

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

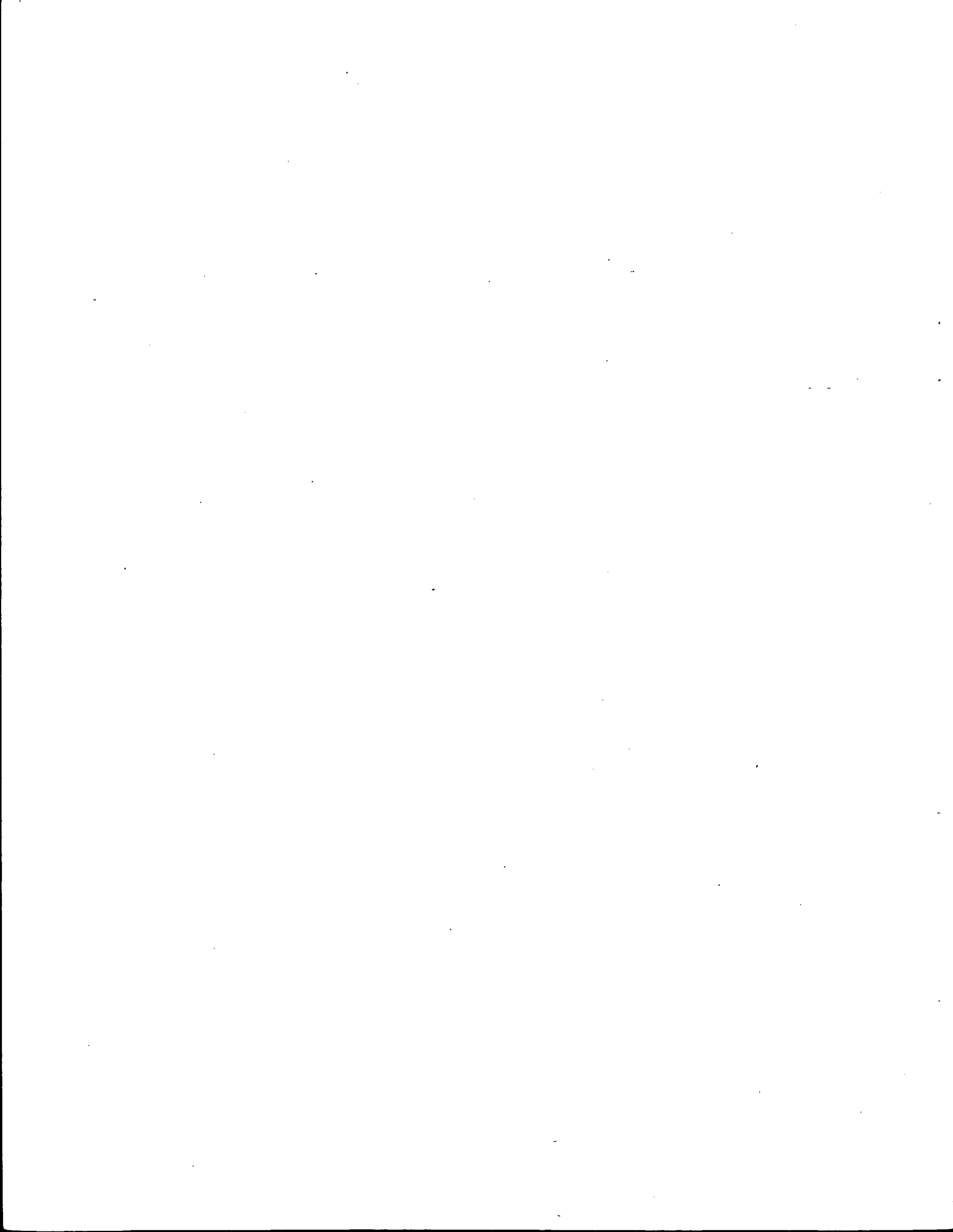
DEUX ENQUÊTES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

22-28 JUIN et 16-22 NOVEMBRE 1957



13031-59

EXTRAIT DE « ETUDES STATISTIQUES » N° 4 OCTOBRE-DECEMBRE 1958
(Supplément trimestriel du « Bulletin Mensuel de Statistique »)



3. - DEUX ENQUÊTES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ⁽¹⁾

22-28 JUIN et 16-22 NOVEMBRE 1957

SOMMAIRE

CHAPITRE PREMIER.

L'organisation générale des enquêtes :

- 1) Tirage des échantillons.
- 2) Le questionnaire.
- 3) Collecte des réponses.

CHAPITRE II.

Le dépouillement des réponses et la présentation des résultats. Définition des catégories de classement.

CHAPITRE III.

Le parc :

- a) Le parc en service (tableaux I A, I B, I C).
- b) Capacité totale du parc en service (tableau II).

CHAPITRE IV.

Les transports :

- a) Résultats d'ensemble. Tonnages transportés. Tonnes-kilomètres. Kilomètres parcourus (tableau III).
- b) Transports classés selon la catégorie de trajets et les distances de transports (tableau IV).
- c) Répartition des transports selon la distance, le genre et la charge utile des véhicules (tableau V).

d) Classement des véhicules selon le kilométrage hebdomadaire et transports correspondants (tableau VI).

e) Classement des courses selon le poids des chargements (tableau VII).

CHAPITRE V.

Classement géographique (tableau VIII).

CHAPITRE VI.

La nature des transports :

- a) Les marchandises transportées (tableaux IX et X).
- b) Transports de personnes.
- c) Transports à l'intérieur des usines.

CHAPITRE VII.

Estimations des transports routiers de marchandises des mois de juin et de novembre 1957. Estimations pour l'année 1957.

CHAPITRE VIII.

Comparaison du trafic routier avec les autres modes de transport (tableau XI).

Pour répondre à la demande du Ministère des Travaux Publics, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques a effectué en 1957 deux enquêtes par sondage sur les transports routiers de marchandises, pendant les semaines du 22 au 28 juin et du 16 au 22 novembre.

Les projets primitifs prévoyaient l'exécution de quatre enquêtes hebdomadaires dans l'année afin d'essayer de recueillir des éléments d'information sur les variations saisonnières du trafic routier. Mais le supplément de dépenses et la charge de travail qu'aurait entraîné, spécialement pour l'I.N.S.E.E., l'exécution complète de ce programme, ont conduit à ne faire que deux enquêtes, chacune d'elles portant sur un échantillon légèrement inférieur à 9.000 véhicules, de sorte que le nombre total de véhicules compris dans les deux enquêtes ne dépassait que de 20 % celui de l'enquête unique de 1956.

Ces deux enquêtes de 1957 ont été préparées, exécutées et dépouillées, à très peu près, selon la même méthode que les enquêtes précédentes. Les différences seront précisées au cours du présent rapport. On retrouvera les mêmes tableaux sur le parc et son degré d'utilisation, le trafic (tonnes chargées, tonnes-kilomètres), les marchandises transportées. Dans toute la mesure du possible, les résultats des deux enquêtes ont été présentés en parallèle et comparés. Des tableaux nouveaux ont été élaborés en particulier sur le classement des véhicules de chaque catégorie de charge utile et de carburant selon le nombre des kilomètres parcourus pendant la semaine, sur les taux de chargement et sur les relations départementales.

L'évaluation du trafic mensuel et annuel a fait l'objet de recherches nouvelles.

(1) Cette étude a été rédigée par M. SERMAGE, administrateur à l'I.N.S.E.E., et Mlle MONOD-BROCA, chargée de mission.

CHAPITRE PREMIER

L'ORGANISATION GENERALE DES ENQUÊTES

Les deux enquêtes ayant été organisées à très peu près comme les précédentes, il a paru superflu de répéter ici l'énumération de toutes les dispositions parues dans le Bulletin d'octobre-décembre 1957 d'*Etudes Statistiques*. Les différences seront seulement mentionnées.

1) Tirage des échantillons

L'échantillon principal de chacune des deux enquêtes a été tiré dans le Fichier central des automobiles mis à jour à la date du 1^{er} janvier 1957. Les fractions de sondage ont été les mêmes pour les deux enquêtes, à savoir :

Catégorie de charge utile	Camions ordinaires (1), remorques et semi-remorques de même carrosserie		Véhicules spéciaux (2), remorques et semi-remorques de même carrosserie	
	Transports publics	Transports privés	Transports publics	Transports privés
1,2 t (1 à 1,7)	200	1.000	40	40
2 t (1,8 à 2,9)	200	400	40	40
3,5 t (3 à 4,5)	100	200	40	40
5 t (4,6 à 6,5)	40	100	20	20
7 t (6,6 à 8,9)	20	60	10	20
10 t (9 à 12,9)	12	20	6	6
15 t (13 et plus)	8	20	6	6

(1) Camions-plateaux, bâchés, bennes, fourgons.
(2) Camions frigorifiques, isothermes, réfrigérants, citernes.

Des échantillons complémentaires ont été tirés parmi les camions neufs mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1957 et la date de l'enquête :

- pour l'enquête de juin, avec une fraction constante pour toutes les catégories de véhicules (1/60),
- pour l'enquête de novembre, avec des fractions variant de 1/40 à 1/50.

2) Le questionnaire

Par rapport à celui de l'enquête de 1956 le questionnaire ne comportait aucun changement. Un exemplaire a été envoyé par la poste, quelques jours avant la semaine de l'enquête, à chacun des propriétaires des véhicules tirés au sort; une enveloppe timbrée était jointe pour la réponse.

3) Collecte des réponses

Un mois après la fin de la semaine d'enquête, la proportion des réponses reçues dépassait légèrement 60 %. Des lettres de rappel ont été alors envoyées et, au bout d'un mois, on comptait au total 80 % de réponses. Après un deuxième rappel vers la dixième semaine, la collecte a été arrêtée quatre mois après la semaine d'enquête de juin et cinq mois après celle de novembre.

Elle a donné les résultats suivants :

	Enquête de	
	Juin	Nov.
A. Questionnaires rentrés :		
a) Véhicules utilisés	5.369	5.314
b) Véhicules non utilisés	2.044	1.989
c) Véhicules détruits ou considérés par le propriétaire comme hors d'usage (vétustes ou accidentés)	571	685
d) Véhicules (classés hors du champ de l'enquête) :		
1 ^o transformés et portant une carrosserie non utilisable pour le transport des marchandises	38	53
2 ^o appartenant à des forains	119	179
3 ^o transférés dans un territoire d'Outre-Mer ou à l'étranger	120	162
B. Questionnaires non rentrés	729	8.974
	8.990	269

Les questionnaires non rentrés représentent une proportion de 8,1 % pour l'enquête de juin et de 6,6 % pour l'enquête de novembre. Pour l'enquête d'avril 1956 elle avait été de 6,3 %.

CHAPITRE II

LE DEPOUILLEMENT DES REPONSES
ET LA PRESENTATION DES RESULTATS.
DEFINITION DES CATEGORIES DE CLASSEMENT

Les indications données à ce sujet pour l'enquête d'avril 1956 dans le bulletin d'octobre-décembre 1957 d'*Etudes Statistiques* (chapitres II et III) sont valables pour les deux enquêtes de 1957, en particulier pour ce qui concerne la distinction des transports publics et des transports privés, les transports en plusieurs jours, le calcul des tonnes-kilomètres des transports en circuits.

Toutefois, l'étude particulière du groupe professionnel « Transports publics et privés associés » n'a pas été reprise. Les questionnaires les concernant ont été compris sans distinction dans l'ensemble du groupe « Transporteurs publics ».

Au surplus, il est rappelé que :

a) Tous les tableaux présentés, à l'exception du dernier relatif à l'évaluation du trafic annuel, fournissent des données sur l'emploi du parc pendant chacune des semaines d'enquête ;

b) Dans certains tableaux, les résultats, notamment les tonnes chargées, tonnes-kilomètres, kilomètres parcourus, n'ont pas été arrondis au millier le plus proche afin de laisser la possibilité d'effectuer les regroupements qui pourraient paraître utiles et non pour donner l'impression d'une précision trompeuse.

CHAPITRE III

LE PARC

a) Le parc en service (tableaux I A, I B, I C)

De même que pour l'enquête d'avril 1956, les véhicules signalés par leur propriétaire comme transférés à l'Étranger ou dans un territoire français d'Outre-Mer, transformés pour un usage autre que le transport de marchandises courantes, ou enfin appartenant à des forains, ont été considérés comme ne faisant pas partie du parc des véhicules visés par l'enquête, ainsi bien entendu que les véhicules hors d'usage.

Les autres véhicules constituaient donc le parc en service des véhicules de transports de marchandises. Mais

parmi ceux-ci, les véhicules non utilisés pendant la semaine, sauf s'ils sont hors d'usage, ont été classés à part.

Pour l'ensemble des véhicules (toutes professions), le taux d'utilisation est plus élevé en juin qu'en novembre mais, dans le détail des classes de charge utile, cette situation n'est la même que pour les véhicules de 1 t. 2 et 3 t. 5 qui sont d'ailleurs nombreux. Pour les autres classes de charge utile, le taux du mois de novembre est légèrement plus élevé. Ces résultats d'ensemble recouvrent des situations diverses à l'intérieur de chaque groupe professionnel.

