

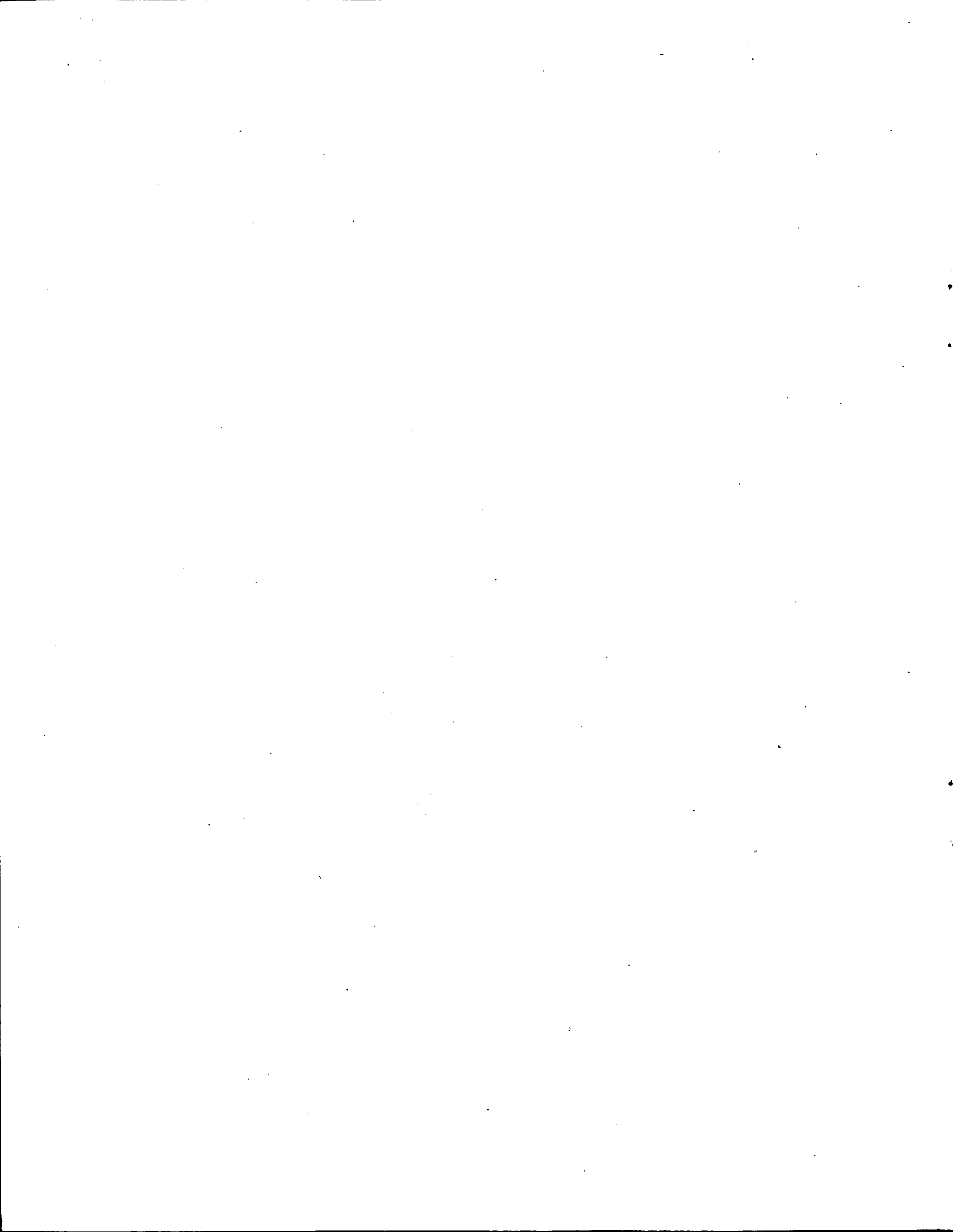
INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

**LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES**  
**ENQUETE PAR SONDAGE DE JUIN 1961**



70074-4-62

EXTRAIT DE « ETUDES STATISTIQUES » n° 3 JUILLET-SEPTEMBRE 1962  
(Supplément trimestriel du « Bulletin Mensuel de Statistique »)



# LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

## ENQUÊTE PAR SONDAGE DE JUIN 1961 (a)

*Le Ministre des Travaux publics (1) et l'I.N.S.E.E. ont exécuté, du 23 au 29 juin, une enquête par sondage sur les transports routiers de marchandises ; elle portait, comme celles des années précédentes, sur les véhicules de charge utile d'au moins une tonne, camions, remorques, semi-remorques.*

*Dans cette enquête, il a paru intéressant de rechercher, en plus des résultats d'ensemble sur le trafic routier de marchandises, calculés selon la méthode adoptée pour les sondages précédents, des renseignements nouveaux tels que :*

*— la répartition des transports privés selon les branches professionnelles utilisant les véhicules ;*

*— l'emploi des véhicules de zone longue ;*

*— les transports assurés par véhicules à moteur diesel.*

*De plus, les tableaux donnant les résultats détaillés par classe de charge utile et année de construction, qui n'avaient pas été publiés depuis plusieurs années, ont été repris pour cette enquête de 1961.*

*Enfin, l'évolution rapide du parc des véhicules à moteur diesel fait l'objet d'une note annexe.*

### SOMMAIRE

#### CHAPITRE PREMIER

Préparation et exécution de l'enquête. Dépouillement des réponses.

#### CHAPITRE II

Le parc des véhicules en juin 1961. Capacité totale.

#### CHAPITRE III

Emploi du parc au cours de la semaine d'enquête.

#### CHAPITRE IV

Estimation du trafic routier pendant l'année 1961.

#### CHAPITRE V

Les principales catégories de marchandises transportées.

#### CHAPITRE VI

Classement du trafic selon la profession des propriétaires de véhicules.

#### CHAPITRE VII

Classement du trafic selon le carburant utilisé.

#### CHAPITRE VIII

Les véhicules de zone longue.

#### CHAPITRE IX

Classement du parc et du trafic selon l'année de construction des véhicules.

#### ANNEXE

L'évolution du parc des véhicules diesel.

#### CHAPITRE PREMIER

### PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUETE DEPOUILLEMENT DES REPONSES

La préparation et l'exécution de l'enquête de juin 1961, ainsi que le dépouillement des réponses, ont été assurés selon les méthodes employées pour les enquêtes précédentes et notamment celle de juin 1960. Il paraît inutile

de les répéter ici dans le détail. (Cf. *Etudes Statistiques*, n° 3, juillet-septembre 1961, p. 262 et 263.)

Nous reproduirons simplement les fractions de sondage, égales à celles de juin 1960.

(a) La présente étude a été rédigée par M. Robert SERMAGE, Administrateur à l'I.N.S.E.E., Chef du Bureau Central de Statistique du Ministère des Travaux Publics.

(1) Service des Affaires Economiques et Internationales (Bureau Central de Statistiques) et Direction des Transports Terrestres (Service des Transports Routiers).

Catégories 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) ..	1/100	1/1.000	1/ 2
2 t (1,8 à 2,9) ..	1/100	1/ 600	1/ 2	1/10
3,5 t (3 à 4,5) ..	1/ 50	1/ 200	1/ 3	1/20
5 t (4,6 à 6,5) ..	1/ 40	1/ 200	1/10	1/20
7 t (6,6 à 8,9) ..	1/ 20	1/ 60	1/10	1/20
10 t (9 à 12,9) ..	1/ 24	1/ 40	1/ 6	1/ 6
15 t (13 et plus) ..	1/ 8	1/ 20	1/ 6	1/ 6

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

Les tirages d'échantillons ont été effectués dans le fichier mis à jour à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1961.

Pour l'enquête de juin 1960, aucun échantillon n'avait été tiré dans les véhicules neufs mis en service depuis le début de l'année et il avait été nécessaire d'effectuer des redressements assez compliqués.

Pour éviter cet inconvénient, un échantillon complémentaire représentant les camions neufs mis en service du 1<sup>er</sup> janvier à fin mai 1962 a été utilisé.

La collecte des réponses a donné les résultats suivants :

	Questionnaires
A — Véhicules utilisés pendant la semaine	5.754
Véhicules non utilisés pendant la semaine mais en état de marche ....	2.282
Total pour le parc en service .....	8.036
B — Véhicules hors d'usage .....	889
C — Véhicules classés hors du champ de l'enquête (transférés à l'étranger, appartenant à des forains, carrosseries transformées non utilisables pour le transport des marchandises courantes) .....	580
D — Questionnaires non rentrés .....	743
	10.248

La proportion des questionnaires rentrés s'est élevée à 95 %.

## CHAPITRE II

### LE PARC DES VEHICULES ROUTIERS EN JUIN 1961 CAPACITE TOTALE

(Cf. tableaux I et II)

Par rapport à juin 1960, le parc en service en juin 1961 (transports publics et privés) a augmenté de 1.241 unités, ce qui est relativement faible en comparaison de la pro-

gression observée les années précédentes (4.500 véhicules de 1959 à 1960, 27.600 véhicules de 1958 à 1959).

En examinant cette situation pour chaque classe de véhicules, transporteurs publics et privés additionnés (tableau I-A), on observe que l'augmentation du parc des gros porteurs (+ 8.603) et des véhicules de charge utile de 1,2 tonne et 2 tonnes (+ 7.404) est compensée en grande partie par la diminution du nombre des véhicules de charge utile 3,5 et 5 tonnes (— 14.766), diminution très marquée pour les camions. L'évolution s'est donc faite au profit des camionnettes et des véhicules gros porteurs:

Pour le parc des transporteurs publics (tableau I-B), on constate, à la différence de l'évolution d'ensemble, un accroissement relativement important : 7.212 (+ 7 %), dû au fait que si les véhicules de 3,5 et 5 tonnes ont diminué dans la même proportion que l'ensemble des véhicules des mêmes tonnages, le parc des camionnettes aussi bien que celui des gros porteurs ont augmenté dans des proportions bien plus fortes : 12 % au lieu de 8 % pour les gros porteurs, 14 % au lieu de 1,6 % pour les camionnettes de 1,2 et 2 tonnes.

