

D.G.R.S.T.

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT (TRANSPORTS)

transports ferroviaires et routiers des marchandises comptes de surplus

MM. LEVEQUE, LE VU HAO, MOINOT,
Mme NOTTOLA

Février 1976



Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social
84, rue de Lille — 75005-Paris

Marché n° 74000382257501 du 4/9/72

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION.</u>	1
<u>I - CONSTITUTION DES COMPTES DE SURPLUS.</u>	5
I. 1 - Comptes des transports ferroviaires de marchandises.	6
I. 1. 1 - Comptabilité en valeur, voyageurs et marchandises confondus.	6
A - Recettes.	7
B - Charges.	7
I. 1. 2 - Comptabilité en valeur, marchandises seules.	10
A - Recettes.	11
B - Charges.	12
I. 1. 3 - Comptabilité en volumes.	17
I. 1. 4 - Evolution des prix.	20
I. 2 - Comptes des transports routiers de marchandises.	21
I. 2. 1 - Production des transports routiers de marchandises.	22
I. 2. 2 - Frais de personnel.	24
I. 2. 3 - Consommations intermédiaires.	25
I. 2. 4 - Amortissement .	28
I. 2. 5 - Impôts et taxes.	28
I. 2. 6 - Assurances - Charges financières.	29
I. 2. 7 - Infrastructures routières.	29
<u>II - ANALYSE DES COMPTES DE SURPLUS.</u>	35
II.1 - Le surplus de productivité à la S. N. C. F..	35
II. 1. 1 - Variations de volume : analyse du surplus créé.	36
II. 1. 1. 1 - Production.	37
II. 1. 1. 2 - Facteurs.	39
II. 1. 1. 3 - Surplus de productivité créé.	47

II

	<u>Pages</u>
II.1.2 - Variation de prix : analyse du surplus distribué.	49
II.1.2.1 - Clientèle.	50
II.1.2.2 - Personnel.	51
II.1.2.3 - Fournisseurs.	51
II.1.2.4 - Agents financiers.	53
II.1.2.5 - L'Etat.	53
II.1.2.6 - Surplus distribué.	55
II.2 - Les surplus de productivité dans les transports routiers.	56
II.2.1 - Variations de volume : création de surplus.	56
II.2.1.1 - Production.	56
II.2.1.2 - Facteurs.	57
II.2.2 - Variations de prix : surplus distribué.	60
II.2.2.1 - Clientèle.	61
II.2.2.2 - Personnel.	61
II.2.2.3 - Fournisseurs.	61
II.2.2.4 - Agents financiers.	62
II.2.2.5 - L'Etat.	62
III - <u>CONCLUSION.</u>	65

INTRODUCTION.

Dans le cadre d'une recherche qui doit contribuer à une meilleure connaissance des effets des interventions de l'Etat en matière de transports, l'analyse en cette première phase a cherché à privilégier les relations Etat-Transport-Industrie.

Le recours à la méthode des comptes de surplus, appliquée aux transports de marchandises, est justifiée a priori et à plus d'un titre puisque dans ce type de transports, l'industrie intervient aussi bien en amont (fournisseurs) qu'en aval (clients) de l'activité transport et que l'Etat intervient tantôt comme producteur de services (S. N. C. F.) ou d'équipements (infrastructure routière) et tantôt comme émanation des Pouvoirs Publics (tarification).

La méthodologie des comptes de surplus est maintenant largement connue (1) et ne fera ici l'objet que d'un bref rappel. Un effort important, en ce premier temps de cette recherche, a été consacré au rassemblement et à la critique de l'information disponible.

Leur mise en oeuvre dans le cadre conceptuel cohérent des comptes de surplus a permis d'éclairer le mécanisme de la formation du surplus de productivité dans les activités de transports de marchandises. Elle a, plus particulièrement, permis de tenter une comparaison à ce sujet entre les deux modes majeurs, à savoir : le Rail et la Route.

Par contre, la méthode n'a pas permis de mettre en évidence des transferts de surplus importants entre les diverses parties prenantes.

...

(1) Cf. en particulier : Surplus de productivité globale et comptes de surplus. C. E. R. C. n° 1 (1969).

RAPPEL DE LA METHODE DES COMPTES DE SURPLUS.

Pour procéder à l'analyse des performances économiques accomplies par les entreprises, on peut se référer à la notion de profit ou de productivité du travail. Toutefois, ces concepts sont insuffisants pour mesurer l'évolution de ces performances aussi bien que les fluctuations des revenus et des prix liées à ces performances.

Pour mesurer l'évolution des performances de l'entreprise on utilisera la notion de surplus de productivité globale, qui permet de prendre en compte, dans un environnement économique donné caractérisé par un système de prix, les gains résultant d'une combinaison de facteurs et de produits plus avantageux.

Ce supplément de valeur à prix constant est réparti entre les différentes parties prenantes, travailleurs, fournisseurs, clientèle, état, agents financiers, propriétaire du capital, sous la forme d'une variation de la rémunération des facteurs qu'ils fournissent. Toutefois, les évolutions de prix n'ont pas pour seule origine l'évolution interne d'une entreprise particulière : à productivité constante pour cette entreprise, il existe une modification des prix qui traduit l'évolution des rapports entre les agents au niveau de l'ensemble de l'économie. Dans ce cas, l'entreprise n'est qu'un lieu où se réalise le transfert de valeur entre agents.

Les comptes de surplus des entreprises permettent d'avoir globalement une mesure de l'évolution de la situation de chacun des agents intervenant dans l'entreprise, évolution ayant pour origine d'une part la répartition du surplus de productivité, d'autre part les transferts entre ces mêmes agents réalisés à travers l'activité de production.

Les comptes de surplus traduisent ces évolutions entre deux époques dans la productivité, dans la répartition de surplus créé et dans les transferts, sous la condition générale suivante :

$$\begin{aligned} & \left(\begin{array}{l} \text{Variation de la production} \\ \text{aux prix de la première} \\ \text{année} \end{array} \right) - \left(\begin{array}{l} \text{Variation du volume des} \\ \text{facteurs aux prix de la} \\ \text{première année} \end{array} \right) = \\ & \left(\begin{array}{l} \text{Baisse des prix de ventes} \\ \text{pondérée par la produc-} \\ \text{tion de la deuxième année} \end{array} \right) + \left(\begin{array}{l} \text{Hausse du prix des facteurs} \\ \text{pondérée par les quantités} \\ \text{de facteurs utilisés la} \\ \text{deuxième année} \end{array} \right) \\ & + \left(\begin{array}{l} \text{Variation du bénéfice} \end{array} \right) \end{aligned}$$

Toutefois, ces évaluations ne peuvent avoir un caractère explicatif par elles-mêmes, car il s'agit d'états comptablement équilibrés et non d'une dynamique du déséquilibre.

LE SURPLUS DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

L'étude des surplus nécessite comme on vient de le voir une comptabilité précise en volume et en prix, ce qui constitue une difficulté majeure dans le cas des transports de marchandises. En effet, même pour les deux grands modes de transports terrestres, les transports routiers et ferroviaires, cette comptabilité n'existe pas.

Aussi, plutôt que d'étudier la totalité du champ de transports de marchandises, qui comprend également les transports maritimes et par voie fluviale, et se contenter de résultats très approximatifs et peu fiables, on a préféré restreindre légèrement (1) le champ d'étude en se limitant aux deux grands modes de transports, à savoir le Rail et la Route. On pourra ainsi consacrer un effort particulier aux problèmes que pose la reconstitution d'une comptabilité spécifique aux marchandises et homogène pour l'un et l'autre mode.

Comme on le verra plus loin, les problèmes posés pour l'établissement d'une comptabilité de l'activité de transport de marchandises tiennent pour la S. N. C. F. essentiellement à ce que la comptabilité ne distingue pas les transports de voyageurs de ceux des marchandises au niveau des charges. La réalisation de la comptabilité des surplus a été menée en plusieurs étapes : établissement de la comptabilité en valeur concernant l'ensemble des activités sur la période 1960-1972, établissement d'une comptabilité en valeur pour les transports de marchandises seuls, et enfin comptabilité en volume et en prix.

Pour les transports routiers, les informations permettant de constituer cette comptabilité sont très incomplètes et hétérogènes.

On a, à partir de ces diverses sources, et moyennant un certain nombre d'hypothèses et d'évaluations, rétabli une comptabilité qui ne prétend donc pas à l'exactitude.

Il s'agit plutôt d'une première évaluation qui permet de mettre en évidence, sur une période assez longue (1962-1972) l'évolution des principaux facteurs de production.

En particulier, une évaluation de l'amortissement économique du matériel roulant a été faite.

La comparaison entre la SNCF et les transports routiers et une meilleure estimation du rôle de l'Etat, nécessitait la prise en compte des infrastructures routières. A partir d'une évaluation des charges d'investissement et de fonctionnement engagées par l'Etat et les collectivités locales, on a tenté d'évaluer unepart imputable aux transports routiers publics de marchandises.

...

(1) En 1972, la voie fluviale représente seulement 9,1 % du total des transports "terrestres" des marchandises (en TKM).

On aboutit donc pour le transport routier à deux séries de comptes. Une première série correspond à la branche au sens de la Comptabilité Nationale ; dans ces comptes une partie des coûts d'infrastructure est prise en compte indirectement du fait des impôts spécifiques sur les carburants. Une deuxième série de comptes se rapproche plus de la réalité économique par la prise en compte de l'ensemble des facteurs de production, la ligne infrastructure correspondant à un coût plus réaliste de ce facteur, déduction faite des impôts spécifiques.

La première partie de cette étude concerne l'établissement des comptes de surplus, qui sont analysés dans la deuxième partie.

I - CONSTITUTION DES COMPTES DE SURPLUS.

L'objet de cette première partie a été de reconstituer une comptabilité d'exploitation du transport ferroviaire et du transport routier public de marchandises. Les périodes pour lesquelles cela a été possible sont de 1960 à 1972 pour la SNCF et de 1962 à 1972 pour la route.

Pour obtenir une mesure des surplus, il a fallu compléter cette comptabilité en valeur par une comptabilité en volume et en prix. Les sources et les procédures utilisées pour établir cette comptabilité sont décrites pour chacun des postes. En particulier, il faut remarquer qu'il est rare qu'une information complète sur chacun des postes existe aussi bien pour ce qui concerne les valeurs que les volumes et les prix. On a donc été contraint dans de nombreux cas, de faire des hypothèses pour évaluer ces postes.

On s'est efforcé de se rapprocher d'une comptabilité économique d'exploitation. En particulier, on a fait pour la route une évaluation de l'amortissement économique du matériel roulant et des charges d'infrastructures imputables au transporteurs publics.

Pour chaque partie, SNCF et route, on a adopté des plans différents qui reflètent mieux la logique de calcul dans chacun des cas ; pour la SNCF il s'agissait d'abord d'établir une comptabilité en valeur, puis d'estimer les volumes ou les prix. Le plan reglète cet ordre. En revanche, pour les transports routiers, des problèmes spécifiques apparaissent à chaque poste ; le plan utilisé suit la nomenclature comptable.

I.1 - COMPTES TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

L'application de la méthode des surplus à la SNCF impliquait, dans une première phase, la collecte, le dépouillement et le traitement d'une information comptable relativement importante sur l'ensemble de la période d'étude.

Cette première phase s'est en fait avérée longue et difficile, dans la mesure où les statistiques disponibles se sont révélées souvent dispersées, parfois insuffisantes, toujours très hétérogènes. Il nous a donc fallu, pour retracer la comptabilité de la SNCF en

valeurs, volumes et prix, poser un certain nombre d'hypothèses de travail permettant de compléter et d'homogénéiser l'information de la façon la plus satisfaisante, hypothèses qui seront exposées au fur et à mesure de l'étude.

Comme on le verra, nous nous sommes toujours efforcés de pallier l'insuffisance de l'information dont nous disposions en nous éloignant le moins possible de la réalité. Cette démarche nous a conduit à rechercher, chaque fois que nous le pouvions, une solution de type comptable aux problèmes que posaient l'absence ou l'imprécision des données statistiques. Cette optique n'a pas favorisé l'originalité des choix que nous avons effectués ; au moins leur a-t-elle assuré la fiabilité indispensable à la poursuite de l'étude.

L'exactitude des modifications ou extrapolations que nous avons été amenés à faire ne saurait pour autant être considérée comme totale. Il s'agit plutôt d'une bonne caractérisation des évolutions ou changements opérés pendant la période 1960-1972. Les comptes que nous présentons ici fournissent donc une approche de la réalité dont la précision n'est sans doute pas parfaite mais en tous cas suffisamment crédible pour constituer une base de travail sûre à l'analyse des transferts qui en sera issue.

Ceci posé, nous avons procédé en quatre temps. Après avoir retracé la comptabilité d'exploitation en valeur de la SNCF, tous types de transports confondus, nous nous sommes attachés à dégager le seul secteur des marchandises pour en établir les comptes d'exploitation d'abord en valeur, puis en volume et enfin en prix.

I. 1. 1 - COMPTABILITE EN VALEUR, VOYAGEURS ET MARCHANDISES CONFONDUS

Le premier objectif était de retracer la comptabilité générale d'exploitation de la S. N. C. F. Nous avons utilisé pour ce faire quatre types de documents : memento S. N. C. F., rapport aux actionnaires, liquidation des comptes S. N. C. F. et, dans une moindre mesure, comptes de la nation (INSEE).

La correspondance entre ces diverses sources étant loin d'être absolue, nous avons privilégié, dans nos calculs, le Rapport aux actionnaires, qui présentait la plus grande homogénéité sur l'ensemble des années étudiées. Les autres documents ont ainsi été utilisés essentiellement pour compléter et ventiler diverses informations qui apparaissaient trop succinctement dans l'ouvrage de référence.

Cette relative disparité des statistiques disponibles ne constituait cependant pas la principale difficulté de notre travail. En effet, l'obstacle majeur auquel nous nous sommes heurtés résidait dans les changements fréquents de mode de calcul pour un certain nombre d'éléments, sans qu'aucun lien soit établi entre les nouvelles procédures comptables et celles qu'elles avaient remplacées. En particulier, l'introduction de

la comptabilité analytique en 1970 a donné lieu à des modifications extrêmement importantes et nous n'avons pas toujours été en mesure, faute de précisions suffisantes, de faire le lien entre les périodes 60-69 et 70-72.

Malgré cela, nous nous sommes constamment efforcés d'établir des séries homogènes et comparables. Ceci nous a obligé à transformer le contenu de certains postes, soit sur l'ensemble des années, soit sur certaines d'entre elles, afin de pouvoir raccorder des chiffres différents au départ. On verra toutefois que sur certains postes créés en milieu de période, le raccordement s'avère impossible et que seule une agrégation, peut être un peu arbitraire, nous permettra de passer à l'étude des transferts de surplus.

Concrètement, notre travail de restructuration des comptes a abouti, par poste, aux modifications ou aux ventilations suivantes (voir annexe : tableaux 1. et 2):

A - Recettes

En ce qui concerne les recettes de trafic, les chiffres sont identiques dans tous les documents et ne posent donc aucun problème. Pour les marchandises, la ventilation effectuée est assez détaillée mais l'apparition du SERNAM en 71 et les modifications intervenues en 70 dans la comptabilisation des "colis et détail" aboutissent à une certaine hétérogénéité dans la série. On retiendra donc pour l'ensemble des recettes de trafic de marchandises une ventilation en trois postes : "expéditions", "wagons", "divers", cette décomposition semblant tout à fait suffisante pour l'analyse des surplus de productivité.

Pour ce qui est des recettes hors trafic, les modifications auxquelles nous avons procédé touchent uniquement aux diverses contributions de l'Etat, pour lesquelles nous avons appliqué sur l'ensemble de la série les procédures comptables utilisées par la SNCF depuis 70.

Ainsi, les subventions de type général qui apparaissent en 70 ont été maintenues comme recettes, dans la mesure où leur attribution n'est pas liée à une charge déterminée et où elles constituent effectivement une augmentation des ressources globales.

Par contre, lorsque ces contributions avaient une destination spécifique, elles ont été portées en déduction de charges pour toute la période. Les unes ont été directement soustraites du poste correspondant et n'apparaissent plus ni en recettes ni en charges : c'est le cas des contributions aux charges de retraite. Les autres ont été explicitées en fin du compte, assorties d'un signe négatif : c'est le cas des contributions aux voies et passages à niveaux (V P N).

B - Charges

C'est ici que les réajustements sont les plus nombreux ; on

constatera pourtant que leur importance a toujours été limitée au maximum et que nous nous sommes constamment efforcés de concilier notre effort d'homogénéisation avec le respect des modes de calcul adoptés par la SNCF.

Les résultats, par grandes catégories de charges, sont les suivants :

a - Frais de personnel

Tous les chiffres ont été ici repris du Rapport aux actionnaires. Seul le poste "Charges de retraites" a subi des modifications puisque, comme nous l'avons déjà signalé, les contributions de l'Etat destinées à alléger ces charges pendant les années 60 à 69 ont été directement déduites, cette déduction étant ensuite opérée automatiquement par la SNCF.

Toutefois, l'année 70 a connu un profond changement de la législation des retraites applicable à la SNCF qui s'est traduit par une forte diminution des charges correspondantes. La nouvelle comptabilisation que nous avons mis en place permet donc, en fait, de ne pas gonfler exagérément les charges de retraites en début de période et de mieux appréhender en même temps les différentes évolutions du poste sur l'ensemble de la série.

b - Combustibles et énergie de traction

Ici encore, les chiffres sont directement repris des Rapports aux actionnaires et n'ont fait l'objet d'aucune modification. On constatera pourtant que la ventilation adoptée change en 70, dans la mesure où le poste "Lubrifiants" disparaît. Pour les trois dernières années, ce poste est en effet inclus dans les charges d'entretien et de réparation, sur tous les documents de la SNCF.

Pour homogénéiser la série, nous avons appliqué cette procédure à l'ensemble de la période en assimilant les dépenses de lubrifiants à des charges d'entretien et de réparation du matériel roulant.

c - Entretien et réparations

Les données et la ventilation que nous avons retenues sont toujours celles du Rapport aux actionnaires. La série est ici très homogène, compte tenu de la présence des lubrifiants dans le poste "Matériel roulant".

d - Dépenses diverses

Il s'agit évidemment là de la catégorie de charges la plus difficile à traiter, de par la disparité des dépenses qu'elle recouvre. Nous avons retenu trois postes : "Frais généraux", "Frais indirects", "Prestations et cessions des tiers". Les deux premiers sont issus du Rapport aux actionnaires et repris ici sans modification. Le troisième provient de la liquidation des comptes et nous l'avons systématique-

ment fait apparaître, alors que dans les comptes de la SNCF il était, en début de période, déduit directement des recettes correspondantes.

En fait, notre démarche a consisté ici à diminuer dans toute la mesure du possible, l'importance d'une rubrique à laquelle il est très difficile, faute de données assez précises, de relier un volume quelconque et qu'il sera donc malaisé d'analyser dans l'optique des transferts de surplus. C'est pourquoi nous avons, par rapport à la rubrique portant le même intitulé dans le Rapport aux actionnaires, supprimé les postes "Impôts et Taxes" et "Indemnités pour dommages", qui, en fonction même de leur spécificité, gagnent à être étudiés isolément.

Si la rubrique reste cependant importante en valeur, c'est que nous n'en avons pas diminué le montant des "Crédits divers", contrairement à la pratique comptable de la SNCF. Ces crédits ont en effet été groupés en fin de compte avec les contributions de l'Etat aux VPN, dans la mesure où cette présentation nous a semblé devoir donner une image plus proche de la réalité quant à la répartition de l'ensemble des charges entre les différentes rubriques.

e - Impôts et taxes

Les chiffres que l'on trouvera ici sont repris du Rapport aux actionnaires et du mémento SNCF.

Au cours de la période considérée, on constate des variations en valeur assez sensibles ainsi qu'un changement dans la ventilation de la rubrique. Ces deux phénomènes sont en fait le reflet exact des modifications intervenues, de 60 à 72, dans le mode d'imposition de la SNCF. Ainsi voit-on les impôts sur salaires et retraites disparaître en 69 alors que l'année précédente, l'introduction de la TVA a très profondément transformé la nature et l'importance de la rubrique qui a vu son montant plus que doubler entre 67 et 68.

Nous n'avons pas cherché à procéder ici à une quelconque homogénéisation, impossible pratiquement et relativement artificielle à ce stade de l'étude. C'est en effet seulement lorsque nous procéderons à l'analyse des transferts de surplus que la signification et les effets des modifications du régime d'imposition appliqué à la SNCF pourront être clairement mis en lumière.

f - Assurances

Les données sont ici identiques, quel que soit le type de document consulté. Les chiffres ont été repris sans modification.

g - Charges d'amortissement et de renouvellement

La ventilation que nous avons adoptée est celle du Rapport aux actionnaires. La série est ici parfaitement homogène; les chiffres ont donc été repris sans avoir subi aucun changement.

h - Charges financières

Le montant global de la rubrique nous a été fourni, une fois de plus, par le Rapport aux actionnaires, de même que celui du poste "Charges financières effectives". Le poste "Primes conventionnelles d'exploitation" a été obtenu par simple soustraction.

1 - Contributions et crédits à déduire

Il s'agit là des postes "Contributions de l'Etat aux VPN" et "Crédits divers", dont nous avons déjà expliqué le report en fin du compte d'exploitation. Nous avons repris ici les données présentées dans le Rapport aux actionnaires et dont l'homogénéité était assez forte pour n'impliquer aucun remaniement.

