

les collections de l'insee

47

C

comptes et
planification

LES TRANSPORTS EN FRANCE 1974

*Évolution, comptes, charges des collectivités
publiques et des usagers, coût des transports*

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

des Affaires économiques

DOCUMENTATION

n^o

de la statistique et des études économiques

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES • INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES • Directeur général : M. E. MALINVAUD • *Les Collections de l'INSEE* sont diffusées par le département de la Diffusion de l'Institut; chef du département : M. Gérard ADER; division Publications et autres supports de diffusion : M. Norbert DIVOY; secrétaire de rédaction : Mme M.-C. MENGELLE-TOUYA • VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° 205 des COLLECTIONS DE L'INSEE, série C, n° 47 - AOUT 1976

Service des Affaires Économiques
DOCUMENTATION
Ref. n° 510 N. 4th - 60.

INSEE - SAEI

**LES TRANSPORTS
EN FRANCE 1974**

*Evolution, comptes, charges des collectivités
publiques et des usagers, coût des transports*

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

LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1974

Evolution, comptes, charges des collectivités publiques et des usagers, coût des transports.

13^e Rapport de la Commission des Comptes des transports de la nation .

Comme les précédents, le 13^e rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, s'inscrit dans le cadre des travaux de la comptabilité nationale. Il présente une synthèse traditionnelle des données macroéconomiques de l'année 1974, et complète les séries antérieures, qui font l'objet des parties 1, 2, 3 consacrées respectivement aux données globales économiques et physiques des transports, aux dépenses de l'Etat et des collectivités locales pour le fonctionnement et l'infrastructure, aux recettes fiscales et aux équilibres ressources emplois de chaque branche. Les méthodes d'élaboration du rapport sur ces points restent inchangées. La principale novation, qui fait l'objet de la 4^e partie porte sur l'essai d'une évaluation du coût des transports pour la Nation et pour les usagers de l'ensemble des modes, pour l'année 1973.

Enfin le rapport comporte certains éléments nouveaux repris dans les annexes et qui traitent, entre autres sujets, des transports en commun urbains et interurbains, des passages à niveaux, de la comparaison internationale de l'activité des différents modes, de l'évolution des indices de tarifs des divers moyens de transports.

La Commission des Comptes des Transports de la Nation a élaboré ce rapport avec le concours de l'INSEE et du SAEI, service commun au Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports; les observations et les suggestions des lecteurs sont à transmettre au Secrétaire de la Commission : Monsieur Pierre SEGURET - SAEI - 55, rue Brillat Savarin, 75013 Paris, téléphone : 588-56-27.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE :

Analyse globale de l'activité des transports

1	<i>Les transports et l'économie nationale</i>	7
2	<i>Evolution des transports de marchandises. Données statistiques</i>	13
	1. Les transports terrestres	13
	1. Ensemble des modes de transport	13
	2. Les transports ferroviaires	16
	3. Les transports par route	17
	4. Les transports par voies navigables	19
	5. Les transports par oléoducs	21
	2. Les transports maritimes français	22
	3. Le fret aérien	25
3	<i>Evolution des transports de voyageurs. Données statistiques</i>	27
	1. Les transports terrestres	27
	1. Le trafic SNCF	27
	2. Le trafic RATP	30
	3. Les transports urbains dans les agglomérations de province	31
	4. Transports collectifs routiers non urbains	31
	5. Les transports scolaires	32
	6. Routes et circulation routière	33
	2. Le trafic maritime de passagers	36
	3. Le trafic aérien de voyageurs	36
4	<i>Commerce extérieur et transport</i>	39

DEUXIEME PARTIE :

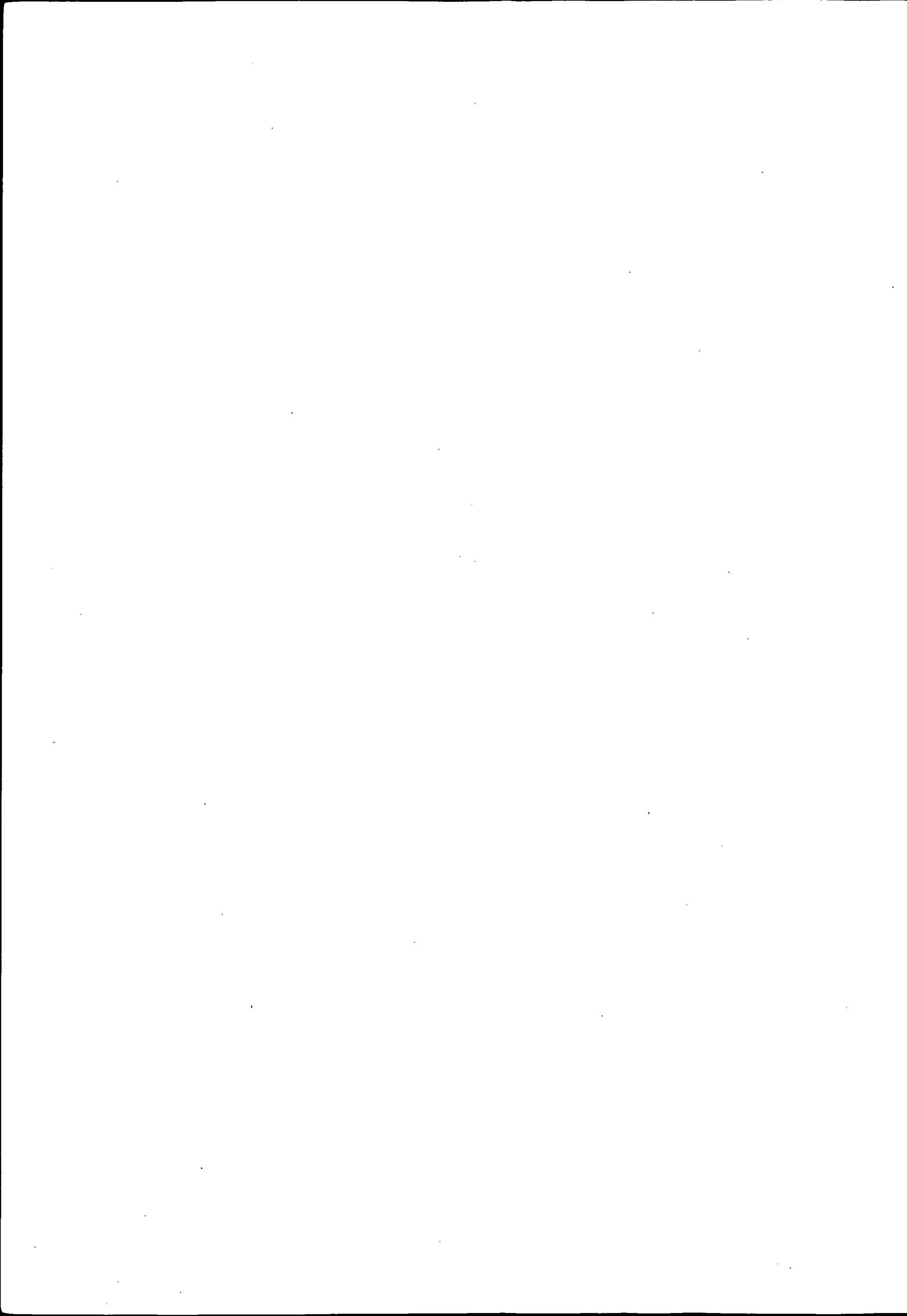
Les dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État et des collectivités locales

1	<i>Les dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'Etat</i>	47
	1. Dépenses de l'État pour les transports terrestres	47
	1. Dépenses de fonctionnement	47
	2. Dépenses d'investissement	49
	a. Routes nationales et autoroutes	49
	b. Voies navigables	52
	c. Ports maritimes	52
	2. Dépenses de l'État pour l'aviation civile	53
	3. Dépenses de l'État pour la Marine Marchande	55

2	<i>Les dépenses des collectivités locales</i>	57
	1. Dépenses d'investissement	57
	2. Dépenses de fonctionnement	57
3	<i>Comparaison des recettes et des dépenses pour l'Etat et pour les collectivités locales en 1974</i>	59
<hr/>		
TROISIEME PARTIE :		
	Les comptes de transport. Équilibre Ressources - Emplois	61
<hr/>		
QUATRIEME PARTIE :		
Le coût des transports		
	1. Transports de marchandises par route	70
	1. Transports par route pour compte d'autrui	70
	2. Transports par route pour compte propre	77
	3. Location	79
	2. Navigation intérieure	81
	3. Transports collectifs de voyageurs par route	82
	1. Les transports pour compte d'autrui	82
	2. Les transports pour compte propre	84
	4. Dépenses pour les voitures légères	85
	5. S.N.C.F. : Résultats d'exploitation en 1973, par grande catégorie d'activités	87
	6. Ports maritimes et transports maritimes	89
	7. Aviation civile	91
	8. Aéroports et transports aériens	92
	9. Auxiliaires des transports terrestres	93
	10. Auxiliaires des transports maritimes	94
	11. Récapitulation	94
<hr/>		
ANNEXES :		
	1. Transports en commun urbains et suburbains	99
	2. Dépenses routières de l'État en région parisienne, dans la région Rhône-Alpes et dans la région Provence-Côte d'Azur	107
	3. Comptes des autoroutes concédées - 1973	109
	4. Les accidents de la route	111
	5. Les passages à niveau	113
	6. Redevances «en route» et dépenses de circulation aérienne en 1973 ..	115
	7. Comparaison internationale de l'activité respective des divers modes de transport	117
	8. Évolution des indices des tarifs des différents modes de transport depuis 1970	119
<hr/>		

PREMIÈRE PARTIE

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



1 LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

Dans le 12ème rapport, des séries couvrant la période 1959-1973 avaient été fournies et analysées. Nous nous contenterons donc dans le présent rapport d'examiner si l'année 1974 s'inscrit dans les tendances observées au cours des dernières années.

LA VALEUR AJOUTÉE DE LA BRANCHE TRANSPORTS ET LA P.I.B.

Alors que la progression de la P.I.B. s'est ralentie en 1974 (+ 3,5%), la valeur ajoutée de la branche transports a connu une croissance vive de son volume (+ 6,2%). Cependant les prix implicites de cette valeur ajoutée ayant crû plus lentement que celui de la P.I.B., la part des transports dans la P.I.B. a, comme par le passé, décrû:

TABLEAU 1 VALEURS AJOUTÉES DES BRANCHES «TRANSPORTS» de 1970 à 1974

Évolution en valeur (en millions de F courants)

	1970	1971	1972	1973	1974
1. Transports terrestres	20 105	21 675	23 796	27 582	29 976
2. Transports aériens et mariti- mes	4 495	4 801	5 053	5 905	6 177
3. Auxiliaires de transports . . .	4 183	4 574	5 048	5 620	6 211
TOTAL	28 783	31 050	33 897	39 107	42 364
Production intérieure brute .	716 794	797 042	894 915	1 014 492	1 168 238

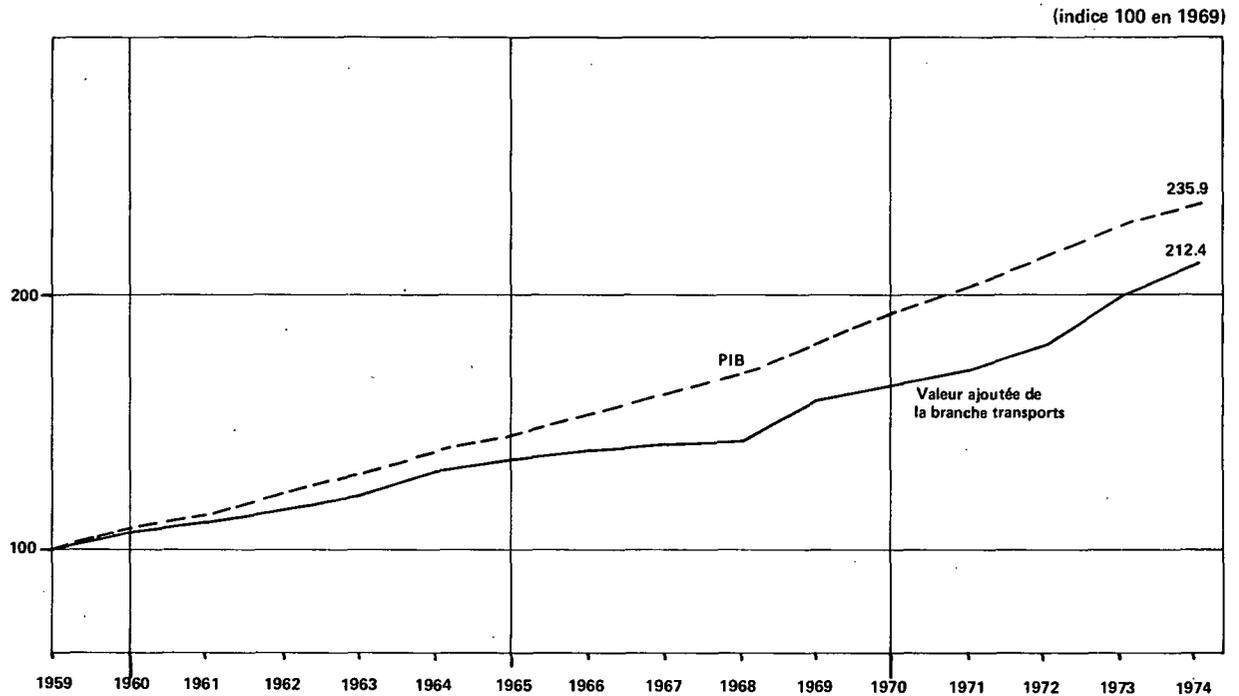
TABLEAU 2 VALEURS AJOUTÉES DES BRANCHES «TRANSPORTS» de 1970 à 1974

Évolution en indice Indice 100 = 1959 Croissance en volume

	1970	1971	1972	1973	1974
1. Transports terrestres	159,0	163,7	171,2	190,2	205,9
2. Transports aériens et mariti- mes	166,9	176,9	196,7	217,7	232,3
3. Auxiliaires de transports . . .	210,1	216,6	229,6	241,5	228,9
Production intérieure brute .	192,8	203,6	215,6	227,9	235,9

GRAPHIQUE N° 1

ÉVOLUTION COMPARÉE DU VOLUME DE LA P.I.B.
ET DE LA VALEUR AJOUTÉE DE LA BRANCHE TRANSPORTS



LES FACTEURS DE PRODUCTION

Comme pour la valeur ajoutée, la croissance des facteurs de production de la branche transports en 1974 s'est nettement accélérée, ce qui est exactement à l'opposé de la tendance pour l'ensemble de l'économie, où emplois et investissements ont connu un net ralentissement de leur croissance.

On notera également que la proportion du nombre des salariés dans la population active de la branche transports (91,6% en 1974) a continué d'augmenter comme cela a été observé depuis quelques années.

TABLEAU 3 EFFECTIFS DE LA BRANCHE «TRANSPORTS» de 1971 à 1974

(moyenne dans l'année en milliers)

	1971	1972	1973	1974
1. Population active de la branche transports . .	727,3	734,0	744,1	762,2
2. Dont : salariés	664,2	671,6	682,0	700,3
Population active dans l'ensemble des branches .	17 155,2	17 204,7	17 387,8	17 539,2
Dont : salariés	12 882,7	13 051,8	13 346,7	13 601,0
3. Population active hors agriculture	14 538,2	14 699,2	14 990,7	15 245,2
4. Dont : salariés	12 433,4	12 625,0	12 939,7	13 212,4
(Indice 100 en 1959)				
1. Population active de la branche transports . .	111,8	112,9	114,4	117,2
2. Dont : salariés	111,5	112,8	114,5	117,6
3. Population active hors agriculture	120,9	122,2	124,7	126,8
4. Dont : salariés	128,6	130,6	133,9	136,7

TABLEAU 4 INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES de 1971 à 1974

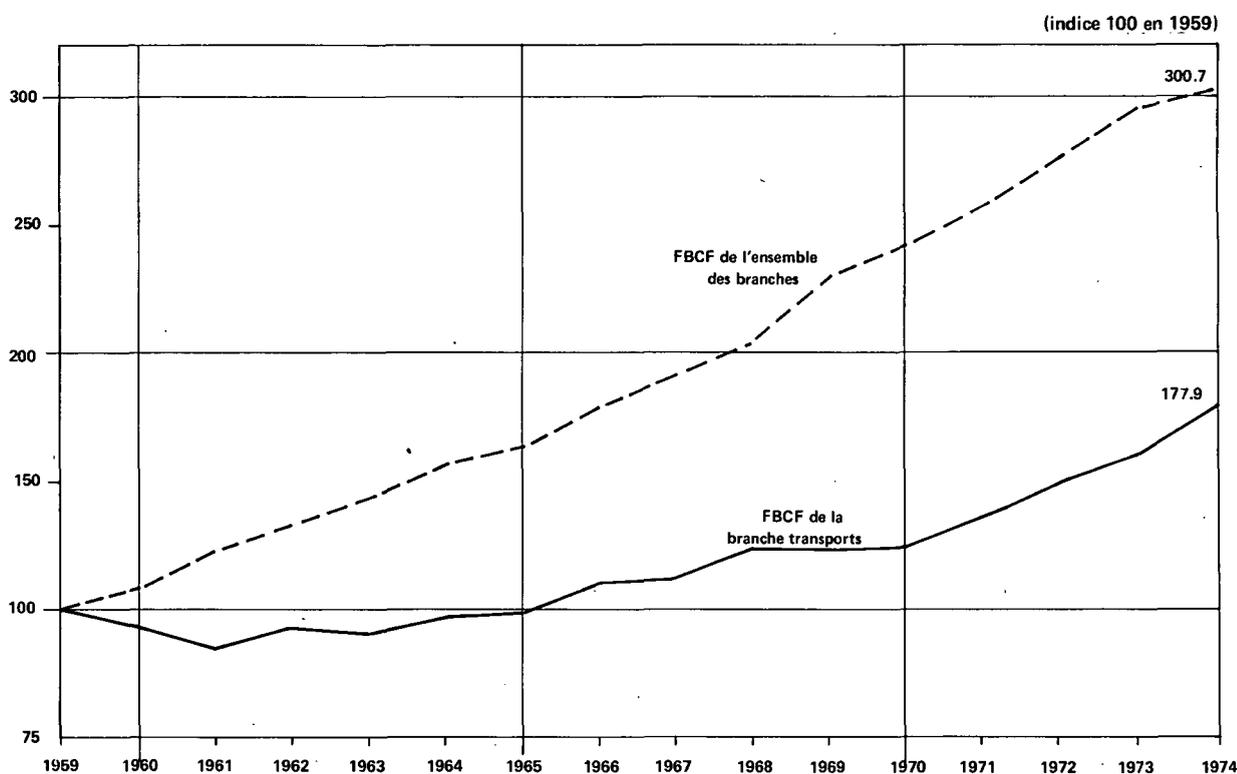
(en millions de F)

	1971	1972	1973	1974
FBCF transports (prix courants)	10 249	11 658	13 283	17 238
FBCF totale (prix courants)	153 373	172 886	193 933	228 985
FBCF transports (prix 1963)	7 873	8 639	9 285	10 336
FBCF totale (prix 1963)	115 104	124 644	131 980	134 676
FBCF entreprises publiques de transport (compris dans le chiffre FBCF Transport) (prix 1963)*	4 271	4 852	4 915	4 866

NOTA : Il ne s'agit ici que des investissements des entreprises. Les investissements de l'État et des collectivités locales, fort importants en matière d'infrastructure de transport, ne sont pas compris dans ces chiffres, ni dans ceux que synthétise le graphique n° 2.

* S.N.C.F. + R.A.T.P. + Aéroport de Paris + AIR FRANCE.

**ÉVOLUTION COMPARÉE DU VOLUME DE LA FBCF TOTALE
ET DE LA FBCF DE LA BRANCHE DES TRANSPORTS (1)**



(1) la FBCF de la branche Transports ne comporte pas la FBCF de l'administration

PRODUCTIVITÉ ET DURÉE DU TRAVAIL

La durée réelle du travail est sans doute mal appréhendée pour certaines professions de transport. De plus, en raison de l'agrégation des résultats d'enquêtes, on ne dispose de données que pour l'ensemble du secteur et il faut souligner que l'évolution globale peut masquer des réalités bien différentes.

La croissance assez vive, tant de la valeur ajoutée que de l'emploi et des investissements de la branche transports est allée de pair avec une certaine modération de la baisse de la durée hebdomadaire du travail et avec des progrès sensibles de la productivité horaire.

La durée hebdomadaire du travail dans les transports a continué de décroître en 1974 par rapport à 1973, mais cette diminution a été voisine de celle observée pour la durée hebdomadaire moyenne du travail dans l'ensemble des branches alors que depuis 1967 la réduction de la durée hebdomadaire du travail dans les transports avait toujours été plus forte que dans le reste de l'économie.

La productivité horaire du travail a vu sa croissance se ralentir (+ 4,9%) par rapport aux dernières années mais cette croissance est restée supérieure dans les transports à celle observée dans l'ensemble des branches.

TABEAU 5 DURÉE DU TRAVAIL ET PRODUCTIVITÉ HORAIRE DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ET DANS L'ENSEMBLE DES BRANCHES de 1971 à 1974

	1971	1972	1973	1974
Durée hebdomadaire du travail (en heures)				
– dans les transports (1)	44,2	43,2	42,3	41,7
– dans l'ensemble des branches (2)	44,2	43,8	43,4	42,9
(1) / (2) x 100	100,0	98,5	97,5	97,2
Productivité horaire du travail (indice 100 = 1959) :				
– dans les transports	166,9	178,6	198,4	208,1
– dans l'ensemble des branches (hors agriculture et logement)	180,9	192,1	201,1	207,7

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

L'année 1974 introduit, par rapport aux tendances observées sur longue période, une rupture assez nette dont on ne peut savoir si elle sera seulement accidentelle ou si elle constitue un point de retournement. En effet, en 1974, la consommation en volume, de transports individuels par les ménages a diminué, et la même année le taux de croissance, en volume, de la consommation de transports collectifs a été supérieur au taux de croissance de la consommation totale des ménages.

Quant à l'évolution des prix, ceux des transports individuels ont crû à un rythme supérieur de 7% à ceux de la consommation totale (21% contre 13%), ce qui accentue un mouvement amorcé depuis quelques années et ceux des transports collectifs ont crû, comme les années précédentes, un peu moins vite que ceux de la consommation totale.

TABEAU 6 ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DES MÉNAGES de 1969 à 1974

(Unité : Millions de Francs)

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Transports individuels	32 773	36 013	42 115	48 274	54 178	62 998
dont :						
Achats de véhicules	11 842	12 606	15 423	18 611	21 403	21 547
Frais d'utilisation	20 931	23 407	26 692	29 663	32 775	41 451
Transports collectifs	7 323	8 149	8 948	9 973	11 094	13 276
Consommation totale	417 579	457 512	512 600	574 340	648 920	767 443

TABEAU 7 INDICES D'ÉVOLUTION EN VOLUME DE LA CONSOMMATION DES MÉNAGES de 1969 à 1974

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Transports individuels	261,6	274,3	301,5	331,5	355,3	341,5
Dont :						
Achats de véhicules	293,9	298,0	335,7	381,0	414,2	372,8
Frais d'utilisation	244,6	262,0	283,6	305,7	324,5	325,2
Transports collectifs	128,8	134,1	138,7	148,0	155,7	165,1
Consommation totale	172,0	179,7	191,0	202,5	214,0	223,0

TABEAU 7bis INDICES D'ÉVOLUTION DES PRIX A LA CONSOMMATION de 1969 à 1974

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Transports individuels	129,8	136,0	144,7	150,8	157,9	191,1
Dont :						
Achats de véhicules	116,9	122,8	133,4	141,8	150,0	167,8
Frais d'utilisation	137,8	143,9	151,5	156,2	162,6	205,2
Transports collectifs	165,1	176,4	187,3	195,6	206,8	233,4
Consommation totale	147,0	154,2	162,5	171,8	183,7	208,4

2 ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

DONNÉES STATISTIQUES (1)

1 - LES TRANSPORTS TERRESTRES

1.1. - Ensemble des modes de transports

Le résultat global de 1974 (+ 3,3% en T-km) masque une baisse de la navigation fluviale et des oléoducs et, pour tous les modes de transports, un renversement complet de la tendance à partir du début de l'automne.

Les six premiers mois de l'année connaissent encore une forte croissance des échanges de marchandises, due à un emballement de la demande intérieure et à une demande extérieure très soutenue, mais au deuxième semestre la production s'est rapidement ralentie. Pour les hydrocarbures, la réduction des transports avait commencé dès la fin de 1973.

Les statistiques usuelles, établies d'après les résultats de l'enquête par sondage, continuent à sous-estimer les transports par route et leur pourcentage dans le total des divers modes de transports, pour les trois raisons suivantes :

- Les réponses aux enquêtes comportent certaines sous-estimations, volontaires ou involontaires; l'ordre de grandeur de ces sous-estimations s'est vraisemblablement réduit ces dernières années mais reste inconnu.
- Certains transports, notamment tous les transports faits par des véhicules immatriculés à l'étranger sur le territoire français ne figurent pas dans les statistiques.
- Les distances utilisées pour calculer les T-km varient sur une même relation pour les divers modes de transport et sont en moyenne un peu plus courtes par route que par fer (8% environ) et beaucoup plus courtes que par voie navigable (27,5% environ).

(1) Pour les données ne figurant pas au présent chapitre, le lecteur pourra se reporter à l'annuaire statistique des transports - résultats 1974.

Les statistiques usuelles donnent les tableaux suivants :

TABLEAU 8 TONNAGES TRANSPORTÉS ET TONNES-KILOMETRES (distances non corrigées)

	1970	1971	1972	1973	1974	Variation 1973/1972	Variation 1974/1973
						en %	
Tonnage transporté (en millions de tonnes)							
Fer SNCF (1)	248	237	232 r	253 r	261	+ 4,5	+ 3,2
Route (+ de 50 km) public et privé (2)	319	318	336	428 r	456	+27,4	+ 6,5
Navigation intérieure (transit exclu)	102,4	100	102,5	101,5	101,1	- 0,9	- 0,4
Transit Rhénan naviga- tion intérieure	(8)	(6,6)	(6,2)	(7,4)	(8,2)		
Oléoducs (transit exclu) .	95,8	101,9	110,2	119	107,2	+ 8,0	- 9,9
Transit oléoduc Sud- Européen	(19,4)	(17,4)	(18,8)	(22,4)	(21,8)		
TOTAL (transits ci-dessus exclus)	765	757	791	902	925	+14,0	+ 2,5
Route (- de 50 km) public et privé (2)	1 245	1 094	1 103	1 293 r	1 289	17,2	- 0,3
Tonnage kilométrique (en milliards de t/km)							
Fer SNCF (1)	69,25	65,80	67,02	71,84	75,31	+ 7,2	+ 4,8
Route (+ de 50 km) public et privé (2)	52,20	54,40	58,40	72,60	77,30	+24,5	+ 6,5
Route (- de 50 km) public et privé (2)	14,70	13,80	14,40	17,40	17,40	+20,8	-
Navigation intérieure (transit exclu)	12,70	12,60	13,10	12,60	12,40	- 3,8	- 1,6
Transit rhénan naviga- tion intérieure	(1,5)	(1,2)	(1,1)	(1,2)	(1,3)		
Oléoducs (transit exclu)	14,50	17,00	18,70	20,30	18,70	+ 8,6	- 7,9
Transit oléoduc Sud- Européen	(14,1)	(13)	(14,1)	(16,9)	(16,1)		
TOTAL (transits ci-dessus exclus)	163,35	163,60	171,62	194,74	201,11	+13,5	+ 3,3
(1) Les chiffres diffèrent de ceux de l'annuaire statistique car ils comprennent les transports en service, mais ne comprennent ni les transports que la S.N.C.F. fait effectuer par route, ni les acheminements de wagons de particuliers vides.							
(2) Séries légèrement modifiées (voir ci-après le paragraphe transports par route).							

TABLEAU 9 RÉPARTITION DU TRAFIC INTÉRIEUR (t/km) ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS

(en %)

Mode de transport	1972		1973		1974	
Distances non corrigées						
Route	42,4		46,2		47,1	
Fer	39,1		36,9		37,4	
Oléoducs (transit exclu)	10,9		10,4		9,3	
Navigation intérieure (transit exclu) ..	7,6		6,5		6,2	
TOTAL	100 %		100 %		100 %	
Distances corrigées						
(même distance sur la même relation pour tous les modes de transport)						
	t/km	%	t/km	%	t/km	%
Route	73	44,6	90	48,5	94,7	49,4
Fer	62	38,1	66,1	35,6	69,3	36,1
Oléoducs (transit exclu)	18,7	11,5	20,3	10,9	18,7	9,7
Navigation intérieure (transit exclu) ..	9,5	5,8	91	4,9	9	4,7
t/km : tonne-kilomètre.						

