61,8	18	61,7	18	61,6	18,2	63,4	18,9
Route.....	-	43,5	-	47,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Voies navigables...	2,6	-	3,1	-	3,7	-	4,4	-	4,3	0,3	4,4	0,4
Oléoducs.....	4,6	-	22	2,2	36	4,2	54	-	61	5,5	66,6	6,1
<i>Grande-Bretagne</i>												
Fer.....	232	24,5	217	24,2	204	22,2	211	24	203,8	23	202	24,6
Route.....	126,8	55	-	67,8	-	70,3	157,5	71,9	159,5	72,8	-	-
Voies navigables...	9,4	0,25	7,7	0,19	7,2	0,16	7,4	0,15	6,8	0,1	6,6	0,1
Oléoducs.....	6,1	0,45	26,5	1,5	27,2	1,6	17	1,7	21	2,1	23,6	2,7

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

2. Commerce extérieur et transports en valeur

La moitié environ des échanges intéresse les six pays de la C.E.E. à Six :

Milliards de F		
	Importations	Exportations
1970.....	119,6	100,3
1971.....	121,6	117,0
1972.....	127,9	133,5

TABLEAU 14 *Commerce extérieur de la France par modes de transport*

En milliers de tonnes

Importations-exportations	1968	1969	1970	1971	1972	Variation annuelle moyenne	
						1968 / 1972	1971 / 1972
<i>Importations :</i>							
Mer	110 600	125 167	145 238	153 273	170 200	+ 11,3	+ 11
Fer	16 121	17 502	17 177	16 292	17 700	+ 2,4	+ 8,6
Air	54	61	64	75	90	+ 13,6	+ 20,0
Route	13 197	15 600	16 999	19 860	21 800	+ 13,4	+ 9,8
Voie navigable	11 936	12 980	13 244	12 785	12 680	+ 1,5	- 0,9
Total	151 908	171 300	192 722	202 285	222 470	+ 10	+ 10,9
<i>Exportations :</i>							
Mer	23 255	24 211	22 431	23 161	25 600	+ 2,6	+ 10,1
Fer	27 251	30 347	34 984	34 553	36 000	+ 7,2	+ 4,1
Air	59	68	80	89	100	+ 14,1	+ 12,3
Route	18 377	19 919	20 609	23 646	25 700	+ 8,7	+ 8,6
Voie navigable	20 096	20 628	21 454	22 175	23 900	+ 4,4	+ 7,7
Total	89 038	95 173	99 608	103 624	111 300	+ 5,8	+ 7,4

L'année 1971 se caractérise par un ralentissement de la croissance, plus marqué d'ailleurs dans les importations que dans les exportations. Le taux de croissance des importations, qui était de 10 % les deux années précédentes, tombe à 5 %; celui des exportations passe de 4,6 % à 4 %. Mais en 1972, le commerce extérieur connaît une nette reprise et le taux de croissance des exportations devient supérieur à celui des importations.

A cause notamment des importations de pétrole brut, la part de la voie maritime dans les importations va en croissant : en 1972, elle atteint 76 %.

Aux frontières terrestres, les parts respectives du fer, de la route et des voies navigables ont évolué comme suit :

TABLEAU 15 *Parts du fer, de la route et des voies navigables dans le commerce extérieur*

En %

Années	Exportations			Importations		
	Fer	Routes	Voies navigables	Fer	Routes	Voies navigables
1968	41,5	27,9	30,6	39,0	32,0	29,0
1972	42,1	30,0	27,9	34,0	41,7	24,3

● Valeur des marchandises exportées et importées

La valeur unitaire moyenne des marchandises importées et exportées est très différente selon les modes de transport.

Bien que négligeable en volume, le trafic aérien représente 10 % de la valeur du trafic total en 1969.

Le passage par les ports du Benelux d'un tonnage important d'importations et d'exportations de « marchandises sèches » augmente dans les statistiques ci-dessus la part des transports terrestres et notamment des voies navigables.

TABLEAU 16 *Le commerce extérieur en 1971*

Acheminement par	Importations					Exportations				
	Quantités		Valeurs			Quantités		Valeurs		
	Tonnes (en millions)	% du total	Milliards de F	% du total	A la tonne (en F)	Tonnes (en millions)	% du total	Milliards de F	% du total	A la tonne (en F)
Mer.....	153,3	75,7	38,8	32	253	23,2	22	32,5	27	1 403
Fer.....	16,3	8	22	18	1 339	34,5	34	27	23	792
Route.....	19,9	10	45,6	37	2 295	23,6	23	41	35	1 743
Air.....	-	-	12	10	162 278	-	-	12	10	134 760
Voies navigables...	12,8	6	4	3	339	22	21	5	5	241
Total.....	202,3	100	122,4	100		103,4	100	117	100	

TABLEAU 17 *Part du pavillon français en 1971*

Acheminement par :	Importations					Exportations				
	Quantités		Valeurs			Quantités		Valeurs		
	Tonnes (en millions)	% du Pavillon français	Milliards de F	% du Pavillon français	Tonnes (en millions)	% du Pavillon français	Milliards de F	% du Pavillon français		
Mer.....	47,5	31,6	12,7	33	5,3	23,3	14,0	43,9		
Fer.....	-	-	-	-	-	-	-	-		
Route.....	8,6	43,6	20,3	44,6	11,3	48,0	25,3	61,5		
Air.....	0,037	49,4	5,7	47,4	0,0538	60,0	5,8	47,9		
Voies navigables.....	4,1	32,5	1,4	32,3	5,0	22,5	1,9	36,1		

3. Les transports ferroviaires

Le tableau 18 montre la variation du volume des transports des principaux produits transportés. Les combustibles minéraux solides, qui constituaient

encore il y a dix ans 15 % du trafic S.N.C.F., ont diminué en deux ans de 24 % et les transports de bois, de volume plus modeste, ont diminué de 25 %. Les autres trafics se maintiennent mieux ou se développent : céréales, véhicules, hydrocarbures notamment.

TABLEAU 18 *Tonnages expédiés*

Principales natures de marchandises (trafic commercial seul)	1970	1971	1972 p	Variation p 1972/1971
	(En millions de tonnes)	(En millions de tonnes)	(En millions de tonnes)	%
Céréales et denrées non périssables.....	7,23	7,94	8,45	+ 6,4
Fruits et légumes. Denrées périssables.....	6,30	5,57	5,91	+ 6,1
Boissons.....	6,69	6,45	6,20	- 3,9
Combustibles minéraux.....	38,3	33,1	29,2	- 12
Bois de construction. Combustibles végétaux.....	3,83	3,19	2,87	- 10
Véhicules et matériel assimilé.....	2,83	2,99	3,48	+ 16
Matériaux de construction.....	19,9	17,6	18,7	+ 6,2
Pierres et terres.....	7,07	6,72	6,78	+ 0,9
Minéraux.....	40,1	39,6	42,7	+ 7,8
Produits métallurgiques.....	40,0	38,1	42,1	+ 10
Hydrocarbures.....	15,5	16,3	17,7	+ 8,6
Produits chimiques.....	11,2	10,9	11,4	+ 4,6
Amendements et engrais.....	15,2	16,1	15,0	- 6,2
Détail et colis :				
SERNAM.....	1,90	1,37	1,45	+ 5,8
Autres.....		0,54	0,54	-
Groupages wagons (titre I) (1).....	2,25	2,02	1,93	- 4,5
Toutes autres natures de marchandises.....	19,6	18,9	19,0	+ 0,5

(1) Y compris conteneurs.

TABLEAU 19 *Transports commerciaux de marchandises (détail exclus)
par la S.N.C.F. décomposés par catégories de distance*

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Millions de tonnes						
0 à 49 km.....	35,9	38,2	40,6	41,9	44,1	47,5
50 à 149 km.....	50,9	50,4	54,5	54,3	49,4	49,9
150 à 299 km.....	47,4	46,4	47,7	50,1	47,8	48,1
300 à 399 km.....	23,4	23,4	24,8	25,4	22,7	22,8
400 km et au-delà.....	55,8	56,1	60,6	64,3	61,6	63,4
Total	213,4	214,5	228,2	236	225,6	231,7
Milliards de tonnes/kilomètres						
0 à 49 km.....	0,89	0,96	0,98	0,99	1,04	1,09
50 à 149 km.....	4,55	4,59	4,91	4,88	4,47	4,53
150 à 299 km.....	10,66	10,48	10,85	11,48	10,93	10,98
300 à 399 km.....	8,17	8,17	8,70	8,82	7,80	7,97
400 km et au-delà.....	34,69	35,03	38,03	40,52	39,02	40,16
Total	58,96	59,23	63,47	66,69	63,35	64,73

TABLEAU 20

***Transports commerciaux de marchandises (détail exclus)
de la S.N.C.F. décomposés selon les conditions
de desserte***

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Embranchement à embranchement :								
Millions de tonnes.....	108	108	109	113	120,69	124,12	117,46	122,63
Milliards de t/km.....	24,33	24,67	24,88	25,86	28,18	29,27	27,16	28,17
Embranchement à gare :								
Millions de tonnes.....	57	53	51	49	50,43	51,77	51,24	51,59
Milliards de t/km.....	16,32	15,84	15,42	15,20	15,61	15,97	15,66	15,56
Gare à embranchement :								
Millions de tonnes.....	32	31	30	30	32,83	33,94	31,60	32,62
Milliards de t/km.....	8,25	8,15	8,00	7,73	8,47	9,14	8,41	8,64
Gare à gare :								
Millions de tonnes.....	26	25	23	23	24,31	26,18	25,25	24,89
Milliards de t/km.....	11,57	11,24	19,65	10,43	11,22	12,32	12,13	12,36

Le trafic d'embranchement à embranchement a augmenté, en sept ans, de 13,5 % en tonnes et de 15,8 % en t/km; les autres trafics, qui avaient sen-

siblement baissé jusqu'en 1968, se maintiennent, ou même progressent un peu depuis lors.

TABLEAU 21

Recettes du trafic commercial marchandises (TVA incluse)

	1970	1971	1962	Variation 1972/1970
Recettes réelles (milliards de F).....	7 679	7 939	8 210	+ 6,9
Milliards de t/km.....	70,4	67	68,6	- 2,6
Produit moyen de la t/km (centimes).....	10,91	11,85	11,97	+ 9,8
Recettes calculées au niveau des tarifs de 1972 (milliards de F).....	8 574	8 255	8 190	- 4,5
Produit moyen de la t/km au niveau des tarifs de 1972 (centimes).....	12,2	12,3	12	- 1,7

4. Les transports par route

TABLEAU 22

Répartition du trafic par catégories de transporteurs et par coupures de distance

	Compte propre				Transports professionnels			
	1968	1969	1970	1971	1968	1969	1970	1971
Tonnage transporté (millions de t)								
0 à 49 km (1).....	830	853	875	746	298	348	370	347
50 à 149 km.....	106	112	122	110	367	80	85	91
150 à 299 km.....			27	26			37	40
300 à 399 km.....	36	37	5	5	64	75	10	12
400 km et au-delà.....			5	6			28	29
Total	972	1 002	1 034	893	429	503	530	519
Tonnage kilométrique (milliards de t/km)								
0 à 49 km (1).....	8,4	8,8	9,8	9,0	3,8	4,5	4,9	4,8
50 à 149 km.....	7,4	8,1	8,9	8,1	5,4	6,5	6,9	7,7
150 à 299 km.....			4,6	4,5			7,3	8,0
300 à 399 km.....	8,4	8,5	1,4	1,4	22,6	26,8	3,5	4,0
400 km et au-delà.....			3,1	3,1			16,5	17,6
Total	24,2	25,4	27,8	26,1	31,8	37,8	39,1	42,1

(1) Comme le rappelle déjà l'annotation portée au tableau 8, les chiffres des transports à moins de 50 km sont très incertains et la tendance que montre leur évolution est elle-même incertaine.

Les transports pour compte propre sont largement prépondérants sur les distances de moins de 50 km et dépassent encore les transports professionnels pour les distances de 50 à 150 km. Par contre, au-delà de 150 km, les transports professionnels

dominent; à plus de 300 km ils assurent 80 % du tonnage et 83 % des t/km; il est rappelé que les transports par véhicules en location sont comptés dans les transports professionnels.

TABLEAU 23

Répartition du trafic en 1971 selon la classe de charge utile du véhicule utilisé

Classe de charge utile	Transports professionnels		Transports pour compte propre		Ensemble des professions	
	Millions de t	Milliards de t/km	Millions de t	Milliards de t/km	Millions de t	Milliards de t/km
1,2 tonne.....	3,4	0,5	55,3	1,5	58,7	3,1
2 tonnes.....	10,7		52,2	1,1	62,9	
3,5 tonnes.....	10,6	0,4	52,5	1,2	63,1	1,6
5 tonnes.....	24,1	1,4	94,8	2,4	118,9	3,8
7 tonnes.....	22,8	0,9	90,9	2,5	113,7	[3,4
10 tonnes.....	187,5	12,1	290,8	8,6	478,3	20,7
15 tonnes.....	103,3	2,3	169,2	2,7	272,5	5,0
20 tonnes.....	156,9	24,5	86,6	6,1	243,5	30,6
Total	519,3	42,1	892,3	26,1	1 411,6	68,2

Les transports par véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile (classe des 20 tonnes) ont assuré, en 1971, 54 % des t/km totales; en 1970, le pourcen-

tage correspondant était de 49,5 %; l'augmentation montre l'évolution vers les véhicules de fort tonnage.

TABLEAU 24

Part de la route dans le trafic par route et par fer

Distances	1965			1969			1971		
	Milliards de t/km		Part de la route	Milliards de t/km		Part de la route	Milliards de t/km		Part de la route
	Fer	Route		Fer	Route		Fer	Route	
0 à 49 km	0,95	11,3	91	0,98	13,3	93	1,04	13,8	93
50 à 149 km	4,78	11,7	70	4,91	14,6	75	4,47	15,8	78
150 à 299 km	10,78	8,9	45	10,85	12,5	54	10,93	12,5	53
300 à 399 km	8,26	3,7	31	8,7	5,2	37	7,89	5,4	41
400 km et plus	35,7	11,3	24	38	17,7	32	39,02	20,7	35

La croissance de la part relative de la route dans l'ensemble du trafic rail et route est plus rapide au-delà de 300 km qu'aux distances plus courtes.

Dans ce tableau, les distances prises en compte sont les distances non corrigées.

TABLEAU 25

Évolution des transports routiers internationaux

Pays d'origine des importations ou de destination des exportations	Importations						Exportations					
	1966		1970		1971		1966		1970		1971	
	Tonnage (milliers de t)	Part des routiers français										
Belgique.....	4 583	34,7	8 889	37,2	10 719	52,6	3 572	31,8	8 483	61,5	8 650	58,8
Allemagne.....	1 995	55,5	3 892	61,5	4 166	60,6	4 677	26	6 276	38,9	7 852	41,3
Pays-Bas.....	812	16,6	1 525	23,5	1 808	20,5	395	18,8	893	27,6	1 105	30,8
Italie.....	600	40,5	1 042	61,5	1 308	62,6	701	34,5	1 302	58,4	1 770	60,1
Suisse.....	594	31,5	811	65,4	-	-	1 628	33	2 627	42,9	-	-
Espagne.....	522	42,8	683	17,3	757	21	521	64,8	770	56,1	1 053	48,7
Autres.....	84	41,6	161	18,1	-	-	106	15,7	241	41,2	-	-
Total	9 190	37,6	17 003	43,4			11 600	30,7	20 602	50,2		

Source : ministère des Transports.

De 1966 à 1970, la part des transporteurs français a augmenté, mais on notera leur participation relativement faible au trafic avec les Pays-Bas, dans les deux sens, et au trafic d'exportation, vers l'Allemagne.

Dans le total des importations et des exportations par route, la part des divers pavillons en 1970 et 1971 est indiquée dans le tableau 26.

TABLEAU 26

**Part des divers pavillons
dans les importations et exportations**

Ce tableau est établi d'après les tonnages. En raison du trafic frontalier, il serait assez différent s'il était établi d'après les t/km; les pourcentages des Pays-Bas, pays non limitrophe, seraient en très forte augmentation.

Pavillons	Importations		Exportations	
	1970	1971	1970	1971
France	43,4	43,5	50,2	48
Belgique-Luxembourg	33,1		15,5	
Allemagne	8,5		18,5	
Pays-Bas	7		3,5	
Autres	8		12,3	

TABLEAU 27

**Évolution par source d'énergie, du parc des voitures utilitaires
de 1 tonne et plus et des tracteurs**

En milliers

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Essence	718	728	740	754	774	800	826	847	870	900	937
Gasoil	208	239	272	311	356	395	439	486	530	597	661
Total	926	967	1 012	1 065	1 130	1 195	1 265	1 333	1 400	1 497	1 598
Part du gasoil (en %)....	22,5	24,7	26,9	29,2	31,5	33	34,5	36,5	37,8	39,9	41,4

On se fonde sur la répartition évaluée par le Comité professionnel du pétrole à partir du fichier central des automobiles.

En dix ans, le pourcentage de véhicules à moteur diesel a pratiquement doublé.

TABLEAU 28

**Comparaison entre l'évolution du parc de véhicules à moteur Diesel,
la consommation de gasoil et le tonnage kilométrique
par tous véhicules (essence et gasoil)**

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Consommation de gasoil (milliers de m ³)	2 011	2 289	2 584	2 925	3 211	3 566	3 943	4 387	4 870	5 404	5 883
Indices :											
— du parc gasoil	100	114,9	130,8	149,5	171,2	189,9	211	233,6	254,8	287	317,8
— de la consommation de gasoil	100	113,8	128,5	145,5	159,7	177,3	196,1	218,1	242,2	268,7	292,6
— des t/km total	100	110,4	124,5	39,9	157,4	176,2	180,2	187,2	212,4	224,5	228,9

La consommation de gasoil croît un peu moins vite que le parc. Cette tendance est en relation avec l'accroissement de la capacité unitaire des camions qui réduit la consommation de gasoil à la t/km transportée.

● *La taxe à l'essieu et le développement des gros porteurs*

L'augmentation du parc de véhicules gros porteurs est soulignée également par l'évolution du produit de la taxe à l'essieu qui ne s'applique

pratiquement qu'aux véhicules ayant au moins un essieu de plus de 10 tonnes, et par l'évolution du nombre de véhicules imposables à cette taxe. Le produit de la taxe a évolué comme suit :

	Millions de F
1969.....	108,8
1970.....	120,7
1971.....	131,8
(+ 2,15 remboursés au bénéfice de véhicules ayant circulé sur autoroutes à péage.)	
1972.....	153
(+ 3,4 remboursés au bénéfice de véhicules ayant circulé sur autoroutes à péage.)	

En 1972, les véhicules de transports professionnels représentent 44,7 % des véhicules imposables, les véhicules en location 9 % et les véhicules de transport pour compte propre 46,3 %, mais pour les seuls véhicules à deux essieux, les parts respectives sont 35 % — 6,6 % — 58,4 %.

TABLEAU 29

Nombre de véhicules imposables

En milliers

	Véhicules à 2 essieux	Autres véhicules	Total
1969.....	84,7	56,1	140,8
1970.....	89,4	63,6	153
1971.....	90,7	72,7	163,4
1972.....	93	81,3	174,3

• *La location*

La location de longue durée a continué, jusqu'en 1971, à connaître un taux d'expansion élevé, mais l'année 1972 marque un ralentissement de cette expansion, comme le montre le tableau ci-après, donnant l'évolution de la capacité, évaluée selon les méthodes de calcul indiquées au X^e rapport.

TABLEAU 30

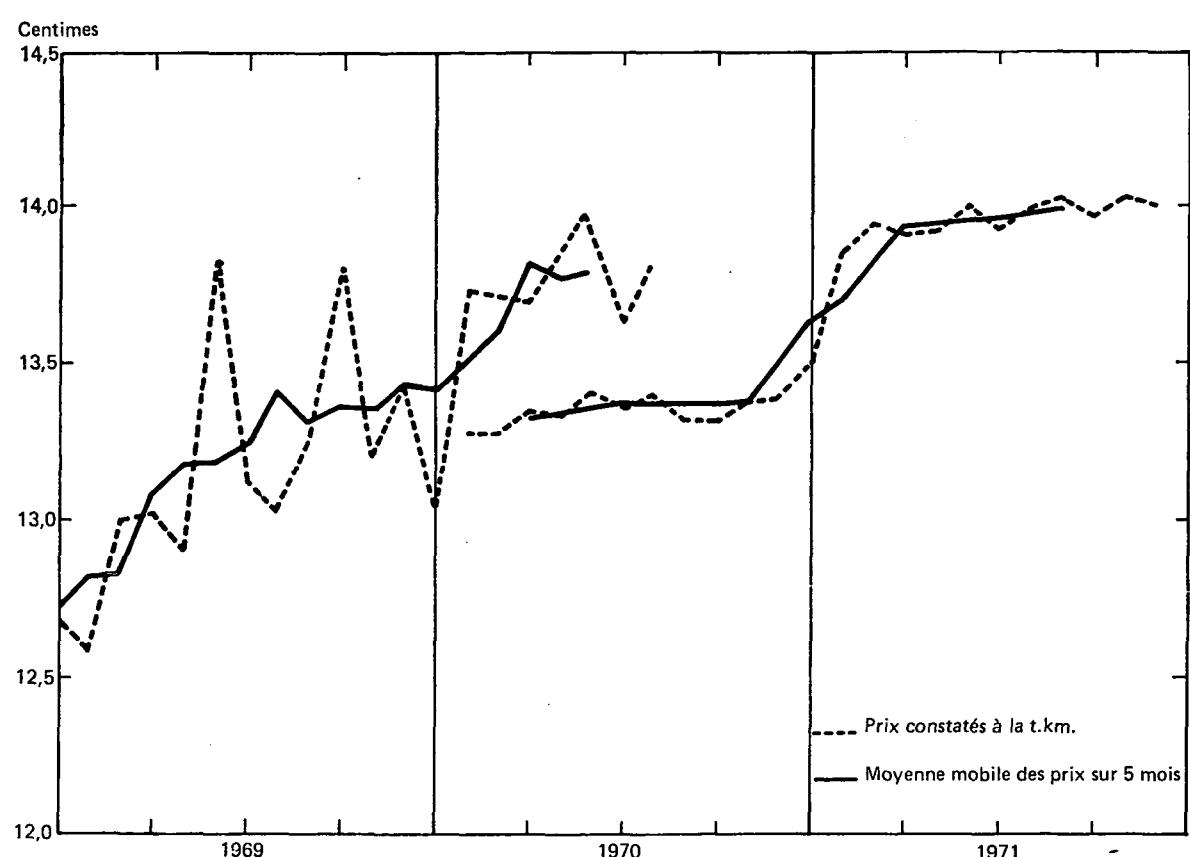
Nombre de licences de location de longue durée en cours, en fin d'année (location-vente exclue) et capacité

En tonnes

Années	Licences A (au moins 19 tonnes de poids total en charge)		Licences B (de 11 à 19 tonnes)		Licences C (moins de 11 tonnes)		Total des charges utiles estimées
	Nombre	Capacité évaluée	Nombre	Capacité évaluée	Nombre	Capacité évaluée	
1965.....	3 098	59 000	7 722	25 000	491	2 400	86 000
1969.....	9 604	182 000	6 204	57 000	1 645	8 000	247 000
1971.....	12 890	245 000	7 107	65 000	2 010	9 800	320 000
1972.....	13 821	263 000	6 098	56 000	1 807	8 800	328 000
<i>Variation 1972/1965 (en %).....</i>	<i>+ 346</i>		<i>+ 124</i>		<i>+ 268</i>		<i>+ 281</i>
<i>Variation 1971/1969 (en %).....</i>	<i>+ 34,2</i>		<i>+ 14,6</i>		<i>+ 22</i>		<i>+ 29</i>
<i>Variation 1972/1971 (en %).....</i>	<i>7,2</i>		<i>- 14,2</i>		<i>- 10,1</i>		<i>+ 2,5</i>

***Évolution des prix
des transports publics routiers de marchandise
à grande distance soumis à tarification obligatoire***

Ce graphique porte sur un échantillon des feuilles de routes
(transports à plus de 150 km et de lots de plus de 3 t)



NOTA. — La discontinuité qui apparaît sur les courbes à compter du 1^{er} février 1970 est due à l'application d'une méthodologie différente pour le calcul de ces éléments.

5. Trafic par oléoducs

TABLEAU 31 *Trafic par oléoducs*

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Tonnage (millions de tonnes) :</i>					
Brut national.....	2,2	2	82,5	87,7	93,3
Brut importé.....	58,4	66,8			
Produits raffinés.....	6,9	10,4	13,3	14,7	16,9
Total (sans transit).....	67,5	79,2	95,8	101,9	110,2
Sud européen transit.....	12,9	14,8	19,4	17,4	18,8
<i>Tonnage kilométrique (milliards de tonnes/km) :</i>					
Brut national.....	0,2	0,19	12,01	14,3	15,6
Brut raffinerie.....	8,1	9,2			
Raffiné « Trapil » et « Méditerranée/Rhône »....	1,2	1,97	2,49	2,8	3,1
Total (sans transit).....	9,5	11,36	14,5	17,1	18,7
Sud européen transit.....	9,4	10,6	14,5	13,8	14,1

6. Les voies navigables

En 1971 le volume global transporté a diminué (— 3,4 % en tonnage, — 3 % en t/km) par rapport à 1970. La baisse porte essentiellement sur les produits métallurgiques, les minéraux bruts, les matériaux de construction et la houille. Par contre, les produits agricoles restent en hausse; on note la bonne tenue du trafic international, notamment à l'exportation.

En 1972 cette tendance est renversée. Le trafic intérieur augmente de 2,7 % en t/km et le trafic d'exportation connaît un fort taux d'expansion (+ 11 % en tonnes) et (+ 9,5 % en t/km).

La distance moyenne (transit exclu) qui tendait à décroître : 135,8 km en 1965 et 124 km en 1971, est remontée à 128 km en 1972, sans doute à cause de la concurrence de la route aux courtes distances.