Au total, nous nous sommes appliqués, dans cette première phase, à dresser le compte d'exploitation de la SNCF sur treize ans, en adoptant un système de ventilation apte à permettre, par la suite, la décomposition des valeurs entre les secteurs voyageurs et marchandises ainsi que l'établissement de la comptabilité en volume.

Les modifications auxquelles nous avons procédé ne remettent pas en cause, comme on a pu le voir, l'ensemble de la comptabilité de la SNCF. Il s'est agi essentiellement pour nous de corriger certains modes de calcul afin de mieux les adapter à l'objet de notre étude.

Ainsi, si cette première étape peut sembler à première vue n'être qu'une simple compilation de statistiques, il faut bien voir qu'elle exigeait en fait une étude approfondie des documents disponibles en même temps qu'une mise en forme de données souvent très disparates. Grâce à ce double travail, nous avons pu obtenir des séries numériques d'un degré de précision élevé qui seules, même si elles ne recouvraient pas un champ aussi large que nous l'aurions souhaité, permettaient de passer à l'étape suivante.

I. 1.2 - COMPTABILITE EN VALEUR. MARCHANDISES SEULES

Au cours d'une seconde étape, les comptes précédemment établis devaient être ventilés entre les secteurs voyageurs et marchandises, pour n'en retenir par la suite que les seules recettes et charges afférentes au secteur marchandises.

De fait, cette ventilation s'est avérée extrêmement délicate dans la mesure où aucune clé générale de répartition n'a été fixée dans les publications de la SNCF pour chacun des postes du compte d'exploitation. La seule information existante est une ventilation globale des recettes et charges entre : voyageurs, marchandises et indivis, fournie annuelle-

ment par le Rapport aux actionnaires. Encore faut-il noter dans cette ventilation que la part des recettes et charges indivises va croissant au fur et à mesure des années : elle représente largement plus du quart de l'ensemble en 1972.

Cet état de fait nous a contraints à une grande prudence tant au niveau de la méthode qu'à celui du choix des informations.

Nous tenons cependant à signaler ici l'extrême obligeance des services officiels de la SNCF (1) qui nous ont grandement aidé dans l'élaboration des clefs indispensables de répartition des charges, entre marchandises d'une part et voyageurs d'autre part.

La comptabilité en valeur du secteur marchandises de la SNCF que nous présentons ici (voir annexe : tableaux 1 et 2) constitue une approche nouvelle en la matière. Compte tenu des difficultés rencontrées, il faudra cependant garder à l'esprit que les chiffres que nous avançons n'ont pas tous une précision indiscutable, faute d'éléments suffisants de recoupement. La marge d'erreur que nous n'avons pu éviter ne saurait toutefois être réduite en l'état actuel des informations.

A - Recettes

C'est pour les postes de recettes que les difficultés ont été les moindres. En effet, l'ensemble des recettes commerciales de trafic apparaissent en valeur dans tous les documents avec une très grande précision : nous avons repris les données sans aucune modification.

Toutefois, les recettes hors trafic restaient à ventiler, soit 20 % environ du total. En l'absence d'une information plus précise, nous avons scindé les valeurs globales au prorata des recettes déjà réparties entre voyageurs et marchandises.

Si ce mode de calcul semble tout à fait justifié pour les "recettes diverses", dont le montant est étroitement lié au volume d'activité de la SNCF, il apparaît comme plus contestable pour ce qui est des différentes subventions de l'Etat. Celles-ci sont en effet dépendantes de l'importance des charges plus que des recettes, et il eut été préférable de rester fidèle à cette relation.

Toutefois, la diversité des clés utilisées pour la répartition des différents postes de charges et le fait que l'attribution des subventions entre ces postes soit absolument inconnue nous a poussés à adopter la même ventilation pour l'ensemble des recettes hors trafic, quelle que soit leur nature ou leur provenance. Nous avons d'ailleurs d'autant moins hésité que, dans les Rapports aux actionnaires, les parts globales des recettes et des charges affectables au secteur marchandises sont, en pourcentage, très voisines pour chaque année de la période.

On est ainsi autorisé à considérer les chiffres présentés ici comme des bons reflets de la réalité. Une fois la ventilation effectuée,

(1) En particulier le Département des Coûts et Bilans.

le montant des recettes du secteur marchandises présente une grande stabilité puisqu'il se situe, selon les années, entre 58 % et 65 % de l'ensemble (voir annexe : tableau 3).

B - Charges

Contrairement aux recettes, dont l'essentiel pouvait être réparti avec précision d'après les données publiées par la SNCF, aucun poste spécifique de charges n'était ventilé entre les secteurs marchandises et voyageurs. La seule information comptable dont nous disposions consistait, comme on l'a dit plus haut, en une ventilation globale des charges entre : marchandises, voyageurs et indivis, présentée dans le Rapport aux actionnaires.

Nous avons donc dû élaborer ici un système complet de répartition, compatible avec l'unique clé que nous possédions. Pour ce faire, deux possibilités nous étaient offertes :

- procéder à une étude approfondie de chaque poste, à partir de laquelle aurait été établi un critère, essentiellement technique, de répartition. Pour aussi intéressante qu'elle paraisse, cette solution présentait un risque important. En effet, étant donné le peu d'informations publiées, l'étude que nous aurions pu mener aurait eu un caractère inévitablement théorique : la vérification des résultats à l'aide des données réelles s'avèrait à la fois indispensable et pratiquement irréalisable.
- recueillir auprès des services de la SNCF des informations complémentaires à celles fournies par les documents officiels, afin de définir un certain nombre de clés spécifiques. La combinaison de celles-ci avec la clé globale déjà connue permettrait alors de répartir les charges pour lesquelles aucune clé particulière n'aurait pu être déterminée.

Cette seconde solution, de type comptable, ne permettait évidemment pas de mettre en place un système original de répartition. Elle paraissait par contre beaucoup moins aléatoire que la précédente et offrait la sécurité indispensable aux calculs ultérieurs, ce qui nous a finalement décidés à la retenir de préférence à la première.

Une fois ce choix effectué, nous nous sommes efforcés d'obtenir sur le secteur particulier du transport marchandises, le plus grand nombre de renseignements au sein même de la SNCF. Divers entretiens auprès des services d'études et de statistiques nous ont ainsi permis de mieux cerner les critères de répartition effectivement appliqués aux différents postes de charges. Toutefois, l'information recueillie est parfois parcellaire et surtout limitée dans le temps. Ceci nous a obligé à une très grande prudence lorsqu'il a fallu l'utiliser par extrapolation sur l'ensemble de la série étudiée.

Au total, nous sommes arrivés à la ventilation suivante (voir annexe : tableau 3).

a - Combustibles et énergie de traction

Pour les années 69 et 70, les études réalisées par la SNCF montraient que 55 % de ces charges étaient imputables au secteur marchandises, contre 45 % au secteur voyageurs. Bien que légèrement inférieure à la répartition globale déjà connue, cette clé a été confirmée par les services de la SNCF comme suffisamment exacte pour pouvoir être appliquée sur l'ensemble de la période. Nous l'avons par conséquent utilisée de 60 à 72.

On peut cependant signaler que le processus d'électrification engagé en cours de période ainsi que le renversement de tendance constaté dans le même temps quant à la politique énergétique de la SNCF, laissent à penser que la répartition des charges de combustibles et d'énergie entre les deux secteurs voyageurs et marchandises n'a sans doute pas connu une stabilité parfaite au cours des années. Aussi avons-nous pensé, pour tenter de rendre compte de cette évolution, à pondérer les chiffres obtenus en fonction du type de matériel moteur utilisé pour le seul transport des marchandises. Cette pondération s'est cependant avérée irréalisable, dans la mesure où seul le matériel moteur spécifique (automotrices, autorails ...) est affecté à un transport particulier, les locomotives apparaissant toujours, dans les documents disponibles, en bloc et sans qu'il soit possible d'en déterminer l'affectation précise.

Nous avons donc conservé telle quelle la clé établie sur deux ans par la SNCF, clé que seule une étude technique approfondie peut permettre d'améliorer.

b - Entretien et réparations Amortissement et renouvellement Contributions de l'état aux V. P. N.

Ces trois postes apparaissent ici groupés dans la mesure où le même type de clés de répartition a été appliqué à chacun d'entre eux. Toutes les informations recueillies à la SNCF font en effet apparaître le lien entre ces différents postes et le volume global des trains de voyageurs ou marchandises en circulation.

De fait, l'importance des sommes affectées à l'entretien, aux amortissements ou aux V. P. N. est étroitement dépendante du volume et de l'intensité du trafic, puisque ces dépenses ou contributions font toutes référence à la notion d'usure aussi bien du matériel roulant que des installations fixes.

Nous avons donc choisi de ventiler ces trois postes selon la même clé qui préside à la répartition des véhicules/kilomètre entre les secteurs voyageurs et marchandises telle qu'elle apparaît dans les Mementos SNCF. Ce choix permettait en effet de traduire à la fois la très grande supériorité numérique du matériel roulant affecté au transport des marchandises, l'importance du réseau réservé à ce seul transport et la forte circulation des trains marchandises.

La clé ainsi retenue conduit à affecter au secteur marchandises, selon les années, entre 73 % et 80 % du total, soit un taux largement supérieur à la répartition moyenne fournie par les Rapports aux actionnaires, ce qui correspond bien à la réalité précédemment décrite.

On constatera toutefois que la ventilation des charges d'amortissement et de renouvellement a été faite suivant une clé plus basse que celle qui a été appliquée aux deux autres postes. Ceci s'explique par l'utilisation de différents modes de répartition selon la nature des éléments amortis ou renouvelés :

- les installations fixes ont été ventilées selon la clé utilisée précédemment, c'est-à-dire proportionnellement aux trains/km imputables au transport marchandises.
- le matériel roulant a été scindé en deux catégories : l'une, regroupant l'ensemble du matériel spécifique (wagons, locomotives . . .), a été ventilée selon les données comptables fournies par les Rapports aux actionnaires jusqu'en 69, par les liquidations des comptes à partir de 70. L'autre, comprenant uniquement les locomotives quelle que soit leur nature, a été répartie de la même façon que les installations fixes, faute d'indications particulières dans les documents officiels.
- le mobilier et l'outillage ainsi que l'armement naval, qui représentent moins de 1 % de l'ensemble des amortissements, ont été ventilés suivant une clé plus générale que nous examinerons plus bas (cf. § d.)

Au total, la combinaison de ces différentes clés conduit à n'affecter au secteur marchandises qu'un montant variant entre 65 % et 75 % de l'ensemble des charges d'amortissement ou de renouvellement, soit un taux intermédiaire entre celui utilisé pour les charges d'entretien ou les contributions aux V. P. N. et le taux global de répartition fourni par les Rapports aux actionnaires pour l'ensemble des charges affectables.

c - Impôts et taxes

C'est pour ce poste que la répartition entre les secteurs voyageurs et marchandises a posé le moins de problèmes et paraît d'emblée la plus proche de la réalité.

En raison du changement radical du mode d'imposition intervenu en 68 avec l'introduction de la T. V. A., deux clés distinctes ont dû être utilisées, qui correspondent en fait à un découpage temporel de la série étudiée.

- 60-67 : Pendant toute cette période, seules les recettes du trafic voyageurs ont été soumises à imposition, les recettes marchandises en étant, elles, totalement exonérées. Ne devaient donc être répartis que les impôts sur salaires : la nature même de ces impôts nous a conduit

à choisir, pour procéder à cette répartition, la clé utilisée pour la ventilation des salaires proprement dit, et que nous examinerons au paragraphe suivant. Notons que ce type d'impôts n'ayant disparu qu'en 69, nous avons continué à répartir les valeurs correspondantes de la même façon pour l'année 68.

- 68-72 : Mise en place en 68, la T. V. A. a été appliquée à l'ensemble des recettes de trafic, ce qui a provoqué un important gonflement du montant des impôts et taxes imputables au seul secteur marchandises. Ceux-ci pouvaient se décomposer, pour la période, en deux grandes catégories : T. V. A. et autres impôts.

Les charges de T. V. A. étant ventilées par la SNCF elle-même, nous n'avons eu ici qu'à reprendre les chiffres fournis par les Mementos. Les autres impôts ont été ventilés suivant cette même clé, c'est-à-dire au prorata des charges de T. V. A. déjà réparties.

d - Autres postes

Pour l'ensemble des autres postes : frais de personnel, dépenses diverses, assurances, charges financières, contributions diverses, ainsi que pour une part minime des charges d'amortissement et de renouvellement (cf. § b), nous ne disposons pas d'informations suffisantes pour procéder à des ventilations spécifiques. Il nous fallait donc définir une clé unique de répartition, qui serait ensuite systématiquement appliquée aux valeurs non encore réparties.

Cette clé a été calculée à partir de la ventilation globale annuelle des recettes et charges qui apparaît dans le Rapport aux actionnaires sous l'intitulé : "Résultats d'exploitation par grandes catégories d'activité", et où sont mises en évidence d'une part les recettes et dépenses affectables au trafic voyageurs et au trafic marchandises, d'autre part les recettes et dépenses indivises.

Pour effectuer le calcul, nous avons uniquement considéré les valeurs dites affectables, desquelles nous avons soustrait l'ensemble des sommes déjà réparties (cf. § a; b; c), exception faite des charges correspondant aux installations fixes dans la mesure où, selon les informations recueillies à la SNCF, elles étaient pour la plupart incluses dans la catégorie indivis.

La ventilation de la partie restante des charges affectables permet d'établir pour les postes non ventilés, une clé de répartition commune. Cette clé, qui diminue régulièrement au cours de la période, conduit à imputer entre 67 % et 57 % des charges à ventiler au seul secteur marchandises.

Il est cependant nécessaire de souligner que cette clé est la plus grossière de toutes celles que nous avons utilisées jusqu'ici, la marge d'erreurs étant d'ailleurs étroitement dépendante de l'importance des dépenses indivises par rapport aux dépenses affectables. Ainsi, pour les années 60 à 69, les charges communes restent faibles et l'on peut

penser que la ventilation adoptée constitue une bonne approximation de la réalité. Par contre, pour la période 70-72, la part des dépenses indivises va croissant, et il paraît probable que la clé utilisée, tout en restant fiable, perd de sa précision.

Cependant, malgré ces remarques, les chiffres obtenus ne semblent pas très éloignés des chiffres réels. Nous avons en effet procédé à diverses vérifications grâce aux données fournies par la SNCF pour quelques postes sur une année particulière, vérifications dont les résultats se sont avérés satisfaisants.

Ainsi, les dépenses de salaires affectables au secteur marchandises représentent, d'après nos calculs, 56,8 % de l'ensemble des charges de ce secteur, le pourcentage réel étant, selon la SNCF, de 55 % environ.

Les autres vérifications effectuées confirment cette faible marge d'erreur : la clé adoptée peut donc être considérée comme valable, sans que l'on puisse toutefois avoir une mesure dans chaque cas de l'approximation.

Au total, la comptabilité en valeur du secteur marchandises que nous avons établie ici constitue une première approche analytique complète de l'activité de la SNCF, au niveau du transport des marchandises.

Respectant aussi bien la ventilation générale effectuée par la SNCF entre les secteurs voyageurs et marchandises que les répartitions ponctuelles dont nous avons pu avoir connaissance, nous nous sommes efforcés à la fois d'affiner les données d'ensemble et d'assurer la concordance de renseignements parcellaires.

Le résultat de ce travail, réalisé à partir d'une information restreinte et d'hypothèses parfois arbitraires, ne saurait rendre compte exactement de la réalité. Nous avons été amenés soit à négliger totalement des éléments qui, s'ils étaient secondaires, n'en existaient pas moins effectivement, soit à généraliser des aspects principaux qui auraient dû être sensiblement nuancés. Tout ceci, répétons-le, faute d'une information suffisamment homogène, bien structurée et portant sur la période entière.

Cela étant, toutes les hypothèses, toutes les extrapolations auxquelles nous nous sommes livrés se sont révélées réalistes, du moins d'après les vérifications que nous avons pu faire. C'est pourquoi l'ensemble que nous avons construit nous paraît suffisamment crédible et cohérent pour permettre, dans une phase ultérieure, l'élaboration des comptes de surplus et l'analyse des transferts de productivité opérés par la SNCF.

I. 1. 3 - COMPTABILITE EN VOLUMES

A chaque poste de la comptabilité en valeur du secteur marchandises telle qu'elle vient d'être présentée, il nous fallait faire correspondre un volume afin de pouvoir, ensuite, construire les comptes de surplus. C'est ce que nous nous sommes attachés à faire dans cette troisième phase (voir annexe : tableaux 4 et 5).

Nous n'avons pratiquement utilisé ici que les Mementos SNCF, seuls documents où apparaissent des chiffres en volume sur l'ensemble de la période observée et à partir desquels il a été possible d'établir des séries homogènes et détaillées. Ces chiffres de volumes peuvent se rapporter directement au trafic de marchandises ou globalement au trafic total (marchandises et voyageurs). Dans ce dernier cas, un travail de répartition a été réalisé entre les deux types de trafics afin de dégager l'indicateur de volume correspondant au seul trafic de marchandises. Ce travail de répartition sur les volumes est analogue à celui qui a été réalisé sur les valeurs. Cependant, dans quelques cas, nous ne disposons pas d'informations complètes et suffisantes, ce qui nous a souvent contraints à poser des hypothèses.

Celles-ci se fondent sur les résultats des entretiens menés auprès des services de la SNCF ainsi que sur diverses considérations techniques. Elles nous ont conduits, pour tous les postes où les volumes réels n'étaient pas chiffrés, non pas à tenter de calculer ces volumes correspondant exactement aux valeurs précédemment établies, mais plutôt à choisir comme "indicateur de volume", pour chacun de ces postes, un volume connu ou facilement calculable et dont l'évolution était reconnue comme significative, du moins globalement, pour l'analyse des transferts de productivité.

Cette méthode nous a paru en effet offrir plus de garanties que la réalisation de calculs d'indicateurs techniques de volumes qui, lorsqu'ils étaient possibles, s'avéraient fort complexes et de ce fait très aléatoires. Par ailleurs, on peut rappeler que le choix d'un indicateur de volume dans l'élaboration des comptes de surplus ne fait appel qu'à des phénomènes de variation, les valeurs absolues n'étant plus prises en considération et ne devrait donc pas influencer sur la suite de l'étude.

Un risque d'erreur pouvait toutefois naître du manque de parallélisme entre l'évolution de la série choisie comme référence et celle de la série réelle mais inconnue. Il est en effet certain que ce parallélisme n'est jamais parfait dans la mesure où les deux séries ne sauraient être absolument proportionnelles, quelle que soit l'étroitesse des liens qui existent entre elles.

On devra donc, ici encore, considérer les chiffres présentés comme de bonnes approximations, en gardant cependant à l'esprit qu'une certaine marge d'erreur n'a pu être éliminée. On admet l'hypothèse que cette dernière reste malgré tout dans des limites acceptables selon

les informations recueillies à la SNCF même, et qu'elle n'altère pas de façon sensible les résultats.

Selon ce qui vient d'être dit, les postes du compte d'exploitation peuvent être regroupés en quatre catégories, suivant le mode d'établissement de l'indicateur de volume lié à chacun d'entre eux.

a - Recettes du trafic marchandises
Combustibles et énergie de traction

Pour ces deux postes, les volumes que nous avons retenus sont directement issus des Mementos SNCF, et correspondent exactement aux valeurs précédemment calculées.

Pour le premier, la décomposition entre les secteurs voyageurs et marchandises étant déjà effectuée par la SNCF, nous avons repris sans modification les chiffres imputables au seul transport des marchandises (à savoir les tonnes-kilomètres).

Pour le second, les Mementos ne fournissaient que des données globales. Aussi, avons-nous appliqué ici, pour déterminer le volume affectable au secteur marchandises, la même clé utilisée auparavant dans la répartition des valeurs (cf. 12 a).

On constatera par ailleurs que le volume total des charges de combustibles et d'énergie de traction a été exprimé à l'aide d'une unité commune, la tonne équivalent charbon (T. E. C.) afin d'obtenir une série homogène. Les coefficients permettant la transformation des différents volumes spécifiques en T. E. C. , qui nous ont été communiqués soit par EDF, soit par la SNCF, tendent cependant à minimiser la part de l'énergie électrique par rapport à celle des divers combustibles utilisés. Ils rendent ainsi mal compte du processus d'électrification observé dès le début de la période d'étude . C'est pourquoi nous éviterons par la suite d'employer les chiffres de cette série dans la construction des comptes de surplus : tous les calculs seront faits à partir des trois composantes du poste et non de l'ensemble.

b - Frais de personnel
Impôts sur salaires

Le volume retenu pour ces deux types de charges est la somme totale des heures travaillées pendant l'année. Il représente le produit des effectifs moyens de personnel sur un an par l'horaire moyen annuel de travail.

La répartition de ce volume entre les secteurs voyageurs et marchandises a ensuite été réalisée à l'aide de la clé précédemment utilisée pour la ventilation des valeurs correspondantes (cf. 12.d).

c - Entretien et réparations
Amortissement et renouvellement
Charges financières

Pour ces trois postes, nous ne disposons d'aucune information valable permettant de comptabiliser les volumes réels. A chacun d'entre eux, nous avons donc fait correspondre un indicateur pouvant être considéré comme significatif du volume réel inconnu. Notre choix s'est ici fait sur la base des données techniques recueillies auprès des services de la SNCF, la plupart des calculs étant effectués à partir des chiffres fournis par les Mementos.