Tableau I A. - PARC DES VEHICULES CLASSES SUIVANT LA CHARGE UTILE
ENSEMBLE DES PROFESSIONS

876/1 GENRE	CHARGE UTILE							Ensemble
	1 T. 2	2 T.	3 T. 5	5 T.	7 T.	10 T.	15 T.	
JUIN 1957								
CAMIONS								
Utilisés	183.160	120.400	46.920	47.160	25.010	17.196	2.898	443.044
Non utilisés	60.400	43.480	24.020	20.500	8.040	3.261	894	150.698
Total	243.560	163.880	70.940	67.660	33.050	20.560	3.792	603.742
REMORQUES								
Utilisées	4.520	3.980	16.960	18.540	5.810	2.582	694	53.086
Non utilisées	3.360	4.760	10.320	13.660	5.660	1.956	828	40.344
Total	7.880	8.740	27.280	32.200	11.470	4.538	1.322	93.430
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	20	20	3.420	3.420	1.730	2.788	3.726	15.124
Non utilisées	-	-	1.500	420	780	1.248	1.126	5.074
Total	20	20	4.920	3.840	2.510	4.036	4.852	20.198
ENSEMBLE								
Utilisés	187.700	124.400	67.300	69.420	32.550	22.566	7.318	511.254
Non utilisés	63.760	48.240	35.840	34.580	14.480	6.568	2.648	206.116
TOTAL GENERAL	251.460	172.640	103.140	104.000	47.030	29.134	9.966	717.370
% des véhicules utilisés	74,7	72,1	65,3	66,7	69,2	77,5	73,4	71,3
NOVEMBRE 1957								
CAMIONS								
Utilisés	168.490	125.650	42.100	51.660	24.750	19.298	2.712	434.660
Non utilisés	62.540	41.840	28.780	17.760	6.290	3.186	914	161.310
Total	231.030	167.490	70.880	69.420	31.040	22.484	3.626	595.970
REMORQUES								
Utilisées	3.040	3.920	14.380	15.500	6.260	2.458	806	45.364
Non utilisées	3.140	2.960	13.860	16.080	5.250	1.842	548	43.780
Total	5.180	6.880	28.340	31.580	11.510	4.300	1.354	89.144
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	40	-	3.720	2.760	1.800	2.824	4.000	15.144
Non utilisées	-	420	1.280	780	770	1.174	1.040	5.464
Total	40	420	5.000	3.540	2.570	3.998	5.040	20.608
ENSEMBLE								
Utilisés	170.570	129.570	60.200	69.920	32.810	24.580	7.518	495.168
Non utilisés	65.680	45.220	44.020	34.620	12.310	6.202	2.502	210.554
TOTAL GENERAL	236.250	174.790	104.220	104.540	45.120	30.782	10.020	705.722
% des véhicules utilisés	72,2	74,1	57,8	66,9	72,7	79,9	75,0	70,2

Tableau I B. - PARC DES VEHICULES CLASSES SUIVANT LA CHARGE UTILE
(juin 1957)

87C/2 PROFESSIONS et GENRE	CHARGE UTILE							Ensemble
	1 T. 2	2 T.	3 T. 5	5 T.	7 T.	10 T.	15 T.	
TRANSPORTEURS PUBLICS								
CAMIONS								
Utilisés	5.640	10.660	8.900	9.610	8.110	8.278	1.656	53.184
Non utilisés	2.260	3.720	3.960	4.160	2.400	1.452	380	18.332
Total	7.900	14.380	12.860	13.800	10.810	9.730	2.036	71.516
REMORQUES								
Utilisées	400	220	340	1.100	570	510	280	3.450
Non utilisées	240	420	800	880	380	268	151	3.112
Total	640	640	1.140	1.980	950	808	434	6.592
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	-	-	400	880	1.050	1.258	2.326	5.914
Non utilisées	-	-	100	300	240	320	522	1.482
Total	-	-	500	1.180	1.290	1.578	2.848	7.396
ENSEMBLE								
Utilisés	6.040	10.880	9.640	11.620	10.030	10.076	4.262	62.518
Non utilisés	2.500	4.140	4.860	5.340	3.020	2.010	1.056	22.956
TOTAL GENERAL	8.540	15.020	14.500	16.960	13.050	12.116	5.318	85.501
% des véhicules utilisés	70,7	72,3	66,5	68,5	76,9	83,2	80,1	73,2
TRANSPORTEURS PRIVES (agriculteurs exclus)								
CAMIONS								
Utilisés	158.220	102.640	35.260	33.680	15.380	8.718	1.222	355.120
Non utilisés	46.020	33.840	17.660	12.820	4.940	1.766	514	117.560
Total	204.240	136.480	52.920	46.500	20.320	10.484	1.736	472.680
REMORQUES								
Utilisées	1.100	920	2.400	2.680	1.240	1.002	374	9.716
Non utilisées	2.120	1.940	1.640	2.480	1.580	796	434	10.990
Total	3.220	2.860	4.040	5.160	2.820	1.798	808	20.706
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	20	20	20	2.240	680	1.450	1.340	5.770
Non utilisées	-	-	400	120	540	868	578	2.506
Total	20	20	420	2.360	1.220	2.318	1.918	8.276
ENSEMBLE								
Utilisés	159.340	103.580	37.680	38.600	17.300	11.170	2.936	370.606
Non utilisés	48.140	35.780	19.700	15.420	7.060	3.430	1.526	131.056
TOTAL GENERAL	207.480	139.360	57.380	54.020	24.360	14.600	4.462	501.662
% des véhicules utilisés	76,8	74,3	65,7	71,5	71,0	76,5	65,8	73,9
AGRICULTEURS								
CAMIONS								
Utilisés	19.300	7.100	2.760	4.140	1.220	200	20	34.740
Non utilisés	12.120	5.920	2.400	3.520	700	146	-	24.806
Total	31.420	13.020	5.160	7.660	1.920	346	20	59.546
REMORQUES								
Utilisées	3.020	2.840	14.220	14.760	4.000	1.040	40	39.920
Non utilisées	1.000	2.400	7.880	10.300	3.700	892	40	26.212
Total	4.020	5.240	22.100	25.060	7.700	1.932	80	66.132
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	-	-	3.000	300	-	80	60	3.440
Non utilisées	-	-	1.000	-	-	60	26	1.086
Total	-	-	4.000	300	-	140	86	4.526
ENSEMBLE								
Utilisés	22.320	9.940	19.980	19.200	5.220	1.320	120	78.100
Non utilisés	13.120	8.320	11.280	13.820	4.400	1.098	66	52.104
TOTAL GENERAL	35.440	18.260	31.260	33.020	9.620	2.418	186	130.204
% des véhicules utilisés	63,0	54,4	63,9	58,2	54,3	54,6	64,5	60,0

Par rapport à l'enquête d'avril 1956, portant sur un échantillon tiré dans le fichier à jour à la date du 1^{er} janvier, sans échantillon complémentaire pour les véhicules neufs mis en circulation pendant le premier trimestre de 1956, l'enquête de juin 1957 appelle les remarques suivantes :

— Le taux d'utilisation des véhicules est nettement plus élevé (71,3 % contre 67,2 % en avril 1956), mais l'enquête d'avril 1956 avait été faite à une saison peu favorable aux transporteurs privés et aux agriculteurs.

— A l'exception des véhicules de 3,5 t. qui ne sont plus construits par l'industrie française, toutes les catégories de charge utile sont en progression.

— Au total le parc en service s'est accru de 48.000 véhicules environ.

Ce nombre correspond à celui des véhicules neufs des mêmes catégories (visées par les enquêtes) et mis en service entre les deux tirages d'échantillons (janvier 1956 et juin 1957) diminué des véhicules qui ont été retirés du service pendant la même période parce qu'ils ont été soit détruits (16.700), soit exportés ou transformés pour d'autres usages, en camions-ateliers par exemple (1.200). Il faut encore déduire les véhicules qui n'ont pu être recensés faute de pouvoir retrouver leur propriétaire (16.600). Au total 34.500 véhicules doivent être retranchés.

La comparaison, selon la même méthode, des résultats de l'enquête de novembre 1957 avec ceux de juin 1957 fait ressortir :

- une diminution du parc en service ;
- une augmentation importante des véhicules détruits ou hors d'usage, 12.500 en cinq mois ;
- un accroissement encore plus important des véhicules transformés, 27.000, alors que les véhicules non recensés en novembre 1957 n'ont été que de 10.800.

Il est difficile de tirer de ces comparaisons une évaluation précise du taux de destruction des véhicules en raison de l'importance relative du parc qui n'a pu être recensé. Il semble que, pour la période de janvier 1956 à novembre 1957, le nombre des véhicules dont la destruc-

tion n'a été révélée que par les enquêtes de juin et novembre 1957 (et non pas signalée à la Préfecture) peut être estimé à 30.000. A cela il faut ajouter environ 10.000 véhicules dont la destruction a été déclarée et qui, de ce fait, ont été rayés du fichier au cours de 1957 et des dix premiers mois de 1958. Au total, ce serait 40.000 destructions en 22 mois, soit 22.000 destructions par an, qu'il faudrait compter pour un fichier de 900.000 véhicules. Il en résulte un taux annuel de l'ordre de 2,5 %. Mais il faut souligner que : 1° ce taux s'applique aux véhicules de transports des seules catégories recensées (charges utiles et carrosseries définies au chapitre I), 2° une partie du parc de ces véhicules est, en outre, convertie chaque année pour d'autres usages. Ceci explique une évolution du parc qui ne correspond pas au nombre des véhicules neufs mis en service.

La comparaison entre les deux enquêtes de 1957 fait ressortir une diminution du parc en service et du nombre des véhicules utilisés et, au contraire, une augmentation des véhicules non utilisés pendant la semaine ; ce qui semblerait s'expliquer par un mouvement saisonnier, mais il faut remarquer que les véhicules de 1,2 t., dont le taux d'emploi a baissé de juin à novembre, sont très nombreux et pèsent sur le résultat d'ensemble. On peut penser aussi que l'approche de l'hiver, période évidemment moins favorable aux transports routiers que juin, explique également l'augmentation du nombre des véhicules réformés ou transformés.

Aussi, pour mieux apprécier l'évolution du parc en service, a-t-il paru intéressant de comparer la charge utile totale du parc en service en juin et en novembre 1957.

b) Capacité totale du parc en service (tableau II)

L'évaluation de la capacité du parc en service est obtenue en attribuant à chaque véhicule la charge utile considérée comme la plus fréquente pour sa catégorie et appelée « charge utile du type ». Cette méthode de calcul ne peut évidemment donner des résultats d'une très grande précision, mais paraît préférable à celle qui consisterait

Tableau II - EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE DES VEHICULES

876/4	TONNES DE CHARGE UTILE						Indice base 100 en avril 1956			
	Avril 1956		Juin 1957		Novembre 1957		Juin 1957		Nov. 1957	
	Tous véhicules	dont véhicules gros porteurs (1)	Tous véhicules	dont véhicules gros porteurs (1)	Tous véhicules	dont véhicules gros porteurs (1)	Tous véhicules	dont véhicules gros porteurs (1)	Tous véhicules	dont véhicules gros porteurs (1)
Transporteurs publics : véhicules en service	437,7	258,1	468,1	292,3	450,6	283,7	107	113	103	110
dont : véhicules utilisés	325,0	201,1	355,8	234,9	343,1	228,3	109	109	105	106
% de la capacité du parc en service	74	78	76	80	76	80				
Transporteurs privés : véhicules en service	1.227,7	306,1	1.382,1	383,4	1.369,8	392,1	113	125	112	128
dont : véhicules utilisés	864,0	218,8	1.000,1	276,9	1.003,8	300,7	116	127	116	137
% de la capacité du parc en service	70	71	72	72	73	77				
Agriculteurs : véhicules en service	492,9	100,7	447,9	94,3	473,1	97,5	91	94	96	97
dont : véhicules utilisés	238,9	48,1	264,1	51,5	264,8	58,7	111	107	111	122
% de la capacité du parc en service	48	48	59	55	56	60				
Ensemble des professions : véhicules en service	2.158,3	664,9	2.298,1	770,0	2.293,5	773,3	106	116	106	116
dont : véhicules utilisés	1.427,9	468,0	1.620,0	563,3	1.611,7	587,7	113	120	113	126
% de la capacité du parc en service	66	70	70	73	70	76				

(1) Charge utile supérieure à 6 T, 7 T, 10 T et 15 T.

Tableau I C. - PARC DES VEHICULES CLASSES SUIVANT LA CHARGE UTILE
(novembre 1957)

876/3 PROFESSIONS et GENRE	CHARGE UTILE							Ensemble
	1 T. 2	2 T.	3 T. 5	5 T.	7 T.	10 T.	15 T.	
TRANSPORTEURS PUBLICS								
CAMIONS								
Utilisés	4.690	11.290	6.100	9.920	8.100	8.468	1.566	50.134
Non utilisés	1.800	3.640	4.660	3.800	1.660	1.358	474	17.392
Total	6.490	14.930	10.760	13.720	9.760	9.826	2.040	67.526
REMORQUES								
Utilisées	-	60	1.160	1.000	460	524	220	3.424
Non utilisées	20	20	720	620	450	384	142	2.356
Total	20	80	1.880	1.620	910	908	362	5.780
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	-	-	500	940	920	1.050	2.318	5.728
Non utilisées	-	-	40	320	250	460	512	1.582
Total	-	-	540	1.260	1.170	1.510	2.830	7.310
ENSEMBLE								
Utilisés	4.690	11.350	7.760	11.860	9.480	10.012	4.104	59.286
Non utilisés	1.820	3.660	5.420	4.740	2.360	2.202	1.128	21.330
TOTAL GENERAL	6.510	15.010	13.180	16.600	11.840	12.244	5.232	80.616
% des véhicules utilisés	72,0	75,6	58,9	71,4	80,1	82,0	78,4	73,6
TRANSPORTEURS PRIVES (agriculteurs exclus)								
CAMIONS								
Utilisés	138.250	103.980	34.000	36.900	15.650	10.146	1.106	340.032
Non utilisés	49.990	30.070	21.180	11.580	4.270	1.678	440	119.208
Total	188.240	134.050	55.180	48.480	19.920	11.824	1.546	459.240
REMORQUES								
Utilisées	40	1.860	1.180	1.300	1.060	1.154	506	7.100
Non utilisées	1.120	900	1.480	2.360	1.200	718	366	8.144
Total	1.160	2.760	2.660	3.660	2.260	1.872	872	15.244
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	40	-	820	1.720	880	1.614	1.622	6.696
Non utilisées	-	20	20	460	500	634	488	2.122
Total	40	20	840	2.180	1.380	2.248	2.110	8.818
ENSEMBLE								
Utilisés	138.330	105.840	36.000	39.920	17.590	12.914	3.234	359.828
Non utilisés	51.110	30.990	22.680	14.400	5.970	3.030	1.294	129.474
TOTAL GENERAL	189.440	136.830	58.680	54.320	23.560	15.944	4.528	489.302
% des véhicules utilisés	73,0	77,4	61,4	73,4	74,7	81,0	71,4	73,2
AGRICULTEURS								
CAMIONS								
Utilisés	25.550	10.380	2.000	4.840	1.000	684	40	44.494
Non utilisés	10.750	8.130	2.940	2.380	360	150	-	24.710
Total	36.300	18.510	4.940	7.220	1.360	834	40	69.204
REMORQUES								
Utilisées	2.000	2.000	12.040	13.200	4.740	780	80	34.840
Non utilisées	2.000	2.040	11.760	13.100	3.600	740	40	33.280
Total	4.000	4.040	23.800	26.300	8.340	1.520	120	68.120
SEMI-REMORQUES								
Utilisées	-	-	2.400	100	-	160	60	2.720
Non utilisées	-	400	1.220	-	20	80	40	1.760
Total	-	400	3.620	100	20	240	100	4.480
ENSEMBLE								
Utilisés	27.550	12.380	16.440	18.140	5.740	1.624	180	82.054
Non utilisés	12.750	10.570	15.920	15.480	3.980	970	80	59.750
TOTAL GENERAL	40.300	22.950	32.360	33.620	9.720	2.594	260	141.804
% des véhicules utilisés	68,4	53,9	50,8	54,0	59,1	62,6	69,2	57,9

à utiliser les charges utiles déclarées par les propriétaires des véhicules. On peut penser que les résultats obtenus sont inférieurs à la réalité, pour ce qui concerne les véhicules gros porteurs, dont la charge utile moyenne est vraisemblablement supérieure à celle retenue pour le calcul.

Le tableau II donne les résultats de ces évaluations pour chaque groupe professionnel et à la fois pour l'ensemble des véhicules et pour les gros porteurs de charge utile dépassant 6 t. 5 (limite entre les catégories 5 t. et 7 t.).

Les calculs ont été faits pour les deux enquêtes de 1957 et pour l'enquête d'avril 1956 qui sert de base de comparaison. L'ensemble du parc en service a progressé de 6 % d'avril 1956 à juin 1957 (13 % pour le parc utilisé). De juin à novembre 1957, la capacité totale n'a pas varié sensiblement. La capacité des véhicules des *transporteurs publics* a augmenté de 7 % d'avril 1956 à

juin 1957, mais a diminué de juin à novembre 1957. Même observation pour les gros porteurs ; cette diminution est toutefois un peu inférieure à celle que l'on a pu constater en comparant le nombre des véhicules (tableaux I.B et I.C). Au contraire, la capacité totale des gros porteurs des *transporteurs privés* a progressé très nettement d'avril 1956 à juin 1957.