TABLEAU 10 PART DU RAIL ET DE LA ROUTE PAR COUPURES DE DISTANCES

Selon les coupures de distance les parts du rail et de la route dans le total rail + route sont les suivantes : (distances non corrigées, trafic S.N.C.F. taxé, par wagon complet non compris les transports en service, les wagons de particuliers vides, le trafic routier affrété et le détail).

Désignation des coupures de distances	FER		ROUTE		FER + ROUTE		Part de la route en %	
	1974 en 10 ⁹ t/km	variation 74/73 en %	1974 en 10 ⁹ t/km	variation 74/73 en %	1974 en 10 ⁹ t/km	variation 74/73 en %	1965	1974
0 à 49 km	1,13	+ 2,7	17,43	-	18,56	+ 0,3	91	93,9
50 à 149 km	4,81	- 0,9	22,32	+ 6,8	27,13	+ 5,5	70	82,3
150 à 299 km	11,70	+ 3,2	17,70	+ 1,7	29,40	+ 2,3	45	60,2
300 à 399 km	8,99	+ 2,5	7,31	+ 2,9	16,30	+ 2,9	31	44,8
400 km et plus	45,77	+ 5,9	30,01	+ 10,3	75,78	+ 7,6	24	39,6
TOTAL	72,40	+ 4,5	94,77	+ 5,3	167,17	+ 5,0	42,1	56,7

Par rapport à 1973, on constate que la progression de la route la plus importante concerne le trafic à longue distance (400 km et plus); ce trafic s'est accru en valeur absolue de 10% de plus, et en pourcentage deux fois plus vite par route que par fer, confirmant ainsi la tendance indiquée dans les rapports précédents.

Évolution du niveau moyen des tarifs par mode de transport depuis 1970 : (en indice)

	Route	Voies navigables	Fer
6.01.1970	100	100	100
1.01.1974	117,4	117,6	117,3
31.12.1974	137,1	140,1	126,1

Source : Secrétariat d'Etat aux Transports

Jusqu'en janvier 1974, l'évolution des tarifs est homogène pour les trois modes, en dépit des différences qui auraient pu résulter des changements de structure dans la composition du trafic (sur la SNCF, notamment, augmentation de la part des transports assurée par trains complets). Mais à la fin de 1974, on constate un décalage entre le fer et les autres modes; les augmentations de tarif sur la route et les voies navigables en 1974 ont été réalisées en plusieurs étapes, alors que l'augmentation unique des tarifs ferroviaires a eu lieu le 1.04.1974. D'autre part, l'examen des prix pratiqués par la route montre en 1974 une tendance à la concentration des prix vers le niveau inférieur de la fourchette des tarifs.

1.2. - Transports ferroviaires

TABLEAU 11 ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE (Régime ordinaire uniquement) PAR CATÉGORIE D'ACHEMINEMENT

	TONNES (en millions)				TONNES-KILOMETRE (en milliards)			
	1970	Part en % du total	1974	Part en % du total	1970	Part en % du total	1974	Part en % du total
- RAMES	36,46	16,7 %	35,23	15,3 %	7,85	13,7 %	8,23	13,3 %
dont : Réseaux	23,88		21,99		5,56		5,59	
Particuliers	12,58		13,24		2,29		2,64	
- WAGONS ISOLÉS	72,65	33,4 %	66,72	29,1 %	27,92	48,7 %	26,39	42,8 %
dont : Réseaux	64,04		56,60		24,46		21,76	
Particuliers	8,61		10,12		3,46		4,63	
- TRAINS COMPLETS	108,54	49,9 %	127,49	55,6 %	21,53	37,6 %	27,04	43,9 %
dont : Réseaux	17,56		22,47		5,12		6,76	
Particuliers	90,98		105,02		16,41		20,28	
TOTAL	217,65	100 %	229,44	100 %	57,30	100 %	61,66	100 %
dont : Réseaux	105,48	48,5 %	101,06	44,0 %	35,14	61,3 %	34,11	55,3 %
Particuliers	112,17	51,5 %	128,38	56,0 %	22,16	38,7 %	27,55	44,7 %

N.B. Les chiffres ci-dessus ne concernent que l'acheminement en charge des wagons, rames et trains complets.

TABLEAU 12 LES TRANSPORTS FERROVIAIRES PAR CATÉGORIE DE CONDITION DE DESSERTE

	1970	1973	1974	%
Embranchement à embranchement :				
– Millions de tonnes	124,12	126,44	129,70	52,00
– Milliards de t/km	29,27	30,31	31,88	44,00
Embranchement à gare :				
– Millions de tonnes	51,77	53,12	53,87	21,60
– Milliards de t/km	15,97	16,40	17,24	23,80
Gare à embranchement :				
– Millions de tonnes	33,94	36,76	40,45	16,20
– Milliards de t/km	9,14	9,67	10,76	14,90
Gare à gare :				
– Millions de tonnes	25,48	25,71	25,20	10,20
– Milliards de t/km	11,96	12,88	12,52	17,30

L'année 1974 confirme la tendance antérieure : le trafic de gare à gare diminue, alors que celui d'embranchement à embranchement renforce sa prépondérance.

Le tableau ci-après montre que le trafic international de la SNCF représente le tiers de son trafic total.

TABLEAU 13 TRAFIC INTERNATIONAL DE LA SNCF

	Tonnes (Millions)			t/km (1) (Milliards)		
	1970	1973	1974	1970	1973	1974
Importation	33,91	32,46	35,55	9,12	8,13	9,07
Exportation	38,28	39,41	40,34	10,26	10,90	11,83
Transit	6,72	7,63	7,42	3,44	4,54	4,52
TOTAL	78,91	79,50	83,31	22,82	23,57	25,42

(1) t/km : tonne-kilomètre.

1.3. - Les transports par route

L'année 1973 avait été caractérisée par une très forte croissance. Celle-ci a continué au début de 1974, mais la croissance a fait place à une forte baisse au cours du 2ème semestre. Le volume des transports pour l'ensemble de l'année 1974 reste, toutefois, supérieur à celui de 1973.

TABLEAU 14 RÉPARTITION DU TRAFIC PAR CATÉGORIE DE TRANSPORTEURS ET PAR COUPURE DE DISTANCE

	Compte propre					Compte d'autrui				
	1970	1971	1972	1973	1974	1970	1971	1972	1973	1974
	Tonnage transporté (en millions de tonnes)									
0 à 49 km	875	746	777	943	947	370	347	325	350	342
50 à 149 km	122	110	120	160	173	85	91	88	108	116
150 à 299 km	27	26	28	40	43	37	40	45	52	51
300 à 399 km	5	5	4	7	8	10	12	13	15	15
400 et au-delà	5	6	6	10	12	28	29	32	35	39
TOTAL	1 034	893	935	1 160	1 183	530	519	503	560	563
	Tonnage kilométrique (en milliards de t/km)									
0 à 49 km	9,8	9,0	9,6	12	12,3	4,9	4,8	4,8	5,4	5,2
50 à 149 km	8,9	8,1	9,2	11,9	12,8	6,9	7,7	7,3	9	9,5
150 à 299 km	4,6	4,5	4,8	7	7,6	7,3	8,0	8,9	10,4	10,1
300 à 399 km	1,4	1,4	1,3	2,2	2,4	3,5	4,0	4,2	4,9	4,9
400 et au-delà	3,1	3,1	3,4	5,9	6,9	16,5	17,6	18,2	21,3	23,1
TOTAL	27,8	26,1	28,3	39,0	42,0	39,1	42,1	43,4	51,0	52,8

TABLEAU 15 ÉVOLUTION DU TRAFIC INTERNATIONAL ROUTIER (trafic frontalier inclus)

(En milliers de tonnes)

Pays	Importations				Exportations			
	1973		1974		1973		1974	
	% de la route sur le total tous modes	Tonnes	% de la route sur le total tous modes	Tonnes	% de la route sur le total tous modes	Tonnes	% de la route sur le total tous modes	Tonnes
Belgique	53,9	12 395	53,1	12 720	28,2	9 713	23,4	8 519
Pays-Bas	25,1	2 506	24,0	2 680	25,8	1 835	27,7	1 859
Allemagne (RF)	27,6	5 352	27,0	5 961	29,9	10 624	29,8	9 839
Italie	29,4	1 788	38,6	1 937	22	2 221	26,2	3 115
Suisse	84,5	816	80,9	866	36,1	3 265	37,7	3 093
Espagne	48,4	1 102	40,8	1 117	55,5	1 328	58,6	1 684
Autres	—	386	—	450	—	488	—	548
TOTAL		24 345		25 731		28 874		28 657

Source : Direction Générale des Douanes

Du point de vue réglementaire, l'année 1974 est marquée par le plein effet de la suppression de tout contingentement en zones courtes, par l'extension des limites de ces zones et par l'augmentation du poids total en charge de 35 à 38 tonnes.

L'évolution du nombre des titres de locations de véhicules de transport de marchandises a été la suivante de 1971 à 1974, l'évolution en 1973 et 1974 s'expliquant par la suppression du contingentement des licences de location successive en zone courte et par les possibilités d'option pour une licence de transport public offerte aux détenteurs de licences de location successive de zone longue.

TABLEAU 16 TITRES DE LOCATION DE VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES de 1971 à 1974

	1971	1972	1973	1974	1974/1975
Location successive :					
Zone longue (A) (1)	3 852	3 736	3 339	3 100	- 7%
(modèle 11) (B) (1)	2 280	2 486	2 279	2 166	- 5%
(C) (1)	707	707	690	691	-
équivalence (A)	5 169	5 156	4 651	4 356	- 6,3%
Location successive :					
Camionnage (A)	12 383	12 430	12 924	7 893	- 39%
(modèle 12)					
Zone courte (A)	-	-	3 484	8 006	+ 129,8%
(modèle 14)					
Location longue durée :					
Zone longue (A)	12 890	13 848	14 094	13 253	- 6%
(modèle 13) (B)	7 107	6 103	5 900	5 600	- 5%
(C)	2 010	1 813	1 779	1 951	+ 9,7%
équivalence (A)	16 946	17 353	17 489	16 541	- 5,4%
(1) Licence (A) : au moins 19 tonnes de poids total en charge Licence (B) : de 11 à 19 tonnes de poids total en charge Licence (C) : moins de 11 tonnes de poids total en charge.					

1.4. - Les transports par voies navigables

TABLEAU 17 TONNAGES TRANSPORTÉS SELON LA NATURE DU TRAFIC

Nature du trafic	TONNAGE						TONNAGE KILOMÉTRIQUE					
	En millions de tonnes				Variation en %		En milliards de t/km				Variation en %	
	1971	1972	1973	1974	1974/1965	1974/1975	1971	1972	1973	1974	1974/1965	1974/1973
Intérieur	64,3	64,5	62,5	61,0	+ 4,6	- 2,4	8,30	8,52	8,18	7,92	- 6,7	- 3,2
Importations	13,1	12,7	13,0	14,3	+ 53,8	+ 10,0	1,63	1,72	1,72	1,83	+ 69,4	+ 6,4
Exportations	22,6	25,3	25,9	25,8	+ 70,9	- 0,4	2,63	2,88	2,67	2,64	+ 59,0	- 1,1
Transit	6,6	6,2	7,4	8,2	+ 17,1	+ 10,8	1,21	1,04	1,22	1,35	+ 5,5	+ 10,7
TOTAL	106,6	108,7	108,8	109,3	+ 21,9	+ 0,5	13,77	14,16	13,79	13,74	+ 9,8	- 0,4

Pour l'ensemble de l'année la stagnation, ressentie aussi bien pour les transports publics que pour les transports privés, est due à la dégradation de l'activité à partir du mois d'août. La progression du trafic atteignait en effet, à la fin du 1er semestre, + 8,3 % par rapport au 1er semestre 1973.

Le parc se modernise et décroît en nombre.

TABLEAU 18 PARC DE NAVIGATION INTÉRIEURE

	1971		1974	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Bâteaux tractés	637	234 000	360	137 000
Barges	821	499 000	972	610 000
Automoteurs	5 451	2 029 000	5 133	1 937 000
TOTAL	6 909	2 762 000	6 465	2 684 000
Parc Rhénan-Mosellan				
TOTAL	179	256 000	149	245 000

1.5. - Les transports par oléoducs

TABLEAU 19 TRAFIC PAR OLÉODUCS de 1970 à 1974

	1970	1973	1974	1974/1973 en %
- Tonnages (millions de tonnes) :				
Brut	82,5	97,3	87,5	- 10,0
Produits raffinés	13,3	21,7	19,7	- 9,0
TOTAL (sans transit)	95,8	119,0	107,2	- 9,9
Sud Européen Transit	19,4	22,4	21,8	- 2,7
- Tonnage kilométrique (milliards de t/km) :				
Brut national	12,1	16,2	15,5	- 4,3
Raffiné	2,49	4,1	3,2	- 2,2
TOTAL (sans transit)	14,5	20,3	18,7	- 8,0
Sud Européen Transit	14,1	16,9	16,1	- 4,7

2 - LE TRANSPORT MARITIME FRANÇAIS.

ACTIVITÉ GÉNÉRALE

En 1973, les échanges maritimes internationaux avaient fortement progressé (+ 13,3% par rapport à 1972); l'année 1974 a vu cette progression se ralentir sensiblement (+ 5%) à la suite de la réduction des importations de produits pétroliers de l'ensemble des pays industrialisés.

On ne possède pas encore de statistiques complètes sur l'activité de l'armement français en 1974. La progression serait de l'ordre de 4% par rapport à 1973, et serait due au développement des importations de charbon et de minerais et aux exportations sur le Moyen-Orient.

TABLEAU 20 ACTIVITÉ DU PAVILLON, ET DE L'ARMEMENT FRANÇAIS en 1973

	Navires français		Navires affrétés
	Tonnages (en milliers de tonnes)	% variation 1973/1972	Tonnages (en milliers de tonnes)
- Importations :			
Marchandises sèches	10 138	- 3,4	2 458
Hydrocarbures	46 972	+ 7,0	242
TOTAL	57 110	+ 3,9	2 700
- Exportations :			
Marchandises sèches	6 231	+ 3,9	833
Hydrocarbures	470	+ 70,9	-
TOTAL	6 701	+ 6,9	833
- Trafic tiers :			
Marchandises sèches	9 949	+ 76,6	2 529
Hydrocarbures	46 617	+ 71,2	1 233
TOTAL	56 566	+ 74,6	3 762
- Trafic total :			
Marchandises sèches	26 318	+ 16,0	5 820
Hydrocarbures	94 059	+ 32,6	1 475
TOTAL	120 377	+ 28,6	7 295
- Cabotage national :			
Marchandises sèches	1 636	- 3,2	-
Hydrocarbures	17 817	+ 24,4	-
TOTAL	19 453	+ 30,8	-

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE FRANÇAISE

En 1974, la flotte de commerce française s'est accrue de 15%, passant de 8 108 763 Tjb (tonneau de jauge brute) au 1er janvier 1974 à 9 335 168 Tjb au 1er janvier 1975, ce qui place le pavillon français à la 9ème place dans le classement mondial. Le nombre important d'unités nouvelles mises en service au cours de l'année a eu pour effet de ramener l'âge moyen de la flotte à 6 ans et 8 mois au 1er janvier 1975, au lieu de 7 ans un an plus tôt.

Le plan de développement de la flotte de commerce française porte sur un programme de livraison de quelques 140 navires pour un tonnage de 8,5 millions de Tjb au cours de la période 1976/1980.

TABLEAU 21 FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE

Unité : milliers de tonnes de jauge brute (tjb)

	au 1.1.1974		au 1.1.1975	
	nombre	tjb	nombre	tjb
Navires à passagers	21	180	22	124
Pétroliers	121	5 262	120	6 124
Autres cargos	342	2 667	361	3 087
dont porte-conteneurs	11	194	11	204

PRIX DU TRANSPORT MARITIME

La crise pétrolière rend difficile la situation des flottes pétrolières. Après la montée spectaculaire des taux de frêt à la fin de l'année 1973, les cours se sont effondrés en 1974, de plus de 80% de janvier à décembre pour les très gros pétroliers, et la perspective de réouverture du Canal de Suez n'était pas faite pour améliorer la situation.

Le marché des frêts des marchandises sèches se situe à la fin de l'année 1974 à un niveau légèrement supérieur à celui atteint à l'automne 1973.

Sur les lignes régulières, on note une forte augmentation des prix (+ 25 % au cours de 1974), décidée pour couvrir les dépenses supplémentaires d'exploitation des armements notamment le quadruplement du prix des soutes.

TRAFIC DES PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS

(voir annuaire statistique des transports - Résultats 1974)

Le trafic commercial de marchandises embarquées et débarquées dans l'ensemble des ports métropolitains a augmenté en 1974 de 3,4% par rapport à 1973 : les importations de produits pétroliers, qui représentent 85% du total des importations, ont baissé de 0,5% : 185 millions de tonnes contre 186 en 1973.

– Les importations de marchandises sèches ont augmenté de 13,5% par rapport à 1973; la progression est la même qu'entre 1972 et 1973. On note en particulier, les importations de combustibles minéraux solides qui ont augmenté de 50%.

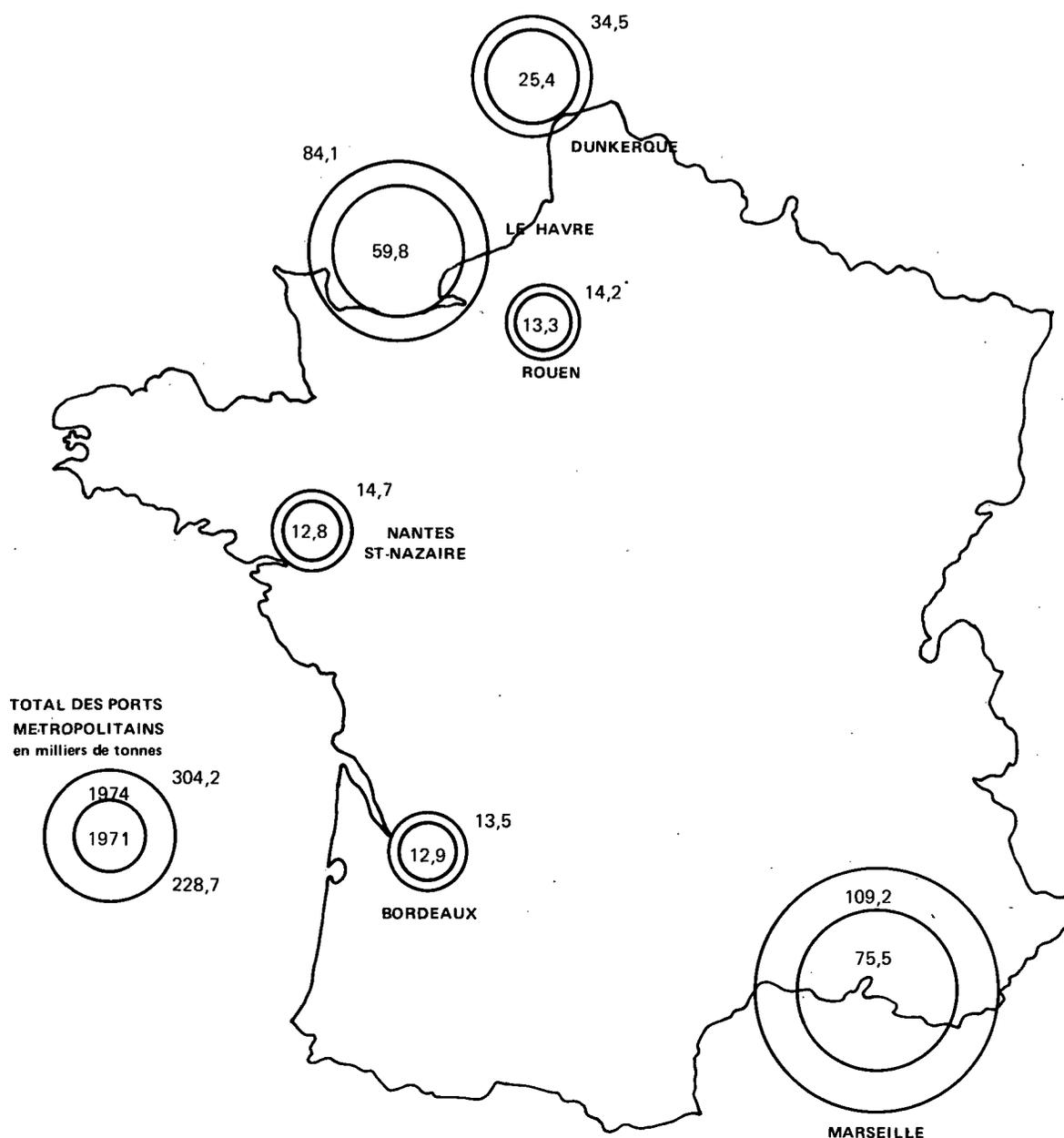
– Les exportations sont en hausse de 5% par rapport à 1973; la croissance des exportations des seules marchandises sèches atteint 9,9%.

Les six ports autonomes ont réalisé près de 90% de l'ensemble du trafic commercial de marchandises des ports métropolitains; leur trafic a progressé en moyenne de 3,9%, mais les résultats de chacun d'entre eux varient selon la part des importations d'hydrocarbures dans leur trafic total : ainsi le port du Havre avec 83,9 millions de tonnes accuse une baisse de 3,2% par rapport à 1973, bien que les tonnages de marchandises solides en vrac et des autres marchandises sèches aient augmenté respectivement de 73% et de 4%.

Marseille, avec 109 millions de tonnes dont 95 millions de produits pétroliers, reste le premier port français. Son trafic a augmenté de 8,6% par rapport à 1973.

Dunkerque enregistre également une progression de l'ordre de 8% de son trafic qui atteint 33,7 millions de tonnes.

CARTE
TRAFIC PORTUAIRE EN 1974 ET RAPPEL DU TRAFIC 1971



3 - LE FRET AÉRIEN

TABLEAU 22 FRET AU DÉPART OU A DESTINATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS DE LA MÉTROPOLE
(Corse incluse)

(En tonnes)

	1971	1972	1973	1974
Frêt	309 000	355 000	398 000	430 000
Poste	98 123	99 415	97 196	100 355
TOTAL ...	407 123	454 415	495 196	530 355
Taux de croissance par rapport à l'année précédente ...		11 %	9 %	7 %

Source : Secrétariat Général à l'Aviation Civile.

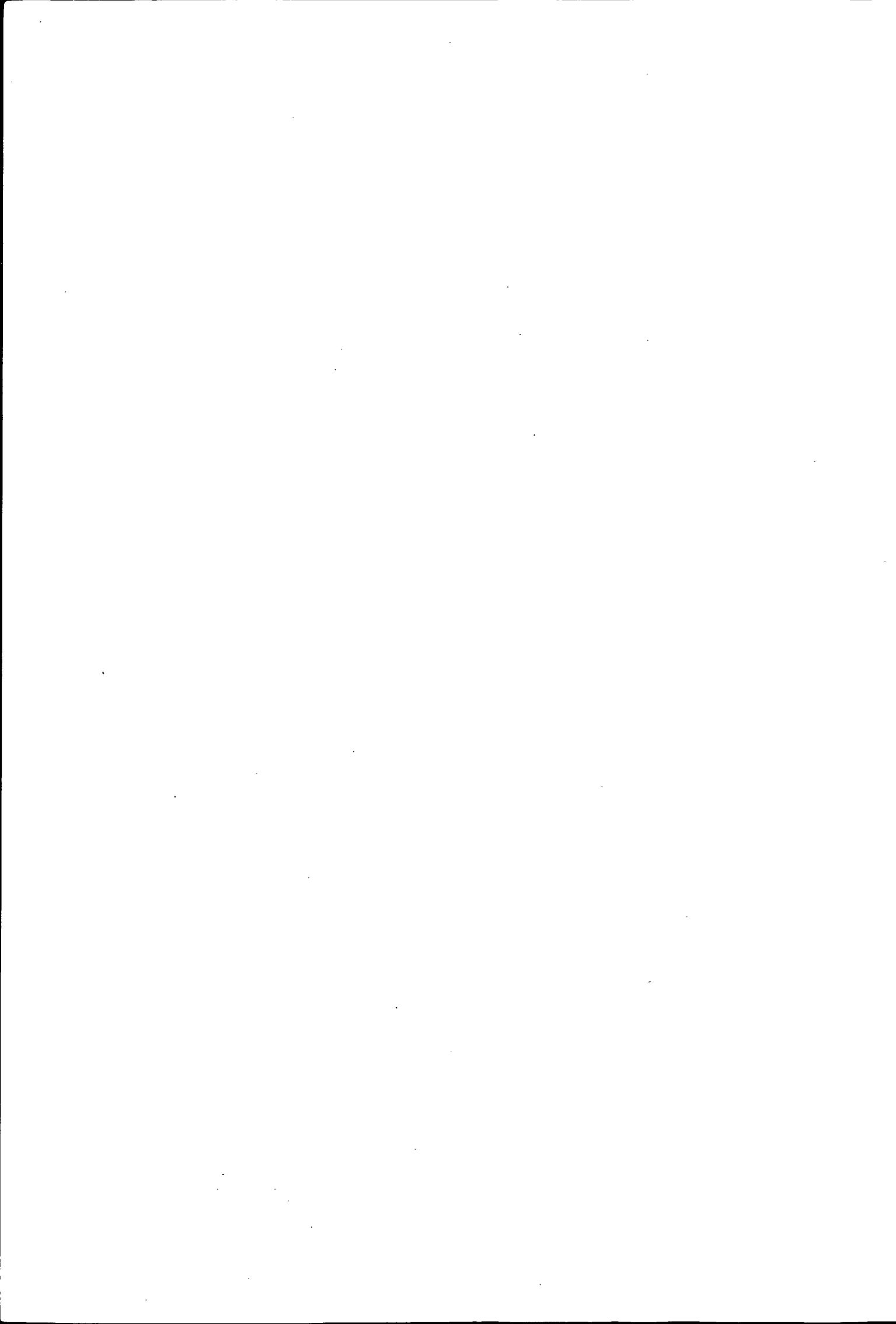
Sur les 430.000 tonnes de frêt, l'Aéroport de Paris, à lui seul, en a assuré 355 000.

TABLEAU 23 FRET AÉRIEN (poste exclue) DES PRINCIPALES COMPAGNIES FRANÇAISES

(En millions de t/km)

	1971	1972	1973	1974
Air-France	366	473	569	659
Air-Inter	4,2	5	5,9	6,2
U.T.A.	127,2	150	198,5	228
TOTAL	497,4	628	773,4	893,2
Taux de croissance par rapport à l'année précédente ...		26,2 %	23,1 %	15,4 %

Source : Secrétariat Général à l'Aviation Civile.



3 ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

DONNÉES STATISTIQUES (1)

1 - LES TRANSPORTS TERRESTRES

L'année 1974 se caractérise par un infléchissement des tendances antérieures; les transports collectifs accusent une reprise, notamment les transports en commun urbains, tandis que la croissance des transports individuels marque une pause.

1.1. - Le trafic S.N.C.F.

Le trafic autre que de banlieue a cru en 1974 par rapport à 1973 de 3,5% en nombre de voyageurs et de 6% en V-km. Ce taux est supérieur au taux moyen annuel de croissance des V-km depuis 1968 (+ 4,9) et au taux de l'année précédente (+ 4,3). Il provient pour un tiers environ de l'allongement des parcours moyens.

Pour la deuxième année consécutive, le trafic des trains omnibus n'a pas diminué et même a un peu augmenté, la croissance étant due surtout aux services de banlieue en province. Dans les chiffres du trafic omnibus au tableau 26 est compris le trafic des autocars de remplacement qui a été d'environ 250 millions de V-km en 1974.

(1) Pour les données ne figurant pas au présent chapitre le lecteur pourra se reporter à l'annuaire statistique des transports - résultats 1974.

TABLEAU 24 TRAFIC SNCF AUTRE QUE CELUI DE LA BANLIEUE DE PARIS

(Milliards de voyageurs/km)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
– Plein tarif :							
1ère classe	1,97	2,20	2,31	2,39	2,38	2,56	2,63
2e classe	6,82	7,46	7,70	7,68	7,80	7,96	8,35
– Tarifs réduits :							
– Tarifs commerciaux							
1ère classe	1,65	1,70	1,88	2,06	2,16	2,35	2,51
2e classe	4,61	5,08	5,40	5,65	6	6,42	7,08
– Tarifs sociaux							
1ère classe	2,00	2,09	2,11	2,10	2,18	2,23	2,29
2e classe	9,44	10,28	10,58	9,85	10,62	10,93	11,61
– Tarif international :							
1ère classe	0,64	0,75	0,92	0,90	0,98	1,01	1,08
2e classe	3,05	3,46	3,77	4,06	4,22	4,37	4,63
– Ensemble du trafic :							
1ère classe	6,26	6,74	7,22	7,45	7,69	8,15	8,51
2e classe	23,92	26,28	27,45	27,24	28,64	29,74	31,67
TOTAL GÉNÉRAL	30,18	33,02	34,67	34,69	36,34	37,89	40,18
Nombre (millions de voyageurs)	220	227	226	218	221	223	231

TABLEAU 25 TRAFIC SNCF - Banlieue parisienne (zone de la région des transports parisiens et hors de cette zone)

(En milliards de voyageurs/km)

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
– Plein tarif :						
1ère classe	0,060	0,060	0,062	0,060	0,052	0,052
2e classe	1,15	1,16	1,21	1,23	1,23	1,30
– Tarifs sociaux :						
Abonnements hebdomadaires .	3,71	3,86	3,93	4,30	4,23	4,44
Autres abonnements (ordinaires trimestriels, élèves)	0,574	0,589	0,615	0,636	0,640	0,667
Autres tarifs sociaux (familles nombreuses, etc.)	0,627	0,630	0,630	0,668	0,648	0,679
– Ensemble du trafic :						
1ère classe	0,227	0,217	0,217	0,226	0,214	0,222
2e classe	5,89	6,09	6,23	6,67	6,59	6,91
TOTAL	6,12	6,31	6,44	6,89	6,80	7,13
Nombre (en millions de voyageurs)	380	387	389	404	397	411

L'augmentation de 4,8 % en V-km et de 3,5 % en nombre par rapport à 1973, est analogue à celle des années antérieures.