TABLEAU 32 *Trafic par voies navigables*

Nature du trafic	Tonnage						Tonnage/kilométrique					
	En millions de tonnes				Rapports		En milliards de t/km				Rapports	
	1965	1970	1971	1972	1972/1965	1972/1971	1965	1970	1971	1972	1972/1965	1972/1971
Intérieur.....	58,3	66,93	64,3	64,5	1,11	1,00	8,49	8,72	8,30	8,52	1,00	1,03
Importations.....	9,3	13,25	13,1	12,7	1,36	0,97	1,08	1,65	1,63	1,72	1,59	1,06
Exportations.....	15,1	22,18	22,6	25,3	1,67	1,12	1,66	2,35	2,63	2,88	1,73	1,09
Transit.....	7,0	7,99	6,6	6,2	0,88	0,94	1,28	1,46	1,21	1,04	0,81	0,86
Total	89,7	110,3	106,6	108,7	1,21	1,02	12,51	14,18	13,77	14,16	1,13	1,03

TABLEAU 33

Trafic voies navigables par nature de marchandises (transit exclu)

Grou- pe	Nature de marchandises	Tonnage (en millions de t)				Tonnage kilométrique (en milliards de t/km)				Rapport 1972/1971	
		1965	1970	1971	1972	1965	1970	1971	1972	En tonnage	En tonnage- kilométrique
0	Produits agricoles.....	5,59	7,77	8,73	10,29	1,39	1,93	2,19	2,63	1,18	1,20
1	Denrées alimentaires et fromages.....	2,53	2,80	2,88	2,97	0,52	0,63	0,63	0,71	1,03	1,13
2	Combustibles minéraux solides.....	9,18	7,08	6,46	5,64	1,21	0,90	0,80	0,68	0,87	0,85
3	Produits pétroliers.....	15,95	17	17,42	19,43	2,76	2,34	2,39	2,67	1,11	1,12
4	Minéraux et déchets pour la métallurgie.....	1,10	2,91	2,63	2,33	0,15	0,27	0,24	0,26	0,88	1,08
5	Produits métallurgiques.....	3,67	4,26	3,69	3,84	0,69	0,71	0,62	0,73	1,04	1,18
6	Minéraux bruts et manufacturés, matériaux de construction.....	40,61	55,9	53,67	53,62	3,78	5,08	4,83	4,59	1,00	0,95
7	Engrais.....	2,31	2,32	2,49	2,29	0,29	0,37	0,41	0,39	0,92	0,95
8	Produits chimiques.....	1,75	1,84	1,58	1,57	0,44	0,42	0,41	0,38	1,00	0,93
9	Machines, véhicules.....	0,18	0,48	0,45	0,52	0,00	0,07	0,06	0,07	1,15	1,16
	Total.....	82,77	102,36	100,00	102,50	11,23	12,72	12,58	13,11	1,02	1,04

2. Le transport maritime français

1. L'activité générale

• Les tarifs mondiaux

1970 et 1971 ont connu respectivement des croissances de 7 % et de 5,5 % du volume du commerce international, pour une moyenne décennale voisine de 8 %. Le taux d'expansion du trafic maritime international a été de 10 % en 1970 et de 5 % en 1971. Le fléchissement de l'expansion en 1971, plus sensible pour les marchandises solides (+ 4 %) que pour les produits pétroliers (+ 6 %) s'est répercuté sur le cours des frets.

1972 a vu un redressement, la croissance du trafic maritime mondial étant de l'ordre de 8 %; le pétrole et les grains ont été les principaux auteurs de cet accroissement.

• Le trafic national

En 1970, les importations par voie maritime avaient augmenté de 20 millions de tonnes, soit de 16 %, mais les exportations avaient baissé de 7 %.

En 1971, les exportations maritimes ont repris (+ 3,1 %) et atteint 23 millions de tonnes; les importations ont atteint 153,3 millions de tonnes, soit 5,5 % de plus qu'en 1970.

En 1972, la progression du trafic maritime français a été supérieure à la moyenne mondiale (+ 10 %); les produits pétroliers qui constituent 78 % du tonnage importé et 23,5 % du tonnage exporté, ont augmenté de 10 %; les importations de marchandises sèches de + 3 % et les exportations de + 12 %.

Le tableau de la page 17 donne l'évolution du volume du commerce extérieur de la France par voie maritime en tonnage; son évolution en valeur est indiquée dans le tableau 34.

TABLEAU 34

Valeur du commerce extérieur de la France par voie maritime

	Milliards de F	
	Importations	Exportations
1969.....	30,7	24,8
1970.....	36,7	30,1
1971.....	38,5	31,9

2. L'activité de l'armement français

TABLEAU 35

Transports effectués par l'armement français

En milliers de tonnes

	1969				1970				1971			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports
Marchandises pondéreuses :												
Imports Exportations	18 463 7 429	5 854 1 765			24 035 6 536	7 542 1 160			23 947 6 308	6 722 1 050		
Total (A).....	25 892	7 819	7 392	15 011	30 571	8 702	4 909	13 611	30 265	7 772	5 031	12 803
Marchandises diverses :												
Imports Exportations	13 902 9 484	5 206 4 493			14 551 10 743	5 384 4 979			14 788 11 384	4 932 4 802		
Total (B).....	23 386	9 699	5 365	15 084	26 294	10 363	4 859	15 232	26 172	9 734	5 233	14 967
Marchandises sèches :												
Imports Exportations	32 365 16 913	11 060 6 258			38 586 17 279	12 926 6 139			38 735 17 692	11 654 5 852		
Total (I) = (A)) + (B)...	49 273	17 318	12 757	30 075	56 885	19 065	9 778	28 843	56 427	17 506	10 264	27 770
Pétrole et produits pétroliers :												
Imports Exportations	92 792* 7 298	41 798* 952*			106 646* 5 202	46 123* 560*			114 538 5 469	37 344 365		
Total (II).....	100 090*	42 750*	25 768*	68 518*	111 848*	46 683*	30 300*	76 983*	120 007	37 709	33 888	71 687
Total général :												
Imports Exportations	125 157* 24 211	52 858* 7 210*			145 232* 22 481	59 049* 6 699*			153 273 23 161	49 000 6 217		
Total (I) + (II).....	149 368*	60 068*	38 525*	98 593*	167 713*	65 748*	40 078*	105 826*	176 434	55 215	44 152	99 367

* Chiffres rectifiés en tenant compte des affrètements réalisés par les seuls armateurs.

(1) Trafic français.

(2) Armement français sur trafic français.

(3) Armement français sur trafic tiers.

(4) Total armement français.

Source : Direction générale des Douanes et C.C.A.F.

TABLEAU 36

**Taux de couverture du commerce maritime français
par l'armement national**

En %

	1968		1969		1970		1971	
	TA	TG	TA	TG	TA	TG	TA	TG
	—	—	—	—	—	—	—	—
Marchandises pondéreuses.....	36,2	66,8	29,4	58,0	28,5	44,5	25,7	42,3
Marchandises diverses.....	42,6	66,2	41,5	84,4	41,0	80,2	37,2	57,2
Marchandises sèches.....	39,2	66,0	35,1	61,0	34,1	51,6	31,0	49,2
Pétrole et produits pétroliers.....	40,3	66,2	42,7	68,5	41,7	68,8	31,4	59,7
Tous produits.....	40,6	67,2	40,2	66,0	39,2	33,1	31,8	56,3

TA : taux de couverture apparent : tonnages transportés par l'armement français sur trafic national/commerce extérieur maritime de la France.

TG : taux de couverture global : tonnages transportés par l'armement français sur trafics français et trafics tiers/commerce extérieur maritime de la France.

Au cours de l'année 1970, l'armement français avait vu son activité d'ensemble croître de 8,8 % contre 10 % en 1969. Ce taux était inférieur au taux de croissance du commerce maritime français qui était en 1970 de 12,5 %. En 1971, la situation relative de l'armement français dans le commerce maritime français s'est nettement détériorée, le volume de celui-ci ayant progressé de 5,2 % tandis que les transports assurés par armement français baissaient de 5,2 %; il s'ensuit notamment pour les produits pétroliers, une dégradation sensible du taux de couverture.

Le taux de couverture apparent (colonne 2), qui donne le rapport entre le trafic maritime total du pays et le tonnage transporté par le pavillon, tombe à 31,3 % en 1971, alors qu'il était de 39,4 % au cours des quatre années précédentes. En revanche, la part de l'armement français dans le trafic tiers (colonne 3) connaît une bonne progression, en dépit d'une récession générale. Le trafic tiers représente ainsi 44,4 % de l'activité de l'ensemble de l'armement français.

Mais il s'agit des taux de couverture pour les

tonnages transportés. D'après les premiers éléments dont on dispose pour les tonnes-milles, il semble que :

— le taux global de couverture, loin d'accuser une récession, serait en progression sensible (+ 25 % dont 38 % pour le trafic français et + 11 % pour le trafic tiers, la distance moyenne des transports ayant notablement augmenté; ce phénomène affecte toutes les marchandises, mais plus particulièrement les produits pétroliers (+ 6 % en tonnage et + 36 % environ en tonnes-milles) par suite du remplacement des pétroles d'Afrique du Nord par ceux du Nigéria et du golfe Persique;

— pour les marchandises sèches, l'activité de 1971 exprimée en tonnes-milles serait supérieure de 18 % à celle de l'an dernier, le trafic proprement français croissant quant à lui, dans une proportion environ deux fois plus forte.

La diminution du taux de couverture exprimée en tonnage paraît donc être compensée par un report du trafic de l'armement français sur le trafic tiers et par l'allongement des distances.

TABLEAU 37

Balance des transports maritimes entre la France et les pays étrangers

En millions de F

	1967	1968	1969	1970	1971	1972 6 mois	Solde par trimestre			
							Trimestre	1970	1971	1972
							I	— 281	— 647	— 480
Recettes ...	943	1 421	1 727	2 232	2 546	1 330	II	— 286	— 650	— 600
Dépenses ..	1 676	2 412	2 773	3 634	4 875	2 410	III.....	— 300	— 604	
Solde	— 733	— 991	— 1 046	— 1 462	— 2 329	— 1 080	IV.....	— 535	— 529	
							Total...	— 1 402	— 2 329	

1971 se caractérise par une forte augmentation du déficit, le maintien ou l'amélioration du taux de couverture pour les tonnes-milles étant insuffisant pour compenser la détérioration de ce taux de cou-

verture pour les tonnes. En 1972, le déficit paraît avoir cessé d'augmenter mais sans beaucoup se résorber.

● Les moyens
du commerce maritime français

TABLEAU 38 *Évolution de la flotte française*

	1 ^{er} janvier 1970	1 ^{er} janvier 1971	1 ^{er} janvier 1972	1 ^{er} janvier 1973
Nombre de navires	554	538	550	531
Tjb	5 725 000	5 921 000	6 982 000	7 440 000

TABLEAU 39
Pétroliers

La France qui occupait le 10^e rang au sein de la flotte mondiale jusqu'en 1971, passe au 11^e en 1972. La part des pétroliers est la suivante :

	1970	1971	1972
Nombre de navires.....	129	120	131
Tjb.....	3 130 000	3 359 000	4 231 000

TABLEAU 40 *Mouvements de la flotte française*

	1970		1971		1972	
	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb	Nombre	Tjb
Entrées.....	42	627 000	52	1 363 000	46	983 000
Sorties.....	58	431 000	49	303 000	65	525 000

Source : Marine marchande.

Au cours des deux années écoulées, les mouvements ont été ceux indiqués au tableau 40.

La flotte connaît ainsi un nouveau rajeunissement, son âge moyen étant au 1^{er} janvier 1972 de 7 ans, 9 mois, contre 8 ans et 9 mois un an auparavant, tandis que celui de la flotte mondiale est plus élevé (9 ans 8 mois au 30 juin 1972).

Par ailleurs, le plan de relance instauré en 1971 apporte une incitation aux investissements qui avaient tendance à se ralentir, dans le monde entier et en France. Les commandes nouvelles ont été de 41 en 1970, 30 en 1971, 66 en 1972.

Au 1^{er} janvier 1971, il y avait 84 navires en construction ou en commande pour compte français,

représentant 5,5 milliards de francs de commandes, dont 2,8 pour l'armement pétrolier, et 2,7 pour le sec, pour un volume de 3 691 000 tjb ou 6 757 000 TPL. Exprimé en tonnes de port en lourds, le rapport tonnage en construction/flotte en service reste en 1971 à un niveau élevé (67,5 %), supérieur à celui des grandes flottes nationales : Norvège 54,5 %, Grande-Bretagne 50,7 %, Libéria 48,2 %, Japon 41 %.

3. Les ports maritimes

Les données ne comportent ni l'avitaillement ni la pêche.

TABLEAU 41 *Trafic des ports maritimes*

En tonnes

	1967	1968	1969	1970	1971	1972 P	Variation 1972/1971
<i>Marchandises sèches</i>							
Déchargements.....	29 912 397	30 891 529	35 272 896	41 125 670	42 230 717	43 404 000	+ 2,8
Chargements.....	15 591 669	18 037 073	18 320 962	19 142 067	19 380 794	22 890 000	+ 18
Total	45 504 066	48 928 602	53 593 858	60 267 737	61 611 511	66 294 000	+ 7,6
<i>Pétrole</i>							
Déchargements.....	104 883 717	105 447 928	120 465 957	140 955 950	147 635 586	161 956 000	+ 9,7
Chargements.....	15 424 481	15 275 789	18 575 279	18 110 851	19 445 499	20 550 000	+ 5,7
Total	120 308 198	120 723 727	139 041 236	159 066 901	167 081 685	182 506 000	+ 9,2
<i>Total des marchandises</i>							
Déchargements.....	134 796 114	136 339 457	155 738 853	182 081 620	189 866 303	205 400 000	+ 8,1
Chargements.....	31 016 150	33 312 872	36 806 241	37 253 018	38 826 293	43 440 000	+ 12
Total	165 812 264	169 652 329	192 545 134	219 334 638	228 692 596	248 840 000	+ 8,8
<i>Cabotage</i> (cabotage inclu dans les tableaux précédents)							
Déchargements.....	9 076 317	10 003 586	12 301 015	13 271 818	14 372 721	14 600 000	
Chargements.....	8 295 738	9 087 762	11 239 237	12 056 117	12 884 146	13 360 564	+ 4
Total	17 372 055	19 091 348	23 540 252	25 327 935	27 256 867	27 960 000	+ 2,6

Source : MATELT.

TABLEAU 42

*Trafics des ports de Paris et de Strasbourg
(à titre indicatif)*

En millions de t

	Paris		Strasbourg	
	1970	1971	1970	1971
Déchargements.....	30,7	29,7	1,9	1,8
Chargements.....	12,3	12,2	11,4	10,4
Total	43	41,9	13,3	12,2

TABLEAU 43 *Décomposition du trafic sec*

En tonnes

	1967	1968	1969	1970	1971
<i>Entrées :</i>					
Solides en vrac.....	20 591 818	21 893 299	24 932 153	29 562 688	30 171 534
Conteneurs.....	192 531	290 312	312 802	680 160	572 125
Autres.....	9 128 048	8 707 918	10 027 941	10 882 822	11 487 058
Total.....	29 912 397	30 891 529	35 272 896	41 125 670	42 230 717
<i>Sorties :</i>					
Solides en vrac.....	5 980 257	8 778 492	8 875 897	7 649 987	7 498 554
Conteneurs.....	379 757	515 143	481 326	857 296	764 214
Autres.....	9 331 655	7 743 438	8 873 739	10 734 784	10 918 026
Total.....	15 591 669	18 037 073	18 230 962	19 142 067	19 380 794

Source : Annuaire statistique D.P.M.V.N.

Le nombre des navires de commerce voyageurs et marchandises entrés dans les ports maritimes a augmenté de 2,6 % de 1970 à 1971 et de 4,5 % de 1971 à 1972. Le tonnage total de jauge brute des navires entrés a progressé respectivement de 5,4 % et de 12,8 % ; la comparaison de ces taux d'augmentation reflète l'accroissement de la taille des navires, qui affecte les pétroliers et les navires spécialisés.

Les six ports autonomes de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille ont, en 1972, réalisé 86,5 % du trafic total et ont progressé de 23,2 % entre 1970 et 1972. Les autres ports ont progressé pendant la même période de 21,4 %. On notera de 1969 à 1972 les progressions importantes des entrées de produits pétroliers et des sorties de marchandises sèches.

• Ports autonomes

Selon le tonnage réalisé en 1972, le classement des ports autonomes est le suivant :

	Total	Donn produits pétroliers
Marseille.....	82,8	74,5
Le Havre.....	64,1	52,3
Dunkerque.....	27,3	9,7
Nantes-Saint-Nazaire.....	14	11,4
Rouen.....	13,9	4,8
Bordeaux.....	13,8	10,8
	215,9	

3. Le fret aérien

Jusqu'en 1970, les transports aériens internationaux de fret dans le monde se sont développés à un rythme élevé, de 12 à 25 % selon les années. En 1971, le taux d'augmentation s'est réduit à 4 % et le volume des transports en cause a été de 12,5 milliards de t/km auxquelles s'ajoute le trafic postal (2,9 milliards de t/km). En 1972, on constate une reprise : 15,5 milliards de t/km (+ 18 %) mais la poste aérienne est tombée à 2,7 milliards de t/km.

Le trafic des compagnies françaises a suivi une courbe parallèle à celle du trafic mondial, comme

le montre le tableau ci-dessous donnant en millions de t/km le trafic de fret des trois principales compagnies.

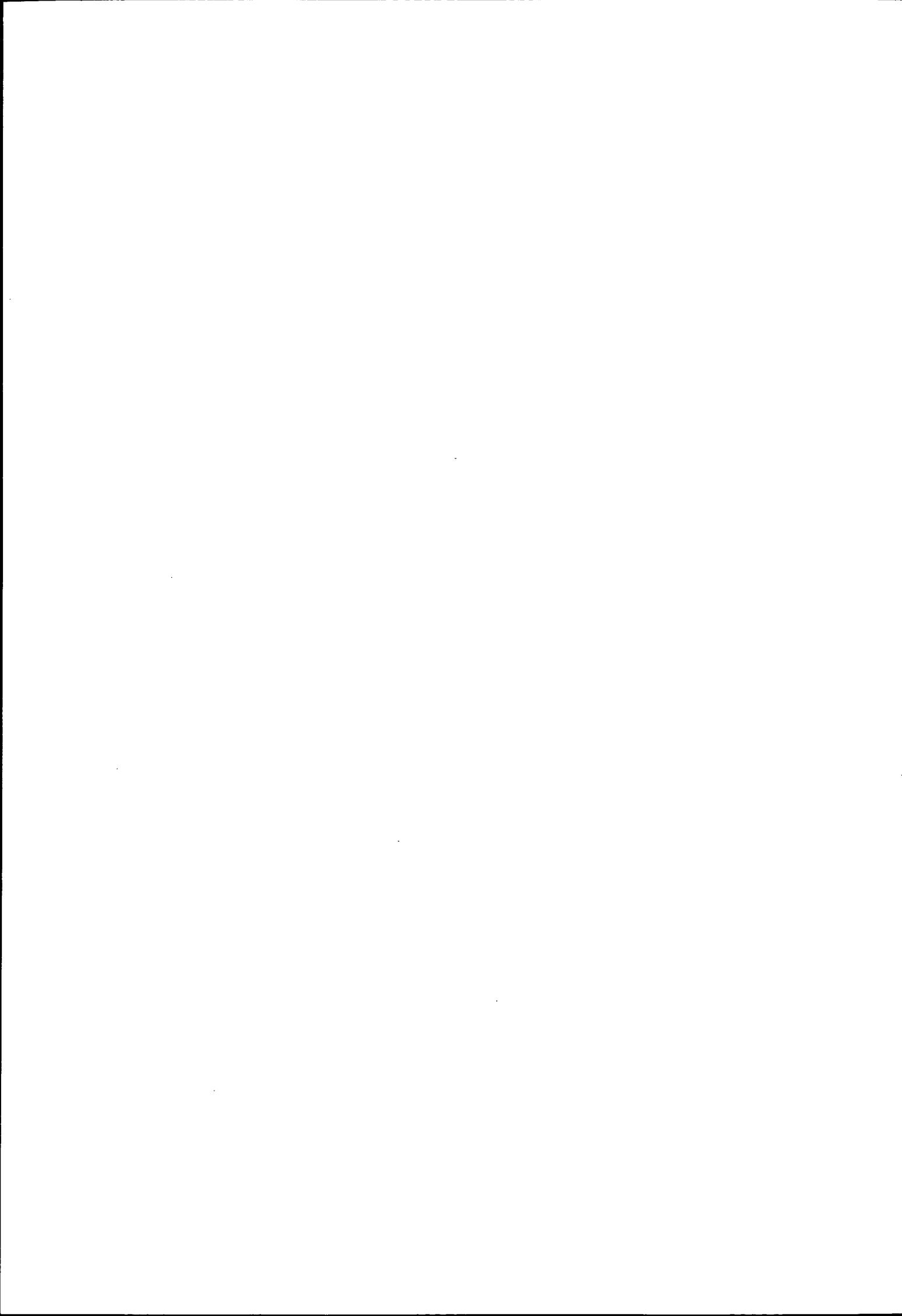
Les tonnages transportés sont modestes en quantité, mais importants en valeur (cf. chapitre 1) puisqu'ils représentent 10 % de la valeur du trafic international français. Pour une bonne part, le fret aérien reste complémentaire de l'activité aérienne voyageurs.

En France métropolitaine, contrairement à la pratique américaine, où le courrier est acheminé par les services réguliers voyageurs, le fret postal intérieur est transporté par un service spécialisé d'Air France qui, en 1971, a ainsi transporté 55 millions de t/km.

TABLEAU 44 *Fret aérien (poste exclu)*

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	Millions de t/km
Air France.....	203	236	337,7	355,2	366	473	
Air Inter.....	2,0	2	3,0	3,6	4,2	5	
U.T.A.....	56,4	81	108,0	121,8	127,2	150	
Total	261,4	319	448,7	480,6	497,4	628	

Source : O.A.C.I.



3

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. *Transports terrestres*

1. **Trafic S.N.C.F.**

TABLEAU 45

Trafic S.N.C.F.
Banlieue parisienne (zone de la région des transports parisiens et hors de cette zone)

Milliards de voyageurs/km

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,067	0,060	0,063	0,061	0,062	0,060
2 ^e classe.....	1,12	1,057	1,148	1,167	1,208	1,23
<i>Tarifs sociaux :</i>						
Abonnements hebdomadaires.....	3,66	3,48	3,70	3,86	3,933	4,30
Autres abonnements (ordinaires, trimestriels, élèves).....	0,47	0,49	0,57	0,58	0,615	0,636
Autres tarifs sociaux (familles nombreuses, etc.).....	0,641	0,592	0,627	0,630	0,626	0,668
<i>Ensemble du trafic :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,25	0,22	0,227	0,217	0,217	0,226
2 ^e classe.....	5,72	5,47	5,89	6,09	6,227	6,668
Total	5,97	5,69	6,12	6,31	6,44	6,89
Nombre (en millions de voyageurs).....	381	358	380,5	387	389	404

Le nombre de voyageurs augmente (+ 2,1 % en 1971 et + 6 % en 1972) ainsi que la distance moyenne : 16,3 km en 1970, 16,5 km en 1971, 17 km en 1972.

Le ralentissement de la croissance du trafic en

1970 et en 1971, tient à la remise à la R.A.T.P., des lignes intégrées dans le R.E.R.

La concentration du trafic sur les heures de pointe est notée dans l'annexe n° IV consacrée à la région parisienne.

TABLEAU 46 *Trafic S.N.C.F. autre que la banlieue de Paris*

Milliards de voyageurs/km

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Plein tarif :</i>						
1 ^{re} classe.....	2,01	1,97	2,20	2,31	2,39	2,38
2 ^e classe.....	7,28	6,82	7,46	7,70	7,68	7,80
<i>Tarifs réduits :</i>						
Tarifs commerciaux :						
1 ^{er} classe.....	1,70	1,65	1,70	1,88	2,06	2,16
2 ^e classe.....	4,85	4,61	5,08	5,40	5,65	6
Tarifs sociaux :						
1 ^{re} classe.....	2,07	2,00	2,09	2,11	2,10	2,18
2 ^e classe.....	10,20	9,44	10,28	10,58	9,85	10,62
<i>Trafic international :</i>						
1 ^{re} classe.....	0,74	0,64	0,75	0,92	0,90	0,98
2 ^e classe.....	3,55	3,05	3,46	3,77	4,06	4,22
<i>Ensemble du trafic :</i>						
1 ^{re} classe.....	6,52	6,26	6,74	7,22	7,45	7,69
2 ^e classe.....	25,88	23,92	26,28	27,45	27,24	28,64
Total général	32,40	30,18	33,02	34,67	34,69	36,34
Nombre (millions de voyageurs).....	243	221	227	226	218	221

TABLEAU 47

Milliards de voyageurs/km

Variations du trafic S.N.C.F.

La stagnation enregistrée en 1971 provient essentiellement de la régression du trafic omnibus, ainsi que le montre le tableau ci-contre :

Par contre, le trafic grandes lignes ne cesse de croître ainsi que la distance moyenne de parcours pour ce trafic. Cette dernière qui était de 133,3 km en 1967 est passée à 164 km en 1972.

Le trafic des couchettes et celui, beaucoup moins important, des trains auto-couchettes, croît de façon particulièrement rapide :

	1965	1970	1971	Variation 1971 / 65
Omnibus et trains directs.....	6,21	5,14	4,50	— 27,6
Banlieue de Paris (1).....	5,061	6,37	6,51	+ 16
Rapides, express.....	26,46	29,47	30,13	+ 13,9
	38,28	40,98	41,14	+ 7,5

(1) Y compris les VK relatifs aux parcours terminaux autres que banlieue de Paris dans les trains de la banlieue de Paris.

TABLEAU 48 *Trafic des couchettes*

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Trains auto-couchettes :</i>					
Nombre d'autos (en milliers).....	76,6	103,2	123,9	131,1	145,5
Nombre de voyageurs (en milliers).....	195,9	265	320,7	337,2	381,7
<i>Couchettes :</i>					
Nombre de voyageurs (en milliers).....	4 180	4 700	5 170	5 400	6 310

Les dessertes cadencées METROLOR (Thionville, Nancy, Lunéville) et METRAZUR (Cannes, Menton) ont vu leur trafic croître rapidement :

- sur METROLOR, 56 millions de voyageurs/km en 1970, 69 millions en 1971, 83 millions en 1972;
- sur METRAZUR, 150.000 voyageurs en 1970, 199.000 en 1971, 305.000 en 1972.

● **Trafic international**

En millions de voyageurs

1967.....	12,04
1968.....	10,57
1969.....	12,11
1970.....	11,89
1971.....	13,51

TABLEAU 49

Recettes du trafic commercial voyageurs et produit moyen du voyageur/km (non compris indemnités compensatrices versées par l'Etat au titre des tarifs sociaux).

	1970	1971	1972	Variation 1972/1970
<i>Recettes au niveau des tarifs de 1972 (T.V.A. incluse) [en millions de F] :</i>				%
Banlieue de Paris.....	457	464	483	+ 5,7
Autres.....	3 744	3 761	3 923	+ 4,8
Total.....	4 201	4 225	4 406	+ 4,9
<i>Produit moyen du voyageur-kilomètre (en centimes) :</i>				
Banlieue.....	7,25	7,20	7,01	- 3,3
Autres.....	10,79	10,84	10,80	+ 0,1
Total.....	10,25	10,27	10,19	- 0,6

Source : S.N.C.F.

TABLEAU 50

Niveau du produit moyen du voyageur/kilomètre comparé au niveau des prix de la P.I.B.