Le parc des transporteurs privés (tableau I-C) est prépondérant dans l'ensemble (660.000 véhicules sur 760.000), aussi son évolution se présente-t-elle à peu près comme celle du parc total ; simplement faut-il noter la très faible augmentation du nombre des camionnettes de 1,2 tonne : + 729, soit 0,3 %.

Tableau I - EVOLUTION DU PARC EN SERVICE SELON LA CLASSE DE CHARGE UTILE

(Camions et véhicules spéciaux, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 1 tonne)

(En nombre de véhicules)

CHARGE UTILE	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
A - Ensemble des professions					
1,2 tonne	251.460	261.840	262.798	261.196	263.872
2 "	172.640	175.800	192.451	191.790	196.118
3,5 "	103.140	95.690	95.153	90.477	85.299
5 "	104.000	105.340	108.720	114.008	104.420
7 "	47.030	46.470	46.745	46.431	48.976
10 "	29.134	34.354	38.847	44.570	48.507
15 "	9.966	11.326	11.752	11.355	11.464
20 "			1.990	3.581	5.593
TOTAL	717.370	730.820	758.456	763.008	764.249
B - Transports publics					
1,2 tonne	8.540	10.520	9.326	11.877	13.824
2 "	15.020	16.890	17.543	18.111	21.208
3,5 "	14.500	13.040	12.017	10.323	10.620
5 "	16.960	16.960	16.815	18.521	16.370
7 "	13.050	12.490	11.905	12.303	12.612
10 "	12.116	14.538	15.486	18.419	21.264
15 "	5.318	6.100	6.388	5.863	5.919
20 "			1.221	2.383	3.885
TOTAL	85.504	90.538	90.701	98.500	105.712
C - Transports privés					
1,2 tonne	242.920	251.320	253.472	249.319	250.048
2 "	157.620	158.910	174.908	172.579	174.910
3,5 "	88.640	82.650	83.136	80.154	74.669
5 "	87.040	88.380	91.905	95.487	88.050
7 "	33.980	33.980	34.840	34.128	36.364
10 "	17.018	19.816	23.261	26.151	27.243
15 "	4.648	5.226	5.364	5.492	5.545
20 "			769	1.198	1.708
TOTAL	631.866	640.282	667.755	664.508	658.537

La *capacité totale* des véhicules en service (tableau II) a augmenté, depuis juin 1960, de 45.700 tonnes (+ 1,8 %) pour l'ensemble des véhicules, et de 99.000 tonnes (+ 9,8 %) pour les véhicules gros porteurs (> 6,5 t.). La capacité totale des véhicules de charge utile inférieure à 6,5 tonnes a donc diminué de 53.300 tonnes.

Tableau II - EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE DES VEHICULES EN SERVICE

(Unité : Mille tonnes de charge utile)

394/2	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961	Variation 1961 par rapport à	
						1957 %	1960 %
Tous véhicules de charge utile supérieure à 1 t.							
Transports publics .....	468,1	501,1	524,7	586,5	1.545,5	+ 37,9	+ 10,1
Transports privés .....	1.830,0	1.865,0	1.974,0	2.009,1	1.995,8	+ 9,1	- 0,7
<b>ENSEMBLE .....</b>	<b>2.298,1</b>	<b>2.366,1</b>	<b>2.498,7</b>	<b>2.595,6</b>	<b>2.641,3</b>	<b>+ 14,9</b>	<b>+ 1,8</b>
- - - - -							
dont véhicules gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 t.)							
Transports publics .....	292,3	324,3	352,3	405,9	2.067,4	+ 59,9	+ 15,2
Transports privés .....	477,7	514,4	569,5	606,8	644,3	+ 34,9	+ 6,2
<b>ENSEMBLE .....</b>	<b>770,0</b>	<b>838,7</b>	<b>921,8</b>	<b>1.012,7</b>	<b>1.111,7</b>	<b>+ 44,4</b>	<b>+ 9,8</b>

(1) dont transports mixtes 113,6 milliers de tonnes.  
 (2) " " " " " " 75,7 " " "

L'augmentation observée pour l'ensemble du parc est due principalement aux transporteurs publics ; la capacité totale de leurs véhicules est passée de 586.500 tonnes en 1960 à 645.500 tonnes en 1961, soit une augmentation de 59.000 tonnes (+ 10,1 %).

### CHAPITRE III

#### EMPLOI DU PARC DE VEHICULES ROUTIERS AU COURS DE LA SEMAINE DU 23 AU 29 JUIN 1961

(Cf. tableaux III, IV et V)

On constate par rapport à la semaine du 24 au 30 juin 1960, pour l'ensemble des transports routiers publics et privés (tableau III, 1<sup>re</sup> partie), une augmentation du tonnage (+ 3,8 %) et des tonnes-kilomètres (+ 1,7 %), ainsi que de la somme des parcours en charge et à vide (+ 3,4 %).

Cette progression des résultats d'ensemble peut être attribuée au parc des semi-remorques de 20 tonnes, qui est passé en un an de 3.212 à 5.093 véhicules (tonnage transporté : + 65 % ; tonnes-kilomètres : + 58 %).

TABLEAU III - PARC EN SERVICE, PARCOURS, TONNAGE TRANSPORTE

1<sup>ère</sup> partie - Ensemble des professions  
Semaine du 23 au 29 juin 1961

394/3	CHARGE UTILE	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes transportées (en milliers de tonnes)	Tonnes kilomètres (milliers de Tk.)
					Total (milliers de kms)	A vide (milliers de kms)	Moyenne par véhicule en service (km)		
A - CAMIONS									
1,2 tonne .....		182.458	73.534	255.992	44.008,8	10.299,0	171,9	1.042,7	32.724,5
2 " .....		132.066	53.556	185.642	34.836,6	9.681,8	187,7	2.286,8	40.111,6
3,5 " .....		28.070	23.315	51.385	8.327,5	2.909,3	162,1	788,1	15.107,0
5 " .....		49.950	20.500	70.450	22.817,8	7.490,1	323,9	2.988,7	57.099,7
7 " .....		26.145	9.031	35.176	17.325,7	6.162,5	492,5	2.846,2	65.452,9
10 " .....		31.597	6.421	38.018	31.426,2	9.756,4	826,6	4.463,5	187.300,4
15 " .....		2.319	1.199	3.518	2.785,5	833,8	791,8	586,1	26.689,1
20 " .....		99	8	107	66,1	12,1	617,8	22,4	780,9
<b>TOTAL A .....</b>		<b>452.724</b>	<b>187.564</b>	<b>640.288</b>	<b>161.594,2</b>	<b>47.145,0</b>	<b>252,4</b>	<b>15.024,5</b>	<b>425.266,1</b>
B - REMORQUES									
1,2 tonne .....		1.052	6.828	7.880	145,0	72,5	18,4	6,3	91,3
2 " .....		6.280	4.196	10.476	376,8	178,5	36,0	80,8	367,1
3,5 " .....		12.992	15.136	28.128	1.426,6	661,2	50,7	284,6	2.418,6
5 " .....		13.080	16.460	29.540	1.699,7	591,5	57,5	304,5	4.197,9
7 " .....		5.503	5.924	11.427	2.092,3	837,0	183,1	168,5	6.177,2
10 " .....		2.427	2.611	5.038	1.562,9	516,7	310,2	99,7	10.269,2
15 " .....		781	717	1.498	277,1	109,4	185,0	48,8	2.375,5
20 " .....		213	180	393	107,3	30,5	273,0	22,1	1.377,4
<b>TOTAL B .....</b>		<b>42.328</b>	<b>52.052</b>	<b>94.380</b>	<b>7.687,7</b>	<b>2.997,3</b>	<b>81,4</b>	<b>1.015,3</b>	<b>27.274,2</b>
C - SEMI-REMORQUES									
3,5 tonne .....		2.886	2.900	5.786	277,0	125,5	47,9	113,1	425,6
5 " .....		3.530	900	4.430	780,3	165,1	176,1	139,1	2.272,5
7 " .....		1.678	695	2.373	484,6	136,4	204,2	63,9	2.025,0
10 " .....		3.801	1.650	5.451	2.555,4	681,9	468,7	210,2	17.202,9
15 " .....		4.939	1.509	6.448	5.019,1	1.447,2	778,4	427,3	51.894,1
20 " .....		4.390	703	5.093	5.810,9	1.666,8	1.140,8	470,0	76.725,3
<b>TOTAL C .....</b>		<b>21.224</b>	<b>8.357</b>	<b>29.581</b>	<b>14.927,3</b>	<b>4.222,9</b>	<b>504,6</b>	<b>1.423,6</b>	<b>150.545,4</b>
<b>ENSEMBLE DES VEHICULES JUIN 1961</b>		<b>516.276</b>	<b>247.973</b>	<b>764.249</b>	<b>184.209,2</b>	<b>54.365,2</b>	<b>241,0</b>	<b>17.463,4</b>	<b>603.085,7</b>
<b>ENSEMBLE DES VEHICULES JUIN 1960</b>		<b>532.112</b>	<b>230.896</b>	<b>763.008</b>	<b>178.239,0</b>	<b>53.216,3</b>	<b>233,6</b>	<b>16.827,7</b>	<b>593.216,8</b>

TABLEAU III - PARC EN SERVICE, PARCOURS, TONNAGE TRANSPORTE  
2ème partie - Transports publics  
Semaine du 23 au 29 juin 1961