Il y a lieu de souligner enfin la part importante de la capacité des gros porteurs dans l'ensemble du parc en service (toutes professions) :

Avril 1956	31 %
Juin 1957	34 %
Novembre	34 %

Pour l'enquête d'avril 1956 les taux d'utilisation de la *charge utile totale* sont plus élevés que ceux qui avaient été calculés au moyen des journées de véhicules. Cette différence est surtout nette pour les agriculteurs.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS

a) Résultats d'ensemble. Tonnages transportés. Tonnes-kilomètres. Kilomètres parcourus (tableau III)

Le tableau III résume les résultats de chacune des enquêtes de juin et de novembre 1957 ; il est comparable au tableau V de l'enquête d'avril 1956.

Il y a lieu de rappeler que les journées d'utilisation ne comprennent pas les journées de chargement et de déchargement, mais seulement celles pendant lesquelles les véhicules ont roulé, y compris pour les transports de marchandises à l'intérieur des usines, les transports de personnes et la traction d'engins de travaux divers (routiers, agricoles, etc.).

Au contraire, dans le compte des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres, il n'a pas été possible, faute de précisions dans les réponses des propriétaires des véhicules, d'inclure les transports à l'intérieur des usines, des aérodromes et même quelquefois des exploitations agricoles.

La part des transporteurs publics dans le tonnage total transporté (26 %) et les tonnes-kilomètres (48 % et 49 %) est (pratiquement) la même en juin et novembre 1957. On se rappelle qu'en avril 1956 les tonnes transportées par les transporteurs publics représentaient une proportion de l'ensemble légèrement plus élevée (28 %). Cela résultait de la baisse relative du trafic des transporteurs privés et des agriculteurs due à la saison.

Au contraire, le tonnage transporté par les agriculteurs en novembre est en forte augmentation sur celui de juin

(+ 77 %) ; il en est de même pour les tonnes-kilomètres bien que dans une proportion moindre (+ 48 %). Ces chiffres traduisent nettement la variation saisonnière de la production agricole.

Il paraît intéressant, pour compléter ces renseignements, de calculer un taux d'emploi de la capacité du parc en service en faisant le rapport des tonnes-kilomètres à la charge utile totale offerte des véhicules de tous genres, telle qu'elle a été donnée dans le tableau II.

On obtient les résultats suivants pour chacune des trois dernières enquêtes (tonnes-kilomètres pour une tonne de charge utile) :

	Avril 1956	Juin 1957	Novembre 1957
Transporteurs publics	449	471	495
Transporteurs privés	151	158	163
Agriculteurs	35	27	38
Ensemble	185	196	202

Ce calcul fait ressortir une progression continue, sauf pour les véhicules des agriculteurs, du nombre de tonnes-kilomètres pour une tonne de capacité. On peut ainsi constater que l'intensité de l'emploi est trois fois plus forte pour le parc des transporteurs publics que pour le parc des transporteurs privés, agriculteurs non compris.

Tableau III - TRANSPORTS CLASSES SELON LE GROUPE PROFESSIONNEL ET LE GENRE DE VEHICULES UTILISES

Professions	Genre de véhicules	Nombre de véhicules utilisés	Journées d'utilisation	Tonnes transportées		Tonnes kilomètres		Distance hebdomadaire		Distance moyenne de transport de 1 t	Parcours hebdomadaire moyen de 1 véhicule	Parcours moyen par journée d'utilisation	Proportion des km-parcours à vide dans l'ensemble des parcours	Journées d'utilisation par véhicule
					%		%	Tous parcours	Parcours à vide					
A - 22 - 28 JUIN 1957														
TRANSPORTEURS PUBLICS	Camions	53.184	268.672	3.623.861	88	160.579.214	73	34.423.220	9.395.567	44,3	648	126	27	5,05
	Remorques	3.450	14.054	112.964	3	10.222.986	5	2.457.750	757.312	90,5	712	175	31	4,07
	Semi-remorques ..	5.914	27.154	365.373	9	49.687.154	22	5.083.894	1.291.426	136,0	860	187	26	4,59
	TOTAL	62.548	309.880	4.102.198	100	220.489.354	100	41.964.864	11.447.305	53,8	671	135	27	4,95
	% de l'ensemble	12,2	13,0	26,3		48,8		25,3	22,7					
TRANSPORTEURS PRIVÉS (agriculteurs non compris)	Camions	355.120	1.716.634	9.554.310	92	192.778.744	88	111.720.056	33.688.346	20,2	315	65	30	4,83
	Remorques	9.716	37.894	302.750	3	8.075.410	4	2.395.248	700.256	26,7	247	63	29	3,90
	Semi-remorques ..	5.770	25.564	461.357	5	17.984.726	8	2.707.914	987.348	39,0	469	106	36	4,43
	TOTAL	370.606	1.780.092	10.318.417	100	218.838.880	100	116.823.218	35.375.950	21,2	315	66	30	4,80
	% de l'ensemble	72,5	74,4	66,3		48,5		70,3	70,2					
AGRICULTEURS	Camions	34.740	140.080	496.948	43	9.480.340	76	5.996.220	2.875.040	19,1	173	43	46	4,03
	Remorques	39.920	149.780	601.152	52	2.199.980	18	1.257.200	623.180	3,7	32	8	50	3,75
	Semi-remorques ..	3.440	11.400	59.050	5	452.980	4	131.120	61.860	7,7	38	12	47	3,31
	TOTAL	78.100	301.260	1.157.150	100	12.133.300	100	7.384.540	3.560.080	10,5	95	25	48	3,86
	% de l'ensemble	15,3	12,6	7,4		2,7		4,4	7,1					
ENSEMBLE DES PROFESSIONS	Camions	443.044	2.125.386	13.675.119	88	362.838.298	80	152.139.496	45.958.953	26,5	343	72	30	4,80
	Remorques	53.086	201.728	1.016.866	6	20.498.376	5	6.110.198	2.080.748	20,2	115	30	34	3,80
	Semi-remorques ..	15.124	64.118	885.780	6	68.124.860	15	7.922.928	2.343.634	76,9	524	124	30	4,24
	TOTAL	511.254	2.391.232	15.577.765	100	451.461.534	100	166.172.622	50.383.335	29,0	325	70	30	4,68
	% de l'ensemble	100	100	100		100		100						
B - 16 - 22 NOVEMBRE 1957														
TRANSPORTEURS PUBLICS	Camions	50.134	258.388	3.919.522	89	162.699.732	73	33.441.282	8.834.446	41,5	667	129	26	5,15
	Remorques	3.424	14.050	135.344	3	12.331.120	5	2.590.912	1.747.220	91,1	757	184	29	4,10
	Semi-remorques ..	5.728	25.112	363.912	8	48.066.364	22	4.593.280	1.171.518	132,1	602	183	26	4,38
	TOTAL	59.286	297.550	4.418.868	100	223.097.216	100	40.625.474	10.753.184	50,4	685	137	26	5,02
	% de l'ensemble	12,0	12,7	26,1		48,1		23,4	20,1					
TRANSPORTEURS PRIVÉS (agriculteurs non compris)	Camions	340.032	1.682.996	9.771.277	93	195.591.216	88	117.477.168	36.294.436	20,0	345	70	31	4,95
	Remorques	7.100	26.168	222.678	2	6.528.044	3	1.748.256	643.208	29,3	246	67	37	3,69
	Semi-remorques ..	6.696	27.826	493.522	5	21.118.642	9	2.944.104	893.272	42,8	440	106	30	4,16
	TOTAL	353.828	1.736.990	10.487.477	100	223.237.902	100	122.169.528	37.630.916	21,3	345	70	31	4,91
	% de l'ensemble	71,4	74,0	61,9		48,1		70,4	70,9					
AGRICULTEURS	Camions	44.494	168.002	798.296	39	12.150.616	68	8.501.790	3.735.070	15,2	191	51	44	3,78
	Remorques	34.840	132.620	1.129.324	55	4.750.900	27	1.994.400	967.180	4,2	57	15	48	2,81
	Semi-remorques ..	2.720	10.400	113.028	6	960.220	5	247.180	116.340	8,5	91	24	47	3,82
	TOTAL	82.054	311.022	2.040.648	100	17.861.736	100	10.743.370	4.818.590	8,8	131	35	45	3,79
	% de l'ensemble	16,6	13,3	12,0		3,8		6,2	9,0					
ENSEMBLE DES PROFESSIONS	Camions	434.660	2.109.386	14.489.095	85	370.441.564	80	159.420.240	48.863.952	25,6	367	76	31	4,85
	Remorques	45.364	172.838	1.487.436	9	23.610.064	5	6.333.568	2.357.608	15,9	140	37	37	3,81
	Semi-remorques ..	15.144	63.338	970.462	6	70.145.226	15	7.784.564	2.181.130	72,3	514	123	28	4,18
	TOTAL	495.168	2.345.562	16.946.993	100	464.196.854	100	173.538.372	53.402.690	27,4	350	74	31	4,74
	% de l'ensemble	100	100	100		100		100						
C - INDICES (pour l'ensemble des professions et l'ensemble des véhicules)														
Avril 1956	88	86	90		86		87	88						
Juin 1957	100	100	100		100		100	100						
Novembre 1957	97	98	109		103		104	106						

b) Transports classés selon la catégorie de trajets et les distances de transports (tableau IV)

Le tableau IV donne les résultats des deux enquêtes pour l'ensemble des véhicules, d'une part de tous les groupes professionnels et, d'autre part, pour chacun des trois groupes professionnels séparément. Toutefois, pour ceux-ci, le détail du classement par catégorie de trajets n'a pas été reproduit afin de ne pas alourdir le tableau.

D'une enquête à l'autre, les tonnes chargées et les tonnes-kilomètres se répartissent à l'intérieur des tranches de distances à peu près dans les mêmes rapports.

De même le poids moyen des expéditions est assez constant, sauf pour les transports des agriculteurs, l'enquête de novembre faisant ressortir dans ce cas une augmentation nette.

La variation du tonnage total transporté en novembre par rapport à juin est de + 9 % pour l'ensemble des professions, de + 8 % pour les transporteurs publics, de + 2 % seulement pour les transporteurs privés, mais de + 76 % pour les agriculteurs.

On remarquera que :

1° Pour l'ensemble des professions les transports au-delà de 50 km. n'ont pratiquement pas varié (-0,7 %) et que le tonnage de camionnage à moins de 50 km. a, au contraire, progressé de 10,5 %.

2° Ce sont les transports des agriculteurs, avec un supplément de 883.000 t., qui représentent 64 % de l'augmentation du trafic général.

Tableau IV - TRANSPORTS PAR CATEGORIES DE TRAJETS ET DE DISTANCES

22-28 juin 1957

16-22 novembre 1957

876/6 CATEGORIES DE TRAJETS ET DE DISTANCES	Tonnes transportées		Tonnes-kilomètres		Nombre d'ex- péditions de marchandises	Poids moyen des expédi- tions de marchandises (tonnes)	Tonnes transportées		Tonnes-kilomètres		Nombre d'ex- péditions de marchandises	Poids moyen des expédi- tions de marchandises (tonnes)	Indice tonnes transportées juin novembre
	Nombre	%	Nombre	%			Nombre	%	Nombre	%			
A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS													
a - Circuits													
< 20 km	313.284	24,6	1.696.174	5,0	238.444	1,3	416.333	29,7	2.144.120	5,8	252.760	1,6	153
20 à 49 km	409.782	32,1	6.318.022	18,8	300.752	1,4	447.562	32,1	7.149.974	19,4	304.698	1,5	109
50 à 149 km	490.595	38,4	19.467.920	57,7	320.524	1,5	442.002	31,7	18.051.636	49,2	260.750	1,7	90
150 à 399 km	60.993	4,8	5.984.326	17,7	37.892	1,6	88.330	6,3	8.809.798	24,0	44.566	2,0	145
400 et plus	1.220	0,1	285.520	0,8	138	0,8	2.173	0,2	554.336	1,6	744	2,9	178
Total	1.275.874	100,0	33.751.962	100,0	897.750	1,4	1.396.400	100,0	36.709.864	100,0	863.518	1,6	109
b - Havettes													
< 20 km	8.904.699	87,3	45.283.826	49,5	520.990	17,1	9.806.300	87,5	50.244.952	52,1	570.214	17,2	110
20 à 49 km	1.076.229	10,5	31.084.438	34,0	75.958	14,2	1.164.391	10,3	32.238.902	33,4	81.936	14,2	108
50 à 149 km	223.700	2,2	15.043.074	16,4	15.460	14,5	201.875	1,8	13.011.188	13,5	13.540	14,9	90
150 à 399 km	576	-	100.008	0,1	26	22,2	4.964	0,4	867.600	1,0	172	28,9	863
400 et plus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	10.205.204	100,0	91.511.346	100,0	612.434	16,7	11.177.530	100,0	96.362.642	100,0	665.862	16,8	109
c - Autres trajets													
< 20 km	1.402.988	34,3	11.387.438	3,5	682.744	1,9	1.659.746	38,0	12.966.690	3,9	833.848	1,8	119
20 à 49 km	1.041.123	25,4	32.366.132	9,9	503.284	2,1	1.038.569	23,7	32.115.424	9,7	454.122	2,3	100
50 à 149 km	1.038.062	25,3	87.718.676	26,9	303.264	3,4	1.050.578	24,0	89.170.016	26,9	299.950	3,5	101
150 à 399 km	448.033	10,9	102.124.332	31,3	75.324	6,0	468.476	10,7	107.117.394	32,4	85.680	5,4	105
400 et plus	166.481	4,1	92.601.648	28,4	21.058	7,9	155.694	3,6	89.754.824	27,1	21.982	7,1	94
Total	4.096.687	100,0	326.198.226	100,0	1.585.674	2,5	4.373.063	100,0	331.124.348	100,0	1.695.582	2,5	107
d - Ensemble des trajets													
< 20 km	10.620.971	68,2	58.367.438	12,9	1.442.178	7,3	11.882.379	70,1	65.355.762	14,1	1.656.822	7,1	112
20 à 49 km	2.527.134	16,2	69.768.592	15,4	879.994	2,9	2.650.522	15,7	71.504.300	15,4	840.756	3,2	105
50 à 149 km	1.752.357	11,2	122.229.670	27,1	639.248	2,7	1.694.455	10,0	120.232.840	25,9	574.240	3,0	97
150 à 399 km	509.602	3,3	108.208.666	24,0	113.242	4,5	561.770	3,3	116.794.792	25,2	130.418	4,3	110
400 et plus	167.701	1,1	92.887.168	20,6	21.196	7,9	157.867	0,9	90.309.160	19,4	22.726	6,9	94
Total général.	15.577.765	100,0	451.461.534	100,0	3.095.858	5,0	16.946.993	100,0	464.196.854	100,0	3.224.962	5,2	109
B - TRANSPORTEURS PUBLICS													
Ensemble des trajets													
< 20 km	2.450.029	59,7	14.188.182	6,4	153.588	15,4	2.756.218	62,4	17.692.016	7,9	171.764	15,5	113
20 à 49 km	659.828	16,1	18.172.852	8,2	94.778	7,0	716.597	16,2	19.331.262	8,7	100.850	7,1	109
50 à 149 km	560.483	13,7	43.815.254	19,9	103.540	5,4	514.107	11,6	41.431.062	18,6	82.894	6,2	92
150 à 399 km	296.958	7,2	68.798.022	31,2	39.946	7,4	302.409	6,9	69.444.326	31,1	39.158	7,7	102
400 et plus	134.900	3,3	75.515.044	34,3	15.022	9,0	129.537	2,9	75.198.550	33,7	15.370	8,4	96
Total général.	4.102.198	100,0	220.489.354	100,0	406.874	9,9	4.418.868	100,0	223.097.216	100,0	410.016	10,5	108
C - TRANSPORTEURS PRIVÉS (Agriculteurs non compris)													
Ensemble des trajets													
< 20 km	7.168.028	69,5	40.113.656	18,3	1.067.110	6,7	7.298.581	69,5	40.529.306	18,1	1.253.148	5,8	102
20 à 49 km	1.768.820	17,1	48.571.320	22,2	759.716	2,3	1.799.713	17,2	48.187.838	21,6	681.136	2,6	102
50 à 149 km	1.140.310	11,1	74.480.836	34,0	522.048	2,2	1.110.742	10,6	74.033.978	33,2	470.404	2,4	97
150 à 399 km	209.562	2,0	38.869.304	17,8	72.896	2,9	250.119	2,4	45.380.166	20,3	89.764	2,8	119
400 et plus	31.697	0,3	16.803.764	7,7	6.054	5,2	28.322	0,3	15.106.614	6,8	7.332	3,9	89
Total général.	10.318.417	100,0	218.838.880	100,0	2.427.824	4,2	10.487.477	100,0	223.237.902	100,0	2.501.784	4,2	102
D - AGRICULTEURS													
Ensemble des trajets													
< 20 km	1.002.914	86,7	4.065.600	33,5	221.480	4,5	1.827.580	89,6	7.134.440	39,9	231.910	7,9	182
20 à 49 km	98.486	8,5	3.024.420	24,9	25.500	3,9	134.212	6,6	3.985.200	22,3	58.790	2,3	136
50 à 149 km	51.564	4,4	3.933.580	32,4	13.660	3,8	69.606	3,4	4.767.800	26,7	20.942	3,3	135
150 à 399 km	3.082	0,3	541.340	4,5	400	7,7	9.242	0,4	1.970.300	11,0	1.496	6,2	300
400 et plus	1.104	0,1	568.360	4,7	120	9,2	8	-	3.996	-	24	0,3	-
Total général.	1.157.150	100,0	12.133.300	100,0	261.160	4,4	2.040.648	100,0	17.861.736	100,0	313.162	6,5	176