1962 — 100

	1970	1971	1972
Indice des prix de la P.I.B.....	137,7	145	153,1
Indice du niveau des tarifs grandes lignes.....	139,8	148,4	152,9
Rapport <u>tarif grandes lignes</u> P.I.B.	1,02	1,02	1,00

2. La R.A.T.P.

Le trafic de 1971 a été affecté par des grèves. L'augmentation du trafic du R.E.R. est liée au développement du réseau. Le trafic du réseau routier est en baisse continue.

TABLEAU 51 **Trafic R.A.T.P.**

	1969	1970	1971	1972
a. Voyageurs transportés (en millions) :				
Réseau métro.....	1 122	1 128	1 077	1 110
Réseau express régional.....	55	98	99	114
Total fer.....	1 177	1 226	1 176	1 224
Réseau routier.....	552	528	514	504
Total.....	1 729	1 754	1 690	1 728
b. Voyageurs-kilomètres (en milliards) :				
Réseau ferré.....	6,46	6,83	6,57	6,87
Réseau routier.....	2,26	2,12	2,08	2,04
Total.....	8,72	8,95	8,65	8,91

3. Routes et circulation routière

a. Structure du réseau routier national et comparaison avec l'étranger

TABLEAU 52
Routes nationales

	Longueur du réseau	Longueur de routes nationales par km ² de territoire	Longueur de route pour 1.000 habitants
France.....	(1) 82 000	0,15	1,64
Italie.....	41 000	0,14	0,69
Allemagne.....	35 000	0,14	0,61
Angleterre.....	14 000	0,06	0,26

(1) Dont 4 850 de traversées urbaines en agglomérations de plus de 5 000 habitants.

En dehors des traversées des agglomérations de plus de 5 000 habitants, la densité moyenne de la circulation était, en 1970, de 2 800 véhicules/jour sur le réseau national, mais le quart le plus fréquenté supportait deux fois plus de circulation que l'ensemble des trois autres quarts.

La loi de finances de 1972 a rendu possible le transfert au réseau départemental d'environ 55 000 km de réseau national.

TABLEAU 53

Autoroutes au 1^{er} janvier 1973

	Longueur des autoroutes (km)	Densité du parc automobile par 1 000 habitants
République fédérale allemande.....	5 613	270
Italie.....	4 615	223
France.....	2 172	290
Grande-Bretagne.....	1 710	255
Pays-Bas.....	1 030	244
Belgique.....	890	244

Les autoroutes supportaient, en France, en 1970, 6,8 % de la circulation totale hors agglomérations d'au moins 5 000 habitants. La densité moyenne de la circulation y atteignait 15 500 véhicules/jour.

Au 1^{er} janvier 1973, le réseau autoroutier atteint 2 172 km dont 1 506 à péage.

TABLEAU 54 *Autoroutes mises en service de 1966 à 1972*

En km

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Autoroutes de liaison.....	147	157	160	105	253	213	261
Autoroutes urbaines et de dégagement.....	30	43	40	52	32	87	137
Total	177	200	200	157	282	300	398

TABLEAU 55 *Évolution de la circulation en rase campagne*

D'après le recensement de 1970, le volume de la circulation en 1970 était le suivant, les parcours dans les agglomérations d'au moins 5 000 habitants

étant exclus et les parcours dans les agglomérations de 2 000 à 5 000 habitants étant exclus pour les routes nationales.

Millions de véhicules/km

Catégories de véhicules	Autoroutes	Routes nationales	Chemin départementaux	Chemin communal	Ensemble du réseau
Voitures particulières et commerciales.....	7 055	61 756	31 014	5 183	105 008
Camionnettes C. U. < 1,5 tonne.....	348	3 060	1 844	307	5 559
Camions légers 1,5 tonne < C. U. < 5 tonnes.....	213	1 872	1 013	176	3 274
Camions lourds C. U. > 5 tonnes avec ou sans remorques					
Tracteurs.....	943	8 308	1 996	327	11 574
Transports exceptionnels. Tracteurs et camions lourds avec plusieurs remorques. Engins spéciaux.....	13	264	44	5	326
Tracteurs agricoles.....	-	237	662	136	1 035
Transports en commun.....	51	553	397	66	1 067
Total.....	8 623	76 050	36 970	6 200	127 843

*Indices de circulation sur routes nationales
(1965 = 100)*

1965.....	100
1970.....	139
1971.....	146
1972 (p).....	154

• La congestion

L'augmentation de la circulation se traduit, en dépit des investissements de capacité, par une augmentation de la congestion sur les routes nationales.

TABLEAU 56

*Routes nationales
où se produisent des bouchons
pendant au moins 30 h par an*

En km

	1965	1970
Rase campagne.....	1 150	2 300
Milieu urbain.....	400	1 000

Source : Note mensuelle Transport n° 72/6.

Évolution du parc de voitures particulières

Le parc de voitures particulières est estimé à 13 000 000 véhicules en 1972, en augmentation de 1 million environ sur 1970 et de 3,3 millions sur 1965. Le nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves est de 1 638 000 en 1972, en augmentation de 11,6 % par rapport à l'année précédente.

En milieu urbain, le phénomène de congestion est très sensible. A titre d'exemple, signalons les conclusions d'une étude de l'Institut de Recherche des Transports, concernant le coût de la livraison des marchandises en milieu urbain. Les pertes de temps causées aux automobilistes par la livraison

d'une tonne ont été estimées à 4 heures en moyenne, ce qui, sur la base de la valeur minimale du temps généralement retenu, donne un coût social moyen de 30 F par tonne, soit un coût proche de celui de la livraison.

● ***La sécurité***

TABLEAU 57 ***Nombre de victimes des accidents de la circulation***

Victimes	1965	1969	1970	1971	1972	Variation 1971 / 1970	Variation 1972 / 1971
	%	%					
Morts.....	12 800	14 700	15 100	16 061	16 570	+ 7,5	+ 2,5
Blessés.....	290 000	318 000	329 659	345 463	380 080	+ 7,2	+ 9,5

Par rapport aux pays de la Communauté, la position de la France était la suivante en 1970 :

TABLEAU 58

Nombre de tués

Pour 100 millions de véhicules / km	Par 100 000 habitants
Belgique	20,2
France.....	13,2
R. F. A.....	11,1
Italie.....	10,0
Grande-Bretagne.....	4,6
France	32,4
R. F. A.....	31,4
Belgique	29,6
Italie.....	19,8
Grande-Bretagne.....	13,8

Source : Plan d'action D.R.C.R.

b. ***Transports publics***

● ***Interurbains et régionaux***

On distingue les services réguliers, les services occasionnels et les transports spéciaux d'écoliers.

— Services réguliers :

TABLEAU 59 ***Transports publics réguliers***

	1968	1969	1970	1971
Nombre de lignes régulières.....	11 697	11 332	11 261	11 045
Longueur des lignes régulières (km).....	419 100	407 800	400 100	399 000
Nombre de véhicules/km (millions de km).....	488,2	495,6	492,3	485,2

Le kilométrage parcouru reste stationnaire mais le nombre de lignes décroît régulièrement (— 1 % en 1971).

TABLEAU 60 *Transports publics occasionnels*

	1968	1969	1970	1971	Variation	Variation
					1971-1968	%
Nombre de km/cars.....	139	156,3	179,8	200,4	44	11

Le trafic de ces services est en nette expansion.

TABLEAU 62

Coût annuel

● *Les transports d'écoliers*

Le ramassage scolaire des écoliers de l'enseignement public et de l'enseignement privé sous contrat, prévu par le décret du 20 février 1961, continue à se développer.

En millions de F

Année scolaire	Circuits spéciaux	Services réguliers	Total
1966-1967.....	162,1	65,9	228,0
1970-1971.....	361,9	167,6	529,5

TABLEAU 61

Nombre d'élèves transportés (moyenne quotidienne)

Année scolaire	Circuits spéciaux	Services réguliers	Total
1966-1967.....	512 000	241 000	753 000
1970-1971.....	882 050	436 850	1 318 900

Source : Ministère des Transports (note mensuelle).

L'accroissement moyen annuel depuis 1966 a été de 12 % par an.

Par rapport aux années précédentes, la répartition des élèves suivant le type de service emprunté demeure, en 1971, sans changement.

Circuits spéciaux..... 67 %
Circuits réguliers routiers..... 33 %

En valeur absolue, le coût total des transports scolaires s'est accru de 25,7 % en 1970-1971 par rapport à 1969-1970. Cette hausse résulte de l'accroissement du nombre des élèves transportés et de la hausse des prix de revient.

TABLEAU 63

Coût par élève et par km/car

Année scolaire	Coût moyen annuel par élève transporté		Coût moyen annuel au km/car circuits spéciaux	
	Circuits spéciaux	Services réguliers		
1966-1967.....	316,6	273,6	1,35	
1970-1971.....	410,3	383,7	1,74	

L'augmentation annuelle est de 6,5 %.

TABLEAU 64 *Prise en charge des dépenses*

En millions de F

Année scolaire	Subventions						Participation des familles	Coût annuel		
	État		Collectivités locales		Autres					
		%		%		%				
1966-1967.....	132,5	58,1	39,5	17,3	2,9	1,3	53,1	23,3		
1970-1971.....	286,0	54	123,5	23,4	15,0	2,8	105,0	19,8		

● *Les circuits spéciaux*

Les circuits spéciaux sont assurés pour 78 % par des transporteurs publics de voyageurs, pour 10 % en régie et pour 12 % par des exploitants n'assurant pas d'autres transports publics de voyageurs.

Les organisateurs de circuits spéciaux se répartissent en pourcentage, selon les taux suivants :

TABLEAU 65 *Répartition des organisateurs de circuits spéciaux*

	Départements	Communes	Association de parents	Établissements scolaires	Transporteurs	Total	En %
1966-1967.....	16,3	57,8	22,5	2,3	1,1	100	
1970-1971.....	25,1	53,9	18,1	2,3	0,6	100	

TABLEAU 66

Nombre et longueur moyenne des circuits

Année scolaire	Nombre de circuits	Longueur des circuits	Longueur moyenne des circuits
	milliers de km	km	
1966-1967.....	12 512	293	23,4
1970-1971.....	19 542	511	26,1

Le nombre de circuits spéciaux s'est accru de 10,3 % au cours de l'année scolaire 1970-1971. L'accroissement moyen pendant la période 1966-1971 a été de 11 % (contre 22 % pour la période 1961-1966).

TABLEAU 67

Parc et parcours des véhicules utilisés

Année scolaire	kilométrage annuel moyen par véhicule / kilomètre (circuits spéciaux seulement)	Nombre de véhicules	Véhicules / kilomètres annuels
	milliers		
1966-1967.....	11 169	120 028	10 747
1970-1971.....	17 309	207 636	11 995

Le kilométrage moyen annuel des véhicules augmente d'année en année. Le nombre de véhicules augmente lui aussi de 9,2 % en moyenne par année.

TABLEAU 68

Transports publics routiers urbains (les résultats ci-dessous concernent 85 réseaux desservant 71 agglomérations de population supérieure à 50 000 habitants)

	1968	1969	1970	1971
Longueur des lignes exploitées :				
Fer.....	42	42	42	42
Routes (km).....	6 019	6 073	6 248	6 334
Nombre de véhicules :				
Fer.....	562	506	484	462
Route.....	4 958	5 122	5 354	5 509
Nombre de véhicules/km (en milliers) :				
Fer.....	3 236	3 263	3 338	3 306
Route.....	177 887	186 854	190 921	199 065
Nombre de voyageurs (milliers) :				
Fer.....	35 207	34 746	34 407	32 955
Routes :				
— réguliers.....	916 744	928 322	906 665	885 074
— occasionnels.....	12 890	15 424	17 921	23 537

Le développement de l'automobile individuelle et les difficultés de circulation en milieu urbain, aggravées par ce développement, expliquent la désaffection du public. En 3 ans, la baisse du trafic

sur les réseaux routiers repris à ce tableau est en moyenne de 4,6 % alors que la longueur des réseaux a augmenté de 5 % et que le nombre de lignes d'autobus a augmenté de 10 %.

2. Le trafic maritime de passagers

Les tendances antérieures quant à la récession des lignes maritimes de longue distance et au développe-

ment des croisières et des transports sur courte distance se confirment en 1971 et 1972 dans le monde entier.

L'évolution globale du trafic de voyageurs entrant et sortant de France par voie maritime est indiquée au tableau 69.

TABLEAU 69

Transports maritimes de passagers

Années	Entrées		Sorties		Total	
	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente	Nombre	Variations par rapport à l'année précédente
		%		%		%
1967.....	2 929 257	+ 1,8	2 955 551	+ 1,4	5 884 808	+ 5,6
1968.....	2 764 380	- 5,6	2 793 992	- 5,5	5 558 372	- 5,6
1969.....	3 383 987	+ 22,4	3 345 070	+ 19,7	6 729 057	+ 21,1
1970.....	3 731 644	+ 10,3	3 723 971	+ 11,3	7 455 615	+ 10,8
1971.....	3 995 244	+ 7	3 990 330	+ 7,1	7 987 574	+ 7,1
1972.....	4 323 490	+ 7,8	4 300 102	+ 7,3	8 623 592	+ 7,5

Dans ce total la part du trafic avec la Grande-Bretagne était en 1971 de 67,9 % et celle du trafic

corse de 9,2 %. Ces trafics ont évolué comme indiqué au tableau 70.

TABLEAU 70

Trafic avec la Grande-Bretagne et trafic avec la Corse

Année	Grande-Bretagne		Corse	
		Variation annuelle		Variation annuelle
	%		%	
1967.....	3 857 000	— 5,3	538 000	—
1968.....	3 656 000	+ 20,3	530 000	— 1,5
1969.....	4 398 000		648 000	+ 22,2
1970.....	5 077 000 dont 829 000 par aéroglisseur	+ 15,4	670 000	+ 3,4
1971.....	5 420 000 dont 1 195 000 par aéroglisseur	+ 6,7	735 000	+ 9,7

• Part de l'armement français

Les transports effectués par l'Armement français en 1971 restent pratiquement au niveau de l'année antérieure et ceci se traduit par une dégradation du taux de couverture (32,7 % contre 36,1 % en 1969).

Les croisières maritimes sous pavillon français ont, jusqu'à présent, progressé régulièrement mais restent d'assez faible importance : 32 500 passagers et 418 817 journées de passagers en 1971.

• Les ports

Le trafic voyageurs se répartit entre les ports français comme indiqué au tableau 72.

TABLEAU 71

La flotte

	Nombre	Tjb
Au 1 ^{er} janvier 1967.....	42	440 417
— 1968.....	38	399 564
— 1969.....	34	356 138
— 1970.....	30	319 299
— 1971.....	24	248 770
— 1972.....	25	251 085

Source : C.C.A.F.

TABLEAU 72

Trafic voyageurs selon les ports

Ports	Voyageurs (en nombre)					
	Entrées			Sorties		
	1972	1971	Variations	1972	1971	%
Dunkerque.....	104 954	110 963	— 5,4	113 681	124 833	— 8,9
Calais.....	1 528 328	1 317 353	+ 16,0	1 566 562	1 314 432	+ 19,1
Boulogne-sur-Mer.....	627 768	668 305	— 6,0	592 187	665 139	— 10,9
Dieppe.....	278 619	255 563	+ 9,0	268 276	256 191	+ 4,7
Le Havre.....	287 464	260 435	+ 10,3	282 737	257 888	+ 9,6
Cherbourg.....	179 198	158 296	+ 13,2	172 064	150 998	+ 13,9
Saint-Malo.....	61 562	62 091	— 0,8	60 519	61 494	— 1,5
Marseille.....	390 260	400 725	— 2,6	391 868	409 370	— 4,2
Nice.....	219 320	208 173	+ 5,3	218 768	206 987	+ 5,6
Bastia.....	210 028	185 369	+ 13,3	205 952	181 559	+ 13,4
Calvi.....	86 172	87 335	— 1,3	82 381	90 759	— 9,2
Ajaccio.....	147 688	135 797	+ 8,7	140 840	125 228	+ 12,4
Autres ports.....	202 129	159 833	+ 26,4	204 267	161 065	+ 26,8
Ports métropolitains.....	4 323 490	4 010 238	+ 7,8	4 300 102	4 005 943	+ 7,3

3. Trafic aérien de voyageurs

• Le trafic mondial

En 1971 les services réguliers de transport aérien ont transporté plus de 400 millions de passagers, ce qui représente 486 milliards de passagers/km, soit + 5 % par rapport à 1970. Le fret a crû seulement de 4 %.

1972 marque une nette reprise dans l'expansion. Le trafic total a progressé de 14 %; le nombre de voyageurs de 13 % et le trafic de fret de 18 % (15 500 millions de t/km).

Le nombre moyen de passagers par aéronefs croît

régulièrement. La moyenne qui était de 35 en 1960 est passée à 48 en 1965 et a atteint 64 en 1972. La moyenne des kilomètres parcourus par voyageur est passée pendant ce temps de 640 à 795 km.

• Les compagnies françaises

Les fluctuations enregistrées au niveau mondial se retrouvent au niveau des compagnies françaises, mais l'incidence des grèves de 1971 explique la faiblesse des taux de croissance en 1971 et le niveau élevé de 1972.

En 1971, le nombre de passagers payants transportés par l'ensemble des compagnies françaises a augmenté de 4,9 %; en 1972, les compagnies françaises ont transporté 11 367 000 voyageurs, soit 18,3 % de plus qu'en 1971.

TABLEAU 73 *Trafic des voyageurs français*

Compagnies		1968	1969	1970	1971	1972	Unités
							Millier de passagers
Air-France	Passagers	4 592	5 662	6 137	6 387	7 327	
	Passagers/km	7 748	9 485	10 657	10 983	13 600	
U.T.A.....	Passagers	294	331	362	388	427	
	Passagers/km	1 688	1 778	1 980	2 100	2 344	
Air-Inter	Passagers	1 639	2 278	2 655	2 838	3 613	
	Passagers/km	805	1 120	1 301	1 391	1 792	

Source : Secrétariat général à l'aviation civile.

TABLEAU 74 *Trafic international des compagnies françaises*

Années	Passagers		Passagers/km	
	Milliers	%	Millions	%
1967.....	4 470	+ 8,2	9 256	+ 10,8
1968.....	4 214	- 5,7	9 074	- 2,1
1969.....	5 396	+ 28	10 892	+ 20,1
1970.....	5 762	+ 6,7	12 139	+ 12,4
1971.....	5 955	+ 3,3	12 572	+ 3,5
1972.....	6 496	+ 9	15 380	+ 22,3

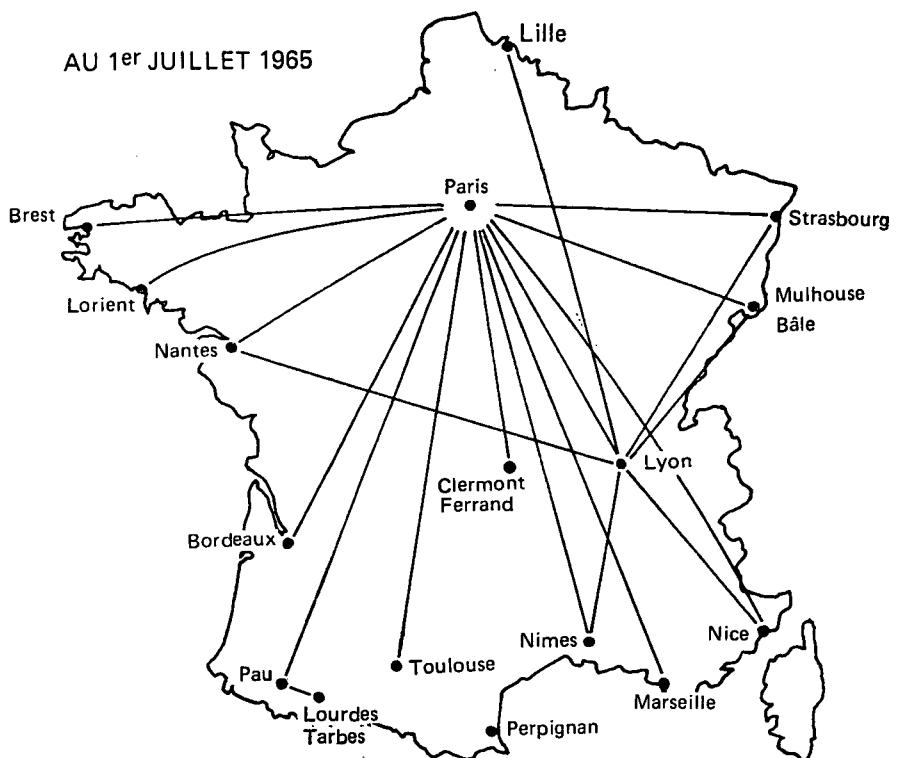
Le trafic intérieur a augmenté de 40 % en nombre de passagers et 36 % en passagers/kilomètres de 1970 à 1972. On assiste à l'ouverture de nouvelles lignes et à l'essor des compagnies de troisième niveau. Au début de 1972, 13 compagnies, avec 76 appareils offrant 1 047 sièges, exploitaient 45 lignes

régulières. Elles ont transporté 313 832 passagers dont 163 262 sur les lignes intérieures, le restant sur les lignes internationales (134 000) et sur des liaisons intérieures non régulières (vols à la demande).

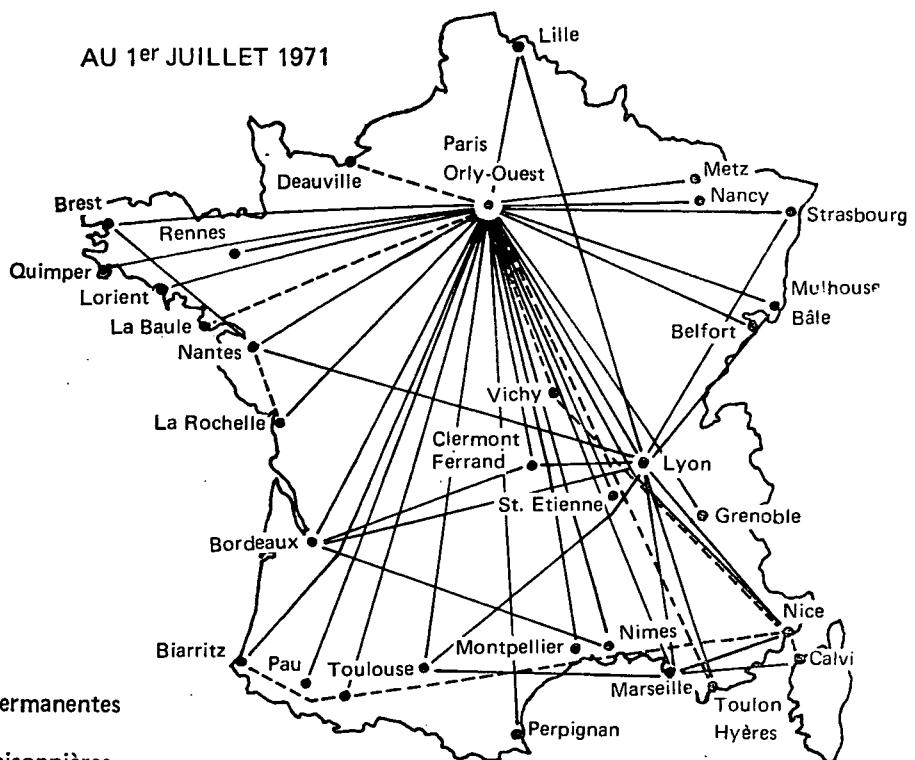
Les aéroports de 3^e niveau ont vu de leur côté, leur trafic croître de 30 % en 1972.