CHARGE UTILE	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes transportées (en milliers de tonnes)	Tonnes kilomètres (milliers de T.k.)
				Total (milliers de kms)	A vide (milliers de kms)	Moyenne par véhicule en service (Km)		
A - CAMIONS								
1,2 tonne	7.606	5.512	13.118	3.291,7	532,7	250,9	66,9	2.453,7
2 "	14.474	6.472	20.946	4.376,8	1.143,7	209,0	282,8	5.052,4
3,5 "	5.885	3.082	8.967	1.962,6	532,2	218,9	199,6	3.623,6
5 "	10.360	3.210	13.570	5.501,4	1.777,6	405,4	782,9	16.092,7
7 "	7.984	2.119	10.103	6.218,1	1.919,4	615,5	951,6	26.324,4
10 "	15.506	2.675	18.181	18.212,9	4.877,9	1.001,8	2.113,9	118.676,8
15 "	1.500	532	2.032	1.971,5	579,4	970,2	315,7	19.873,9
20 "	24	8	32	49,5	4,8	1.546,9	2,6	700,2
TOTAL A	63.339	23.610	86.949	41.584,5	11.367,7	478,3	4.716,0	192.797,7
B - REMORQUES								
1,2 tonne	2	704	706	1,1	0,5	1,6	0,01	0,8
2 "	18	244	262	19,8	6,3	75,6	0,4	53,7
3,5 "	572	677	1.249	367,8	146,0	294,4	21,3	891,5
5 "	820	810	1.630	578,2	183,8	354,7	23,2	1.964,7
7 "	780	488	1.268	549,8	158,8	433,6	26,5	2.703,9
10 "	848	416	1.264	877,3	213,2	694,1	47,1	6.526,3
15 "	296	168	464	132,7	43,2	286,0	19,0	1.268,1
20 "	60	83	143	68,4	12,9	478,3	13,5	1.039,6
TOTAL B	3.396	3.590	6.986	2.595,1	764,7	371,4	151,01	14.458,6
C - SEMI-REMORQUES								
3,5 tonnes	356	58	414	53,0	14,1	128,0	9,6	69,6
5 "	750	420	1.170	204,7	53,1	175,0	36,3	556,2
7 "	1.059	182	1.241	298,7	68,6	240,7	42,2	1.375,1
10 "	1.276	543	1.819	966,8	181,3	531,5	71,6	7.803,0
15 "	2.669	754	3.423	3.197,6	835,9	934,2	226,7	36.077,3
20 "	3.212	498	3.710	4.626,0	1.181,3	1.246,9	304,0	64.118,8
TOTAL C	9.322	2.455	11.777	9.346,8	2.334,3	793,6	690,4	110.000,0
ENSEMBLE DES VEHICULES JUN 1961	76.057	29.655	105.712	53.526,4	14.466,7	506,3	5.557,4	317.256,3
ENSEMBLE DES VEHICULES JUN 1960	72.859	25.641	98.500	49.737,6	12.989,6	504,9	4.906,8	303.312,6

Au contraire, les différences en plus ou en moins constatées pour les autres catégories de véhicules sont de plus faible amplitude.

Dans le secteur des transports publics (tableau III, 2° partie), il apparaît que la progression a été un peu plus forte (tonnes transportées : + 13,4 % ; tonnes-kilomètres : + 4,5 % ; parcours : + 7,6 %). Par conséquent, l'activité du transport privé a diminué, bien que le parc privé ait conservé la même capacité de transport d'une année à l'autre.

Le taux d'emploi de la capacité totale du parc (tableau IV) — qui s'exprime par le nombre de tonnes-kilomètres assurées pour une tonne de charge utile — qui avait progressé presque chaque année, marque en juin 1961, par rapport à juin 1960, pour les transporteurs publics, une baisse de 5 %. Toutes réserves faites sur la

précision des éléments de calcul, il semble bien que la progression du parc des véhicules de transports publics de marchandises n'a pas eu pour effet une augmentation équivalente du trafic.

Tableau IV - TAUX D'EMPLOI DE LA CAPACITE DU PARC EN SERVICE  
PENDANT LA SEMAINE D'ENQUETE  
Tonnes-kilomètres pour 1 tonne de charge utile

394/4	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
Transports publics .....	471	469	508	517	491
Transports privés .....	128	127	133	145	143
ENSEMBLE .....	198	200	212	229	228

TABLEAU V - ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS  
(Camions, remorques et semi-remorques de charge utile >1 t.)

394/5	1957	1958	1959	1960	1961	Variations 1961 par rapport à	
						1960	1957
I - TOUTES PROFESSIONS							
A - TONNES (million de t.)						%	%
<50 km .....	646	703	676	709	710	+ 0,1	+ 9,9
50 à 150 km .....	81	81	89	106	100	- 5,7	+ 23,4
>150 km .....	33	36	44	52	52	"	+ 57,6
TOTAL TONNES .....	760	820	809	867	862	- 0,6	+ 13,4
S.N.C.F. ....	217	212	213	227	230	+ 1,3	+ 6,0
Transports fluviaux .....	66	64	63	68	71	+ 4,4	+ 7,6
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
<50 km .....	6,2	6,6	6,6	7,2	7,4	+ 2,8	+ 19,4
50 à 150 km .....	5,7	5,8	6,4	7,5	7,2	- 4,0	+ 26,3
>150 km .....	9,5	10,6	13,4	15,9	15,2	- 4,4	+ 60,0
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	21,4	23,0	26,4	30,6	29,8	- 2,6	+ 39,3
S.N.C.F. ....	53,6	52,9	53,4	56,9	58,8	+ 3,3	+ 9,7
Transports fluviaux .....	9,8	9,4	9,5	10,7	11,0	+ 2,8	+ 12,2
II - TRANSPORTS PUBLICS							
A - TONNES (million de t.)							
<50 km .....	154	162	141	188	205	+ 9,0	+ 33,1
50 à 150 km .....	25	27	27	32	37	+ 15,6	+ 48,0
>150 km .....	20	23	28	33	32	- 3,0	+ 60,0
TOTAL TONNES .....	199	212	196	253	274	+ 8,3	+ 37,7
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
<50 km .....	1,6	1,8	1,6	2,1	2,3	+ 9,5	+ 43,8
50 à 150 km .....	2,0	2,2	2,2	2,5	3,0	+ 20,0	+ 50,0
>150 km .....	6,8	7,5	9,5	11,0	10,4	- 5,5	+ 52,9
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	10,4	11,5	13,3	15,6	15,7	+ 0,6	+ 51,0
III - TRANSPORTS PRIVES							
A - TONNES (million de t.)							
<50 km .....	492	541	535	521	505	- 3,1	+ 2,6
50 à 150 km .....	56	54	62	74	63	- 14,9	+ 12,5
>150 km .....	13	13	16	19	20	+ 5,3	+ 53,8
TOTAL TONNES .....	561	608	613	614	588	- 4,2	+ 4,8
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
<50 km .....	4,6	4,8	5,0	5,1	5,1	"	+ 10,9
50 à 150 km .....	3,7	3,6	4,2	5,0	4,2	- 16,0	+ 13,5
>150 km .....	2,7	3,1	3,9	4,9	4,8	- 2,0	+ 77,8
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	11,0	11,5	13,1	15,0	14,1	- 6,0	+ 28,2
PARCOURS TOTAL (milliers de kms)							
TOUTES PROFESSIONS .....	7.940	8.330	9.054	9.197	9.092	- 1,1	+ 14,5
dont : Transporteurs publics .....	1.934	2.116	2.361	2.566	2.641	+ 2,9	+ 36,6

CHAPITRE IV

ESTIMATION DU TRAFIC ROUTIER D'ENSEMBLE  
PENDANT L'ANNEE 1961

(Cf. tableaux VI et VII)

L'estimation du trafic du mois de juin 1961, à partir de l'enquête portant sur une semaine, a été faite selon la méthode utilisée pour les enquêtes précédentes et qui consiste à multiplier les résultats hebdomadaires par le rapport entre le nombre total de jours ouvrables du mois et le nombre de jours ouvrables de la semaine, soit

$$26 = 4,333.$$

L'évaluation du trafic routier annuel a été obtenue ensuite en multipliant les résultats du mois de juin par un coefficient tiré de la comparaison entre le tonnage chargé pendant le même mois et pendant l'année 1961 par la S.N.C.F., soit : 11,4.

On constate ainsi (tableau VI) que le tonnage transporté par la route pour l'ensemble des transports a légèrement diminué par rapport à 1960 (- 0,6 %), alors que pour la S.N.C.F. et les transports fluviaux le tonnage transporté a augmenté respectivement de 1,3 % et 4,4 %.

A l'inverse de l'évolution d'ensemble, on observe une augmentation du tonnage transporté par les transporteurs publics : + 8,3 %.

On constate les mêmes variations d'ensemble pour les tonnes-kilomètres : - 2,6 % pour les transports routiers, + 3,3 % pour la S.N.C.F., + 2,8 % pour la navigation.

TABLEAU VI - ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS DES VEHICULES GROS PORTEURS  
(Camions, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 6,5 t.)