TABLEAU 26 VARIATION DU TRAFIC SNCF

En milliards de voyageurs/km

	1970	1971	1972	1973	1974	Variation 1974/1965 en %
Omnibus	5,14	4,50	4,31	4,42	4,54	- 26,9
Banlieue de Paris (1)	6,37	6,51	6,97	6,88	7,21	+ 28,5
Rapides, express	29,47	30,13	31,95	33,40	35,56	+ 34,4
	40,98	41,14	43,23	44,70	47,31	+ 23,6

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

TABLEAU 27 TRAFIC DES COUCHETTES

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Couchettes (voyageurs en milliers) (y compris les trains auto-couchettes)	4 700	5 170	5 400	6 120	6 620	7 050
Trains auto-couchettes :						
- Nombre d'autos (en milliers)	103,2	123,9	131,1	145,5	160,5	170,4
- Nombre de voyageurs (en milliers)	265	320,7	337,2	381,7	432,3	465,9

TABLEAU 28 PRODUIT MOYEN DU VOYAGEUR/KM, TVA COMPRISE (non compris indemnités compensatrices versées par l'État au titre des tarifs sociaux)

Unité : centime

	1965	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	Variation 1974/1973 en %
- En Francs courants :									
Banlieue de Paris	4,31	5,84	5,96	6,66	6,91	7,01	7,11	7,31	+ 2,8
Autres	7,43	8,68	9,06	9,70	10,34	10,80	11,38	12,11	+ 6,4
Ensemble	6,98	8,23	8,57	9,23	9,81	10,19	10,73	11,39	+ 6,2
- En Francs constants (prix P.I.B.)									
Banlieue de Paris	4,31	5,31	5,08	5,40	5,31	5,11	4,84	4,48	+ 0,4
Autres	7,43	7,89	7,73	7,86	7,96	7,87	7,75	7,42	- 1,4
Ensemble	6,98	7,48	7,31	7,48	7,55	7,43	7,31	6,98	- 1,00

La recette moyenne par voyageur-km TVA comprise, en francs courants des services autres que la banlieue de Paris progresse, mais, si on l'exprime en francs constants (par rapport au prix de la PIB) on observe avant 1968, une hausse puis une certaine stabilité suivie d'une légère baisse en 1973 et d'une chute en 1974; cette chute est d'ailleurs compensée pour la SNCF par la diminution du taux de TVA sur les recettes de transports voyageurs qui est passé de 17,6% à 7% au mois de juin 1974.

TABLEAU 29 RECETTE MOYENNE, HORS BANLIEUE DE PARIS, PAR VOYAGEUR-KM SNCF

Unité : centime

	1965	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
F. courants	6,98	8,23	8,57	9,23	9,81	10,19	10,73	11,39
F. constants	6,98	7,48	7,31	7,48	7,55	7,43	7,31	6,98

Cette évolution est à comparer, encore qu'une fraction seulement des trafics soit en concurrence et que les distances prises en compte pour calculer le tarif kilométrique soient plus courtes en général par air que par fer, avec l'évolution de la recette moyenne par km d'Air-Inter qui était en 1965 de 0,13 F et en 1972 de 0,29 F.

1.2. - Le trafic RATP

L'augmentation du nombre total de voyageurs en 1974 (+ 2,6%) tient pour l'essentiel à l'accroissement du trafic routier (+ 5% contre + 1,6% pour le réseau ferré). La longueur des couloirs réservés est passée de 78 km en 1973 à 86 en 1974, dont seulement 12,8 en banlieue.

TABLEAU 30 TRAFIC RATP

	1971	1972	1973	1974
a. Voyageurs transportés (en millions)				
– Réseau Métro	1 077	1 110	1 097	1 108
– Réseau express régional	99	114	130	139
TOTAL FER	1 176	1 224	1 227	1 247
Réseau routier	514	504	501	526
TOTAL	1 690	1 728	1 728	1 773
b. Voyageurs-kilomètres (en milliards)				
– Réseau ferré	6,57	6,87	7,02	7,24
– Réseau routier	2,08	2,04	2,03	2,15
TOTAL	8,65	8,91	9,05	9,39

Les tarifs n'avaient pas au 31.12.74 varié depuis le 1.08.71; ils avaient donc en francs constants baissé d'un quart. Le tarif des cartes de travail représente moins de 50% du prix de revient (prix du module d'équilibre).

1.3. - Les transports urbains dans les agglomérations de Province

Une étude, portant sur 47 réseaux principaux, totalisant 90% du trafic donne l'évolution suivante de 1967 à 1973 :

TABLEAU 31 ÉVOLUTION DES 47 PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS URBAINS

	1967	1973	Variation 1973/1967 en %
Longueur de lignes (en km)	4 561	5 393	+ 18,2
Voyageurs transportés (en milliers)	931 418	815 204	- 12,5
Parcours des véhicules (en milliers de véhicules-kilomètres)	169 127	184 009	+ 8,7
Nombre de véhicules	4 866	5 445	+ 11,9
Effectifs (personnel roulant + administration)	17 147	16 417	- 4,3

Dès 1973 dans certaines villes et en 1974 dans la majorité d'entre elles, la régression du trafic dont témoigne le tableau 31 a cessé. Globalement sur les 29 principaux réseaux, le trafic a augmenté de 3,95% de 1973 à 1974; l'accroissement est particulièrement net, là où la fréquence et la régularité des services ont été améliorés, notamment grâce à la création de couloirs réservés.

1.4. - Transports collectifs routiers non urbains

Les données statistiques sur les transports collectifs non urbains de voyageurs restent imprécises et même parfois contradictoires, sauf pour les transports scolaires.

Des enquêtes par sondage effectuées résulteraient les évaluations approximatives suivantes pour 1974 :

TABLEAU 32 TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS NON URBAINS en 1974

Véhicules-kilomètres en 1974 :	1 milliard dont	34 % services réguliers
		25 % services scolaires
		24 % transports de personnel
		17 % transports occasionnels
Voyageurs transportés hors transports scolaires en 1974 :	services réguliers	: 360 millions
	transports de personnel	: 300 millions
	transports occasionnels	: 75 millions

1.5. - Les transports scolaires

Les transports scolaires continuent à se développer à un rythme rapide encore que depuis 2 ou 3 ans les effectifs scolaires tendent à plafonner.

Durant l'année scolaire 1972-1973, il a été transporté environ 1 600 000 élèves par jour en moyenne. Sur un total de 9 664 000 élèves pour la période scolaire 1972-1973 (1er et 2ème degré) plus de 16% ont donc utilisé quotidiennement un transport collectif routier contre 9,7% pour l'année scolaire 1967-1968.

TABLEAU 33 NOMBRE D'ENFANTS TRANSPORTÉS PAR JOUR

En milliers

Années	Circuits spéciaux	Services réguliers	Total
1969-70	797	365	1.162
1970-71	882	437	1.319
1971-72	955	490	1.445
1972-73	1 000	541	1 541
1973-74	1 050	584	1 634

Les circuits spéciaux assurent les 2/3 des transports scolaires (64,9%) et ce pourcentage reste sensiblement constant; le nombre de circuits spéciaux existants a tendance à croître.

TABLEAU 34 LES CIRCUITS SPÉCIAUX

Année scolaire	Nombre de circuits spéciaux	Longueur totale	Longueur moyenne
1967-68	14 300	334 000 km	23,4 km
1968-69	16 200	385 000 km	23,8 km
1969-70	17 700	457 000 km	25,8 km
1970-71	19 500	511 000 km	26,1 km
1971-72	21 300	550 000 km	25,8 km
1972-73	22 800	690 000 km	30,3 km

La répartition des circuits spéciaux selon la qualité de l'organisateur a peu évolué :

TABLEAU 35 RÉPARTITION DES CIRCUITS SPÉCIAUX

En %

Année scolaire	Départements	Communes et syndicats de com.	Associations de parents ou de familles	Établissements d'enseignement	Transporteur et autres	TOTAL
1967-68	18,2	56,8	20,0	4,0	1,0	100
1972-73	26,7	52,8	17,6	2,0	0,9	100

Le coût global annuel des transports scolaires a été pour l'année scolaire 1972/1973 de 715 millions de francs, financés par :

- subventions de l'État	384,1 millions, soit 53,7 %
- subventions Collectivités Locales	169,7 millions, soit 24,3 %
- autres subventions	21,2 millions, soit 2,6 %
- participation des familles	140,0 millions, soit 19,6 %

Pour l'année scolaire 1973/1974, la participation de l'État a augmenté et atteint 55,45%, la charge des familles se réduisant, elle, à 15% environ.

Le coût total des transports scolaires augmente en moyenne de 20% par an en raison tant de l'accroissement du nombre d'élèves transportés que de la hausse des prix.

Le coût annuel par élève varie dans des proportions parfois très importantes d'un département à l'autre ou suivant le mode d'organisation du transport scolaire. Le coût moyen annuel par élève transporté était en 1972-73 de 455 F (468 F sur les circuits spéciaux, 430 F sur les circuits réguliers), soit environ 2,50 F par jour. Il a augmenté dans le passé d'environ 7,6% par an.

Le prix du véhicule/kilomètre des services spéciaux a augmenté moins vite que le prix moyen par élève transporté : de 1,44 F en 1967-1968 à 1,96 F en 1972-1973, soit une hausse de 36,1% contre 44,1% pour le prix par élève transporté.

1.6. - Routes et circulation routière

a) Evolution de la circulation

La circulation a diminué en 1974 (- 0,8%) sur les routes nationales et n'a que faiblement augmenté (+ 0,7%) sur les autoroutes.

TABLEAU 36 INDICE DE CIRCULATION (1)

Base 100 en 1970

	1970	1971	1972	1973	1974	1974/1973 en %
Routes nationales	100	107	113	120	119	- 0,8
Autoroutes	100	113,7	128	141	142	+ 0,7

Le taux d'accroissement des années précédentes était nettement supérieur (+ 6% en moyenne sur les routes nationales, + 12% sur les autoroutes), mais la tendance s'était déjà renversée dans les deux derniers mois de 1973.

(1) Indice calculé à réseau constant.

b) Immatriculations

La diminution des achats de véhicules, déjà sensible au 2ème semestre 1973 pour les voitures particulières, s'est aggravée en 1974, et s'est étendue à partir du 2ème semestre 1974 aux véhicules utilitaires.

TABLEAU 37 **IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS TOUTES CHARGES UTILES**
(non compris les remorques et semi-remorques)

	1973	1974	% 1974/1973
1er semestre	128 027	135 563	+ 5,8 %
2ème semestre	119 434	97 721	- 8,0 %

TABLEAU 38 **IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES NEUVES**

En milliers

	FRANCE ENTIERE		PARIS - BANLIEUE		PARIS UNIQUEMENT	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
	1971	1 468,6	+ 13	371	+ 16,3	112
1972	1 637,5	+ 11,5	324	+ 6,2	111	- 0,9
1973	1 745,8	+ 6,6	409	+ 3,8	111	0
1974	1 524,3	- 12,7	347	- 15	89	- 20

TABLEAU 39 **PARC ESTIMÉ au 31 décembre**

	Parc en milliers	Variation en %
1970	12 470	+ 5,1
1971	13 130	+ 5,3
1972	13 920	+ 6
1973	14 620	+ 5
1974	15 180	+ 3,8

Source : *Chambre syndicale des constructeurs automobiles*

L'accident conjoncturel que constitue la baisse des immatriculations de voitures particulières en 1974 se superpose à une tendance structurelle perceptible depuis 1970 du ralentissement de leur accroissement.

La baisse est particulièrement sensible dans les agglomérations. Elle a entraîné une baisse du taux d'accroissement du parc. Ce fléchissement très net en 1974 est déjà sensible depuis 1970. Le taux annuel d'accroissement du parc qui était de 6,9% entre 1965 et 1970 tombe à + 3,8% en 1974.

De plus, alors qu'on assistait dans le passé à une augmentation annuelle du pourcentage des véhicules puissants dans le total des immatriculations, le succès de trois modèles de faible puissance avait en 1971 renversé cette tendance et la « crise » de l'énergie a, en 1974, accentué le phénomène. Au cours de 1975, la tendance s'est à nouveau inversée.

TABLEAU 40 RÉPARTITION DES IMMATICULATIONS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

Immatriculations	1972	1973	1974	Variation 1974/1973
Véhicules 2 à 5 CV	442 050	487 720	579 780	+ 18,9%
6 à 10 CV	1 022 200	1 082 770	842 610	- 22,2%
> à 10 CV	173 220	175 310	102 310	- 41,5%
dont diesel	30 812	35 422	49 969	+ 41

Le kilométrage moyen annuel des voitures particulières a diminué. Il semble avoir baissé de 12 500 km à environ 12 000 km (1). En prenant un parc à mi-année de 14 800 000 véhicules, le total de véhicules-km serait alors de 178 milliards, chiffre très voisin de l'estimation de 1973 - (180 milliards). Très approximativement les chiffres de voyageurs-km seraient alors d'environ 60 et 270 milliards pour les déplacements en 1973 par voitures particulières respectivement en circulation urbaine et circulation non urbaine.

(1) Source : I.N.S.E.E.

TABLEAU 41 CONSOMMATION DE CARBURANT : la consommation a diminué (- 3,6%) et s'est davantage portée sur l'essence ordinaire

millions m3	1973	1974	Variation %
Essence	3,871	4,750	+ 22,7
Super	17,321	15,684	- 9,5
TOTAL	21,192	20,485	- 3,6

Source : Comité Professionnel du Pétrole

2 - LE TRAFIC MARITIME DE PASSAGERS

TABLEAU 42 ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME DE PASSAGERS ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT DEPUIS 1963

Années	Passagers	Évolution annuelle (en %)	Voitures	Évolution annuelle (en %)
1963	409 350		52 918	
1964	470 225	+ 15	68 544	+ 29,5
1965	470 754	+ 0	74 939	+ 9,5
1966	470 545	+ 0	81 532	+ 8,9
1967	530 639	+ 13	103 448	+ 27
1968	516 101	- 3,8	100 802	- 2,6
1969	642 720	+ 24,5	128 432	+ 27,5
1970	665 974	+ 3,6	138 671	+ 8
1971	733 391	+ 10	160 996	+ 16
1972	768 611	+ 4,8	175 054	+ 8,7
1973	881 531	+ 5,6	195 721	+ 11,8
1974	866 650	+ 6,8	202 230	+ 3,5

De 1963 à 1974 l'augmentation est de 112% pour les passagers et de 382% pour les voitures.

3 - TRAFIC AÉRIEN DE VOYAGEURS

Le ralentissement du taux de croissance déjà sensible en 1973 est très net en 1974. Les lignes longs courriers ont mieux résisté que les lignes moyens courriers, notamment que le trafic européen d'Air-France (- 11% en passagers). La hausse de Air-Inter (+ 6,1%) n'est qu'apparente car elle doit être corrigée en fonction des perturbations de 1973. Corrections faites, son trafic est resté stationnaire; ses tarifs ont augmenté en moyenne de 16%.

TABLEAU 43 TRAFIC AÉRIEN DES TROIS PRINCIPALES COMPAGNIES FRANÇAISES

Unité : Million de passagers et millions de passagers/km

Compagnies	1971	1972	1973	1974	Variation 1974/1973 en %
Air France :					
Passagers (1)	6 387	7 327	7 696	7 593	- 1,3
Passagers/km	10 983	13 600	15 377	16 880	+ 9,8
UTA :					
Passagers	388	427	470	548	+ 16,6
Passagers/km	2 100	2 344	2 692	3 068	+ 14,0
Air-Inter :					
Passagers	2 838	3 613	3 871	4 107	+ 6,1
Passagers/km	1 391	1 792	1 931	2 062	+ 6,8
TOTAL :					
Passagers	9 613	11 367	12 037	12 248	+ 1,8
Passagers/km	14 474	17 736	20 000	22 010	+ 10,1

Source : Secrétariat Général à l'Aviation Civile

(1) Le trafic intérieur de la Compagnie Air-France (y compris la Corse) était de 819 573 en 1971, de 940 000 en 1972, et de 886 500 en 1973.

TABLEAU 44 TRAFIC INTÉRIEUR AÉRIEN - Trafic par ligne en 1974

Lignes radiales :		
Paris - Bordeaux	295 013	
Paris - Grenoble	140 037	
Paris - Lyon	527 666	
Paris - Marseille	508 844	
Paris - Montpellier	118 160	
Paris - Nantes	117 749	
Paris - Nice	365 441	
Paris - Strasbourg	160 356	
Paris - Toulouse	362 190	
Air-France (sauf Paris-Nice repris ci-dessus)	39 981	
	2 635 437	
Autres lignes radiales d'Air-Inter	768 293	
TOTAL DES RADIALES	3 403 730	
Lignes transversales d'Air-Inter	556 633	
TOTAL DES LIGNES PERMANENTES	3 960 363	
% variation 74/73	+ 4,1%	
Lignes saisonnières	6 850	
Charters	68 544	
TOTAL GÉNÉRAL	4 035 757	
% variation 74/73	+ 4,3%	
Le coefficient de remplissage d'Air-Inter (rapport des passagers/km aux sièges/km offerts a évolué comme suit :		
	%	
1970	64,57	
1971	65,9	
1972	67,3	
1973	66,3	
1974	64,5	

S'ajoute au trafic ci-dessus celui des Compagnies de 3ème niveau qui a été d'environ 500 000 passagers en 1974 en augmentation sur l'année précédente d'environ 16% dont la moitié tient à l'ouverture de nouvelles lignes.

TABLEAU 45 LE TRAFIC DES AÉROPORTS FRANÇAIS (y compris Mulhouse-Bâle)

	Nombre de passagers (en millions) arrivées + départs	Taux d'accroissement annuel (en %)
1969	17,3	24,4
1970	19,8	15
1971	21,8	10,1
1972	25,7	17,9
1973	27,2	5,8
1974	27,8	2,2

TABLEAU 46 TRAFIC DE L'AÉROPORT DE PARIS de 1968 à 1973

	Nombre de voyageurs (en millions)	Variation (en %)
1970	12,1	-
1971	13,2	+ 9,1
1972	15,6	+ 17,7
1973	16,5 r	+ 6,0
1974	16,9	+ 2,4

4 COMMERCE EXTÉRIEUR ET TRANSPORTS

ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

De 1965 à 1973, les importations ont augmenté de 9,2% en moyenne par an et les exportations de 6,6%, en tonnage; la valeur des exportations est passée de 14,4% à 16,3% de la PIB.

L'année 1974 a été caractérisée par une augmentation très sensible des valeurs unitaires moyennes des marchandises importées, dûe essentiellement à la hausse du pétrole brut dont le prix moyen de la tonne est passé de 115,6 F en 1973 à 377,5 F en 1974. La valeur unitaire moyenne des exportations a, elle aussi fortement augmenté.

TABLEAU 47 ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR de 1970 à 1974

	1970	1971	1972	1973	1974	
Importations	en tonnage 10 ⁶ t	192,4	198,9	222,4	244,8	251,6
	en valeur 10 ⁹ F.	111,5	122,3	142,5	171,7	263,5
Exportations	en tonnage 10 ⁶ t	99,6	103,3	111,2	122,1	125,9
	en valeur 10 ⁹ F.	103,6	117,8	136,2	165,9	230,4
	% P I B	14,4	14,7	15,2	16,3	19,7

TABLEAU 48 ÉVOLUTION DE LA PART DE CHAQUE ZONE GÉOGRAPHIQUE DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR GLOBAL (en valeur)

En %

	Importations			Exportations		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
C.E.E. élargie	55,9	55,0	47,6	56,0	55,7	53,2
Autres pays d'Europe	8,8	9,4	8,6	13,6	14,3	15,0
Amérique du Nord	8,9	9,1	8,7	6,0	5,6	5,8
Autres pays développés	3,3	3,5	3,4	2,4	2,6	2,7
Pays Est	3,1	3,2	2,9	3,9	4,0	4,1
Moyen Orient (sauf Israël)	6,7	6,9	14,6	2,2	2,2	2,5
Autres pays en voie de développement	9,6	9,7	10,7	10,6	10,9	12,3
TOTAL hors Zone Franc	96,3	96,8	96,5	95,0	95,3	95,6
Pays Zone Franc	3,7	3,2	3,5	5,0	4,7	4,4
	100	100	100	100	100	100

Source : Direction Générale des Douanes

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE PAR MODE DE TRANSPORT - Année 1974

TABLEAU 49 IMPORTATIONS

	QUANTITÉS			VALEURS C.A.F.				
	Tonnes en millions	Variation en % par rapport à 1973	% du total en 1974	Rappel du total de 1970	Milliards de F.	Variation en % par rapport à 1973	% du total en 1974	Rappel du total de 1970
Mer	190,7	+ 1,5	76	75	100,9	+ 91	38	33
Fer	20,6	+ 5,1	8	9	33,5	+ 27	13	19
Route	25,7	+ 5,3	10	9	96,8	+ 37	37	34
Air	0,1	+ -	-	-	23,3	+ 46,5	9	10
Voies navigables ...	14,5	+ 13,3	6	7	9,0	+ 52	3	4
TOTAL	251,6	+ 2,7	100	100	263,5	+ 53,5	100	100

Source : Direction générale des Douanes

TABLEAU 50 EXPORTATIONS

	QUANTITÉS			VALEURS C.A.F. (1)				
	Tonnes en millions	Variation en % par rapport à 1973	% du total en 1974	Rappel du total de 1970	Milliards de F.	Variation en % par rapport à 1973	% du total en 1974	Rappel du total de 1970
Mer	30,5	+ 0,9	24	23	68,9	+ 43,5	30	29
Fer	41,5	+ 10,6	33	35	40,7	+ 26,4	18	25
Route	28,6	- 1	23	21	89,8	+ 41,8	39	31
Air	0,1	-	-	-	21,5	+ 34,4	9	10
Voies navigables ...	25,1	- 1,2	20	21	9,4	+ 47	4	5
TOTAL	125,9	+ 3,1	100	100	230,4	+ 38,9	100	100

(1) Le ratio $\frac{\text{exportations FOB}}{\text{importations CAF}}$ atteint en 1974 0,87. L'équilibre étant atteint pour un ratio de 0,94, l'année 1974 accuse un déficit de sa balance commerciale (16,8 milliards importations FOB/exportations FOB).

EVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS dans le Commerce extérieur français

TABLEAU 51 TAUX DE COUVERTURE DU COMMERCE EXTÉRIEUR FRANÇAIS par le pavillon national en 1970 et 1974

1970	Importations		Exportations	
	% des tonnages	% de la valeur	% des tonnages	% de la valeur
Mer	41,2	38,1	25,4	46,6
Air	52,8	53,3	60,3	50,4
Route	43,4	42,0	50,2	57,7
Voies navigables	33,6	26,5	23,2	34,6
1974				
Mer	30,7	33,4	22,7	43,2
Air	45,7	43,3	65,4	50,0
Route	45,1	47,0	46,5	65,5
Voies navigables	33,6	32,6	20,3	36,2

Il s'agit des taux de couverture «apparents» c'est-à-dire de la part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur français au départ ou à destination des ports français. Seul le taux «nominal» prend en compte le trafic tiers (trafic entre pays ou ports étrangers assuré par le pavillon français).

De plus, une part importante des exportations et des importations françaises passe par les ports du Bénélux et le trafic maritime correspondant n'est pas rattaché au commerce extérieur français dans le calcul des taux de couverture du trafic par le pavillon national.

Pour 1974, les Douanes évaluent le trafic à destination ou en provenance du territoire français qui passe par ces ports à 11,01 millions de tonnes pour les importations (soit 32 % par rapport à 1973 import + export), et à 6,2 millions de tonnes pour les exportations, représentant une valeur totale de 37,0 milliards de F. Bien entendu, ces tonnages ne sont pas tous «détournés»; si l'on exclut les échanges pour lesquels pour des raisons géographiques, les ports français sont mal adaptés, le trafic «détourné» est de l'ordre de 7 millions de tonnes; il intéresse presque tout territoire français et est composé d'expéditions fort variées en tonnage et en nature.

TABLEAU 52 ÉVOLUTION ENTRE 1970 et 1974 DES TAUX DE COUVERTURE par le pavillon national du commerce maritime français (ports du Bénélux exclus)

	1971		1972		1973	
	Taux apparent	Taux nominal	Taux apparent	Taux nominal	Taux apparent	Taux nominal
Produits pétroliers	32,3	59,7	34,2	57,4	32,6	57,3
Céréales	13,0	n.d.	14,9	25,4	10,1	25,3
Marchandises pondéreuses	25,7	42,3	24,0	30,2	16,6	29,9
Charbons	31,0	49,2	43,1	50,0	39,4	42,4
Marchandises diverses	25,6	39,0	28,7	39,7	28,6	40,3
Tous produits	31,8	56,3	31,8	50,1	29,6	49,9

Le taux de couverture global du commerce maritime français par le pavillon se dégrade. Ce taux est particulièrement faible pour les marchandises pondéreuses et les céréales. Pour les marchandises diverses, on constate une légère amélioration du taux nominal et une stabilité des taux apparents.

TABLEAU 53 TAUX DE COUVERTURE DU COMMERCE MARITIME FRANÇAIS par le pavillon national en 1972 et en 1973

En millions de tonnes

	1972	1973	% 1973/72
(1) Commerce extérieur maritime de la France :			
Importations	166,7	185,7	+ 11,4
Exportations	25,5	30,2	+ 18,4
TOTAL	192,2	215,9	+ 12,3
(2) Processing :			
Importations	5,4	7,8	+ 44,4
(3) Besoins français (1-2) :			
Importations	161,3	177,9	+ 10,3
Exportations	25,5	30,2	+ 18,4
TOTAL	186,8	208,1	+ 11,4
(4) Commerce extérieur sous pavillon français :			
Importations	54,9	57,2	+ 4,2
Exportations	6,3	6,7	+ 6,3
TOTAL	61,2	63,9	+ 4,4
(5) Trafics tiers sous pavillon français :			
TOTAL	32,4	39,9	+ 23,1
(6) Transports assurés par le pavillon français (4 + 5) :			
TOTAL	93,6	103,8	+ 10,9
Taux nominal 6/3 (pourcentages) :			
TOTAL	50,1	49,9	- 0,4
Taux apparent 4/1 (pourcentages) :			
Importations	32,9	30,8	- 6,4
Exportations	24,7	22,2	- 10,1
TOTAL	31,8	29,6	- 6,9
<i>Source : Secrétariat Général de la Marine Marchande</i>			

BALANCE DES ÉCHANGES EFFECTIFS DE TRANSPORT

La balance des échanges effectifs de transport donne le solde des entrées de devises provenant de services de transport rendus par des transporteurs résidents à des non résidents

(transports de marchandises exportées ou trafics tiers) et des sorties de devises provenant de services de transports rendus par des transporteurs non résidents à des résidents (transport de marchandises importées). Ne sont pas pris en compte les services de transports sur importations effectués par des entreprises résidentes, et les services de transports sur exportations effectués par des non résidents.

L'évolution de la part relative du pavillon français dans l'acheminement des échanges extérieurs a une répercussion sur l'équilibre de la balance des services de transport. La dégradation des taux de couverture du commerce extérieur explique en partie l'aggravation du déficit de cette balance au cours des dernières années, dû dans une très large mesure au déficit des transports par voie maritime.

TABLEAU 54 SOLDE DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE SERVICE DE TRANSPORT

En millions de F.