3° Les transports des agriculteurs ont augmenté dans toutes les tranches de distances alors que, pour les transporteurs publics, la progression n'est nettement marquée que sur les distances inférieures à 50 km. et que, au contraire, le tonnage transporté au-delà de 50 km. a été moins important (— 5 %) en novembre qu'en juin. Enfin, pour les transporteurs privés autres que les agriculteurs, les transports inférieurs à 50 km. n'ont augmenté que de 2 %. Au-delà de 50 km. pas de changement d'une période à l'autre.

Il y a lieu de rappeler que ce classement selon les distances a été effectué en utilisant la distance réelle de transport de chaque marchandise et non pas la distance d'éloignement du centre d'exploitation du véhicule; il ne peut donc être considéré comme reflétant la zone d'action des véhicules.

c) Répartition des transports selon la distance, le genre et la charge utile des véhicules (tableau V)

Le classement des transports selon les trois grandes catégories de distances a été détaillé suivant le genre et la charge utile des véhicules.

Le tableau V, qui comporte, pour chaque genre, les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres, fait ressortir, en premier lieu, comment a été employé le parc des véhicules de chaque catégorie de charge utile.

Par exemple, pour les camions des catégories de charge utile 10 t. et 15 t., le nombre des tonnes-kilomètres des transports au-delà de 150 km. dépasse la moitié du total réalisé sur toutes les distances. Pour la catégorie 7 t., cette proportion n'est que de 38 % en juin et 44 % en novembre. Le trafic des véhicules plus légers est surtout constitué par des transports à courte et moyenne distances.

On peut évaluer, en outre, la part des véhicules de chaque catégorie de charge utile dans les transports de chacune des trois grandes coupures de distances.

En particulier les dernières lignes du tableau montrent que, pour les transports à plus de 50 km., les véhicules des catégories 3 t. 5 et plus ont à leur compte de 78 ; 82 % du tonnage et 90 % des tonnes-kilomètres.

Tableau V A - CLASSEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES SELON LA CAPACITE DES VEHICULES ET LES CATEGORIES DE DISTANCES

22-28 Juin 1957

876/7	CATEGORIE DE CHARGE UTILE							TOTAL
	1 T, 2	2 T	3 T, 5	5 T	7 T	10 T	15 T	
a) Camions et véhicules spéciaux.								
TONNES TRANPORTEES								
Moins de 50 kms	618.550	1.590.438	1.819.468	2.909.492	2.333.612	1.943.707	352.793	11.568.060
50 à 150 kms	171.462	303.204	170.880	275.562	276.397	280.524	74.064	1.552.093
150 kms et plus	15.500	40.056	12.584	54.150	97.413	204.799	61.958	486.460
TOTAL	805.512	1.933.698	2.002.932	3.239.204	2.707.422	2.429.030	488.815	13.606.613
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	9.940.340	16.357.480	16.818.360	23.015.580	24.917.920	22.592.304	3.659.384	117.301.368
50 à 150 kms	8.945.360	14.695.440	11.161.220	19.113.020	21.473.930	22.990.258	6.285.920	104.665.148
150 kms et plus	2.113.100	7.223.300	1.912.020	10.829.620	28.112.040	68.131.722	22.553.980	140.875.782
TOTAL	20.998.800	38.276.220	29.891.600	52.958.220	74.503.890	113.714.284	32.499.284	362.842.298
b) Remorques.								
TONNES TRANPORTEES								
Moins de 50 kms	3.668	65.266	283.100	311.456	146.158	76.892	32.330	918.870
50 à 150 kms	6.000	210	2.896	13.064	8.207	19.357	5.826	55.560
150 kms et plus	600	800	4.720	9.394	6.331	8.749	6.974	37.568
TOTAL	10.268	66.276	290.716	333.914	160.696	104.998	45.130	1.011.998
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	52.380	140.240	855.100	1.791.340	924.030	853.580	429.188	5.045.858
50 à 150 kms	411.000	13.680	220.720	1.103.160	714.690	1.576.674	453.868	4.493.792
150 kms et plus	180.000	264.000	665.800	3.188.220	2.148.490	2.672.520	1.839.696	10.958.726
TOTAL	643.380	417.920	1.741.620	6.082.720	3.787.210	5.102.774	2.722.752	20.498.376
c) Semi-remorques.								
TONNES TRANPORTEES								
Moins de 50 kms	20	144	59.570	166.008	56.344	133.217	125.643	540.946
50 à 150 kms	60	144	1.010	10.690	11.350	38.693	91.507	153.454
150 kms et plus	-	-	-	3.098	2.940	28.013	120.934	154.985
TOTAL	80	288	60.580	179.796	70.634	199.923	338.084	849.385
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	320	5.360	159.700	806.920	493.640	1.465.182	2.322.982	5.254.004
50 à 150 kms	2.120	9.880	43.400	769.840	924.320	3.243.332	8.350.338	13.343.230
150 kms et plus	-	-	-	859.840	769.040	8.530.278	39.171.268	49.330.426
TOTAL	2.440	15.240	203.100	2.436.600	2.187.000	13.238.792	49.844.488	67.927.660
TOTAL TOUS GENRES Trajets à plus de 50kms								
Tonnes transportées .	193.622	344.414	192.090	365.958	402.638	580.135	361.263	2.440.120
%	7,9	14,1	7,9	15,0	16,5	23,8	14,8	100
Tonnes kilomètres ...	11.651.580	22.206.300	14.003.160	35.863.700	54.142.510	107.144.784	78.655.070	323.667.104
%	3,6	6,9	4,3	11,1	16,7	33,1	24,3	100

d) Classement des véhicules selon le kilométrage hebdomadaire et transports correspondants (tableau VI)

Dans l'étude relative à l'enquête d'avril 1956 le tableau IX donnait un classement des camions utilisés selon la charge utile et la période de construction et, en correspondance, une répartition des transports ; il était possible d'en tirer quelques moyennes intéressantes, mais non pas pour une même catégorie de charge utile, une ventilation des véhicules selon l'intensité de l'emploi.

Le tableau VI ci-joint contient la répartition des véhicules en fonction du kilométrage total au cours de chacune des deux semaines d'enquêtes, avec une colonne spéciale pour les camions *diesel*. Pour les remorques et les semi-remorques, les catégories de charge utile 1 t. 2 et 2 t. n'ont pas été retenues, la plupart de ces véhicules ne dé-

passant pas 100 km. dans la semaine. De même les périodes de construction n'ont pas été mentionnées car trop nombreuses sont les remorques dont la date de mise en service n'est pas connue.

D'une façon générale, le tableau ne comprend pas les véhicules qui ont circulé pendant la semaine uniquement ou principalement à l'intérieur des usines, aérodromes, etc. et pour lesquels le kilométrage n'est pas calculable.

Le rapprochement avec le tableau n° 1 fera donc ressortir des différences avec le parc utilisé, différences assez importantes pour certaines catégories de remorques et de semi-remorques.

Quoiqu'il en soit, l'ensemble de ces données doit permettre de compléter les informations sur les conditions d'exploitation des diverses catégories de véhicules utilitaires.

Tableau V B - CLASSEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES SELON LA CAPACITE DES VEHICULES ET LES CATEGORIES DE DISTANCES
16-22 Novembre 1957

874/9	CATEGORIE DE CHARGE UTILE							
	1 T, 2	3 T	3 T, 5	5 T	7 T	10 T	15 T	TOTAL
TONNES TRANSPORTEES								
a) Camions et véhicules spéciaux								
Moins de 50 kms	938.341	1.728.847	1.278.820	3.354.524	2.474.578	2.266.867	354.353	12.396.330
50 à 150 kms	151.251	220.594	178.434	279.952	250.495	334.639	66.773	1.482.138
150 kms et plus	36.832	32.953	20.986	66.364	129.021	186.108	60.294	532.558
TOTAL	1.126.424	1.982.394	1.478.240	3.700.840	2.854.094	2.787.614	481.420	14.411.026
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	8.996.170	17.533.400	11.655.840	28.871.440	24.939.030	27.573.658	4.250.476	123.820.014
50 à 150 kms	8.888.380	10.800.280	11.683.620	18.685.020	18.362.030	28.094.748	5.348.498	101.862.576
150 kms et plus	6.004.200	5.363.400	2.809.700	13.689.620	34.385.710	60.697.922	21.788.422	144.738.974
TOTAL	23.888.750	33.697.080	26.149.160	61.246.080	77.686.770	116.366.328	31.387.396	370.421.564
TONNES TRANSPORTEES								
b) Remorques								
Moins de 50 kms	10.900	102.890	337.210	548.784	253.581	111.818	28.649	1.393.832
50 à 150 kms	-	3.380	4.734	13.202	8.888	10.259	7.125	47.588
150 kms et plus	-	140	6.240	8.876	5.216	9.203	7.363	37.038
TOTAL	10.900	106.410	348.184	570.862	267.685	131.280	43.137	1.478.458
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	40.360	140.240	1.234.700	2.299.760	1.720.790	1.042.482	307.172	6.785.504
50 à 150 kms	-	277.600	499.140	952.980	620.140	867.890	593.384	3.811.134
150 kms et plus	-	44.120	2.127.900	2.982.380	2.205.710	3.186.858	2.466.458	13.013.426
TOTAL	40.360	461.960	3.861.740	6.235.120	4.546.640	5.097.230	3.367.014	23.010.064
TONNES TRANSPORTEES								
c) Semi-remorques								
Moins de 50 kms	440	-	166.990	144.048	50.968	129.961	124.142	616.549
50 à 150 kms	-	-	4.000	4.020	14.624	43.234	97.704	163.582
150 kms et plus	-	-	400	1.450	3.684	30.183	117.453	153.170
TOTAL	440	-	171.390	149.518	69.276	203.378	339.299	933.301
TONNES KILOMETRES								
Moins de 50 kms	3.160	-	263.300	1.364.660	400.340	1.737.172	2.524.022	6.292.654
50 à 150 kms	-	-	177.880	229.920	1.370.520	3.538.128	8.106.162	14.422.610
150 kms et plus	-	-	115.400	198.900	1.205.110	8.545.286	39.365.266	49.429.962
TOTAL	3.160	-	556.580	1.793.480	2.975.970	13.820.586	50.995.450	70.145.226
TOTAL TOUS GENRES								
Trajets à plus de 50Kms								
Tonnes transportées .	188.083	257.067	214.794	373.864	411.928	613.626	356.712	2.416.074
%	7,8	10,6	8,9	15,6	17,0	25,4	14,8	100
Tonnes kilomètres ...	14.892.580	16.485.400	17.413.640	36.738.820	58.149.220	104.930.832	78.668.190	327.278.682
%	4,6	6,0	5,3	11,2	17,8	32,1	24,0	100

Tableau VII - CLASSEMENT DES COURSES SELON LE POIDS DU CHARGEMENT
POUR CHAQUE CATEGORIE DE CHARGE UTILE DES VEHICULES DE TOUS GENRES
(Camions, remorques, semi-remorques)

(Circuits et navettes non compris)