394/6	1957	1958	1959	1960	1961	Variations 1961 par rapport à	
						1960	1957
I - TOUTES PROFESSIONS							
A - TONNES (million de t.)						%	%
< 50 km .....	257	279	272	343	363	+ 5,8	+ 41,2
50 à 150 km .....	38	46	48	54	60	+ 11,1	+ 57,9
> 150 km .....	25	29	35	43	42	- 2,3	+ 60,0
TOTAL TONNES .....	320	354	355	440	465	+ 5,7	+ 45,3
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
< 50 km .....	2,9	3,1	3,0	3,8	4,1	+ 7,9	+ 41,4
50 à 150 km .....	3,1	3,7	3,9	4,4	4,8	+ 9,1	+ 54,8
> 150 km .....	8,1	9,3	11,5	13,7	13,2	- 3,6	+ 63,0
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	14,1	16,1	18,4	21,9	22,1	+ 0,9	+ 56,7
II - TRANSPORTS PUBLICS							
A - TONNES (million de t.)							
< 50 km .....	-	93	88	121	145	+ 19,8	"
50 à 150 km .....	-	21	21	25	29	+ 16,0	"
> 150 km .....	-	21	25	30	30		"
TOTAL TONNES .....	-	135	134	176	204	+ 15,9	"
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
< 50 km .....	-	1,1	1,1	1,5	1,7	+ 13,3	"
50 à 150 km .....	-	1,8	1,8	2,1	2,4	+ 14,3	"
> 150 km .....	-	7,1	8,8	10,4	10,0	- 3,8	"
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	-	10,0	11,7	14,0	14,1	+ 0,7	"
III - TRANSPORTS PRIVES							
A - TONNES (million de t.)							
< 50 km .....	-	186	184	222	218	- 1,8	"
50 à 150 km .....	-	25	27	29	31	+ 6,9	"
> 150 km .....	-	8	10	13	12	- 7,7	"
TOTAL TONNES .....	-	219	221	264	261	- 1,1	"
B - TONNES KILOMETRES (milliards de t. k.)							
< 50 km .....	-	2,0	1,9	2,3	2,4	+ 4,3	"
50 à 150 km .....	-	1,9	2,1	2,3	2,4	+ 4,3	"
> 150 km .....	-	2,2	2,7	3,3	3,2	- 3,0	"
TOTAL TONNES KILOMETRES .....	-	6,1	6,7	7,9	8,0	+ 1,3	"
PARCOURS TOTAL (milliards de kms)							
TOUTES PROFESSIONS .....	2.189	2.588	2.885	3.196	3.184	- 0,4	+ 45,5
dont : Transporteurs publics .....	-	1.369	1.536	1.761	1.836	+ 4,3	"

En ce qui concerne (tableau VII) les véhicules gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 tonnes), le tonnage transporté a augmenté : toutes professions : + 5,7 %, transports publics : + 15,9 %.

Le tonnage kilométrique a progressé beaucoup plus faiblement : 0,9 % pour l'ensemble, 0,7 % pour les transports publics.

On aurait pu calculer l'estimation du trafic annuel avec un autre coefficient, obtenu en comparant la consommation

de gas oil de l'année et celle du mois de juin, soit :  
Consommation annuelle de 1961

$$\frac{\text{Consommation de juin 1961}}{\text{Consommation annuelle de 1961}} = 11,1$$

Consommation de juin 1961

Les tableaux suivants donnant les résultats des deux méthodes font apparaître une légère différence selon que l'on emploie le « coefficient S.N.C.F. » ou le « coefficient gas oil », mais seulement dans le calcul portant sur l'ensemble des véhicules.



Pour les véhicules gros porteurs au contraire, le parcours total marque une progression de 7,4 % avec le coefficient gas oil et reste pratiquement le même avec le coefficient S.N.C.F. :

Tonnes transportées (en millions de t)

	Avec le coefficient S.N.C.F.	Avec le coefficient gas oil
<b>Tous véhicules :</b>		
1960 .....	867	846
1961 .....	862	840
Rapport 1961/1960 .....	- 0,6 %	- 0,7 %
<b>Véhicules gros porteurs :</b>		
1960 .....	440	429
1961 .....	465	453
Rapport 1961/1960 .....	+ 5,7 %	+ 5,6 %

Parcours total (millions de km)

	S.N.C.F.	Gas oil
<b>Tous véhicules :</b>		
1960 .....	9.197	8.959
1961 .....	9.092	8.860
Rapport 1961/1960 .....	- 1,1 %	- 1,1 %
<b>Véhicules gros porteurs :</b>		
1960 .....	3.196	3.113
1961 .....	3.184	3.343
Rapport 1961/1960 .....	- 0,4 %	+ 7,4 %

Mais il faut signaler que la consommation annuelle de gas oil selon le Comité professionnel du pétrole, a augmenté de 12,4 % de 1960 à 1961.

### Critique des résultats

Pour apprécier les résultats de la méthode d'estimation du trafic routier annuel, il faut souligner que la part du mois de juin dans le trafic annuel de la S.N.C.F. a varié pour les trois dernières années de 8,7 % en 1959 à 8,4 % en 1960 et 8,7 % en 1961. Il s'ensuit que le coefficient utilisé en 1960 pour obtenir le trafic routier de l'année était plus élevé qu'en 1959 et 1961, et par conséquent il a peut être été surestimé, du seul fait du trafic S.N.C.F.

Il faut également faire remarquer que l'estimation de la progression du trafic annuel routier de 1959 à 1960 qui paraissait confirmée par la progression de la consommation de gas oil, était sans doute erronée. En effet le développement rapide du parc des véhicules diesel, commencé dès 1959 et accentué en 1960, avait certainement déjà entraîné une augmentation de la consommation de gas oil sensiblement supérieure à la progression du trafic routier de marchandises.

En conclusion, il semble que l'estimation des transports de marchandises pour l'année 1960 devrait être légèrement révisée en baisse par rapport aux résultats des tableaux VI et VII ; il apparaîtrait alors de 1960 à 1961 une légère progression au lieu d'une stagnation.

## CHAPITRE V

### LES PRINCIPALES CATEGORIES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES

(Tableau VII A et B)

L'enquête de juin 1960 avait fait apparaître une augmentation très forte des transports de groupages et de messageries, augmentation qui avait peut-être pour origine des déclarations insuffisamment détaillées sur les questionnaires remplis par les transporteurs.

En juin 1961, pour cette catégorie de transports, le tonnage chargé et les tonnes-kilomètres sont en diminution de 10,6 % et 11,3 % mais restent bien au-dessus des résultats donnés par les enquêtes de juin 1959.

Dans l'ensemble des transports publics et privés réunis, la répartition des marchandises en grandes catégories marque peu de changement d'une année à l'autre, les écarts sont faibles pour la plupart, et compte tenu de la méthode d'enquête, peu significatifs. Cependant, il faut signaler une nouvelle augmentation des transports de matériaux de construction (tonnes + 5,5 %, T.K. + 16,5 %).

Les transports de charbon sont en diminution (tonnage - 8 %) tandis que le trafic routier des produits pétroliers progresse en tonnage (+ 5,4 %) mais diminue en distance.

La progression des *transports publics* depuis juin 1961 paraît due principalement à l'augmentation du tonnage chargé en matériaux de construction. Avec les terres et les déblais, ce groupe de marchandises représente en juin 1961, 51,7 % des tonnes chargées (au lieu de 48 %) et 18,8 % des tonnes-kilomètres (au lieu de 16,2 %).

## CHAPITRE VI

### CLASSEMENT DU TRAFIC ROUTIER SELON LA PROFESSION DES PROPRIETAIRES DES VEHICULES

(Tableau VIII)

Les propriétaires des véhicules ont été invités dans les questionnaires de l'enquête à indiquer leur activité. C'est à partir de cette déclaration d'activité généralement très succincte, que l'ensemble des transports routiers de marchandises a été réparti entre les transporteurs publics et les transporteurs privés, sans qu'il soit fait pour ces derniers un classement détaillé entre les branches d'activités.

D'autre part, sur les mêmes questionnaires, un cadre a été réservé pour l'inscription du numéro d'identité permanent de l'entreprise attribué par l'I.N.S.E.E. Ce numéro contient une composante représentant l'activité principale de l'entreprise qui est utilisée notamment pour les statistiques fiscales. Il est donc possible de classer deux fois le trafic routier de marchandises en fonction de l'activité économique du transporteur.

Tableau VII - MARCHANDISES TRANSPORTÉES PENDANT LA SEMAINE DU 23 AU 29 JUIN 1961

A - Ensemble des professions

Unités : Milliers de T. ou de T.K.