	1970	1971	1972	1973	1974
Transports maritimes	- 1 329	- 2 244	- 1 961	- 2 327	- 3 989
Autres transports	+ 1 245	+ 1 180	+ 1 209	+ 1 433	+ 1 889
Frais accessoires sur marchandises	- 530	- 481	- 585	- 854	- 1 419
<i>Source : Balance des paiements</i>					

DÉPENSES D'ACHEMINEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR FRANÇAIS

TABLEAU 55 ÉVALUATION DE LA DÉPENSE NATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES en 1973

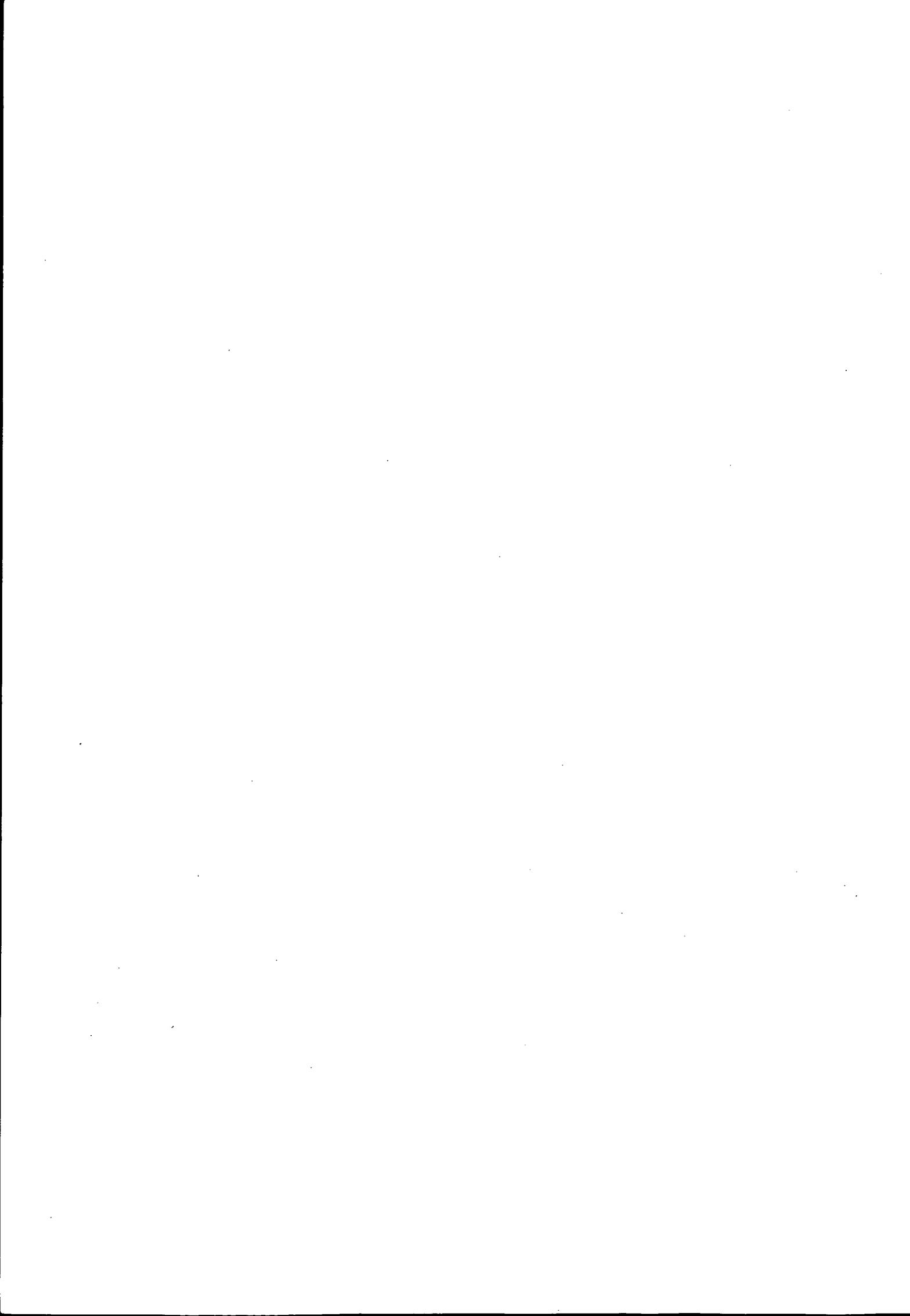
En millions de F.

	Dépense sur importations	Dépense sur exportations	Dépense totale
Hydrocarbures	3 128,0	75,4	3 203,4
Charbon	168,3	5,1	173,4
Céréales	43,3	270,8	314,1
Autres pondéreux	955,4	88,5	1 043,9
Marchandises diverses	3 616,6	2 909,6	6 526,2
TOTAL	7 911,6	3 349,4	11 261,0
<i>Source : Direction générale des Douanes</i>			

D'après ce tableau on peut évaluer le prix moyen, en 1973, du transport maritime : sur importations à 21 F 42/T pour les produits pétroliers et à 42 F 20/T pour les autres marchandises; sur exportations, à 110 F 99.

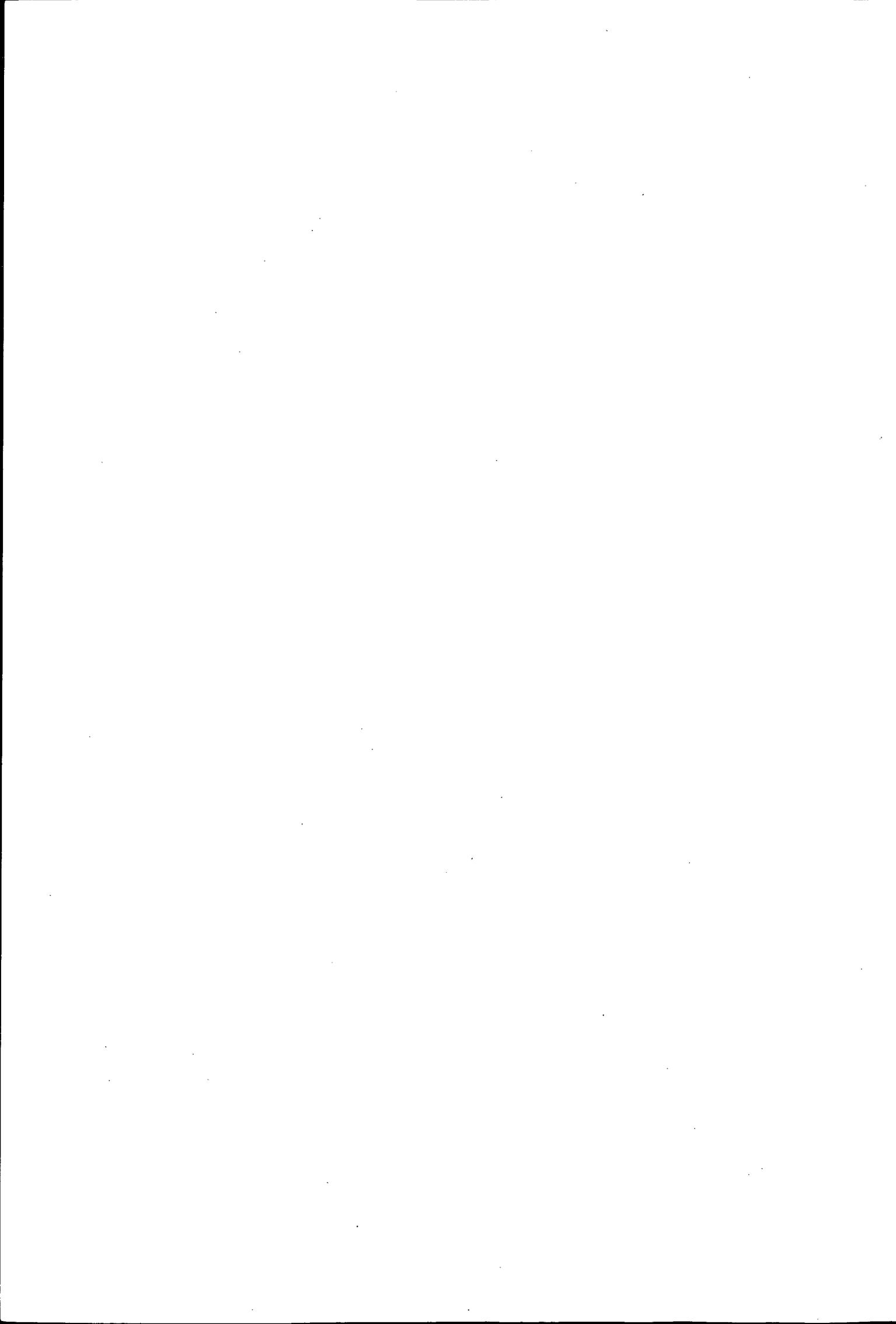
Le prix du transport maritime représente 14% de la valeur des importations et 6% de celle des exportations.

Quant à la dépense totale des transports par voie maritime ou terrestre, pour les marchandises importées ou exportées, elle ne peut faire l'objet que d'une tentative d'évaluation. Le coût du transport proprement dit, du départ usine jusqu'à destination varie considérablement selon la valeur totale des marchandises transportées. En admettant un pourcentage moyen de 8%, on obtient comme ordre de grandeur du coût du transport des exportations et importations, un montant de 30 milliards de F. en 1973 et 40 milliards en 1974.



DEUXIÈME PARTIE

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



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

1 - DÉPENSES DE L'ÉTAT POUR LES TRANSPORTS TERRESTRES

1.1. - Dépenses de fonctionnement

On conserve les clefs antérieures (Cf. annexes 1 des 9e et 11e rapports). Toutefois, la part des dépenses de la gendarmerie imputable à la circulation a été majorée en 1974 (17,8% au lieu de 12% du budget de fonctionnement), pour tenir compte des derniers résultats d'une étude R.C.B. de la gendarmerie, mais on n'a pas redressé les chiffres des années antérieures.

TABLEAU 56 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTAT POUR LES TRANSPORTS TERRESTRES

En millions de F.

	1970	1971	1972	1973	1974
Route (et part PN) (1) (1bis)	1 726	1 871	1 985	2 231	2 293
Transports routiers :					
Exploitation (2)	{ 17	{ 19	16	20	26
Études	{	{	17	16	19
Police de la route	918	1 042	1 143	1 338	1 598
Ports maritimes	209	220	239	290	273
Voies navigables	145	149	149	170	152
RATP (3)	875	875	906	1 106	1 206
Chemins de fer (3)	5 165	5 689	5 814	6 665	7 669
TOTAL	9 055	9 865	10 269	11 836	13 236

(1) La contribution de l'État aux dépenses des PN est égale, depuis 1970, à la moitié de la dépense. 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.

(1bis) Dont part de l'Administration centrale :

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
*	37	41	44	45	56	86

(2) Aux rubriques antérieures, s'ajoute à partir de 1973, celle des pesées de camions.

(3) On notera que les compensations versées par l'État ou les collectivités locales à la SNCF ou à la RATP, au titre des réductions de tarifs (tarifs sociaux et autres) comprennent en général 15% de TVA (7,5% pour les voyageurs depuis juin 1974). On n'a pas toutefois isolé ou déduit ces parts de TVA car la charge résultant pour la collectivité de la réduction des tarifs qu'elle impose est égale à la perte des transporteurs hors TVA, plus la TVA qui aurait été perçue sur les recettes perdues.

* L'augmentation en 1974 s'explique davantage par une prise en compte plus complète au titre de la route des dépenses divers chapitres budgétaires que par l'augmentation réelle des dépenses.

TABLEAU 57 VERSEMENTS A LA SNCF

En millions de F

	1970	1971	1972	1973	1974
– Contribution aux dépenses de la voie	1 122	1 214	1 277	1 358	1 502
– Subvention forfaitaire et provision pour imprévu	766	668	483	286	100
SOUS-TOTAL A	1 888	1 882	1 760	1 644	1 602
VOYAGEURS					
– Contribution aux charges de service public (omnibus)	84	305	437	700	661(1)
– Remboursement de tarifs réduits autres que banlieue (part de l'Etat, c'est-à-dire versement transport exclu et part des collectivités locales exclue	812	850	780	810	947
– Banlieue : indemnité compensatrice pour abaissement de tarif (part de l'Etat)	61	98	53	131	204
– Compensation pour refus de majoration de tarifs voyageurs	–	–	180	296	805
MARCHANDISES					
– Compensation pour refus de majoration de tarifs	34	107	70	76	77
– Subventions d'équipement (banlieue de Paris; part de l'Etat)	26	23	21	67	73
– Participation aux charges d'emprunt (part de l'Etat)	36	37	36	36	36
– Déduction des versements SNCF à l'Etat en rémunération de garantie d'emprunt	0	0	– 1	– 1	– 5
SOUS-TOTAL B	1 053	1 420	1 576	2 115	2 798
SOUS-TOTAL A + B	2 941	3 302	3 336	3 759	4 400
– Participation aux charges de retraite	2 215	2 376	2 466	2 890	3 251
TOTAL GÉNÉRAL (2)	5 156	5 678	5 802	6 649	7 651
– Pour mémoire : contribution aux dépenses des passages à niveau (voir tableau 56)	277	293	312	321	342
(1) Du fait de décalages comptables, ce chiffre ne correspond pas aux engagements de l'Etat au titre de 1974, qui se montent à 842 millions de F.					
(2) Les années 1972 et 1973 sont rectifiées par rapport au XIIe rapport.					

TABLEAU 58 VERSEMENTS A LA RATP

En millions de F

	1970		1971		1972		1973		1974	
	État	Collecti- vités locales	État	Collecti- vités locales	État	Collecti- vités locales	État	Collecti- vités locales	État	Collecti- vités locales
Versement pour compenser l'insuffisance des tarifs . . .	538	230	648	278	707	303	896	384	979	420
Remboursements pour tarifs sociaux . . .	178	73	132	54	54	21	52	22	55	23
Subvention d'équipement	159	159	95	95	145	140	158	163	172	179
TOTAL . . .	875	462	875	427	906	464	1 106	569	1 206	622

En outre, versement des employeurs (Voir annexe 3).

1.2. - Dépenses d'investissement

Comme l'année précédente (voir 12e rapport, page 40) on s'est fondé sur le dépouillement des paiements de la comptabilité publique.

a) Routes Nationales et Autoroutes

TABLEAU 59 INVESTISSEMENTS POUR LA ROUTE Y COMPRIS FONDS DE CONCOURS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

En millions de F

	Dépenses directes y compris les charges communes			Dépenses indirectes			Total		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Milieu urbain :									
Voies rapides	1 669	1 748	1 997	258	307	295	1 927	2 055	2 292
Villes nouvelles	14	35	30	39	84	86	53	119	116
TOTAL	1 683	1 783	2 027	297	391	381	1 980	2 174	2 408
Rase campagne	1 708	1 946	2 092	117	120	424	1 825	2 066	2 516(1)
TOTAL GÉNÉRAL	3 391	3 729	4 119	414	511	805	3 805	4 240	4 924

(1) D'après la comptabilité administrative, les dépenses de l'État (FSIR art. 40) pour les investissements des autoroutes de liaison (comprises dans les chiffres du tableau 59) ont été de :

En millions de F.

1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
105	298	407	353	371	443	471

TABLEAU 59bis INVESTISSEMENTS POUR LA ROUTE HORS FONDS DE CONCOURS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

En millions de F.

	1972	1973	1974
– En milieu urbain	– 357	– 435	– 300
– En rase campagne	– 56	– 48	– 39
État sans fonds de concours			
– En milieu urbain	1 623	1 739	2 108
– En rase campagne	1 769	2 018	2 477
TOTAL	3 392	3 757	4 585
A ajouter : part investissement des dépenses de l'État pour les passages à niveau	100	103	109
TOTAL	3 492	3 860	4 694

GROS ENTRETIEN

Les dépenses de renforcements coordonnés

418 MF en 1972
432 MF en 1973
585 MF en 1974

sont comprises dans les tableaux précédents. On ne retiendra ici, au titre de gros entretien que 46% des dépenses du chapitre 35-21 (entretien et réparation du réseau routier national), à savoir :

235 MF en 1972
318 MF en 1973
383 MF en 1974,

les 64% restant étant affectés aux dépenses de fonctionnement.

TABLEAU 60 DÉPENSES ROUTIÈRES SUR RESSOURCES AUTRES QUE BUDGÉTAIRES

Source : Ministère de l'Équipement

En millions de F. T.T.C.

	1973 (1)	1974
– Sociétés d'Économie Mixte (S.E.M.) Investissements financés par Emprunt ..	882	1 481
– Sociétés privées		
Investissements financement Emprunt ..	940	1 300
Investissements financement fonds propres	92	135
TOTAL	1 032	1 435
TOTAL S.E.M. + Privés	1 914	2 916
RAPPEL : part financée par le FSIR)		
– S.E.M.	262	151
– Privées	0	38
	262	189
TOTAL des financements des Sociétés d'autoroutes	2 176	3 105

(1) Rectifié-par rapport au XII e rapport

TABLEAU 61 RÉCAPITULATION DES DÉPENSES ROUTIERES BUDGÉTAIRES DE L'ÉTAT, FONDS DE CONCOURS EXCLUS

En millions de F

	1972	1973	1974
- Fonctionnement route et passages à niveau	1 985	2 231	2 293
- Police de la route	1 143	1 338	1 598
SOUS-TOTAL	3 128	3 569	3 891
- Investissement	3 492	3 860	4 694
- Gros entretien	235	318	383
SOUS-TOTAL	3 727	4 178	5 077
TOTAL	6 855	7 747	8 968

DÉPENSES DIVERSES D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT SE RATTACHANT AUX TRANSPORTS (1)

Il s'agit de subventions à des équipements de transport collectif urbain, d'études ou de recherches et de la subvention au Centre de Productivité des Transports.

TABLEAU 62 DÉPENSES DIVERSES D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT SE RATTACHANT AUX TRANSPORTS

En millions de F.

	Directes			Dépenses totales (directes + subventions)		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Milieu urbain	122	164	261	145	177	280
Transports collectifs	—	4	13	149	218	274
Transports terrestres	6,1	22	22	9,6	25,1	31,2
	128,1	190	296	303,6	420,1	585,2

TABLEAU 63 RÉCAPITULATION DES DÉPENSES BUDGÉTAIRES POUR LA FONCTION TRANSPORT (transports routiers, transports collectifs, études, etc...)

En millions de F.

	1972	1973	1974
Fonctionnement (V. Tableau 56 Transports routiers)	33	36	45
Investissement	304	420	585
TOTAL	337	456	630

(1) Nomenclature du Plan : 5110 à 5141 — 6421 à 6443
5231 à 5245

b) Voies navigables

TABLEAU 64 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses indirectes			Total		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Études	1	0	1	—	—	—	1	0	1
Équipement	228	186	280	92	91 ²	117 ²	320	277	397
Gros entretien	19	20	20	—	—	—	19	20	20
TOTAL	248	206	301	92	91	117	340	297	418
Fonds de concours (à déduire ¹)	—	—	—	—	—	—	— 64	— 56	— 77
TOTAL INVESTISSEMENTS	248	206	301	92	91	117	276	241	341

(1) La moitié environ des fonds de concours vient de l'ONN qui perçoit en contre partie les taxes de la loi Morice se montant à :

1972	1973	1974
20	38	39

(2) Dont 70 millions de F pour la Compagnie nationale du Rhône en 1972 en 1973 et en 1974.

TABLEAU 65 DÉPENSES TOTALES DE L'ÉTAT

En millions de F.

	Dépenses directes seulement			Dépenses totales (sans fonds de concours)		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Fonctionnement	149	170	152	149	170	152
Investissement	248	206	301	276	241	341
TOTAL	397	376	453	425	411	493

c) Ports maritimes

TABLEAU 66 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses indirectes (1)			Total		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Études	2	2	4	—	—	—	2	2	4
Équipement	76	117	132	299	352	526	375	469	658
Gros entretien	56	62	65	—	—	—	56	62	65
Total État avec fonds de concours	134	181	201	299	352	526	433	533	727
Fonds de concours à déduire .	—	—	—	—	—	—	— 15	— 42	— 40
TOTAL INVESTISSEMENTS	134	181	201	299	352	526	418	491	687

(1) Les maîtres d'ouvrage sont les ports autonomes.

TABLEAU 67 DÉPENSES TOTALES DE L'ÉTAT

En millions de F.

	Dépenses directes seulement			Dépenses totales (sans fonds de concours)		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Fonctionnement	239	290	273	239	290	273
Investissement	134	181	526	418	491	687
TOTAL	373	471	799	657	781	960

2 - DÉPENSES DE L'ÉTAT POUR L'AVIATION CIVILE

TABLEAU 68 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

En millions de F.

	1970	1971	1972	1973	1974
Dépenses de fonctionnement :					
– Administration centrale	26	29,3	31,7	35,8	40,9
– Services extérieurs	449	456,5	517,1	572,1	729,1
Part des subventions :					
Aéroports (chap. 45-61)	21,4	10,5	10,2	9,8	9,8
Compagnies (chap. 45-81) et formation aéronautique (chap. 43-91)	7,4	6,9	5	6,0	6,7
TOTAL	475	485,8	548,8	607,9	770,0

TABLEAU 69 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses indirectes			Total		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Formation professionnelle . . .	17	19	16	3	3	5	20	22	21
Études	16	22	30	–	–	47	16	22	77
Équipement (1)	157	191	235	3	3	5	160	194	240
TOTAL	190	232	281	6	6	57	196	238	338
Déduction Météo (2)	– 12	– 21	– 22	–	–	–	– 12	– 21	– 22
TOTAL	178	211	259	6	6	57	184	217	316

(1) Ces sommes ne comportent pas les dotations en capital de l'État aux Compagnies et aux Aéroports. La Société Air-France a reçu à ce titre 120 Millions en 1972 et en 1973 et 220 Millions en 1974; l'Aéroport de Paris a reçu 95 Millions en 1972 et en 1973 et 100 Millions en 1974.

(2) On ne retient au titre des transports aériens que 50% des dépenses de la météorologie.

TABLEAU 70 DÉPENSES TOTALES

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses totales		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Fonctionnement	548	608	770	548	608	770
Investissement	178	211	259	184	217	316
TOTAL	726	819	1 029	732	825	1 086

Ce tableau ne tient pas compte des crédits transférés suivants :

TABLEAU 71 CRÉDITS TRANSFÉRÉS

En millions de F.

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Chapitre 53-92 (travaux effectués par le SGAC pour le compte d'autres ministères)	17	15	23	25	—	—
Chapitre 53-24 (études de prototypes) transféré au Ministère des Armées. .	832	960	1 443	1 639	1 287	1 220
TOTAL	849	975	1 466	1 664	1 287	1 220

AÉROPORTS :

Les investissements réalisés en 1973 par les Aéroports sont les suivants :

- Aéroport de Paris : 533 millions de Francs.
- Aéroport de Province: 201 millions dont 83 financés par l'État, 35 par les collectivités locales, 2 par les chambres de commerce et 81 étant à la charge des gestionnaires (Source : Secrétariat Général à l'Aviation Civile).

3 - DÉPENSES DE L'ÉTAT POUR LA MARINE MARCHANDE

TABLEAU 72 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

En millions de F.

	1970	1971	1972	1973	1974
Administration centrale (91% des dépenses, le restant étant imputé à la pêche)	10	11	11	13	15
Services extérieurs (part commerce 50%)	41	44	44	51	60
Établissement national des invalides de la marine (part commerce 60%)	252	300	344	369	412
Subventions :					
— aux compagnies (chap. 45-01)	121	106	84	67	160
— à l'armement naval (chap. 45-03)	28	16	15	15	16
TOTAL	452	477	498	515	663

TABLEAU 73 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses indirectes			Total		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Études	0,3	—	—	—	—	—	0,3	0	0
Formation professionnelle	1,9	3	1	0,1	—	—	2	3	1
Équipement	0,3	8	4	79	72	85	79,3	80	89
	2,5	11	5	79,1	72	85	81,6	83	90
Charges communes (1135-4498)	95,5	146	150	—	—	—	95,5	146	150
TOTAL	98	157	155	79	72	85	177	229	240

TABLEAU 74 RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

En millions de F.

	Dépenses directes			Dépenses totales		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Fonctionnement	498	515	663	490	515	663
Investissement	98	157	155	177	229	240
TOTAL	596	672	818	667	744	903

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES DE L'ÉTAT POUR LES TRANSPORTS

TABLEAU 75 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

En millions de F.

	1972	1973	1974
Transports terrestres :			
– Route et police et part passages à niveaux	3 128	3 569	3 891
– Diverses	33	36	45
– Voies navigables	149	170	152
– Ports maritimes	239	290	273
– RATP	761	948	1 034
– Chemins de fer (1)	1 772	1 660	1 620
TOTAL	6 082	6 673	7 015
Aviation civile	548	608	770
Marine marchande	490	515	663
TOTAL	7 120	7 796	8 448

(1) Voir tableau 57 : on n'a repris que le 1er sous-total et on y ajoute les dépenses de l'État imputables aux autres chemins de fer.

TABLEAU 76 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

En millions de F.

	Dépenses totales (fonds de concours déduits)		
	1972	1973	1974
Route	3 727	4 178	5 077
Diverses transport	303	420	585
Voies navigables	276	241	341
Ports maritimes	418	491	687
Aviation civile	184	217	316
Marine marchande	177	229	240
RATP	145	158	172
SNCF	21	67	73
TOTAL	5 251	6 001	7 491

TABLEAU 77 TOTAL DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT POUR TOUS MODES DE TRANSPORT

En millions de F.

	Dépenses totales (fonds de concours déduits)		
	1972	1973	1974
Fonctionnement	7 120	7 796	8 448
Investissement	5 251	6 001	7 491
TOTAL	12 371	13 797	15 939

2 LES DÉPENSES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

1 - DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

On se fonde sur les données de la comptabilité publique (mandatements de l'année augmentés des fonds de concours et diminués des subventions de l'État).

On possède les résultats pour 1973. Pour 1974, on procèdera à une évaluation, en faisant croître les dépenses d'investissements des collectivités locales, dans la même proportion que celles de l'État (23%). On obtient ainsi hors taxes 5,136 milliards, chiffre qui provient du tableau de comparaison ci-après des recettes et dépenses (4 712 x 123/100 - 14% de TVA).

TABLEAU 78 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

En millions de F.

	Mandatements		Subventions de l'État (à déduire)		Fonds de concours (à rajouter)		Dépenses des Collectivités locales	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973
Secteur routier (1) :								
Transport	52	63	2,7	3,8	413	483	4 073,3	4 712,2
Route	3 961	4 517	350	347				
Voies navigables	7	8	-	0,3	64	56	71	63,7
Ports maritimes	26	52	2,9	1,6	15	42	38,1	92,4
Aviation civile	13	0	0,3	0	-	-	12,7	0
Marine marchande	0	0	0	0	-	-	-	0
TOTAL	4 059	4 640	355,9	352,7	492	581	4 195,1	4 868,3

(1) Cette fonction comporte les rubriques « Transports collectifs urbains, échange de trafic et exploitation » qui pour la Région parisienne seulement s'élèvent à 1 212 millions de F. en 1971, à 1 396 en 1972 et à 1 829 en 1973.

2 - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les évaluations sont fournies par le Ministère de l'Intérieur. La dernière présentation donne les séries suivantes, qui reprennent les chiffres publiés au XIe rapport.

TABLEAU 79 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

En millions de F.

	1969	1970	1971	1972	1973
Départements	1 097	1 173	1 425	1 400	1 670
Communes	1 125	1 242	1 416	1 456	1 454
TOTAL	2 222	2 415	2 841	2 856	3 124

TABLEAU 80 RÉCAPITULATION DES DÉPENSES TOTALES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

En millions de F.

	1969	1970	1971	1972	1973
Fonctionnement	2 222	2 415	2 841	2 856	3 124
Investissement	2 970	3 576	3 717	4 195	4 868
TOTAL	5 192	5 991	6 558	7 051	7 992

3 COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'ÉTAT ET POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES EN 1974

Les recettes, constituées par les impôts et taxes considérés comme «spécifiques», sont évaluées selon les mêmes méthodes que dans les rapports précédents. Elles sont divisées en deux catégories; la «spécificité» de la seconde catégorie est plus discutable que celle de la première.

La comparaison est faite hors T.V.A.; toutefois, la T.V.A. sur les carburants n'étant pas récupérable, son produit pour les véhicules utilitaires est compté en recettes dans la comparaison. En sens inverse, les utilisateurs de voitures particulières étant des consommateurs finaux, la T.V.A. sur le carburant consommé par les voitures particulières n'est pas comptée dans les recettes et le produit des autres impôts «spécifiques» sur ces véhicules tels que la vignette, n'est pris en recettes que pour 85%; les 15% restant, correspondent à la T.V.A. fictive que payerait sur ses recettes l'Office des routes qui percevrait à son profit les impôts «spécifiques».

Le tableau de comparaison recettes/dépenses ne doit être interprété qu'avec prudence. En effet,

- toute «spécificité» d'un impôt est en contradiction avec le principe fondamental sur l'unicité du budget, l'essentiel des dépenses budgétaires consiste d'ailleurs en dépenses (éducation nationale, défense, etc...) auxquelles ne peut correspondre aucun impôt «spécifique»;
- la comparaison devrait aussi prendre en compte le coût des nuisances (coût des accidents pour la collectivité, bruit, pollution, etc...) ainsi que les versements de l'État, des Collectivités locales et des employeurs pour les transports en commun en zone urbaine (aux heures de pointe les principaux bénéficiaires des transports en commun sont les automobilistes car la congestion de la circulation deviendrait insupportable si les usagers des transports en commun se déplaçaient eux aussi en voiture particulière),
- l'existence d'un excédent ou d'un déficit pour un mode de transport ne signifie pas que les diverses catégories d'usagers de ce mode de transport soient toutes subventionnées ou toutes surtaxées; par exemple le rapport recettes/dépenses est beaucoup plus faible pour les gros véhicules utilitaires que pour les véhicules de petit ou moyen tonnage.