22 - 28 JUIN 1957

16 - 22 NOVEMBRE 1957

876/12 Catégorie de charge utile des véhicules	Classes de chargement	NOMBRE DE COURSES					Poids moyen d'un chargement	NOMBRE DE COURSES					Poids moyen d'un chargement
		Courses < 50 km	Courses 50 à 149 km	Courses ≥ 150 km	Toutes distances			Courses < 50 km	Courses 50 à 149 km	Courses ≥ 150 km	Toutes distances		
					Nombre	%					Nombre	%	
1 t. 2	Moins de 1 t.	271.820	36.000	4.480	312.900	58	0,4	293.100	47.450	2.450	343.000	70	0,4
	1 t. à 1 t. 7	152.400	42.060	6.800	201.260	38	1,2	82.420	25.810	13.300	121.530	24	1,1
	1 t. 8 et plus	18.680	4.320	260	23.260	4	2,2	23.820	3.790	1.000	28.610	6	2,1
	Tous chargements ..	442.900	82.980	11.540	537.420	100	0,8	399.340	77.050	16.750	493.140	100	0,7
2 t.	Moins de 1 t.	61.880	6.320	800	69.000	20	0,5	85.980	7.180	930	94.090	24	0,5
	1 t. à 1 t. 7	96.540	17.080	920	114.540	33	1,2	107.010	6.230	210	113.450	30	1,2
	1 t. 8 à 2 t. 9 ...	98.220	24.840	5.760	128.820	37	2,1	118.110	14.970	4.250	137.330	36	2,2
	3 t. et plus	29.420	3.520	2.400	35.340	10	3,5	32.740	5.010	1.680	39.430	10	3,3
	Tous chargements ..	286.060	51.760	9.880	347.700	100	1,6	343.840	33.390	7.070	384.300	100	1,6
3 t. 5	Moins de 1 t. 8 ...	29.560	4.880	400	34.840	21	1,2	24.600	3.100	300	28.000	18	0,9
	1 t. 8 à 2 t. 9 ...	34.800	4.680	300	39.780	24	2,2	24.540	6.540	440	31.520	20	2,2
	3 t. à 4 t. 5	51.340	15.150	1.440	67.940	41	3,6	48.980	18.120	2.440	69.540	45	3,6
	4 t. 6 et plus	17.720	4.600	640	22.960	14	5,3	17.680	7.700	700	26.080	17	5,1
	Tous chargements ..	133.420	29.320	2.780	165.520	100	3	115.800	35.460	3.880	155.140	100	3,1
5 t.	Moins de 3 t.	34.700	7.800	1.360	43.860	25	1,7	32.060	8.280	3.000	43.340	21	1,7
	3 t. à 4 t. 5	35.600	10.820	2.660	49.080	28	3,7	45.080	9.980	2.680	57.740	29	3,7
	4 t. 6 à 6 t. 5 ...	45.120	22.520	6.160	73.800	42	5,3	62.580	18.800	5.500	86.880	43	5,4
	6 t. 6 et plus	6.080	2.840	660	9.580	5	7,6	10.180	3.660	920	14.760	7	7,4
	Tous chargements ..	121.500	43.980	10.840	176.320	100	4,1	149.900	40.720	12.100	202.720	100	4,2
7 t.	Moins de 4 t. 6 ...	19.030	6.240	2.050	27.320	26	2,6	15.320	5.130	3.290	23.740	22	2,8
	4 t. 7 à 6 t. 5 ...	12.570	6.000	3.390	21.960	21	5,6	12.810	5.450	3.310	21.610	20	5,7
	6 t. 6 à 8 t. 9 ...	21.120	16.330	7.170	44.620	42	7,5	23.080	14.130	8.420	45.630	42	7,5
	9 t. et plus	5.900	3.740	2.150	11.770	11	9,7	8.340	5.000	3.440	16.780	16	9,9
	Tous chargements ..	58.620	32.310	14.760	105.690	100	6,1	59.550	29.750	18.460	107.760	100	6,5
10 t.	Moins de 6 t. 6 ...	8.060	4.718	3.746	16.518	20	4,1	10.122	5.614	3.996	19.732	20	4,0
	6 t. 7 à 8 t. 9 ...	5.722	4.514	4.202	14.438	17	7,9	7.306	5.716	5.552	18.574	19	7,9
	9 t. à 12 t. 9 ...	16.294	16.264	15.738	48.296	57	10,1	20.180	18.518	13.220	51.918	54	10,1
	13 t. et plus	1.492	1.802	1.740	5.034	6	14,9	2.494	2.602	1.542	6.638	7	15,1
	Tous chargements ..	31.568	27.292	25.426	84.286	100	8,8	40.102	32.450	24.310	96.862	100	8,8
15 t.	Moins de 9 t.	1.398	898	1.004	3.300	12	5,3	684	908	822	2.414	9	5,1
	9 t. à 12 t. 9 ...	1.366	1.142	1.294	3.802	14	11,0	1.996	1.426	1.732	5.154	19	10,9
	13 t. et plus	3.650	6.772	9.732	20.154	74	16,9	4.606	6.302	9.120	20.028	72	17,0
	Tous chargements ..	6.414	8.812	12.030	27.256	100	14,6	7.286	8.636	11.674	27.596	100	14,8

CHAPITRE V

CLASSEMENT GEOGRAPHIQUE

(tableau VIII)

A la différence du dépouillement de l'enquête d'avril 1956, dans lequel l'étude géographique portait sur neuf grandes régions, les transports déclarés dans les enquêtes de juin et novembre 1957 ont été classés selon le département de chargement et le département de déchargement afin de permettre tous les regroupements souhaitables en vue de l'étude des courants de trafic. Compte tenu du fait que les renseignements n'ont été recueillis que sur un échantillon de véhicules, il ne peut être question d'envisager l'étude des courants intéressant chaque département pris isolément, sauf toutefois pour le département de la Seine qui représente une part importante du trafic total; il faudra, dans le cadre d'études plus générales et selon les besoins, constituer des régions correspondant aux principales zones de transport.

Nous limiterons donc la présentation des résultats, d'une part au classement des départements selon l'importance de leur trafic, et d'autre part aux courants de transports intéressant directement le département de la Seine.

Dans tous les cas il ne s'agit que des transports au-delà de 50 km. Les autres transports sont en effet considérés comme du trafic strictement local.

Une grande partie du trafic à plus de 50 km. est constituée par les transports à l'intérieur du même département, 40 % dans l'enquête de juin, 38 % dans celle de novembre.

Dans les échanges avec les autres départements, il semble que l'on puisse distinguer pour un département considéré, d'une part le trafic avec les départements limitrophes, d'autre part le trafic avec les départements non limitrophes, le premier pouvant être considéré comme représentant les transports à moyenne distance, le second les transports à grande distance.

Pour un département considéré, l'ensemble des transports à moyenne distance est donc obtenu en additionnant le trafic intérieur et le trafic avec les départements limitrophes (mesuré en tonnes). Les résultats permettent de classer les départements en trois groupes se répartissant ainsi :

1° plus de 20.000 t	30 départements en juin, 30 en novembre
2° de 10.000 à 20.000 t	36 — — — 32 — —
3° moins de 10.000 t	23 — — — 27 — —

Les groupes 1 et 2 représentent 90 % du tonnage total en juin, 93 % en novembre.

La liste des départements des groupes 1 et 2 est donnée dans le tableau n° VIII A pour chacune des deux enquêtes. Les chargements seuls ont été pris en considération.

Une liste analogue aurait pu être faite pour les déchargements ; elle aurait été peu différente en raison de la part prépondérante du trafic à l'intérieur du département qui se retrouverait dans les deux calculs.

On remarquera que 22 départements se retrouvent dans le premier groupe pour l'une et l'autre enquête et 16 seulement soit en juin soit en novembre.

Dans le groupe 2 (10.000 à 20.000 t.), 20 départements figurent à la fois en juin et en novembre et 28 autres soit en juin soit en novembre.

En outre, 16 départements se retrouvent à la fois en juin et en novembre dans l'un ou l'autre des groupes 1 et 2. C'est donc au total 58 départements qui, dans ce classement, ont dépassé 10.000 t. pendant chacune des deux semaines du 22-28 juin et du 16-22 novembre.

Une étude semblable a été faite pour les transports avec les départements non limitrophes (trafic à grande distance), mais, dans ce cas, successivement pour les chargements d'une part, pour les déchargements d'autre part.

La répartition des départements par groupe est la suivante :

		Juin	Nov.
A. Chargements	1° > 10.000 t	13	15
	2° 5.000 à 10.000 t	19	22
	3° < 5.000 t	58	53
B. Déchargements	1° > 10.000 t	12	14
	2° 5.000 à 10.000 t	29	28
	3° < 5.000 t	49	48

Les départements des tranches 1 et 2 sont donnés dans le tableau n° VIII B.

On remarquera que 9 départements seulement figurent les quatre fois dans la tranche de plus de 10.000 t., aussi bien pour les chargements que pour les déchargements des deux semaines d'enquêtes, et 4 dans la tranche de 5.000 à 10.000. Si l'on tient compte des deux listes à la fois, il faut ajouter 8 départements supplémentaires qui dépassent 5.000 t. On obtient donc un total de 21 départements dont les chargements et déchargements pris séparément ont dépassé 5.000 t au cours de chaque enquête.

Ces résultats sont illustrés par quatre cartes qui font ressortir comme zones de trafic important la région parisienne et la basse Seine, le Nord et le Pas-de-Calais, le couloir Saône-Rhône.

Tableau VIII A. - TRANSPORTS A L'INTERIEUR DU DEPARTEMENT ET A DESTINATION DES DEPARTEMENTS LIMITROPHES
Trajets de plus de 50 km.

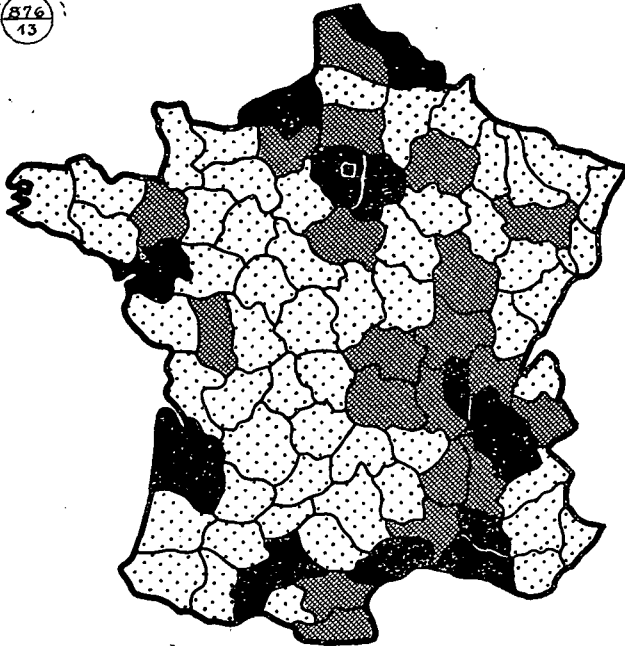
876/13	22-28 JUIN 1957	16-22 NOVEMBRE 1957	22-28 JUIN 1957	16-22 NOVEMBRE 1957
	Plus de 20.000 tonnes transportées dans la semaine		10 à 20.000 tonnes transportées dans la semaine	
02 - Aisne	01 - Ain	02 - Aisne	01 - Ain	
06 - Alpes-Maritimes			03 - Allier	
13 - Bouches-du-Rhône	13 - Bouches-du-Rhône		07 - Ardèche	
	16 - Charente		08 - Ardennes	
17 - Charente-Maritime	17 - Charente-Maritime		10 - Aube	08 - Ardennes
	18 - Cher		11 - Aude	10 - Aube
	21 - Côte-d'Or		12 - Aveyron	11 - Aude
	27 - Eure		14 - Calvados	14 - Calvados
			16 - Charente	
10 - Gard	31 - Haute-Garonne		18 - Cher	
31 - Haute-Garonne	33 - Gironde		21 - Côte-d'Or	20 - Corse
33 - Gironde	34 - Hérault		25 - Doubs	24 - Dordogne
			28 - Eure-et-Loir	25 - Doubs
35 - Ille-et-Vilaine	37 - Indre-et-Loire		29 - Finistère	26 - Drôme
	38 - Isère		34 - Hérault	29 - Finistère
38 - Isère	42 - Loire			30 - Gard
42 - Loire	44 - Loire-Atlantique		37 - Indre-et-Loire	35 - Ille-et-Vilaine
44 - Loire-Atlantique			39 - Jura	36 - Indre
45 - Loiret	49 - Maine-et-Loire		40 - Landes	
49 - Maine-et-Loire	51 - Marne		43 - Haute-Loire	40 - Landes
51 - Marne	54 - Meurthe-et-Moselle			45 - Loiret
54 - Meurthe-et-Moselle	57 - Moselle		50 - Manche	47 - Lot-et-Garonne
57 - Moselle	59 - Nord		52 - Haute-Marne	50 - Manche
59 - Nord	60 - Oise		53 - Mayenne	53 - Mayenne
60 - Oise	62 - Pas-de-Calais		55 - Meuse	
62 - Pas-de-Calais			56 - Morbihan	56 - Morbihan
64 - Basses-Pyrénées	67 - Bas-Rhin		58 - Nièvre	58 - Nièvre
67 - Bas-Rhin			61 - Orne	61 - Orne
68 - Haut-Rhin	69 - Rhône		63 - Puy-de-Dôme	63 - Puy-de-Dôme
69 - Rhône	71 - Saône-et-Loire			70 - Haute-Saône
71 - Saône-et-Loire	75 - Seine		74 - Haute-Savoie	73 - Savoie
75 - Seine	76 - Seine-Maritime		77 - Seine-et-Marne	74 - Haute-Savoie
76 - Seine-Maritime	78 - Seine-et-Oise		81 - Tarn	77 - Seine-et-Marne
78 - Seine-et-Oise			83 - Var	79 - Deux-Sèvres
79 - Deux-Sèvres	80 - Somme			
80 - Somme	81 - Tarn		85 - Vendée	83 - Var
			86 - Vienne	84 - Vaucluse
84 - Vaucluse			87 - Haute-Vienne	85 - Vendée
			88 - Vosges	86 - Vienne
			89 - Yonne	88 - Vosges
				89 - Yonne

22.28 juin 1957

DÉPARTEMENTS CLASSÉS SELON LE TONNAGE TOTAL DES TRANSPORTS
AVEC LES DÉPARTEMENTS NON LIMITROPHES

A. Chargements

876
13



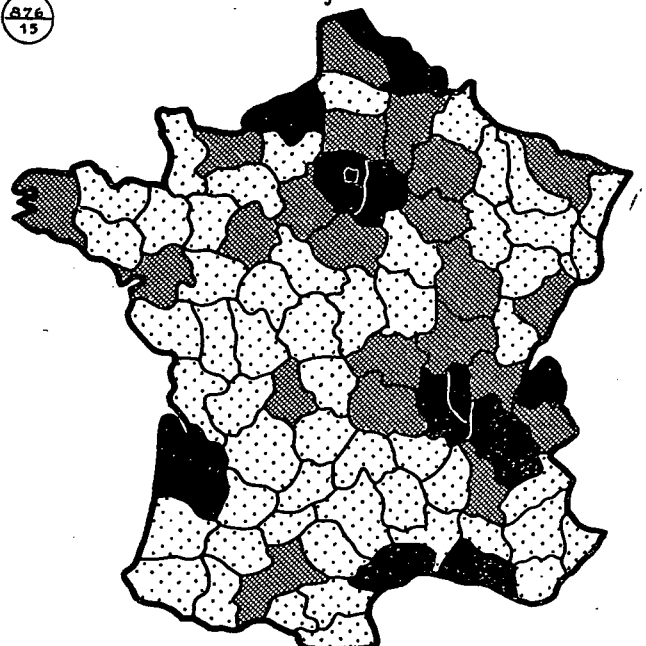
moins de 5.000 t.
 plus de 10.000 tonnes
 5.000 à 10.000 t.