**Lignes aériennes
exploitées par Air-inter**

AU 1er JUILLET 1965



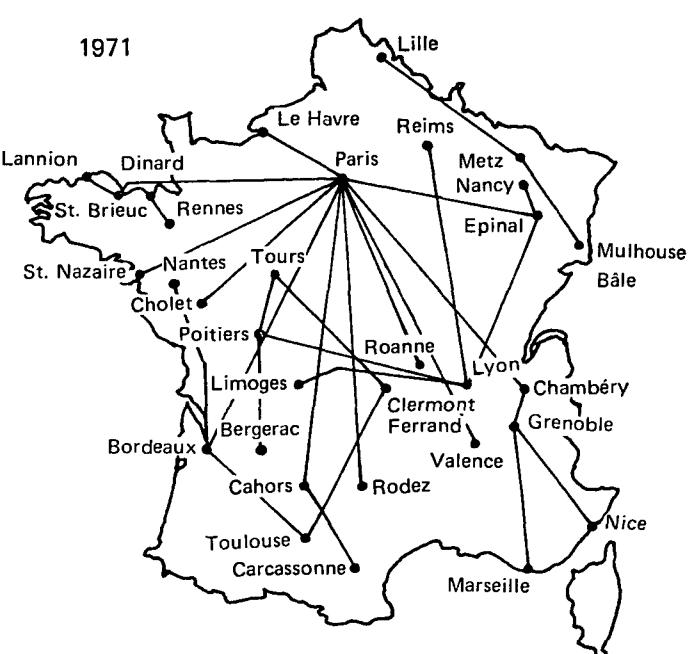
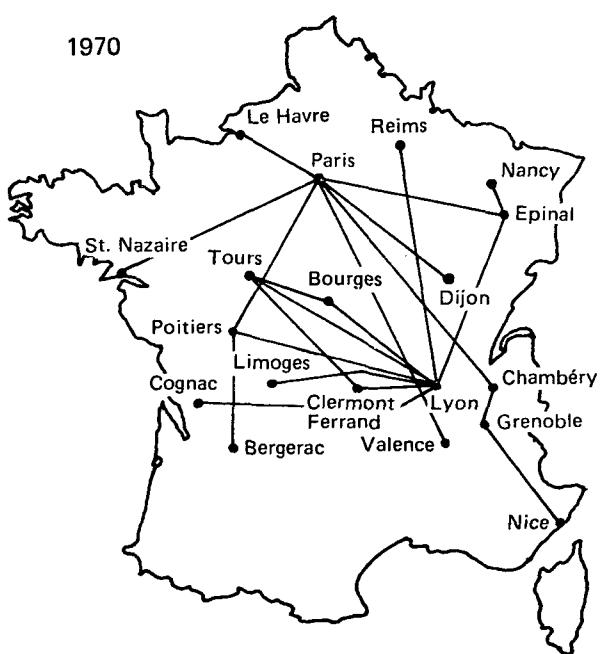
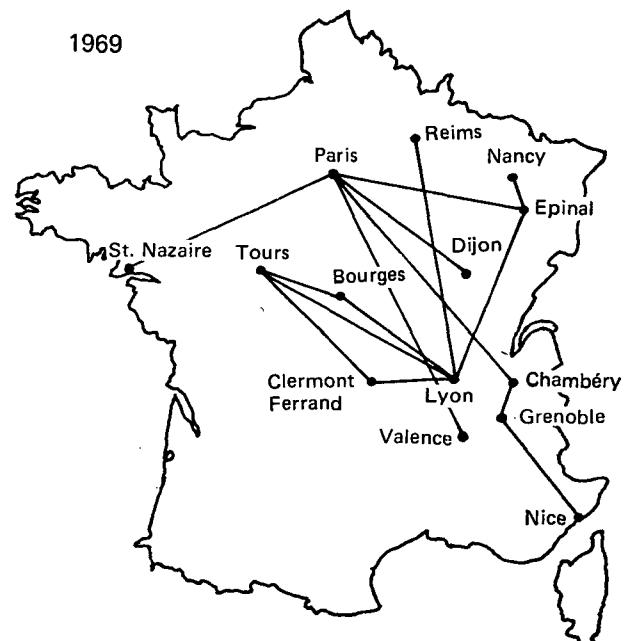
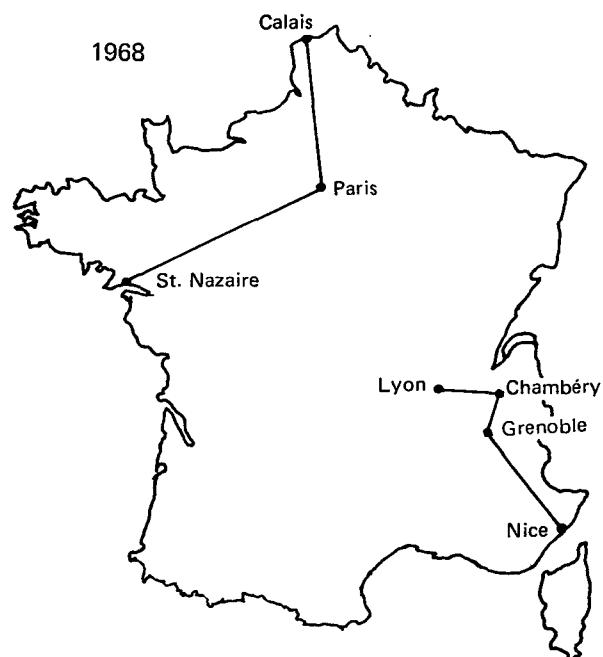
AU 1er JUILLET 1971



— Lignes permanentes

— Lignes saisonnières

Lignes aériennes exploitées par les compagnies régionales



• La flotte aérienne

TABLEAU 75 *Évolution de la flotte aérienne française*

	Nombre d'appareils				
	1968	1969	1970	1971	1972
Air-France (1).....	98	114	117	115	118
U.T.A.	12	13	14	13	11
Air-Inter.....	35	39	40	38	38
Total.....	145	166	171	166	167
<i>dont :</i>					
Boeing :					
Long courrier.....				49	51
Moyen courrier.....				17	20
Caravelle.....				56	53
Autres avions (Super Constellation D.C. 4, D.C. 3, etc.)..				44	53

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

TABLEAU 76

Le trafic des aéroports

	Nombre de passagers (en millions) arrivées + départs	Taux d'accroissement annuel %
1968.....	13,9	
1969.....	17,3	14,3
1970.....	19,8	5,9
1971 (1).....	21,8	17,9
1972.....	25,7	19,0

(1) Depuis 1971, on ne distingue plus les passagers payants des non-payants. Le tableau ci-dessus tient compte de ce nouveau mode de décompte, pour les années antérieures.

L'essentiel de ce trafic est assuré par l'Aéroport de Paris qui a servi 16 millions de passagers en 1972.

TABLEAU 77

Évolution de l'activité de l'aéroport de Paris (Orly et Le Bourget)

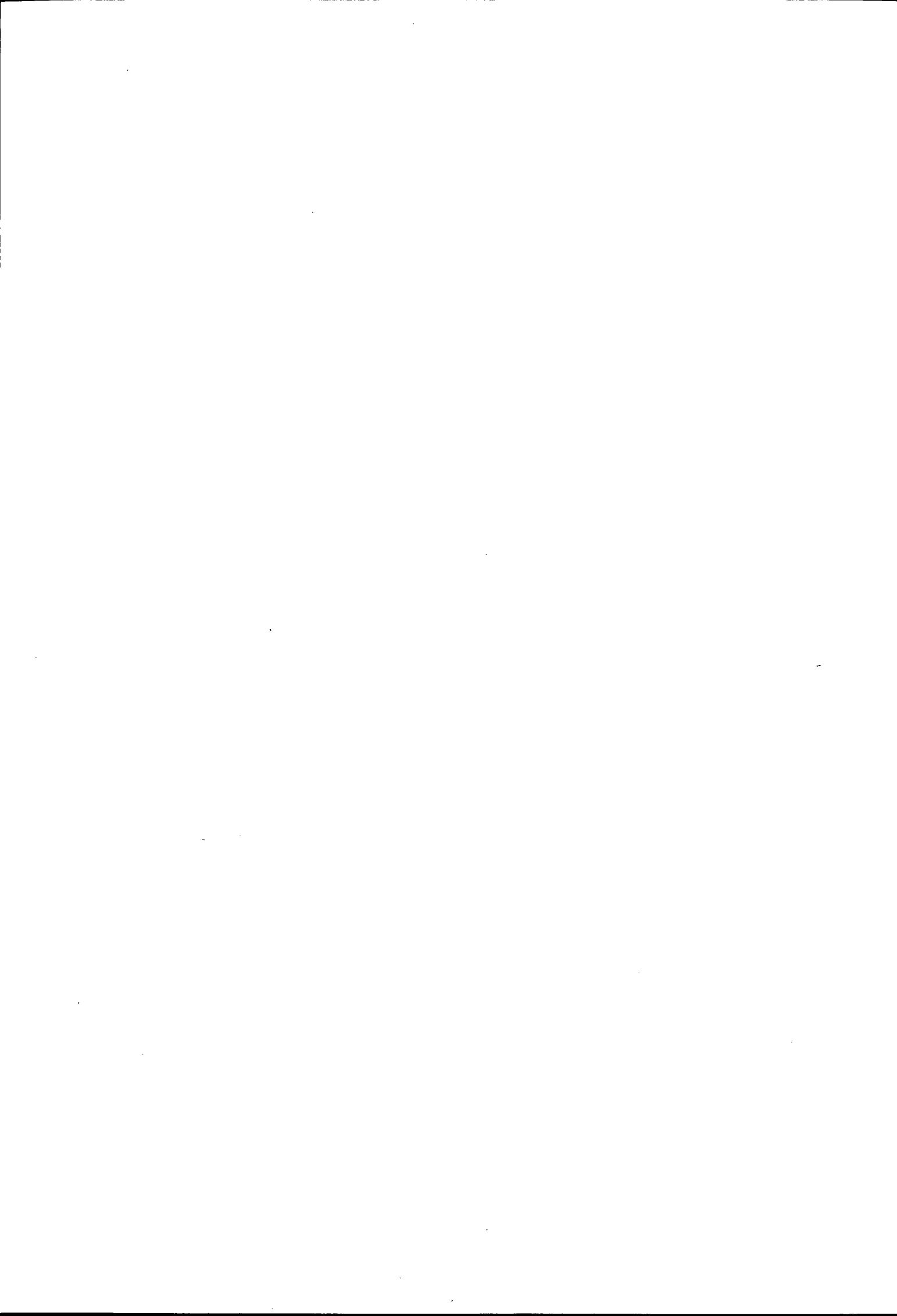
Aérodromes	Trafic	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1972/71 %
Orly.....	Mouvements d'avions.	133 766	140 319	171 761	183 272	183 479	213 000	
	Passagers.....	6 610 172	6 642 117	8 880 861	10 005 475	10 852 473	13 500 000	
	Fret local (tonnes)...	109 297	122 700	162 631	176 292	185 273	219 000	
	Poste (tonnes)	27 370	27 341	30 851	32 728	35 547	38 000	
Le Bourget...	Mouvements d'avions.	39 072	36 893	37 643	44 425	51 905	97 800	
	Passagers.....	1 735 261	1 596 027	1 661 970	2 101 439	2 364 000	2 550 000	
	Fret local (tonnes)...	44 780	50 173	55 166	52 571	55 569	62 000	
	Poste (tonnes)	4 507	4 767	4 193	4 179	3 964	4 300	
(Orly-Le Bourget)	Mouvements d'avions.	172 838	177 212	209 404	227 697	235 384	310 000	+ 7,5
	Passagers.....	8 345 433	8 238 144	10 542 831	12 109 914	13 216 473	16 050 000	+ 17
	Fret local (tonnes)...	154 077	172 873	217 797	228 863	240 842	381 000	+ 16
	Poste (tonnes)	31 877	32 108	35 044	36 907	39 511	42 000	+ 7

Source : Aéroport de Paris.

Situation de l'aéroport de Paris par rapport aux autres grands aéroports européens

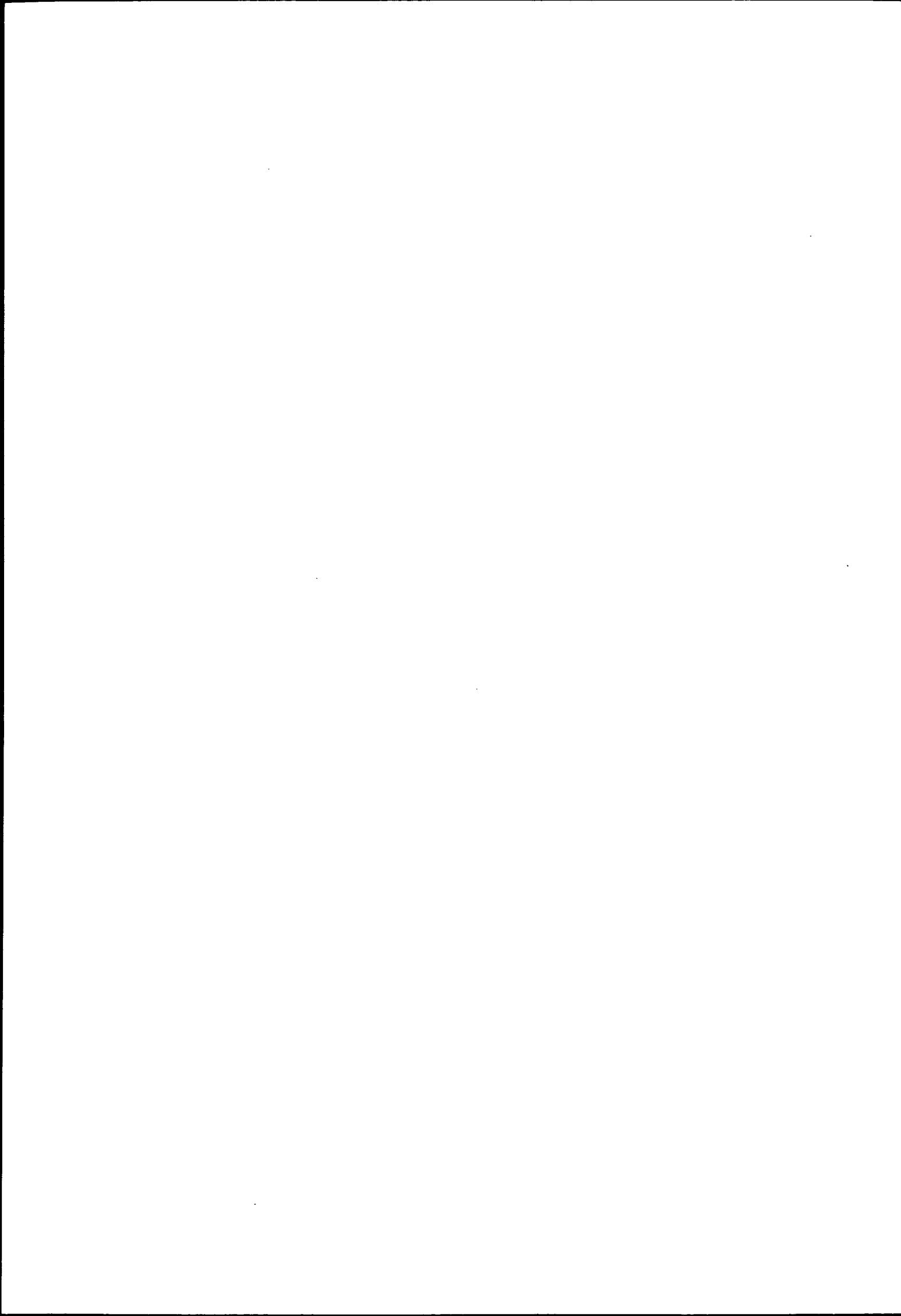
En millions de passagers

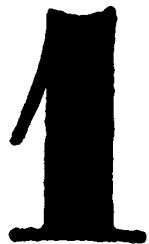
Londres.....	23,4
Paris.....	16
Francfort.....	11
Rome.....	8,2
Copenhague.....	7,9
Berlin-Ouest.....	6,8



DEUXIÈME PARTIE

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





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

1. Dépenses de l'État pour les transports terrestres

A. Dépenses de fonctionnement

Les charges de retraites des agents de l'État figurent au budget, non pas aux chapitres afférents à chaque ministère, mais au chapitre des charges communes. Dans les rapports précédents, pour tenir compte de ces charges de retraite, on avait majoré de 12 % les dépenses de traitements. En fait, ce pour-

centage est très insuffisant et dans le présent rapport on a compté 40 % de majoration. Ce même pourcentage de majoration a été appliqué aux dépenses de personnel de police de la route, alors que dans les rapports précédents, on n'avait pas tenu compte des charges de retraite du personnel de police et de gendarmerie.

Les clés de répartition entre les divers modes de transport et infrastructures restent celles qui ont été indiquées dans l'annexe I du 9^e rapport. Les dépenses de police de la route sont prises égales à 12 % des dépenses de gendarmerie, 35 % des dépenses de la police parisienne et 25 % des dépenses de la police urbaine en province.

TABLEAU 78 *Dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports terrestres*

Millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Route [et part P.N.] (1).....	1 353	1 509	1 800	1 945	2 044
Transports routiers.....	16	17	17	19	24
Police de la route.....	1 250	1 343	1 427	1 609	1 744
Ports maritimes.....	185	200	216	232	243
Voies navigables.....	124	134	147	154	152
R.A.T.P. (2).....	751	939	875	875	906
Chemins de fer (2).....	5 367	5 147	5 165	5 689	5 817
Total.....	9 046	9 289	9 647	10 523	10 930

(1) La contribution de l'État aux dépenses des P.N. est égale, depuis 1970, à la moitié de la dépense, c'est-à-dire à 277 millions de F, en 1970, 293 millions de F en 1971, 312 millions de F en 1972. On a pris ici, dans les dépenses de fonctionnement route, 68 % de cette contribution, les 32 % restant, sont inclus plus loin dans les investissements routiers.

(2) On notera que les compensations versées par l'État ou les collectivités locales à la S.N.C.F. ou à la R.A.T.P. au titre des réductions de tarifs (tarifs sociaux et autres) comprennent en général 15 % de T.V.A. On n'a pas toutefois isolé ou déduit ces parts de T.V.A. car la charge résultant pour la collectivité de la réduction des tarifs qu'elle impose est égale à la perte des transporteurs hors T.V.A., plus la T.V.A. qui aurait été perçue sur les recettes perdues.

La rubrique route comprend la contribution versée par l'État pour le fonctionnement des passages à niveau (1).

La rubrique police de la route comprend, outre les dépenses de police déterminées d'après les clés rappelées plus haut, les crédits budgétaires du ministère de l'Équipement spécialement consacrés à la prévention routière, et un crédit de 15 millions de F transféré en 1971 pour le fichier des conducteurs.

La rubrique « transports routiers » comprend une

part des crédits du ministère des Transports affectés aux études et à l'I.R.T., plus les crédits relatifs au centre de productivité des transports, aux bureaux de fret, aux contrôleurs routiers et au personnel des services centraux et extérieurs affectés à la fonction transport routier.

Les montants portés à la rubrique « chemin de fer » sont constitués par les versements à la S.N.C.F. autres que la subvention P.N., par les versements aux autres chemins de fer et par les frais de personnel de l'Administration. Le tableau suivant donne la décomposition des versements à la S.N.C.F.

TABLEAU 79 *Versements à la S.N.C.F. (banlieue de Paris comprise)*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Contribution aux dépenses de voie.....	1 131	1 116	1 122	1 214	1 277
Subvention.....	2 356	1 971	766	668	663
Sous-total.....	3 487	3 087	1 888	1 882	1 940
Contribution aux charges de service public (omnibus)...	-	-	84	305	437
Remboursement tarifs réduits (part État).....	742	748	812	850	780
Indemnité compensatrice pour abaissement de tarifs (part État).....	105	126	94	205	126
Subvention d'équipement (banlieue de Paris, part de l'État uniquement).....	22	23	26	23	21
Participation aux charges d'emprunts (part de l'État).....	68	61	36	37	36
Participation aux charges de retraites.....	938	1 094	2 215	2 376	2 466
Déduction des versements S.N.C.F. à l'État, en rémunération de garantie d'emprunt.....	0	0	0	0	- 1
Total.....	1 875	2 052	3 267	3 796	3 865
Pour mémoire, contribution aux dépenses des P.N. (figure aux tableaux dans les dépenses des routes)....	22	23	277	293	312

La décomposition des versements à la R.A.T.P. qui figure au tableau 78 est donnée par le tableau ci-après.

TABLEAU 80 *Versements à la R.A.T.P.*

	1968		1969		1970		1971		1972	
	État	Collectivités locales								
Versement pour compenser l'insuffisance des tarifs	394	169	532	228	538	230	648	278	707	303
Remboursements pour tarifs sociaux	152	62	158	65	178	73	132	54	54	21
Subvention d'équipement.....	205	208	249	250	159	159	95	95	145	140
Total.....	751	439	939	543	875	462	875	427	906	464

B. Dépenses d'investissement

1. Routes nationales et autoroutes

Les dépenses d'investissement pour les routes nationales et les autoroutes sont couvertes :

— *par des dotations budgétaires* : crédits provenant du Fonds spécial d'Investissement routier (F.S.I.R.) alimenté par un prélèvement sur le produit des taxes sur les carburants (1), dotations à divers chapitres des ministères de l'Équipement et des Transports, quelques abondements d'autres ministères, contributions du F.I.A.T. ;

— *par des fonds de concours des collectivités*

locales; en principe 45 % pour les voies intéressant la circulation urbaine;

— pour les autoroutes concédées, par des ressources diverses : capital des sociétés, contributions d'exploitants d'installations, emprunts non garantis par l'État, et surtout emprunts garantis, émis pour les sociétés d'économie mixte, par la Caisse nationale des Autoroutes, qui finance l'essentiel des investissements non couverts par une contribution budgétaire de l'État).

NOTA. — Le taux du prélèvement était de 7,7 % et avait produit 540 millions en 1962. En 1972, il est de 19 % et a produit 3 800 millions.

TABLEAU 81 *Investissements nets*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972 P
SUR FONDS BUDGÉTAIRES (1)					
<i>Voirie urbaine</i>					
Autoroutes (budget de l'État).....	397	405	440	500	555
Routes.....	466	433	505	652	655
Fonds de concours des collectivités locales.....	7	204	176	382	357
Total.....	870	1 042	1 121	1 534	1 567
<i>Rase campagne</i>					
Autoroutes (budget de l'État).....	329	500	556	447	449
Routes.....	499	534	621	662	900
Part de l'État pour les passages à niveau (investissements).....	7	7	89	94	100
Fonds de concours des collectivités locales.....	159	124	89	33	56
Total.....	994	1 165	1 355	1 236	1 405
Total des fonds budgétaires.....	1 864	2 207	2 476	2 770	2 972
SUR AUTRES RESSOURCES					
Autoroutes concédées à des sociétés d'économie mixte....	370	260	459	564	834
Autoroutes concédées à des sociétés privées.....	-	-	76	496	680
Total.....	370	260	535	1 060	1 514
Total général.....	2 234	2 467	3 011	3 830	4 486

TABLEAU 82 *Gros entretien*

	1968	1969	1970	1971	1972	1973 p
Renforcements coordonnés (ch. 5321 et F.S.I.R.)	—	—	250	300	418	539
Gros entretien (ch. 3521, partie)	232	244	236	239	235	240
Total	232	244	486	539	653	779
<i>Total des investissements.....</i>	2 466	2 711	3 597	4 369	5 139	
<i>dont : sur fonds budgétaires.....</i>	2 096	2 451	2 962	3 309	3 625	

(1) Les chiffres reprennent les crédits du F.S.I.R., chapitres 1, 3, 5 et 6; les chapitres du ministère de l'Équipement : 5310 Études, 5311 Grands ensembles, 5320 Ponts détruits, 5326 Autoroutes, 5542 Villes nouvelles, ainsi que ceux du chapitre 6500 Finances pour les grands ensembles.

Ne sont pas inclus les transferts de l'Équipement sur d'autres ministères, savoir, en 1970 et 1971 :

— 1970 : 2,9 millions de F sur l'Agriculture pour remembrement, 1 million de F sur les Affaires culturelles, 0,3 millions de F sur la Défense nationale;

— 1971 : 2 millions de F sur la Préfecture de la Seine, 2 millions de F sur les Finances, 15 millions de F sur l'Intérieur.

a. CIRCULATION ET INVESTISSEMENTS

TABLEAU 83

Circulation et investissements (sans gros entretien mais y compris les emprunts)

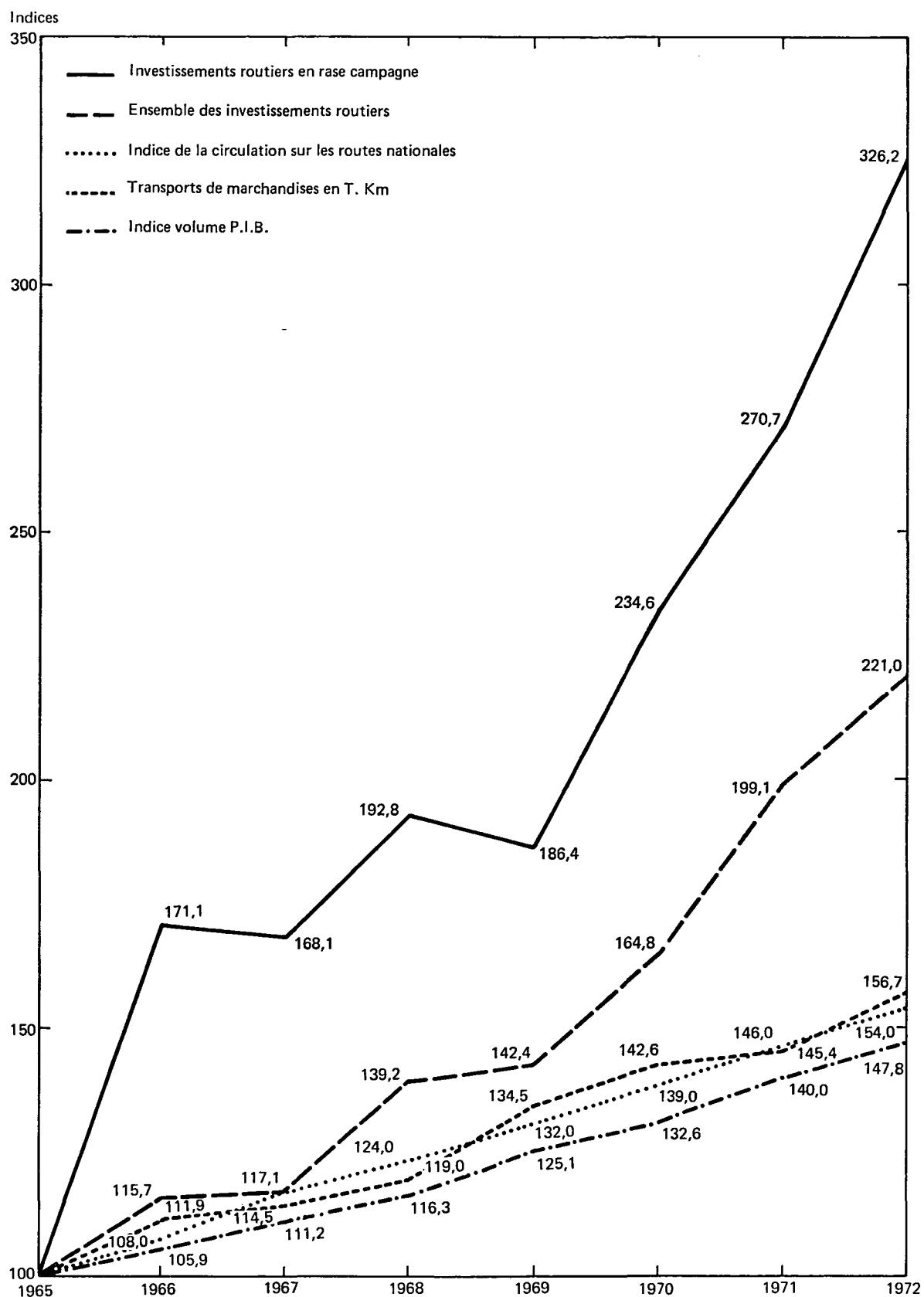
Millions de F

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Investissements rase campagne :</i>								
— en francs courants.....	642	1 130	1 138	1 364	1 425	1 890	2 296	2 919
— en francs constants.....	642	1 099	1 079	1 238	1 197	1 506	1 738	2 094
Indice en francs constants.....	100	171,2	168,1	192,8	186,4	234,6	270,7	326,2
<i>Investissements rase campagne + milieu urbain :</i>								
— en francs courants.....	1 456	1 732	1 799	2 234	2 467	3 011	3 830	4 486
— en francs constants.....	1 456	1 685	1 705	2 027	2 073	2 399	2 899	3 218
Indice investissements RC + MU en francs constants.....	100	115,7	117,1	139,2	142,4	164,8	199,1	221,0
Indice volume P.I.B.....	100	105,9	111,2	116,3	125,1	132,6	140	147,8
Transports de marchandises (en milliards de t/km).....	46,9	52,5	53,7	55,8	63,1	66,9	68,2	73,4
Indice.....	100	111,9	114,5	119	134,5	142,6	145,4	156,6
Indice circulation sur routes nationales.....	100	108	117	124	132	139	146	154

Pour apprécier les chiffres ci-dessus, il faut tenir compte de l'accroissement de la productivité qui a réduit le coût des travaux en francs constants. En

fait, le volume annuel des investissements pour les routes nationales et les autoroutes a été multiplié par au moins 2,5 entre 1965 et 1972.

**Évolution en francs constants des investissements routiers non compris
les investissements des collectivités locales (voir tableau 98)
et comparaison avec l'évolution de la circulation**



b. RENFORCEMENTS COORDONNÉS ET GROS ENTRETIEN

La menace que font peser sur une grande partie des chaussées du réseau national l'augmentation de la circulation des poids lourds et le dépassement trop fréquent de la limite licite du poids des essieux, nécessite le renforcement systématique coordonné du réseau.