TABLEAU 81 COMPARAISON RECETTES-DÉPENSES DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN 1974

En millions de F.

Dépenses				Recettes	
	État	Collectivités locales	Total		
ROUTES (HORS TAXES)				IMPOTS ET TAXES :	
Entretien et fonctionnement, police comprise	3 293	3 100 P	6 393	1ère catégorie de taxes :	
(Part fonctionnement sur passages à niveaux)	210	—	210	Taxe sur immatriculations et permis de conduire, déduction faite des frais	356
Investissement (emprunts exclus)	4 272	5 100 P	9 372	Taxe différentielle sur véhicules utilitaires	364
Passages à niveaux (part investissement)	94	—	94	Taxe à l'essieu	341
Contributions du FSIR aux sociétés d'autoroutes (TVA déduite) (V. tableau 60)	162		162	Taxe sur les carburants :	
	8 031	8 200	16 231	Totalité pour les véhicules utilitaires au taux par unité d'énergie potentielle de la taxe sur le gazole pour les voitures particulières	12 635
Pour mémoire :				Taxe sur les lubrifiants	194
TVA sur achats et travaux	1 100	1 200	2 300	Total	13 890
				2è catégorie de taxes :	
				Taxe différentielle sur les voitures particulières (- 15%)	1 236
				Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières	6 721
				Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières retenue à 85%	1 836
				Sous-Total	9 853
				TOTAL GÉNÉRAL	23 743

Ce tableau ne comporte pas les dépenses et recettes des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont les suivantes en 1974 pour les sociétés d'économie mixte et pour les sociétés privées.

Sociétés d'autoroutes :		
Recettes de péages		1 027
Dépenses : Investissement sur emprunts et fonds propres		2 916
Charges financières		710
Fonctionnement		320

SNCF : Les dépenses de l'État sont détaillées au tableau 57
 les dépenses des collectivités locales consistent en 241 de subventions d'équipement.
 Les recettes consistent en 71 de taxes sur les carburants.

VOIES NAVIGABLES : La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

Voies navigables (Hors Taxes)				
Fonctionnement	137	2,4	139,4	Taxes de la loi Morice
Équipement	302	75	377	
Total	439	77,4	516,4	
Pour mémoire :				
TVA sur achats et travaux	63	11,4	74,4	Taxe sur les carburants
				28

PORTS MARITIMES :

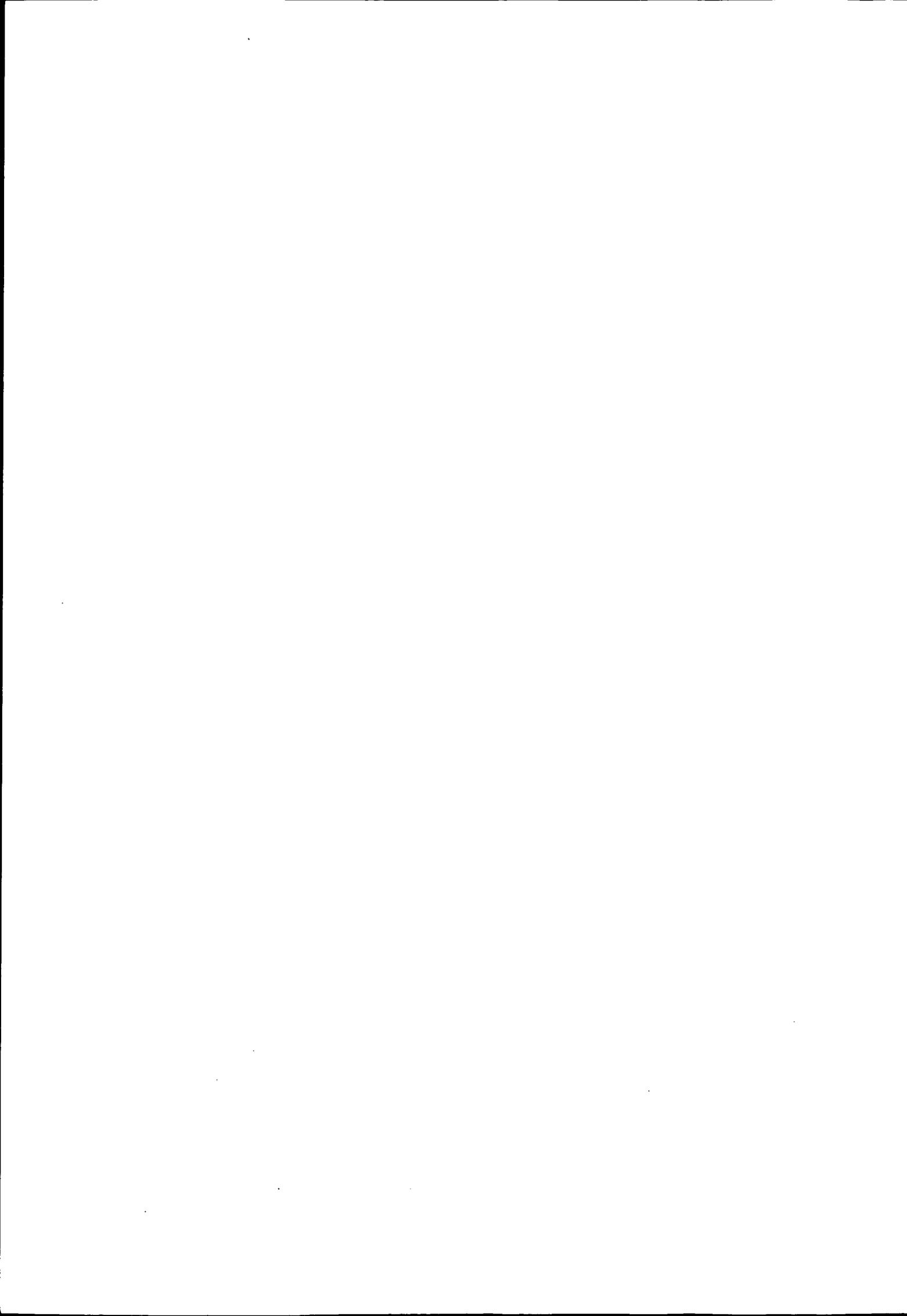
Fonctionnement	246		246	
Équipement	591		591	
Total	837		837	
Pour mémoire :				
TVA sur achats et travaux	123		123	

AVIATION CIVILE : La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

Fonctionnement	693	39,8	732,8	Part des taxes d'atterrissage, réservée à l'État	32,5
<i>dont :</i>				Redevances en route (voir Annexe n° 6)	31
Subventions aux Cies et dotation	204		204		
Subventions aux aéroports	9		9		
Équipement :					
Aéroports	184	4,6	188,6		
Météo formation	37		37		
Aéroclub	4		4		
Total	918	44,4	962	Taxes sur les carburants (compte non tenu de la détaxe pour la presse	8,7
Pour mémoire :					
TVA sur achats et travaux	121	5,4	126		

TROISIÈME PARTIE

Les comptes de transport
Equilibre Ressources
Emplois



Les équilibres ressources emplois montrent de quelle façon sont consommés les différents produits « transports » de la comptabilité nationale à savoir les transports terrestres, les transports maritimes et aériens et l'activité des auxiliaires de transports. Les masses des deux termes de ces équilibres sont, par définition, égales : le premier retrace les ressources et le second décrit les emplois qui sont faits de ces ressources.

a. Les ressources sont constituées par la « production disponible » qui est une notion sensiblement différente de celle de chiffre d'affaires. Elle correspond en effet à la production qui peut être mise à la disposition du reste de l'économie et nécessite pour être calculée que soient retranchées des ventes (chiffre d'affaires total) les « intraconsommations » c'est-à-dire la partie du chiffre d'affaires qui est consommée par la branche transports elle-même. Ces corrections portent pour les transports terrestres, sur les transports routiers de marchandises, la location de véhicules industriels et sur les locations de wagons (entièrement consommées par la S.N.C.F.).

A cette production disponible doivent être ajoutées les ventes des administrations et, sauf pour les transports routiers, la production des transports pour compte propre.

b. Les emplois intérieurs se divisent en emplois finaux (les consommateurs finaux étant les ménages, les administrations et les institutions financières) et en emplois intermédiaires qui retracent les consommations en produit transport des entreprises des autres branches de l'économie.

Dans les équilibres ressources-emplois, les rapports avec l'extérieur apparaissent sous forme d'un solde (S.U.S. ou solde des utilisations des services) égal à la différence entre les services rendus à l'étranger par les entreprises établies en France et les services rendus en France par les entreprises établies à l'étranger augmentée de corrections comptables.

Ces équilibres sont donnés pour les trois branches 25-01 (transports terrestres), 25-02 (transports maritimes et aériens), 25-03 (auxiliaires de transport) à la fois :

- en volume, c'est-à-dire aux prix de l'année précédente,
- et en valeur, c'est-à-dire aux prix de l'année.

TABLEAU 82 ÉQUILIBRE RESSOURCES-EMPLOIS DE LA BRANCHE TRANSPORTS TERRESTRES

En millions de F.

	Valeur 1971	Indice de volume 1972/ 1971	Indice de prix 1972/ 1971	Valeur 1972	Indice de volume 1973/ 1972	Indice de prix 1973/ 1972	Valeur 1973	Indice de volume 1974/ 1973	Indice de prix 1974/ 1973	Valeur 1974
RESSOURCES :										
Production aux prix intérieurs	35 132	104,6	104,6	38 427	109,8	105,1	44 343	106,6	110,6	52 272
EMPLOIS :										
Consommation des ménages	8 100	104,8	105,4	8 954	104,9	106,3	9 982	105,5	112,9	11 893
Consommation des administrations . . .	956	108,2	105,1	1 087	103,4	106,4	1 196	64,1	109,3	838
Consommation des institutions financières	479	111,9	105,3	564	112,1	106,8	675	107,6	109,2	793
Solde des utilisations de service	940	106,3	104,2	1 041	114,6	104,4	1 245	75,1	110,1	1 029
Sous-total emplois . .	(10 475)			(11 646)			(13 098)			(14 553)
Consommation intermédiaire	24 657	104,1	104,3	26 781	111,5	104,6	31 245	109,8	109,9	37 719
TOTAL EMPLOIS . .	35 132			38 427			44 343			52 272

TABLEAU 83 ÉQUILIBRE EMPLOIS-RESSOURCES DE LA BRANCHE TRANSPORTS MARITIMES ET AÉRIENS

En millions de F.

	Valeur 1971	Indice de volume 1972/ 1971	Indice de prix 1972/ 1971	Valeur 1972	Indice de volume 1973/ 1972	Indice de prix 1973/ 1972	Valeur 1973	Indice de volume 1974/ 1973	Indice de prix 1974/ 1973	Valeur 1974
RESSOURCES :										
Production aux prix intérieurs	8 659	109,9	97,4	9 268	108,8	104,7	10 554	106,2	113,3	12 691
EMPLOIS :										
Consommation des ménages	773	121,5	99,0	930	105,8	102,3	1 007	109,5	113,6	1 253
Consommation des administrations . . .	259	109,3	97,2	275	101,5	105,3	294	—	—	— 103
Consommation des institutions financières	132	118,2	99,3	155	116,1	102,5	184	103,3	113,7	216
Solde des utilisations de service	6 046	106,3	96,6	6 208	106,1	105,8	6 968	109,9	111,8	8 557
Sous-total emplois . .	(7 210)			(7 568)			(8 453)			(9 923)
Consommation intermédiaire	1 449	118,0	99,4	1 700	120,6	102,4	2 101	104,8	118,0	2 768
TOTAL EMPLOIS . .	8 659			9 268			10 554			12 691

TABLEAU 84 ÉQUILIBRE EMPLOIS-RESSOURCES DE LA BRANCHE AUXILIAIRE DE TRANSPORTS

En millions de F

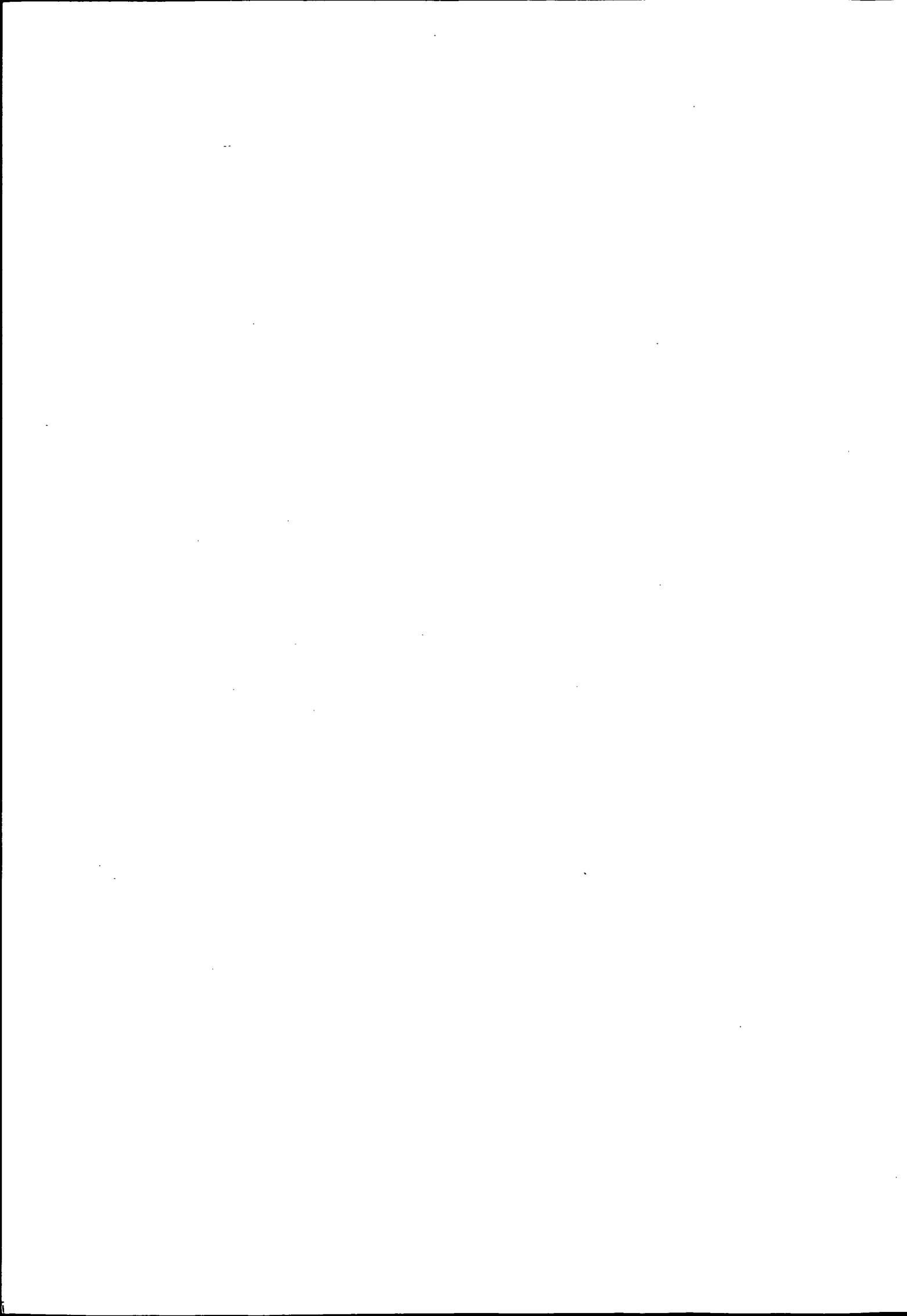
	Valeur 1971	Indice de volume 1972/ 1971	Indice de prix 1972/ 1971	Valeur 1972	Indice de volume 1973/ 1972	Indice de prix 1973/ 1972	Valeur 1973	Indice de volume 1974/ 1973	Indice de prix 1974/ 1973	Valeur 1974
RESSOURCES :										
Production du produit aux prix intérieurs . . .	6 739	106,1	104,0	7 436	106,1	106,0	8 362	94,3	118,3	9 324
Vente des administrations . . .	1 039	111,6	104,0	1 206	109,6	105,2	1 391	94,2	118,3	1 551
Total ressources . . .	7 778	106,8	104,0	8 642	106,6	105,9	9 753	94,3	118,3	10 875
EMPLOIS :										
Consommation des ménages	400	118,8	106,1	504	117,1	103,9	613	116,5	118,4	845
Consommation des administrations . . .	244	101,2	105,0	259	102,7	104,1	277	214,1	118,4	702
Solde des utilisations de services	642	158,7	103,5	1 055	56,0	105,9	626	115,7	118,4	857
Sous-total emplois . .	(1 286)			(1 818)			(1 516)			(2 404)
Consommation intermédiaire	6 492	101,2	103,9	6 824	113,8	106,1	8 237	86,9	118,3	8 471
TOTAL EMPLOIS . .	7 778			8 642			9 753			10 875

TABLEAU 85 PRODUCTION DES SOUS-BRANCHES DES TRANSPORTS TERRESTRES

En millions de F.

Pro- duction aux prix intérieurs	MARCHANDISES					VOYAGEURS						TOTAL	
	SNCF	Routiers	Flu- viaux	Déména- gements	Location	SNCF divers	SNCF	Voies ferrées d'inté- rêt local	Routiers	Taxis	Trans- ports urbains		RATP
1972	8 378	14 066	760	1 894	2 972	734	4 476	252	2 709	1 039	851	1 296	38 427
1973	9 173	17 189	783	1 075	3 595	802	4 880	286	3 112	1 183	967	1 298	44 343
1974	10 338	20 478	840	1 511	4 624	901	5 458	343	3 837	1 442	1 160	1 340	52 272

(Ce tableau prolonge les tableaux 87 et 88 du 12e Rapport).



QUATRIÈME PARTIE

Le coût des transports



Le but de cette IVème partie est de présenter une évaluation de coût des transports pour la nation en 1973. A cet effet, on considérera successivement :

1. les transports de marchandises par route,
2. navigation intérieure,
3. transports collectifs de voyageurs par route,
4. dépenses pour les voitures légères,
5. S.N.C.F. : résultats d'exploitation en 1973 par grandes catégories d'activités,
6. ports maritimes et transports maritimes,
7. aviation civile,
8. aéroports et transports aériens,
9. auxiliaires des transports terrestres,
10. auxiliaires des transports maritimes,
11. récapitulation.

Dans les évaluations il y a lieu de prendre en compte à la fois les coûts pour les usagers et les coûts qui, couverts par des subventions de l'État et des collectivités locales ou par des contributions des employeurs (versement transport), ne pèsent pas sur les usagers. Ce faisant, il conviendra d'éviter les doubles emplois et, à cet effet :

- pour les transports par route on ne prendra pas en compte les dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État ou des collectivités locales, ce qui revient à admettre qu'ils sont couverts par les impôts «spécifiques» payés par les usagers;
- pour les autoroutes concédées on ne prendra rien en compte (même pas les subventions reçues par les sociétés concessionnaires car elles sont englobées avec les dépenses routières que l'on considère comme couvertes par les impôts «spécifiques»),
- pour les transports SNCF et RATP on prendra en compte les dépenses d'exploitation (y compris les charges financières) mais on ne retiendra les dépenses d'investissement qu'à concurrence des subventions ou contributions les finançant,
- de même pour les ports, les aéroports, etc... on ne tient compte des investissements que dans la mesure où ils sont financés par subvention.

Certains des coûts en cause sont connus de façon précise; c'est le cas des coûts S.N.C.F. et R.A.T.P. par exemple. D'autres ne sont déterminés que par les enquêtes «entreprises» et, de ce fait, sont vraisemblablement sous-estimés dans les secteurs où les entreprises en cause sont nombreuses à être de petite taille (transports publics de marchandises notamment). Pour d'autres enfin – et c'est en particulier le cas du coût des transports de marchandises pour compte propre et du coût des voitures particulières – l'évaluation ne peut reposer que sur une évaluation des parcours et des prix de revient kilométriques et est donc entachée d'une très large marge d'incertitude.

Les évaluations peuvent être faites T.V.A. incluse ou exclue. Pour les transports de marchandises elles seront données T.V.A. exclue; pour les transports de voyageurs elles le seront T.V.A. comprise.

1 - TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Pour évaluer le coût des transports par route de marchandises pour compte d'autrui on se référera à l'enquête d'entreprises 1973 en recherchant dans les divers secteurs ou sous-secteurs (entreprise dont l'activité principale est le transport de marchandises ou le transport de voyageurs ou le déménagement, etc...) les éléments correspondant aux seuls transports de marchandises.

Pour évaluer le coût des transports par route de marchandises qu'assurent pour leur propre compte des entreprises commerciales, industrielles, agricoles, de travaux publics, de bâtiment, etc... on distinguera :

- les transports par véhicules de plus de 1 T de charge utile, pour lesquels l'enquête par sondage (T.R.M.) relative à l'utilisation des véhicules donne les tonnages et t/km transportés, par coupures de distance et par catégorie de véhicules;
- les transports par véhicules ne dépassant pas 1 T de charge utile, pour lesquels les estimations des parcs en service, du kilométrage annuel moyen par véhicule et du prix de revient kilométrique sont inévitablement très incertains.

1.1. - Transports par route pour compte d'autrui

RECETTES

On utilise les résultats de l'enquête 1973 portant sur les entreprises dont l'activité principale est le transport et l'on y ajoute, en se référant aux données de trafic de l'enquête par sondage T.R.M. une évaluation de l'activité, dans le transport de marchandises pour compte d'autrui, des autres entreprises (1).

(1) Ce faisant, on néglige, puisqu'ils ne sont pas soumis à l'enquête T.R.M. les véhicules de moins de 1 T de charge ou plutôt ceux d'entre eux qu'emploient pour des transports publics les entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport. Les véhicules en cause, peu nombreux d'ailleurs, sont compris plus loin dans l'estimation, fort globale, de l'activité des transports pour compte propre.

L'enquête d'entreprises 1973 demandait aux entrepreneurs de distinguer dans leurs activités de transport pour des tiers la zone longue et la zone courte. Il semble, d'après les réponses, que les enquêtes ne se sont pas toujours référées à la définition administrative des zones longues et des zones courtes, et l'on a donc préféré dénommer ici les activités courte distance d'une part (TC), moyenne et longue distance d'autre part (TL), mais la séparation est incertaine.

Pour les entreprises dont l'activité principale est le transport de marchandises, les recettes provenant de cette activité principale étaient les suivantes, d'après l'enquête de 1973 :

TABLEAU 86 RECETTES MARCHANDISES DES TRANSPORTS PAR ROUTE POUR COMPTE D'AUTRUI, DES ENTREPRISES D'ACTIVITÉ PRINCIPALE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En millions de F. Hors Taxes

	Entreprises de moins de 6 salariés	Entreprises de 6 salariés et plus	TOTAL	%
Transports à courte distance (TC)	1 314,5	3 679,8	4 994,3	40
Transports à moyenne ou longue distance (TL)	2 082,3	5 387,7	7 470,0	60
TOTAL	3 396,8	9 067,5	12 464,3	100

Pour les entreprises dont l'activité principale était le transport routier de voyageurs ou une activité d'auxiliaire, les recettes provenant des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui étaient, d'après la même enquête :

TABLEAU 87 RECETTES MARCHANDISES DES ENTREPRISES D'ACTIVITÉ PRINCIPALE TRANSPORT DE VOYAGEURS OU AUXILIAIRES

En millions de F. Hors Taxes

	Transports routiers de voyageurs	Auxiliaires terrestres	Auxiliaires maritimes	Ensemble
T.C.	83,3	256,6	25,4	365,3
T.L.	46,8	235,3	32,2	314,3
TOTAL	130,1	491,9	57,6	679,6

Pour évaluer les recettes du transport public de marchandises des autres entreprises faisant du transport (celles dont l'activité principale est la location, le déménagement, etc...) référons-nous à l'enquête T.R.M.. Il en ressort qu'en 1973 l'ensemble des entreprises dont les recettes de transports routiers de marchandises sont indiquées dans les deux tableaux n° 86 et 87, a effectué 43,9 milliards de t/km (12,0 en T.C. - 31,9 en T.L.) alors que le reste des entreprises de la branche effectuait 7,1 milliards de t/km (2,4 en T.C. et 4,7 en T.L.).

En admettant la proportionnalité des recettes aux t/km on a le tableau suivant :

TABLEAU 88 RECETTES MARCHANDISES DES ENTREPRISES AUTRES

En millions de F. Hors Taxes

	Entreprises reprises dans les deux tableaux 86 et 87 (routiers marchandises, voyageurs, auxiliaires)		Autres entreprises :	
	Recettes (source : Enquête d'entreprises 1973)	t/km (source : T.R.M.)	t/km (source : T.R.M.)	Recettes estimées = $\frac{a \times c}{b}$
	a	b	c	
T.C.	5 359,6	12,0	2,4	1 071,9
T.L.	7 784,3	31,9	4,7	1 146,9
TOTAL				2 218,8

TABLEAU 89 RECETTES TOTALES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE POUR COMPTE D'AUTRUI

En millions de F. Hors Taxes

	Entreprises du secteur transport	Entreprises hors secteur transport	TOTAL
T.C.	5 359,6	1 071,9	6 431,5
T.L.	7 784,3	1 146,9	8 931,2
TOTAL	13 143,9	2 218,8	15 362,7

La recette hors TVA à la t/km s'établit à :

$$\frac{6\,431,5}{14,400} = 0,45 \text{ F pour les transports à courte distance}$$

$$\frac{8\,931,2}{36,600} = 0,24 \text{ F pour les transports à moyenne ou à grande distance,}$$

mais ces chiffres ne peuvent être pris que comme des ordres de grandeur car numérateur et dénominateur résultent respectivement des réponses à l'enquête «entreprises» et à l'enquête T.R.M. et il est possible pour l'enquête entreprises et certain pour l'enquête T.R.M. (voir ci-dessus 1ère partie, début du chapitre 2) que les réponses comportent des sous-estimations.

COMPTE D'EXPLOITATION

D'après l'Enquête Entreprises 1973, on a dressé les tableaux 90 à 99 :

— *Transports routiers de marchandises à courte distance*

TABLEAU 90 COMPTE GLOBAL D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE PLUS DE 5 SALARIÉS

COMPTE DE CHARGES	%	COMPTES DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes)	0,9	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes) . . .	1,2
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	16,6	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	91,8
Frais de personnel	40,4	Subventions d'exploitations reçues	—
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	2,7	Ristournes, rabais et remises obtenues . . .	0,1
Travaux, fournitures et services extérieurs	18,9	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	6,1
Transports et déplacements	3,1	Produits accessoires	0,5
Frais divers de gestion	2,4	Produits financiers	—
Frais financiers	2,7	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,1
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	8,6	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	0,2
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	0,7		
Solde net d'exploitation (*)	+ 3,0		
TOTAL	100	TOTAL	100

(*) Le solde d'exploitation est bénéficiaire s'il est précédé d'un « plus ». Il serait déficitaire s'il était précédé d'un « moins ».

— *Transports routiers de marchandises à moyenne ou longue distance*

TABLEAU 91 COMPTE GLOBAL D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE PLUS DE 5 SALARIÉS

COMPTE DE CHARGES	%	COMPTES DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes)	1,2	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes) . . .	1,5
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	19,6	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	92,9
Frais de personnel	34,3	Subventions d'exploitations reçues	—
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	2,9	Ristournes, rabais et remises obtenues	0,1
Travaux, fournitures et services extérieurs	18,7	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	4,3
Transports et déplacements	4,9	Produits accessoires	0,8
Frais divers de gestion	2,8	Produits financiers	0,1
Frais financiers	3,1	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,1
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	9,0	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	0,2
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	0,6		
Solde net d'exploitation	- 2,9		
TOTAL	100	TOTAL	100

Tableaux donnant, pour les entreprises de transport public de marchandises par route et par catégorie de taille des entreprises, les résultats moyens d'exploitation résultant de l'enquête 1973.