22.28 juin 1957

DÉPARTEMENTS CLASSÉS SELON LE TONNAGE TOTAL DES TRANSPORTS
AVEC LES DÉPARTEMENTS NON LIMITROPHES

B. Déchargements

876
15



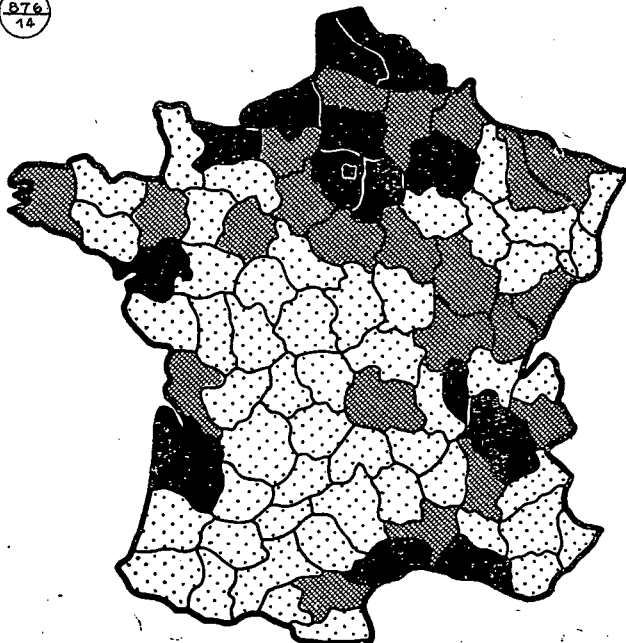
moins de 5.000 t.
 plus de 10.000 tonnes
 5.000 à 10.000 t.

16.22 novembre 1957

DÉPARTEMENTS CLASSÉS SELON LE TONNAGE TOTAL DES TRANSPORTS
AVEC LES DÉPARTEMENTS NON LIMITROPHES

A. Chargements

876
14



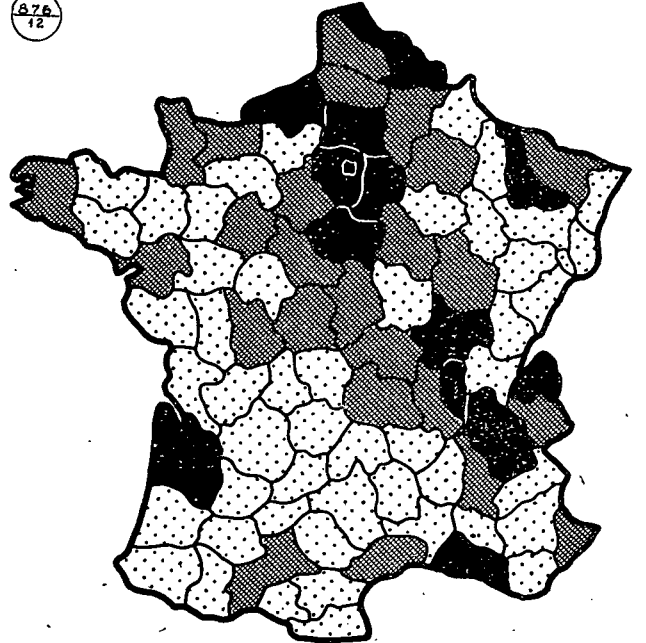
moins de 5.000 t.
 plus de 10.000 tonnes
 5.000 à 10.000 t.

16.22 novembre 1957

DÉPARTEMENTS CLASSÉS SELON LE TONNAGE TOTAL DES TRANSPORTS
AVEC LES DÉPARTEMENTS NON LIMITROPHES

B. Déchargements

876
12



moins de 5.000 t.
 plus de 10.000 tonnes
 5.000 à 10.000 t.

Une étude particulière sur le département de la Seine paraissait s'imposer puisque sa part dans le tonnage chargé ou déchargé pour les transports supérieurs à 50 km. varie de 9,7 à 11,4 % du total.

Le nombre des départements en relation avec la Seine a été le suivant :

Juin	: chargement dans la Seine	78
	déchargement dans la Seine	80
Novembre	: chargement dans la Seine	73
	déchargement dans la Seine	82

Le maximum pouvait être de 88 départements, la Corse étant exclue puisqu'il y a forcément rupture de charge.

Seul le département du Lot ne figure dans aucun des quatre groupes. On remarque également que les départements qui expédient vers la Seine sont plus nombreux que ceux qui reçoivent de la Seine. Si l'on ne retient que le trafic supérieur à 1.000 t. de chargement ou de déchargement les nombres ci-dessus doivent être réduits à 33, 39, 31 et 41, et, pour le trafic supérieur à 2.000 t., à 15, 19, 19 et 25. Ce qui montre à quel point le trafic se concentre sur certaines régions.

Il n'a pas paru utile de faire figurer dans cette étude la liste des départements. Les deux cartes ci-jointes font suffisamment ressortir les zones d'échanges et les différences de juin à novembre. Le Bassin Parisien, le Nord et le Nord-Est constituent la zone la plus importante, la région lyonnaise et les Bouches-du-Rhône forment d'autres secteurs moins étendus mais encore relativement importants.

Ces quelques indications géographiques, obtenues à partir de deux enquêtes d'une semaine, ne peuvent être utilisées qu'avec prudence. Des enquêtes portant sur d'autres semaines, même voisines de celles de juin et de novembre 1957, auraient pu donner des résultats un peu différents en raison de changements dans la nature des transports.

Tableau VIII B. - TRAFIC AVEC LES DEPARTEMENTS NON LIMITOPHES

22-28 JUIN 1957		16-22 NOVEMBRE 1957	
Chargements	Déchargements	Chargements	Déchargements
Plus de 10.000 tonnes			
Bouches-du-Rhône	Bouches-du-Rhône	Bouches-du-Rhône Calvados	Bouches-du-Rhône
Haute-Garonne	Gironde	Gironde	Gironde
Gironde	Hérault	Hérault	Hérault
Hérault	Isère	Isère	Isère
Isère	Loire	Loire-Atlantique	Loiret
Loire-Atlantique			Meurthe-et-Moselle
		Marne	Nord
Nord	Nord	Nord	Oise
		Oise	
		Pas-de-Calais	
Rhône	Rhône	Rhône	Rhône
	Haute-Savoie		Saône-et-Loire
Seine	Seine	Seine	Haute-Savoie
Seine-Maritime	Seine-Maritime	Seine-Maritime	Seine
Seine-et-Marne	Seine-et-Marne	Seine-et-Marne	Seine-Maritime
Seine-et-Oise	Seine-et-Oise	Seine-et-Oise	Seine-et-Marne
Vaucluse			Seine-et-Oise
De 5.000 à 10.000 tonnes			
Ain	Ain Aisne Allier	Aisne	Aisne Allier Alpes-Maritimes
Ardèche		Ardennes	
Aube	Aube	Aube	
	Calvados	Charente-Maritime	Calvados
Côte-d'Or	Côte-d'Or	Côte-d'Or	Cher Côte-d'Or
Drôme	Doubs	Doubs	
Eure	Drôme	Drôme	Drôme
	Eure	Eure	
	Eure-et-Loir	Eure-et-Loir	Eure-et-Loir
	Finistère	Finistère	Finistère
Gard		Gard	
	Haute-Garonne		Haute-Garonne Hérault
Ille-et-Vilaine		Ille-et-Vilaine	Indre
		Jura	
Loire			Loir-et-Cher
Loiret	Loire-Atlantique	Loiret	Loire Loire-Atlantique
	Loiret		
Marne	Marne		Manche Marne
	Moselle	Meurthe-et-Moselle	
Oise	Oise	Moselle	Moselle
Pas-de-Calais	Pas-de-Calais		
Puy-de-Dôme	Puy-de-Dôme	Puy-de-Dôme	Pas-de-Calais Puy-de-Dôme
Pyrénées-Orient.			
Saône-et-Loire	Saône-et-Loire	Saône-et-Loire	
	Sarthe	Sarthe	Sarthe
Savoie	Savoie	Savoie	Savoie
Deux-Sèvres			
		Somme	Somme
	Haute-Vienne		Vienne
Vosges		Yonne	Yonne

CHAPITRE VI

LA NATURE DES TRANSPORTS

a) Les marchandises transportées (tableaux IX et X)

Le classement des transports par nature de marchandises est donné dans le tableau IX pour les deux semaines d'enquêtes. Toutefois, par rapport au compte rendu de l'enquête d'avril 1956, la présentation des tableaux a été simplifiée. Les transports en navettes d'une part, et les tonnes-kilomètres pour chaque coupure de distances d'autre part, ne sont pas indiqués dans la première partie — ensemble des professions. Pour les transporteurs publics le tableau X est limité au total des tonnes char-

gées, au total des tonnes-kilomètres et à la distance moyenne de transport d'une tonne pour chaque catégorie de marchandise.

Dans les deux parties, le rapport des tonnes transportées en novembre et en juin a été mentionné.

Dans les transports réalisés par l'ensemble des professions, la comparaison d'une enquête à l'autre fait apparaître la variation importante du tonnage des produits agricoles (depuis la ligne « Animaux » jusqu'à « Pailles

Tableau IX A - MARCHANDISES TRANSPORTEES

ENSEMBLE DES PROFESSIONS

22-28 juin 1957

876/15	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont Circuits	b) Dont par catégories de distances (tonnes)					Distance moyenne de transport 1 tonne
		Tonnes	Tonnes km	Tonnes	0 à 19 km	20 à 49	50 à 149	150 à 399	400 et plus	
01-02	- Animaux, volailles	111.991	6.016.408	17.786	27.912	40.396	34.540	8.082	1.061	53,7
08	- Viandes, charcuterie	62.118	2.693.906	23.261	28.856	18.076	10.271	3.755	1.160	43,2
10	- Lait frais	285.346	10.214.024	174.322	42.288	107.696	122.810	12.192	360	35,8
11-12	- Oeufs, beurre, fromage	75.281	6.021.032	39.637	14.193	16.841	30.512	10.771	2.964	80,0
09	- Poissons	15.747	665.432	2.372	7.400	2.340	2.730	885	392	48,4
06	- Pommes de terre	52.141	1.595.630	7.900	31.340	12.110	6.689	1.374	628	30,6
13	- Fruits et légumes frais	322.516	18.436.804	53.317	145.680	78.366	66.261	21.410	10.799	57,2
18	- Sucre	53.429	3.024.346	3.228	35.736	5.981	5.454	4.259	1.999	56,6
04-15 à 17	- Légumes secs, épicerie, alimentation générale, pain, conserves confiserie, pâtes alimentaires, prép. alim. diverses	350.425	19.822.540	172.825	105.796	98.614	106.853	28.573	10.589	56,7
19 à 20	- Vins, autres boissons	562.612	36.106.036	149.492	193.128	175.820	121.761	52.652	19.251	64,2
58 - 59	- Graisses et huiles d'origine animale et végétale	30.615	3.544.420	764	13.281	3.603	6.066	5.270	2.395	115,8
	TOTAL	1.920.221	108.130.578	644.804	645.610	599.843	513.947	149.223	51.598	56,3
	% de l'ensemble	12,3	23,9							
03 - 05	- Céréales et farines	289.093	8.010.146	11.768	175.954	63.867	39.670	8.067	1.535	27,7
07	- Betteraves	920	30.200	-	200	600	-	120	-	32,8
22-23-26-37	- Faillies, fourrages, tourteaux, produits non alimentaires d'origine animale	594.199	7.856.968	24.956	492.351	51.481	42.781	6.546	1.040	13,2
	TOTAL	884.212	15.897.314	36.724	668.505	115.948	82.451	14.733	2.575	18,0
	% de l'ensemble	5,7	3,5							
24-25	- Engrais naturels et chimiques	385.240	5.970.448	580	328.802	29.538	17.010	9.400	490	15,5
70 à 72	- Cuirs et peaux, chaussures	36.823	3.919.344	3.300	8.754	6.176	15.178	4.551	2.164	106,4
60	- Caoutchouc - Pneumatiques	54.190	2.865.916	707	44.187	1.788	1.751	3.714	2.750	52,8
30-31	- Bois de chauffage, bois manufacturé	852.228	28.719.810	11.001	521.247	177.476	116.951	27.815	8.739	33,7
	% de l'ensemble	5,5	6,4							
39	- Sel (S.A.I.) et sel gemme	18.237	2.073.376	-	6.680	1.618	4.754	3.904	1.281	113,7
40	- Argiles, terres, pierres à plâtre, à chaux	1.153.420	5.976.084	-	1.113.474	27.284	9.932	2.606	124	5,2
41 à 44	- Matériaux de construction	4.879.086	84.773.354	13.232	3.731.436	789.780	291.206	61.507	5.157	17,4
45	- Déblais, gravats, démolitions	1.242.643	6.161.698	63.576	1.196.814	37.350	7.272	966	241	5,0
	TOTAL	7.275.149	96.914.136	76.808	6.041.724	854.414	308.410	65.079	5.522	13,3
	% de l'ensemble	46,7	21,5							
76 à 79	- Minerais ferreux et non ferreux	41.474	1.174.448	-	32.024	3.180	1.760	4.358	152	28,3
80	- Ferrailles et vieux métaux ferreux	143.894	2.409.868	496	117.472	21.252	2.648	1.812	710	16,7
81	- Vieux métaux non ferreux, récupération	18.252	496.604	-	15.230	1.234	892	694	202	27,2
82	- Produits non ferreux	68.736	6.878.772	5.192	35.938	11.655	7.007	7.073	7.063	100,1
83-84	- Fonte, acier brut, ferro-alliages, demi-produits, lingots	101.649	6.644.256	8.649	49.185	20.687	19.376	8.363	4.038	65,4
85-86	- Produits finis laminés, tubes et tuyaux	238.017	10.571.640	5.441	131.224	59.992	29.665	11.199	5.937	44,4
	TOTAL	612.022	28.175.588	19.778	381.073	118.000	61.348	33.499	18.102	46,0
	% de l'ensemble	3,9	6,2							
47 à 49	- Charbons	922.153	14.376.160	40.708	733.634	113.273	65.880	9.286	80	15,6
50	- Goudrons	192.443	7.365.996	980	126.593	34.013	17.979	10.449	3.409	38,3
52 à 56	- Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales	328.427	24.734.614	29.149	60.853	97.553	124.559	39.915	5.547	75,3
57	- Gaz liquéfiés	33.739	2.307.728	7.232	8.072	7.606	13.444	4.137	480	68,4
	TOTAL	1.476.762	48.784.498	78.069	929.152	252.445	281.662	63.787	9.516	33,0
	% de l'ensemble	9,5	10,8							
51-61 à 65	- Alcool, produits chimiques (sauf engrais)	192.193	14.575.430	26.080	82.267	39.917	42.163	18.541	9.305	75,8
66-67	- Pâtes à papier, papiers et cartons	152.265	8.439.584	25.778	86.198	27.946	20.386	11.268	6.467	55,4
68-69	- Textiles, vêtements, fourrures	156.625	11.229.488	48.686	50.868	37.853	45.965	16.374	5.565	71,7
73 à 75	- Verre, bouteilles et vaisselle	105.070	7.596.692	17.000	44.485	24.454	19.634	12.478	4.019	72,3
87-88	- Quincaillerie, articles de chauffage et appareils ménagers	161.475	7.032.608	31.276	65.892	52.082	35.340	5.242	2.919	43,6
89-91-92	- Machines, matériel de transport, appareils de précision	110.157	7.529.112	5.116	53.773	23.638	19.250	7.132	6.364	68,3
90	- Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiment	216.129	7.192.992	25.140	119.545	39.048	50.902	5.001	1.633	33,3
94	- Journaux et revues, livres, papiers imprimés, messageries de journaux	25.824	1.220.400	6.640	16.400	3.520	3.120	1.760	1.024	47,3
95	- Messageries, colis postaux, groupages	378.115	27.165.168	152.475	168.892	78.202	75.382	33.736	21.903	71,8
96	- Déménagements, mobilier, effets personnels, cadres pour mobilier	52.945	2.667.728	8.188	25.584	7.245	17.150	2.248	718	50,4
33 à 35	- Emballages vides (sauf bouteilles), sacs	201.967	8.821.616	28.544	94.670	47.523	43.500	13.928	2.346	43,7
00-14-21-32-38-46-93-97-99	- Non indiqués et divers	309.916	6.544.708	29.180	236.663	28.460	35.903	6.189	2.701	21,1
	ENSEMBLE	15.577.765	451.461.534	1.275.874	10.620.971	2.527.134	1.752.357	509.602	167.701	29,0