394/7	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont circuits		b) Dont par catégories de distances (tous trajets)						T.K. T.
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	< 50 km		50 à 150 km		> 150 km		
						Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
01	Animaux vivants .....	111,60	8.915,09	14,93	434,17	62,88	1.438,13	33,37	2.193,24	15,35	5.283,72	79,88
04	Produits agricoles et alimentaires périssables, lait frais, viande, épicerie, etc... ..	1.346,67	76.139,89	554,82	18.980,32	853,34	11.192,25	331,01	19.680,65	162,32	45.266,99	56,54
05	Boissons .....	640,66	44.909,59	211,10	4.733,16	402,75	5.781,73	147,08	10.328,87	90,83	28.798,99	70,10
18	Oléagineux bruts, huiles et graisses d'origine végétale et animale .....	36,96	5.414,83	4,40	206,07	16,10	295,29	7,84	618,99	13,02	4.500,45	146,51
	TOTAL .....	2.135,89	135.379,40	785,25	24.353,72	1.335,07	18.707,50	519,30	32.821,75	281,52	83.850,15	63,38
	% de l'ensemble .....	12,23	22,45	46,02	48,93	9,29	12,55	25,66	22,58	26,51	27,17	
02	Céréales, farines, levures .....	392,77	13.039,46	7,09	206,58	329,96	4.813,78	45,55	3.810,28	17,26	4.415,40	33,20
03	Betteraves et pommes de terre .....	32,46	1.511,17	4,80	96,00	28,50	536,40	1,31	78,76	2,65	896,01	46,55
06	Denrées végétales et nourriture pour les animaux, pailles, fourrages, etc... ..	833,44	11.378,67	18,29	591,71	778,29	3.789,56	37,40	3.372,51	17,75	4.216,60	13,65
	TOTAL .....	1.258,67	25.929,30	30,18	894,29	1.136,75	9.139,74	84,26	7.261,55	37,66	9.528,01	20,60
	% de l'ensemble .....	7,21	4,30	1,77	1,80	7,91	6,13	4,16	5,00	3,55	3,09	
21	Engrais (s.a.i.) naturels (fumier, marne, etc...) ou chimique .....	363,06	7.119,76	3,61	39,71	320,19	2.795,10	36,37	2.949,81	6,50	1.374,85	19,61
33	Produits pour l'industrie, verre (sauf bouteilles), caoutchouc, cuirs, etc... ..	130,48	17.977,88	19,54	1.283,80	57,91	508,37	31,22	2.585,21	41,35	14.884,30	137,78
07	Bois de chauffe, bois manufacturés ...	933,54	39.657,84	17,62	378,05	742,89	9.660,84	117,73	9.438,43	78,92	20.558,57	42,48
	% de l'ensemble .....	5,35	6,58	1,03	0,76	5,17	6,48	5,82	6,49	6,87	6,66	
09	Argiles, kaolin, pierre à plâtre, à chaux et minéraux non métalliques ...	626,23	5.059,00	-	-	616,83	3.914,46	7,65	648,51	1,75	496,03	8,08
10	Matériaux de construction bruts .....	5.993,85	115.816,58	58,67	831,00	5.473,10	61.217,90	421,21	30.563,40	99,54	24.035,28	19,32
11	Déblais, gravats, terrassements, mâchefer, matériaux de démolition (s.a.i.) .....	1.699,33	8.887,00	41,78	403,20	1.682,51	7.718,08	16,06	957,86	0,76	211,06	5,23
	TOTAL .....	8.319,41	129.768,58	100,45	1.234,20	7.772,44	72.850,44	444,92	32.169,77	102,05	24.742,37	15,60
	% de l'ensemble .....	47,64	21,52	5,89	2,48	54,06	48,88	21,98	22,13	9,61	8,02	
24-25-26	Minerais ferreux et non-ferreux .....	58,46	2.082,90	4,08	106,80	41,50	327,34	14,24	974,06	2,72	781,50	35,63
27	Ferrailles et vieux métaux ferreux et non ferreux .....	116,94	2.339,11	6,82	58,54	104,04	841,28	9,71	734,86	3,19	762,97	20,00
28	Produits non ferreux .....	49,05	7.145,78	0,94	21,25	20,25	333,28	10,45	873,72	18,35	5.938,78	145,68
29	Fonte et allages, acier brut, ferro-alliages .....	66,29	7.615,36	2,70	140,88	34,46	622,73	14,18	1.195,66	17,65	5.796,97	114,88
30-31-32	Produits finis laminés, tubes et tuyaux .....	196,29	20.637,03	10,20	467,09	111,13	1.580,26	40,39	3.204,24	44,77	15.852,53	105,14
	TOTAL .....	487,03	39.820,18	24,74	794,56	311,38	3.704,89	88,97	6.982,54	86,68	29.132,75	81,76
	% de l'ensemble .....	2,79	6,60	1,45	1,80	2,17	2,49	4,40	4,80	8,16	9,44	
12-13-14	Charbons .....	812,90	10.157,57	55,50	427,76	751,83	4.224,05	49,81	3.978,57	11,26	1.954,95	12,50
15	Goudrons et brais de houille et pétrole, bitume, asphalte .....	248,94	9.866,26	4,18	103,12	201,40	2.753,85	30,70	2.426,98	16,84	4.685,43	39,63
16-17	Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales .....	345,62	23.166,48	62,93	2.351,66	186,40	3.591,48	108,05	8.532,71	51,17	11.042,29	67,03
20	Gaz naturel, butane, propane, air liquide, oxygène, acétylène .....	82,67	5.000,31	24,52	1.771,98	41,77	759,82	27,24	2.018,79	13,66	2.221,70	60,48
	TOTAL .....	1.490,13	48.190,62	147,13	4.654,52	1.181,40	11.329,20	215,80	16.957,05	92,93	19.904,37	32,34
	% de l'ensemble .....	8,53	7,99	8,62	9,40	8,22	7,60	10,66	11,66	8,75	6,45	
19	Produits chimiques (sauf engrais) ....	197,90	19.846,00	18,51	995,00	108,82	1.647,47	48,70	4.020,20	40,38	14.178,33	100,28
22	Pâtes à papier, papier, cartons .....	123,21	14.875,97	28,11	1.078,98	52,74	586,34	36,73	2.054,02	33,74	12.235,61	120,74
23	Textiles, vêtements, fourrures .....	214,58	12.119,22	58,81	996,06	154,37	1.832,21	37,15	2.935,74	23,06	7.351,27	56,48
34	Quincaillerie, coutellerie, menuiserie métallique et autres produits .....	454,39	36.878,54	60,43	2.534,49	278,76	5.246,60	97,22	6.996,98	78,41	24.634,96	81,16
35	Bouteilles .....	83,96	3.442,09	12,96	178,39	68,12	689,60	9,78	720,24	6,06	2.032,25	41,00
36	Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiments (bennes, dragues, etc...) .....	263,10	10.188,65	20,31	375,10	200,13	3.013,37	48,90	3.668,83	14,07	3.506,45	38,73
37	Messageries, colis postaux et groupages-camionnage, bagages s.a.i., journaux, etc... ..	646,76	41.359,97	315,15	7.761,48	412,91	5.044,86	130,66	8.054,15	103,19	28.260,96	63,95
38	Déménagements, mobilier usagé, effets personnels, cadres pour mobilier, bagages de voyageurs, ménagerie ....	45,96	3.621,71	8,55	135,26	33,46	370,53	5,97	459,67	6,53	2.791,51	78,80
08	Emballages vides, sacs, cartons, ficelles .....	226,17	16.303,58	54,92	2.097,06	122,50	1.562,44	69,32	5.246,18	34,35	9.494,96	72,09
	Divers (eau) .....	89,20	612,40	-	-	87,70	365,23	0,79	44,67	0,71	202,50	6,87
	ENSEMBLE .....	17.463,44	603.085,69	1.706,27	49.784,67	14.377,54	149.054,73	2.023,79	145.366,79	1.062,11	308.664,17	34,53

Tableau VII (Suite) - MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT LA SEMAINE DU 23 AU 29 JUIN 1961

B - Transports Publics

Unités : Milliers de T. ou de T.K.

394/7 a.	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont circuits		b) Dont par catégories de distances (tous trajets)						T.K. T.
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	< 50 km		50 à 150 km		> 150 km		
						Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
01	Animaux vivants .....	15,29	2.095,86	5,97	199,86	1,51	35,93	9,12	474,85	4,66	1.585,08	137,07
04	Produits agricoles et alimentaires périssables, lait frais, viande, épicerie, etc .....	228,71	33.358,02	36,71	1.836,89	96,84	1.225,12	57,58	4.805,28	74,29	27.327,62	145,85
05	Boissons .....	147,59	20.907,86	28,12	596,11	62,20	870,84	38,02	2.990,87	47,37	17.046,15	141,66
18	Oléagineux bruts, huiles et graisses d'origine végétale et animale .....	26,54	4.504,38	0,96	12,27	12,10	189,61	3,30	328,35	11,14	3.986,42	169,72
	TOTAL .....	418,13	60.866,12	71,76	2.645,13	172,65	2.321,50	108,02	8.599,35	137,46	49.945,27	145,57
	% de l'ensemble .....	7,52	19,19	18,62	23,99	4,15	5,01	14,30	14,39	21,42	23,65	
02	Céréales, farines, levures .....	108,48	5.748,38	0,20	1,60	81,95	1.636,08	15,70	1.317,93	10,83	2.794,37	52,99
03	Betteraves et pommes de terre .....	3,74	655,91	-	-	1,71	43,90	0,40	28,00	1,63	584,01	175,38
06	Denrées végétales et nourriture pour les animaux, pailles, fourrages, etc .....	41,70	2.487,07	0,25	6,17	30,54	342,77	4,64	458,70	6,52	1.685,60	59,64
	TOTAL .....	153,92	8.891,36	0,45	7,77	114,20	2.022,75	20,74	1.804,63	18,98	5.063,98	57,77
	% de l'ensemble .....	2,77	2,80	0,12	0,07	2,75	4,37	2,75	3,02	2,96	2,40	
21	Engrais (s.a.i.) naturels (fumier, marne, etc...) ou chimique .....	125,11	3.487,18	0,25	7,47	106,08	1.251,18	15,09	1.318,95	3,94	917,05	27,87
33	Produits pour l'industrie, verre (sauf bouteilles), caoutchouc, cuirs, etc .....	62,54	9.835,32	1,65	138,62	34,12	247,47	6,93	721,57	21,49	8.866,28	157,26
07	Bois de chauffe, bois manufacturés .....	208,93	16.206,93	0,37	4,22	140,62	2.298,43	37,87	3.050,67	30,44	10.857,83	77,57
	% de l'ensemble .....	3,76	5,11	0,09	0,04	3,38	4,96	5,01	5,10	4,74	5,14	
09	Argiles, kaolin, pierre à plâtre, à chaux et minéraux non métalliques .....	199,12	2.448,58	-	-	194,23	1.697,47	3,25	277,88	1,64	473,23	12,30
10	Matériaux de construction bruts .....	2.072,04	53.046,11	3,94	211,05	1.809,83	22.099,50	196,18	14.552,46	66,03	16.394,15	25,60
11	Débais, gravats, terrassements, mâchefer, matériaux de démolition (s.a.i.) .....	601,28	4.057,20	1,54	15,40	590,60	3.313,73	10,38	665,47	0,30	78,00	6,75
	TOTAL .....	2.872,44	59.551,89	5,48	226,45	2.594,66	27.110,70	209,81	15.495,81	67,97	16.945,38	20,73
	% de l'ensemble .....	51,69	18,77	1,42	2,05	62,37	58,52	27,77	26,93	10,59	8,03	
24-25-26	Minerais ferreux et non ferreux .....	42,80	1.950,70	-	-	28,24	280,94	11,84	888,26	2,72	781,50	45,58
27	Ferrailles et vieux métaux ferreux et non ferreux .....	18,38	723,06	0,06	0,82	14,97	82,58	2,12	228,51	1,29	411,97	39,34
28	Produits non ferreux .....	25,59	4.397,03	0,15	2,06	9,35	114,83	7,25	633,50	8,99	3.648,70	171,83
29	Fonte et alliages, acier brut, ferro-alliages .....	40,78	6.355,08	0,38	5,37	18,78	373,39	6,40	537,29	15,60	5.444,40	155,84
30-31-32	Produits finis, laminés, tubes et tuyaux .....	85,77	15.233,12	3,58	71,93	32,16	483,91	19,33	1.562,67	34,28	13.186,54	177,60
	TOTAL .....	213,32	28.658,99	4,17	80,18	103,50	1.335,65	46,94	3.850,23	62,88	23.473,11	134,34
	% de l'ensemble .....	3,84	9,03	1,08	0,73	2,49	2,88	6,21	6,44	9,80	11,12	
12-13-14	Charbons .....	251,87	6.374,75	14,76	81,99	206,00	1.472,06	35,88	3.175,86	9,99	1.726,83	25,31
15	Goudrons et bruis de houille et pétrole, bitume, asphalte .....	158,59	7.161,19	1,60	73,30	123,65	1.371,62	20,38	1.622,85	14,56	4.166,72	45,16
16-17	Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales .....	134,22	13.883,44	7,70	377,56	54,59	1.070,42	42,50	4.032,26	37,13	8.780,76	103,44
20	Gaz naturel, butane, propane, air liquide, oxygène, acétylène .....	15,96	1.379,23	1,02	86,86	4,67	127,41	9,27	894,23	2,02	357,59	86,42
	TOTAL .....	560,64	28.798,61	25,08	619,71	388,91	4.041,51	108,03	9.725,20	63,70	15.031,90	51,37
	% de l'ensemble .....	10,09	9,08	6,51	5,62	9,35	8,72	14,30	16,27	9,92	7,12	
19	Produits chimiques (sauf engrais) .....	77,97	12.101,36	4,15	232,55	29,41	411,64	23,26	1.864,00	25,30	9.825,72	155,21
22	Fûtes à papier, papier, cartons .....	66,92	11.384,58	0,88	101,62	30,95	259,58	8,36	767,61	27,61	10.357,39	170,12
23	Textiles, vêtements, fourmures .....	41,72	5.940,60	3,04	32,65	21,64	273,12	10,30	954,46	9,78	4.713,02	142,39
34	Quincaillerie, coutellerie, menuiserie métallique et autres produits métalliques .....	128,36	19.969,27	6,95	387,61	59,31	722,30	24,56	2.010,72	44,49	17.236,25	155,57
35	Bouteilles .....	12,43	1.624,14	6,51	70,22	6,28	59,79	1,90	167,29	4,25	1.397,06	130,66
36	Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiments (benes, dragues, etc...) .....	33,49	2.183,66	1,33	34,80	22,15	374,69	8,00	602,74	3,34	1.206,23	65,20
37	Messageries, colis postaux et groupages-camionnage, bagages s.a.i., journaux, etc .....	470,56	36.331,02	239,69	6.090,14	275,31	2.879,55	97,91	6.459,38	97,34	26.992,09	77,21
38	Déménagements, mobilier usagé, effets personnels, cadres pour mobilier, bagages de voyageurs, ménagerie .....	36,71	3.427,20	7,94	112,84	24,95	271,65	5,69	442,32	6,07	2.713,23	93,36
08	Emballages vides, sacs, cartons, ficelles .....	63,27	7.825,13	5,69	232,27	24,44	275,74	22,00	1.932,25	16,83	5.617,14	123,68
	Divers (eau) .....	10,97	172,98	-	-	10,97	172,98	-	-	-	-	15,77
	ENSEMBLE .....	5.557,43	317.256,34	385,39	11.024,25	4.160,15	46.330,23	755,41	59.767,18	641,87	211.158,93	57,09