Le tableau ci-après compare la croissance du parc de gros véhicules, celle des t-km transportées et celle des crédits de gros entretien et de renforcement.

Jusqu'en 1970, parc et t-km augmentent tandis que les crédits stagnent, mais à partir de 1970 les crédits ont été fortement relevés.

TABLEAU 84 *Renforcements coordonnés et gros entretien*

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Indice du parc des véhicules de plus de 15 t de P.T.C.A. (nombre de véhicules entre parenthèses)....	100 (127 869)	108,3 (138 484)	116,4 (148 914)	127,1 (162 626)	139,8 (178 752)	144,6 (184 863)	
Indices des T.K. par route (plus et moins de 50 km).....	100	102,3	106,3	120,6	127,4	129,9	138,8
<i>Gros entretien et renforcements :</i>							
— en F courants.....	208	223	232	244	486	539	653
— en F constants (1).....	208	217	216,4	213,4	404,3	426	489
— en indices F constants.....	100	104,3	104	102,6	194,4	204,8	235

(1) Indices prix P.I.B. : 100, 102,7, 107,2, 114,3, 120,2, 126,6, 133,5.

Les travaux exécutés de 1969 à 1972 auront permis de renforcer 3 300 km correspondant à 4 400 km d'itinéraires, principalement dans le Nord et l'Est de la France.

EFFORTS RÉGIONAUX

Un effort spécial est accompli sur certaines régions. De 1967 à 1969, une soixantaine de millions étaient affectés chaque année spécialement à la Bretagne,

l'Auvergne, le Limousin et des régions de montagne. Depuis 1970, ce financement ne fait plus l'objet d'un programme spécial, mais l'effort s'est accentué, au moins pour la Bretagne (200 millions de F en 1971 et 200 millions de F en 1972).

Depuis 1968, une enveloppe spéciale est réservée aux opérations touristiques (5 millions en 1970, 18 millions en 1971 et 23 millions en 1972). Elle concerne l'Aquitaine, la Corse, le Languedoc-Roussillon et le déneigement.

RÉCAPITULATION

TABLEAU 85 *Dépenses totales budgétaires de l'État pour la route (y compris les fonds de concours des collectivités locales pour le réseau national, mais non compris les subventions de l'État aux collectivités locales pour le réseau non national)*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Fonctionnement :</i>					
Route.....	1 353	1 509	1 800	1 945	2 044
Transports routiers.....	16	17	17	19	24
Police.....	1 250	1 343	1 427	1 609	1 744
	2 619	2 869	3 244	3 573	3 812
<i>Investissement (emprunts exclus, gros entretien inclus)...</i>	2 096	2 451	2 962	3 309	3 625
Total.....	4 715	5 320	6 206	6 882	7 437

2. Voies navigables

TABLEAU 86 *Dépenses d'investissement*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Investissements :					
Voies navigables.....	306	281	285,3	314,5	340
Ports fluviaux.....	—	—	2,7	5,5	9
Gros entretien	19	20	21	19	19
Total.....	325	301	309	339	359
Montant des fonds de concours.....					
<i>dont :</i>					
Versement par l'O.N.N. (taxes de la loi Morice) .	15,5	7	19,4	24,1	20
<i>Récapitulation</i>					
Fonctionnement.....	124	134	147	154	152
Investissement (y compris fonds de concours).....	325	301	309	339	359
Total.....	449	435	456	493	511

Les dépenses de fonctionnement et les investissements d'E.D.F. sur le Rhin ne sont pas repris dans le tableau. En ce qui concerne le Rhône, seul l'est dans la rubrique « investissements voies navigables », le crédit de 70 millions de F versé annuellement à la Compagnie nationale du Rhône sur le budget des voies navigables.

3. Ports maritimes

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

	1968	1969	1970	1971	1972
Investissements.....					
Investissement.....	277	320	400	373	360
Gros entretien.....	38	45	45	47	56
Sous-TOTAL.....	315	365	445	420	416
Fonctionnement.....					
Fonctionnement.....	185	200	216	232	243
Total.....	500	565	661	652	659

2. Dépenses de l'État pour l'aviation civile

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

	1968	1969	1970	1971	1972
<i>Dépenses de fonctionnement :</i>					
Administration centrale.....	18,5	22,9	26	29,3	30,5
Services extérieurs.....	573,4	414,1	449	456,5	449
<i>Part des subventions :</i>					
Aéroports (chap. 45-61).....	35,3	21,4	21,4	10,5	10,3
Compagnies (chap. 45-81) et formation aéronautique (chap. 43-91).....	21,1	19,1	7,4	6,9	5,9
Total.....	592	437	475	486	479
<i>Dépenses d'investissement (1).....</i>					
<i>dont :</i>					
63-20, 66-70/71 : Subvention aéroclubs.....	8,3	6,6	6,3	4,1	4,9
53-90 : Équipement des aéroports.....	111	117	130	119	120,8
Équipement météo 50 %.....	10	10	12	15	12,3
Total des dépenses de l'État (fonctionnement + investissement)....	788	681	755	788	798

(1) Dont 50 millions de dotation en capital pour Air France en 1969, 80 en 1970, 120 en 1971 et 120 en 1972.

TABLEAU 89 *Crédits transférés (non inclus dans le tableau 88)*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Chapitre 53-92 (travaux effectués par le S.G.A.C. pour le compte d'autres ministères).....	25	17	15	23	25
Chapitre 53-24 (études de prototypes) transféré au ministère des armées.....	789	832	960	1 443	1 639
Total.....	794	849	975	1 466	1 664

Les dépenses de l'Aéroport de Paris sont reprises à l'annexe V.

Pour les aéroports de province, les dépenses d'investissement sont les suivantes :

	1971	1972	1973 p
Crédits de l'État	39	43	50
Crédits des collectivités locales	66	113	134

Les redevances (taxes d'atterrissement, éclairage, stationnement, redevances sur les passagers et les carburants) ont été respectivement de 232 et 275 millions de F en 1971 et en 1972.

3. Dépenses de l'État pour la marine marchande

TABLEAU 90 *Dépenses de fonctionnement*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Administration centrale (91 % des dépenses, le restant étant imputé à la pêche).....	8	10	10	11	11
Services extérieurs (part commerce 50 %).....	33	38	41	44	44
Établissement national des invalides de la marine (part commerce 60 %).....	211	242	252	300	344
<i>Subventions :</i>					
— aux compagnies (chap. 45-01).....	140	172	121	106	84
— à l'armement naval (chap. 45-03).....	86	67	28	16	15
Total	478	429	452	477	488

TABLEAU 91 *Dépenses d'investissement*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
63-01. Prime de modernisation des cargos de ligne	24,6	21,5	19,2	30,3	80
64-82. Dotation aux compagnies d'économie mixte.....	—	40	36	32	0
Charges communes : 11-35-44-98	31,7	39,1	83,2	100,5	95,5
Divers : 5300 - 5620 - 6401 - 6600 - 6601 7321 - 5710	8,2	8,2	4,2	11,4	9,4
Total	64,5	108,8	142,6	174,2	184,9

TABLEAU 92 *Dépenses totales de l'État (fonctionnement et investissement) pour la marine marchande*

En millions de F

	1968	1969	1970	1971	1972
Dépenses de l'État pour la marine marchande	544	638	595	651	673
Pour mémoire : aide à la construction navale (chap. 63-00)	240	284	308	465	610

● **Récapitulation des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État pour l'ensemble des transports (1)**

TABLEAU 93

Dépenses de fonctionnement de l'État

	1968	1969	1970	1971	1972
Transports terrestres :					
Routes (y compris la Police).....	2 603	2 852	3 227	3 554	3 788
Voies navigables.....	124	134	147	154	152
Ports maritimes.....	185	200	216	232	243
Chemin de fer [S.N.C.F. + Administration centrale] (2).....	3 490	3 090	1 891	1 887	1 945
R.A.T.P.....	751	939	875	875	906
Transports routiers.....	16	17	17	19	24
Total	7 169	7 234	6 373	6 721	7 058
Aviation civile.....					
592	437	475	486	479	
Marine marchande.....					
478	429	452	477	488	
Total	8 239	8 100	7 300	7 684	8 025

(1) Y compris les fonds de concours.

(2) La diminution des dépenses, à partir de 1970, résulte de la non-inclusion dans les chiffres, à partir de cette date, de certaines compensations versées à la S.N.C.F. (voir plus haut, tableau 79, duquel on n'a repris que le premier sous-total).

TABLEAU 94

Dépenses d'investissement de l'État
(non compris les investissements réalisés par les sociétés concessionnaires sur emprunts dont elles ont la charge ou sur leurs autres ressources)

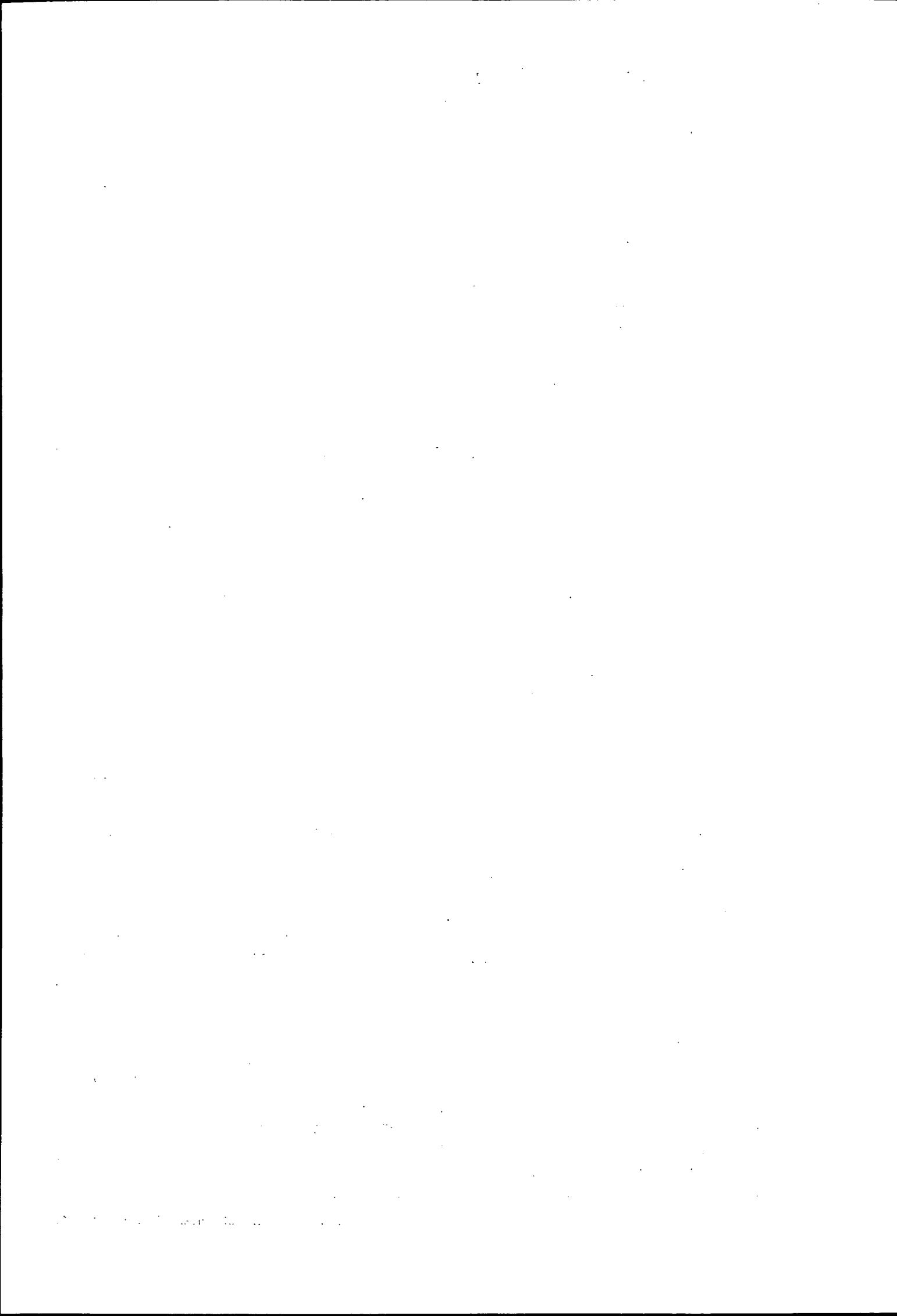
	1968	1969	1970	1971	1972
Routes.....					
2 096	2 451	2 962	3 309	3 625	
Voies navigables.....					
325	301	309	339	359	
Ports maritimes.....					
315	365	445	420	416	
Aviation civile.....					
196	244	280	302	319	
Marine marchande.....					
64	109	143	174	185	
Total	2 996	3 470	4 139	4 544	4 904

TABLEAU 95

Total des dépenses de fonctionnement et d'investissement (1)

	1968	1969	1970	1971	1972
	11 235	12 570	11 439	12 228	12 829

(1) Y compris les fonds de concours.



2

LES DÉPENSES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

La voirie départementale et communale

Longueur du réseau départemental : 286 000 km en 1968, dont 284 000 km à 2 voies; 1 986 km à 3 ou 4 voies; 43 km à 2 chaussées, dont 40 000 km classés en 1^{re} catégorie.

Dès 1966, 3 500 km supportaient un trafic supérieur à 2 000 véhicules/jour.

Le réseau communal se décompose en :

- Voies communales qui font partie du domaine public : 420 000 km;
- Chemins ruraux qui font partie du domaine privé de la commune : 700 000 km.

La charge de l'entretien et de la construction de ces voiries appartient aux collectivités locales, mais l'État intervient pour aider au financement des investissements par les contributions F.S.I.R. du ministère de l'Intérieur et du ministère de l'Agriculture (travaux du génie rural).

Le F.S.I.R. alloue :

- pour les routes départementales, des subventions aux taux de 20 à 60 %;
- pour les voiries urbaines, 50 % pour les voies rapides et 30 % pour les autres voies;
- pour les voiries communales rurales, 60 % pour les chemins touristiques et les ouvrages d'art, 40 % pour le premier revêtement et 20 % pour les chemins ruraux.

Ces subventions s'appliquent à un grand nombre de petites et moyennes opérations. Certaines cependant sont élevées, comme celles concernant la ville de Paris et les grandes villes de Province.

A. Dépenses d'investissement

Le dépouillement de la comptabilité spéciale des investissements de la Comptabilité Publique, donne,

pour chaque secteur des transports dans la nomenclature du VI^e Plan, le montant des dépenses effectuées par les collectivités locales et par les organismes semi-publics d'action économique (O.S.P.A.E.) en les ventilant par mode de financement (subventions, emprunt, paiements directs).

La récapitulation de ce dépouillement permet d'établir les tableaux de répartition suivants :

TABLEAU 96

*Dépenses d'investissements
des collectivités locales pour 1971
par secteur de transports
(Nomenclature du Plan)
Aéroport de Paris exclu*

	En millions de F	Dont Région parisienne (en milliers de F)
Routes :		
Milieu urbain.....	2 487	
Rase campagne.....	1 518	
Sous-TOTAL.....	4 005	616
Transports urbains et équipements terrestres divers.....	1 342	1 219 (R.A.T.P. S.N.C.F.)
Voies navigables.....	24	10
Ports maritimes.....	29	
Aviation civile.....	14	
Marine marchande.....	5	
Total.....	5 420	1 845
Soit pour la province : 3 575		

Répartition des dépenses par maître d'ouvrage.

En se fondant sur les pourcentages résultant d'une étude de la Comptabilité Publique pour l'année 1970, relative à la répartition des dépenses

par maître d'œuvre, on obtient pour 1971, la décomposition suivante (dépenses pour la R.A.T.P. et la S.N.C.F. dans la banlieue parisienne exclues) :

Maitre d'ouvrage	Dépenses en millions de F	%
Départements.....	1 064	29,8
Communes.....	1 874	52,4
Communautés urbaines.....	89	2,5
Syndicats de communes.....	252	7,0
Autres (O.S.P.A.E.).....	296	8,3
Total	3 575	100

Le dépouillement des dépenses d'investissement des collectivités locales de l'année 1971 donne la décomposition suivante :

TABLEAU 97

Répartition des dépenses d'investissement (en dehors de la Région parisienne) par source de financement en 1971

En millions de F

	Montant des dépenses	Subventions de l'Etat	Autres subventions	Emprunts	Recettes affectées	Financement sur fonds libres
Routes :						
Milieu urbain.....	1 874,6	237,1	137,5	863,4	70,5	566,1
Études.....	33,5	3,0	0,3	3,8	1,5	24,9
Rase campagne.....	1 481,7	102,8	93,5	707,4	169,0	409,0
Voies navigables.....	13,4	0,3	0,5	3,3	0,4	8,9
Ports maritimes.....	28,9	4,0	6,6	13,1	0,1	5,1
Aviation civile.....	14,7	2,2	1,0	8,6	0,1	2,8
Marine marchande.....	5,3	—	—	—	—	5,3
Transports urbains.....	19,8	7,4	7,8	3,0	1,1	0,5
Parcs de stationnement.....	103,0	3,0	12,7	48,6	4,0	34,7
Total	3 574,9	359,8	259,9	1 651,2	246,7	1 057,3
Structure du financement (en %) :						
1971.....	100	10	7,3	46,2	6,9	29,6
1970.....	100	10,3	7,2	44,5	3,6	34,4

TABLEAU 98

Récapitulation des dépenses totales des collectivités locales dans le domaine des transports (y compris les subventions de l'Etat)

En millions de F

	1968	1969	1970	1971
Investissement	2 690	2 970	3 576	4 201 ^{1P}
Fonctionnement	2 013	2 222	2 415	2 650 P
Total	4 703	5 192	5 991	6 851

1. (Voir tableau 96 : 5420-1219).

B. Dépenses de fonctionnement pour la voirie départementale et communale

On se fonde sur les évaluations du ministère de l'Intérieur, légèrement inférieures aux évaluations antérieures de la Commission.

1968	1969	1970	1971 P
2 013	2 222	2 415	2 650

TROISIÈME PARTIE

***Comparaison
des dépenses
et des recettes
« Transports »
des budgets publics***

1. Le problème de la T.V.A.

Pour traiter de la même façon la S.N.C.F. et les autres modes de transport, supposons que les routes et les voies navigables soient construites et gérées par des offices autonomes soumis au même régime fiscal que la S.N.C.F. et percevant des péages constitués par les taxes « spécifiques ». Dans la comparaison des dépenses et des recettes, faite hors T.V.A., il faudrait alors :

a. déduire, des dépenses, la part de T.V.A. qui y est incorporée; les dépenses des budgets publics ne comprennent pas de T.V.A. sur les dépenses de personnel, mais en comprennent sur les achats, y compris sur les travaux à l'entreprise (au taux, pour ces travaux, de 17,6 % du prix hors taxe); on admettra, à titre d'approximation, que les dépenses de fonctionnement comprennent ainsi 10 % de T.V.A., les dépenses de police, 1,5 % et les dépenses d'investissement, 14 %;

b. Déduire des recettes, c'est-à-dire des impôts « spécifiques », la T.V.A. qui serait perçue pour le compte de l'Etat, par l'office fictif envisagé; dans la mesure où les impôts en cause incorporent déjà la T.V.A., ce qui est le cas pour l'impôt sur les carburants et les lubrifiants, il suffit à cet effet de ne faire figurer dans les recettes « spécifiques » aucune part de la T.V.A. sur les carburants et lubrifiants; pour les autres impôts, qui ne comportent pas de T.V.A., il faut amputer leur produit de 15 %.

Toutefois, les usagers devraient alors pouvoir déduire de la T.V.A. qu'ils paient sur le montant de leurs ventes de transport, la T.V.A. payée à l'Office fictif envisagé. Or, ils ne peuvent le faire; la T.V.A. incorporée dans le prix des carburants n'étant pas déductible.

Cela n'a aucune importance pour les consommateurs finaux (voitures particulières) qui ne vendent pas leurs transports et ne pourraient rien déduire, mais le calcul ci-dessus est à rectifier en ce qui concerne les transporteurs; des recettes il ne faut donc pour eux rien retrancher, ni la T.V.A. sur les carburants et les lubrifiants, ni 15 % du produit des autres impôts « spécifiques ».

Au total, les recettes « spécifiques » prises en compte dans les tableaux de comparaison ci-après comprennent donc :

- sur la route pour les voitures particulières, le produit des taxes sur les carburants et lubrifiants, sans aucune part de T.V.A., et 85 % du produit des autres taxes classées comme « spécifiques »;
- sur la route pour les véhicules utilitaires et sur les voies navigables, la totalité du produit des impôts classés comme spécifiques et la totalité de la T.V.A. sur les carburants et lubrifiants.

Quant aux dépenses hors taxes inscrites à ces tableaux, elles ont été déterminées en amputant les dépenses évaluées dans la deuxième partie des pourcentages de T.V.A. indiqués ci-dessus, en *a*.

2. Loi définition des impôts « spécifiques »

Aucune modification n'a été apportée aux principes adoptés dans le dixième rapport, en dehors de celle ci-dessus relative à la T.V.A.

3. Tableaux de comparaison

Au moyen de l'évaluation du produit des impôts spécifiques donnée dans l'annexe III, on a dressé le tableau ci-après qui compare dépenses et « recettes spécifiques ». Ce tableau ne doit pas être lu sans les précautions que soulignait déjà le dixième rapport :

- la notion d'impôt « spécifique » est contraire au principe même de l'unité budgétaire;
- les dépenses reprises ici se limitent à celles de l'État et des collectivités locales, sans s'étendre à celles de la S.N.C.F., des ports autonomes, des sociétés d'autoroutes, de l'E.D.F. (sur le Rhin) et de la C.N.R. (sur le Rhône) et des autres établissements concessionnaires, sauf dans la mesure des subventions ou avances reçues sur les budgets de l'équipement ou des transports; elles comprennent les investissements de l'année mais n'incluent aucune charge d'emprunts;
- les aides à la construction navale et à la construction aéronautique civile ne figurent pas au tableau;
- le tableau ne tient compte ni des nuisances, ni du coût pour la collectivité des accidents de la route;
- les automobilistes des heures de pointe en zone urbaine bénéficiant de l'existence de transports en commun en site propre et même de l'existence d'autobus (moins encombrants par voyageur aux heures de pointe que les voitures particulières); en effet, si les usagers de ces transports en commun aux heures de pointe se déplaçaient, eux aussi, en voiture, la circulation serait paralysée, à moins d'investissements routiers considérables et qui sans doute rencontraient parfois une impossibilité physique; la comparaison recettes-dépenses en zone urbaine devrait donc porter sur l'ensemble route et transports en commun et les subventions budgétaires pour les transports en commun urbains (banlieue S.N.C.F. Paris et province, R.A.T.P., réseau de tramways et d'autobus des villes de province, subvention aux métros de Lyon et Marseille) devraient dans la comparaison figurer dans la rubrique « routes »; une telle comparaison est faite ci-après en 4 pour la région parisienne;
- l'existence d'un déficit ou d'un excédent pour un mode de transport ne signifie pas que les diverses catégories d'usagers de ce mode de transport soient toutes favorisées ou toutes pénalisées; sur la route, par exemple, les gros poids lourds sont relativement beaucoup moins taxés que les voitures particulières (voir annexe P au rapport de la Commission des transports du VI^e Plan).