Tableau IX B - MARCHANDISES TRANSPORTÉES

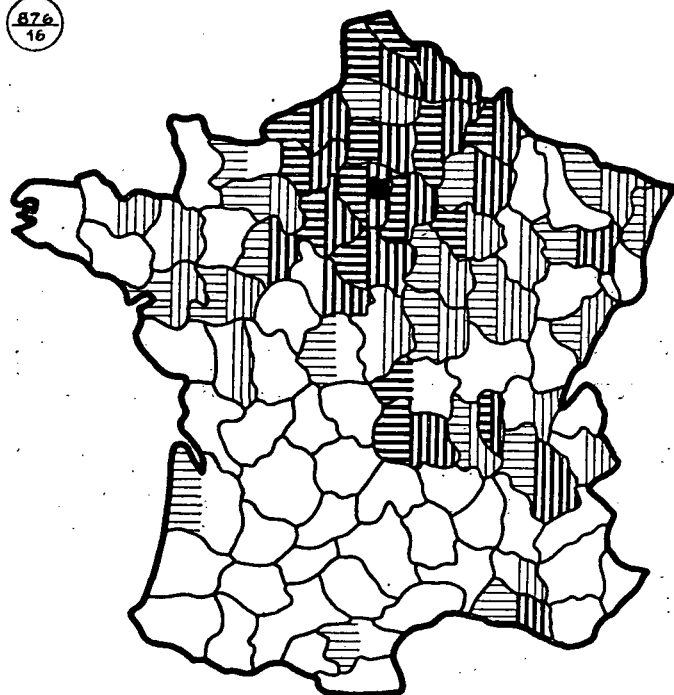
ENSEMBLE DES PROFESSIONS

16-22 novembre 1957

876/16	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont	b) Dont par catégories de distances (Tonnes)					Distance moyenne de transport 1 tonne	Indice Tonnes Nov-1957 / Juin-1956
		Tonnes	Tonnes km	Circuits	Tonnes	0 à 19 km	20 à 49	50 à 149	150 à 399		
						Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
01-02	- Animaux, volailles	174.926	10.712.854	16.730	33.676	65.787	57.423	16.501	1.539	61,2	156
08	- Viandes, charcuterie	50.724	3.070.884	21.063	11.044	19.660	15.899	2.355	1.766	60,5	81
10	- Lait frais	284.877	8.954.294	211.059	48.439	130.473	91.452	14.385	128	31,4	99,8
11-12	- Oeufs, beurre, fromage	65.096	5.098.544	41.644	9.552	13.011	26.572	13.716	2.245	78,3	86
09	- Poissons	35.709	3.575.318	66	7.897	7.360	9.254	8.076	1.122	106,0	245
06	- Pommes de terre	135.181	2.910.018	10.876	89.584	28.670	15.537	1.142	248	21,5	259
13	- Fruits et légumes frais	246.926	13.557.628	44.696	127.651	50.061	41.600	20.654	6.960	55,0	76,8
18	- Sucres	94.436	5.076.414	500	4.362	8.901	9.220	8.915	3.038	54,0	177
04-15 à 17	- Légumes secs, épicerie, alimentation générale, pain, conserves, confiserie, pâtes alimentaires, prép. alim. div.	352.219	23.410.108	136.424	130.795	80.744	93.448	35.223	12.009	66,0	100,4
19 à 20	- Vins, autres boissons	507.411	32.649.626	160.580	195.822	138.796	107.476	44.379	20.938	64,0	90
58-59	- Graisses et huiles d'origine animale et végétale	33.563	4.734.162	4.738	12.857	3.385	8.544	4.907	3.870	141,0	110
	TOTAL	1.979.068	13.749.850	648.576	731.679	546.848	476.425	170.253	53.863	57,4	103
	% de l'ensemble	11,7	24,5								
03-05	- Céréales et farines	514.272	11.742.836	7.680	338.339	109.348	51.618	13.163	1.804	22,8	178
07	- Betteraves	1.395.849	12.538.468	-	1.199.099	178.006	17.592	1.152	-	9,0	1518
22-23-26-37	- Pailles, fourrages, tourteaux, produits non alimentaires d'origine animale	649.543	15.079.826	22.121	436.900	138.590	54.639	17.022	2.392	23,0	109
	TOTAL	2.559.664	39.301.130	29.801	1.974.338	425.944	123.849	31.337	4.196	15,3	290
	% de l'ensemble	15,1	8,5								
24-25	- Engrais naturels et chimiques	662.497	8.265.408	7.156	540.009	78.615	40.231	3.522	120	12,5	172
70 à 72	- Cuirs et peaux, chaussures	21.433	2.141.964	200	9.960	462	6.860	2.479	1.672	99,9	58
60	- Caoutchouc - Pneumatiques	13.121	1.976.898	983	2.472	5.240	1.097	2.000	2.312	151,0	24,2
30-31	- Bois de chauffage, bois manufacturé	799.193	27.257.182	14.333	490.981	159.289	111.267	28.974	8.682	34,0	94
	% de l'ensemble	4,7	5,9								
39	- Sel (S.A.I.) et sel gemme	17.087	1.331.856	-	9.620	1.410	2.960	2.240	857	78,0	94
40	- Argiles, terres, pierres à plâtre, à chaux	946.143	4.761.966	100	912.135	19.392	11.560	2.925	131	5,0	82
41 à 44	- Matériaux de construction	4.394.583	77.593.962	27.500	3.343.574	711.673	285.241	49.467	4.628	17,6	90
45	- Déblais, gravats, démolitions	1.601.298	6.643.158	105.366	1.549.189	38.460	12.801	848	-	4,0	130
	TOTAL	6.942.024	88.999.086	132.966	5.804.898	769.525	309.602	53.240	4.759	12,8	95
	% de l'ensemble	41,0	19,2								
76 à 79	- Minerais ferreux et non ferreux	56.295	1.403.344	-	44.203	6.768	4.640	226	458	25,0	136
80	- Ferrailles et vieux métaux ferreux	75.730	1.591.922	11.440	49.732	14.028	10.576	974	420	21,0	52,6
81	- Vieux métaux non ferreux, récupération	9.308	326.232	1.560	5.320	640	2.030	1.238	80	56,0	51
82	- Produits non ferreux	60.834	7.107.270	3.782	20.678	15.448	8.989	10.725	4.994	117,0	88,5
83-84	- Fonte, acier brut, ferro-alliages, demi-produits, lingots	95.098	6.068.964	200	62.932	7.590	11.737	5.721	5.118	65,0	82
85-86	- Produits finis laminés, tubes et tuyaux	211.788	10.299.358	13.074	125.435	36.804	29.593	13.743	6.213	48,0	89
	TOTAL	507.053	26.996.750	30.056	308.300	81.278	67.565	32.627	17.283	53,0	83
	% de l'ensemble	3,0	5,8								
47 à 49	- Charbons	965.582	15.893.088	69.016	791.473	93.593	60.262	20.254	-	16,4	105
50	- Coudrons	112.993	4.470.680	3.540	65.904	29.228	9.561	7.091	1.209	39,5	59
52 à 56	- Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales	341.425	22.592.402	72.505	86.091	99.487	113.556	39.349	2.442	66,0	104
57	- Gaz liquéfiés	67.990	3.524.260	13.122	29.508	7.563	22.392	8.507	20	52,0	201
	TOTAL	1.487.690	46.480.430	158.183	972.976	229.871	205.771	75.401	3.671	31,0	101
	% de l'ensemble	8,8	10								
51-61 à 65	- Alcools, produits chimiques (sauf engrais)	194.242	19.446.376	27.191	71.090	31.871	48.229	30.099	12.953	100,0	101
66-67	- Pâtes à papier, papiers et cartons	119.341	7.117.888	11.699	69.562	14.948	23.666	5.624	5.541	60,0	78
68-69	- Textiles, vêtements, fouritures	142.900	7.370.584	33.962	59.457	35.665	36.011	9.180	2.587	52,0	91
73 à 75	- Verre, bouteilles et vaisselle	101.510	7.859.520	12.840	48.902	14.632	21.991	10.950	5.035	77,0	97
87-88	- Quincaillerie, articles de chauffage et appareils ménagers	232.652	10.931.226	38.195	135.087	37.769	37.381	18.184	4.231	47,0	144
89-91-92	- Machines, matériel de transport, appareils de précision	149.088	9.896.348	26.930	53.187	45.413	28.099	16.945	5.444	66,0	135
90	- Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiment	211.285	6.145.996	17.220	129.133	45.855	28.879	6.700	718	29,0	98
94	- Journaux et revues, livres, papiers imprimés, messageries de journaux	11.724	755.576	7.234	3.854	-	2.906	4.940	24	65,0	45
95	- Messageries, colis postaux, groupages	338.148	23.449.262	126.303	168.244	59.131	59.955	33.946	16.872	69,0	89
96	- Déménagements, mobilier, effets personnels, cadres pour mobilier	39.069	1.483.238	1.056	28.800	4.246	3.184	1.895	944	38,0	74
33 à 35	- Emballages vides (sauf bouteilles), sacs	182.086	10.310.894	44.779	70.493	42.642	46.283	18.287	4.381	57,0	90
00-14-21-32-38-46-93-97-99	- Non indiqués et divers	236.118	2.929.692	26.937	199.337	19.868	12.244	2.947	1.722	12,0	76
	ENSEMBLE	16.946.993	164.196.854	1.396.400	11.882.379	2.650.522	1.694.455	561.770	157.867	27,4	109

TRAFIC ENTRE LA SEINE ET LES AUTRES DÉPARTEMENTS

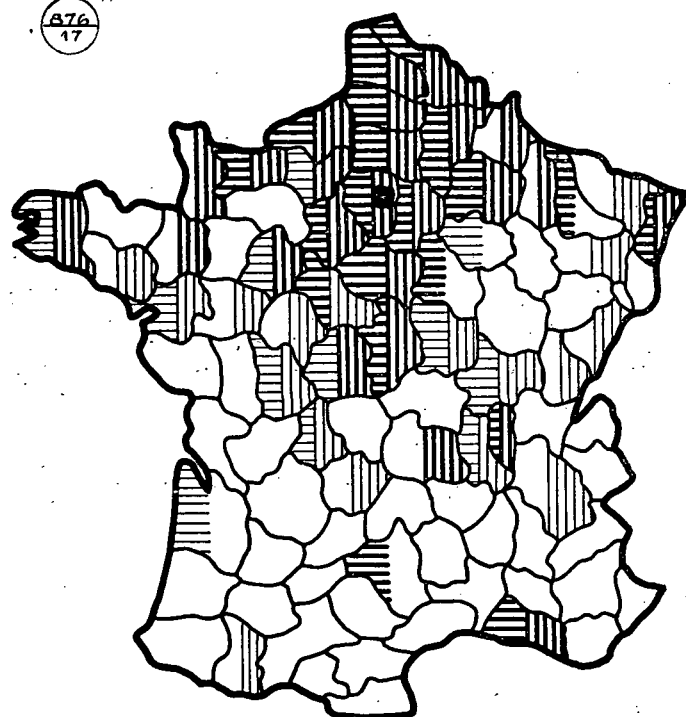
_ 22-28 juin 1957 _

876
16

- 1 _ Trafic province vers d'Seine supérieur à 1.000 tonnes
 3 _ Trafic -d° -d° -d° 2.000 -d°
 2 _ Trafic d'Seine vers province supérieur à 1.000 tonnes
 4 _ Trafic -d° -d° -d° 2.000 -d°

TRAFIC ENTRE LA SEINE ET LES AUTRES DÉPARTEMENTS

_ 16-22 novembre 1957 _

876
17

- 1 _ Trafic province vers d'Seine supérieur à 1.000 tonnes
 3 _ Trafic -d° -d° -d° 2.000 -d°
 2 _ Trafic d'Seine vers province supérieur à 1.000 tonnes
 4 _ Trafic -d° -d° -d° 2.000 -d°

et fourrages), aussi bien en valeur absolue (2,8 millions de tonnes en juin à 4,5 en novembre, soit + 61 %) que relativement à l'ensemble du trafic (18 % en juin et 27 % en novembre). En ajoutant les transports d'engrais, le trafic intéressant directement l'agriculture aurait une importance encore plus grande en novembre.

L'ensemble des transports de matériaux de construction et de déblais ont suivi une évolution inverse : baisse de 5 % sur le tonnage transporté, la part dans le total des tonnes transportées passant de 47 % à 41 %.

Ces deux exemples font ressortir l'influence saisonnière sur le trafic routier.

b) Transports de personnes

Un dépouillement particulier a permis de dénombrer les transports de personnes sans qu'il soit possible toutefois de faire le compte des passagers.

L'enquête de juin donne 63.650 transports de personnes, le parcours moyen étant de 41 km. Pour l'enquête de

novembre, les résultats correspondants sont 69.060 transports et 34 km.

c) Transports à l'intérieur des usines

Sous ce titre ont été regroupés les transports indiqués pour des véhicules qui, pratiquement, n'ont pas été utilisés au cours de la journée en dehors de l'enceinte d'une usine, d'un aérodrome, d'un chantier. Pour ces véhicules, les propriétaires n'ont indiqué ni le kilométrage pour chaque marchandise, ni le tonnage transporté. Ces transports ne sont donc pas compris dans l'évaluation totale (T et TK) du trafic routier. Par contre, les véhicules sont comptés parmi les véhicules utilisés.

Ces transports intérieurs ont occupé 23.078 journées de véhicules en juin et 35.696 en novembre, ce qui est de l'ordre de 1 % des journées d'utilisation.

Ces résultats doivent être utilisés avec réserve, car l'enquête d'avril 1956 avait fait ressortir un nombre très différent, 62.500 journées. On peut penser que les déclarations concernant ces transports intérieurs sont incomplètes.