Les résultats sont les suivants :

- Entretien et réparations; amortissement et renouvellement :

se reporter

Pour l'ensemble des charges d'amortissement et de renouvellement ainsi que pour l'entretien et les réparations du matériel roulant, le volume retenu est le nombre de véhicules kilomètres correspondant au trafic marchandises tel qu'il apparaît dans les Mementos SNCF, les raisons de notre choix ayant été exposées auparavant (cf. 12. c.).

Par contre, pour l'entretien et les réparations des installations fixes, c'est-à-dire essentiellement des voies, nous avons préféré prendre comme volume de référence la longueur totale du réseau. En effet, les charges représentées par ce poste sont plus des dépenses de remplacement liées à la durée d'usage des voies que des dépenses destinées à lutter contre l'usure due à l'intensité du trafic. Notons que nous n'avons procédé ici à aucune ventilation en fonction de la nature du transport effectué, car la part imputable au secteur marchandises est restée, d'après la SNCF, assez stable sur l'ensemble de la période.

- Charges financières :

se reporter à l'annexe 2

Le volume que nous avons retenu est ici le montant global d'endettement de la SNCF, dettes à court et long terme réunies. Les chiffres que nous présentons sont directement issus des liquidations des comptes; nous nous sommes contentés de ventiler les sommes globales entre les secteurs voyageurs et marchandises à l'aide de la clé calculée précédemment pour répartir les valeurs correspondant à ce poste (cf. 12. d)

d - Autres postes

Ces postes sont les suivants : indemnités ou remboursements, recettes diverses, contributions et subventions de l'Etat, dépenses diverses, assurances, impôts autres que sur salaires, contributions diverses. Pour tous nous avons choisi un même volume de référence, à savoir le volume total du trafic marchandises exprimé en tonnes kilomètres brutes remorquées (TKBR), tel qu'il apparaît dans les Mementos SNCF.

S'il est certain que les impôts autres que sur salaires portent essentiellement sur les recettes de trafic et sont donc directement dépendants de l'importance de celui-ci, pour les autres postes, il est probable que le lien entre volume réel et volume de référence est moins étroit. Nous avons malgré tout retenu ce volume de référence très général vue l'impossibilité dans laquelle nous nous sommes trouvés d'en déterminer un plus juste, et cela du fait que nous ne pouvions préciser le contenu exact des différents postes considérés.

Par exemple, si les indemnités et remboursements portent en principe plus spécialement sur le transport des produits agricoles, ils semblent dans la réalité liés surtout à la conjoncture économique et à la volonté d'aide manifestée par l'Etat en faveur des régions déséquilibrées. De même les recettes, dépenses ou contributions diverses font l'objet d'une certaine décomposition dans la comptabilité de la SNCF sans qu'il soit possible de déterminer exactement à quoi correspondent les différentes catégories distinguées, telles que "travaux et cessions pour les tiers" ou "frais d'atelier"...

Ainsi, le volume de référence retenu ici est sans doute plus éloigné de la réalité que ceux que nous avons présentés jusque là. Cependant, tous les postes considérés ne présentaient pas de caractères spécifiques prononcés -sauf peut être les contributions aux V. P. N. qu'il nous a paru plus juste de rapprocher ici des autres contributions de l'Etat- ce qui pouvait justifier le choix d'un volume de référence dénué lui aussi de spécificité.

1.1.4 - EVOLUTION DES PRIX

A ce stade de l'étude, il nous fallait dresser la comptabilité du secteur marchandises en prix. Devant le manque d'informations en ce domaine, nous avons préféré fixer pour chaque poste un prix moyen établi par division des chiffres précédemment définis pour les valeurs et les volumes (voir annexe : tableau 6).

Il est certain que cette solution présente un certain nombre d'inconvénients dont le principal est sans doute le report, dans toutes les séries de prix, des marges d'erreurs que nous n'avons pu éviter au cours des trois phases antérieures. Il nous a cependant semblé que toute autre méthode et en particulier l'élaboration d'un tarif moyen pour chaque poste de recettes ou de charges, ne pouvait être que plus aléatoire.

Ainsi, les modifications des tarifs marchandises publiés annuellement dans les Mementos SNCF nous permettaient de préciser les données relatives au transport de certains produits, sans qu'il soit pour autant possible de fixer un prix global réel applicable à l'ensemble. De même, il nous aurait été possible de déterminer par enquête le tarif usuel des combustibles, sans que ce chiffre traduise aucunement

l'existence d'éventuels tarifs préférentiels accordés en fonction de l'importance du marché ou des conventions passées entre la SNCF et ses fournisseurs. En ce qui concerne les indemnités pour dommages, le problème eut été encore plus délicat puisque la SNCF est son propre assureur et que les prix pratiqués par les compagnies d'assurances ne nous auraient été d'aucun secours.

En définitive, la comptabilité en prix moyens offrait au moins l'avantage de reposer sur des calculs conformes aux informations fournies aussi bien par les services de la SNCF que par les documents officiels et garantissait-elle ainsi la crédibilité des phases ultérieures de l'étude.

1.2 - COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Les transports routiers de marchandises sont effectués d'une part par les transporteurs publics, entreprises pour lesquelles le transport est l'activité principale, et d'autre part par les autres entreprises pour elles-mêmes. Cette dernière catégorie de transport n'est pas prise en compte ici pour la raison essentielle que l'information économique le concernant est extrêmement pauvre. Il aurait été par ailleurs hasardeux d'assimiler purement et simplement ce type de transport au transport public, pour établir une comptabilité.

En effet, les conditions de production diffèrent sur quelques points, tant techniques : structure du parc, taux d'utilisation, que économiques : rapports avec les entreprises chargeuses et avec l'Etat.

Il faudra donc garder à l'esprit que le champ étudié ne recouvre que environ les deux tiers de la production de transports routiers, production mesurée en TK. On peut considérer cependant, que malgré les différences structurelles, les conclusions concernant l'évolution des conditions économiques du transport pour compte propre ne doivent pas être sensiblement différentes de ce qu'elles sont pour le transport public.

Pour ce qui concerne le transport public, on ne dispose que d'une information hétérogène, et souvent incomplète. On a utilisé essentiellement, pour reconstituer des comptes : la comptabilité nationale, les Enquêtes de Structure et l'Annuaire Statistique des transports. Les procédures utilisées pour rétablir cette comptabilité en valeur, volume et prix sont très variables d'un poste à l'autre et seront décrites chaque fois. Cette comptabilité reste donc très sujette à caution et ne constitue qu'une première approche qui permet cependant de mettre en évidence les principales évolutions.

Pour approcher au plus près la réalité économique on a fait une évaluation de l'amortissement économique du matériel roulant.

Enfin, pour permettre une comparaison avec le transport ferroviaire, on a procédé à une évaluation de la part des charges d'infrastructures routières, amortissement et fonctionnement imputables aux transports routiers.

Toutefois l'amortissement est très difficile à estimer ; nous avons donc considéré la totalité des coûts actuels d'investissement et de fonctionnement que nous avons affectés en fonction des règles utilisées, pour calculer la taxe à l'essieu. Nous avons également considéré que les taxes sur les carburants constituaient une part de la rémunération du service rendu par l'Etat du fait de la mise à disposition et de la gestion des infrastructures.

I. 2. 1 - Production des transports routiers de marchandises

a - Evolution de la structure de la production en dix ans

Une première approche de ce poste consiste à ne considérer qu'une seule production (évaluée en tonne kilométrique) de marchandises transportées.

La production en valeur est fournie par la Comptabilité Nationale, et la production en volume par les Annuaire Statistiques de Transport. On en déduit un prix pondéré à la tonne kilométrique (tableau 1).

Toutefois, la production de transport, même si elle peut être représentée par une mesure unique : tonne transportée ou tonne kilométrique produite, est en réalité hétérogène.

En effet, pour une même tonne kilométrique produite, le service rendu et les coûts qui en résultent dépendront d'un certain nombre de paramètres : distance parcourue, produit transporté, liaison, conditionnement du produit, etc... Utiliser un indicateur unique n'est donc pas le meilleur moyen de tenir compte de l'évolution des services produits, évolutions qui peuvent être différentes dans ce temps selon les services.

Les statistiques existantes permettent d'analyser l'évolution de la production sur deux axes : catégories de distance (0-50, 50-150 et plus de 150 km), grandes catégories de produits (selon la nomenclature NST). Les statistiques montrent que, si la structure par produit a très peu varié de 1962 à 1972, en revanche, la répartition par catégorie de distance a fortement évolué en faveur de la longue distance.

La croissance de la production a été la suivante sur dix ans (mesurée en TK) :

- 92 % à moins de 50 km.
- 135 % entre 50 et 150 km.
- 189 % à plus de 150 km.

Cette évolution différenciée, dans la mesure où les prix de camionnage (moins de 50 km) sont de 5 à 6 fois plus élevés que sur longue distance, explique sans doute pour une bonne part le fléchissement des prix observé dans le tableau 1.

Nous avons tenté de tenir compte de cet effet de structure, malgré l'imperfection de notre connaissance sur les prix, en séparant la production en deux catégories de distance : plus et moins de 50 km (tableau 2).

b - Evaluation de la production en deux postes

- Prix et valeurs

La connaissance des prix réels pratiqués demeure extrêmement imparfaite. Tout au plus possède-t-on deux types d'indicateurs, pour le camionnage : les tarifs publiés par les Syndicats Professionnels, pour la zone longue : la Tarification Routière Obligatoire.

Nous avons retenu deux catégories de production de transports :

- Le transport à moins de 50 km auquel on appliquera le tarif du camionnage et qui comprend le camionnage proprement dit et une partie du transport en zone courte.
- Le transport à plus de 50 km comportant une partie du transport en zone courte et le transport en zone longue, auxquels on appliquera le tarif de la zone longue.

La valeur de la production calculée au moyen de ces tarifs est en moyenne de 20 % supérieure à la valeur de la production de la Comptabilité Nationale. Or, celle-ci, du fait qu'elle repose en grande partie sur l'information en provenance des entreprises (statistiques fiscales), peut être considérée comme plus fiable. Cet écart de 20 % s'expliquerait par le fait que les prix réels pratiqués sont la plupart du temps inférieurs aux tarifs publiés.

Nous avons donc conservé la production en valeur de la Comptabilité Nationale, les valeurs de la production calculées analytiquement pour les deux catégories de distance servant de clé de répartition de cette valeur totale (tableau 2).

- Volume

Les indicateurs de volume utilisés ici sont les tonnes kilomètres transportées par catégories de distance. Les séries proviennent de l'Annuaire Statistique des Transports.

Il faut noter ici qu'il est intervenu une modification en 1970 dans ces statistiques, dans la ventilation du trafic routier, entre transports publics et transports pour compte propre ; le trafic des entreprises dont l'activité de transport public est secondaire est inclus à partir de 1970 dans le transport pour compte propre. En conséquence on a rétabli une série homogène jusqu'en 1972 en estimant le trafic de ces entreprises et en l'incluant dans le trafic public (tableau 3).

I.2.2 - Frais de personnel

I.2.2.1 - Volume de travail

a - effectifs

La détermination d'un indicateur de volume, c'est-à-dire de la quantité de travail (exprimée en heures de travail) consacrée à la production de transport de marchandises repose sur la détermination des effectifs de travailleurs concernés : salariés et non salariés.

Les renseignements les plus complets qui existent sur ce sujet sont contenus dans les Enquêtes de Structure sur les entreprises de transport. Toutefois, la plus grande partie des entreprises recensées ont plusieurs activités et le personnel n'est pas réparti entre chacune de ces activités. On est donc conduit à établir une clé conventionnelle de répartition du personnel qui est ici le chiffre d'affaires par activité.

Cette convention sera adoptée à la fois pour les travailleurs salariés et les travailleurs non salariés.

Les effectifs de travailleurs salariés (tableau n 4) et de travailleurs non salariés (tableau n° 5) sont obtenus de la manière suivante :

- une première évaluation est faite en considérant les entreprises de transport à titre principal, qui effectuent dans tous les cas plus de 90 % du transport de marchandises, les entreprises effectuant du transport à titre secondaire représentant le reste ; et à ventiler les effectifs au prorata des recettes (ratio : recettes pour transport de marchandises/recettes totales) ;
- la correction est ensuite faite pour tenir compte de l'écart existant entre l'évaluation précédente de la valeur de la production de transport de marchandise et l'évaluation de la Comptabilité Nationale.

b - durée du travail

La durée hebdomadaire du travail est fournie par les statistiques du Ministère du Travail de l'Emploi et de la Population. Les durées publiées concernent les transports terrestres hors SNCF et RATP, c'est-à-dire essentiellement les transports routiers. Par ailleurs ces statistiques sont obtenues à partir de données d'enquêtes concernant les entreprises de plus de 10 salariés : en 1969 ⁽¹⁾, les entreprises de transports de marchandises de plus de 10 salariés emploient 71 % des salariés, mais seulement 57 % de l'ensemble des travailleurs salariés et non salariés. Enfin, il s'agit de la durée résultant de l'horaire affiché dans les entreprises. Ces deux derniers points nous amènent à penser que les chiffres publiés sont certainement inférieurs à la réalité. Nous les utilisons cependant en supposant que leur évolution traduit l'évolution de la durée hebdomadaire réelle (tableau n° 6).

(1) Résultat de l'enquête de structure.

Si l'on possède cet indicateur concernant la durée hebdomadaire du travail, il n'existe en revanche aucun renseignement sur le nombre de semaines travaillées. Nous avons supposé que ce nombre était constant sur la période et égal à 47,5 semaines.

Les chiffres ainsi obtenus sur le nombre d'heures de travail annuel, sont donc, compte tenu des remarques qui précèdent, des indicateurs dont l'intérêt réside essentiellement dans l'évolution qu'ils traduisent plus que dans leur valeur absolue, sans doute inférieure à la réalité.

I. 2. 2. 2 - Salaires horaires

Pour déterminer un niveau de salaire, nous avons également utilisé les renseignements figurant dans les enquêtes sur les entreprises de transport. L'intérêt de cette source est qu'elle isole bien les entreprises par catégorie d'activité. On a donc supposé que les "entreprises de transport de marchandises sans activité d'auxiliaire" constituent un bon échantillon de la branche, et on a calculé à partir des comptes de ces entreprises la charge salariale annuelle moyenne par salarié (salaire + charges sociales). On en déduit la charge salariale par heure de travail, ainsi que la valeur du poste frais de personnel salarié (tableau n 4).

En ce qui concerne les non-salariés, la détermination de leur revenu nécessiterait, dans l'état actuel des connaissances une étude particulière. On a donc été conduit à admettre, en première approximation, que leur rémunération était identique à celle d'un salarié. On en déduit la valeur du poste : frais de personnel non salarié (tableau n°6).

I. 2. 3 - Consommations intermédiaires

I. 2. 3. 1 - Valeurs

La comptabilité nationale fournit pour le transport routier de marchandises la valeur globale du poste consommations intermédiaires de 1962 à 1969. Toutefois, l'importance de ce poste de charge, qui représente en valeur la moitié de la valeur de la production, nous a conduit à étudier les possibilités de décontraction.

Une ventilation des consommations intermédiaires pour la sous branche "transports routiers de marchandises" en sept postes :

- énergie,
- pneumatiques,
- entretien et réparations
- achats de transport
- frais généraux,
- loyers de véhicules
- autres matières

est fournie par les compte de la nation pour l'année 1962.

Afin d'évaluer ces mêmes consommations pour les autres années, nous avons utilisé les données fournies pour le TEI pour la branche "transports terrestres" en supposant que les consommations intermédiaires de la sous branche "transports routiers de marchandises" évoluent en fonction de :

- la consommation de la branche.
- la part de la production de la sous branche dans la branche.

La détermination de la valeur d'un poste de consommations intermédiaires pour une année quelconque est conduite de la manière suivante, soit :

P : la consommation d'un facteur par la branche (TEI)

PR : la consommation du même facteur pour les transports routiers de marchandises

PA : la consommation du même facteur par les autres transports terrestres

R : la production de transports routiers de marchandises (Comptabilité Nationale)

A : la production des autres transports terrestres (Comptabilité Nationale)

La variation de PR d'une année sur l'autre est obtenue par la formule suivante (où Δ représente la variation annuelle d'une grandeur) :

$$\frac{\Delta PR}{PR} = \frac{\Delta P}{P} + (1 - \frac{PR}{P}) \left(\frac{\Delta R}{R} - \frac{\Delta A}{A} \right) \quad (1)$$

(1) Cette clé est obtenue de la manière suivante :

l'évolution de la CI de la branche se décompose comme suit :

$$\frac{\Delta P/P}{(1 - PR/P)} = \frac{(\Delta PR + \Delta PA)/P}{(1 - PR/P)} = \frac{(\Delta PR/PR)(PR/P) + (\Delta PA/PA)}{(1 - PR/P)} \quad (a)$$

on élimine $\Delta PA/PA$ en supposant qu'en première approximation les coefficients techniques évoluent de la même manière dans les deux sous branches: d'où

$$\begin{aligned} (PR/R) &= (PA/A) \quad \text{ce qui peut s'écrire} \\ \Delta PR/PR - \Delta R/R &= \Delta PA/PA - \Delta A/A \quad (b) \end{aligned}$$

d'où l'équation (a) peut s'écrire en éliminant $\Delta PA/PA$

$$\begin{aligned} \Delta P/P &= (\Delta PR/PR) (PR/P) + (1 - PR/P) (\Delta PR/PR - \Delta R/R + \Delta A/A) \\ \text{soit } \Delta PR/PR &= \Delta P/P + (1 - PR/P) (\Delta R/R - \Delta A/A) \end{aligned}$$

Les quatre postes : énergie, pneumatiques, entretien et frais généraux ont été calculés par cette méthode :

- a - énergie, l'évolution de ce poste est calculée à partir de la consommation de "produits pétroliers raffinés" des transports terrestres fournie par le TEI. Comme nous connaissons la consommation de la SNCF en combustibles liquides, la méthode précédente a été appliquée en considérant la consommation d'énergie, non pas de la totalité de la branche mais des transports terrestres hors SNCF (la consommation de la SNCF étant connue par ailleurs), ce qui améliore la précision du résultat.
- b - pneumatiques, on a utilisé la même démarche à partir du poste "ouvrage en caoutchouc et en amiante" du TEI et en négligeant la consommation de la SNCF
- c - entretien, on est parti ici du poste "services rendus par les artisans mécaniciens" du TEI
- d - frais généraux, on a utilisé également la même démarche à partir du poste "services rendus principalement aux entreprises" du TEI
- e - achats de transport, ce poste contient en partie des intraconsommations de la branche "transports terrestres" ; la méthode précédente ne peut donc pas être appliquée. On a supposé que les achats évoluaient comme la production de la sous branche
- f - autres consommations, ce poste qui regroupe les loyers de véhicules et les autres achats constitue un solde. Il est obtenu à partir du montant total des consommations intermédiaires fourni par la Comptabilité Nationale. Cette série s'arrête en 1969 ; nous l'avons complété en extrapolant pour 1970, 1971 et 1972 le taux de consommations intermédiaires totales dans la production.

1.2.3.2 - Prix

Pour le poste énergie, on a utilisé l'indice du prix du gas-oil, le carburant constituant plus de 90 % de la consommation des transporteurs publics.

Pour les trois postes suivants, l'indice de prix retenu est celui du poste correspondant du TEI. Pour les deux derniers postes "achats de transport" et "autres consommations", nous avons retenu respectivement : l'indice du prix des transports (branche 14 A du TEI) et du prix de la PIB (1).

Les comptes concernant les consommations intermédiaires sont contenus dans le tableau n° 6.

(1) En réalité on a pris PIB-Services.

I. 2. 4 - Amortissement

Il n'existe pas, en particulier dans la comptabilité nationale, de statistique concernant l'amortissement comptable ou économique dans les transports routiers.

Nous avons fait une évaluation de l'amortissement économique qui repose sur le calcul de l'amortissement du matériel roulant.

Celui-ci est en effet une bonne base d'évaluation dans la mesure où le matériel représente la part prépondérante du capital productif de ces entreprises. Les enquêtes de structure sur les entreprises de transport routier montrent que l'investissement net des entreprises qui ont pour activité unique le transport de marchandises est constitué à 90 % par des achats de véhicules neufs. (90 % en 1965, 89 % en 1967).

En l'absence d'informations précises, concernant les autres investissements, permettant d'évaluer un amortissement économique, nous évaluerons ceux-ci forfaitairement à 10 % de l'amortissement du matériel roulant.

Les achats des entreprises de transports publics ont été estimés à partir des séries d'immatriculation de véhicules neufs qui sont données par les Annuaire Statistiques de Transports depuis 1956 par catégorie de charge utile.

Pour les prix, nous avons utilisé l'indice INSEE des prix des véhicules utilitaires qui existe depuis 1949.

Enfin pour calculer la dépréciation du matériel nous avons pris deux règles d'amortissement en considérant que la durée de vie des gros porteurs (plus de 6,5 t de charge utile) était nettement inférieure à celle des petits matériels. Nous avons retenu pour ces deux catégories de véhicules des durées de vie égales respectivement à 5 et 9 ans avec les règles de dépréciations de l'amortissement dégressif, soit :

- pour une durée de vie égale à 5 ans la dépréciation annuelle sera de 40 % la première année et 24 %, 14,4 %, 10,8 % et 10,8 % les années suivantes,
- pour une durée de vie de 9 ans, les coefficients de dépréciation sont : 27,8 % la première année et 24 %, 14,2 %, 10,5 %, 7,6 %, 5,5 %, 4,8 %, 4,8 % et 4,8 % de la valeur à neuf, les années suivantes.