Voir tableaux pages suivantes

Routes (hors taxes)

Entretien et fonctionnement, police comprise.	3 089	2 385	5 474	<i>1^{re} catégorie de taxes :</i>		
Investissements (emprunts exclus).....	2 749	3 613	6 362	Taxe sur immatriculations et permis de conduire.....	468	
Passages à niveaux.....	260		260	Taxe différentielle sur véhicules utilitaires.....	294	
<i>dont subventions :</i>				Taxe à l'essieu.....	132	
Institut de Recherche des Transports.....	(4,2)		(4,2)	<i>Taxe sur les carburants :</i>		
Prévention des accidents.....	(2,3)		(2,3)	Totalité pour les véhicules utilitaires au taux par unité d'énergie potentielle de la taxe sur le gasoil pour les voitures particulières.		
				<i>Taxe sur les lubrifiants</i>	157	
				Sous-total	10 235	
Contribution du F.S.R.I. aux sociétés d'autoroutes.....	97		97	<i>2^e catégorie de taxes :</i>		
Total	6 195	5 998	12 193	Taxe différentielle sur les voitures particulières.....	999	
T.V.A. sur achats et travaux.....	687	853	1 540	Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières.....	5 261	<i>Sociétés d'autoroutes :</i>
				Majoration de la T.V.A. sur les achats de voitures particulières.....	1 190	Recettes de péages.....
						Dépenses : Investissement.....
				Sous-total	7 450	Charges financières.....
				Total	17 685	Fonctionnement.....
Voies navigables (hors taxes)						
Fonctionnement.....	139		139	Taxe de la loi Morice.....	35	Chiffre d'affaires des transporteurs par voie d'eau.....
Équipement.....	292		292	<i>Taxe sur les carburants</i>	14,5	
<i>dont :</i>						
Fonds de concours O.N.N.....	24		24			
Ports fluviaux (ch. 63-90) [art. 1]....	5,5		5,5			
Total	431		431			
T.V.A. sur achats et travaux.....	52		52			

(1)

	Matériel	Infrastructure
Gros entretien ..	767	836
Équipement	842	722
	1.609	1.558

TABLEAU 99 (suite)

**Comparaison des recettes et dépenses de l'État
et des collectivités locales en 1971**

En millions de F

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recettes	Renseignements divers	
Ports maritimes							
Fonctionnement.....	232		232				
Équipement.....	420		420				
Total.....	652		652				
Marine Marchande							
Fonctionnement.....	477		477				
Équipement.....	174		174				
Total	651		651				
<i>dont :</i>							
Subventions aux compagnies.....	106		106				
Aviation civile							
Fonctionnement.....	606		606	Taxes d'atterrissement.....	22,6	Chiffre d'affaires des compagnies françaises	
<i>dont :</i>						Air France.....	
Subventions aux compagnies et dotation.....	127		127			U.T.A.....	3 497
Subventions aux aéroports.....	10		10	Taxes sur les carburants (non compris détaxe pour la presse	32,9	Air Inter.....	623
<i>Équipement :</i>							520
Aéroports.....	119	66	185				
Météo formation.....	59		59				
Aéroclubs.....	4		4				
Total	788	66	854				

TABLEAU 100

**Comparaison des recettes et dépenses de l'État
et des collectivités locales en 1972**

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. (hors taxes)							
Subvention forfaitaire.....	483		483	Taxe sur les carburants.....	43,1	Dépenses de la S.N.C.F.	
Subvention spéciale.....	180		180			Exploitation.....	16 930
Contribution aux dépenses de la voie.....	1 277		1 277			Investissement :	
Atténuation de charges d'emprunt.....	36		36			Équipement (1).....	1 805
Subvention d'équipement.....	21	68	89			Gros entretien (1).....	1 516
<i>dont :</i>						Charges financières.....	489
Banlieue parisienne, programme spécial.....	(9,8)	(9,8)	(19,6)				
Total	1 997	68	2 065			a. Total	20 740
						<i>Pour mémoire :</i>	
						Recette trafic clientèle.....	13 365
						Recette hors trafic.....	3 027
						Emprunts et crédits.....	1 043
						Indemnités compensatrices pour abaissement de tarifs marchandises.....	70
						Indemnité compensatrice pour tarifs réduits voyageurs.....	1 170
						b. Total	18 675
						Différence <i>a-b</i> = 2 065	

(1)

	Matériels	Infrastructure
Gros entretien...	739	777
Équipement	948	857
	1 687	1 634

7 TABLEAU 100 (suite)

Comparaison des recettes et dépenses de l'État et des collectivités locales en 1972

En millions de F

Nature des dépenses	Dépenses de l'État	Dépenses des collectivités locales	Total	Impôts et taxes	Recette	Renseignements divers	
R.A.T.P.							
Subvention d'équilibre.....	708	302	1 010				
Subvention d'équipement.....	145	161	306				
Total	853	463	1 316				
Dépenses de la R.A.T.P.							
Exploitation.....					2 172		
Investissements.....					1 102		
Charges financières.....					710		
					a. Total.....	3 984	
<i>Pour mémoire :</i>							
Recettes trafic.....					1 296		
Autres.....					1 024		
Remboursements tarifs réduits.....					348		
					b. Total.....	2 668	
					Différence a-b = 1 316		
Routes (hors taxes)							
Entretien et fonctionnement, police comprise.....	3 299	2 624	5 923	<i>1^{re} catégorie de taxes :</i>			
Investissements (emprunts exclus).....	2 936	3 974	6 910	Taxe sur immatriculations et permis de conduire.....	494		
Passages à niveaux.....	277		277	Taxe différentielle sur véhicules utilitaires.....	320		
<i>dont subventions :</i>				Taxe à l'essieu.....	150		
Institut de Recherche des Transports.....	(6,9)		(6,9)	<i>Taxe sur les carburants :</i>			
Prévention des accidents.....	(2,4)		(2,4)	Totalité pour les véhicules utilitaires au taux par unité d'énergie potentielle de la taxe sur le gasoil pour les voitures particulières ..	10 060		
				<i>Taxe sur les lubrifiants.....</i>	164		
				Total.....	11 188		

Contribution du F.S.I.R. aux sociétés d'autoroutes.....	182		182	2 ^e catégorie de taxes :		Sociétés d'autoroutes :	
Total	6 694	6 598	13 292	Taxe différentielle sur les voitures particulières.....	1 088	Recettes de péages.....	559
T.V.A. sur achats et travaux.....	743		1 681	Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières.....	5 706	Dépenses : Investissement.....	1 016
				Majoration de la T.V.A. sur les achats de voitures particulières.....	1 317	Charges financières.....	311
				Sous-total.....	8 111	Fonctionnement	134
Voies navigables (hors taxes)				Total	19 299		
Fonctionnement.....	139		139	Taxe de la loi Morice.....	39	Chiffre d'affaires des transporteurs par voie d'eau.....	
Équipement.....	309		309	Taxes sur les carburants.....	16		760
Total	448		448				
T.V.A. sur achats et travaux.....	65		65				
Ports Maritimes							
Fonctionnement.....	243		243				
Équipement.....	416		416				
Total	659		659				
Marine marchande							
Fonctionnement.....	488		488				
Équipement.....	185		185				
Total	673		673				
<i>dont :</i>							
Subventions aux compagnies.....	99		99				
Aviation civile							
Fonctionnement.....	599		599	Taxes d'atterrissage.....	26,4	Chiffre d'affaires des Compagnies françaises	
<i>dont :</i>						Air France.....	4 100
Subventions aux compagnies et dotation.....	120		120			U.T.A.....	679
Subventions aux aéroports.....	10		10			Air Inter.....	694
<i>Équipement :</i>							
Aéroports.....	121		112	Taxes sur les carburants (non compris détaxe sur la presse).....	37,3		
Météo formation.....	73		73				
Aéroclubs.....	5		5				
Total	798	112	910				

4. Comparaison des dépenses et des recettes « Transports » dans la région parisienne en 1971

On procédera d'abord, pour la seule région parisienne, à la comparaison qui est faite ci-dessus pour la France entière entre dépenses de voirie et produit des impôts spécifiques sur l'automobile. Mais, en raison des bénéfices que les automobilistes tirent aux heures de pointe de l'existence des services S.N.C.F. et R.A.T.P. (voir la remarque faite au § 3 ci-dessus), on fera ensuite la même comparaison en ajoutant aux dépenses de voirie, les dépenses de l'État, des collectivités locales et des établissements publics pour la R.A.T.P. et les services banlieue de la S.N.C.F.

• Recettes

Les ventes d'essence et de supercarburant dans la région parisienne représentent 18 % des ventes de la France entière. On admettra que ces ventes correspondent à la consommation dans la région parisienne, c'est-à-dire qu'il y a compensation entre, d'une part, les carburants achetés dans la région et consommés hors de la région, d'autre part les carburants achetés hors de la région et consommés dans la région. La marge d'erreur que comporte cette hypothèse paraît faible. On prendra donc comme produit des impôts spécifiques sur l'essence et le supercarburant, 18 % du produit de ces impôts dans la France entière.

Les ventes de gasoil dans la région parisienne représentent 12,75 % des ventes de la France entière. Compte-tenu du fait que, très vraisemblablement, de nombreux véhicules font le plein de leurs réservoirs dans la Région parisienne avant de partir pour un long trajet vers la province, la compensation admise ci-dessus pour l'essence et le supercarburant semble inexacte pour le gasoil. On admettra que la consommation de gasoil dans la région parisienne y représente la moitié des ventes, et on retiendra comme produit de la taxe sur le gasoil en région parisienne, 6,4 % de son produit dans la France entière.

Pour le produit de la taxe sur les lubrifiants, on retiendra 16 %.

Le parc de véhicules utilitaires immatriculés en région parisienne représentait au 1^{er} janvier 1972, 17 % du parc français total. Les proportions pour le nombre de vignettes et de permis de conduire délivrés en 1972 étaient respectivement de 18,9 % et 20 %. On retiendra comme impôts « spécifiques » pour la région parisienne 19 % du produit, des taxes sur les immatriculations permis de conduire, vignettes et majoration de T.V.A. sur les voitures particulières.

Bien que la taxe à l'essieu ait été calculée sans tenir compte des coûts en zone urbaine, on retiendra 3,6 % de son produit, soit un pourcentage égal

à celui des routes nationales de la Région parisienne dans l'ensemble du réseau national.

Au total, les recettes « spécifiques » pour la Région parisienne seront donc estimées en 1971 à :

Première catégorie de taxes

Millions de F

Immatriculations et permis de conduire :

Voitures particulières	78
Voitures utilitaires	11
Taxe différentielle sur véhicules utilitaires	56
Taxe à l'essieu	5
Taxe sur l'essence et le supercarburant	1 170
Taxe sur le gas-oil	172
Taxe sur les lubrifiants	23

TOTAL 1 515

Deuxième catégorie de taxes

Taxe différentielle sur les voitures particulières	190
Complément de taxe sur les carburants	947
Majoration de T.V.A. sur les achats de voitures particulières	226

TOTAL 1 363

Total 2 878

• Dépenses de voirie

Les dépenses de voirie, hors T.V.A., en 1971, sont évaluées dans l'annexe IV. Elles se montent à :

Millions de F

Fonctionnement entretien et police	873
Investissements	1 459

Total 2 332

• Dépenses pour les transports publics

Les interventions de l'État et des collectivités locales ou du district vis-à-vis de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. consistent en :

a. Subventions d'investissement : on les retiendra en entier dans les dépenses (la T.V.A. incorporée dans le prix des travaux est, en effet, récupérée sur la T.V.A. due sur des recettes) ;

b. Prêts, à des conditions plus avantageuses que celle du marché financier, par le F.D.E.S. (Fonds de Développement Économique et Social) et le District; devant la difficulté d'évaluer la valeur de cet avantage, on ne retiendra rien à ce titre;

c. Compensation de l'insuffisance du niveau des tarifs; on retiendra l'intégralité des sommes versées, déduction faite de la T.V.A. ;

d. Compensation pour tarifs réduits : cartes hebdomadaires, cartes d'étudiants, familles nombreuses, etc. On ne retiendra rien à ce titre, consi-

dérant que pour les cartes d'étudiants, les familles nombreuses, etc., il s'agit d'une subvention qui transite par le transporteur et que, pour les cartes hebdomadaires, la subvention était transitoire, puisqu'elle est relayée depuis le 1^{er} septembre 1971 par le versement de 1,7 % des salaires imposés aux employeurs de plus de 9 salariés, à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne. Ce versement est, pour notre comparaison, considéré comme une recette, au même titre que le prix payé à l'usager, quelle que soit son affectation (compensation ci-dessus pour les cartes hebdomadaires, dotation aux amortissements de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., subventions pour des investissements);

e. Subvention forfaitaire à la S.N.C.F. pour l'ensemble de son réseau : les services S.N.C.F. de la banlieue de Paris comprennent, outre les services de la « Région des transports parisiens » dont l'équilibre financier conventionnel est assuré par les contributions *a*, *c* et *d* ci-dessus, des services sortant de cette région et qui entraînent une perte pour la S.N.C.F. en dépit des compensations pour tarifs réduits versées par l'État; on retiendra donc en dépenses une part de la subvention forfaitaire égale à l'économie qu'aurait faite la S.N.C.F. si elle n'avait pas assuré ces services, soit 43 millions de F.

Les dépenses retenues ressortent ainsi :

	Millions de F
S.N.C.F. :	
Subventions d'investissement (TTC).....	43
Indemnités compensatrices pour les services de la région des transports parisiens (hors T.V.A.).....	113
Déficit des services hors région des transports parisiens.....	43
Total	199
R.A.T.P. :	
Subventions d'investissement (1).....	191
Indemnités compensatrices pour l'exploitation (hors T.V.A.).....	786
Total	977
Total S.N.C.F. + R.A.T.P.	1 176

(1) On notera que ce chiffre afférent à l'année 1971 est inférieur de 37 % à la moyenne des années 1970 et 1972.

• Comparaison dépenses-recettes

	Dépenses de voirie	Dépenses de transport public urbain	Total des dépenses	Recettes 1 ^{re} catégorie	Recettes 1 ^{re} et 2 ^e catégorie	% Recettes sur			
						Dépenses de voirie		Dépenses de voirie + transports publics	
						Recettes 1 ^{re} catégorie	Recettes 1 ^{re} et 2 ^e catégorie	Recettes 1 ^{re} catégorie	Recettes 1 ^{re} et 2 ^e catégorie
Région parisienne ...	2 232	1 176	3 508	1 515	2 878	65	123	43,1	82,0
Reste de la France,..	9 861	380	10 241	8 720	14 807	88,4	150,2	85,1	144,6

En province, les interventions de l'État et des collectivités locales ou des districts et communautés urbaines auprès de la S.N.C.F. et des entreprises de transports en commun urbains sont beaucoup moins importantes; la perte de la S.N.C.F. en 1971 pour les services de banlieue est évaluée à 282 millions de F hors T.V.A., et les subventions des collectivités locales ou des districts pour les transports en commun urbains paraissent être au total inférieures à 100 millions de F.

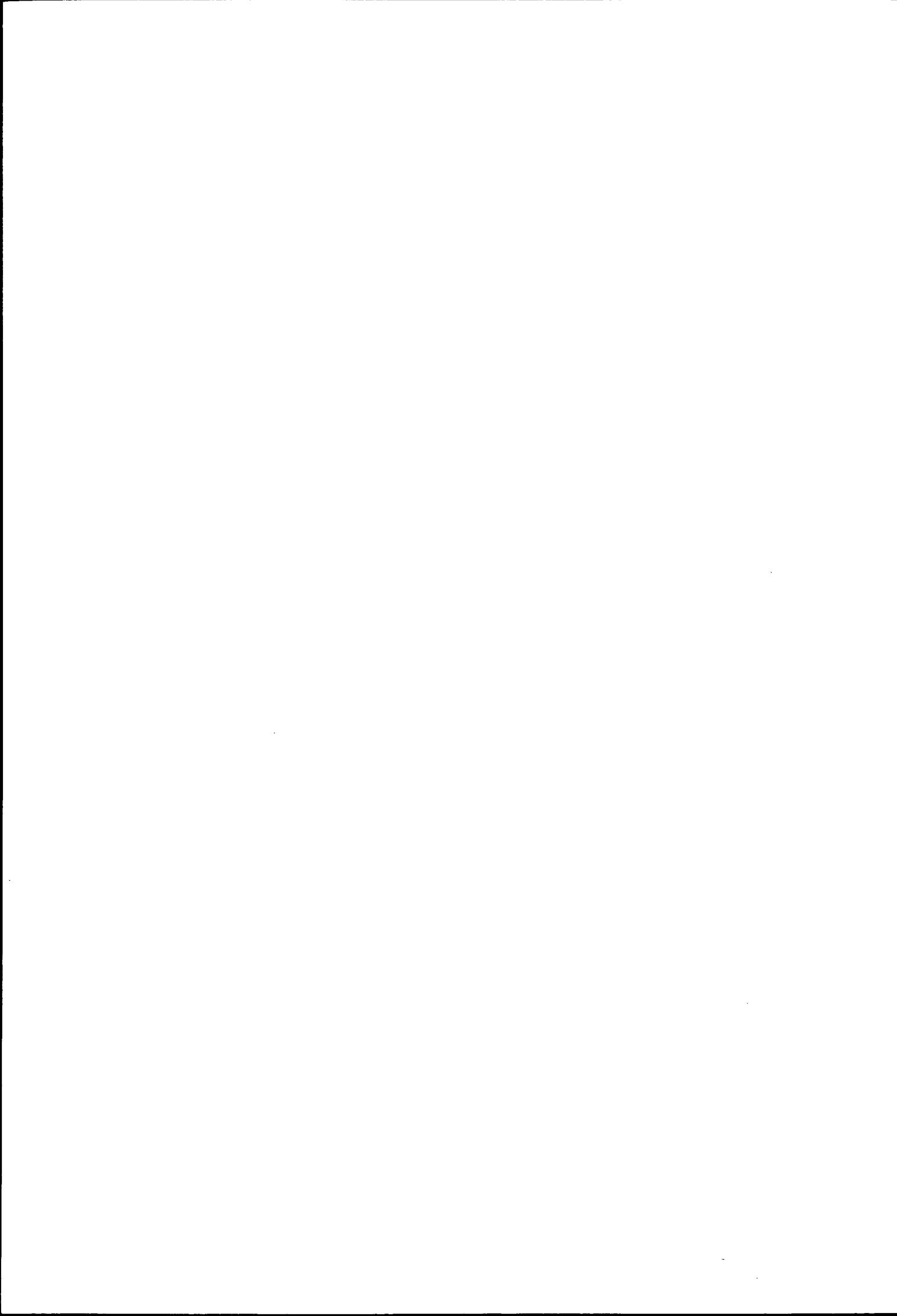
Comptons au total 380 millions de F.

Les chiffres ci-dessus sont loin d'être rigoureux et l'on a dû, pour les évaluer, recourir à des approximations, ainsi qu'on l'a indiqué. Mais, même approximatifs; ils montrent :

— qu'à s'en tenir aux dépenses de voirie, le rapport dépenses-recettes fait apparaître un avantage important pour les automobilistes de la région parisienne, par rapport aux automobilistes du reste de la France;

— qu'en étendant la comparaison aux transports collectifs à cause de l'interdépendance entre transports collectifs et transports individuels aux heures de pointe, l'avantage des automobilistes de la région parisienne devient considérable.

Il faut ajouter toutefois que l'importance des investissements pour les réseaux de transports en site propre, dont on prévoit la construction dans les plus grandes agglomérations (Marseille et Lyon) et l'aggravation continue du déficit des transports en commun urbains infléchiront, dans l'avenir, le bilan de la province.



QUATRIÈME PARTIE

*Les comptes
de transport*

TABLEAU 101

Évolution de la structure des ventes (en %) et du total des ventes de la branche 25-01

Francs courants

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
S.N.C.F.	45,6	45,3	43,3	41,0	40,7	39,0	37,3	35,7	35,7	34,1	32,8
R.A.T.P.	4,3	3,9	3,6	3,5	3,2	3,8	3,7	3,3	3,4	3,2	3,1
Routier marchandises	29,1	30,1	31,8	33,2	33,6	34,2	36,3	38,7	38,1	39,1	39,5
Routier voyageurs	5,8	5,9	6,1	6,3	6,3	6,5	6,7	5,8	6,0	6,4	6,5
Déménagement	2,0	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1	2,0	1,9	2,0	2,1	2,2
Location véhicules industriels	3,8	3,9	4,3	4,7	5,0	5,2	5,4	6,0	6,3	6,9	7,6
Location wagons	1,7	1,8	2,0	2,3	2,3	2,3	2,1	1,9	1,9	1,7	1,7
Taxis	2,7	2,6	2,4	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5
T.U.	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0	2,0	2,1
V.F.I.L. + divers	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Fluviaux	1,4	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,5	1,4	1,4
Total (millions de F courants) ...	16 081	18 018	19 611	20 269	22 076	23 409	26 812	31 724	34 493	37 818	41 301

TABLEAU 102

Évolution des ventes de la branche 2501 — Transports terrestres

En million de F

	1969	Indice 1970/1969	1970	Indice 1971/1970	1971 (1)	Indice 1972/1971	1972 (1)
S.N.C.F.	11 337	108,6	12 318	104,5	12 874	105,3	13 559
R.A.T.P.	1 033	115,0	1 188	101,6	1 207	107,5	1 298
Route marchandise....	12 276	107,0	13 139	112,6	14 801	110,3	16 333
Route voyageurs....	1 848	112,5	2 079	115,5	2 401	112,6	2 703
Déménagement....	610	111,3	679	115,0	731	114,6	894
Location véhicules industriels....	1 890	114,0	2 154	120,8	2 602	119,8	3 118
Location wagons....	601	106,6	641	102,6	658	104,1	685
Taxis....	810	106,9	866	109,3	947	107,4	1 017
T.U....	604	112,7	681	113,2	771	112,8	870
V.F.I.L. + divers....	206	106,3	219	107,8	236	106,8	252
Fluviaux....	509	103,9	529	102,1	540	105,9	572
Total....	31 724	108,7	34 493	109,6	37 813	109,2	41 301

(1) Provisoire.

TABLEAU 103

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

	Valeur 1969	Indice de volume 1970-1969	Indice de prix 1970-1969	Indice de valeur 1970-1969	Valeur 1970	Indice de volume 1971-1970	Indice de prix 1971-1970	Indice de valeur 1971-1970	Valeur 1971	Indice de volume 1972-1971	Indice de prix 1972-1971	Indice de valeur 1972-1971	Valeur 1972
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	29 468	102,5	106,2	108,8	32 067	103,0	106,3	109,5	35 124	104,6	104,4	109,2	38 366
<i>Emplois :</i>													
Consommation brute :													
— des ménages.....	6 685	104,1	107,0	111,4	7 447	103,0	106,5	109,7	8 169	105,7	104,5	110,5	9 029
— des administrations.....	677	116,6	106,5	124,2	841	104,5	106,2	111,1	934	93,0	104,3	97,1	903
— des institutions financières.....	291	118,6	107,0	126,8	369	122,2	106,3	129,8	479	110,6	104,5	115,6	554
Solde des utilisations de services.....	728	88,5	106,0	93,8	683	129,3	106,5	137,6	940	112,0	104,3	116,8	1 098
SOUS-TOTAL « Emplois ».....	8 381				9 340				10 522				11 584
Consommation intermédiaire.....	21 087	101,7	105,9	107,8	22 727	101,8	106,3	108,2	24 602	104,3	104,4	108,8	26 776
Total « Emplois ».....	29 468	102,5	106,2	108,8	32 067	103,0	106,3	109,5	35 124	104,6	104,4	109,2	38 360

TABLEAU 104

*Équilibre ressources-emplois de la branche 25-01**Transports terrestres, par sous-branches en 1969*

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	Transports urbains		
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	7 322	10 570	206	678	610	1 772	613	3 402	1 848	810	604	1 033	29 468
<i>Emplois :</i>													
Consommation :													
— des ménages.....			96		610	179		1 873	1 607	683	604	1 033	6 685
— des administrations.....	80	57		6				316	218				677
— des utilisations financières.....	34	65						144	23	25			291
Solde des utilisations de service.....	344	273		— 59				170					728
Sous-total « Emplois ».....	458	395	96	— 53	610	179	0	2 503	1 848	708	604	1 033	8 381
Consommation intermédiaire.....	6 864	10 175	110	731	0	1 593	613	899	—	102	—	—	21 087
Total « Emplois ».....	7 322	10 570	206	678	610	1 772	613	3 402	1 848	810	604	1 033	29 468

TABLEAU 105

Équilibre ressources-emplois de la branche 25-01
Transports terrestres, par sous-branches en 1970

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	Transports urbains	R.A.T.P.	
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	7 814	11 305	219	704	679	2 028	666	3 838	2 079	866	681	1 188	32 067
<i>Emplois :</i>													
Consommation :													
— des ménages.....			102		679	201	2 111	1 758	727	681	1 188	7 447	
— des administrations.....	54	64	—	7	—	—	424	292	—	—	—	—	841
— des institutions financières.....	43	82	—	—	—	—	183	29	32	—	—	—	369
Soûle des utilisations de service.....	351	231	—	73	—	—	174	—	—	—	—	—	683
Sous-TOTAL « Emplois ».....	448	377	102	— 66	679	201	—	2 892	2 079	759	681	1 188	9 340
Consommation intermédiaire.....	7 366	10 928	117	770	0	1 827	666	946	—	107	—	—	22 727
Total « Emplois ».....	7 814	11 305	219	704	679	2 028	666	3 838	2 079	866	681	1 188	32 067

TABLEAU 106

*Équilibre ressources-emplois de la branche 25-01**Transports terrestres, par sous-branches en 1971*

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	Transports urbains	R.A.T.P.	
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	8 086	12 729	236	718	781	2 460	695	4 093	2 401	947	771	1 207	35 124
<i>Emplois :</i>													
Consommation :													
— des ménages.....			110		781	221		2 249	2 041	789	771	1 207	8 169
— des administrations.....	62	70	—	9	—	—		471	322	—	—	—	934
— des institutions financières.....	56	106	—	—	—	—		238	38	41	—	—	451
Solde des utilisations de service.....	373	471	—	89	—	—		185	—	—	—	—	940
Sous-total « Emplois ».....	491	647	110	80	781	221		3 143	2 401	830	771	1 207	10 522
Consommation intermédiaire.....	7 595	12 082	126	798	0	2 239	695	950	—	117	—	—	24 602
Total « Emplois ».....	8 086	12 729	236	718	781	2 460	695	4 093	2 401	947	771	1 207	35 124

88 TABLEAU 107

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

Ressources-emplois	Maritimes					Aériens				
	Valeur 1969	Indice de valeur 1970/1969	Valeur 1970	Indice de valeur 1971/1970	Valeur 1971	Valeur 1969	Indice de valeur 1970/1969	Valeur 1970	Indice de valeur 1971/1970	Valeur 1971
<i>Ressources :</i>										
Production disponible	3 520	119,9	4 219	108,7	4 588	3 220	115,5	3 720	108,4	4 032
<i>Emplois :</i>										
Consommation des ménages	35	102,8	36	108,3	39	549	122,8	674	108,9	734
Consommation des administrations	155	80,0	124	111,3	138	72	147,2	106	111,8	118
Consommation des institutions financières						81	125,9	102	129,4	132
Solde des utilisations de services	8 205	122,7	3 934	108,9	4 286	1 432	117,9	1 689	102,0	1 723
Sous-total « Emplois »	3 395	—	4 094	—	4 463	2 134	—	1 571	—	2 707
Consommation intermédiaire	125	100,0	125	100,0	125	1 086	105,8	1 149	115,3	1 325
Total « Emplois »	3 520	119,9	4 219	108,7	4 588	3 220	115,5	3 720	108,4	4 032

TABLEAU 108

Branche 25-02 — Transports aériens et maritimes

	Valeur 1969	Indice de valeur 1970-1969	Indice de prix 1970-1969	Indice de valeur 1970-1969	Valeur 1970	Indice de volume 1971-1970	Indice de prix 1971-1970	Indice de valeur 1971-1970	Valeur 1971	Indice de volume 1972-1971	Indice de prix 1972-1971	Indice de valeur 1972-1971	Valeur 1972
<i>Ressources</i>													
TOTAL « Ressources »	6 740	110,1	107,0	117,8	7 939	105,6	102,8	108,6	8 620	112,3	99,0	111,2	9 582
<i>Emplois :</i>													
Consommation brute :													
— des ménages	584	111,8	108,7	121,5	710	103,8	104,9	108,9	773	118,0	96,8	114,2	883
— des administrations	227	98,8	108,0	101,3	230	106,1	104,9	111,3	256	90,2	103,0	92,9	238
— des institutions financières	81	116,0	108,0	125,3	102	123,5	105,0	129,4	132	119,7	97,0	115,9	153
Solde des utilisations de service	4 637	113,6	106,7	121,2	5 623	104,5	102,3	106,8	6 009	109,8	99,5	109,2	6 563
SOUS-TOTAL « Emplois »	5 529				6 665				7 170				7 837
Consommation intermédiaire	1 211	98,3	107,0	105,2	1 274	109,9	104,0	113,8	1 450	123,0	97,8	120,3	1 745
Total « Emplois »	6 740	110,1	107,0	117,8	7 939	105,6	102,8	108,6	8 620	112,3	99,0	111,2	9 582

TABLEAU 109 *Évolution des ventes de la branche 25-03 auxiliaires de transports*

En millions de F

	1968	Indice 1969/1968	1969	Indice 1970/1969	1970
<i>Auxiliaires :</i>					
Routiers.....	3 218	113,9	3 665	110,7	4 058
Fluviaux.....	94	113,8	107	102,8	110
Ferrés.....	313	113,1	354	108,7	385
Aériens.....	430	126,7	545	115,6	630
Maritimes.....	1 221	114,5	1 399	121,8	1 704
Douanes.....	1 832	116,9	2 145	120,6	2 588
Divers.....	493	125,2	617	115,1	710
Pilotage.....	227	116,7	265	115,1	305
Total.....	7 828	118,3	9 260	113,3	10 490

TABLEAU 110

*Équilibre ressources-emplois de la branche 25-03**Auxiliaires de transport*

	Valeur 1969	Indice de volume 1970-1969	Indice de prix 1970-1969	Indice de valeur 1970-1969	Valeur 1970	Indice de volume 1971-1970	Indice de prix 1971-1970	Indice de valeur 1971-1970	Valeur 1971	Indice de volume 1972-1971	Indice de prix 1972-1971	Indice de valeur 1972-1971	Valeur 1972
<i>Ressources :</i>													
Production disponible aux prix intérieurs.....	5 279	108,1	107,0	115,7	6 108	103,5	106,6	110,3	6 739	106,0	104,0	110,2	7 429
Ventes des administrations.....	702	111,5	106,8	122,8	836	115,7	106,4	123,1	1 029	105,3	104,0	109,5	1 127
Total « Ressources ».....	5 981	108,5	107,0	116,1	6 944	105,0	106,6	111,8	7 768	105,9	104,0	110,1	8 556
<i>Emplois :</i>													
Consommation brute :													
— des ménages.....	244	125,8	105,2	132,3	323	118,0	106,0	125,1	404	117,6	106,1	124,8	504
— des administrations.....	215	96,3	105,0	100,9	217	104,1	106,6	111,0	241	87,5	105,9	92,7	224
— des institutions financières.....													
Solde des utilisations de services.....	206	212,6	107,0	227,7	469	100,2	106,6	106,8	501	97,0	104,0	100,9	506
Sous-TOTAL « Emplois ».....	665				1 009				1 146				1 234
Consommations intermédiaires.....	5 316	104,2	107,1	111,6	5 935	104,7	106,6	111,6	6 622	106,5	103,4	110,1	7 322
Total « Emplois ».....	5 981	108,1	107,0	115,7	6 944	105,0	106,6	111,8	7 768	105,9	104,0	110,1	8 556

ANNEXES



ANNEXE I

Les dépenses de transport des ménages en 1970

1. Caractéristiques techniques de l'enquête

A. Population étudiée

Les données utilisées et présentées dans cette étude proviennent de l'enquête 1970 de l'I.N.S.E.E. sur les conditions de vie des ménages (1), enquête qui ne portait que sur la population des « ménages ordinaires » résidant en France métropolitaine.