On ne dispose des résultats, que pour les entreprises de plus de 5 salariés car l'enquête était plus sommaire pour les plus petites entreprises.

a) Ensemble des entreprises

TABLEAU 92 VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU COUT DES FACTEURS - EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

Effectif salarié de l'entreprise	Valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF)			Excédent brut d'exploitation (E B E)		
	en millions de F.	%	par personne occupée millions de F	en millions de F.	%	par personne occupée millions de F
6 à 9	817,5	12,4	47,7	318,4	15,5	18,6
10 à 19	1 217,1	18,5	47,7	409,8	20,0	16,1
20 à 49	1 754,7	26,6	48,1	557,9	27,2	15,3
50 à 99	811,9	12,3	46,3	228,7	11,2	13,1
100 à 199	704,0	10,7	47,1	192,9	9,4	12,9
200 et plus	1 289,5	19,5	45,0	342,3	16,7	11,9
TOTAL	6 594,7	100,0	47,0	2 050,0	100,0	14,6

TABLEAU 93 PRINCIPAUX RATIOS DE GESTION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

En pourcentage

Effectif salarié de l'entreprise	Frais de personnel	E B E	Frais financiers	Résultats bruts avant impôts et amortis- ments	Dotations aux amortissements	Investissements
	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF
6 à 9	61,1	38,9	6,3	32,7	21,6	32,1
10 à 19	66,3	33,7	6,1	27,7	19,3	31,5
20 à 49	68,2	31,8	6,1	25,8	20,2	31,0
50 à 99	71,8	28,2	6,0	22,4	16,9	25,5
100 à 199	72,6	27,4	5,6	22,2	17,5	27,7
200 et plus	73,5	26,5	5,0	21,9	16,4	31,2
TOTAL	68,9	31,1	5,8	25,5	18,8	30,2

b) Transports à courte distance

TABLEAU 94 VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU COUT DES FACTEURS - EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

Effectif salarié de l'entreprise	Valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF)			Excédent brut d'exploitation (E B E)		
	en millions de F.	%	par personne occupée	en millions de F.	%	par personne occupée
			milliers de F			milliers de F
6 à 9	371,9	16,8	44,0	131,4	22,3	19,6
10 à 19	480,8	21,7	46,0	152,2	25,8	14,6
20 à 49	571,1	25,8	42,7	146,7	24,9	11,0
50 à 99	227,5	10,3	41,5	53,4	9,1	9,7
100 à 199)	560,2	25,4	39,2	106,5	17,9	7,5
200 et plus)						
TOTAL	2 211,5	100,0	42,5	590,2	100,0	11,3

TABLEAU 95 PRINCIPAUX RATIOS DE GESTION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

En pourcentage

Effectif salarié de l'entreprise	Frais de personnel	E B E	Frais financiers	Résultats bruts avant impôts et amortis- sements	Dotations aux amortissements	Investissements
	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF
6 à 9	64,7	35,3	5,9	29,5	18,8	25,7
10 à 19	68,3	31,7	5,5	26,2	17,6	24,7
20 à 49	74,3	25,7	4,9	20,8	16,4	25,6
50 à 99	76,5	23,5	4,6	19,0	15,2	22,9
100 à 199)	81,0	19,0	3,8	15,2	10,9	16,6
200 et plus)						
TOTAL	73,3	26,7	4,9	22,0	15,5	22,9

c) Transports à moyenne et longue distance

TABLEAU 96 VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU COUT DES FACTEURS - EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

Effectif salarié de l'entreprise	Valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF)			Excédent brut d'exploitation (E B E)		
	en millions de F.	en %	par personne occupée	en millions de F.	en %	par personne occupée
			milliers de F			milliers de F
6 à 9	316,1	10,7	51,3	130,4	13,7	21,0
10 à 19	568,5	19,2	49,9	207,0	21,7	18,2
20 à 49	818,5	27,6	49,4	269,1	28,2	16,2
50 à 99	433,2	14,6	48,2	129,6	13,6	14,4
100 à 199	342,4	11,6	46,8	97,3	10,2	13,3
200 et plus	481,5	16,5	43,8	119,9	12,6	10,9
TOTAL	2 960,2	100,0	48,2	953,3	100,0	15,5

TABLEAU 97 PRINCIPAUX RATIOS DE GESTION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

En pourcentage

Effectif salarié de l'entreprise	Frais de personnel	E B E	Frais financiers	Résultats bruts avant impôts et amortis- sements	Dotations aux amortissements	Investissements
	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF
6 à 9	58,8	41,3	6,6	34,7	21,7	33,0
10 à 19	63,6	36,4	7,0	29,5	21,5	39,1
20 à 49	67,1	32,9	6,5	26,7	20,5	32,6
50 à 99	70,1	29,9	6,5	23,7	16,8	24,7
100 à 199	71,6	28,4	5,9	22,8	17,7	32,3
200 et plus	75,1	24,9	6,5	18,6	16,2	22,8
TOTAL	67,8	32,2	6,5	25,9	19,3	31,1

d) Déménagements

TABLEAU 98 VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU COUT DES FACTEURS - EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

Effectif salarié de l'entreprise	Valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF)			Excédent brut d'exploitation (E B E)		
	en millions de F.	%	par personne occupée	en millions de F.	%	par personne occupée
			milliers de F			milliers de F
6 à 9	54,7	18,3	35,8	13,4	24,7	8,8
10 à 19	68,6	22,9	38,7	11,8	21,8	6,7
20 à 49	101,4	33,9	40,7	15,7	29,0	6,5
50 à 99	42,5	14,2	40,0	7,4	13,6	7,0
100 à 199	32,0	10,7	50,6	5,9	10,9	9,3
200 et plus						
TOTAL	299,2	100,0	40,0	54,2	100,0	7,0

TABLEAU 99 PRINCIPAUX RATIOS DE GESTION, SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

En pourcentage

Effectif salarié de l'entreprise	Frais de personnel	E B E	Frais financiers	Résultats bruts avant impôts et amortis- sements	Dotations aux amortissements	Investissements
	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF
6 à 9	75,5	24,5	2,7	21,9	8,0	11,9
10 à 19	82,9	17,2	2,9	14,5	8,5	13,1
10 à 49	84,5	15,5	3,4	12,3	7,5	10,7
50 à 99	82,7	17,4	3,6	13,8	7,9	8,7
100 à 199	81,5	18,4	5,0	14,0	7,6	7,2
200 et plus						
TOTAL	81,9	18,1	3,4	14,9	7,9	10,5

1.2. - Transports par route pour compte propre

- Véhicules de plus de 1 T de charge utile

On suppose que les dépenses par kilomètre sont, pour des véhicules de même catégorie, égales aux recettes par kilomètre des transporteurs pour compte d'autrui. Ce faisant on admet que l'augmentation du prix de revient kilométrique des véhicules de transport pour compte propre qui résulte de leur moindre parcours annuel moyen est égale à l'incidence des frais commerciaux et des bénéfices dans les recettes kilométriques des transporteurs pour compte d'autrui. La composition des parcs est très différente, ainsi que le montre le tableau ci-après des parcours en 1973 (en millions de km).

TABLEAU 100 COMPARAISON PAR CLASSE DE CHARGE UTILE, DES PARCOURS, DES TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI ET POUR COMPTE PROPRE

Classe charge utile	Transports pour compte d'autrui		Transports pour compte propre	
	kilomètres	% du total	kilomètres	% du total
1 à 1,7 T	316	5	4 329	34,6
1,8 à 2,9 T	483	7,7	1 263	10,1
3 à 4,5 T	264	4,2	1 070	8,6
4,6 à 6,5 T	536	8,5	1 243	9,9
6,6 à 8,9 T	255	4,1	1 002	8
9 à 12,9 T	1 730	27	2 073	16,6
13 à 16,9 T	322	5,1	521	4,2
17 T et plus	2 364	37,7	1 010	8
TOTAL	6 270	100,0	12 511	100,0

La recette moyenne par km des véhicules de transport public, obtenue en divisant les recettes résultant de l'enquête «entreprises» par les t/km de l'enquête T.R.M. était en 1973 de 2,59 F pour les transports à courte distance et de 2,36 F pour les transports à moyenne ou longue distance. Compte tenu de la différence de composition des parcs on prendra comme prix de revient moyen kilométrique des véhicules de transport pour compte propre.

2,00 F pour les transports à courte distance

2,36 F pour les transports à moyenne ou grande distance.

Les kilométrages à moins de 150 km et à plus de 150 km donnés pour le transport pour compte propre par l'enquête T.R.M. étant respectivement de 9,1 et 3,4 milliards le prix de revient des transports pour compte propre par véhicule de plus de 1 T de charge utile peut être estimé en 1973 aux environs de :

$$10^9 \times (9,1 \times 2 + 3,4 \times 2,36) = 26,2 \text{ milliards de Francs.}$$

Pour vérifier l'ordre de grandeur de ce chiffre on s'est également référé aux barèmes de location de la chambre syndicale des loueurs, amputés de 20% et aux kilométrages moyens par journée d'utilisation pour les diverses catégories de véhicules que donne l'enquête TRM. Les chiffres que l'on obtient sont :

transports à moins de 50 km de distance	:	18,2 milliards de Francs
transports de 50 à 150 km de distance	:	4,7 milliards de Francs
transports à plus de 150 km de distance	:	6 milliards de Francs

Le total de 28,9 milliards de francs excède de 10% l'évaluation précédente. On retiendra la moyenne, soit 28 milliards de francs, mais cette estimation n'a d'autre valeur que celle d'un ordre de grandeur.

— *Véhicules ayant une charge utile de moins de 1 T (poids en charge de moins de 2,5 T)*

Dans cette catégorie de véhicules le parc immatriculé au 1er janvier 1973 était de 1 815 000 véhicules dont 965 000 de moins de 10 ans. On retiendra le chiffre approximatif d'un million de véhicules.

Le kilométrage moyen est très mal connu mais est relativement faible, la grande majorité de ces véhicules étant utilisée pour des livraisons, des approvisionnements ou des déplacements d'ouvriers ou d'artisans (avec leur matériel). Pour les véhicules de transport pour compte propre de 1 à 1,7 T de charge utile, le kilométrage moyen annuel révélé par l'enquête TRM est de 8 750 km. Il semble que pour les véhicules de moins de 1 T de charge utile on puisse retenir un chiffre moyen inférieur de 20%, soit en arrondissant 7 600 km par an, et admettre que 40% de leurs parcours ont lieu en zone urbaine.

Le prix de revient est également difficile à évaluer. On retiendra 1 F le km en zone urbaine et 0,80 F en zone rurale, sans le salaire du chauffeur. L'estimation de la dépense annuelle est alors 6,2 milliards de francs.

A ce coût s'ajoute celui du chauffeur; à 12 km/h en zone urbaine et 30 km/h en zone rurale (ce qui tient compte des arrêts, mais non du temps des déchargements et chargements auxquels le chauffeur de ces petits véhicules participe en général mais dont le coût n'est pas pris en compte pour les autres véhicules et les autres modes de transport) nous retiendrons 373 millions d'heures de travail à 12 F l'heure, charges sociales comprises, soit un prix de revient de 4,5 milliards de francs.

Taxes comprises, le prix de revient total ressort ainsi à 10,7 milliards, mais il faut souligner la très grosse incertitude de cette évaluation.

— *Investissements dans les entreprises de transport pour compte propre*

L'I.N.S.E.E. chiffre, pour 1973, à 8 502 millions de francs TTC, soit 6 801 millions de francs hors TVA, le montant des acquisitions de matériel neuf de transport des entreprises.

On ne peut évaluer les investissements pour les transports pour compte propre qu'en soustrayant de ce total les investissements dans les transports publics de marchandises. Les investissements pour le compte propre seraient donc d'environ 4 500 millions de francs. S'y ajoute le solde «ventes-achats» d'environ 280 millions de francs du matériel d'occasion du secteur compte d'autrui, dont on peut supposer qu'il correspond à un solde de signe inverse du secteur compte propre.

Au total, les investissements compte propre seraient d'environ 4,8 milliards de francs et leur pourcentage dans le prix de revient serait de l'ordre de 12,5%, inférieur de 2 points à ce qu'il est dans les transports pour compte d'autrui.

A noter que l'évaluation ci-dessus des investissements du secteur compte propre comprend des investissements d'entreprises de location et que, comme le taux d'investissement des loueurs est particulièrement élevé, celui du secteur compte propre, au sens étroit du terme, est vraisemblablement inférieur à 12,5%.

— *Récapitulation du coût des transports pour les transports de marchandises par route*

Transports pour compte d'autrui	15,4	milliards de francs
Transports pour compte propre par véhicule d'au moins 1 T de charge utile	28	—
Transports pour compte propre par véhicule de moins de 1 T de charge utile	10,7	—
TOTAL	<u>54</u>	milliards de francs

Ce chiffre est hors TVA.

Dans ce total les transports à moins de 50 km de distance entrent pour au moins la moitié.

1.3. - Location

Les recettes des loueurs de véhicules industriels n'ont pas à être ajoutées aux chiffres ci-dessus car une telle évaluation ferait double emploi. En effet, dans l'enquête T.R.M. tous les véhicules sont comptés, qu'ils soient ou non en location, soit dans les transports pour compte d'autrui, soit dans les transports pour compte propre. D'autre part, pour évaluer le prix de revient des véhicules de moins de 1 T de charge utile, on a pris en compte tous les véhicules.

On peut, néanmoins, évaluer le chiffre d'affaires de la location de véhicules industriels d'après l'enquête entreprises, qui permet de dresser le tableau suivant :

RABLEAU 101 ÉVALUATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA LOCATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

En millions de F.

Transporteur routier de marchandises ou loueurs de véhicules industriels	Loueur	plus de 5 salariés	459,4
		moins de 6 salariés	227,0
	Déménageurs	plus de 5 salariés	5,9
		moins de 6 salariés	1,1
	Transporteur moyenne et longue distance	plus de 5 salariés	231,3
	moins de 6 salariés	9,2	
Transporteur courte distance	plus de 5 salariés	110,3	
	moins de 6 salariés	9,8	
	Sous-total		<u>2 054,1</u>
Transporteur routier de voyageurs	Transporteur urbain	plus de 5 salariés	1,1
		moins de 6 salariés	—
	Transporteur routier	plus de 5 salariés	43,8
		moins de 6 salariés	—
Auxiliaires des transports terrestres	Collecte de fret		23,1
	Manutention		1,9
Auxiliaires des transports maritimes	Commissionnaire - Manutention - Courtage		1,0
	TOTAL		<u>2 125,0</u>

Pour les entreprises non comptées dans le tableau ci-dessus, on se référera à l'enquête de structure location de 1972 qui donne d'une part, le kilométrage des entreprises spécialisées dans la location, et d'autre part, le kilométrage location des entreprises exerçant une activité de location à titre secondaire; le rapport des kilométrages respectifs est :

$$\frac{116,6}{885} \text{ (millions de km)} = 13,2 \%$$

En définitive les recettes totales de la location seraient de :

$$2\,124,9 \times 1,132 = 2\,416,9, \text{ soit en arrondissant : } 2,4 \text{ millions de francs (hors T.V.A.).}$$

Pour des raisons indiquées ci-dessus, ce montant n'est pas à ajouter aux 53 milliards évalués plus haut.

Ce chiffre d'affaires se répartit d'après l'enquête T.R.M., entre locataires transporteurs professionnels et locataires effectuant leurs propres transports.

En données physiques, le partage est le suivant :

TABLEAU 102 RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LES LOCATAIRES, POUR COMPTE PROPRE ET POUR COMPTE D'AUTRUI ET MIXTE

<i>En pourcentage</i>				
	Parc	Véhicules-Km	Tonnage	t/km
Autrui et mixte	37	46	35	55
Compte propre	63	54	65	45

La structure du compte location a été établie sur les entreprises de location de plus de 5 salariés.

TABLEAU 103 STRUCTURE DU COMPTE D'EXPLOITATION DE LA LOCATION

COMPTE DE CHARGES	%	COMPTE DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes) . .	2	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes) . .	2,7
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	20,5	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	89,2
Frais de personnel	32,5	Subventions d'exploitation reçues	0,0
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	2,6	Ristournes, rabais et remises obtenues . . .	0,1
Travaux, fournitures et services extérieurs . .	16,0	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	6,5
Transports et déplacements	2,0	Produits accessoires	0,8
Frais divers de gestion	2,1	Produits financiers	0,2
Frais financiers	3,6	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,3
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	14,5	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	0,2
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	1,4		
Solde net d'exploitation	+ 2,8		
TOTAL	100	TOTAL	100

— Les investissements de la location

D'après l'enquête entreprises 1973, pour les entreprises de plus de 5 salariés dont l'activité principale est la location, les investissements nets de cession représentaient environ 25% des ventes.

2 - NAVIGATION INTÉRIEURE

Transports

Les chiffres ci-après sont des estimations de l'Office National de Navigation. Ils ne comprennent, pour les transports d'importation et d'exportation, ni les transports assurés par bateaux étrangers ni les transports à statut international assurés par bateaux français sur le Rhin et la Moselle. Pour les autres transports d'importation et d'exportation, ils ne comprennent que la part correspondant aux parcours sur territoire français.

TABLEAU 104 CHIFFRE D'AFFAIRES 1973

En Millions de F. Hors Taxes)

Transports publics :	
— Marchandises générales	411
— Flottes spécialisées	189
	<hr/>
	600
Transports privés :	
— Marchandises générales	160
— Flottes spécialisées	64
	<hr/>
	224
	<hr/>
TOTAL	824

Compte tenu des transports non compris dans ce total le chiffre de 1 milliard de francs semble un ordre de grandeur vraisemblable.

D'après le 12ème rapport les dépenses de l'État et des collectivités locales pour les voies navigables en 1973 excédaient, T.V.A. déduite, de 369 millions de F. le produit des taxes de la loi MORICE.

On retiendra donc, au titre des voies navigables, un total de 1 370 millions de F.

3 - TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS PAR ROUTE

Comme pour les transports de marchandises, on établira dans une première partie, les comptes d'exploitation et d'investissement pour les transporteurs publics, en se fondant sur l'enquête d'entreprise 1973, qui répartit les entreprises en deux sous-secteurs : transports urbains (R.A.T.P. exclue) et transports interurbains. Dans une deuxième partie, on évaluera des comptes pour les entreprises effectuant leurs propres transports.

La S.N.C.F. et les transports par téléphérique, remonte-pentes, funiculaires, télésièges, etc... ne sont pas étudiés ici.

3.1. - Les transports pour compte d'autrui

Les entreprises dont le transport est l'activité principale représentent la quasi totalité du secteur.

Pour ces entreprises on a les tableaux des recettes suivants (hors TVA en MF).

TABEAU 105 RECETTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS VOYAGEURS

Activité principale des entreprises :	Recette des transports urbains :	Recette des transports interurbains :	TOTAL
Transports URBAINS			
— plus de 5 salariés	868,1	94,3	
— moins de 6 salariés	14,5	1,3	
Total	882,6	95,6	978,2
Transports ROUTIERS V			
— plus de 5 salariés	119,4	1 416,4	
— moins de 6 salariés	4,7	194,6	
Total	124,1	1 611,0	1 735,1
Transports ROUTIERS M			
— plus de 5 salariés	—	109,0	
— moins de 6 salariés	—	4,9	
Total	—	113,9	113,9
ENSEMBLE :	1 006,7	1 820,5	2 827,2
à ajouter TVA	118,4	214,5	332,9
TOTAL	1 125,1	2 035,0	3 160,1

TABLEAU 106 COMPTE GLOBAL D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE PLUS DE 5 SALARIÉS

COMPTES DE CHARGES	%	COMPTES DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes) .	2,4	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes) .	2,6
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	13,2	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transports Hors taxes)	87,2
Frais de personnel	65,9	Subventions d'exploitation reçues	5,7
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	2,0	Ristournes, rabais et remises obtenus . . .	—
Travaux, fournitures et services extérieurs	11,5	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	0,6
Transports et déplacements	0,6	Produits accessoires	1,9
Frais divers de gestion	1,9	Produits financiers	0,6
Frais financiers	1,7	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,7
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	6,0	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	0,7
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	4,7		
Solde net d'exploitation (*)	— 9,9		
TOTAL	100,0	TOTAL	100,0

— Transports interurbains

TABLEAU 107 COMPTE GLOBAL D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE PLUS DE 5 SALARIÉS

COMPTES DE CHARGES	%	COMPTES DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes) .	1,7	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes) .	2,1
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	17,8	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	88,1
Frais de personnel	42,3	Subventions d'exploitations reçues	0,8
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	1,9	Ristournes, rabais et remises obtenus . . .	0,1
Travaux, fournitures et services extérieurs	14,3	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	4,4
Transports et déplacements	1,7	Produits accessoires	1,1
Frais divers de gestion	2,1	Produits financiers	0,2
Frais financiers	2,6	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,1
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	12,4	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	3,1
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	1,9		
Solde net d'exploitation (*)	+ 1,3		
TOTAL	100,0	TOTAL	100,0

(*) Le solde d'exploitation est déficitaire s'il est précédé d'un « moins ». Il serait bénéficiaire s'il était précédé d'un « plus ».

TABLEAU 108 MONTANT DES INVESTISSEMENTS EN MATÉRIEL NEUF - TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Activité principale des entreprises	Millions de F (HT)
Transports routiers de voyageurs :	
- plus de 5 salariés	258,3
- moins de 6 salariés	40,9
Transports urbains :	
- plus de 5 salariés	109,2
- moins de 6 salariés	2,4
Transports routiers de marchandises (1)	19,7
R.A.T.P.	60,5
TOTAL	492,0

(1) On a évalué les investissements de ces entreprises en matériel voyageur en supposant que le rapport des investissements au chiffre d'affaires était le même que pour les entreprises dont l'activité principale est le transport interurbain de voyageurs.

3.2. - Les transports pour compte propre

On peut tenter une évaluation du prix de revient en se fondant sur les kilométrages :

- Compte d'autrui : 1 250 millions de véhicules-km (hors RATP)
- Compte propre : 150 millions de véhicules-km (véhicules d'au moins 10 places).
- Chiffre d'affaires - Compte d'autrui = 2 827 millions de F. (hors RATP)
- Chiffre d'affaires - Compte propre - véhicules d'au moins 10 places :

$$\frac{2\ 827 \times 150}{1\ 250} = 339 \text{ millions de F.}$$

Toutefois, le chiffre de 150 millions de véhicules-km ne comprend pas les parcours par véhicules de moins de 10 places (minibus). Or le nombre de ces véhicules immatriculés au nom de personnes n'ayant pas déclaré être transporteur public est très important (13 047 de moins de 10 ans d'âge, à fin 1973 alors que le chiffre correspondant des minibus immatriculés au nom de transporteurs est de 1 809). Toutefois beaucoup de ces véhicules semblent être des véhicules familiaux et, au titre des minibus utilisés pour des transports pour compte propre, on ne retiendra donc qu'environ 60 millions de F.

Le prix de revient total des transports pour compte propre par autocar sera donc évalué à 400 millions de F.

- R.A.T.P. (voir 12ème Rapport, page 73 - Annexe II)

Les dépenses d'exploitation de la RATP en 1973 se montent à 3 031 millions de F, couvertes pour 1 388 millions de F par les usagers ou les autres recettes commerciales,

compte de la valeur des gains de temps qu'ils entraînent, il est normal d'évaluer aussi, dans un compte des voitures légères, la valeur du temps des conducteurs.

D'après la circulaire ministérielle du 14 novembre 1974, la valeur de l'heure gagnée par une voiture légère était fixée à 18 F au milieu de 1974 pour les calculs de rentabilité. En 1973, pour l'heure du conducteur nous prendrons donc :

$$\frac{90\% \times 18 \text{ F}}{1,8 \text{ occupant}} = 9 \text{ F}$$

En supposant une moyenne horaire de 25 km en ville et 65 km ailleurs, et en admettant que les parcours en ville représentent 30% du total, le temps de conduite annuel ressort à 4,1 milliards d'heures et sa valeur à 37 milliards de francs.

Résultats d'exploitation en 1973, par grande catégorie d'activités

TABLEAU 110 RÉSEAU PRINCIPAL

En millions de F. TVA comprise

	Recettes	Dépenses	Résultat brut	$\frac{R}{D}$
■ Recettes et Dépenses affectables				
- Trafic voyageurs				
Rapide et Express	4 628	3 181	+1 447	145,5
Service omnibus				
Ferroviaires	1 150 ⁽¹⁾	1 310	- 160	87,3
Routiers .	69 ⁽¹⁾	73	- 4	94,3
TOTAL	5 847	4 564	+1 283	128,4
- Trafic marchandises				
SERNAM	1 018	1 022	- 4	99,6
Détail et colis	621	721	- 100	86,1
Autres ..				
Trains et wagons complets	7 422	6 316	+1 106	117,5
TOTAL	9 061	8 059	+1 002	112,4
Ensemble des Recettes et Dépenses affectables	14 908	12 623	+2 285	118,1
■ Recettes et Dépenses indivises				
- Recettes et dépenses communes (*)	1 679	4 502	- 2 823	37,2
- Divers (y compris Poste)	1 834	1 838	- 4	99,7
Ensemble des Recettes et Dépenses indivises	3 513	6 340	-2 825	55,4
ENSEMBLE des RECETTES et des DÉPENSES	18 421	18 963	- 542	97,1
BANLIEUE PARISIENNE				
Recettes et dépenses (décret 54.173 du 21-2-1964) ...	(1) 1 072	1 101	- 29	97,3
ENSEMBLE DES RÉSEAUX				
- Ensemble des Recettes et des Dépenses	19 493	20 064	- 569	97,1
- Subvention forfaitaire et provision pour imprévu ...	286	0	+ 286	-
RÉSULTAT (1) ..	19 779	20 064	- 283	-

(*) Recettes : Contributions État aux charges d'infrastructure et de Passages à niveau (1 358 + 321)
 Dépenses : Seules les dépenses marginales d'infrastructure sont en dépenses affectables.

(1) Les Contributions de l'État sont :

- pour les omnibus : 661 millions de F.
- pour la banlieue : 156 millions de F auxquels s'ajoutent 67 millions de F en provenance des collectivités locales et 314 millions de F versés par les employeurs (versement transport).

(2) La TVA représente 827 millions de F pour le trafic voyageur (dont 146 millions de F pour la banlieue de Paris) et 1 229 millions de F pour le trafic marchandises.

Source : Liquidation des comptes SNCF

TABLEAU 111 DÉPENSES PAR CATÉGORIE DE TRAFIC

En millions de F.

	Marchandises	Voyageurs banlieue de Paris	Voyageurs autres que banlieue
– Dépenses affectables	8 059	1 101	4 564
– Dépenses communes (4.502)			
- Couvertes par contribution de l'État aux charges d'infrastructure : (1.358) (Voir tableau 57)	1 358	–	1 661
- Autres : 6.340 – 1.358 = 4.982	3 321	–	–
TOTAL	12 738	1 101	6 225
Montant de la TVA dans ces dépenses	1 229	146	681

Aux dépenses ci-dessus s'ajoutent les subventions d'équipement, figurant au tableau ci-après et qui concernent essentiellement la Banlieue de Paris.

TABLEAU 112 INVESTISSEMENT SNCF

En millions de F.

Source de financement		Dépenses	
Ressources propres (1)	1 592,9	Investissements H.T.	1 895,6
Émission d'obligations	1 265,6	Remboursement d'emprunts	1 015,3
	2 858,5		2 910,9
Subventions d'équipement	176	Investissements à financement spécifique	
Emprunt non obligataire	33,5		
Autres	45,4		
	254,9		254,9
TOTAL GÉNÉRAL S.N.C.F.	3 113,4	3 165,8
SOLDE – 52,4			
(1) Pour l'essentiel, amortissements inscrits en exploitation.			

6 - PORTS MARITIMES ET TRANSPORTS MARITIMES

Pour les ports maritimes autonomes, on peut dresser les tableaux suivants pour 1973 :

TABLEAU 113 COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

RECETTES		DÉPENSES	
Droits	580,1	Intérêts	111,6
Subventions	93,9	Autres	857,3
Autres	294,9		
TOTAL	968,9		968,9
T.V.A.	43,6		

TABLEAU 114 COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F

SOURCE DE FINANCEMENT		DÉPENSES	
Subventions État	391,6	Investissements HT	834,5
Subventions Collect. locales ..	12,9	Remboursement d'emprunt ...	64
Emprunts	363,3		
Autres	130,7		
TOTAL	898,5		898,5

On ne retiendra en dépenses, pour éviter les doubles emplois, que :

$$93,9 + 391,6 + 12,9 = 500 \text{ millions de Francs.}$$

D'après le 12ème Rapport, s'y ajoutent pour les autres ports 181 millions de Francs de dépenses de l'État. Il faut aussi compter les dépenses des collectivités locales ou les subventions, non couvertes par des recettes portuaires, des chambres de commerce. On obtient aussi un total d'environ 700 millions de Francs dont on peut imputer au moins 90% au trafic marchandises.

Transports maritimes

La tentative d'évaluation des dépenses de transports maritimes pour les importations et exportations françaises, dont le résultat figure au chapitre 4 de la 1ère partie, donne pour ces transports le chiffre de 11,26 milliards de Francs. S'y ajoutent des transports de cabotage.

Les recettes voyageurs des Compagnies maritimes françaises se montent à 536 millions de Francs. On admettra qu'il y a compensation entre la part de ces recettes en provenance de la clientèle de l'étranger et les recettes des compagnies étrangères en provenance de la clientèle française.

Total

On arrive ainsi à un total d'environ 13 milliards de Francs en 1973 pour les transports maritimes et les ports maritimes, dont environ 600 millions de Francs pour le trafic voyageurs et le reste pour le trafic marchandises.

Compte des transports maritimes français

En extrapolant à l'ensemble du trafic les résultats d'une enquête du Comité Central des Armateurs de France qui portait sur 96,2% du secteur pétrolier et 89,7% du secteur sec, on peut dresser le tableau suivant pour les compagnies maritimes françaises, navires affrétés compris.