Tableau X - MARCHANDISES TRANSPORTEES

TRANSPORTEURS PUBLICS

876/17	MARCHANDISES	22-28 juin 1957		16-22 novembre 1957		DISTANCE MOYENNE DE TRANSPORT DE 1 TONNE		INDICE DES FORMES
		Tonnes	Tonnes kilomètres	Tonnes	Tonnes kilomètres	Juin	Novembre	Novembre Juin x 100
01-02	- Animaux, volailles	17.670	1.680.848	18.564	2.206.760	95,1	118,9	105
08	- Viandes, charcuterie	7.339	1.136.368	13.377	1.680.358	154,8	125,6	182
10	- Lait frais	28.352	1.730.914	12.093	859.464	61,1	71,1	43
11-12	- Ceufs, beurre, fromage	12.455	2.591.880	8.844	1.320.584	208,1	149,3	71
09	- Poissons	5.431	425.472	4.435	1.152.168	78,3	259,8	82
06	- Pommes de terre	2.851	541.070	18.455	874.258	189,8	47,4	647
13	- Fruits et légumes frais	57.344	7.150.904	42.943	5.631.118	106,2	131,1	64
18	- Sucre	19.052	2.297.756	43.808	3.993.458	120,6	91,2	250
04-15 à 17	- Légumes secs, épicerie, alimentation générale, pain, con- serves, confiserie, pâtes alimentaires, prép. alim. div ..	63.438	9.220.130	81.940	11.670.998	145,3	142,4	129
19 et 20	- Vins, autres boissons	130.380	16.293.578	138.834	15.000.204	125,0	108,0	106
58-59	- Graisses et huiles d'origine animale et végétale	16.559	2.740.198	27.545	4.366.450	165,4	158,5	166
	TOTAL	370.871	45.809.118	410.838	48.755.820	123,5	118,7	111
	% de l'ensemble	9,2	20,8	9,5	21,9			
03-05	- Céréales et farines	46.679	2.742.624	45.438	3.256.964	58,8	71,7	97
07	- Betteraves	120	18.000	435.311	7.632.292	150,0	17,5	-
22-23-26-37	- Pailles, fourrages, tourteaux, produits non alimentaires d'origine animale	24.311	1.899.004	167.585	6.551.562	78,1	39,1	689
	TOTAL	71.110	4.659.628	648.334	17.440.818	65,5	26,9	912
	% de l'ensemble	1,8	2,1	15,0	7,8			
24-25	- Engrais naturels et chimiques	55.320	1.651.178	53.856	2.265.568	29,8	42,1	97
70 à 72	- Cuirs et peaux, chaussures	5.563	1.741.984	8.479	1.719.064	313,1	202,7	152
60	- Caoutchouc, pneumatiques	7.798	2.111.156	4.831	1.489.518	270,7	308,5	62
30-31	- Bois de chauffage, bois manufacturé	134.109	10.835.814	121.067	8.606.192	80,8	71,1	90
39	- Sel (S.A.J.) et sel gemme	10.847	1.734.296	8.685	1.290.800	159,9	148,6	80
40	- Argiles, terres, pierres à plâtre, à chaux	233.296	2.363.368	249.563	1.772.604	10,1	7,1	107
41 à 44	- Matériaux de construction	1.314.793	33.468.530	973.759	27.457.804	25,4	28,2	74
45	- Déblais, gravats, démolitions	362.845	2.272.948	409.545	2.108.882	6,3	5,1	113
	TOTAL	1.910.928	38.104.846	1.632.867	31.339.290	19,9	19,2	85
	% de l'ensemble	47,6	17,3	37,8	14,0			
76 à 79	- Minerais ferreux et non ferreux	9.158	416.768	31.367	1.074.464	45,5	34,3	343
80	- Pailles et vieux métaux ferreux	34.214	1.086.768	9.113	545.346	31,8	59,9	27
81	- Vieux métaux non ferreux, récupération	7.538	324.204	3.794	328.744	43,0	86,6	50
82	- Produits non ferreux	42.684	5.749.512	27.776	5.826.500	134,7	209,8	65
83-84	- Fonte, acier brut, ferre allages, demi-produits, lingots ..	50.436	4.435.464	25.837	4.535.954	87,9	175,6	51
85-86	- Produits finis laminés, tubes et tuyaux	62.114	5.964.824	55.579	6.169.664	96,0	111,0	89
	TOTAL	206.144	17.977.540	153.466	18.480.872	87,2	120,4	74
	% de l'ensemble	5,1	8,2	3,5	8,3			
47 à 49	- Charbons	275.133	7.176.700	404.358	9.423.878	26,1	23,3	147
50	- Goudrons	70.353	4.400.812	24.093	2.181.078	62,6	90,5	34
52 à 56	- Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales	114.972	14.184.102	123.628	13.512.164	123,4	109,3	108
57	- Gaz liquéfiés	7.825	877.912	9.837	936.200	112,2	95,1	126
	TOTAL	468.283	26.639.526	561.916	26.053.320	56,9	46,4	120
	% de l'ensemble	11,7	12,1	13,0	11,7			
51-61 à 65	- Alcools, produits chimiques (sauf engrais)	59.714	9.748.510	71.687	12.783.732	163,3	178,3	120
66-67	- Pâtes à papier, papiers et cartons	71.173	7.305.704	49.493	4.987.934	102,6	100,8	70
68-69	- Textiles, vêtements, fourrures	42.301	5.489.768	41.804	3.944.904	129,8	94,4	99
73 à 75	- Verres, bouteilles et vaisselle	28.562	3.627.792	21.249	3.271.858	127,0	154,0	74
87 - 88	- Quincaillerie, articles de chauffage & appareils ménagers ..	32.531	2.156.928	54.678	5.367.456	66,3	98,2	168
89-91-92	- Machines, matériel de transport, appareils de précision ..	21.671	3.890.872	49.121	4.215.858	179,5	85,8	227
90	- Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiment ..	37.213	1.933.796	40.552	1.720.656	52,0	42,4	109
94	- Journaux et revues, livres, papiers imprimés, messageries de journaux	3.704	575.400	1.784	132.476	155,3	74,3	48
95	- Messageries, colis postaux, groupages	345.463	25.753.928	303.469	22.537.452	74,5	74,3	88
96	- Déménagements, mobilier, effets personnels, cadres pour mobilier	37.161	1.876.628	34.499	1.309.508	50,5	38,0	93
33 à 35	- Emballages vides (sauf bouteilles), sacs	44.372	3.538.714	35.182	4.327.380	79,8	123,0	79
00-14-21-32-38 46-93-97-99	- Non indiqués et divers	137.360	3.326.228	111.011	1.056.740	24,2	9,5	81
	ENSEMBLE	4.102.198	220.489.354	4.418.868	223.097.216	53,7	50,5	108

CHAPITRE VII

**ESTIMATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS
DE MARCHANDISES DES MOIS DE JUIN
ET DE NOVEMBRE 1957.
ESTIMATIONS POUR L'ANNÉE 1957**

La méthode d'évaluation du trafic mensuel à partir des résultats d'une semaine, déjà employée pour l'enquête d'avril 1956, a été utilisée de nouveau pour les deux enquêtes de 1957.

Le fait de disposer de deux résultats hebdomadaires pour la même année permet des confrontations intéressantes.

Pour obtenir l'estimation du trafic des mois de juin et de novembre 1957, il y a lieu de déterminer les coefficients représentant la fraction des jours ouvrables de la semaine d'enquête par rapport au nombre de jours ouvrables du mois, c'est-à-dire dimanche et jours fériés exclus (5 dimanches et lundi de Pentecôte en juin, 4 dimanches, fête de la Toussaint et anniversaire de l'Armistice en novembre). Le coefficient (2) est le même pour

24

les deux mois : $\frac{24}{6} = 4$.

6

Le tonnage transporté en juin et novembre est estimé comme suit, en milliers de tonnes :

	< 50 km	50 à 149 km	> 150 km	Toutes distances
Juin 1957	52.592	7.008	2.708	62.308
Novembre 1957	58.132	6.776	2.880	67.788
Indice $\frac{\text{Nov.}}{\text{Juin}} \times 100$	110,5	96,7	106,4	108,8

L'indice de novembre par rapport à juin du tonnage de marchandises transportées par chemin de fer s'élève à 109,9. Il est donc très voisin de l'indice routier (3), mais surtout de celui des transports à moins de 50 km. Le fait que les indices « fer » et « route » diffèrent :

1° Montre que le trafic routier n'a pas évolué au cours de l'année 1957 comme les transports ferroviaires et qu'il y a indiscutablement des facteurs saisonniers déjà observés pour les transports agricoles ;

2° Va entraîner, pour l'évaluation du trafic annuel routier, deux résultats, suivant que le calcul sera effectué avec le tonnage mensuel estimé pour juin ou pour novembre.

Le trafic annuel est calculé en appliquant comme coefficient le rapport entre le tonnage annuel et le tonnage mensuel des chemins de fer, soit : juin 12,3, novembre 11,1.

(Trafic en milliers de tonnes)

	< 50 km	50 à 149 km	> 150 km	Toutes distances
Evaluation I base mensuelle juin 1957	646.882	86.193	33.308	766.388
Evaluation II nov. 1957	645.265	75.214	31.968	752.447
Ecart évaluation II à évaluation I (%)	-0,2 %	-12,7 %	-4 %	-1,8 %
Moyenne	646.074	80.706	32.638	759.418

Il n'est pas sans intérêt d'évaluer également le trafic annuel à partir des résultats hebdomadaires en employant comme coefficient le rapport du trafic S.N.C.F. de la semaine la plus voisine de l'enquête routière avec le tonnage annuel.

	< 50 km	50 à 149 km	> 150 km	Toutes distances
Evaluation III base hebdomadaire juin 1957	642.937	85.673	33.105	761.715
Evaluation IV base hebdomadaire novembre 1957	649.625	75.722	32.184	757.531
Moyenne	646.281	80.698	32.644	759.623

La moyenne s'écarte très peu de celle obtenue à partir des résultats mensuels.

Toutefois, le risque de variations anormales de trafic des chemins de fer étant plus grand dans le cas d'une semaine que d'un mois, il paraît préférable de retenir la première méthode et de prendre comme résultats annuels la moyenne entre les deux évaluations qui donne un total de 759.418.000 tonnes.

Tout en faisant les réserves qui s'imposent sur la précision des résultats, tant en raison de la méthode d'évaluation du trafic mensuel et annuel que des renseignements de base obtenus par sondage, le rapprochement des résultats des deux enquêtes routières et du trafic des chemins de fer permet de constater que :

1. Le trafic global de la route et celui des chemins de fer semblent évoluer au cours de l'année à *peu près* dans les mêmes proportions ; cela résulterait simplement de la demande générale de transport.

2. Le trafic routier à courte distance (moins de 50 km.) est celui dont les variations sont les plus proches de celles du chemin de fer.

On peut penser qu'une part importante de ce trafic routier est constitué par les transports d'apport au chemin de fer ou de distribution en provenance du chemin de fer.

3. Au contraire, les variations très différentes des transports routiers à plus de 50 km. montrent que les trafics à moyenne et grande distance n'obéissent pas aux mêmes lois.

En résumé, les enquêtes faites jusqu'à maintenant permettent d'obtenir des évaluations qui paraissent satisfaisantes pour le trafic de courte distance dit de camionnage. Il n'en est pas de même pour les transports à plus de 50 kilomètres.

(2) Pour les enquêtes précédentes les coefficients étaient de 4,5 en octobre 1952, 4,166 en juin 1954, 4,333 en juin 1955, 4 en avril 1956.

(3) Une comparaison faite non plus sur l'ensemble des marchandises, mais pour les principales catégories qui peuvent être isolées à la fois dans les enquêtes routières et le trafic de la S.N.C.F. fait apparaître des variations très différentes. Toutefois, on peut signaler deux exceptions résultant peut-être du hasard : l'indice du tonnage chemin de fer et celui du tonnage routier à grande distance (> 150 km) sont très proches dans le cas du bois (79 et 81) et des produits sidérurgiques (106 et 107).

CHAPITRE VIII

**COMPARAISON DU TRAFIC ROUTIER
AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT
(tableau XI)**

Les résultats des trois moyens de transport, route, chemins de fer, voies navigables, des années 1952, 1954, 1955, 1956 et 1957 ont été rassemblés dans le tableau XI et des indices ont été calculés sur la base 100 en 1957. Cette année a été choisie parce que les conditions d'exécution et de dépouillement des enquêtes routières se sont, à l'expérience, perfectionnées d'année en année et que les deux enquêtes de 1957 nous donnent une base plus sûre.

En remontant jusqu'à 1955, l'indice routier, aussi bien pour les tonnes que pour les tonnes-kilomètres, et singulièrement celui des transports à moins de 50 km., s'écarte relativement peu de l'indice ferroviaire; il n'en est plus de même en 1954 et 1952, mais cet écart peut être dû en partie aux conditions d'exécution des deux premières enquêtes routières.

La part du transport routier dans l'ensemble n'a pas varié beaucoup.

Pris isolément, le transport à grande distance, évalué en tonnes chargées, représente également une proportion constante; au contraire, la proportion des tonnes-kilomètres a diminué.

Les résultats obtenus avec les deux enquêtes de 1957 ont apporté la preuve qu'il y avait un risque, comme on l'avait exprimé dans l'étude sur l'enquête d'avril 1956, à extrapoler des données hebdomadaires pour évaluer le trafic de l'année entière, spécialement pour ce qui concerne le transport à moyenne et à grande distance.

Il serait donc indispensable, si l'on veut arriver à des résultats meilleurs, d'augmenter le nombre des enquêtes, au besoin en les limitant, pour éviter une charge de travail trop lourde aux véhicules moyens et gros porteurs qui assurent la plus grande part du trafic à grande distance.

Tableau XI - COMPARAISON DES MOYENS DE TRANSPORTS
(Résultats annuels)

a) TONNES TRANSPORTEES.

876/18	MILLIONS DE TONNES										INDICES (base 100 en 1957)				
	1952		1954		1955		1956		1957		1952	1954	1955	1956	1957
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%					
Route	614	73	756	77	716	74	699	72	759	73	81	100	94	92	100
dont transports à															
a) 150 Kms et plus	20	(2)	33	(3)	34	(3)	30	(3)	33	(3)	61	100	103	91	100
b) moins de 50 kms.	-	-	657	(67)	608	(63)	595	(62)	646	(62)	-	102	94	92	100
Fer (S.N.C.F.)	174	21	169	17	192	20	205	21	217	21	80	78	88	94	100
Voies navigables	50	6	53	6	58	6	63	7	66	6	76	80	88	95	100
TOTAL	838	100	978	100	966	100	967	100	1.042	100	80	94	93	93	100

b) TONNES KILOMETRES.

876/18	MILLIARDS DE TONNES KILOMETRES										Indices (base 100 en 1957)				
	1952		1954		1955		1956		1957		1952	1954	1955	1956	1957
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%					
Route	15,3	23	18,6	27	20,4	27	19,8	25	21,4	25	71	87	95	83	100
dont transports à															
a) 150 Kms et plus	5,9	(9)	8,7	(13)	9,6	(13)	8,9	(11)	9,5	(11)	62	92	101	94	100
b) moins de 50 kms.	-	-	5,5	(8)	5,7	(7)	5,9	(7)	6,2	(7)	-	89	82	95	100
Fer (S.N.C.F.)	44,0	66	41,6	61	46,9	62	50,3	64	53,7	63	82	77	87	94	100
Voies navigables	7,8	11	8,3	12	8,9	11	9,1	11	9,8	12	80	85	91	93	100
TOTAL	67,1	100	68,5	100	76,2	100	79,2	100	84,9	100	79	81	90	93	100