Le calcul a été effectué en francs courants (tableau 7).

I. 2. 5 - Impôts et taxes

Jusqu'en 1967 ce poste est constitué essentiellement de deux parties à peu près égales la taxe sur les salaires et la taxe sur les véhicules. A partir de 1968 il y a un changement très important de ce poste du fait de la généralisation de la TVA. Corrélativement certaines taxes sont supprimées.

I.2.5.1 - Valeurs

Les chiffres que nous avons retenus sont ceux de la comptabilité nationale, pour les années où nous en disposons ; c'est-à-dire jusqu'en 1970. Pour les trois dernières années, 1970, 1971 et 1972, nous avons calculé la valeur du poste en appliquant un taux de 20,8 % à la valeur ajoutée (tableau n° 8), taux observé pour les deux années (1968 et 1969) où le nouveau régime fiscal a été appliqué.

I.2.5.2 - Volumes

Pour cerner de plus près le sens de la politique de l'Etat en matière d'impôts, il importe d'essayer de dégager, malgré les modifications importantes intervenues dans le mode de prélèvement de ces impôts (assiettes et taux), comment se sont effectuées les variations de prix (taux de l'impôt). Ceci nous conduit à retenir à travers toute la période un indicateur unique de volume afin de rendre les différentes périodes comparables. Le meilleur indicateur de ce point de vue est la valeur ajoutée brute ; il permet par ailleurs une comparaison entre les diverses activités et en particulier avec la SNCF.

I.2.6 - Assurances - Charges financières

I.2.6.1 - Valeurs

Les valeurs de ces deux postes sont fournies par la comptabilité nationale de 1962 à 1969, ils ont été extrapolés par les années 1970 à 1972.

I.2.6.2 - Volumes

Pour le poste assurance, l'indicateur de volume retenu est le parc de véhicules possédés par les transporteurs publics. Pour les charges financières, nous ne possédons aucune estimation concernant leur endettement, nous avons supposé en première approximation que celui-ci variait comme le chiffre d'affaire qui a été donc retenu comme indicateur de volume (tableaux 9 et 10).

I.2.7 - Infrastructure routière

La détermination de la charge d'infrastructure imputable au transport public routier de marchandise pose un certain nombre de problèmes qui n'ont pas reçu à ce jour une solution complète et totalement satisfaisante.

Ces problèmes relèvent d'une part de la détermination et des informations statistiques concernant les divers types d'usages des infrastructures et les diverses catégories de dépenses d'infrastructures, et d'autre part les liaisons entre ces utilisations et ces dépenses.

Un travail très important dans ce domaine a été réalisé par le Ministère des Transports (1) dans le but d'instaurer une tarification spécifique aux transports routiers de marchandises.

Il apparait en effet que les taxes sur les carburants payées par l'ensemble des usagers de la route couvrent la totalité des dépenses des collectivités (Etat, Départements et Communes) au titre de la création et de la gestion de ces infrastructures (y compris frais de Police). Cette couverture est très largement assurée si l'on inclue dans la taxe intérieure la TVA sur les carburants qui, rappelons-le n'est pas déductible.

Mais il apparait également que si l'on observe un très bon équilibre financier global, la répartition des charges entre les différents utilisateurs au prorata de la consommation de carburant, telle que la réalise le mode actuel de taxation, est une approche qui favorise sans doute le transport de marchandises. Et ceci est d'autant plus vrai que le niveau de la taxe sur le gaz oil est plus de deux fois inférieur au niveau de la taxe sur l'essence (2). Par ailleurs certaines dépenses sont tout à fait spécifiques du transport routier, en particulier les travaux de gros entretien et de renforcement des chaussées nécessités par les détériorations dues essentiellement aux poids lourds.

1.2.7.1 - Taxation actuelle (taxe à l'essieu)

En vue d'établir une taxation spécifique pour les poids lourds, la commission a établi par type de véhicule la charge affectable au titre :

- des coûts marginaux de police
- des coûts marginaux d'entretien
- des coûts sociaux de congestion
- des coûts marginaux de renforcement de chaussées (sur la base d'un programme prévisionnel).

En déduisant du total de ces charges le montant payé par chaque type de véhicule au titre des taxes sur les carburants, on obtient le montant d'une taxe complémentaire qui serait à imputer à chaque type de véhicule.

Il faut cependant noter que, du fait que seule une faible part des coûts d'infrastructure est prise en compte (3), les dépenses affectables ne sont supérieures aux taxes sur les carburants que pour les plus gros porteurs, en raison de la part importante des frais de renforcement des chaussées qui leur sont imputables. Ainsi la taxation qui en résulte (dite taxe à l'essieu) apparait dans sa forme actuelle beaucoup plus comme une taxe spécifique justifiée par les frais de gros entretien et de renforcement des chaussées et destinée à dissuader les charges à l'essieu importantes qu'une tarification complète des infrastructures.

(1) Commission d'Etude des coûts d'infrastructure.

(2) Au 31/12/1972 la taxe intérieure sur le SUPER était de 62,25 F/hl dont 24,21 correspondant au niveau de la taxe sur gas-oil et 38,03 F de supplément.

(3) en particulier les dépenses de création d'infrastructure ont été exclues de l'assiette servant de base au calcul de la charge affectable.

En 1972, alors que les transporteurs routiers (publics et privés) payaient à l'Etat près de 6 milliards de Francs au titre de taxes sur les carburants, la taxe à l'essieu représentait seulement 150 millions de francs (2,5 %). C'est assez dire que l'instauration de cette taxe modifie extrêmement peu les recettes de l'Etat et leur répartition au titre de la circulation routière entre les différents usagers, même si elle permet une certaine orientation au niveau des choix effectués par les transporteurs dans leur matériel.

1.2.7.2 - Etude d'une variante

Nous nous proposons de regarder, en utilisant des méthodes et hypothèses similaires à celles de la Commission Laval, les charges imputables aux transports publics de marchandises en considérant non plus une partie des frais d'infrastructure, mais leur totalité. Ce qui conduit à prendre en compte les dépenses suivantes, non prises en compte par la commission :

- la totalité des dépenses des communes,
- les dépenses d'investissement et certaines dépenses de fonctionnement pour les réseaux Nationaux et départementaux.

a - Méthode d'imputation des dépenses

S'agissant d'une étude rétrospective, nous prenons, non plus des dépenses marginales prévisionnelles, mais la totalité des coûts réels.

Par ailleurs, en l'absence d'informations précises sur la décomposition des charges par fonction, en particulier pour les réseaux communaux et départementaux et d'une philosophie suffisamment précise et admise par tous sur l'imputation de ces frais, nous sommes de ce fait contraints d'utiliser les clés d'imputation les plus générales possible. Les résultats qui en sont issus ne pouvant être considérés que comme une hypothèse de travail.

Les clés de répartition des charges seraient les suivantes :

- Les travaux de renforcement et de gros entretiens seraient imputés en totalité au transport de marchandise.
- Les autres charges prises en compte par la Commission (Police et entretien) seraient réparties en fonction des coefficients d'encombrement. Ceux retenus par la Commission sont les suivants :
 - . un véhicule de charge utile comprise entre 3 et 9 tonnes est équivalent à 3,5 voitures particulières,
 - . un véhicule de charge utile supérieur à 9 tonnes est équivalent à 6,2 voitures particulières.
- Les autres charges (d'investissement et de fonctionnement) seraient réparties également en fonction de l'encombrement.

Encombrement

Ainsi pour l'année 1967 pour 128,8 milliards de véhicules-kilomètres, le transport de marchandises représentait 12,8 milliards de véhicules-kilomètres répartis ainsi :

. charge utile inférieure à 3 t	:	4,9 milliards véhicules-km
. charge utile comprise entre 3 et 9 t:	3,0	" " "
. charge utile supérieure à 9 t	:	4,9 " " "

Une fois appliqués les coefficients d'encombrement indiqués ci-dessus, le transport de marchandise (public et privé) représente 28,3 % de l'encombrement du réseau.

Sachant que le taux de croissance de la circulation des véhicules particuliers (1) et du transport de marchandises sont restés voisins sur la période considérée (2) nous retiendrons un taux unique sur toute la période égal à 30 % (dont 14 % pour les transporteurs publics).

Charge à l'essieu

On ne dispose pas pour répartir les charges de gros entretiens et renforcements entre transporteurs publics et privés de statistiques concernant le nombre de véhicules-kilomètres pour chaque type de véhicule. La clé que nous pouvons utiliser ici est la répartition du trafic par gros porteurs entre le public et le privé.

Pour 1967, on a les résultats suivants :

Millions véhicules-kilomètres	Total	Public
CU > 9 t	4.902	2.915 (59,5 %)
CU > 13 t	1.787	1.230 (68,8 %)

Nous retiendrons un chiffre moyen de 65 % pour les transporteurs publics pour toute la période considérée.

(1) Sur routes nationales.

(2) Pour un indice de circulation de 100 en 1962, l'indice de circulation des véhicules particuliers se situait à 182,8 en 1970 et à 203,3 pour le transport de marchandise.

b - Estimation des charges imputables au transport public de marchandises

La valeur de dépenses de l'Etat et des collectivités locales que nous utilisons sont issues des comptes de la Nation (cf. paragraphe 272.1).

Compte tenu des règles indiquées plus haut concernant les coefficients d'imputation on obtient les résultats suivants pour l'année 1967.

Année 1967	Dépenses (10 ⁶ F)			Charges imputées			
	Etat	Collectivités locales	Total	tous transports		dont : transporteurs publics	
				%	10 ⁶ F	%	10 ⁶ F
Fonctionnement	1.862	1.920	3.782	30	1.135	14	529
Investissement	1.034	1.190	2.224	30	667	14	311
Gros entretien	165	690	855	100	855	65	556
Total	3.061	3.800	6.861	38,7	2.657	20,4	1.396

Le même calcul pour l'année 1971 ⁽¹⁾ conduirait à imputer 40,8 % des charges au transport de marchandises et 21,9 % aux transporteurs publics, sur un total de 13 milliards de francs de dépenses.

Au niveau des recettes de l'Etat, les transporteurs ont payé au titre des taxes sur les carburants près de 3 milliards de Francs en 1966 (41 % des charges d'infrastructures) et plus de 6 milliards en 1971 (43 %). Il apparaît donc que les transporteurs supportent une charge sensiblement égale à l'usage qu'ils font des infrastructures, sous réserve d'admettre les hypothèses précédentes concernant la répartition des frais (paragraphe 272.1).

En revanche les transporteurs publics ne paient, au titre de la taxe sur les carburants, du fait que la plus grande part de leur consommation est faite de gaz oil, que 724 millions de F en 1966 et 1,5 milliard en 1971 soit 9,9 et 12 % des dépenses d'infrastructure, alors que plus de 20 % de ces dépenses leur serait imputables avec les mêmes hypothèses. C'est donc un supplément de 10 % des charges d'infrastructure qu'il faudrait donc leur imputer en plus de ce qu'ils paient déjà. Ce résultat nous conduit à étudier en plus du compte hors infrastructure un compte intégré où les charges d'infrastructure représentent 10 % des charges totales de l'Etat et des collectivités locales.

(1) pour les collectivités locales on a pris pour l'année 1971 un taux de gros entretien/investissements égal à celui de 1967 en l'absence d'autres informations.

I. 2. 7. 3 - Dépenses d'infrastructures (Valeurs)

a - Valeurs

Les dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'Etat et des collectivités locales sont reprises des Comptes de la Nation.

Quand certaines différences apparaissent d'un rapport à l'autre on a retenu le dernier chiffre publié.

On a retenu l'ensemble des dépenses, en excluant toutefois les dépenses des autoroutes concédées. On a considéré en effet que les péages payés par les transporteurs constituaient une tarification correcte de ces autoroutes.

Dans l'hypothèse retenue 10 % de ces charges pourraient être imputées aux transports publics (tableau n° 11). Cette ligne de charge apparaîtra dans un deuxième compte d'exploitation (hypothèse 2).

Il faut remarquer ici une différence importante avec la SNCF du fait que la charge d'infrastructure apparaît ici comme un achat de service. Il ne s'agit donc pas d'un compte intégré contrairement à la SNCF pour laquelle la production et la gestion d'infrastructure étant intégrées à la production transport, les charges afférentes sont réparties entre les divers postes.

b - Volume

Nous retiendrons ici un indicateur unique : les tonne - kilomètre produites, pour caractériser l'usage que font les transporteurs des infrastructures. Il est certain qu'il ne peut s'agir ici que d'une première approximation nécessitée par le caractère très général de l'approche suivie. Une approche plus analytique n'étant pas actuellement possible du fait que seuls quelques points ont fait l'objet d'études approfondies comme ce qui concerne le gros entretien et le renforcement sur routes nationales.

II - ANALYSE DES COMPTES DE SURPLUS.

La technique, comme la théorie, des comptes de surplus est désormais classique, nous ne la reprendrons donc pas ici. Nous ferons seulement quelques remarques à propos de la présente étude.

Pour évaluer l'évolution de la situation réelle de chaun des agents, il est nécessaire de supprimer les transferts fictifs dus à l'érosion monétaire. Par ailleurs, il fallait rendre comparable les différentes années.

L'analyse portera donc essentiellement sur des comptes de surplus en francs constants 1962.

Les taux moyens sur la période dont il est question dans le texte :

- Taux de surplus,
- Taux de productivité partiel des facteurs,

sont calculés comme la moyenne des taux annuels.

II.1 - LES SURPLUS DE PRODUCTIVITE A LA S. N. C. F.

L'analyse des surplus de productivité impliquait la prise en considération de deux types de variations : les unes touchant aux volumes, les autres aux prix. Les premières permettaient de définir les gains ou pertes de productivité réalisés chaque année ; les secondes mettaient en évidence la répartition entre les différents agents de ce surplus, positif ou négatif, ainsi que des héritages.

Cette dualité nous a conduit à présenter d'abord des comptes en volume et par facteur et produit , à partir desquels il était possible de dégager le surplus créé annuellement par la SNCF, le surplus distribué étant fourni par une seconde série de comptes en prix et par agent.

Il convient toutefois de préciser dès maintenant que si tous ces comptes ont été établis en francs courants et en francs constants, nous nous sommes toujours efforcés de centrer notre analyse sur les résultats exprimés en termes réels (1). Cette démarche nous a semblé en effet la plus juste, puisqu'elle seule permettait de dégager l'importance exacte des phénomènes de transfert. Il reste cependant que l'inflation ne saurait être négligée, dans la mesure où elle est partie intégrante du contexte économique dans lequel se situe la SNCF, et que nous nous référerons parfois aux chiffres nominaux sans pourtant accorder aux phénomènes purement monétaires un rôle prépondérant.

Ceci posé, nous procéderons à l'analyse en deux temps. Nous examinerons tout d'abord l'évolution, en volume, de la production et des différents facteurs utilisés en conservant la distinction par poste telle qu'elle apparaissait dans la comptabilité d'exploitation. Nous étudierons ensuite, par catégorie d'agents cette fois, les avantages ou désavantages de prix dont ont pu bénéficier les diverses parties prenantes.

II.1.1 - VARIATIONS DE VOLUME : ANALYSE DU SURPLUS CREE

Nous reprendrons ici la classification des recettes et charges telle qu'elle a été définie dans la première partie de ce rapport, avec toutefois les quelques modifications suivantes.

On notera tout d'abord que les éléments qui, dans la comptabilité d'exploitation, apparaissaient en déduction des charges, à savoir les contributions aux voies et passages à niveau (V. P. N.) et les contributions diverses, ont été ici portées en recettes et regroupées avec les recettes hors trafic. Par ailleurs, les indemnités compensatrices ont été assimilées aux subventions versées par l'Etat et, de ce fait, éliminées des recettes du trafic qui ne représentent plus que les ressources directement issues du transport de marchandises. Enfin, le poste "recettes diverses" a été isolé et reste ainsi distinct des autres recettes hors trafic.

En fait, cette nouvelle présentation vise uniquement à ce qu'à chaque poste de la comptabilité d'exploitation corresponde un agent déterminé et un seul, afin de renforcer la cohérence entre l'étude des variations de volume et celle des variations de prix (2).

En dernier lieu, on constatera que le poste "produits des réalisations d'actif" a disparu. Nous avons considéré en effet que ces produits constituaient plus des modifications apportées au capital de la SNCF que des

-
- (1) Tous les commentaires qui suivent porteront donc, sauf notation expresse, sur les chiffres en francs constants, c'est-à-dire, ne tenant plus compte de l'inflation.
- (2) En fait, le poste "contributions diverses" fait ici exception puisqu'il est regroupé avec l'ensemble des recettes provenant de l'Etat alors qu'il sera, par la suite, intégré dans le compte d'agent "Fournisseur".

éléments pouvant donner lieu à la création d'un surplus de productivité. De plus, la correspondance avec un agent précis s'avérait difficile, ce qui nous a confirmés dans notre décision d'éliminer ce type de recettes des comptes de surplus.

Les résultats sont les suivants (Cf. Graphiques 1 et 2 ; Annexe : Tableaux 18 et 19).

II.1.1.1 - Production

Selon ce qui vient d'être dit, la production peut être décomposée en trois types de recettes :

a) Recettes du trafic (cf. Annexe : Tableau 7)

Celles-ci suivent bien évidemment l'évolution du trafic, comme le prouvent les variations en volume enregistrées sur les douze années considérées.

Dans une première période (1961-1964), le volume des recettes tarifaires est ainsi en constante progression, bien que celle-ci s'avère assez inégale selon les années. En fait, ces inégalités semblent liés à des phénomènes très conjoncturels : ainsi le très haut niveau atteint en 63 est dû, en partie, aux grands froids qui ont marqué les premiers mois de l'année et paralysé presque totalement les autres modes de transport. De même, la baisse notée en 64 par rapport à 63 peut s'expliquer, entre autres, par la forte diminution du trafic des minerais qui s'amorce dès cette année.

Au contraire, la tendance générale à l'accroissement reflète deux phénomènes relativement stables : d'une part l'évolution favorable du trafic sur les quatre années considérées; d'autre part, l'effort fructueux de gestion et de modernisation entrepris par la SNCF. Dans ce cadre, le développement du transport par wagons et trains complets joue un rôle important, puisqu'il permet à la fois une économie pour la clientèle et une meilleure utilisation du matériel roulant utilisé.

Dans une seconde période (1965-1967), le volume des recettes du trafic ne cesse de décroître. L'influence du plan de stabilisation impulsé en 1963 est ici très sensible, bien qu'assez tardive : la SNCF s'affronte durant ces trois années à une conjoncture économique peu favorable au niveau national. Si, en 1965, le trafic par wagon n'est, contrairement aux expéditions, pratiquement pas touché, en 1967 c'est l'ensemble du transport de marchandises qui est en régression. Ce phénomène est d'ailleurs accentué par la chute du trafic des produits pondéreux que nous avons déjà signalée en 1964 et qui s'amplifie nettement.

En 1968, la reprise du trafic qui s'annonce en début d'année est progressivement bloquée par les événements de Mai-Juin. Toutefois, le mouvement se confirme à l'automne et, malgré la paralysie du

printemps, le volume des recettes tarifaires est en très légère augmentation sur celui de 1967, en particulier grâce à un accroissement notable du trafic des produits pondéreux et bien que le trafic de détail continue de régresser.

Cette tendance à la hausse s'accélère en 1969 et 1970, la conjoncture économique étant favorable depuis septembre 1968 et le transport des produits métallurgiques et chimiques se développant fortement. Il faut aussi souligner ici le rôle des différentes réformes mises en oeuvre par la SNCF en vue d'adapter ses possibilités aux besoins de sa clientèle et qui portent leurs fruits : meilleure utilisation du matériel remorqué (wagons à bogie par exemple), électrification croissante du réseau, mise en place du SERNAM, amélioration des conditions pour tous les transports à longue distance, etc...

La très forte baisse constatée en 1971 par rapport à 1970 semble, dans ces conditions, très conjoncturelle et liée, en majeure partie, à la diminution du trafic des produits sidérurgiques et du charbon ainsi qu'aux deux semaines de grève qui ont paralysé le trafic au mois de Juin.

En fait, l'année 1971 marque aussi une nette reprise du trafic de détail (SERNAM) et un effort croissant d'adaptation des tarifs aux différents types de transport ou de produits transportés dans le but de renforcer la position de la SNCF sur le marché des transports.

L'augmentation du volume des recettes du trafic observée en 1972 semble confirmer le caractère tout à fait transitoire de la baisse notée l'année précédente et laisse présager que la reprise amorcée en 1969 devrait se consolider durant les années à venir.

b) Recettes diverses et autres recettes hors trafic (Cf. Annexe : Tableaux 8 et 9)

L'évolution en volume de ces deux types de recettes est sensiblement identique à celle des recettes du trafic, que nous venons de retracer.

Pour les recettes diverses, le parallélisme est assez remarquable, avec toutefois des renversements de tendance plus marqués, proportionnellement, que pour les recettes de trafic, en particulier pour les années 1965, 1968 et 1971.

Pour les autres recettes hors trafic, l'évolution observée suit d'un peu moins près celle des recettes du trafic et semble en fait aussi liée aux mouvements du trafic qu'à ceux de la conjoncture économique nationale. Ainsi les années de forte expansion ou de forte inflation comme 1963 et 1969, marquent-elles des poussées très nettes en volume pour ce type de recettes. Ce phénomène s'explique avant tout par le poids

particulier des contributions aux V. P. N. à l'intérieur du poste jusqu'en 1970, contributions qui sont en partie calculées jusqu'à cette date sur la base d'indices économiques tels que l'indice du prix de gros industriels (1).