TABLEAU 115 COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Recettes		Dépenses	
Passagers	536 (2)	— Armement sec et passagers	
Fret sec	4 064	Dépenses d'exploitation ...	3 500
Hydrocarbures	2 100	Dotations amortissement ...	470
		Charges financières	529
			4 499
		— Hydrocarbures	
		Dépenses d'exploitation	1 326
		Dotations amortissement ...	624
		Charges financières	224
			2 174
TOTAL	6 700 (1)	TOTAL GÉNÉRAL ...	6 673

Les investissements hors TVA des compagnies maritimes françaises étaient en 1973, d'après la même enquête, de :

894 dans l'armement sec

937 dans l'armement pétrolier

soit au total 1 831 millions de Francs

dont 216 millions de Francs financés par des primes ou bonifications d'intérêt, pour lesquelles la part pétrolière était de 60 millions de Francs.

(1) Sur ce total, le trafic tiers représente : 1 983 millions de Francs.

(2) Dont 55,5 de subventions d'exploitation.

7 - AVIATION CIVILE

Dépenses publiques

D'après le 12ème Rapport, les dépenses de l'Etat et des collectivités locales pour l'Aviation Civile excédaient en 1973 de 720 millions de Francs (hors TVA) les redevances et le produit de la taxe sur les carburants; le montant des subventions des collectivités locales était vraisemblablement sous-estimé, on retiendra le chiffre de 740 millions de F. A ce chiffre s'ajoutent 1 287 millions de F pour les études et développement des prototypes d'avions civils.

D'après l'enquête «Entreprise» de 1973, le compte d'exploitation des compagnies aériennes françaises était le suivant :

TABLEAU 116 COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F

Dépenses		Recettes	
Stock	357	Stock fin d'exercice	412
Personnel	2 574	Recettes nettes transport	5 671
Travaux, fournitures (location - bail)	1 952	Subventions État et collectivités locales	15,8
Carburant	509	Autres recettes	1 007,5
Achats matières	395	Travaux faits pour soi-même	50
Autres	1 456		
Solde net	77		
TOTAL	7 166		7 166

Les pourcentages des recettes en provenance des divers secteurs d'activité étaient de :

Voyageurs	79,6 %
Fret	12,1 %
Poste	2,8 %
Louage d'Aéronefs	3,6 %
Agences de Voyages	1,7 %
Travaux	2,8 %

Par ailleurs, on estime à 1 milliard de F. environ les gains en devises provenant du transport aérien; s'agissant d'évaluer les dépenses de la clientèle résidant en France pour les transports aériens, on considérera qu'elles sont égales aux recettes transport des compagnies françaises, diminuées de ce gain, soit à $5\,671 - 1\,000 = 4\,671$ millions de Francs.

Les dépenses des transports aériens sont alors de : $4\,671 + 740 + 460^{(1)} = 5,87$ millions de F. répartis à raison de :

$$\frac{79,6}{91,7} = 86,8 \%$$

pour les voyageurs et 13,2 % pour le fret, soit respectivement 5,1 milliards et 0,8 milliards de F., auxquels s'ajoutent les 1 287 millions de F. de crédits pour prototypes qu'il est logique d'ajouter uniquement à la fonction voyageur.

Au total on retiendra donc :

- fonction voyageur : 6,1 milliards de F.
- fonction marchandise : 0,8 milliard de F.

(1) Redevances extra aériennes.

8 - AÉROPORTS ET TRANSPORTS AÉRIENS

Pour l'aéroport de Paris et les 21 principaux aéroports de province (y compris Bâle - Mulhouse) on a les tableaux suivants en 1973 :

TABLEAU 117 COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F.

Recettes		Dépenses		Solde
Redevances aériennes	299	Exploitation	509,1	
Redevances extra aéronautiques	460,4			
Subventions	12,1			
	771,5		509,1	+ 262,4

TABLEAU 118 COMPTE D'INVESTISSEMENT

En millions de F.

Source de financement		Dépenses		Solde
Emprunt	470,2	Investissements	733,4	
Subventions		Intérêts intercalaires	91,5	
État	95	Remboursements d'emprunts		
Collectivités locales	37,1	et frais financiers	180,3	
Autofinancement	137,5			
Trésorerie	96,1			
	835,9		1 005,2	- 169,3

Dans le tableau récapitulatif des dépenses de transport, on ne retiendra, afin d'éviter les doubles emplois, ni les redevances aériennes, ni les subventions. Par contre, on retiendra les redevances extra aéronautiques, soit 460 millions de Francs.

9 - AUXILIAIRES DES TRANSPORTS TERRESTRES

D'après l'enquête «Entreprises 1973» on peut dresser les tableaux suivants :

TABLEAU 119 COMPTE D'EXPLOITATION

En millions de F.

Activité principale	Fonction «auxiliaire» des transports terrestres	
Auxiliaires terrestres	2 928,6	
Transporteurs routiers de marchandises	426,2	} (520)
Auxiliaires maritimes	94,1	
TOTAL	3 448,9	

TABLEAU 120 STRUCTURE DU COMPTE EXPLOITATION

COMPTES DE CHARGES	%	COMPTES DE PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes)	0,6	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes)	0,5
Achats de matières et de marchandises (hors taxes)	8,4	Recettes NETTES des activités de transports et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	86,0
Frais de personnel	49,1	Subventions d'exploitations reçues	—
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	24	Ristournes, rabais et remises obtenus	1,7
Travaux, fournitures et services extérieurs	17,0	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	9,3
Transports et déplacements	2,4	Produits accessoires	1,7
Frais divers de gestion	5,6	Produits financiers	0,8
Frais financiers	3,3	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	—
Dotation de l'exercice aux comptes d'amortissements	4,4	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	—
Dotations de l'exercice aux comptes de provisions	1,2		
Solde net d'exploitation	+ 5,6		
TOTAL	100,0		100,0

10 - AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES

D'après l'enquête de 1973, le chiffre d'affaires des auxiliaires de transports maritimes en 1973 était de 1,719 milliards de F., déduction faite de l'activité transport des auxiliaires.

D'après la même enquête, la structure du compte exploitation était la suivante :

TABLEAU 121 COMPTE D'EXPLOITATION

CHARGES	%	PRODUITS	%
Stocks au début de l'exercice (hors taxes)	0,4	Stocks à la fin de l'exercice (hors taxes)	0,4
Achat de matières et de marchandises (hors taxes)	2,3	Recettes des activités de transport et d'auxiliaires de transport (hors taxes)	93,0
Frais de personnel	57,0	Subventions d'exploitation reçues	—
Impôts et taxes (taxes sur les recettes exclues)	1,9	Ristournes, rabais et remises obtenues	0,9
Travaux, fournitures et services extérieurs	20,4	Recettes des activités autres que le transport et les activités d'auxiliaires de transport (hors taxes)	3,2
Transports et déplacements	1,8	Produits accessoires	1,4
Frais divers de gestion	5,3	Produits financiers	0,7
Frais financiers	1,8	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	0,1
Dotations de l'exercice aux comptes d'amortissements	2,9	Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	0,3
Dotations de l'exercice aux comptes provisions	0,8		
Solde net d'exploitation	+ 5,4		
TOTAL	100,0	TOTAL	100,0

11 - RÉCAPITULATION (en millions de Francs)

Transports de marchandises

— Transports par route ⁽¹⁾	54 000	dont au moins la moitié pour des transports à moins de 50 km de distance
— Navigation intérieure	1 370	
— S.N.C.F. marchandises	11 510	
— Transports maritimes	12 400	(recettes des Cies françaises : 6 100)
— Transports aériens	800	
— Auxiliaires des transports terrestres	3 500	
— Auxiliaires des transports maritimes	1 700	
TOTAL ARRONDI	85 000	

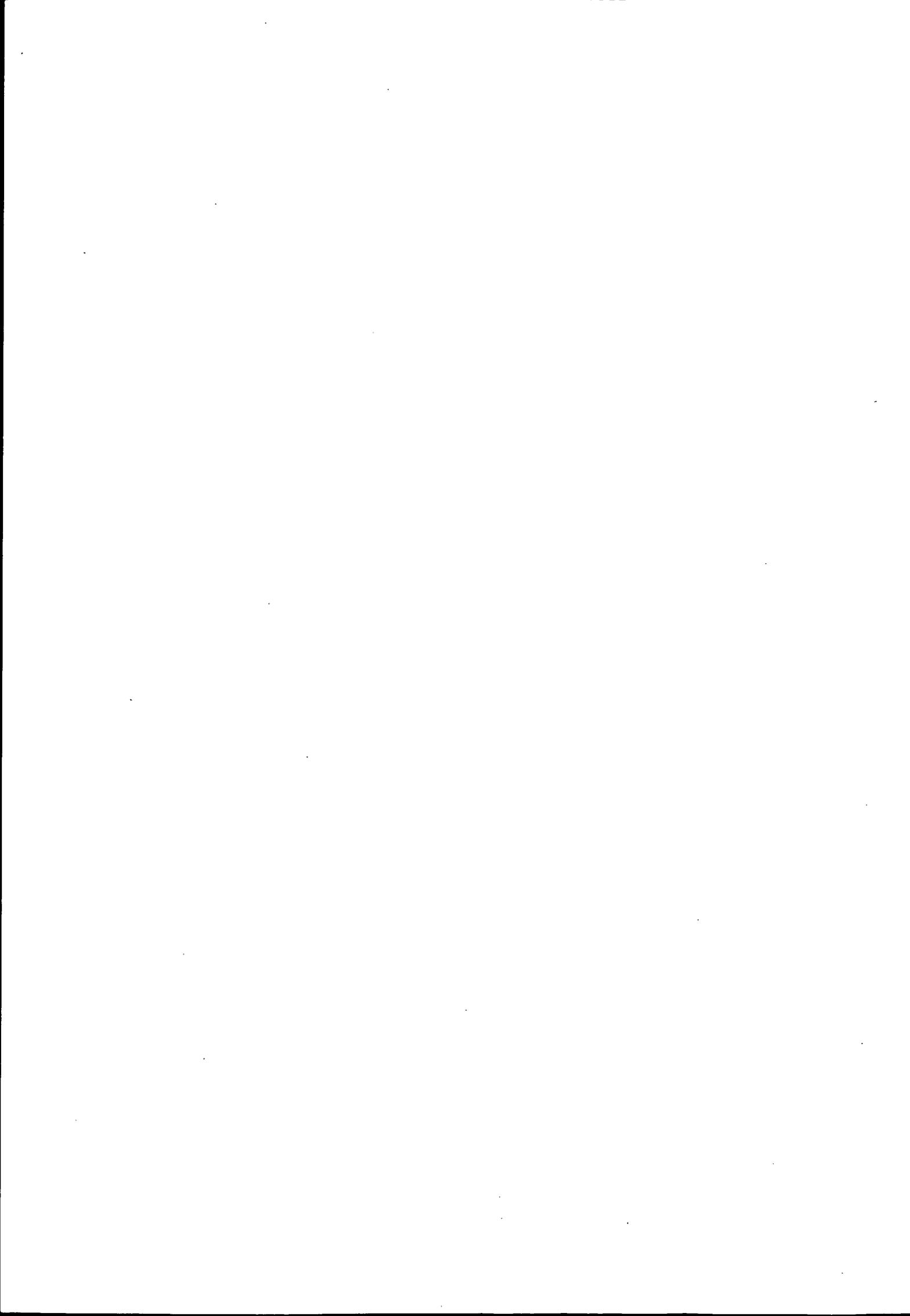
(1) Public et compte propre.

Ces dépenses ne comprennent ni les transports par conduites (oléoducs, gazoducs, etc...), ni les transports d'énergie électrique, ni les transports internes des établissements industriels et des exploitations agricoles, ni — faute de données disponibles — l'activité des auxiliaires de transports aériens, ni — sauf quelque peu dans la rubrique auxiliaire de transports terrestres — les opérations de manutention.

Transports de voyageurs

— Transports collectifs par route :	
- urbains hors agglomération parisienne	1 125
- non urbains	2 035
- compte propre	400
— R.A.T.P. et S.N.C.F. banlieue de Paris	4 300
— S.N.C.F. voyageurs sauf banlieue de Paris	6 225
— Transports maritimes	600
— Transports aériens	6 100
Sous-total transports collectifs	20 765
— Voitures particulières	81 305 (plus 37 milliards de Francs pour la valeur du temps du conducteur)
TOTAL ARRONDI VOYAGEURS	139 000

Il est essentiel de souligner que, la plupart des chiffres ci-dessus résultant d'évaluations, et souvent d'hypothèses, leur principal, sinon leur unique intérêt, réside dans leurs ordres de grandeur respectifs.



ANNEXES

ANNEXE	1	TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET SUBURBAINS
-	2	DÉPENSES ROUTIÈRES DE L'ÉTAT EN RÉGION PARISIENNE, DANS LA RÉGION RHONE-ALPES ET DANS LA RÉGION PROVENCE-COTE D'AZUR
-	3	COMPTE 1973 DES AUTOROUTES CONCÉDÉES
-	4	LES ACCIDENTS DE LA ROUTE
-	5	LES PASSAGES A NIVEAUX
-	6	REDEVANCES EN ROUTE ET DÉPENSES DE CIRCULATION AÉRIENNE EN 1973
-	7	COMPARAISON INTERNATIONALE DE L'ACTIVITÉ DES DIVERS MODES DE TRANSPORT
-	8	ÉVOLUTION DES INDICES DES TARIFS DES DIVERS MODES DE TRANSPORT DEPUIS 1970

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET SUBURBAINS

1 - COMPARAISON R.A.T.P. - RÉSEAU DE PROVINCE

La comparaison est faite sur l'année 1973 en raison du retard avec lequel sont connues les données concernant les Transports urbains de Province; elle porte sur 47 réseaux pour les données physiques et sur 80 réseaux pour la structure du compte d'exploitation.

TABLEAU 122 COMPARAISON DES DONNÉES PHYSIQUES

	R.A.T.P.	Réseaux de province (80)
Longueur de lignes (km)		
fer	250	—
route	1 838	6 870
Voyageurs transportés (en millions)		
total	1 728	
dont route	507	907
Véhicules routiers - km (en millions).....	120	209
Effectifs en personnel	37 452	18 017

TABLEAU 123 COMPARAISON DES COMPTES D'EXPLOITATION (TTC)

	R.A.T.P. (1)			Réseaux urbains de province (80 réseaux)	
	TOTAL (millions de F)	%	dont réseau routier (millions de F)	TOTAL (millions de F)	%
— Recettes de trafic	1 293 ⁽¹⁾	40,1	450	756	73,6
— Autres recettes	286	8,9	17	49	4,9
— Subventions d'exploitation (remboursement de tarifs réduits)	363 ⁽²⁾	11,3	105	65	6,3
— Subventions d'équilibre (indemnité compensatrice pour défaut d'augmentation)	1 280	39,7	403	146	15,2 ⁽³⁾
TOTAL	3 222	100,0	975	1 016	100,0

(1) Voir annexe Région Parisienne, la répartition des subventions entre l'État et les collectivités.

(2) Dont 290 provenant du Versement Transport.

(3) Il s'agit là d'une moyenne; certaines grandes agglomérations dépassent largement ce pourcentage et atteignent 30%. De 1970 à 1974 les subventions d'exploitation versées par les Collectivités locales à l'ensemble des réseaux urbains ont presque triplé en valeur absolue et approchent 200 millions de Francs en 1974.

TABLEAU 124 COMPARAISON DES CONSOMMATIONS TRANSPORTS URBAINS DES MÉNAGES

	1971	1972	1973	1974
- INDICES DE VOLUME				
- T.U. Province	100	105,5	106,0	107,0
- R.A.T.P.	100	101,0	100,3	103,2
- Transports individuels	100	109,7	106,9	96,8 ⁽¹⁾
- INDICES DE PRIX				
- T.U. Province	100	107,0	108,0	113,1
- R.A.T.P.	100	-	100,0	100,0
- Transports individuels	100	104,5	105,0	120,1
Consommation globale des ménages	100	105,9	107,2	113,5

(1) La baisse traduit, notamment, semble-t-il, la réduction des achats de véhicules.

2 - TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES GRANDS CENTRES DE PROVINCE en 1974

Les tableaux ci-après donnent pour les 18 agglomérations les plus importantes le nombre de voyageurs transportés, les recettes et les compensations tarifaires. Le troisième tableau donne la liste des localités ayant institué le versement transport avec indication des taux et des produits escomptés. Le tableau 129 récapitule le financement des investissements pour les métros de Lyon et Marseille.

TABLEAU 125

Réseaux	Trafic 1974 - Nombre de voyageurs transportés (en millions)
Lyon	168
Marseille	80,6
Lille, Roubaix, Tourcoing	51,3
Bordeaux	55,6
Toulouse	44,4
Nantes	24,9
Rouen	16,0
Nice	25,5
Toulon	15,7
Strasbourg	32,3
Grenoble	17,9
Saint-Étienne	44,6
Nancy (Urbain)	19,7
Le Havre	12,1
Valenciennes	12,5
Clermont-Ferrand	12,8
Tours	16,9
Mulhouse	14,4

TABLEAU 126 RECETTES, COMPENSATIONS TARIFAIRES ET SITUATION FINANCIERE

En millions de F.

Réseaux	Chiffre d'affaires 1974	Participation de la Collectivité	Dont : compensation des tarifs sociaux
Lyon	128,2	38,4	3,7
Marseille	101,2	51,7	4,6
Lille, Roubaix, Tourcoing			
dont SNELRT	22,5	9,4	1,8
— CGIT	29,2	1,7	—
Bordeaux	45	20,8	4,8
Toulouse	36,7	27,1	8,15
Nantes	20,5	8,3	—
Nice	30,8	12,4	2,8
Rouen	21,1	5,7	1,5
Toulon	12,2	3,8	—
Strasbourg	31,5	11,2	9,4
Grenoble	16,9	12,7	1,21
Saint-Étienne	34,7	5,2	—
Nancy	18,3	1,8 (1)	—
Le Havre	14	5,8	—
Valenciennes	12,7	—	—
Clermont-Ferrand	13,8	2	—
Tours	16,2	1,7	—
Mulhouse	18,5	1,8	—
TOTAL	624,0	142,0	

(1) Versée sous forme d'avance remboursable.

TABLEAU 127 a) LISTE DES VILLES AYANT INSTITUÉ LE VERSEMENT TRANSPORT EN 1974

En milliers de F.

Villes	Taux	Produit en 1974 (2)	Utilisation		
			A	B	C (3)
Lyon	0,75	54 000	A	3 700	
			C	32 030	
Marseille	1,5	48 000	A	1 900	
			B	46 100	
Lille (1)	0,75	38 000	B	30 000	
Bordeaux	0,75	23 000	A	2 753	
			C	4 807	
Toulouse	0,91	17 250	A et C	8 200	
			B	9 050	
Nice	1,00	13 000	A	3 900	
			B	5 500	
			C	2 000	
Strasbourg	0,8	17 000	A	7 308	
			B	2 644	
			C	2 539	
Grenoble	1,00	19 530	A	1000	
			B	14 680	
Saint-Étienne	0,75	4 770	A	1 200	
			B	3 016	
TOTAL		234 300			

(1) Pour les 2 réseaux
(2) Produit avant remboursements aux employeurs logeant ou transportant leurs salariés sur le lieu de travail.
(3) A : compensation des réductions tarifaires consenties aux salariés
B : investissements en faveur des transports collectifs.
C : améliorations, réorganisations et extensions de services.

TABLEAU 128 b) LISTE DES VILLES AYANT INSTITUÉ LE VERSEMENT TRANSPORT EN 1975

VILLES	Population	Taux	Date d'effet	Produit attendu
	(en milliers) (1)	(%)		en 1975 (milliers de F) (2)
Rouen	389	0,50	01-01-1975	9 220
Toulon	379	1,00	01-07-1975	17 000
Nancy	279	0,50	01-09-1975	6 400
Le Havre	264	0,75	01-03-1975	9 260
Tours	235	0,45	01-06-1975	4 520
Mulhouse	219	0,80	01-04-1975	4 000
Rennes	213	0,65	01-06-1975	8 000
Montpellier	204	0,60	01-04-1975	5 130
Dijon	203	1,00	01-10-1975	9 000
Brest	186	1,00	01-07-1975	8 000
Caen	183	0,75	01-06-1975	5 700
Angers	181	0,50	01-05-1975	5 250
Amiens	153	1,00	01-03-1975	6 800
Nîmes	130	0,50	01-06-1975	3 100
Besançon	124	1,00	01-04-1975	7 000
Perpignan	114	0,80	01-06-1975	4 260
TOTAL ..				113 000

(1) D'après le recensement de 1975
(2) Ces chiffres ne représentent qu'une estimation sommaire.

TABLEAU 129 MÉTROS DE LYON ET DE MARSEILLE

	Caractéristiques générales			En millions de F. (1972)			
	Longueur	Nombre de Stations	Gabarit	Coût total conditions économiques de janvier 1972	Financement		
					Subventions État	Collectivités locales emprunts	
						Total	dont matériel roulant
Lyon	11 km	12	2,90 m	817	200	617	93
Marseille	9 km	12	2,60 m	627	210	417	81,5

Paiements cumulés à fin 1974 En millions de F. courants

		MARSEILLE		LYON	
		Cumul des paiements fin 1974	(Prévisions) Total 1978	Cumul des paiements fin 1974	(Prévisions) Total 1978
Hors taxes	Dépenses totales	113,9	1 029,0	264,7	1 335,0
	dont matériel roulant	5,5	125,7	14,8	160,3
Toutes taxes comprises	Dépenses totales	133,2	1 202,1	298,1	1 545,8
	dont matériel roulant	6,6	150,4	17,8	192,0

3 - TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION PARISIENNE

TABLEAU 130 VOLUME DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN RÉGION PARISIENNE (transports collectifs)

	1971	1974
Nombre de voyageurs transportés (millions)		
– par la RATP	1 690	1 773
– par la SNCF	389	411
– par l'APTR	89 (1970)	81 (1)
Nombre de voyageurs-km (milliards)		
– par la RATP	8 650	9 390
– par la SNCF	6 444	7 130
– par l'APTR (kilomètres car)	44 (1970)	45,8 (2)

(1) + 5,5% sur 1973 en nombre.
 (2) – 3% sur 1973 en km/car du fait de la suppression de lignes.

TABLEAU 131 ÉVOLUTION ET EMPLOI DU VERSEMENT TRANSPORT

En millions de F

	1971	1972	1973	1974 (P)
Report	–	56	284	209
Produit net	245	838	902	1 080
Produit total	245	894	1 186	1 289
Affectation :				
– Exploitation RATP	84	273	290	310
SNCF	105	302	314	341
APTR	–	–	9	18
– Équipement RATP	–	–	200	190
SNCF	–	35	165	190
APTR	–	–	–	9
SOLDE	56	284	209	231

(P) Provisoire.

I - COUVERTURE DES CHARGES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PARISIENS

TABLEAU 132

	En millions de F courants		En %	
	1971	1974	1971	1974
A) RATP				
- usagers	1 404	1 337	54,0	42,8
- État	780	979	30	31,4
- collectivités locales	333	419	12,8	13,4
- employeurs	83	388	3,2	12,4
TOTAL	2 600	3 123	100	100
B) SNCF				
- usagers	397	483	48,4	39
- État	223	290	27,2	23,4
- collectivités locales	95	124	11,6	10
- employeurs	105	341	12,9	27,6
TOTAL	820	1 238	100	100
C) CUMUL RATP/SNCF				
- usagers	1 801	1 820	52,7	41,8
- État	1 003	1 269	29,3	29
- collectivités locales	428	543	12,5	12,4
- employeurs	188	729	5,5	16,8
TOTAL	3 420	4 361	100	100

La part de l'État et des collectivités locales reste stable. La participation des employeurs allège seulement la charge des usagers.

II - LES INVESTISSEMENTS

a) RATP - Le montant des paiements comptabilisés en 1974 s'établit à :

TABLEAU 133

En millions de F.

1er Établissement :	
- opérations subventionnées	358
- autres opérations	708
Renouvellement	260
	1 326 H.T.

TABLEAU 134 DÉCOMPOSITION DES INVESTISSEMENTS DE LA RATP

En millions de F.

	Réseau de surface	Méto	TOTAL
TOTAL	71,3	1 254,7	1 326
dont Matériel roulant	57,3	249,4	306,7

LE FINANCEMENT EST RÉALISÉ DE LA FAÇON SUIVANTE :

En millions de F.

- Subventions d'équipement de l'État	172
- Subventions d'équipement du district	179
- Versement transport (affecté au renouvellement)	190
- Subventions diverses et Syndicat des Transporteurs Parisiens	10
TOTAL des SUBVENTIONS	551
- Emprunts (FDES et marché public dont 65 prêts du district) ...	700
- Autofinancement	67
	1 326

b) LA S.N.C.F. - Montant des investissements banlieue 1974

TABLEAU 135

En millions de F.

Programme normal	
Matériel	182,6
Infrastructure	105,5
TOTAL	288,1
Programme spécial (infrastructure)	262,8
TOTAL GÉNÉRAL	550,9
Financement du programme spécial :	
Subvention Etat	40,8
Subvention district	38,1
Prêt du district	57,6
Versement transport	126,3
TOTAL	262,8

III - TOTAL DES SUBVENTIONS (Remboursement de tarifs sociaux exclus)

TABLEAU 136

En millions de F.

		1973	1974
SNCF	Subvention d'investissement	50	78,9
	Indemnité compensatrice pour défaut d'augmentation de tarifs (H.T.)	140	351,3
	Déficit hors région du Syndicat parisien ..	71	80,8
	TOTAL	261	511
RATP	Subvention d'investissement	321	351
	Indemnité compensatrice (H.T.)	1 101	1 245
	TOTAL	1 422	1 596
TOTAL GÉNÉRAL		1 683	2 107

**COMPARAISON DES DÉPENSES ROUTIÈRES DE L'ÉTAT
POUR TROIS RÉGIONS**

(Opérations de l'État selon la nomenclature du Plan)

TABLEAU 137 FONDS DE CONCOURS ET T.V.A. NON DÉDUITS - Y COMPRIS LA FONCTION TRANSPORT

	OPÉRATIONS DIRECTES		OPÉRATIONS INDIRECTES		TOTAL Op. directes + OP. indirectes	
	Milieu urbain	Rase campagne	Milieu urbain	Rase campagne	Milieu urbain	Rase campagne
1974						
ENSEMBLE DE LA FRANCE .	2 322 467	2 092 276	669 700	423 530	2 992 167	2 515 806
dont :						
Région parisienne	1 112 048	153 364	286 461	15 988	1 398 509	169 352
Rhône-Alpes . . .	211 385	160 639	91 080	30 374	302 465	191 013
Provence- Côte d'Azur . .	142 547	136 336	57 823	30 307	200 370	166 643
1973						
ENSEMBLE DE LA FRANCE .	1 974 168	1 946 492	618 458	120 265	2 592 626	2 066 757
dont :						
Région parisienne	994 117	84 980	357 481	11 224	1 351 598	96 204
Rhône-Alpes . . .	155 665	156 930	37 090	10 935	192 755	167 865
Provence- Côte d'Azur . .	141 014	142 341	22 069	10 695	163 083	153 036



COMPTES DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

1 - SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE

TABLEAU 138 COMPTE D'EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE

En millions de F.

RECETTES		DÉPENSES	
Péages	722,6	Fonctionnement	213,5
Divers	33	T.V.A.	32,2
		Frais financiers	318,7
		Remboursement	183,6
	755,6		748,0
		<i>Solde</i>	+ 7,6
			755,6

TABLEAU 139 COMPTE D'INVESTISSEMENT (T.T.C.) DES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE

En millions de F.

SOURCE D'INVESTISSEMENT		DÉPENSES	
Emprunt	728,5	Construction	1 036,5
État	239,7	Intérêts int.	41,5
Collectivités locales	12,0		1 078,0
Autofinancement	45,5		0
Diminution de fonds de roulement	52,3	<i>Solde</i>	1 078,0
	1 078,0		

Source : Direction des Routes

2 - SOCIÉTÉS PRIVÉES

TABLEAU 140 COMPTE D'EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS PRIVÉES

En millions de F.

RECETTES		DÉPENSES	
Péages	52,4	Fonctionnement	21
Divers	1,1	Frais financiers	40,7
	53,5		61,7
		<i>Solde</i>	8,2

TABLEAU 141 COMPTE D'INVESTISSEMENT (T.T.C.) DES SOCIÉTÉS PRIVÉES

En millions de F.