Un « ménage ordinaire » (2) est constitué par l'ensemble des personnes vivant à l'intérieur d'un même logement occupé comme résidence principale (domicile habituel) indépendamment du nombre de ces personnes et de leur lien avec le titulaire du logement.

B. Champ de l'enquête et nature des données recueillies

a. CHAMP DE L'ENQUÊTE

Le champ couvert par l'enquête correspond aux dépenses de biens et services auxquelles il convient d'ajouter l'autoconsommation et l'autofourniture alimentaires provenant d'une exploitation agricole,

(1) Publication des résultats détaillés dans *Les collections de l'I.N.S.E.E.*, « Les conditions de vie des ménages en 1970 », par M. Kagan et C. Berge, vol. M 16.

(2) Par opposition aux « ménages collectifs » constitués par les personnes vivant dans les hospices de vieillards, les communautés religieuses, les cités universitaires, les foyers d'étudiants.

Nomenclature de l'enquête Désignation du poste	Contenu des postes et autres observations	Correspondance avec la nomenclature des comptes nationaux
Achat d'automobiles.....	Achat neuf ou d'occasion, y compris les frais d'agios dans le cas des achats à crédit. Pratiquement, les frais annexes comme sortie d'usine, carte grise et suppléments divers y sont également comptés.	Achats neufs, seulement. Les achats d'occasion sont exclus, mais les marges perçues par les revendeurs professionnels sont comptées dans le poste réparations entretiens.
Achat de véhicules à deux roues.....	Achat neuf ou d'occasion de moto, scooter, vélomoteur, cyclomoteur et bicyclette.	Achats neufs seulement.
Frais d'utilisation des véhicules.....	Essences, huiles, pneus, batterie et autres accessoires frais d'entretien et de réparation, loyer de garage. Non compris vignette, carte grise, prime d'assurance classées en 7410.	Carburants. Lubrifiants. Accessoires auto. Pneus. Réparations et entretien (y compris marges sur véhicules d'occasion).
Essence.		
Frais de transport en commun.....	Train, car, bus, métro, taxi, etc. Non compris frais de voyage en bateau, avion.	Transports urbains et suburbains (y compris R.A.T.P.). Transports interurbains. Taxis. Location de voiture sans chauffeur.

d'un jardin ou d'un élevage familial (autoconsommation) ou prélevée sur les stocks du magasin (auto-fourniture).

Cependant certaines dépenses peu fréquentes, quoique parfois très importantes, n'ont pas été recensées. Parmi les postes ainsi éliminés, on peut citer : achats de caravanes, abonnements de journaux, de revue..., frais de voyage en bateau, en avion, etc.

b. DONNÉES REÇUEILLIES

Nous nous limiterons ici aux données recueillies dans le domaine des dépenses de transport.

A noter d'une part que dans l'estimation du kilométrage moyen parcouru annuellement par chaque véhicule les déplacements professionnels ne sont pas pris en compte mais que les déplacements domicile-travail le sont et d'autre part que la consommation d'essence est relevée par la méthode du carnet de compte rempli pendant une semaine « normale » c'est-à-dire lorsque les ménages enquêtés se trouvent à leur domicile ce qui a pour conséquence de ne pas retenir la consommation d'essence pendant les vacances.

A ce sujet, il n'a pas été possible de distinguer l'essence utilisée par les véhicules à deux roues, ce qui entraîne une légère surestimation pour les catégories fortement équipées en deux roues (salariés agricoles, employés, ouvriers).

2. Résultats

Les taux de possession des automobiles varient peu selon la catégorie d'habitat et la région de résidence, exception faite pour la région parisienne où il est nettement plus faible que pour l'ensemble de la France. Par contre on enregistre de fortes variations de ce taux selon les différentes catégories socio-professionnelles : 91,4 % pour les cadres supérieurs contre 57,6 % pour les ouvriers. Le taux de multimotorisation (deux automobiles et plus) varie de façon encore plus nette avec la catégorie socio-professionnelle : 20,2 % pour les cadres supérieurs contre 3,5 % pour les ouvriers. Les frais de transport en commun qui sont pour des raisons évidentes, sous-estimés dans l'enquête (1), augmentent avec le degré d'urbanisation : 644 F par an et par ménage pour la région parisienne contre 135 F dans les unités urbaines de moins de 20 000 habitants.

Cette sensibilité des frais de transport au degré d'urbanisation explique, en partie seulement, les écarts entre les différentes catégories professionnelles et en particulier les dépenses élevées des cadres et des employés qui résident pour la plupart dans les agglomérations les plus urbanisées.

Si des écarts très importants existent entre les différents montants de certaines dépenses, on remarque néanmoins que la part des transports dans le total de la consommation varie très peu suivant les régions (exception faite pour la région du Nord et

celle de la Méditerranée où cette part est nettement plus faible que pour l'ensemble de la France : 9,5 % et 10,4 % contre 11,6 %). Si cette part des dépenses de transport dans le total des dépenses se révèle être également peu sensible au type d'habitat, on relève par contre des écarts plus importants entre les différentes catégories socio-professionnelles : 15,5 % pour les cadres moyens contre 10,3 % pour les ouvriers (le rapport entre les montants des dépenses étant dans ce cas légèrement supérieur à 2).

La part des dépenses de transports en commun dans le total des dépenses de transport semble être très liée au degré d'urbanisation (surtout pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants), cette sensibilité au degré d'urbanisation constituant une explication partielle des écarts enregistrés pour ce taux entre les différentes régions ou catégories socio-professionnelles.

A ce sujet la comparaison de la situation de la région parisienne et de celle des villes de 20 000 à 100 000 habitants fournit des éléments importants : dans les deux cas la part des transports dans le total des dépenses est inférieure tant à celle de l'ensemble de la France (respectivement 11,3 % et 11,4 % contre 11,6 %) que celle de l'ensemble de la population non agricole (11,7 %). Mais le partage entre transports en commun et transports individuels est très différent : les transports en commun représentent 21,6 % des dépenses de transport en région parisienne contre 4,8 % pour les villes de 20 000 à 100 000 habitants. Le taux d'équipement en automobiles étant, pour la population non agricole, le plus faible de tous (50,4 %) en région parisienne et l'un des plus élevés (59,3 %) pour les villes de 20 000 à 100 000 habitants, le kilométrage moyen parcouru annuellement par chaque véhicule est à l'inverse, toujours pour la population non agricole, le plus élevé pour la région parisienne (12 453) et le plus faible pour les villes de 20 000 à 100 000 habitants (10 486).

(1) Tenant au caractère épisodique de certaines de ces dépenses qui sont mal saisies par la méthode du carnet de compte.

TABLEAU 111

Dépenses moyennes annuelles de transport par ménage selon la zone d'étude et d'aménagement du territoire

Unité : F

	France entière	Région parisienne	Bassin parisien	Nord	Est	Ouest	Sud-Ouest	Centre-Est	Méditerranée
Achats d'automobiles.....	966,03	1 001,21	975,35	805,67	1 127,58	1 021,27	9 950,53	472,21	804,74
Achats de véhicules deux roues.....	35,00	34,96	32,10	41,34	31,22	50,09	22,74	30,55	37,81
Frais d'utilisation véhicules	1 202,13	1 353,23	1 223,06	901,90	1 101,21	1 105,32	1 319,78	1 221,08	1 138,98
<i>dont</i> Essence.....	730,86	746,21	749,00	588,76	747,74	710,53	835,03	669,78	740,77
Sous total transports individuels.....	2 203,16	2 389,40	2 230,51	1 748,91	260,01	2 176,68	2 293,05	2 223,84	1 981,53
Frais de transports en commun.....	238,71	602,06	126,06	123,42	193,88	128,60	133,01	128,41	187,7
Total transports	2 441,87	2 992,08	2 356,57	1 872,33	2 453,89	2 305,28	2 426,06	2 352,25	2 169,40
Total de la consommation	21 089,48	26 107,53	19 724,79	19 638,37	21 929,06	19 522,12	19 051,83	18 937,58	20 867,09
Taux d'équipement (%)	55,3	51,4	58,3	47,5	54,5	57,2	61,4	55,6	55,0
Kilométrage moyen annuel de chaque véhicule.....	1 106,8	12 211	10 290	10 448	11 295	9 847	11 328	10 977	11 837
Part des transports dans la consommation totale (%).....	11,6	11,5	11,9	9,5	11,7	11,8	12,7	12,4	10,4
Part des transports en commun dans les dépenses de transports (%).	9,8	20,0	5,3	6,6	7,9	5,6	5,5	5,5	8,7

TABLEAU 112

Dépenses moyennes annuelles de transport par ménage en 1970 selon la catégorie de la commune

Unité : F

	Population agricole			Population non agricole						Ensemble
	Communes rurales	Communes urbaines	Toutes catégories communes	Communes rurales	Unités urbaines de moins de 20.000 habitants	De 20.000 à moins de 100.000 habitants	100.000 habitants et plus	Agglomération Paris	Toutes catégories de communes	
Achats d'automobiles.....	555,17	1 039,00	633,95	1 007,04	997,94	1 136,52	1 004,68	976,51	1 017,83	966,03
Achats de véhicules deux roues	33,84	18,54	31,35	36,15	27,58	38,87	39,09	33,88	35,57	35,00
Frais d'utilisation des véhicules.....	1 081,47	1 014,23	1 070,51	1 120,37	1 203,80	1 123,35	1 286,01	1 320,59	1 222,65	1 202,16
<i>dont</i> essence	586,35	670,36	600,03	732,03	722,95	766,73	787,93	730,74	751,26	730,86
Sous total transports individuels.....	1 670,48	2 071,77	1 735,81	2 163,56	2 229,27	2 298,74	2 229,78	2 330,88	2 276,05	2 203,16
Frais de transports en commun	91,04	51,68	84,63	129,60	135,40	116,42	218,43	643,80	262,74	238,71
Total transports	1 761,52	2 123,90	1 820,44	2 293,16	2 364,67	2 415,16	2 548,21	2 974,78	2 538,79	2 441,87
Consommation totale.....	17 465,25	16 784,20	17 354,37	17 983,32	20 223,85	21 135,52	21 926,99	26 298,92	21 672,03	21 089,48
Taux d'équipement	54,10	52,90	53,90	53,70	59,70	59,30	54,70	50,40	55,50	55,39
Kilométrage moyen annuel de chaque véhicule	85,89	77,92	84,61	10 856	10 879	10 486	12 210	12 453	11 487	11 068
Part des transports dans la consommation totale (%).....	10,1	12,6	10,5	12,7	11,7	11,4	11,6	11,3	11,7	11,6
Part des transports en commun dans les dépenses de transports (%)	5,2	2,4	4,7	5,6	5,7	4,8	8,6	21,6	10,3	9,8

TABLEAU n° 113

Dépenses moyennes annuelles de transport par ménage en 1970 selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

Unité F

	Agricul- teurs exploitants	Salariés agricoles	Professions indépendantes			Cadres supérieurs	Cadres moyens		Employés	Ouvriers		Inactifs	Toutes catégories				
			Ensemble	Dont : industriels gros commer- çants professions libérales			Ensemble	dont : contre- maîtres		Ensemble	dont : ouvriers qualifiés						
Achats d'automobiles.....	943,03	555,84	1 867,78	2 340,14	2 237,57	1 901,43	1 609,47	1 131,25	768,74	948,87	340,11	966,03					
Achats de véhicules deux roues.....	37,21	61,75	16,85	29,24	74,84	37,02	35,02	40,17	56,24	54,30	10,77	35,00					
Frais d'utilisation des véhicules.....	1 492,77	995,62	1 768,58	3 039,03	2 464,34	2 221,03	1 724,17	1 374,68	1 104,47	1 330,10	453,43	1 202,15					
<i>dont</i> Essence.....	836,01	606,2	1 119,76	1 738,52	1 668,00	1 313,92	1 153,76	821,21	696,41	812,16	253,02	730,86					
Sous total transports individuels.....	2 473,01	1 613,21	3 653,21	5 408,41	4 776,75	4 159,48	3 368,66	2 546,10	1 929,27	2 332,27	804,51	2 203,16					
Frais de transports en commun.....	88,44	115,29	247,58	427,37	630,42	321,71	306,7	355,88	242,22	240,04	149,61	238,71					
Total transports	2 561,45	1 728,50	3 900,79	5 835,78	5 407,17	4 481,19	3 674,73	2 901,98	2 171,67	3 572,31	954,12	2 441,87					
Consommation totale.....	21 705,84	16 650,86	27 286,81	44 698,99	19 665,82	28 998,89	27 978,82	22 375,77	21 085,94	23 155,02	13 314,98	21 089,48					
Taux d'équipement (%).....	73,10	50,80	77,70	88,00	91,40	85,70	88,10	57,50	57,60	66,40	25,80	55,30					
Kilométrage moyen annuel de chaque véhicule.....	86,39	91,47	142,61	166,83	143,68	124,04	102,89	110,46	101,68	109,99	81,36	110,68					
Part des transports dans la consommation totale (%)	11,8	10,4	14,3	13,1	13,3	15,5	13,1	13,0	13,0	11,1	7,2	11,6					
Part des transports en commun dans les dépenses de transports.	3,4	6,7	6,3	7,3	11,6	7,2	8,3	12,3	11,1	9,3	15,7	9,8					

Corrections à apporter aux statistiques classiques de tonnage kilométrique pour les établir selon la même distance, sur la même relation, pour tous les modes de transport

Sur une même relation, les tonnages kilométriques par route, fer, eau et conduite sont calculés d'après des distances variables suivant le mode de transport utilisé.

Il a donc été déterminé des facteurs de correction pour que l'addition des différents trafics, à laquelle on procède couramment, puisse se faire en prenant la même distance de référence.

Pour des raisons pratiques la distance de référence choisie a été la distance routière, car la route seule, couvre toutes les relations.

L'étude a été conduite en trois temps :

- comparaison route-fer;
- comparaison route-voie d'eau;
- comparaison route-conduite.

1. Comparaison route-fer

L'étude a porté seulement sur le trafic « wagons complets », qui représente 95 % du tonnage kilométrique.

Ce trafic a été décomposé en quatre groupes :

- trains complets;
- envois de plus de 480 t non catalogués « trains complets »;
- petites rames de 100 à 480 t;
- wagons isolés ou rames de moins de 100 t.

L'étude la plus fine a été réalisée sur le trafic par « trains complets »; 50 % des relations les plus significatives de ce type de trafic ont été analysées. Les autres types de trafic l'ont été sur un échantillonnage plus réduit.

Les rapports $\frac{\text{distance route}}{\text{distance taxée fer}}$ calculés pour chacun des groupes précédents ont été pondérés pour obtenir un coefficient applicable à l'ensemble du trafic.

Le rapport finalement obtenu est de 0,92.

2. Comparaison route-voie d'eau

Un échantillon d'une centaine de relations les plus représentatives du trafic fluvial de l'année 1970 (transit exclu) a été déterminé, en tenant compte notamment de l'importance du trafic réalisé sur la

Basse-Seine, qui représente à lui seul 40 % du trafic total.

A partir de cet échantillon, une distance moyenne de transport par voie d'eau, pondérée par les tonnages transportés, a été calculée; on a obtenu 124 km.

La distance moyenne par route correspondante a été déterminée pour les mêmes trafics, sur les mêmes relations; on a obtenu 90 km.

Il en a été déduit le rapport recherché :

$$\frac{\text{distance route}}{\text{distance voie d'eau}} \neq \frac{90}{124} = 0.725$$

3. Comparaison route-conduite

● Paris-Le Havre.

Distance route.....	191 km
Distance conduite.....	191 km

● Marseille-Lyon.

Distance route.....	290 km
Distance conduite.....	300 km

● Marseille-Strasbourg.

Distance route.....	717 km
Distance conduite.....	720 km

Le rapport $\frac{\text{distance conduite}}{\text{distance route}}$ est donc très voisin de 1,00.

ANNEXE III

Calcul des impôts spécifiques

TABLEAU 114 *Produit des taxes spécifiques sur les carburants en 1972*

	Essence		Super		Gasoil		
	1 ^{er} janvier 1972 au 31 décembre 1972	1 ^{er} décembre 1972 au 31 décembre 1972	1 ^{er} janvier 1972 au 1 ^{er} février 1972 et 1 ^{er} décembre 1972 au 31 décembre 1972	2 février 1972 au 30 novembre 1972	1 ^{er} janvier 1972 au 1 ^{er} février 1972	2 février 1972 au 31 juillet 1972	1 ^{er} août 1972 au 31 décembre 1972
Quantités consommées (milliers de mètres cubes).....	3 640	282	2 256	13 368	478	3 273	2 789
Part voitures particulières (76,1 %).....	2 770	215	1 717	10 173	—	— (0 %)	—
Part Utilitaires (19,7 %).....	717	55	444	2 633	457	3 132 (95,7 %)	2 669
Taux de taxe intérieure [F/hl].....	61,09	61,09	64,02	64,02	36,14	36,14	36,14
Part du Fonds de soutien aux hydrocarbures assimilable à la taxe intérieure [F/hl] (1).....	1,16	1,16	1,16	1,16	—	—	—
Total assimilable à la taxe intérieure [F/hl].....	62,25	62,25	65,18	65,18	36,14	36,14	36,14
Dont part correspondant au niveau de la taxe sur gasoil pour voitures particulières (a).....	24,21	24,21	26,74	26,74	36,14	36,14	36,14
Supplément (b).....	38,04	38,04	38,44	38,44	—	—	—
T.V.A. sur le prix de vente hors T.V.A. [F/hl] (17,6 %).....	16,61	16,76	18,11	17,96	11,81	11,67	11,60
Produit T.V.A. sur Utilitaires au taux complet (millions de F)....	119	9	80	473	54	366	310
Produit taxe intérieure sur Utilitaires au taux complet (millions de F).....	480		2 005			2 262	
Produit taxe intérieure sur voitures particulières [millions de F] (a) ..	723		3 179		—	—	—
Produit taxe intérieure sur voitures particulières [millions de F] (b) ..	1 135		4 571		—	—	—

(a) Part correspondant au niveau de la taxe sur le gasoil par unité d'énergie potentielle.
(b) Supplément.

**1. Produit des impôts spécifiques
sur les carburants**

TABLEAU 115 **Produit des impôts spécifiques sur les carburants**

En millions de F

	Taxe intérieure (a)	Taxe intérieure (b)	T.V.A.	Total
ANNÉE 1971				
<i>Essence :</i>				
Voitures particulières.....	811	1 275	-	2 086
Utilitaires.....	540	-	143	683
<i>Super :</i>				
Voitures particulières.....	2 773	3 986	-	6 759
Utilitaires.....	1 749	-	483	2 232
<i>Gasoil :</i>				
Utilitaires.....	2 035	-	650	2 685
Total.....	7 908	5 261	1 276	14 445
ANNÉE 1972				
<i>Essence :</i>				
Voitures particulières.....	723	1 135	-	1 858
Utilitaires.....	480	-	128	608
<i>Super :</i>				
Voitures particulières.....	3 179	4 571	-	7 750
Utilitaires.....	2 005	-	553	2 558
<i>Gasoil :</i>				
Utilitaires.....	2 262	-	730	2 992
Total.....	8 649	5 706	1 411	15 766
	1971		1972	
Voitures particulières (Taxe intérieure a).....		3 584		3 902
Voitures particulières (Taxe intérieure b).....		5 261		5 706
Total.....		8 845		9 608
Utilitaires (Taxe intérieure + T.V.A.).....	4 324 + 1 276 = 5 600		4 747 + 1 411 = 6 158	
Total général.....		14 445		15 766

(a) Part correspondant au niveau de la taxe sur le gasoil par unité d'énergie potentielle.
(b) Supplément.

2. Produit des impôts spécifiques sur les lubrifiants

Le prix moyen retenu pour le calcul est celui des huiles moteurs, contrairement aux rapports précédents qui retenaient le prix moyen des graisses en boîtes, ce qui entraînait une surévaluation.

• Montant de la T.V.A.

17,6 % sur le prix hors taxes pour un prix moyen taxe comprise de 1 700 F/t en 1971 et en 1972,

pour un volume de 471 000 t en 1971 et 493 000 t en 1972 d'huile moteurs, soit 120 millions de F en 1971 et 125 millions de F en 1972.

• Montant de la taxe intérieure

270 F/t en 1971 et en 1972, soit 127 millions de F en 1971 et 133 millions de F en 1972.

Répartis comme suit :

75 % pour voitures particulières;
25 % pour utilitaires.

TABLEAU 116

Produit des impôts spécifiques sur les lubrifiants

Millions de F

	Taxe intérieure		T.V.A.		Total	
	1971	1972	1971	1972	1971	1972
Voitures particulières.....	95	100	"	"	95	100
Voitures utilitaires.....	32	33	30	31	62	64
Total.....	127	133	30	31	157	164

3. Produit des autres taxes et péages

Millions de F

Répartition des produits

	1971	1972
Taxes sur les immatriculations et les permis de conduire.....	649	710
Taxe différentielle (vignette).....	1 469	1 600
Taxe à l'essieu.....	132	150
Majoration du taux de T.V.A. sur les voitures particulières.....	1 400	1 550
Péages.....	468	509
Total.....	4 118	4 510

On considère que la part des utilitaires est de 20 % pour la vignette, de 11 % pour les taxes sur permis et immatriculations et de 23 % pour les péages, les taux voitures particulières étant respectivement de 80 %, 89 % et 77 %.

Mais pour cette dernière catégorie, on procèdera à un abattement de 15 % pour tenir compte de l'incidence de la T.V.A. soit un pourcentage de 68 %, 75,6 % et 65,5 %.

Des taxes sur permis et immatriculations, hors T.V.A. fictive, on déduira le coût des services préfectoraux et le montant de la subvention aux organismes de permis de conduire.

Millions de F

	1971	1972
<i>Vignette :</i>		
Utilitaire (20 %).....	294	320
Voitures particulières (80 % — T.V.A.).....	999	1 088
<i>Taxe sur les immatriculations et les permis de conduire :</i>		
Produit.....	649	710
Produit hors T.V.A. fictive.....	552	603
<i>Déduction :</i>		
— de frais préfectoraux.....	— 60	— 67
— de subventions.....	— 32	— 50
Produit de la taxe, hors T.V.A. fic- tive, après déduction.....	460	486
<i>Répartition du produit réduit :</i>		
— utilitaires (11 % + T.V.A. fictive).....	59	62
— voitures particulières (89 %) soit.....	409	432
<i>Taux majoré de la T.V.A. sur achat de voitures particulières (85 %) soit.....</i>		
	1 190	1 317

TABLEAU 117 **Récapitulation des impôts spécifiques**

En millions de F

	1971		1972	
	Voitures particulières		Voitures utilitaires	Voitures particulières
	(a)	(b)		(a)
T.V.A.....	—	—	1 276	—
Taxe intérieure.....	3 584	5 261	4 324	3 902
<i>Lubrifiants :</i>				
T.V.A.....	—	—	30	—
Taxe intérieure.....	95	—	32	100
Taxe d'immatriculation et permis.....	409	—	59	432
Taxe différentielle.....	—	999	294	—
Taxe à l'essieu.....	—	—	132	—
Taux majoré de T.V.A. sur achat de voitures particulières.....	—	1 190	—	1 317
<i>Total des impôts spécifiques.....</i>	4 088	7 450	6 147	4 434
Total général.....	17 685		19 299	

ANNEXE IV

Les transports dans la Région parisienne

1. Données générales

Organisation administrative de la Région parisienne

La loi du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions ne s'applique pas à la Région parisienne qui reste soumise aux lois du 2 août 1961 et du 10 juillet 1964, relatives à la constitution du District de la région parisienne; cet établissement public constitue, pour la ville de Paris et les sept départements, un organisme d'étude et d'interventions distinct des collectivités locales et doué de ressources propres. Il intervient tout particulièrement dans le financement des infrastructures.

A l'intérieur de la région parisienne, l'ordonnance n° 151 du 7 janvier 1959, modifiée, a créé le Syndicat des Transports, chargé d'organiser l'exploitation des transports publics terrestres; le décret du 13 mai 1968 a précisé sa compétence. Son action se limite à la zone desservie par réseau de la R.A.T.P., si bien qu'une partie du réseau banlieue S.N.C.F. lui est extérieure.

La demande de transport

TABLEAU 118

Évolution de la population de la Région parisienne

	1962	1968	Variations
Région parisienne sauf Paris.....	5 682 000	6 657 560	+ 18,6
Paris.....	2 790 000	2 590 000	- 7,2
Total	8 472 000	9 247 560	+ 9,1

En 1968 Paris et les trois départements de l'ex-Seine, totalisaient 6 425 000 habitants.

Migrations domicile-travail

TABLEAU 119

Migrations domicile-travail

	1962	1968	Variations
Population active dans la Région parisienne.....	3 990 000	4 275 000	+ 7,1
Population active dans Paris.....	1 470 000	1 310 000	- 11
Emplois dans Paris.....	1 980 000	1 990 000	-
Migrations banlieue-Paris	750 000	895 000	+ 19,3

En six ans, les migrations de banlieue sur Paris ont crû de 150 000 unités. En conséquence, la congestion en période de pointe s'accroît.