Au total, on constate que le volume de la production exprimé en termes réels est essentiellement déterminé par le volume du trafic et que ses variations, d'une année sur l'autre, suivent une courbe très similaire à celle des variations du volume des seules recettes tarifaires. C'est ainsi que pour une année moyenne, les variations du volume des recettes de trafic représentent exactement 80 % des variations totales de la production, dans lesquelles les recettes diverses et les autres recettes hors trafic n'interviennent respectivement que pour 7 % et 13 %.

En fait, ces deux derniers types de recettes ne jouent jamais un rôle prépondérant dans l'évolution du volume de la production mais semblent plutôt accentuer les tendances observées au niveau des recettes du trafic, dans la mesure où elles sont les plus immédiatement sensibles à la conjoncture économique générale. Leurs variations en volume prennent ainsi une ampleur relativement plus grande que celles des recettes du trafic pour les années de forte expansion ou, au contraire, au début des périodes de recession.

Il reste cependant que les recettes du trafic constituent toujours l'élément déterminant dans l'évolution du volume de la production et que les autres recettes ne constituent que des composantes secondaires de la recette globale, ayant une action amplificatrice sur les fluctuations de celle-ci.

On notera pour conclure que les résultats en termes nominaux et réels ne présentent pas d'écarts très significatifs jusqu'en 1969. Au contraire, sur les quatre dernières années, l'inflation gonfle très nettement les chiffres exprimés en francs courants. Les phénomènes monétaires paraissent donc influencer sur le montant des variations du volume des recettes mais non sur la structure de ces variations à l'intérieur de la production, ce qui ne change pas les termes de l'analyse en francs constants.

II.1.1.2 - Facteurs

Nous examinerons successivement les variations en volume des différents facteurs constituant, pour la SNCF, les charges d'un exercice.

a) Personnel (Cf. Annexe : Tableau 10)

C'est pour ce premier facteur que les variations en volume sont, et de loin, les plus importantes. La tendance générale est à une baisse très marquée tout au long de la période, puisque deux années seulement

(1) Pour les raisons expliquées ci-dessus dans la note méthodologique (cf. Introduction), la subvention forfaitaire de l'Etat apparue en 1970, n'est répercutée sur les variations de volume que l'année suivante, et ce de façon peu sensible puisqu'elle est en diminution dès 1971.

voient le volume correspondant aux frais de personnel soit s'accroître (1962), soit se stabiliser (1964).

En fait l'évolution observée est étroitement liée à deux éléments dont la combinaison nous avait fourni le volume des références : l'importance des effectifs d'une part, le nombre d'heures ouvrées annuelles d'autre part.

Les effectifs de la SNCF marquent, en 1961, une baisse importante, suivant en cela une évolution ininterrompue depuis déjà dix ans. Ils s'accroissent pourtant de 1962 à 1964, la progression du trafic pendant ces trois années ayant entraîné la titularisation de nombreux auxiliaires et un accroissement notable des admissions au cadre permanent, nettement supérieur aux départs en retraite ou aux démissions.

Toutefois, la tendance se renverse à nouveau dès 1965, le ralentissement du trafic provoquant une forte réduction du recrutement direct sans qu'aucune mesure exceptionnelle n'intervienne cependant au niveau des admissions au cadre permanent ou des titularisations. Des mesures de ce type devront malgré tout être prises en 1967, année où le niveau des effectifs devient le plus bas que la SNCF ait jamais connu.

Par la suite, en dépit de la forte reprise du trafic observée en 1969 et 1970, le volume des effectifs ne cessera de décroître, principalement en raison des progrès réalisés par la SNCF dans les domaines de la gestion et de l'exploitation des équipements.

Pour ce qui est des heures ouvrées annuelles, leur volume lui aussi est en constante diminution, suivant en cela une évolution générale destinée à améliorer la condition des travailleurs. C'est ainsi que durant la période observée, l'horaire hebdomadaire a été réduit à cinq reprises. En Octobre 1962, il passe de 48 à 46 heures ; en Juillet 1968, il est ramené à 44 h 30 ; en 1970, il est porté à 43 h 30 en Juin, 43 heures en Novembre ; enfin en Septembre 1971, il n'est plus que de 42 heures et ce jusqu'à la fin de l'année suivante. Par ailleurs, des aménagements plus restreints sont apportés au régime du travail en 1966 et 1967, qui visent à augmenter la durée des temps de repos pour différentes catégories de personnel.

Cette double évolution permet de comprendre les diverses variations de volume du facteur étudié. Ainsi en 1962, la hausse observée correspond à celle des effectifs, la réduction du temps de travail hebdomadaire ne pouvant la compenser entièrement dans la mesure où elle n'intervient qu'en fin d'année. Au contraire en 1963, cette réduction joue sur douze mois et l'emporte sur la nouvelle augmentation des effectifs réalisée pendant l'année. En 1964, les deux éléments s'annulent et le volume global des frais de personnel reste inchangé par rapport à l'année précédente.

Par la suite, les réductions d'horaires vont jouer un rôle d'accélérateur puissant sur la tendance décroissante provoquée par la baisse constante des effectifs. C'est ainsi, par exemple, que la double diminu-

tion du temps de travail intervenue en 1970 explique la baisse de volume particulièrement marquée pour les frais de personnel.

On notera cependant que pour les deux dernières années de la période, les réductions d'horaires ont eu une incidence plus faible que celle que l'on aurait pu normalement prévoir. Ce phénomène est sans doute lié en grande partie à la réforme des charges de retraites mise en place en 1970 et dont les répercussions se font sentir dès l'année suivante. Ces charges vont en effet diminuer en 1971 et 1972, et du même coup les variations en volume des charges patronales vont accuser une baisse sensible puisqu'elles ne représentent plus alors que 33 % de la variation globale des frais de personnel contrairement aux années précédentes où elles avaient crû régulièrement et étaient passées de 36 % à 41 % du total.

En conclusion, le phénomène essentiel est ici la baisse presque constante, et en tous cas très marquée, du volume du facteur étudié. Cette évolution est le reflet de deux éléments principaux qui, le plus souvent, agissent dans le même sens : une diminution des effectifs provoquée soit par un ralentissement du trafic, soit par une meilleure adaptation du personnel employé aux besoins réels de l'entreprise ; une réduction des horaires qui illustre la politique sociale menée au sein de la SNCF et, plus largement, au niveau national.

b) Combustibles et Energie de traction (Cf. Annexe : Tableau 11)

Le volume de ce facteur accuse une baisse très nette sur l'ensemble de la période, en dépit d'accroissements passagers et provoqués par des phénomènes très exceptionnels.

Ces accroissements portent en fait sur trois années. Ainsi en 1962 et 1963, ce sont essentiellement les conditions climatiques qui sont à l'origine des hausses observées : deux hivers successifs particulièrement rudes ont en effet impliqué pour la SNCF une consommation très supérieure à la normale en produits énergétiques, au moins pendant quelques mois. En 1969 par contre, c'est la reprise soudaine et très marquée du trafic, stagnant depuis plusieurs années, qui peut expliquer le redressement provisoire observé au niveau du volume des combustibles et de l'énergie de traction utilisés. Ce dernier se stabilisera d'ailleurs l'année suivante, bien que le trafic s'accroisse de nouveau ; pour diminuer fortement en 1971 en même temps que la production.

Si l'on fait maintenant abstraction de ces phénomènes conjoncturels, et que l'on s'attache à la tendance dominante que constitue la forte décroissance du volume du facteur étudié, on peut lui trouver deux origines. La première est bien sur l'évolution générale du trafic, que nous avons déjà examinée (cf. 1.1.a) et qui ne saurait être sousestimée. La seconde, et selon nous la plus importante, doit être recherchée dans l'électrification du réseau et la modernisation de l'ensemble du système de traction.

On constate en effet que le processus d'électrification est en progression constante sur l'ensemble de la période, malgré un certain ralentissement par rapport aux années antérieures. Les lignes électrifiées représentent ainsi 26,6 % du réseau en 1972, contre 18,8 % en 1961.

Pour ce qui est des modes de traction, l'élément essentiel est la disparition progressive de la traction vapeur qui devient pratiquement nulle en 1972. Dans le même temps, la traction électrique croît à un rythme régulier pour se stabiliser à partir de 1969, marquant toutefois des périodes d'accélération ou de ralentissement en fonction de l'évolution du trafic. La traction Diesel semble donner lieu quant à elle à une optimisation des possibilités puisqu'elle assure un pourcentage croissant, bien que modéré, du transport marchandises tout en consommant des quantités légèrement mais régulièrement décroissantes de combustible. Il faut voir dans ces tendances quelque peu contradictoires l'incidence du niveau général du trafic, mais surtout le rôle déterminant de l'amélioration des moyens techniques utilisés et des conditions d'exploitation.

La combinaison de ces différents phénomènes a permis d'affirmer, tout au long de la période, la prépondérance des deux modes de traction les plus économiques, sur le plan énergétique tout au moins, dans l'acheminement des marchandises. Cet effort de rentabilité effectué par la SNCF de 1961 à 1972 explique pour une grande part la diminution, déjà soulignée, du volume des combustibles et de l'énergie de traction utilisés.

Il est toutefois permis de se demander si le processus n'est pas, en 1972, parvenu à son terme, dans la mesure où la traction vapeur est devenue négligeable, et si les variations en volume du facteur étudié ne seront pas désormais liées avant tout à l'évolution du trafic, hypothèse que tendrait à accréditer la très faible diminution notée en fin de période.

c) Entretien et réparations (Cf. Annexe : Tableau 12)

On retrouve ici les quatre phases dégagées initialement pour la production : croissance en début de période, régression de 1965 à 1967, reprise à partir de 1969 avec une baisse marquée en 1971. Toutefois, l'évolution en volume du facteur étudié n'est pas exactement parallèle à celle du trafic, certaines corrections devant parfois être apportées aux tendances générales.

C'est ainsi que l'accroissement noté pendant les trois premières années, accentué d'ailleurs en 1963 par l'incidence des conditions climatiques déjà mentionnées, fait place dès 1964 à une forte diminution du volume des réparations et de l'entretien. Cette année est en effet marquée par de fortes réductions de programmes réalisées dans la perspective d'importants investissements à court terme et qui ne seront cependant pas effectués au vu de l'évolution très défavorable du trafic à partir de 1965.

Face à cette situation, la SNCF va se voir contrainte de réutiliser dès 1964, un certain nombre de locomotives à vapeur et de maintenir en service des wagons dont la durée de vie est pourtant dépassée. Cette politique se poursuivra jusqu'en 1968 : l'entretien et les réparations

seront limités au strict nécessaire, le parc sera faiblement renouvelé et les programmes initialement prévus fortement réduits chaque année.

Avec la reprise du trafic en 1969 et 1970, le facteur étudié va voir son volume augmenter très sensiblement en raison surtout de l'utilisation plus intensive du matériel roulant dans son ensemble.

En 1971, l'orientation se modifie à nouveau : une baisse exceptionnelle est enregistrée, confirmée par la variation observée au cours de l'année suivante. Si l'évolution du trafic joue ici encore un rôle indéniable, il faut cependant voir dans cette dernière tendance un changement plus profond qui touche à la politique d'équipement menée par la SNCF.

Cette fin de période est en effet marquée par l'élaboration et le début de réalisation d'un plan d'investissement, toujours souhaité par les dirigeants de la SNCF si l'on en croit les Rapports aux actionnaires annuels, mais retardé chaque année sous l'influence d'éléments conjoncturels ou en fonction de choix économiques nationaux. Les investissements qui sont alors décidés visent essentiellement à la modernisation du parc mais concernent aussi les installations fixes, comme les installations de sécurité par exemple. La rénovation du matériel roulant ainsi engagée va provoquer la mise au rebut du matériel le plus ancien et le ralentissement des travaux d'entretien et de réparation : c'est ce phénomène que l'on commence à observer en 1971 et 1972.

On notera pour conclure que le volume de l'entretien et des réparations est nettement plus sensible à l'évolution du trafic pour le matériel roulant que pour les installations fixes, qui, en tout état de cause, ont été les plus constamment affectées par les réductions de programmes observées sur la période.

Enfin, il convient de souligner encore le rôle fondamental joué par les investissements dans les variations en volume du facteur étudié. Ceux-ci déterminent en effet l'âge moyen du parc et des installations, leur obsolescence ou leur rajeunissement, et par là le niveau des tâches d'entretien et de réparation à effectuer non seulement sur une année, mais sur une période entière.

d) Dépenses diverses (Cf. Annexe : Tableau 13)

L'une des caractéristiques du poste "dépenses diverses" est son hétérogénéité très marquée. Il est en effet la somme d'éléments aussi différents que, par exemple, les frais généraux, les profits exceptionnels ou les prestations et cessions des tiers.

Cette disparité fait que les variations en volume des composantes de ce poste paraissent très conjoncturelles. Dans la mesure où elles subissent des évolutions qui peuvent converger ou au contraire s'opposer, il est extrêmement malaisé d'en tirer une analyse claire.

Ce qu'il convient cependant de retenir ici, c'est l'existence d'un grand parallélisme entre les variations en volume de ce facteur d'une part, de la production d'autre part. Les mouvements du trafic (cf. 1.1. a) semblent

ainsi déterminer presque entièrement les tendances qui se dégagent au niveau du volume des dépenses diverses.

On remarquera toutefois que l'année 1968 fait exception à cette règle : alors que la production amorcée déjà à cette période une légère reprise, les dépenses diverses marquent encore une forte baisse en volume, l'évolution ne se renversant qu'en 1969. Les causes de ce décalage sont difficiles à déterminer. Parmi elles figurent sans doute la forte diminution des frais généraux observée en 1968 et plus probablement la répercussion plus ou moins directe des événements des mois de Mai et Juin de la même année.

e) Impôts et taxes (Cf. Annexe : Tableau 14)

Selon ce qui a déjà été dit en première partie, deux périodes doivent ici être distinguées en raison de l'application de la TVA à partir de l'année 1968, application qui modifie entièrement le régime d'imposition de la SNCV.

De 1961 à 1968, les seuls impôts frappant le transport des marchandises sont des impôts sur salaires et retraites. Ceci explique que durant cette période, les variations en volume des impôts suivent exactement celles des frais de personnel, dont elles représentent entre 4 % et 5 % chaque année. La similitude presque parfaite entre les évolutions du volume de ces deux facteurs tient à ce que les impôts sont calculés par application d'un taux fixe sur les frais de personnel et que leurs variations ne sauraient par conséquent être soumises à d'autres influences qu'à celle du poste de référence. On se reportera donc, pour l'analyse des variations en volume des impôts entre 1961 et 1968, à celle qui a été présentée plus haut pour les frais de personnel (cf. 1.2. a).

De 1969 à 1972, la TVA appliquée sur les recettes de trafic représente l'essentiel des impôts frappant le transport ferroviaire. Ceux-ci vont donc varier en fonction de l'évolution du trafic décrite ci-dessus et à laquelle on pourra se référer (cf. 1.1. a).

On notera toutefois que les variations en volume observées pour les impôts et pour la production ne sont pas absolument parallèles. Ce phénomène a pour origines d'une part les changements intervenus dans le montant du taux de TVA appliqué, d'autre part l'incidence des impôts autres que la TVA qui reste cependant très minime.

Deux remarques méritent enfin d'être faites en guise de conclusion. En premier lieu, on constatera que l'année 1968 marque encore une diminution du volume des impôts, alors que le système de la TVA, déjà mis en place, pouvait laisser prévoir une forte augmentation. En fait, la méthodologie suivie pour l'élaboration des comptes de surplus implique que l'introduction d'un nouvel élément en cours de période n'est répercutée sur les variations de volume qu'avec un décalage d'un an, seules les variations sur les prix étant enregistrées la première année. La variation en volume est donc toujours celle des impôts sur salaires et retraites pour l'année 1968, qui a ainsi été rattachée à la première des deux périodes distinguées précédemment.

En deuxième lieu, il est à noter que les modifications du régime d'imposition appliqué à la SNCF nous ont contraints à choisir deux volumes de référence différents pour les périodes situées avant et après 1968 (cf. 1ère partie 1. e.). De ce fait, la comparaison entre ces deux périodes s'avère pratiquement impossible, les variations de volume des impôts n'étant pas calculées sur les mêmes bases et leur ordre de grandeur s'en trouvant profondément modifié.

f) Assurances (Cf. Annexe : Tableau 15)

Sous cet intitulé apparaissent en fait les indemnités pour dommages versées directement à sa clientèle par la SNCF, qui est en effet son propre assureur. Les dommages visés ici sont, pour l'essentiel, la détérioration ou la perte des colis et marchandises acheminés par rail. L'importance de ce facteur est extrêmement faible si on le compare au tonnage global transporté annuellement, ce qui explique que ses variations en volume soient d'une très faible amplitude et que leur poids soit pratiquement négligeable au niveau du surplus créé total.

On notera donc seulement ici que les hausses ou les baisses du volume des assurances sont essentiellement liées à deux éléments : la qualité du service fourni par la SNCF d'une part, les mouvements du trafic d'autre part. Bien que constamment renforcée grâce aux efforts permanents de l'entreprise, la qualité du transport ferroviaire était déjà tout à fait satisfaisante en 1961 et ne saurait donc jouer un rôle autre que secondaire dans l'évolution en volume du facteur étudié. Celle-ci va donc être surtout déterminée par les variations du trafic : on note ainsi de très légers accroissements lors des années de fort développement du transport marchandises, comme 1963, 1969 et 1970.

On ne retiendra ici, pour conclure, que la très grande stabilité du volume des assurances, comme en témoigne d'ailleurs la moyenne pratiquement nulle de toutes les variations observées sur la période.

g) Amortissement et renouvellement (Cf. Annexe : Tableau 16)

On retrouve, pour ce facteur, le même type d'évolution que l'on a déjà pu observer pour les charges d'entretien et de réparation (cf. 1.2. c.). Ceci provient de l'importance du rôle joué, dans les variations en volume de ces deux facteurs, à la fois par les mouvements du trafic et par ceux des investissements. Les deux éléments ont toutefois une influence très variable au cours de la période.

Ainsi, pendant les dix premières années et contrairement à celui de la production, le poids des investissements est extrêmement difficile à apprécier au seul vu des résultats chiffrés. Il semble en effet que le mode de calcul des charges annuelles d'amortissement et de renouvellement adopté jusqu'en 1970 tende à masquer le rôle des investissements, la procédure comptable mise en place par la suite étant d'ailleurs destinée à donner une image plus exacte de la réalité.

Pour le matériel roulant par exemple, les charges d'amortissement et de renouvellement sont constituées jusqu'en 1970 par une annuité forfaitaire

qui s'avère toujours inférieure aux charges réelles que devrait supporter l'exercice en fonction des investissements antérieurement réalisés. Cette annuité représente en fait 8 % des recettes tarifaires, desquels sont déduites les annuités payées au cours de l'année en règlement du matériel acquis sous le régime de la location-vente.

On s'explique alors d'autant mieux pourquoi les variations en volume du facteur étudié suivent de plus près celles de la production pendant cette période. On constatera ainsi un accroissement notable du volume des charges d'amortissement et de renouvellement lorsque le trafic est en expansion (années 1961 à 1963, 1969 et 1970). Au contraire, les années 1964 à 1968, marquées d'abord par un ralentissement puis par une régression de la production, verront ce volume diminuer de façon très sensible.

A partir de 1970, le mode de calcul de la dotation annuelle d'amortissement et de renouvellement change. Conformément aux dispositions de droit commun, cette dotation est désormais déterminée en fonction des durées de vie du matériel et des installations. Si en 1970 même cette modification n'est pas sensible dans les résultats, son influence se note dès 1971. Pour cette année en effet, le volume du facteur observé marque une baisse très exceptionnelle que l'on doit attribuer non seulement à l'évolution défavorable du trafic, mais aussi au faible niveau des investissements réalisés pendant les années précédentes. On remarquera d'ailleurs que la hausse affecte davantage les installations fixes que le matériel roulant, moins touché par les réductions de programmes décidées antérieurement.

Le fléchissement observé en 1971 se poursuit en 1972, bien qu'à un rythme moins accéléré, la reprise du trafic ne compensant pas la tendance à la baisse due aux faibles investissements du début de la période. Il est toutefois permis de penser que cette tendance se renversera rapidement, sous l'effet de la politique de fort investissement amorcée par la SNCF au cours des dernières années.

h) Charges financières (Cf. Annexe : Tableau 17)

On peut ici distinguer deux tendances très nettes.

Dans une première période, de 1961 à 1969, le volume des charges financières ne cesse d'augmenter, quels que soient par ailleurs les mouvements de la production. Ce phénomène s'explique de façon très simple. Les charges financières correspondent en effet pour l'essentiel à des emprunts destinés à couvrir les pertes enregistrées chaque année au niveau du résultat d'exploitation ainsi qu'à combler l'insuffisance de la dotation d'amortissement et de renouvellement par rapport aux charges réelles. Cette insuffisance ayant tendance à s'accroître en 1961 et 1969, le volume des remboursements a, lui aussi, augmenté dans le même temps. De plus, les pertes de chaque exercice vont croissant à partir de 1963, ce qui, conjugué à l'évolution précédente, provoque une hausse constante du volume des charges financières.