Le tableau VIII fait ressortir que de nombreux entrepreneurs qui se sont déclarés en juin 1961 « transporteurs publics » exercent également d'autres activités, certains d'entre eux dans une proportion majoritaire. En conséquence, leur chiffre d'affaires tout entier, y compris celui de l'activité de transport, est classé, dans la statistique fiscale, sous le numéro de leur activité principale.

Il faut cependant souligner que la première ligne du tableau, qui devrait donner dans les deux colonnes les mêmes résultats pour les tonnes d'une part et pour les tonnes-kilomètres d'autre part, fait ressortir l'imprécision de ces classements. Celle-ci provient en partie de la déclaration faite sur le questionnaire d'enquête, en partie aussi du caractère permanent des numéros d'identité des entreprises, les rectifications de la composante d'activité n'intervenant le plus souvent qu'à l'occasion des changements d'exploitants.

Néanmoins, le tableau permet de se rendre compte que les principaux secteurs économiques dont les entreprises exercent simultanément une activité de transport public sont :

a) Les carrières, l'industrie des matériaux de construction, les travaux publics et le bâtiment, avec presque 7,9 % du tonnage transporté mais seulement 2,5 % des tonnes-kilomètres ;

b) Le commerce des matières premières, des combustibles et des véhicules (y compris les garages) pour 7,9 % du tonnage transporté et 4,8 % des tonnes-kilomètres.

Le classement des entreprises inscrites sur les registres de droits de transport en 1960 à partir de leurs numéros d'identité I.N.S.E.E. avait déjà fait apparaître, dans un dépouillement antérieur, l'importance de la part des entreprises industrielles et commerciales dans l'ensemble de l'activité des transporteurs publics.

TABLEAU VIII - REPARTITION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES SELON L'ACTIVITE PRINCIPALE (1) DE L'ENTREPRISE

394/8 ACTIVITE (numéro de la nomenclature I.N.S.E.E.)	A - TONNES (milliers de t.)				B - TONNES-KILOMETRES (milliers de t. k.)			
	Ensemble des entreprises		dont entreprises s'étant déclarées "transporteurs publics" sur le questionnaire de l'enquête		Ensemble des entreprises		dont entreprises s'étant déclarées "transporteurs publics" sur le questionnaire de l'enquête	
		%		%		%		%
Transports publics et auxiliaires de transports (62 à 67) .....	4.852	27,8	4.401	79,2	291.993	48,4	278.104	87,6
Forêts et bois (02-53) .....	543	3,1	23	0,4	16.276	2,7	1.768	
Agriculture (03-04) .....	944	5,4	16	0,3	4.820	0,8	83	0,6
Carrières (14) .....	990	5,7	100	1,8	10.676	1,8	2.018	0,0
Industries des matériaux de construction des travaux publics et du bâtiment (32 à 34) .....	3.673	21,0	340	6,1	54.877	9,1	5.986	0,6
Meunerie, boulangerie, sucrerie (40 à 42) ..	587	3,3	10	0,2	21.634	3,6	916	1,9
Commerces agricoles et alimentaires (69 et 70) .....	1.351	7,7	116	2,1	64.562	10,7	8.557	0,3
Commerces de matières premières, de combustibles, constr. et commerces d'automobiles (73-74-26) .....	1.991	11,4	439	7,9	61.613	10,2	15.301	4,8
Autres activités .....	2.532	14,6	112	2,0	76.635	12,7	4.523	1,5
TOTAL GENERAL .....	17.463	100,0	5.557	100,0	603.086	100,0	317.256	100,0

(1) Représentée par le numéro d'identité de l'entreprise attribué par l'I.N.S.E.E. et utilisé notamment pour les statistiques fiscales.

### CHAPITRE VII CLASSEMENT DU TRAFIC ROUTIER SELON LE CARBURANT UTILISE (Tableau IX)

La plupart des gros porteurs fonctionnant au gas oil, il n'est donc pas étonnant d'observer (tableau n° IX partie A) que les camions diesel assurent une part prépondérante du trafic (68,6 % en tonnes chargées et 80,2 % des tonnes-kilomètres).

L'enquête ne portait pas sur les tracteurs routiers. Les questionnaires relatifs aux remorques et semi-remorques ne demandaient pas non plus quel était le véhicule de traction ni à plus forte raison son carburant.

Mais on peut probablement, sans erreur appréciable, considérer que la quasi-totalité des remorques et semi-remorques sont attelées à des véhicules lourds ou puissants et par conséquent consomment indirectement du gas oil.

Au total, c'est-à-dire en considérant les véhicules de

toute nature, la part du trafic assuré avec des moteurs diesel (tableau n° IX partie B) atteindrait presque les 3/4 des tonnes transportées et les 9/10 des tonnes-kilomètres.

TABLEAU IX - REPARTITION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES SUIVANT LE CARBURANT

394/9 Carburant utilisé	Pour 100 véhicules	Pour 100 kilomètres de parcours	Pour 100 tonnes transportées	Pour 100 tonnes-kilomètres
A - CAMIONS				
Essence .....	72,1	47,5	30,1	18,8
Gas-oil .....	26,2	51,1	68,6	80,2
Autres (1) .....	1,7	1,4	1,3	1,0
	100,0	100,0	100,0	100,0
B - ENSEMBLE DES VEHICULES				
Essence .....	63,2	41,5	26,0	12,7
Gas-oil .....	35,3	57,2	72,9	86,6
Autres (1) .....	1,5	1,3	1,1	0,7
	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Gaz comprimé, etc .....

CHAPITRE VIII  
LES VEHICULES DE ZONE LONGUE  
(Tableau X)

Le questionnaire utilisé pour l'enquête ne contenait pas de rubrique sur les droits de transport ni sur l'affectation des véhicules aux diverses catégories de transport, afin d'éviter que le transporteur pût se croire soumis à un contrôle.

Toutefois, en vue d'essayer de déterminer le parc de zone longue, on a sélectionné les véhicules qui ont fait au moins une fois pendant la semaine de l'enquête un transport à plus de 150 km. Toutes les cartes perforées les concernant ont été regroupées quelle que soit la distance des transports effectués.

Bien entendu, tous les véhicules affectés habituellement aux transports de zone longue n'ont pas été utilisés pendant la semaine de l'enquête. Il est normal qu'une partie de ce parc soit momentanément immobilisée pour des causes diverses, notamment pour l'entretien et les réparations des véhicules ou en raison de l'absence de conducteurs. Il n'est donc pas possible de déterminer pour la zone longue le parc en service, comme cela a été fait pour l'ensemble des véhicules. (Tableau X, voir également ci-après chapitre IX et tableau XI.)

En revanche, les transports effectués par cette catégorie de véhicules doivent être représentatifs du trafic d'ensemble de ce parc de zone longue tel que nous l'avons défini (sans pouvoir tenir compte des droits de transport).