2. Les pointes de trafic

TABLEAU 120

Évolution des déplacements en période de pointe (tous modes)

Tous modes de transports entre 17 et 19 heures	1965	1969	Variations
Paris-Paris.....	705 000	640 000	- 9
Paris-Banlieue.....	770 000	815 000	+ 6
Banlieue-Paris.....	260 000	240 000	- 8
Banlieue-Banlieue.....	1 185 000	1 325 000	+ 10,5
Ensemble	2 920 000	3 020 000	+ 3,5

Les migrations journalières se caractérisent par de très fortes pointes quotidiennes et c'est l'importance de ces pointes qui motive les investissements de voirie urbaine et de capacité des réseaux.

• Évolution de la circulation automobile aux heures de pointe

Les tableaux suivants montrent que la circulation automobile continue à augmenter à l'heure de pointe

mais moins que la circulation totale, l'usage de l'automobile aux heures de pointe étant limité par la capacité disponible.

TABLEAU 121

Nombre de véhicules sortant de Paris

	1967	1969	Variations
Dans la journée (6 h-21 h).....	836 000	942 000	+ 13
Pendant l'heure de pointe (18 h-19 h).....	84 000	90 000	+ 7

Source : IAURP cahier n° 28.

TABLEAU 122

Part des déplacements en voiture particulière entre 17 h et 19 h

En %

	1965	1969	Variations
Paris-Paris.....	17	22,5	+ 33
Paris-banlieue.....	18,2	19,6	+ 8
Banlieue-Paris.....	32,8	43,5	+ 33
Banlieue-Banlieue.....	41	53	+ 29
Ensemble....	28,4	36,8	+ 30

Dans le sens Paris-Banlieue, l'augmentation de la circulation automobile a été nettement freinée par l'encombrement aux heures de pointe.

* *

**• La pointe à la R.A.T.P.
et à la S.N.C.F.**

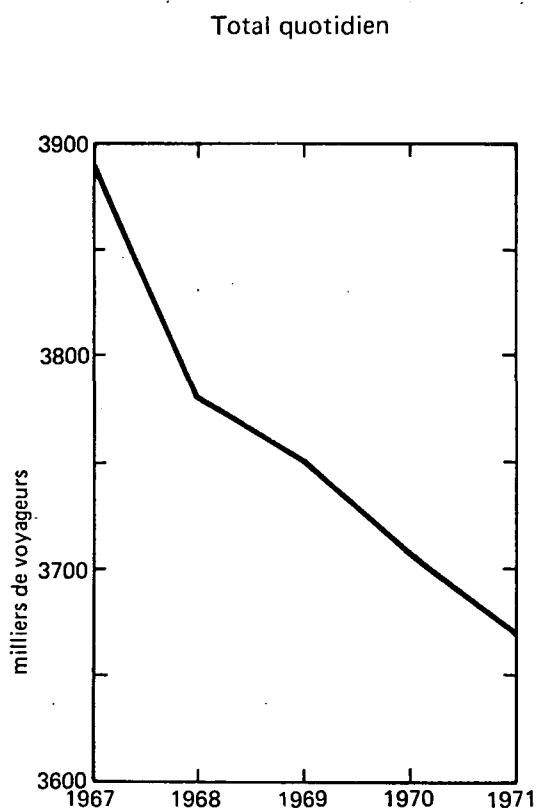
Les graphiques ci-après indiquent l'évolution depuis 1967 (1).

En ce qui concerne la S.N.C.F., le trafic croît, notamment le trafic de pointe entre 17 et 19 h. On note une tendance très marquée à l'avancement de la pointe vers 17 h.

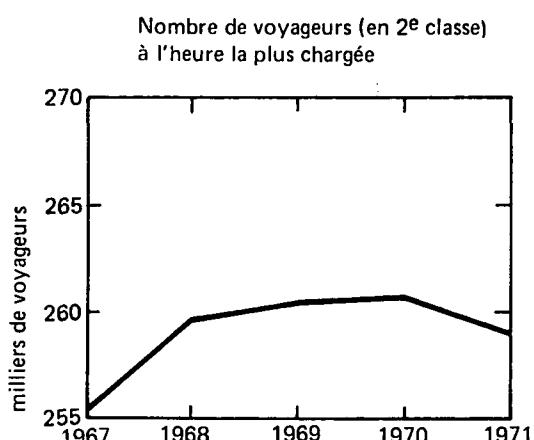
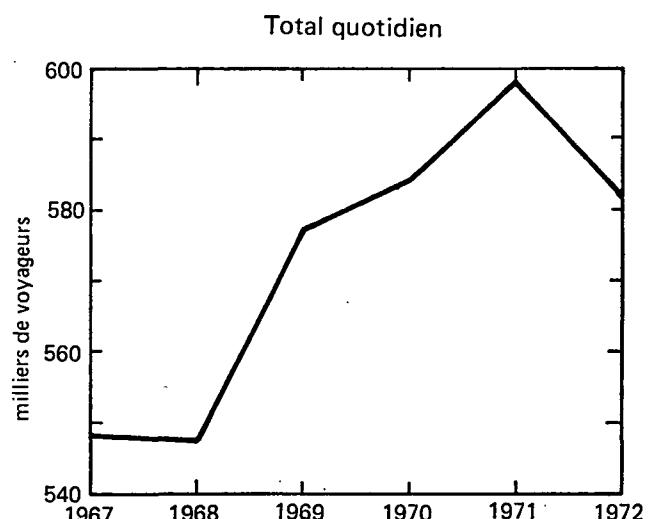
En ce qui concerne le métro, par contre, le trafic total décroît et le trafic de l'heure de pointe marque pratiquement un palier.

(1) La baisse apparente sur le graphique S.N.C.F. « total quotidien » 1972, tient au fait que depuis cette date la ligne de Saint-Germain est transférée à la R.A.T.P. (comptage de nov. 72).

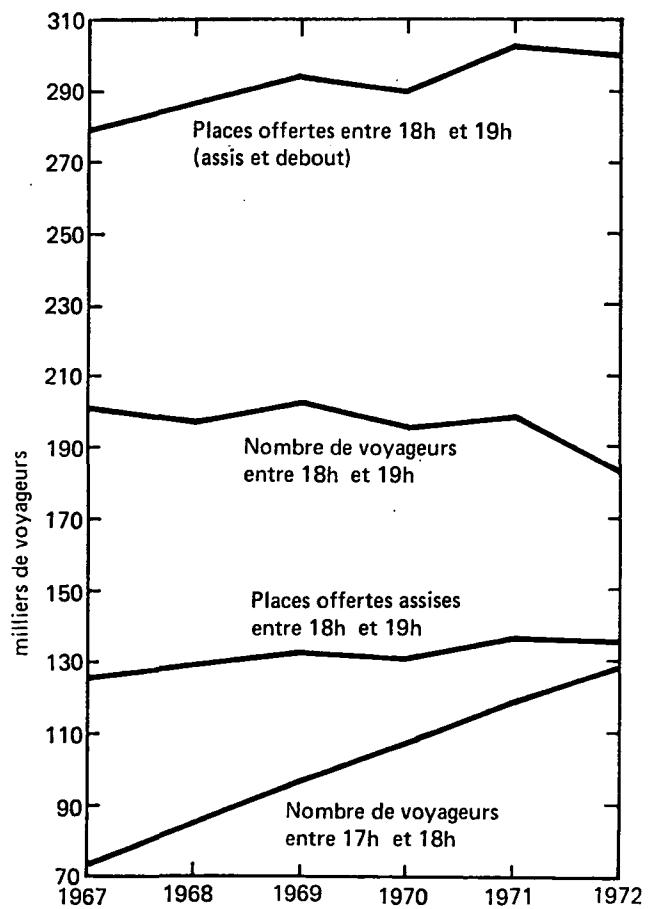
R.A.T.P.
Réseau métropolitain



S.N.C.F.
Banlieue, départ de Paris



Point de charge maximale
Voie la plus chargée
Affluence du soir



3. Dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'État et des collectivités locales pour les divers modes de transport

Les tableaux ci-après récapitulent ces dépenses pour l'année 1971.

TABLEAU 123 *Dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'État et des collectivités locales pour les divers modes de transport en 1971*

Millions de F

	S.N.C.F. (Région du syndicat)		R.A.T.P.		Route		Total
	Exploitation	Investis- sements	Exploitation	Investis- sements	Exploitation	Investis- sements	
	—	—	—	—	—	—	—
État.....	222,9	12	779,8	95,5	888	808	2 806
Collectivités locales.....	95,5	31	331,9	95,5	3	806	1 363
Total	318,4	43	1 117,7	191	892	1 614	4 169

Les tableaux ci-après donnent l'évolution des dépenses de l'État et des collectivités locales pour la R.A.T.P. et la S.N.C.F. (région des transports parisiens).

TABLEAU 124 *Dépenses pour la R.A.T.P.*

Millions de F

	1969			1970			1971			1972		
	État	Col. loc.	Total									
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Exploitation</i>												
Remboursements tarifs réduits.....	158,2	65	223,2	177,5	73,2	250,7	132,3	54,4	186,7	53,8	21,7	75,5
Indemnité compensatrice pour insuffisance du tarif de base.....	532,1	228,1	760,2	538	230,6	768,6	647,5	277,5	925	706,9	302,9	1 009,8
Total exploitation.....	690,3	293,1	983,4	715,5	303,8	1 019,3	779,8	331,9	1 111,7	760,7	324,6	1 085,3
<i>Investissements</i>												
Subvention équipement.....	249	250	499	159,5	158,5	318	95,5	95,5	191	145,5	139,5	284,5
Total État et collectivités locales.....	939,3	543,1	1 482,4	875	462,3	1 337,3	875,3	427,4	1 302,7	906,2	464,1	1 369,8

La réduction des remboursements pour tarifs réduits en 1971, et, surtout, en 1972, résulte de l'affectation en priorité, du versement de transport des employeurs au remboursement des réductions tarifaires des cartes hebdomadaires. Le reliquat de

ce versement de transport, disponible après ce remboursement, a été réparti par moitié entre la S.N.C.F. et la R.A.T.P., réduisant ainsi d'autant les contributions de l'État et des collectivités locales ou permettant d'accélérer les investissements.

TABLEAU 125

Dépenses pour la S.N.C.F.

Millions de F

	1968		1969		1970		1971		1972	
	R. Synd.	B. S.N.C.F.								
<i>Exploitation</i>										
Remboursements sur abonnements hebdomadaires	240,6	256,1	238,2	258,9	265,1	303,6	135,5	165,3	-	29
Remboursements autres que les abonnements hebdomadaires (1).	-	-	-	-	-	-	49,7	62,7	54,3	66
Indemnités compensatrices de l'insuffisance du tarif de base	75,5	75,5	123,6	123,6	111,5	111,5	133,2	133,2	90	90
Contribution voie *	41,8	46,7	40,6	46,2	-	-	-	-	-	-
Investissements (hors taxe) [y compris programme spécial]	-	148	-	113,1	-	85,3	-	166,7	-	293,5
Total dépenses publiques	-	526,3	-	541,8	-	500,4	-	517,9	-	378,5

R. Synd. = Région du Syndicat des transports parisiens (à l'intérieur de la banlieue S.N.C.F.).

B. S.N.C.F. = Banlieue S.N.C.F. (région du Syndicat comprise).

* Cette contribution figure en atténuation des dépenses à partir de 1970.

(1) Montant non calculé de 1968 à 1970.

● **Part des diverses contributions à la couverture des dépenses d'exploitation**

TABLEAU 126

Part des diverses contributions à la couverture des dépenses d'exploitation de la R.A.T.P.

En %

	1969	1970	1971	1972
Usagers	54,7	57,6	54,0	52,8
État	31,8	29,8	30	26,4
Collectivités locales	13,5	12,6	12,8	11,3
Employeurs	-	-	3,2	9,5
Total	100	100	100	100
<i>Dépenses d'exploitation de la R.A.T.P. (en millions de F).</i>	2 171	2 404	2 599,5	2 876,9

TABLEAU 127

**Part des diverses contributions
à la couverture des dépenses d'exploitation de la S.N.C.F.**

En %

	1969	1970	1971	1972
Usagers.....	45,2	49,8	48,4	49,5
État.....	40	35,1	27,2	11,5
Collectivités.....	14,8	15,1	11,6	4,8
Employeurs.....	-	-	12,9	34,2
Total.....	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Dépenses d'exploitation de la S.N.C.F., région du syndicat (en millions de F).....</i>	734,2	750,7	819,9	882

**Dépenses routières
dans la Région parisienne**

• **État**

— **INVESTISSEMENTS**

On retient pour les sept départements qui constituent la région parisienne, les crédits provenant des

chapitres 1 et 3, du F.S.I.R., du F.I.A.T., du F.D.E.S., et des Fonds de Concours. On a affecté le F.I.A.T. à la rase campagne, et le F.D.E.S. et les Fonds de Concours, à la voirie urbaine. Les dépenses ainsi recensées ne comportent pas celles de Paris, reprises plus loin. Elles ne comportent pas non plus les dépenses d'autoroutes financées par emprunts, ni les travaux d'aménagement de la Défense réalisés par l'E.P.A.D.

TABLEAU 128

En millions de F

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	Total
<i>Rase campagne :</i>							
Route.....	32 277	31 758	24 575	18 578	36 031	33 684	176 903
Autoroutes.....	16 953	14 867	7 442	9 701	5 936	2 922	57 821
Total	49 230	46 625	32 017	28 279	41 967	36 606	234 724
<i>Milieu urbain :</i>							
Route.....	150 506	129 577	212 747	260 665	302 911	305 599	1 362 005
Autoroutes.....	185 923	185 317	146 409	255 747	323 218	339 795	1 436 409
Total	336 429	314 894	359 156	516 412	626 129	645 394	2 798 414
<i>Renforcements coordonnés.....</i>	-	-	-	-	-	14 149	
<i>Opérations de sécurité.....</i>	-	-	-	-	-	2 460	
Total général.....	385 659	361 519	391 173	544 691	668 096	698 609	3 049 747
<i>dont : Fonds de concours.....</i>	56 252	38 888	98 960	110 056	136 000	138 000	(1)

(1) Pour 1970 et 1971, on a procédé à une estimation (45 % des dépenses routes en milieu urbain).

TABLEAU 129

— FONCTIONNEMENT (Paris compris)

En millions de F

	1969	1970	1971
Fonctionnement (dépenses budgétaires avec incidence des coûts des retraites).....	117	128	146
Police (1).....	294	325	368
Total	411	453	514

(1) Le budget de la police de Paris représentait en 1968 environ 27 % du budget total de la police et l'on affectait 35 % de ces dépenses à la circulation. On a conservé cette répartition et en tenant compte de l'incidence des charges de retraite.

● Collectivités locales

— INVESTISSEMENTS

Ville de Paris (mandatements, compte 901-10 et 901-20).

TABLEAU 130

— RÉCAPITULATION DES DÉPENSES ROUTIÈRES DE L'ÉTAT EN RÉGION PARISIENNE

	1969	1970	1971
Fonctionnement.....	411	453	514
Investissements :			
Région parisienne..	545	668	699
Paris.....	88	91	83
Gros entretien.....	22	23	26
<i>Total des investissements</i>	655	782	808
Total général	1 066	1 235	1 322
<i>Evaluation hors T.V.A.</i>			
Fonctionnement (— 10 %).....	370	408	463
Investissements (— 14 %).....	563	672	695
Total	933	1 080	1 158

TABLEAU 131

En millions de F

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Péphérique (chap. 901-10).....	206	190,5	196,7	245	196	229,6	182,8
Reste de la voirie (chap. 901-20)...	100	110,3	47,8	55,8	57,7	44,1	57,7
Total	306	300,8	244,5	300,8	253,7	273,7	240,5
Hors T.V.A.	263	258	210	258	218	236	207
<i>dont : contribution de l'État</i>	80,1	92,2	95,3	87,9	91,5	83,3	94,9

Les sept départements :

TABLEAU 132

En millions de F

	1969	1970	1971
Rase campagne.....		—	36
Milieu urbain (1).....			580
Total	593	598	616
Hors T.V.A.	510	514	528
<i>Dont Contribution de l'État</i>		98	—

PARCS (1)

Ville de Paris : les parcs de stationnement, au nombre de 43 en 1972 ont fait l'objet de financements privés sauf exception pour celui de la Porte d'Orléans (648 places) financé par le District pour 7,2 millions de F et par la ville de Paris, pour 1,7 millions de F. En outre, deux autres parcs ont reçu des subventions du District, pour un montant de 3,5 millions de F. Le nombre de places concédées est d'environ 37 500.

Parcs de dissuasion : de 1966 à 1971 les dépenses effectuées dans les anciens départements de la Seine se sont élevées à 172 millions.

— FONCTIONNEMENT

Pour la ville de Paris, on se fonde sur les dépenses budgétaires de 1971 (entretien, éclairage, personnel inclus) et pour les départements et les communes, sur les évaluations du ministère de l'Intérieur.

On obtient alors pour 1971 :

	Millions de F
Paris (1).....	81
Départements (2).....	92
Communes (3).....	283
	<hr/>
	456
Hors T.V.A.....	410

(1) Éclairage de 93,6 millions de F retenu à 50 %, soit 35 millions de F (chap. 93620), entretien de 93,5 millions de F (personnel compris), retenu à 50 %, soit 46 millions de F (chap. 93650).

(2) Évaluation du ministère de l'Intérieur.

(3) Évaluation du ministère de l'Intérieur.

TABLEAU 133

Récapitulation des dépenses routières dans la région parisienne hors T.V.A. pour 1971

	État	Collectivités locales	Total
Fonctionnement et police.....	463	410	873
Investissements.....	695	236 (Paris) + 528 (départements)	1 459
	1 158	1 174	2 332

ANNEXE V

Organismes semi-publics d'activité économique et sociétés d'économie mixte

TABLEAU 134

Société d'économie mixte seulement

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Dépenses	1971	1972	Recettes	1971	1972	Solde	
						1971	1972
Fonctionnement :							
● charges financières	310	311	Péages	466	550		
● frais d'exploitation	98	134	Divers	10	9		
Total.....	408	445		476	559	+ 68	+ 114
Investissements :							
● sur fonds propres.....	564	834	Produits d'emprunts ...	562	568		
● sur fonds d'Etat	97	182	FSIR.....	97	182		
Total	661	1 016	Participation de tiers...	10	7		
Total général.....	1 069	1 461		669	757	+ 8	- 259
				1 145	1 316	+ 76	+ 145

LE PONT D'OLÉRON

● Extrait du compte de capital :

	Millions de F
Coût global de l'ouvrage.....	40,8
Source de financement :	
— subvention F.S.I.R.....	3,55
— emprunts.....	31,173
— subvention du département....	6,076
TOTAL.....	40,799

● Extrait du compte d'exploitation :

TABLEAU 135

	En Millions de F		
	Produit des péages	Charges financière	Frais d'exploitation
1967.....	6,5	5,1	0,8
1968.....	6,2	4,9	0,9
1969.....	6,8	5,2	1
1970.....	7,2	5,3	1,1
1971.....	7,5	5,4	1,25

Sur le bénéfice est prélevé une annuité de 375 814 francs afférente à l'ancienne liaison maritime; le reste a été affecté au financement d'un ouvrage sur la Seudre mis en service en juillet 1972.

TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

TABLEAU 136

En millions de F

	Produit des péages (part française)	Charges financières		Frais d'exploitation sans amortis- sémentation ni renouvellement	Résultats du compte de profits et pertes de la Société
		Intérêt	Rembourse- ment		
1970.....	12,54	4,60	5,33	0,55	0,66
1971.....	15,86	4,8	12,29	0,67	— 2,15
1972.....	19,33	5,0	11,79	1,08	+ 1,7

TABLEAU 137

Aéroport de Paris

Millions de F

	1970	1971	1972
Investissements (T.V.A. incluse).....	561	685	698
<i>dont :</i>			
Roissy.....	180	330	409
Orly.....	274	181	70
Le Bourget.....	1	4	6
Aviation de voyages et aviation légère.....	6	3	6
Opérations communes.....	21	21	18
Frais généraux imputables aux investissements.....	39	46	50
Prêts, participations.....	4	4	8
Remboursement d'emprunts et intérêts intercalaires.....	36	96	131
Financement :			
Autofinancement y compris T.V.A. récupérable....	126	160	254
Dotations ou subventions.....	15	120	95
Emprunts.....	420	405	349

Pour l'Aéroport de Paris, les dépenses d'investissements net cumulées depuis 1966 jusqu'à 1972 inclus atteignent 2 786 milliards de F.

Compagnies aériennes

- Dépenses d'investissements (hors taxes) :

TABLEAU 138

Millions de F

	1971	1972
<i>Air France :</i>		
Matériel.....	334	572
Investissements au sol.....	179	194
Participations.....	34	26
Total	547	792
<i>Air Inter :</i>		
Matériel.....	9	42
Investissements au sol.....	8	18
Total	17	60

- Financement pour Air France :

TABLEAU 139

	1971	1972
Autofinancement.....	262	410
Variation de stock.....	— 1	— 4
Dotation de l'État (augmentation de capital).....		120
Emprunts.....	434	425
Remboursements d'emprunts.....	—148	—159
Total des financements...	547	792

TABLEAU 140 Ports autonomes en 1971

Dépenses d'investissement	Sources de financement			Ressources propres	Produits d'exploitation	Dont remboursement de l'État (ch. 4431)	
	Emprunt	État	Collectivités et entreprises				
Le Havre.....	173	65,8	99	0,3	7,9	188,7	11,8
Marseille.....	160,7	71	66		23,7	173,8	6,1
Bordeaux.....	27,6	15	10,8	0,8	1	82,3	14,3
Dunkerque.....	107,1	43	22,7	6,7	34,7	112,9	12,5
Rouen.....	44,8	10,6	22,8	0,4	11	101,	16,6
Nantes.....	28,8	13,3	12,2	0,1	3,2	59,6	10,4
Total	542	218,7	233,5	8,3	81,5	718,1	71,7

TABLEAU 141 Ports autonomes en 1972

Dépenses d'investissement	Sources de financement			Ressources propres	Produits d'exploitation	Dont remboursement de l'État (ch. 4431)	
	Emprunt	État	Collectivités et entreprises				
Le Havre.....	185	101,2	90,5	1,6	— 8,3	212	15,4
Marseille.....	285,9	153	88,1	1,2	43,6	202	9,5
Bordeaux.....	40,2	26,8	14,7	1,9	— 3,2	83,7	15,6
Dunkerque.....	134,1	90	75	6	— 36,9	120,7	18
Rouen.....	42,8	17	20	0,5	5,3	108	19,6
Nantes.....	17,8	19,6	7,5	0,3	— 10,4	64,2	11,4
Total	705,8	407,6	295,8	11,5	— 9,9	790,6	89,5

(1) Le signe moins indique une perte d'exploitation.

Summary

Transport in France

Evolution, accounts, public authorities charges, passengers charges
1971-1972

11th Report of Commission des Comptes des Transports de la Nation

The report comprises four parts:

- transport's evolution analysis;
- statement of Government and local authorities expenses for transport sector;
- comparison between the above-mentioned expenses with budgetary receipts proper to transport sector;
- transport accounts.

The report concerns mainly 1971 and 1972; some of the figures regarding 1972 are nevertheless still provisional and are thus pointed out with a « P ». Though the report recapitulates, on the whole, the plan and methods of former reports in order to supply homogeneous series and to point out more closely general trends, it provides a few new elements, especially a study on households' transport expenses, a calculation of corrections which have to be made in classical tons-kilometers statistics of conveyance of goods in order to draw them up according to the same distance, on the same connection, for the different kinds of land conveyance, as well as a comparison between transport expenses and receipts for the sole Paris region. Moreover, (T.V.A.) value-added tax's incidence on works was taken into account in the comparisons expenses-receipts.

Reseña

Los transportes publicos en Francia

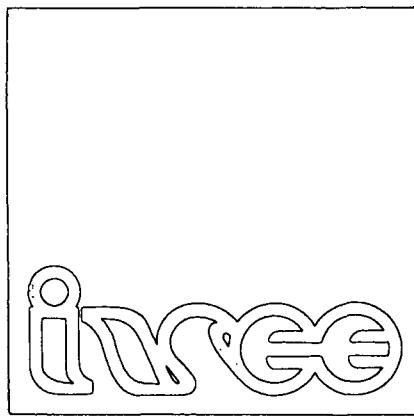
Desarrollo, cuentas, cargas de las colectividades públicas, cargas de los usuarios
1971-1972

Décimo primero Informe de la Comisión de las Cuentas de Transportes nacionales

El Informe consta de cuatro partes:

- análisis del desarrollo de los transportes,
- situación de los gastos estatales y de las colectividades locales con respecto al sector de transportes,
- equiparación de dichos gastos con los ingresos presupuestarios propios del sector de transportes,
- cuentas de transportes.

El antecitado informe abarca esencialmente los años 1971 y 1972; algunas de las cifras relativas al año 1972 son, no obstante, provisionales y por lo tanto van señaladas con la letra « P ». Si bien recapitula en su conjunto el plan y los métodos de informes anteriores con objeto de facilitar series homogéneas y de desprender con mayor claridad las tendencias generales, ofrece unos cuantos elementos recientes, y en especial un estudio de los gastos de transporte de los hogares, un cálculo de las enmiendas que se tuvieron que aportar a las estadísticas clásicas de toneladas-kilómetros de mercancías transportadas a fin de ajustarlas según la misma distancia, en la misma relación, para los diversos modos de transporte terrestre así como una equiparación de los gastos y de los ingresos « transportes » para la región parisina únicamente. Además, en las equiparaciones gastos/ingresos se tomó en cuenta la incidencia de los impuestos sobre el plusvalor (T.V.A.).



o LES TRANSPORTS EN FRANCE. — Evolution, comptes, charges des collectivités publiques, charges des usagers 1971-1972. — Ce volume présente le 11^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation. Ce rapport comporte quatre parties. Une première partie analyse l'évolution des transports terrestres maritimes et aériens (volume, prix, parcs). Une deuxième partie fait l'état des dépenses d'investissements et de fonctionnement de l'État et des Collectivités locales pour le secteur des transports. Une troisième partie établit une comparaison de ces dépenses avec les recettes budgétaires propres à chaque secteur des transports. Enfin la quatrième partie retrace les comptes des transports.

Ce rapport fournit certains éléments nouveaux, notamment :

- une étude des dépenses de transport des ménages en 1970;
- un calcul des corrections à faire subir aux statistiques classiques de tonnes-kilomètres de marchandises transportées pour les établir selon la même distance, sur la même relation, pour les divers modes de transport terrestre;
- une comparaison des dépenses et recettes « transport » pour la seule région parisienne.

N° 121 DES COLLECTIONS DE L'I.N.S.E.E.
(Série C, n° 27)

FÉVRIER 1974

Prix de ce volume : 16 F