Dans une seconde période, à partir de 1970, le volume du facteur étudié marque une forte baisse qui ne disparaîtra qu'en 1972. Il faut voir dans ce phénomène la répercussion du changement des procédures comptables opérée en 1970 : depuis lors en effet, les charges financières ne comprennent plus l'amortissement des emprunts émis par la SNCF. Il faut y voir surtout l'influence du résultat d'exploitation qui devient très légèrement bénéficiaire en 1970, nul en 1971 et de nouveau déficitaire en 1972, tendances que l'on retrouve, en sens inverse naturellement, dans l'évolution en volume des charges financières.

*

Au total, le volume de l'ensemble des facteurs décroît de façon presque continue sur toute la période, ses variations étant essentiellement déterminées par celles du volume des frais de personnel qui sont, de loin, les plus importantes en valeur absolue.

Les autres facteurs semblent, quant à eux, jouer un rôle relativement secondaire dans l'évolution du total. Pendant les années de régression du trafic, c'est-à-dire de 1965 à 1967 et en 1971, ils accentuent la tendance à la baisse accusée par le volume des frais de personnel. Pendant les années d'expansion au contraire, comme en 1961, 1969 et 1970, ils freinent cette même tendance et parfois de façon très forte sous l'effet d'un événement particulier tel l'introduction de la TVA qui se répercute en 1969. Enfin, seules les années 1962 et 1963 voient le volume de l'ensemble des facteurs augmenter, l'évolution des frais de personnel marquant d'abord une hausse puis une baisse très faible par rapport aux autres années (cf. 1.2. a). et se trouvant en 1962 renforcée, en 1963 renversée, par celle des autres facteurs dont le volume s'accroît très nettement sur les deux ans.

Les variations du volume des différents facteurs pèsent ainsi de façon très inégale dans le total, comme en témoignent les résultats obtenus pour l'année moyenne. Ceux-ci montrent en effet l'importance des frais de personnel dont la variation en volume est exactement la même que celle de l'ensemble des facteurs, les autres variations s'annulant algébriquement et n'excédant jamais 12 % du total.

Pour conclure, on notera que les écarts entre les résultats en francs courants et en francs constants sont relativement faibles jusqu'en 1969, comme nous l'avions déjà constaté pour la production. Ces écarts s'accroissent à partir de 1970, les effets de l'inflation étant de plus en plus sensibles depuis cette date. Les phénomènes monétaires ne sont toutefois pas très significatifs au niveau des différentes évolutions dégagées au cours de l'étude dans la mesure où ils ne font qu'accentuer les tendances observées, sans jamais les modifier profondément.

II.1.1.3 - Surplus de productivité créé (Tableaux 18 et 19)

Le surplus global de productivité est égal à la différence algébrique entre les variations en volume de la production et celles de l'ensemble des facteurs. Sur toute la période, ce surplus est toujours positif, sauf en

1962, ce qui témoigne d'un accroissement presque constant de la productivité des facteurs entre 1961 et 1972.

En fait, seuls quatre facteurs sont à l'origine de ces gains, de productivité, les autres jouant très faiblement dans le sens inverse, comme les impôts, les charges financières, ou n'ayant pratiquement aucune influence, comme les amortissements.

Trois phénomènes sont ici à distinguer.

En premier lieu, les faibles investissements réalisés au cours de la période ainsi que les réductions de programmes décidées au niveau de l'entretien et des réparations ont provoqué des gains de productivité relativement faibles mais bien répartis sur l'ensemble des années. En effet, les variations des deux facteurs concernés ici, qu'elles marquent une augmentation ou une diminution, sont le plus souvent moins que proportionnelles à celles de la production et sont donc le reflet d'une amélioration sensible des conditions d'entretien et de renouvellement du parc roulant et des installations fixes.

En second lieu, le processus d'électrification du réseau et la meilleure utilisation du matériel Diésel, qui s'accompagnent de la quasi disparition de la traction vapeur, sont à l'origine de progrès importants au niveau de l'utilisation des combustibles et de l'énergie de traction. Le volume de ceux-ci est en effet en diminution sensible durant toute la période, sauf pendant les années de fort trafic où les hausses restent cependant minimes. Ainsi, en même temps que la production se développait de façon notable quoiqu'irrégulière, la productivité du matériel de traction s'est constamment accrue entre 1961 et 1972.

En troisième lieu, et c'est là le phénomène essentiel, la productivité du personnel a augmenté de manière considérable tout au long de la période, sauf toutefois en 1962, ce qui explique en grande partie que le surplus créé soit, cette année là, négatif. En dépit des mouvements du trafic et de l'accroissement moyen de la production entre 1961 et 1972, le volume des frais de personnel a fortement baissé en raison des réductions effectuées tant au niveau des effectifs que de l'horaire hebdomadaire de travail. Ceci dénote aussi bien une meilleure adéquation du personnel aux besoins de la gestion et de l'exploitation de la SNCF qu'une plus forte rentabilité de ce personnel, due en premier lieu à l'amélioration des moyens techniques mis à sa disposition.

Enfin, les variations du surplus créé sont évidemment liées à celles de la production. Toutefois, ce lien est surtout sensible lors des périodes de forte expansion du trafic, en particulier pour les années 1963, 1969 et 1970. En effet, les périodes de récession, mise à part l'année 1962 pour les raisons expliquées plus haut, sont marquées par l'apparition d'un surplus de productivité positif et quantitativement important, provenant des diminutions en volume enregistrées par les différents facteurs et qui compensent alors plus que largement les baisses de production observées.

II.1.2 - VARIATIONS DE PRIX : ANALYSE DU SURPLUS DISTRIBUE

On trouvera ici une analyse par agents et non plus par produits ou facteurs, dans la mesure où la répartition du surplus distribué constitue l'expression exacte des avantages ou désavantages de prix ou rémunération affectant les différents agents au cours de la période d'étude.

Cette nouvelle présentation a impliqué un certain nombre de regroupements au niveau des postes précédemment examinés, regroupements qui ont ainsi permis de dégager cinq grandes catégories d'agents.

- La clientèle. Sous cet intitulé ont été rassemblées les recettes provenant directement du trafic ainsi que les recettes diverses.

- Le personnel. On retrouvera là le poste frais de personnel sans modifications, c'est-à-dire les salaires et les charges patronales.

- Les fournisseurs. Ont été groupées ici les différentes consommations intermédiaires quelle que soit leur nature : combustibles et énergie de traction ; entretien et réparation ; dépenses diverses. Par ailleurs, le poste "crédits divers" a lui aussi été intégré à cette catégorie, la plupart de ces crédits étant en effet accordés, si l'on en croit les Rapports aux actionnaires, sur les dépenses diverses.

- Les agents financiers. On a repris ici le poste "charges financières", le seul où intervient directement ce type d'agent.

- L'Etat. C'est là le seul agent pour lequel se sont posés des problèmes de regroupement de postes et qui nous a contraint à choisir entre deux solutions. On pouvait en effet soit donner la priorité à la diversité de nature des interventions de l'Etat qui n'étaient, dans cette hypothèse, susceptibles d'aucune agrégation, soit prendre avant tout en compte l'unicité d'origine de ces interventions, qui pouvaient alors être réunies malgré leur multiplicité. C'est cette seconde optique que nous avons retenue puisque notre démarche visait ici à dégager les agents en présence et non l'action qu'ils exercent aux différents stades de la production. On a donc regroupé les postes suivants :

subventions et contributions de l'Etat, quel que soit leur objet (compensation pour mission de service public, indemnités compensatrices, contribution aux V.P.N., subvention forfaitaire) ; impôts et taxes ; amortissement et renouvellement ; assurances enfin, puisque la SNCF est son propre assureur.

Les résultats seront ainsi présentés selon cette nouvelle nomenclature (voir en annexe : Tableaux 22 à 25). Toutefois, on pourra retrouver, pour compléter cette analyse, le détail des variations de prix auxquelles sont soumis les divers produits et facteurs tels qu'ils sont apparus au cours de l'étude du surplus créé (voir Annexe : Tableaux 7 à 17).

Enfin, s'agissant ici de variations de prix, il convient de préciser dès maintenant que nous ferons appel aux résultats exprimés tant en francs courants qu'en francs constants, les phénomènes monétaires jouant désormais

un rôle structurel qui peut être important dans la répartition du surplus créé et des héritages.

II.1.2.1 - Clientèle

L'examen des chiffres exprimés en termes nominaux montre que cet agent n'a pratiquement bénéficié d'aucun avantage de prix pendant la période considérée. En effet, il ne se voit attribuer une part du surplus distribué qu'en 1964 et 1965, toutes les autres années étant pour lui marquées par des pertes, parfois très importantes, au niveau des prix.

Cette évolution est essentiellement le fait des augmentations appliquées presque chaque année sur les tarifs du transport de marchandises, et qui frappent soit la clientèle dans son ensemble, soit les utilisateurs de certains types de services particuliers (1). C'est ainsi que les plus grosses pertes subies par l'agent considéré coïncident avec les plus fortes hausses tarifaires observées sur la période (2).

En 1961, par exemple, la clientèle est à l'origine d'héritages élevés, puisqu'ils représentent 40 % du surplus distribué, en raison d'un relèvement des tarifs de 10,5 % pour les expéditions et de 5 1 % pour le transport par wagons. De même en 1971, les hausses de tarif de 5 % pour les "wagons et détail", de 9 % pour les colis, de 14,7 % pour les expéditions express dont le trafic se redresse nettement depuis la création du SERNAM, expliquent les fortes pertes de prix subies par la clientèle, qui atteignent 82 % de la masse globale des transferts. Pour d'autres années, comme 1969, où les tarifs n'ont pas été relevés, les pertes enregistrées par les utilisateurs peuvent provenir de l'application en année pleine d'augmentations tarifaires mises en vigueur à la fin de l'exercice précédent.

Enfin, les avantages de prix dont bénéficie l'agent considéré en 1964 et 1965 ont deux origines principales : l'absence de hausses tarifaires en 1964, les dernières datant de Juin 1963 ; la nette progression du transport par wagons ou trains complets, plus économique pour la clientèle, en 1964 et 1965.

Si l'on s'attache maintenant aux résultats en francs constants, on constate que les pertes réelles subies par la clientèle sont en fait beaucoup moins importantes que les pertes nominales : le désavantage de prix passe ainsi de 290 millions de francs courants à 2 millions de francs constants. En particulier, les hausses de tarif sont répercutées de façon beaucoup plus faible que précédemment. La clientèle bénéficie, en consé-

-
- (1) Comme on l'a dit plus haut, c'est la somme des recettes tarifaires et des recettes diverses qui apparaît ici. Les premières ont en fait un rôle déterminant sur l'évolution des variations de prix affectant la clientèle, les secondes ne faisant, le plus souvent, qu'accentuer la tendance dominante.
 - (2) Les résultats observés en 1968 ne seront pas pris en compte, dans la mesure où il est impossible de discerner l'influence qu'ont eu sur eux les événements de Mai-Juin ni d'en cerner les limites.

quence, d'avantages de prix sur six années et non plus sur deux, c'est-à-dire en fait sur la moitié de la période observée. On notera pour conclure que le rôle de l'inflation s'accroît très nettement à partir de 1968 et que les écarts entre chiffres réels et nominaux, qui jusque là ne dépassaient pas 250 millions de francs, varient alors entre 330 et 607 millions.

II.1.2.2 - Personnel

Cet agent bénéficie, sur toute la période, d'avantages de rémunération très importants (1) puisqu'ils représentent, en termes réels, plus de 40 % du surplus distribué pour dix années sur douze, cette proportion atteignant ou dépassant 60 % en 1962, 1963 et 1967.

Cette tendance est en fait le résultat direct des augmentations de salaire accordées chaque année par la SNCF à son personnel ainsi que de l'attribution de primes exceptionnelles à certains moments de la période. C'est le cas par exemple en 1962, où à une hausse moyenne des salaires de 9,4 % viennent s'ajouter trois types de primes différentes dont une prime uniforme versée pour célébrer le vingt cinquième anniversaire de la société, le tout provoquant une forte augmentation des avantages de rémunération perçus par le personnel. De même en 1968, les événements de Mai-Juin donnent lieu à un relèvement de 10,2 % du salaire de base et à un accroissement de 2,8 % de la masse salariale destiné à favoriser les bas salaires, ce qui explique l'importance des gains enregistrés cette année là par le personnel, qui sont d'ailleurs, en valeur absolue, les plus élevés de la période.

Au total, le lien entre les avantages de rémunération dont bénéficient les travailleurs de la SNCF et les augmentations de salaire est extrêmement étroit. Il justifie, pratiquement à lui seul, l'évolution de ces avantages entre 1961 et 1972.

Cette corrélation apparaît d'ailleurs aussi bien dans les résultats en francs courants que dans ceux exprimés en termes réels. L'inflation n'intervient en effet ici que pour diminuer l'importance des gains réalisés par le personnel, sans que jamais l'accroissement du niveau général des prix arrive à annuler les avantages nominaux de rémunération accordés aux salariés. On constatera toutefois qu'à partir de 1968, les écarts sont de plus en plus importants entre les chiffres réels et les chiffres nominaux et que les gains du personnel, très forts en francs courants, sont dus pour plus de la moitié aux seuls phénomènes monétaires.

II.1.2.3 - Fournisseurs

L'analyse pour cet agent est relativement complexe, dans la mesure où la catégorie visée n'est pas parfaitement homogène, les différents

(1) On ne tiendra pas compte, dans l'analyse, des résultats de 1970. La baisse observée cette année là ne provient en effet que des modifications apportées au régime des charges de retraites, les salaires continuant, eux, à progresser.

fournisseurs regroupés ici ne se trouvant pas dans la même situation ni vis-à-vis de la SNCF, ni au sein de l'économie nationale.

Globalement, les résultats en termes réels montrent que l'agent considéré bénéficie d'avantages réguliers de rémunération sur la période, cette tendance étant cependant coupée, à plusieurs reprises, par des années de pertes importantes.

Les avantages observés correspondent le plus souvent à des augmentations dans le coût des matières ou services fournis à la SNCF. Au contraire, les pertes sont en général provoquées par une détérioration des conditions de vente due soit à l'évolution du trafic ferroviaire soit à la conjoncture économique globale. Toutefois, il est à noter que la perte très élevée enregistrée en 1968 par les fournisseurs doit être en grande partie imputée à l'apparition de la TVA et au fait que les prix sont, en conséquence, comptabilisés hors taxes.

Si l'on rentre maintenant dans le détail, il nous faut distinguer trois types de fournisseurs. Tout d'abord les entreprises d'entretien et de réparation qui déterminent en fait l'évolution générale de la catégorie, puisqu'elles subissent en effet les plus fortes variations de prix sur l'ensemble de la période. Ce sont elles par exemple qui supportent les pertes les plus lourdes entre 1961 et 1972, ces pertes l'emportant d'ailleurs sur les gains et l'année moyenne marquant un désavantage de 10 millions de francs pour ces fournisseurs.

Les fournisseurs divers viennent en seconde place, les variations de prix qui les affectent étant presque toujours quantitativement plus faibles que pour le premier type d'entreprises. Les avantages de rémunération dont bénéficient ces fournisseurs sont dans l'ensemble plus élevés que les pertes et se situent, en année moyenne, aux alentours de 5 millions de francs.

En troisième lieu, viennent les fournisseurs de combustible et d'énergie de traction. Les variations de prix sont, pour eux, de faible amplitude et l'on constate, en année moyenne, une perte d'environ 3 millions de francs. Il faut souligner ici la baisse constante de prix enregistrée par les combustibles liquides jusqu'en 1968 et qui fait place ensuite à une augmentation tout aussi constante jusqu'en 1972.

Enfin, il convient aussi de noter les avantages de prix résultant de l'évolution des crédits divers et qui sont particulièrement forts entre 1968 et 1970. Ce phénomène vient renforcer la tendance observée au niveau des fournisseurs divers et compenser ainsi les pertes subies par les deux autres types de fournisseurs.

Au total, l'agent considéré bénéficie en moyenne d'un très léger gain annuel, d'un montant de 3 millions environ. Son importance ne saurait toutefois être minimisée, puisqu'il est à l'origine d'héritages représentant plus de 18 % du surplus distribué sur un tiers de la période et bénéficie sur trois autres années de 17 % au moins des transferts opérés, cette proportion atteignant 44 % en 1971.

On remarquera pour conclure que les écarts entre résultats réels et nominaux sont significatifs du rôle important joué par l'inflation, et ce, dès le début de la période. Les variations de prix dues aux phénomènes monétaires sont ainsi supérieures aux variations de prix réelles pour six années sur douze. Il semble donc que les fournisseurs soient particulièrement frappés par l'inflation qui gonfle de façon assez forte les avantages réels de rémunération dont ils peuvent bénéficier.

II.1.2.4 - Agents financiers

Le manque d'information rend ici difficile toute analyse détaillée. On se contentera donc de noter, pour cet agent, deux phénomènes particulièrement nets.

On remarque tout d'abord que le poids de l'inflation est pratiquement aussi sensible au début qu'en fin de période, le rôle des phénomènes monétaires étant assez important d'ailleurs pour transformer en 1965, mais surtout en 1969 et 1971, des avantages non négligeables de rémunération en légères pertes pour les agents financiers.

En second lieu, il convient de souligner que la perte enregistrée, en année moyenne, par le type d'agent considéré est essentiellement due aux modifications apportées à la comptabilisation du poste "charges financières" à partir de 1970. Nous avons vu en effet qu'à cette date, les charges d'emprunt ne sont plus intégrées dans ce poste, ce qui équivaut ici à transformer sensiblement la catégorie même des agents financiers. En fait, jusqu'en 1969, ces agents se voient attribuer un avantage de rémunération moyen d'environ 9 millions par an, les résultats des trois dernières années renversant entièrement cette tendance, la variation exceptionnelle de prix observée en 1970 ayant, dans cette évolution, un rôle absolument déterminant.

On notera enfin que les agents financiers ont, au cours de la période, une influence très faible par rapport aux autres agents tant au niveau des héritages créés que des avantages reçus.

Ceux-ci ne représentent en effet jamais, pour la catégorie étudiée, plus de 15 % du surplus distribué en termes réels.

II.1.2.5 - L'Etat

Nous avons souligné déjà que les interventions de cet agent étaient multiples et distinctes tant par leur forme que par leur nature, cette disparité rendant très difficile toute analyse globale.

Cependant, les résultats obtenus démontrent, s'il en était besoin, le rôle déterminant de l'Etat dans les processus de transfert observés à la SNCF. Les héritages dont l'Etat est à l'origine ou les avantages de rémunération dont il est bénéficiaire représentent en effet, pour dix années sur douze, plus du tiers du surplus distribué total ; cette proportion atteint plus de 80 % pour les années 1962 et 1970.

En fait, on constate que les chiffres globaux suivent, le plus souvent, l'évolution du résultat d'exploitation du secteur marchandises, qui apparaît dans les comptes de surplus sous l'intitulé "Reste" (Cf. Annexe : Tableaux 20 et 21). L'importance quantitative de ce poste est en effet largement supérieure à celle des divers éléments représentant les autres formes d'intervention de l'Etat.

C'est ainsi que de 1962 à 1965, l'Etat subit de fortes pertes de rémunération, cette période voyant le déficit d'exploitation du secteur marchandises augmenter de façon très sensible. Au contraire, lorsque ce déficit décroît, les variations du reste deviennent positives et l'Etat bénéficie d'avantages de rémunération importants.

On ne saurait toutefois réduire le rôle de l'Etat à celui de principal actionnaire de la SNCF. Si ses autres interventions ont une moindre influence sur les transferts dont il est l'origine ou le bénéficiaire, elles ne sauraient pour autant être négligées.

Dans la plupart des cas, les éléments traduisant de façon comptable ces interventions (1) ont pour rôle essentiel d'amplifier ou de corriger selon la conjoncture, la tendance dominante précédemment dégagée.

Pourtant, ponctuellement, ces éléments peuvent avoir une influence déterminante en fonction de changements intervenus soit dans les procédures comptables de la SNCF soit dans la nature même des interventions de l'Etat.

C'est le cas par exemple en 1968, où l'application de la TVA provoque un gonflement du volume des impôts et par là même un avantage considérable de rémunération pour l'Etat. Cet avantage compense de très loin la perte subie en raison du fort accroissement du déficit d'exploitation dû aux événements de Mai-Juin et explique que l'Etat soit bénéficiaire, cette année là, d'une part importante (57 %) du surplus distribué.

De même, en 1970, l'attribution d'une subvention forfaitaire à la SNCF implique une grosse perte pour l'Etat, qui représente plus du tiers de l'avantage exceptionnel provoqué par le bénéfice d'exploitation réalisé cette même année pour la première fois depuis le début de la période. En 1970 encore, le changement des règles comptables relatives aux charges d'amortissement et de renouvellement entraîne un gain substantiel pour l'Etat qui reçoit, au total 84 % du surplus global distribué.

Finalement, ce que mettent avant tout en évidence les résultats, c'est l'extrême ambiguïté que constitue la prise en compte de l'Etat en tant qu'agent unique. Il est clair en effet que si les différentes interventions de cet agent ont des interrelations parfois évidentes (comment ne pas lier l'apparition d'un bénéfice d'exploitation à l'attri-

(1) Rappelons que ces éléments sont constitués par les postes assurances ; subventions et contributions ; impôts et taxes ; amortissement et renouvellement.

bution de très fortes subventions?), elles ne sauraient pour autant être confondues dans un même poste tant la nature de chacune d'elle est originale.

Par ailleurs, la comparaison entre l'influence des diverses interventions de l'Etat, telle que nous venons de la faire, n'est pas non plus entièrement satisfaisante. Le choix d'indicateurs de volume distincts pour les postes regroupés sous l'intitulé "Etat" permet surtout de dégager des tendances, les rapprochements statistiques demeurant relativement aléatoires.