En vue de comparer les résultats obtenus pour cette catégorie de véhicules avec ceux de l'ensemble du parc des véhicules, il paraît intéressant de confronter les pourcentages des parcours à vide dans le parcours total de la semaine :

	Privés	Publics	Ensemble
Véhicules de zone longue .....	23,5 %	18,4 %	21,3 %
Tous véhicules .....	30,7 %	27,1 %	29,6 %

Les parcours à vide occupent une place moins importante pour les seuls véhicules de zone longue (21,3 %) que pour l'ensemble des véhicules (29,6 %) ; cela est vrai pour les transports publics comme pour les transports privés. Pour les transports publics, le taux des parcours à vide est d'ailleurs un peu moins élevé que pour l'ensemble : 27,1 % au lieu de 29,6 % pour tous les véhicules, 18,4 % au lieu de 21,3 % pour les seuls véhicules de zone longue.

TABLEAU X - EMPLOI DES VEHICULES EFFECTUANT DES TRANSPORTS DE ZONE LONGUE (1)  
(Résultats pour toutes les distances de transport)

394/10	Nombre de véhicules utilisés pendant la semaine (2)	Parcours hebdomadaire		Tonnes transportées (milliers de t.)	Tonnes kilomètres (milliers de t. k.)	Kilométrage moyen pour une tonne (t.k./t.)
		Tonnes (milliers de km)	A vide (milliers de km)			
Transporteurs publics .....	22.038	29.902,2	5.515,2	961,4	231.528,3	241
Transporteurs privés .....	46.746	41.318,9	9.712,3	931,4	122.571,1	132
ENSEMBLE .....	68.784	71.221,1	15.227,5	1.892,8	354.099,4	187

(1) Tout véhicule ayant effectué pendant la semaine de l'enquête au moins un transport à plus de 150 km.  
(2) La méthode utilisée ne permet pas de déterminer le parc en service pour la zone longue.

CHAPITRE IX

CLASSEMENT DU PARC ET DU TRAFIC  
SELON LA PERIODE DE CONSTRUCTION  
DES VEHICULES

(Tableaux XI et XII)

Le tableau n° XI établi pour l'ensemble du parc public et privé reprend certains des résultats de l'emploi des véhicules pendant la semaine de l'enquête, afin de les détailler selon la période de construction (2).

Le rapprochement avec un tableau analogue publié dans le compte rendu de l'enquête de juin 1958 (Etudes Statistiques n° 3 de 1959 p. 270 et suivantes), permet de se rendre compte de l'évolution du parc des véhicules anciens, toutes réserves faites sur les précisions qu'il est raisonnable d'attendre d'une enquête par sondage. Il faut souligner à ce sujet que la période de construction des véhicules n'était pas retenue pour le tirage des échantillons.

Enfin, rappelons que les remorques et semi-remorques neuves mises en service de janvier à mai 1961, n'ont pas été comprises dans l'enquête.

(2) Le tableau relatif aux véhicules des transporteurs publics a été établi également, mais n'est pas publié faute de place.

Tableau XI - CLASSEMENT DU PARC ET DU TRAFIC SELON LA PERIODE DE CONSTRUCTION DES VEHICULES  
(Toutes professions)

Semaine du 23 au 29 juin 1961

## A - Camions

Charge utile	394/11	HOMBRE DE VEHICULES					DISTANCE TOTALE (milliers de kms)						DISTANCE A VIDE		TONNES-KILOMETRES (en milliers)						
		TOTAL	Avant 1937 et Inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956 mai 1961	TOTAL (A)	Avant 1937 et Inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956 mai 1961	(milliers de kms)	% de (A)	TOTAL	Avant 1937 et Inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956 mai 1961
1,2 t.	Véhicules utilisés .....	182.458	4.420	5.210	43.334	40.832	88.662	44.009	700	822	5.960	5.642	30.885	10.299	23	32.725	328	561	2.957	2.932	25.947
	dont sur longue distance .....	19.920	300	100	1.100	100	18.320	13.922	339	104	180	102	13.197	2.311	17	9.963	164	68	192	78	9.461
	Véhicules non utilisés .....	73.534	18.500	2.000	26.820	9.400	16.814														
	Parc en service .....	255.992	22.920	7.210	70.154	50.232	105.476														
	% de non utilisés .....	29	81	28	38	19	16														
2 t.	Véhicules utilisés .....	132.086	3.954	12.738	33.176	26.624	55.594	34.837	833	1.642	6.007	6.737	19.618	9.682	28	40.112	1.405	1.590	6.542	8.729	21.846
	dont sur longue distance .....	10.986	-	-	2.030	800	8.156	9.061	-	-	846	905	7.310	2.091	23	10.954	-	-	1.144	3.099	6.711
	Véhicules non utilisés .....	53.556	8.226	11.532	18.354	9.450	5.994														
	Parc en service .....	185.642	12.180	24.270	51.530	36.074	61.588														
	% de non utilisés .....	29	68	48	36	26	10														
3,5 t.	Véhicules utilisés .....	28.070	4.581	9.933	6.557	2.198	4.801	8.327	1.023	1.988	1.954	1.286	2.076	2.909	35	15.107	1.506	3.431	3.426	3.266	3.478
	dont sur longue distance .....	2.405	56	250	250	606	1.243	2.260	28	113	231	883	1.005	521	23	4.589	22	98	320	2.419	1.730
	Véhicules non utilisés .....	23.315	6.306	12.662	3.575	336	436														
	Parc en service .....	51.385	10.887	22.595	10.132	2.534	5.237														
	% de non utilisés .....	45	58	56	35	13	8														
5 t.	Véhicules utilisés .....	49.950	5.620	6.480	8.770	6.590	22.490	22.818	1.754	1.672	3.837	2.658	12.917	7.490	33	57.100	4.732	4.115	9.362	7.318	31.573
	dont sur longue distance .....	6.520	170	300	480	740	4.830	6.161	146	126	411	684	4.794	1.272	21	13.370	322	181	754	1.288	10.825
	Véhicules non utilisés .....	20.500	6.180	5.990	3.090	660	4.580														
	Parc en service .....	70.450	11.800	12.470	11.860	7.250	27.070														
	% de non utilisés .....	29	52	48	26	9	17														
7 t.	Véhicules utilisés .....	26.145	1.477	2.145	7.289	5.046	10.188	17.326	551	969	4.008	3.441	8.357	6.163	36	65.453	1.908	3.603	4.422	13.967	31.553
	dont sur longue distance .....	5.790	33	280	826	1.038	3.613	7.184	27	322	915	1.177	4.743	1.676	23	22.298	54	919	2.356	4.135	14.834
	Véhicules non utilisés .....	9.031	1.618	1.610	3.682	1.033	1.088														
	Parc en service .....	35.176	3.095	3.755	10.971	6.079	11.276														
	% de non utilisés .....	28	52	43	34	17	10														
10 t.	Véhicules utilisés .....	31.597	842	762	1.629	5.602	22.762	31.426	610	498	1.156	5.543	23.619	9.756	31	187.300	3.587	2.988	6.221	32.631	141.873
	dont sur longue distance .....	11.864	123	115	287	2.214	9.125	17.035	160	136	289	3.261	13.189	3.396	20	100.696	1.098	996	1.289	18.394	78.919
	Véhicules non utilisés .....	6.421	740	657	960	1.451	2.613														
	Parc en service .....	38.018	1.582	1.419	2.589	7.053	25.375														
	% de non utilisés .....	17	47	46	37	21	10														
15 t.	Véhicules utilisés .....	2.319	274	318	442	571	714	2.786	236	278	466	749	1.057	834	30	26.689	1.698	2.085	4.186	7.007	11.713
	dont sur longue distance .....	1.210	38	96	244	298	534	1.960	54	126	311	541	928	444	23	19.322	322	862	2.649	5.172	10.317
	Véhicules non utilisés .....	1.199	208	158	437	228	168														
	Parc en service .....	3.518	482	476	879	799	882														
	% de non utilisés .....	34	43	33	50	29	19														
20 t.	Véhicules utilisés .....	99	23	-	23	-	53	66	1	-	5	-	60	12	18	781	5	-	45	-	731
	dont sur longue distance .....	30	-	-	-	-	30	55	-	-	-	-	55	6	12	603	-	-	-	-	603
	Véhicules non utilisés .....	8	-	8	-	-	-														
	Parc en service .....	107	23	8	23	-	53														
	% de non utilisés .....	7	=	-	-	-	-														

NOTA : Véhicule utilisé sur longue distance = tout véhicule ayant effectué dans la semaine de l'enquête au moins un transport de plus de 150 kms.

Tableau XI (Suite) - CLASSEMENT DU PARC ET DU TRAFIC SELON LA PERIODE DE CONSTRUCTION DES VEHICULES  
(Toutes professions)