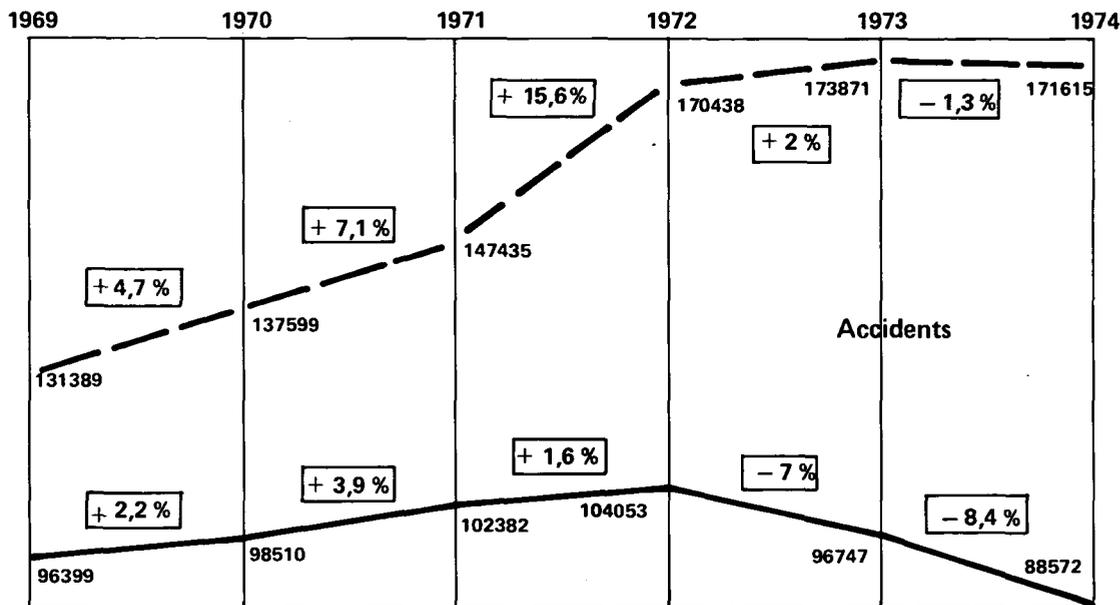
SOURCE DE FINANCEMENT		DÉPENSES	
Emprunts	840,0	Construction	926,3
Autofinancement	1,8		
Apport en capital	82,2		
Diminution des fonds de roulement	2,3		
	926,3		926,3

Source : Direction des Routes

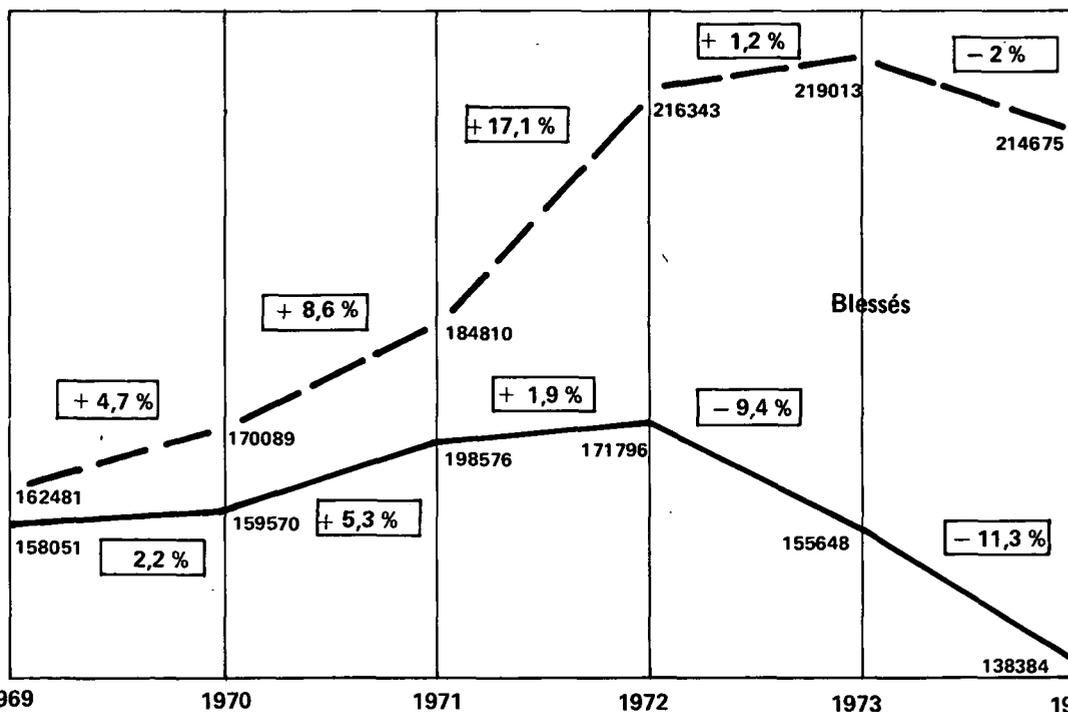
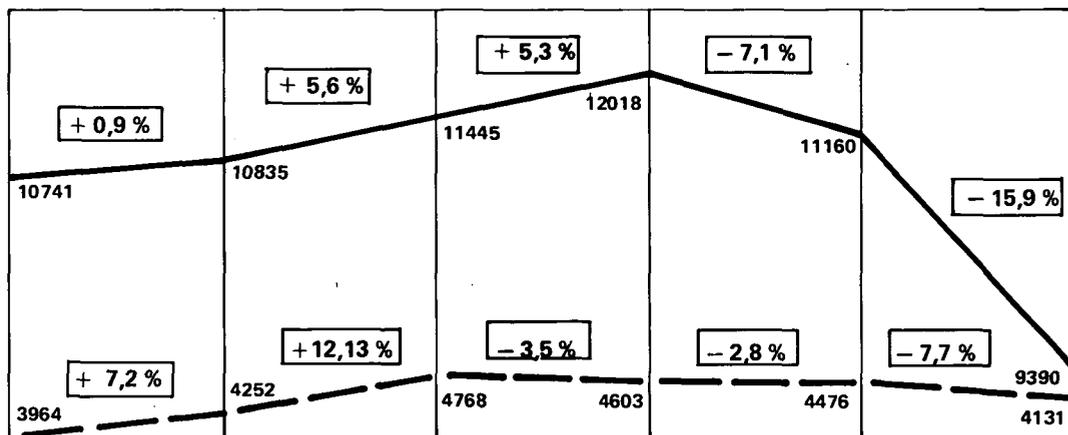
LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Evolution comparée, depuis 1969, du nombre des accidents, des tués et des blessés, dans les zones urbaines d'une part, sur le reste du réseau d'autre part.

T-143



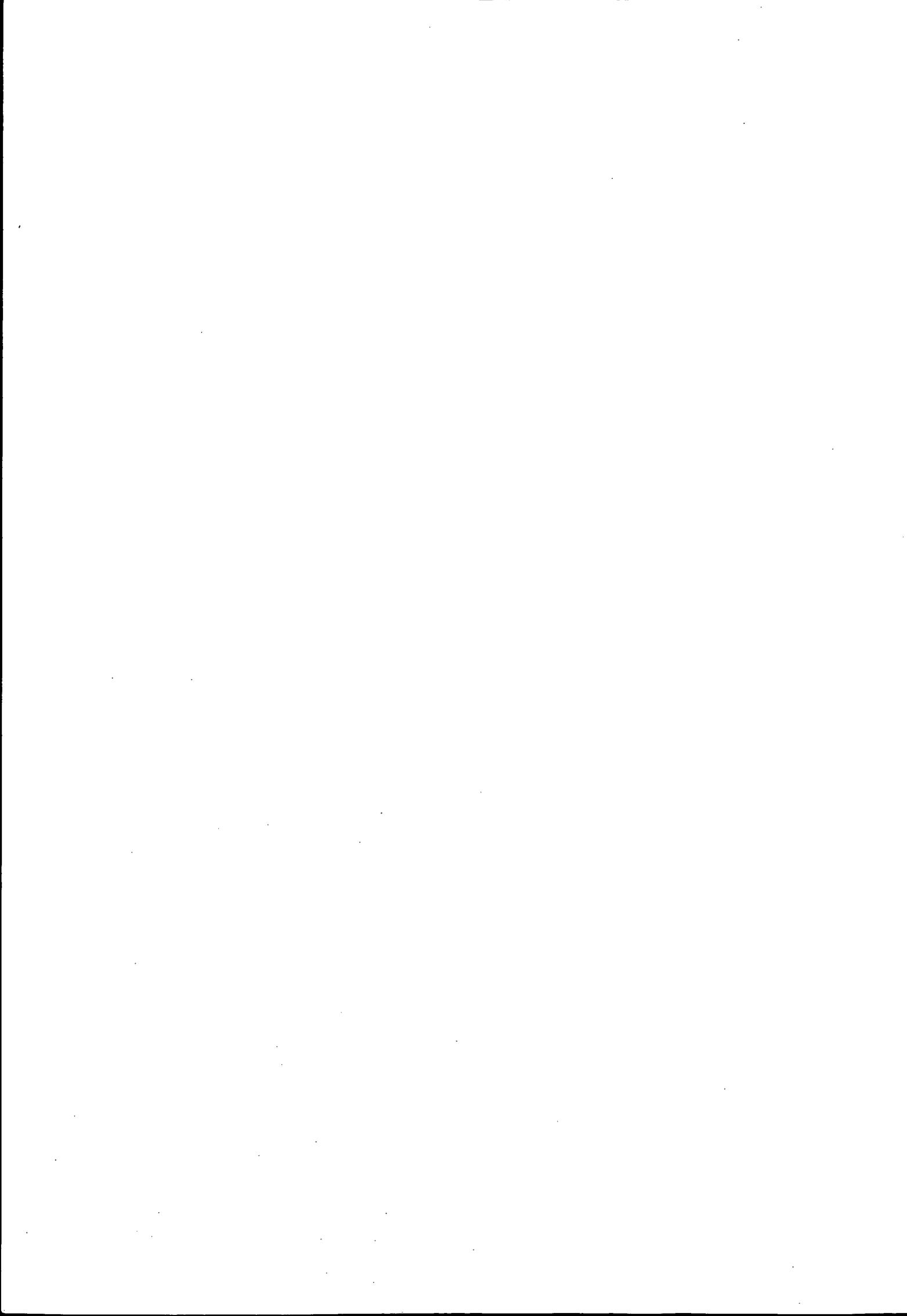
Les résultats de 1974 sont particulièrement bons dans les zones non urbaines; cela montre l'efficacité de la limitation générale des vitesses et de l'obligation du port de la ceinture et du casque.



LEGENDE

zones urbaines -----
reste du réseau =====

1969 1970 1971 1972 1973 1974



LES PASSAGES A NIVEAU

TABLEAU 142 NOMBRE DE PASSAGES A NIVEAU

Nombre de passages à niveau	1951	1960	1974
Gardés	21 000	17 700	8 521
Non gardés	10 800	11 780	7 282
S A L (signalisation automatique lumineuse)	0	1 210	7 911
TOTAL	31 800	30 690	23 714

TABLEAU 143 NOMBRE DE PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS de 1961 à 1974 NON COMPRIS CEUX SITUÉS SUR LES LIGNES OÙ LE TRAFIC A CESSÉ

Suppression pure et simple	Suppression par déviation routière	Suppression par construction d'ouvrage	TOTAL
944	787	498	2 229

TABLEAU 144 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (T.T.C.) POUR LES PASSAGES A NIVEAU

En millions de F.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Automatisation							
Francs courants	38,6	56,6	114,2	131,2	117,3	118,4	134,5
F. courants (1968)	38,6	52	93	98	81	74	70
Suppression							
Francs courants	9,8	19,2	20,7	30,1	30,2	21,9	45,2
F. constants (1968)	9,8	17	17	22	21	14	23,6

La participation financière de la SNCF à l'exécution d'ouvrages routiers supprimant un passage à niveau correspond à l'avantage qu'elle retire de l'opération. S'il s'agit d'un passage à niveau non automatisable, la participation SNCF est de 5 fois le montant des frais annuels de gardiennage. S'il s'agit d'un passage à niveau automatisable, la participation de la Société se limite au coût de l'automatisation évitée, majoré de 25%.

TABLEAU 145 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT POUR LES PASSAGES A NIVEAU

En millions de F.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
TOTAL des CHARGES (Francs courants)	520,8	548,2	513,2	523	527,4	549,9	578
dont part de l'État :							
(50% et uniquement pour les routes nationa- les jusqu'en 1968) . . .	22	29	277	293	303	321	341
Accidents aux passages à niveau :							
Nombre de morts . . .	—	130	93	120	93	135	105
dont piétons	—	65	49	63	45	66	41
Nombre de blessés . . .	—	73	45	57	64	48	55
dont piétons	—	14	5	8	6	10	14

REDEVANCES «EN ROUTE» ET DÉPENSES DE CIRCULATION AÉRIENNE EN 1972

1 - MONTANT DES REDEVANCES (1) : 7,89 millions de Dollars dont 1,04 des Compagnies françaises pour leurs vols internationaux

- Apport net en devises : 7,89 - 1,04 = 6,8 millions de Dollars
- Redevances françaises à l'étranger : 1,11 millions de Dollars

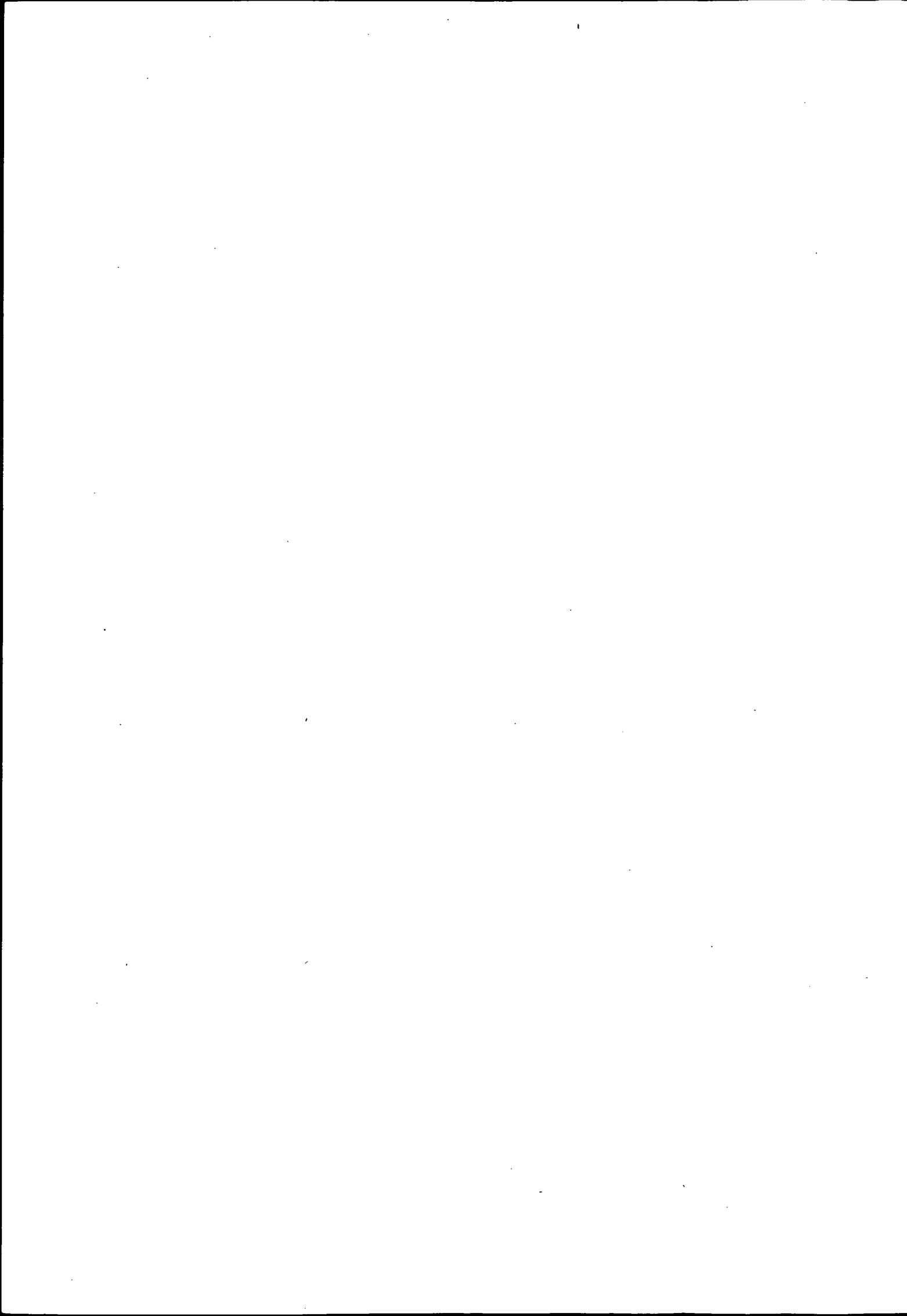
Sur la base de 1 Dollar = 4,50 F, le solde s'établit :

- Recettes = 30,81 millions de Francs
 - Dépenses = 5,01 millions de Francs
 - Solde - + 25 millions de Francs
-
- Investissement (chapitre 53-90, articles 30 - 40
et chapitre 53-21, articles 10 et 20) : 194 millions de Francs
71 millions de Francs
- Total 265 millions de Francs
contre 31 millions de F. de recettes

2 - DÉPENSES : Frais de fonctionnement (2) (Chapitres 31-21-/22 et 34-21/22 et 23)
194 millions de Francs.

(1) Les vols purement intérieurs ainsi que les vols militaires sont exonérés.

(2) Les services rendus par les militaires sont facturés, mais sans compter le coût du personnel. Aussi sont-ils d'un prix peu élevé (environ 1 million de Francs).



**COMPARAISON INTERNATIONALE
DE L'ACTIVITÉ RESPECTIVE DES DIVERS MODES DE TRANSPORTS**

POURCENTAGE DES TONNES-KILOMETRES (trafic intérieur)

Les données sur le trafic intérieur de marchandises de la R.F.A., de l'Italie et du Royaume-Uni sont très fragmentaires et ne permettent pas toujours de situer véritablement chaque mode de transport. On trouvera ci-après, avec les réserves qu'appellent les comparaisons internationales dans ce domaine, les pourcentages publiés par l'annuaire de l'organisation des Nations Unies.

TABLEAU 146 RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES TONNES-KILOMETRES SELON LE MODE DE TRANSPORT (Trafic intérieur)

	R.F.A.	ITALIE	ROYAUME-UNI
1. Voies ferrées (2)			
1970	40,3		22,2
1971	38,1	23,4	20,0
1972	37,0	20,3	19,4
1973	35,6		24,2
2. Route			
1970	23,3 (1)		75,3
1971	25,6 (1)	74,6	77,1
1972	27,7 (1)	67,0	77,7
1973	29,2		72,6
3. Voies navigables			
1970	27,1		0,1
1971	25,9	0,5	0,1
1972	24,8	0,5	0,1
1973	25,3		0,1
4. Oléoducs			
1970	9,3		2,4
1971	10,4	1,5	2,8
1972	10,5	12,2	2,8
1973	9,9		3,1

(1) Non compris les transports intérieurs à un cercle de 50 km autour du centre d'exploitation du véhicule.
(2) Non compris les transports de service.

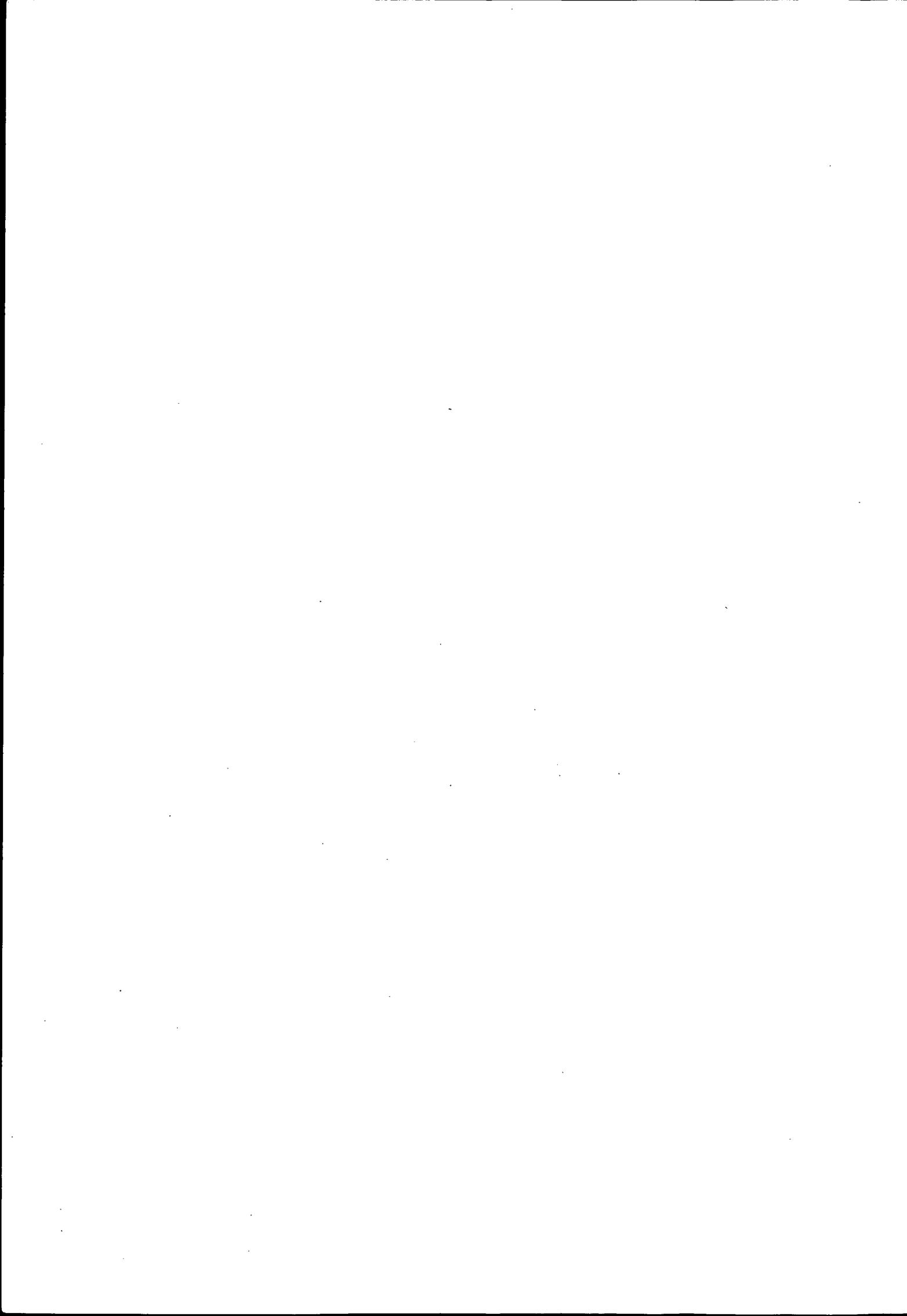


TABLEAU 147 ÉVOLUTION DES INDICES DES TARIFS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DEPUIS 1970

DATE	ROUTE			VOIE D'EAU			FER (WAGON)		
	Majoration en %	Indice Base 100 le 6-1-1970	Indice Base 100 le 1-1-1974	Majoration en %	Indice Base 100 le 6-1-1970	Indice Base 100 le 1-1-1974	Majoration en %	Indice Base 100 le 6-1-1970	Indice Base 100 le 1-1-1974
1er janvier 1970		100,0			100,0			100,0	
12 janvier 1971	4,41	104,4					6	106,0	
3 avril 1972				5,127	105,1				
1er avril 1972				2,2	107,4		5,3	111,6	
15 avril 1972	3,821	108,4							
14 avril 1972				6,449	114,3				
1er juillet 1972	1,258	109,8							
7 mai 1973							5,127	117,3	
15 mai 1973				5,127	120,2				
1er juin 1973	7	117,4							
Novembre 1973				5,1	126,3				
1er janvier 1974		117,4	100,0		126,3	100,0		117,3	100,0
1er février 1974	2,531	120,4	102,5	5,127	132,8	105,1			
1er avril 1974							7,5	126,1	107,5
5 avril 1974				9,144	144,9	114,7			
8 avril 1974	7,3	128,8	109,7						
1er septembre 1974	3,821	133,8	113,9						
1er novembre 1974	5,127	140,6	119,74						
18 novembre 1974				3,821	150,4	119,1			
Novembre 1974				2,2	153,7				
1er janvier 1975							2,47	129,3	110,1
1er avril 1975							9,5	141,6	120,6
1er mai 1975	5,127	147,8	125,88	5,127	161,6	125,2			
1er septembre 1975	2,531	151,5	129,0	2,531	165,7	128,4		141,6	120,6

Summary

Transport in France in 1973-1974

Evolution, accounts, public authorities and passengers charges, transport cost.

13th Report of Commission des Comptes des Transports de la Nation.

Just as the previous ones, the 13th Report of Commission des Comptes des Transports de la Nation figures within the framework of National accounting's works. It presents a traditional synthesis of 1974's macroeconomic data and perfects the former series which form the subject of Parts 1, 2, 3 respectively devoted to general information, either economic or physical, regarding transport, government and local authorities operating and substructure expenditure, revenue from taxation, and resources-employment equilibria of each of the branches. The methods applied for the elaboration of the report remain unchanged with respect to these items. The main novation, which forms the subject of Part 4, deals with the attempt to evaluate transport cost for the nation and the whole of transport services with respect to passengers for 1973.

Finally, the report includes some new items resumed in the appendix and dealing with urban and interurban transport, level crossings, international comparison of the different transport services, evolution of fare indexes of the various transports.

Commission des Comptes des Transports de la Nation has elaborated this report with the assistance of INSEE and SAEI, a department common to Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports. Readers' remarks and suggestions should be transmitted to the Commission's secretary : M. Pierre SEGURET - SAEI - 55, rue Brillat-Savarin, 75013 PARIS, Phone : 588-56-27.

Reseña

El transporte público en Francia en 1973-1974

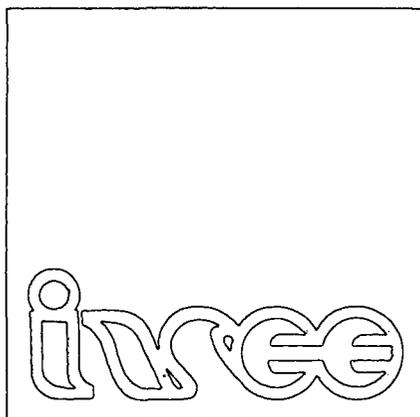
Desarrollo, cuentas, cargas de las colectividades públicas y de los pasajeros, coste del transporte

Décimo-tercero Informe de la Comisión de las Cuentas del Transporte nacional.

El 13º Informe de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, al igual de los informes anteriores, entra en el marco de los trabajos de la contabilidad nacional. Facilita una síntesis tradicional de los datos macroeconómicos relativos al año 1974 y completa las series anteriores, las que forman el objeto de los capítulos 1, 2, 3, dedicados respectivamente a datos globales económicos y físicos del transporte público, gastos estatales y de las colectividades locales para el funcionamiento e infraestructura, recaudaciones fiscales y equilibrio ingresos-empleos de cada rama. Los métodos de elaboración del informe relativo a estos tópicos permanecen inalterados. La principal innovación que constituye el objeto de la cuarta parte trata de un intento de evaluación del coste, para la Nación, del transporte público y del conjunto de transportes para los pasajeros con relación al año 1973.

Finalmente el Informe consta de algunos renglones inauditos que figuran en anexo, los que tratan entre otros tópicos del transporte público urbano e interurbano, pasos a nivel, equiparación internacional de la actividad de los diversos servicios de transporte, evolución de los índices de tarifas de los diversos medios de transporte.

La Comisión de las cuentas del transporte nacional elaboró el presente informe con la asistencia del INSEE y del SAEI, servicio común del Ministerio de Equipamiento y de la Secretaría de Estado del Transporte. Las observaciones y sugerencias del lector han de dirigirse al Secretario de la Comisión, o sea : Monsieur Pierre SEGURET, SAEI, 55, rue Brillat-Savarin, 75013 PARIS, Teléfono Nº 588-56-27.



○ LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1974. — Comme chaque année, la Commission des Comptes des Transports de la Nation a élaboré son rapport, le 13^e de la série. Ce volume en reprend les données; il comporte quatre parties.

La première partie est consacrée à l'analyse globale de l'activité des transports terrestres, maritimes et aériens tant pour le trafic des marchandises que pour celui des voyageurs. La deuxième partie fait l'objet des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État et des collectivités locales, avec une comparaison des recettes et des dépenses pour ces mêmes organismes en 1974. Les comptes de transports constituent le contenu de la troisième partie; enfin la quatrième partie analyse le coût des transports pour la Nation et pour les usagers de l'ensemble des modes, principale innovation du rapport.

Ce volume, qui présente une synthèse traditionnelle des données macro-économiques de l'année 1974 et complète les séries antérieures, comporte certains éléments nouveaux traitant, entre autres sujets, des transports en commun urbains et interurbains, des passages à niveaux, de la comparaison internationale de l'activité des différents modes, de l'évolution des indices de tarifs des divers moyens de transports. Les données publiées font de ce volume un document de référence unique.

N° 205 DES COLLECTIONS DE L'INSEE
(Série C, n° 47)

SEPTEMBRE 1976

Prix de ce volume : 25 F