En fait, nous retrouvons ici les conséquences du manque d'informations précises que nous avons déjà souligné dans la première partie de ce rapport et qui, dans ce cas précis, limite quelque peu la portée des conclusions auxquelles l'analyse des surplus de productivité pouvait amener. Il semble que le rôle de l'Etat dans les processus de transfert ne saurait être appréhendé avec exactitude dans le cadre d'une étude aussi large que celle-ci et que seule une étude spécifique de la nature et des formes de ses interventions permettrait de pallier cette lacune.

II.1.2.6 - Surplus distribué

Comme on l'a déjà vu dans l'exposé méthodologique, le surplus distribué est la somme algébrique du surplus créé et des héritages. Il représente donc l'ensemble des transferts opérés au cours d'une année entre les divers agents intervenant dans l'exploitation de la SNCF.

Nous ne reviendrons pas ici sur le détail des transferts effectués durant la période d'étude, puisque cette analyse vient d'être faite pour chaque agent pris isolément (cf. paragraphes précédents)

Ce qu'il convient de souligner, c'est plutôt la relative stabilité du surplus distribué total. Celui-ci varie en effet de façon particulièrement forte au cours de deux années seulement : 1968 et 1970.

En 1968, l'importance des transferts s'explique d'une part par les grosses augmentations de rémunération dont bénéficient le personnel du fait des accords de Grenelle et l'Etat du fait de la mise en place de la TVA, d'autre part par les pertes subies par la clientèle en raison de la hausse des tarifs et des taxes qui leur sont appliquées.

En 1970, l'augmentation exceptionnelle du surplus distribué provient essentiellement de l'accroissement du trafic et de l'apparition d'un bénéfice d'exploitation relativement fort pour le transport de marchandises.

L'exemple de ces deux années est d'ailleurs très significatif de la composition du surplus distribué. Ainsi, en 1968, les transferts opérés

ont pour principale origine les héritages réalisés au cours de l'exercice, le nouveau régime d'imposition ayant ici un rôle déterminant. Au contraire, en 1970 c'est surtout le surplus créé qui s'accroît, ce qui provoque une hausse considérable des transferts entre les différents agents.

Cependant, on constate que la proportion des héritages et du surplus créé dans le surplus distribué est extrêmement variable, sauf pour la période 1963-1966 où un certain équilibre semble s'établir.

Au total, on constate pourtant que pour l'ensemble de la période, sauf l'année 1962, les avantages de rémunérations dont bénéficient certains agents sont très nettement supérieurs aux pertes subies par les autres. En fait, la moyenne de ces avantages et pertes n'est réellement significative que pour le Personnel et l'Etat qui sont ainsi les principaux bénéficiaires des transferts opérés de 1960 à 1972.

II.2 - LES SURPLUS DE PRODUCTIVITE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

La démarche suivie sera identique à celle adoptée pour l'analyse des surplus de productivité à la SNCF (Cf. Chapitre II - première partie), elle se décomposera donc en deux phases :

- Examen des variations de volume pour la production d'une part, les facteurs d'autre part.
- Analyse de la répartition du surplus ainsi créé entre les différents agents.

Bien que les comptes de surplus aient été établis, comme pour la SNCF, en francs courants et constants, les commentaires qui vont suivre se référeront essentiellement aux résultats en termes réels qui seuls permettent d'appréhender les transferts entre agents.

II.2.1 - VARIATIONS DE VOLUMES : CREATION DE SURPLUS

L'analyse portera sur la production d'une part, les facteurs d'autre part. (tableau 16)

II.2.1.1 - Production

Sur l'ensemble de la période étudiée, la comptabilité fait apparaître une croissance de la production en volume, dont le rythme moyen est de 8,5 % par an.

Cette évolution est tout à fait semblable sur l'ensemble de la période pour la courte et pour la longue distance en ce qui concerne les évolutions en volume. Cependant, ces évolutions sont le résultat de phénomènes différents sur chacune de ces catégories de distance.

Sur longue et moyenne distance, on observe une très forte croissance de la production physique (11,4 % par an) compensée par une certaine baisse des prix réels (2,7 % par an). Ceci est dû sans doute à l'amélioration très importante des performances sur longues distances et à certaines difficultés de la SNCF, en particulier en 1968/1969. Ce résultat, obtenu malgré le contingentement, suppose une croissance de la productivité du matériel importante : le nombre de licences autorisées n'a en effet crû que de 3,3 % par an entre 1964 et 1972 sur zone longue, (2 % par an seulement pour les gros porteurs) c'est-à-dire bien moins rapidement que la production physique.

Sur courte distance et camionnage, en revanche, la production physique n'a augmenté que de 8,2 % par an avec une légère augmentation de prix sur la période (1 % par an). Ici le contingentement ne semble pas jouer le nombre de licences ayant triplé de 1964 à 1972.

II.2.1.2 - Facteurs

Frais de personnel

La tendance générale est une augmentation du volume de travail fourni, relativement faible (entre 1 et 4 %/an selon les années) et très inférieure à l'augmentation de la production.

La distinction entre personnel non salarié d'une part, salarié d'autre part, fait apparaître des différences importantes.

En effet, pour la première de ces deux catégories il y a une quasi stagnation des effectifs autour de 20.000 personnes.

Alors que le nombre de salariés progresse en moyenne de 4 %/an, il semblerait que les années 1968-1969 marquent ici un tournant, les effectifs de non salariés diminuant après avoir été en légère croissance entre 1962 et 1967, en revanche le nombre de salariés étant en plus forte croissance au cours de ces deux années (+ 6 % par an).

En ce qui concerne la durée hebdomadaire de travail, il est intéressant de noter que l'impact de la réglementation des transports routiers publics semble assez faible. En particulier, il apparaît difficile de relier la diminution régulière de la durée hebdomadaire de travail entre 1968 (47,9 h) et 1972 (45,8 h) aux seules modifications de la réglementation au cours des dix dernières années :

- loi du 18 Juin 1966 fixant à 54 heures la durée hebdomadaire moyenne maximale calculée sur 12 semaines,
- accord "Cardinet" du 31 Mai 1968 réduisant cette moyenne d'une heure pour le transport routier public de marchandises seul.

Consommations intermédiaires

Ce facteur a globalement une évolution en volume légèrement supérieure

à celle de la production (+ 9,4 % par an) avec notamment une augmentation très marquée en 1968 et 1969 (30 % sur deux ans).

Ce même phénomène se retrouve au niveau de chacun des postes de consommations intermédiaires.

Amortissements

C'est le facteur de production qui augmente le plus en volume sur la période (près de 10 % par an), et plus vite que la production. Ceci compense en partie au niveau des facteurs la baisse relative de la main d'oeuvre.

Les variations de volume des amortissements sont caractérisées par des pointes en 1965, 1968 et 1970. La présence des cycles peut en fait être reliée à l'évolution du parc résiduel, qui est l'indicateur de volume retenu, bien que la règle adoptée pour le calcul de l'amortissement tende à modérer l'amplitude des variations de ce parc.

Ainsi les années de forts investissements : 1963-1964, 1966 et 1969, correspondent aux maxima d'amortissements signalées plus haut (1965, 1968 et 1970).

Le poste amortissement ne recouvre qu'une partie du capital consommé par les transports routiers qui comprend en réalité le matériel et les infrastructures. Sans être en mesure de calculer un amortissement économique des infrastructures, on peut estimer que celui-ci est, pour la partie imputable aux transports routiers publics, d'un même ordre de grandeur que l'amortissement du matériel.

Impôts et taxes

Des modifications du régime fiscal apparaissent en 1968. Il s'agit de la généralisation du régime de la TVA qui est étendue aux transports avec suppression corrélatrice des taxes spécifiques : taxes et surtaxes au poids, et la création d'une taxe à l'essieu pour les véhicules les plus lourds (4ème trimestre 1968).

Ces modifications du régime fiscal introduisent en 1969 dans les comptes en volume une discontinuité liée autant à l'augmentation du taux de référence qu'à la reprise de l'activité en 1968 et surtout en 1969. De ce fait, c'est le facteur dont le volume augmente le plus vite sur la période étudiée, sans que l'on puisse considérer qu'il en soit résulté, depuis 1968, un accroissement de service correspondant de la part de l'Etat.

A cette fiscalité indirecte, il faudrait ajouter les taxes payées sur les carburants et lubrifiants (taxe intérieure) qui peuvent être considérées, nous l'avons vu précédemment, comme une contrepartie des frais d'infrastructures engagés par l'Etat et les collectivités locales. Ces taxes s'élèvent en 1966 à 724 millions de francs pour les transporteurs publics contre 367 millions pour les autres impôts indirects. Après 1968, où la TVA est généralisée, le

produit des taxes intérieures (y compris TVA sur les carburants) demeure encore supérieur au produit des autres impôts indirects : 947 millions en 1968 contre 904 millions, 1.733 millions en 1972 contre 1.515 millions.

Assurances et charges financières

Ces deux postes entrent pour une part modeste dans la formation du surplus, leur évolution suit celle de la production et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Charges d'infrastructures (tableau 17)

Dans le cas où l'on impute les frais d'infrastructures (tableaux concernant l'hypothèse n° 2), on constate une forte croissance en volume (9,5 % par an) légèrement supérieure à celle de la production, mais inférieure à celle des amortissements.

Création de surplus (tableaux 16 & 17)

Il est estimé par différence entre l'augmentation du volume de la production et l'augmentation du volume des facteurs.

En moyenne, sur la période 1962/1972, le surplus est légèrement positif ; le taux de surplus (rapport du surplus au total des facteurs) est en moyenne égal à 2,5 % par an. Dans le cas où l'on impute des charges supplémentaires d'infrastructures, ce taux tombe à 1,4 % en moyenne.

Au niveau des variations annuelles de ce surplus, on constate que celles-ci sont liées étroitement aux fluctuations de la production.

Le surplus est négatif pour les années où le volume de la production croît le plus lentement (1967 et 1972), il est fortement positif pour les années où la production a augmenté le plus (1963 et 1969). Ce résultat serait la traduction d'une politique des entreprises orientée vers une forte croissance.

En revanche, le niveau de charges subit des variations moins importantes. L'année 1968 apparaît ici comme exceptionnelle : l'importante augmentation en volume de la production étant plus que compensée par l'augmentation des charges.

Au niveau de l'évolution des principaux facteurs de production, on constate que l'existence d'un surplus positif est dû essentiellement à une forte diminution de la main d'oeuvre, relativement à la production, sans qu'il y ait une croissance relative des autres facteurs, le volume des amortissements et des consommations intermédiaires suit, en moyenne sur la période, celui de la production.

Si l'on observe ce qui se passe au niveau des quantités physiques, on constate que :

- La production physique (TK transportées) est à l'indice 282 en 1972.
- La capacité de transport (en milliers de tonnes) des véhicules de plus de une tonne de charge utile est à l'indice 268 en 1972.
- Cette capacité est à l'indice 304 pour les véhicules de plus de 6,5 t de charge utile. Ceux-ci représentant alors 85 % de la capacité totale contre 75 % en 1962.

S'il n'y a donc pratiquement pas de gains de productivité apparents au niveau du matériel, la mise en oeuvre de plus en plus importante de gros porteurs, y compris pour la zone courte et le camionnage, a été un facteur essentiel de la diminution relative de la main d'oeuvre employée.

Il faut noter également une croissance importante en volume du poste infrastructure (hypothèse n° 2), légèrement supérieure à celle de la production (9,5 % par an en moyenne, contre 8,5 % pour la production). Il en résulte une diminution du surplus créé par rapport aux comptes de référence de 2,5 % par an à 1,4 %. Ce deuxième compte traduit sans doute plus fidèlement la situation de la production de transports routiers de marchandises qui est faiblement génératrice de surplus.

II. 2. 2 - VARIATIONS DE PRIX : SURPLUS DISTRIBUE

Il s'agit comme pour la SNCF d'une analyse par agents que l'on pourra suivre dans deux types de tableaux :

- Les comptes de surplus : dans la deuxième partie de ces tableaux (en francs courants comme en francs constants) est indiqué ce qui, dans la variation de la valeur de chaque poste, est dû aux variations de prix.

Dans ces tableaux, toutes les consommations intermédiaires autres que les achats de combustibles ont été regroupées.

- Les tableaux de répartition du surplus, qui indiquent les deux sources de valeur distribuée : surplus de productivité et héritages, ainsi que leur répartition par agent. (tableaux 18 à 25)

Dans ces tableaux, on a regroupé :

- Les deux catégories de travailleurs : salariés et non salariés.
- Les fournisseurs : de produits et de services intermédiaires ainsi que les fournisseurs d'équipement (auxquels correspond le poste amortissement).
- Les agents financiers qui regroupent aussi bien les prêteurs (charges financière) que les propriétaires du capital (bénéfice).

Il faut noter que ce poste contient également les impôts sur les bénéficiaires et le RNEI une fois déduit la rémunération des non salariés, ce qui découle de la composition du poste "Reste".

- L'Etat qui intervient au titre des impôts et taxes et, dans l'hypothèse n° 2 comme producteur de service (infrastructure).

II.2.2.1 - Clientèle (tableau 22)

Le niveau moyen des prix (en francs constants) subit une légère baisse de 1,3 % en moyenne) à travers toute la période. Cette baisse est essentiellement enregistrée entre 1962 et 1966. Une distinction entre différents types de clientèle n'est pas possible étant donné le manque de renseignements statistiques. Il faut cependant signaler que cette évolution des prix est le résultat d'une hausse sur les transports en zone de camionnage et d'une baisse sur longue distance ; baisse qui résulte de la concurrence accrue avec le rail sur cette catégorie de distance, et de la part relative de plus en plus importante que le transport routier y occupe.

Les comptes font apparaître en année moyenne une distribution de surplus à cette clientèle qui représente près du tiers du surplus créé.

II.2.2.2 - Personnel

Alors que la main d'oeuvre apparaît comme étant la principale source de gains de productivité, elle en est également la principale bénéficiaire.

Ceci est obtenu par une hausse très régulière des salaires de près de 5,5 % par an en termes réels tout à fait comparable à celle des salaires de la SNCF. Ce taux de croissance est légèrement supérieur à celui des taux de salaires horaires ouvriers toutes professions qui se situe à 4,5 % par an en termes réels (9,1 % nominaux) pour la période 1962/1972.

II.2.2.3 - Fournisseurs

Consommations intermédiaires

Dans leur ensemble, les prix des fournitures et services achetés pour les transporteurs sont stables sur toute la période. Cependant, cette variation est différente selon les consommations intermédiaires.

La baisse relative sur les carburants, due essentiellement à la diminution de la pression fiscale entre 1962 et 1968, se situe en moyenne à 2,8 % par an (en francs constants) correspond donc essentiellement à un transfert de l'Etat vers les autres agents.

Cette baisse est compensée par la hausse des services (2,5 % par an pour l'entretien et 2,1 % par an pour les frais généraux en francs constants) le prix des autres achats et des pneumatiques étant à peu près stables. Cette hausse des services est surtout importante en 1968 (10 % sur l'entretien, 5 % sur les frais généraux) et il y a un transfert vers ces entreprises.

Fournisseurs de matériel

On observe, sur le matériel de transport, une baisse de l'ordre de 10 % sur la période, cette baisse acquise pratiquement avant 1969 est plus nette que celle qui affecte l'ensemble des biens d'équipement (5 % en 10 ans).

Le transfert de valeur qui en résulte reste faible.

II.2.2.4 - Agents financiers

Les charges financières représentent une charge très faible voisine en moyenne de 0,3 % du total des charges en légère diminution sur la période. Le fait d'estimer le volume d'endettement comme proportionnel au chiffre d'affaires revient à reporter cette légère baisse en variation de prix, ce qui conduit en tout état de cause à des transferts négligeables.

Le poste "Reste" subit, lui des variations nettement plus marquées. Sa composition assez hétérogène et l'absence d'information plus précise sur chacune de ses composantes rend une interprétation difficile. Il faut également tenir compte du fait que ce poste étant calculé comme un solde est, très sensible aux hypothèses faites pour calculer les différents postes du compte d'exploitation.

Sous ces réserves, les comptes font apparaître un transfert relativement important de ce poste vers les autres.

On peut évoquer au moins deux raisons à ce résultat :

- D'une part, la baisse relative du prélèvement des entrepreneurs individuels (une fois déduit une rémunération équivalente à celle des travailleurs salariés), qui correspond à la diminution relative de leurs effectifs.
- D'autre part, une baisse relative du taux d'autofinancement, résultat cependant sensible aux hypothèses retenues en matière d'amortissements.

II.2.2.5 - L'Etat

Celui-ci intervient au niveau des postes suivants :

- Combustibles : taxes spécifiques et TVA.
- Impôts et taxes.
- Impôts sur les bénéfices.
- Charges d'infrastructures (dans l'hypothèse n° 2).

La perte que subit l'Etat au niveau des impôts spécifiques sur les carburants est largement compensée par l'augmentation des impôts, due à la généralisation de la TVA en 1968.

Dans le cas où il y aurait imputation des charges d'infrastructures on observerait une baisse de prix de ce service, donc un transfert de la part de l'Etat. Dans cette hypothèse, la situation moyenne de l'Etat est légèrement déficitaire. (tableau 23)

En ce qui concerne les services rendus par les infrastructures, les comptes font apparaître sur la période une baisse de prix de 2,9 % en moyenne. L'explication de ce résultat doit être recherché dans plusieurs directions sans qu'il soit possible de préciser étant donné l'état des connaissances et des informations :

- L'indicateur de volume retenu est le nombre de TK produites. Or, il est possible, sans que l'on puisse le confirmer, que l'utilisation de gros porteurs et une certaine amélioration des taux de chargement entraîne une réduction relative de l'encombrement et donc de l'utilisation des infrastructures. Dans ce cas, l'indicateur retenu serait une estimation forte.
- La croissance des encombrements routiers sur la période considérée est un des indices montrant que les services rendus par les infrastructures sont loin d'avoir suivi la croissance du trafic. On aurait donc une baisse de la qualité de service rendu qui serait répercutée sur le prix.

III - CONCLUSION.

Cette première analyse des deux principaux modes de transports de marchandises, la route et la voie ferrée, montre une évolution semblable des indicateurs de surplus pour chacun des deux modes ; cette évolution étant cependant plus marquée pour la SNCF.

Les transports routiers sont générateurs de surplus à un taux correspondant sensiblement à celui des autres activités productrices (2,5 % par an dans l'hypothèse n° 1, 1,4 % dans l'hypothèse n° 2), la SNCF également mais à un taux nettement plus élevé (4,2 % par an).

Cette croissance de la productivité est obtenue par une évolution de la structure du capital et de la productivité apparente des divers facteurs qui pour les transports routiers est voisine de l'évolution des mêmes paramètres pour l'ensemble des secteurs productifs, alors qu'elle est nettement plus marquée pour la SNCF :

- La productivité apparente du travail mesuré par le rapport de la valeur ajoutée brute au nombre d'heures travaillées augmente de 4,7 % dans les transports routiers et de 9 % à la SNCF sur la période 1962 à 1972, contre 4,3 % (1) pour l'ensemble des secteurs productifs,
- La productivité apparente du capital, que l'on ne peut mesurer ici que par l'évolution du rapport de la VAB aux amortissements est quasi nulle pour la route (- 0,7 % dans l'hypothèse n° 1 et - 0,45 % dans l'hypothèse n° 2) comme pour l'ensemble du système productif (- 0,5 % par an). Ce ratio croît légèrement pour la SNCF (+ 1,7 % par an).
- Malgré cette légère baisse relative de consommation de capital productif, il est également remarquable que la substitution capital-travail soit plus rapide à la SNCF que dans les transports routiers (le ratio amortissement/quantité de travail croît de 7,1 % par an à la SNCF et de -4,7 % dans les transports routiers).

Il apparaît ainsi, malgré des évolutions parallèles, une originalité marquée de chacun des modes : sur les dix années étudiées, la Route a assuré la plus grande partie de la croissance des transports de marchandises (environ les deux tiers), ce qui se traduit par une croissance rapide de la

(1) Fresque historique du système productif - I. N. S. E. E. - E27/1974.

valeur ajoutée (+ 7,2 % par an) et même de l'emploi (+ 3 % contre 0,2 % pour l'ensemble de l'économie). Ceci a permis une croissance importante du matériel roulant et les transports routiers disposent ainsi d'un parc relativement moderne.

Il semble cependant que ce développement ait été en partie autorisé par un transfert de charges vers l'Etat pour ce qui concerne les infrastructures. Ce transfert représentant en moyenne près de 10 % du montant total des charges.

Pour la SNCF, en revanche, la croissance de la VAB est plus faible que pour l'ensemble de l'économie (3,4 % par an contre 6,6 % en francs constants) ce qui se traduit par une baisse importante des heures travaillées (5,1 % par an). Il faut noter également que de ce fait, le niveau d'amortissement est resté faible (1 milliard de francs en 1972 soit 14,4 % de la VAB, contre 1,5 milliard de francs pour le seul matériel roulant routier) et en décroissance relative par rapport à la valeur ajoutée.

Ce qui semble donc caractéristique ici est que les performances remarquables obtenues par la SNCF sont le résultat de gains de productivité très importants sur la main d'oeuvre, dans un contexte difficile de relative stagnation ne permettant pas une modernisation rapide du matériel comme ceci a été possible pour la route ; le transport routier ayant bénéficié par ailleurs d'investissements considérables au niveau des infrastructures, investissements nécessités par le développement de la circulation automobile dans son ensemble.