Semaine du 23 au 29 juin 1961

B - Remorques

Charge utile	394/414.	NOMBRE DE VEHICULES					DISTANCE TOTALE (milliers de kms)						DISTANCE A VIDE		TONNES-KILOMETRES (en milliers)						
		TOTAL	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960	TOTAL (a)	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960	(milliers de kms)	% de (a)	TOTAL	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960
3,5 t.	Véhicules utilisés .....	12.992	2.636	262	3.705	4.873	1.516	1.427	219	27	402	268	511	661	46	2.419	366	58	587	455	953
	dont sur longue distance ....	553	12	9	59	50	423	656	13	13	180	33	417	287	44	972	20	14	367	168	403
	Véhicules non utilisés .....	15.136	3.779	1.165	4.066	5.743	383														
	Parc en service .....	28.128	6.415	1.427	7.771	10.616	1.899														
	% de non utilisés .....	54	59	82	52	54	20														
5 t.	Véhicules utilisés .....	13.080	3.550	400	4.670	3.170	1.290	1.700	365	106	411	196	622	591	35	4.198	1.055	260	838	389	1.656
	dont sur longue distance ....	350	10	90	20	50	180	451	15	75	29	68	264	139	31	1.487	38	158	69	213	1.009
	Véhicules non utilisés .....	16.460	4.450	670	8.040	2.580	720														
	Parc en service .....	29.540	8.000	1.070	12.710	5.750	2.010														
	% de non utilisés .....	56	56	63	63	45	36														
7 t.	Véhicules utilisés .....	5.503	1.195	470	2.005	832	1.001	2.092	882	91	224	374	521	837	40	6.177	807	372	581	2.034	2.383
	dont sur longue distance ....	704	165	40	50	198	251	834	90	49	92	274	329	220	26	4.165	507	227	288	1.590	1.553
	Véhicules non utilisés .....	5.924	2.381	703	2.114	660	66														
	Parc en service .....	11.427	3.576	1.173	4.119	1.492	1.067														
	% de non utilisés .....	52	67	60	51	44	6														
10 t.	Véhicules utilisés .....	2.427	533	84	588	344	878	1.563	235	69	178	209	872	517	33	10.269	1.774	437	954	1.399	5.705
	dont sur longue distance ....	849	147	54	82	79	487	1.127	157	65	69	131	705	299	27	7.855	1.408	428	344	1.004	4.671
	Véhicules non utilisés .....	2.611	1.009	214	934	204	250														
	Parc en service .....	5.038	1.542	298	1.522	548	1.128														
	% de non utilisés .....	52	65	72	61	37	22														
15 t.	Véhicules utilisés .....	781	345	36	40	148	212	277	102	5	7	91	72	109	39	2.375	848	45	62	721	699
	dont sur longue distance ....	78	27	-	-	24	27	123	28	-	-	44	51	33	27	1.263	259	-	-	550	454
	Véhicules non utilisés .....	717	397	14	132	59	115														
	Parc en service .....	1.498	742	50	172	207	327														
	% de non utilisés .....	48	54	28	77	29	35														
20 t.	Véhicules utilisés .....	213	90	-	26	-	97	107	38	-	12	-	57	31	28	1.378	394	-	100	-	884
	dont sur longue distance ....	50	12	-	20	-	18	68	26	-	8	-	34	20	29	741	201	-	54	-	486
	Véhicules non utilisés .....	180	53	-	68	-	59														
	Parc en service .....	393	143	-	94	-	156														
	% de non utilisés .....	46	37	-	72	-	38														

NOTA : Véhicule utilisé sur longue distance = tout véhicule ayant effectué dans la semaine de l'enquête au moins un transport de plus de 150 kms.

La comparaison des véhicules utilisés en zone longue en juin 1958 et juin 1961, fait apparaître une progression de 18.600 unités mais répartie très inégalement. En dehors des véhicules de faible tonnage en progression sensible, le développement du parc de zone longue porte essentiel-

lement sur les camions de 10 t (3.718) et surtout les semi-remorques des classes 15 t et 20 t qui ont plus que doublé (+ 3.212, soit une majoration de + 121 %). Le parc des véhicules moyens 5 t et 8 t n'a pas subi de changement (tableau XII).

Tableau XI (Suite et fin) - CLASSEMENT DU PARC ET DU TRAFIC SELON LA PERIODE DE CONSTRUCTION DES VEHICULES  
(Toutes professions)

Semaine du 23 au 29 juin 1961

## C - Semi-remorques

Charge utile	394/11 b	NOMBRE DE VEHICULES						DISTANCE TOTALE (milliers de kms)						DISTANCE A VIDE		TONNES-KILOMETRES (en milliers)					
		TOTAL	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960	TOTAL (a)	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960	(milliers de kms)	% de (a)	TOTAL	Avant 1937 et inconnue	1938-1947	1948-1952	1953-1955	1956-1960
3 t.	Véhicules utilisés .....	2.756	253	103	950	1.200	247	11	13	138	64	21	116	47	400	7	28	242	94	29	
	dont sur longue distance ....	3	-	3	-	-	4	-	4	-	-	-	1	25	12	-	12	-	-	-	
	Véhicules non utilisés .....	2.896	446	-	1.650	400	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	5.652	699	103	2.600	1.600	650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	51	64	-	63	25	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5 t.	Véhicules utilisés .....	3.530	970	600	580	440	940	780	309	156	66	103	146	165	21	2.273	954	605	166	187	361
	dont sur longue distance ....	100	100	-	-	-	74	74	-	-	-	-	16	22	213	213	-	-	-	-	
	Véhicules non utilisés .....	900	180	400	280	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	4.430	1.150	1.000	860	440	980	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	20	16	40	33	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7 t.	Véhicules utilisés .....	1.676	386	270	432	138	485	116	104	90	18	157	136	28	2.025	468	409	413	74	661	
	dont sur longue distance ....	146	10	50	43	23	168	7	70	52	9	30	46	27	791	20	313	323	51	84	
	Véhicules non utilisés .....	695	374	80	23	86	132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	2.373	760	350	455	224	584	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	29	49	23	5	38	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10 t.	Véhicules utilisés .....	3.801	1.162	130	501	558	1.450	2.555	869	30	363	340	953	682	27	17.203	5.789	109	2.360	1.642	7.303
	dont sur longue distance ....	1.372	495	-	164	297	416	1.548	568	-	192	230	558	348	22	10.057	3.641	-	1.262	787	4.367
	Véhicules non utilisés .....	1.650	946	175	273	68	188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	5.451	2.108	305	774	626	1.638	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	30	45	57	35	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15 t.	Véhicules utilisés .....	4.939	1.121	68	272	857	2.621	5.019	976	27	225	951	2.840	1.447	29	51.894	9.560	178	2.318	10.716	29.122
	dont sur longue distance ....	2.680	513	6	145	468	1.548	3.675	638	10	156	673	2.198	887	24	37.305	6.285	90	1.302	7.825	21.803
	Véhicules non utilisés .....	1.509	491	14	180	388	436	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	6.448	1.612	82	452	1.245	3.057	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	23	30	17	40	31	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20 t.	Véhicules utilisés .....	4.390	258	14	21	381	3.716	5.811	234	22	27	560	4.968	1.667	29	76.725	2.585	129	331	7.527	66.153
	dont sur longue distance ....	3.174	148	8	15	278	2.725	4.837	169	14	18	474	4.162	1.210	25	61.957	1.577	59	193	6.334	55.794
	Véhicules non utilisés .....	703	52	14	35	91	471	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Parc en service .....	5.093	350	28	56	472	4.187	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	% de non utilisés .....	14	26	50	63	19	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

NOTA : Véhicule utilisé sur longue distance = tout véhicule ayant effectué dans la semaine de l'enquête au moins un transport de plus de 150 kms.

TABLEAU XII - VEHICULES AYANT EFFECTUE DES TRANSPORTS DE ZONE LONGUE (1)  
EN JUIN 1961 ET JUIN 1958

394/12 TOUTES PROFESSIONS	CAMIONS		REMORQUES		SEMI-REMORQUES		TOTAL	
	JUIN 1961	JUIN 1958	JUIN 1961	JUIN 1958	JUIN 1961	JUIN 1958	JUIN 1961	JUIN 1958
1 t. 2 .....	19.920	12.620	-	-	-	-	19.920	12.620
2 t. ....	10.986	7.230	-	-	-	-	10.986	7.230
3 t. 5 .....	2.405	3.260	553	350	3	-	2.961	3.610
5 t. ....	6.520	5.800	350	540	100	240	6.970	6.580
7 t. ....	5.790	5.930	704	510	146	220	6.640	6.660
10 t. ....	11.864	8.146	849	324	1.372	912	14.085	9.382
15 t. ....	1.210	-	78	-	2.680	-	3.968	-
20 t. ....	30	1.272	50	170	3.174	2.642	3.254	4.084
	58.725	44.258	2.584	1.894	7.475	4.014	68.784	50.166

(1) Véhicules ayant effectué pendant la semaine d'enquête au moins un transport de plus de 150 km.



## NOTE ANNEXE

## L'EVOLUTION DU PARC DES VEHICULES DIESEL

D'après les statistiques d'immatriculation, l'apparition de véhicules à moteur diesel sur le marché français des voitures neuves de tourisme, en nombre appréciable, est relativement récente (925 voitures en 1959, 5.506 en 1960, 8.124 en 1961).

Simultanément, le nombre des véhicules utilitaires (camions et tracteurs routiers) neufs à moteur diesel mis en service a progressé très sensiblement, tant en valeur absolue que par rapport à l'ensemble des utilitaires mis en service. Il s'élevait en effet à :

15.757 en 1959, soit 16 %	} des véhicules utilitaires neufs mis en service dans l'année.
23.205 en 1960, soit 19 %	
33.341 en 1961, soit 29 %	

Mais ces véhicules sont pour une part venus remplacer des camions diesel anciens, pour une autre part se substituer à des camions à essence également hors d'âge.

Les renseignements obtenus d'autre part du Fichier Central des Automobiles font ressortir au début de 1962 une augmentation de 44.000 du nombre des véhicules à moteur diesel inscrits sur les registres d'immatriculations (voitures particulières et commerciales, autocars et véhicules utilitaires) par rapport à un total de 245.000 au 1<sup>er</sup> janvier

1961 (+ 18 %). Si la comparaison d'une année sur l'autre était limitée au parc des véhicules âgés de moins de 10 ans, la progression serait encore plus marquée (de 155.000 à 190.000, soit + 23 %).

Mais on sait que le Fichier Central des Automobiles contient des inscriptions relatives à des véhicules hors d'usage, et il est difficile de tirer de ces données une évaluation précise de l'accroissement réel du parc des véhicules diesel.

Cependant le fait que cet accroissement provienne d'une part de la constitution d'un parc de voitures particulières diesel pratiquement inexistant auparavant et certainement utilisé plus intensément que la moyenne des voitures neuves à moteur à essence, et d'autre part du remplacement de véhicules utilitaires à essence par des véhicules à moteur diesel, conduit à considérer que l'augmentation de la consommation du gas oil en 1961 a été bien supérieure à l'accroissement du trafic des véhicules de transport de marchandises.

Il est même très probable que les rapides changements intervenus dans le parc diesel représentent de beaucoup la principale cause d'accroissement de la consommation de gas oil en 1961.