Au niveau des avantages distribués, les comptes de surplus, ne font pas apparaître des phénomènes de transferts de surplus importants entre agents.

En effet, ceux qui peuvent être considérés comme les principaux acteurs de gains de productivité, c'est-à-dire les travailleurs de la branche, apparaissent comme les principaux bénéficiaires de ce surplus.

Toutefois, il est remarquable que les avantages de rémunération qui vont aux travailleurs, salariés et non salariés, restent, aussi bien pour la SNCF que pour les transports routiers, inférieurs en moyenne au surplus créé.

Les autres bénéficiaires de la création de surplus sont l'Etat pour les deux modes considérés, et, de plus, pour les transports routiers, la clientèle.

Il apparaît toutefois que pour les transports routiers, la situation de l'Etat n'est sans doute pas bénéficiaire si l'on tient compte de la baisse de la fiscalité sur les carburants et des transferts opérés par le biais des infrastructures.

Au niveau des fournisseurs, il n'apparaît pratiquement pas de transferts, sinon, un léger transfert en moyenne de leur part dans le cas des transports routiers. Dans ce dernier cas, si l'on enlève les combustibles du poste fournisseur, on constate que ceux-ci sont en réalité bénéficiaires de transferts.

Cette analyse montre en définitive, que dans les transports terrestres de marchandises, le phénomène de création de surplus et sa distribution est plus important que le phénomène de transfert de surplus.

D'autre part, les travailleurs de la branche, ne bénéficient que d'une partie, même si elle est la plus importante, du surplus créé. La partie restante est, dans le cas de la SNCF, essentiellement récupérée par l'Etat, et dans le cas des transports routiers essentiellement par les entreprises qu'elles soient clientes ou fournisseurs.

A partir de ces données, il semble très difficile de dégager une tendance pour l'avenir, même proche.

Les facteurs qui ont favorisé le développement du transport routier : croissance économique, développement de l'infrastructure routière, prix des carburants, sont aujourd'hui défavorables. Ce que confirme le fait que la croissance spectaculaire du transport routier en 1973, n'a pas eu de suite : le trafic en 1974 s'établissant sensiblement au même niveau qu'en 1972. Il semble dans ces conditions difficiles que les progrès de productivité puissent se poursuivre selon les mêmes modalités qu'auparavant.

En revanche, la SNCF enregistre beaucoup moins les effets défavorables de cette conjoncture et étant donné le développement de sa production devrait faire encore apparaître un fort surplus de productivité.

La stagnation relative des taux de salaires devrait pour les transports routiers et la SNCF modifier les flux de transferts du surplus en faveur des entreprises et de l'Etat.

TABLEAU 1 - SNCF - Transports marchandises

COMPTE D'EXPLOITATION : RECETTES
 (en millions de francs courants)

Postes	années		1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		1968		1969		1970		1971		1972			
	valeurs		Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand		
1 Recettes commerciales de trafic																														
Voyageurs	1 ^{re} classe	446	-	480	-	550	-	616	-	667	-	697	-	730	-	752	-	760	-	856	-	972	-	1054	-	1118	-			
		2 ^e classe	1280	-	1376	-	1536	-	1697	-	1808	-	1847	-	1951	-	2072	-	2058	-	2341	-	2627	-	2737	-	2970	-		
		Recettes diverses	58	-	71	-	79	-	93	-	125	-	118	-	125	-	127	-	125	-	147	-	170	-	230	-	303	-		
Total		1784	-	1927	-	2165	-	2406	-	2600	-	2662	-	2806	-	2951	-	2943	-	3334	-	3769	-	4021	-	4391	-			
Bagages et consignes		34	-	36	-	42	-	45	-	46	-	46	-	50	-	51	-	51	-	58	-	69	-	72	-	85	-			
Marchandises	Expéditions	759	759	809	809	850	850	954	954	969	949	970	970	1066	1066	1066	1066	1189	1189	1301	1301	1292	1292	1410	1410	1464	1464			
	Wagons	3308	3308	3371	3371	3725	3725	4078	4078	4166	4166	4084	4084	4319	4319	4318	4318	5001	5001	5681	5681	6155	6155	6309	6309	6520	6520			
	Divers	93	93	106	106	118	118	132	132	138	138	138	138	149	149	151	151	167	167	210	210	232	232	220	220	226	226			
Total		4157	4157	4486	4486	4693	4693	5164	5164	5273	5273	5192	5192	5534	5534	5535	5535	6357	6357	7192	7192	7679	7679	7939	7939	8210	8210			
Poste		57	-	65	-	71	-	81	-	88	-	91	-	100	-	101	-	114	-	130	-	136	-	147	-	168	-			
Autres recettes de trafic																														
Indemnités compensatrices	Voyageurs	-	-	98	-	153	-	218	-	202	-	242	-	270	-	220	-	97	-	120	-	87	-	140	-	76	-			
	Bagages	-	-	1	-	1	-	3	-	2	-	3	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	Marchandises	23	23	29	29	83	83	129	129	90	90	141	141	86	86	202	202	38	38	42	42	34	34	107	107	70	70			
Remboursement de changes	Voyageurs	421	-	429	-	459	-	560	-	569	-	590	-	667	-	731	-	803	-	819	-	892	-	1004	-	1094	-			
	Bagages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	Marchandises	-	-	52	52	46	46	42	42	33	33	32	32	24	24	14	14	7	7	-	-	-	-	-	-	-				
Total		444	23	609	81	742	129	952	171	896	123	1008	173	1050	110	1169	216	945	45	981	42	1013	34	1251	107	1240	70			
Total recettes commerciales de trafic		6476	4180	7123	4567	7713	4822	8648	5335	8903	5396	8999	5363	9540	5644	9810	5751	10410	6402	11705	7234	12666	7713	13430	8046	14094	8280			
2 Recettes hors trafic																														
Produit des réalisations d'actif : Total		80	52	90	59	80	51	58	37	62	38	87	53	91	55	83	50	98	61	92	58	81	49	59	35	51	30			
Recettes diverses	Prestations diverses	231	-	257	-	280	-	357	-	404	-	341	-	354	-	360	-	429	-	518	-	641	-	702	-	711	-			
	Cessions et travaux pour les tiers	137	-	131	-	121	-	121	-	148	-	208	-	210	-	223	-	217	-	264	-	308	-	376	-	357	-			
	Energie électrique	3	-	3	-	3	-	3	-	3	-	3	-	3	-	4	-	2	-	1	-	2	-	3	-	3	-			
	Armement naval	39	-	40	-	41	-	45	-	43	-	46	-	54	-	79	-	54	-	69	-	91	-	108	-	114	-			
Profits exceptionnels	58	-	59	-	60	-	75	-	82	-	58	-	70	-	87	-	118	-	196	-	280	-	363	-	315	-				
Total		468	304	490	318	505	318	599	377	680	422	656	400	691	415	750	450	820	513	1048	660	1322	805	1552	931	1500	881			
Contributions d'Etat	Subventions forfaitaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	766	466	668	401	483	284			
	Compensation pour mission de service public	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84	51	305	183	437	256			
Total		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	850	517	973	584	920	540			
Total recettes hors trafic		648	356	580	377	585	369	657	414	742	460	743	453	782	470	833	500	918	574	1140	718	2253	1372	2584	1550	2471	1451			
TOTAL DES RECETTES		7024	4536	7703	4944	8298	5191	9305	5749	9645	5856	9742	5818	10322	6114	10643	6251	11328	6976	12845	7952	14919	9084	16014	9596	16565	9731			

TABLEAU 2 - SNCF - Transports marchandises

COMpte D'EXPLOITATION : CHARGES
(en millions de francs courants)

Postes	années		1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		1968		1969		1970		1971		1972			
	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand	Total	Marchand		
1) Frais de personnel:																														
Salaires	2736	1833	2090	1884	3254	2141	3713	2451	3973	2614	4278	2716	4395	2751	4485	2745	4866	2968	5117	3173	5423	3129	5821	3347	6356	3604				
Charges patronales																														
Prestations familiales	294		373		455		503		491		490		528		545		586		629		635		634		699					
Charges de retraites	824		886		1010		1164		1310		1403		1496		1560		2012		2184		1349		1468		1535					
Caisse de prévoyance maladie	176		220		265		296		323		347		359		403		320		334		369		382		414					
Divers	175		191		212		249		299		317		342		342		341		371		404		453		492					
Total	(1469)	984	(1670)	1089	(1942)	1278	(2212)	1459	(2473)	1594	(2557)	1624	(2725)	1706	(2850)	1744	(3259)	1988	(3518)	2181	(2757)	1591	(2937)	1609	(3200)	1814				
Total	4205	2817	4560	2973	5196	3419	5925	2910	6396	4208	6835	4340	7120	4457	7335	4489	8125	4956	8635	5354	8180	4720	8758	5034	9556	5418				
2 Combustibles et énergie de traction :																														
Combustibles solides	237	130	210	116	191	105	188	103	177	97	132	73	96	53	65	36	47	26	34	19	22	12	6	3	1	1				
Combustibles liquides	114	63	108	59	107	59	111	61	103	57	95	52	79	43	71	39	66	36	73	42	81	45	104	57	107	59				
Energie électrique	127	70	136	75	160	88	185	102	203	112	223	123	228	125	243	134	231	127	261	144	282	155	289	159	314	172				
Total	478	263	454	250	458	252	484	266	483	266	450	248	403	221	379	209	344	189	372	205	385	212	399	219	422	232				
3 Entretien et réparations :																														
Matériel roulant	590	466	593	472	609	485	688	550	848	679	899	705	887	683	886	673	756	574	752	571	746	567	840	622	811	592				
Installations fixes	700	553	786	625	761	605	932	746	938	750	975	766	997	768	956	726	828	629	877	667	979	744	1070	792	953	696				
Total	1290	1019	1379	1097	1370	1090	1620	1296	1786	1429	1874	1471	1884	1451	1842	1399	1584	1203	1629	1238	1725	1311	1910	1414	1764	1288				
4 Dépenses diverses :																														
Frais généraux	565		608		672		782		873		948		1019		1009		1076		1249		1367		1563		1563					
Frais indirects	227		245		250		268		313		312		316		340		292		298		305		333		323					
Prestations et cessions des tiers	84		92		91		96		115		165		170		201		160		198		263		312		303					
Total	876	587	945	616	1013	667	1146	756	1301	856	1425	905	1505	942	1550	949	1528	929	1745	1082	1935	1116	2208	1270	2409	1241				
5 Impôts et taxes :																														
Impôts sur les recettes tarifaires	251	0	276	0	308	0	350	0	368	0	383	0	413	0	436	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impôts sur salaires	180	120	191	125	215	141	242	160	266	175	285	181	294	184	306	187	221	134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres impôts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	251	170	201	128	248	152	270	164				
T.V.A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1645	1086	1778	1205	1219	1963	1210	2034	1255				
Total	431	120	467	125	523	141	592	160	634	175	668	181	707	184	742	187	1866	1220	2029	1375	2116	1347	2211	1362	2304	1421				
6 Assurances (indemnités pour dommages)																														
Total	34	23	41	27	55	36	58	38	54	35	66	42	49	31	44	27	42	26	44	27	56	32	51	29	60	34				
7 Amortissement et renouvellement :																														
Matériel roulant	497	326	541	384	586	422	636	464	658	467	637	471	785	534	809	558	629	434	649	454	704	478	731	491	760	507				
Installations fixes	114	90	134	106	137	109	149	119	146	117	162	127	146	112	160	122	152	116	148	112	617	469	633	468	652	476				
Autres	14	9	22	14	24	16	26	17	33	22	35	23	33	21	35	22	32	20	36	23	36	21	40	23	46	26				
Total	625	425	697	504	747	547	811	600	837	606	834	621	964	667	1004	702	813	570	833	589	1337	968	1404	982	1458	1009				
8 Charges financières :																														
Charges financières effectives	375		395		429		563		653		734		850		989		1129		1244		1002		1044		1063					
Primes conventionnelles d'exp.	28		35		35		36		30		25		29		28		27		35		41		42		42					
Total	403	270	430	280	464	305	599	395	683	448	759	482	877	549	1017	622	1156	702	1279	793	1043	602	1086	624	1105	626				
9 A déduire :																														
Contributions de l'Etat au V.P.N.	-676	-534	-714	-568	-749	-595	-783	-626	-842	-674	-956	-750	-1048	-807	-1127	-856	-1153	-876	-1139	-866	-1399	-1063	-1507	-1115	-1580	-1153				
Contributions diverses	-438	-293	-465	-303	-473	-311	-533	-352	-583	-382	-603	-383	-589	-368	-640	-392	-622	-378	-610	-378	-481	-277	-506	-291	-617	-350				
Total	-1114	-827	-1179	-871	-1222	-906	-1316	-978	-1425	-1056	-1559	-1133	-1637	-1175	-1767	-1248	-1775	-1254	-1749	-1244	-1880	-1340	-2013	-1406	-2197	-1503				
Total des charges	7227	4697	7794	5001	8604	5551	9919	6443	10749	6967	11353	7157	11872	7327	12146	7336	13683	8541	14817	9419	14917	8968	16014	9530	16660	9766				
RESULTAT D'EXPLOITATION	-203	-161	-91	-57	-306	-360	-614	-694	-1104	-1111	-1611	-1339	-1550	-1213	-1503	-1085	-2355	-1565	-1972	-1467	+2	+116	0	+66	-95	-35				

IMPORTANCE DU SECTEUR MARCHANDISES, EN POURCENTAGE DU TRAFIC,
POUR LES DIFFERENTS POSTES DU COMPTE D'EXPLOITATION

Postes du compte d'exploitation	Clé de répartition n°1	Clé de répartition n°2	Clé de répartition n°3	Clé de répartition n°4	Clé de répartition n°5		Clé de répartition n°6		Clé de répartition n°7
	Ensemble des recettes(1)	Ensemble des Charges	Combustibles et énergie de traction	-Entretien et réparations -Contribution de l'état aux V.P.N.	Amortissement et renouvellement (2)		Impôts et taxes (3)		- Frais de personnel - Dépenses diverses - Assurances - Charges Financières - Contribution diverses
Années					Matériel Roulant	TOTAL	Impôts sur recettes tarifaires et T.V.A.	TOTAL	
1960	64,6	65,0	55,0	79,0	65,5	68,0	0	27,8	67,0
1961	64,2	64,2	55,0	79,5	70,8	72,3	0	26,8	65,2
1962	62,6	64,5	55,0	79,6	72,0	73,2	0	27,0	65,7
1963	61,8	65,0	55,0	80,0	73,4	74,0	0	27,0	65,9
1964	60,7	64,8	55,0	80,0	71,0	72,4	0	27,6	65,6
1965	59,7	63,0	55,0	78,5	73,7	74,5	0	27,1	63,5
1966	59,2	61,7	55,0	77,0	68,1	69,2	0	26,0	62,6
1967	58,7	60,4	55,0	76,0	68,9	69,9	0	25,2	61,2
1968	61,6	62,4	55,0	75,9	68,9	70,1	66,0	65,4	60,7
1969	61,9	63,6	55,0	76,0	70,2	70,7	67,8	67,8	62,0
1970	60,9	60,1	55,0	76,0	67,4	71,3	63,7	63,7	57,7
1971	59,9	59,5	55,0	74,0	67,4	69,9	61,6	61,6	57,5
1972	58,7	58,6	55,0	73,0	66,7	69,2	61,7	61,7	56,7

(1) La même clé a été utilisée pour les divers types de recettes.

(2) Les charges d'amortissement et de renouvellement relatives aux installations fixes ont été ventilées à l'aide de la clé n°4.
Les charges d'amortissement et de renouvellement relatives au matériel naval et divers ont été ventilées à l'aide de la clé n°7.

(3) Les impôts et taxes sur salaires ont été ventilés à l'aide de la clé n°7.

TABLEAU 4.

SNCF - Transports marchandises

CORRESPONDANCE ENTRE LES POSTES DU COMPTE D'EXPLOITATION
ET LES VOLUMES OU INDICATEURS DE VOLUME RETENUS

POSTES DU COMPTE D'EXPLOITATION	VOLUMES REELS OU INDICATEURS RETENUS
I - RECETTES	
1 - RECETTES COMMERCIALES DE TRAFIC	
. Marchandises	Volumes réels
. Autres recettes de trafic	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)
2 - RECETTES HORS TRAFIC	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)
II- CHARGES	
1 - FRAIS DE PERSONNEL	Nombre d'heures ouvrées (en millions)
2 - COMBUSTIBLES ET ENERGIE DE TRACTION	
3 - ENTRETIEN ET REPARATIONS	
Matériel roulant	Intensité du trafic (en millions de trains km)
Installations fixes	Longueur du réseau (en km)
4 - DEPENSES DIVERSES	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)
5 - IMPOTS ET TAXES :	
Impôts sur salaires	Nombre d'heures ouvrées (en millions)
Autres impôts, dont T. V. A.	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)
6 - ASSURANCES	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)
7 - AMORTISSEMENT ET RENOUVELLEMENT	Intensité du trafic (en millions de trains km)
8 - CHARGES FINANCIERES	Volume d'endettement (en millions de francs)
9 - CONTRIBUTIONS A DEDUIRE	Volume général du trafic (en milliards de TKbr)

TABEAU 5
SNCF - Transports marchandises

VOLUMES ET INDICATEURS DE VOLUME

VOLUMES	ANNÉES		1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		1968		1969		1970		1971		1972	
	TRAFIC		TOTAL	Marchan- dises	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.
I . VOLUMES REELS :																												
. MARCHANDISES TRANSPORTEES (Millions de TKm) :																												
Expéditions	-	1370	-	1350	-	1320	-	1430	-	1410	-	1360	-	1340	-	1270	-	1010	-	980	-	890	-	890	-	920	-	920
Wagons	-	55500	-	57500	-	58460	-	61570	-	63840	-	63200	-	62720	-	61640	-	61950	-	66230	-	69520	-	66160	-	67620	-	67620
TOTAL	-	56870	-	58850	-	59780	-	63000	-	65250	-	64560	-	64060	-	62910	-	62960	-	67210	-	70410	-	67050	-	68610	-	68610
. COMBUSTIBLES ET ENERGIE DE TRACTION :																												
Combustibles solides (millions de Tonnes)	2920	1606	2590	1425	2340	1287	2220	1221	2010	1105	1490	820	1090	600	740	407	620	341	427	235	246	136	56	31	8	4		
Combustibles liquides (milliers de m3)	1022	562	997	548	1047	576	1114	613	1064	585	1008	554	855	470	782	430	685	377	649	357	633	348	562	309	525	289		
Energie électrique (millions de Kwh)	2660	1463	2850	1568	3220	1771	3530	1942	3660	2013	3780	2079	3850	2118	3950	2173	3950	2173	4342	2388	4625	2544	4627	2545	4810	2646		
TOTAL (milliers de T.E.C.)	5164	2840	4861	2673	4799	2639	4870	2679	4634	2549	4071	2239	3489	1919	3072	1690	2820	1551	2704	1487	2592	1426	2306	1268	2266	1246		
II . INDICATEURS :																												
Volume général du trafic (milliards de Tkbr)	205	146	211	150	219	155	230	163	236	167	235	164	234	162	233	159	229	157	243	168	253	174	247	167	255	170		
Intensité du trafic (million de train Km)	7960	6320	8170	6500	8450	6720	8770	7050	8510	6840	8270	6500	7970	6150	7690	5850	7330	5560	7620	5800	7830	5920	7420	5500	7330	5350		
Longueur du réseau (Km)	-	38840	-	38620	-	38530	-	38550	-	38180	-	37890	-	37810	-	37647	-	37404	-	36742	-	36532	-	35624	-	35180	-	
Nombre d'heures ouvrées (millions d'heures)	796	534	779	508	785	516	772	510	775	510	757	480	733	459	702	430	671	410	626	390	605	349	576	331	554	314		
Volume d'endettement (millions de francs)	8550	5729	9508	6199	10408	6838	11503	7580	12076	7922	13313	8454	14789	9258	15507	9490	16197	9832	16926	10494	17751	10242	17628	10136	17979	10194		

TABLAU 6
SNCF - Transports marchandises

- PRODUITS ET COUTS MOYENS ANNUELS DES DIVERS ELEMENTS DE LA COMPTABILITE D'EXPLOITATION

ANNEES	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
POSTES DU COMPTE D'EXPLOITATION													
I RECETTES													
1 . RECETTES COMMERCIALES DU TRAFIC :													
. Transport de marchandises (en cent/TK m)	7,31	7,52	7,85	8,20	8,08	8,04	8,64	8,80	10,10	10,70	10,91	11,84	11,97
. Autres recettes de Trafic (en cent/TKbr)	0,016	0,054	0,083	0,105	0,074	0,105	0,068	0,136	0,029	0,025	0,020	0,064	0,041
2 . RECETTES HORS TRAFIC (en cent/TKbr)													
. Recettes diverses	0,208	0,212	0,205	0,231	0,253	0,244	0,256	0,283	0,327	0,393	0,463	0,557	0,518
. Contributions et subventions de l'Etat	0,366	0,379	0,384	0,384	0,403	0,457	0,498	0,538	0,558	0,515	0,908	1,017	0,996
. Contributions diverses	0,201	0,201	0,201	0,216	0,229	0,234	0,227	0,247	0,240	0,225	0,159	0,174	0,206
TOTAL	0,775	0,793	0,790	0,831	0,885	0,935	0,981	1,068	1,125	1,133	1,530	1,748	1,720
II CHARGES													
1 . FRAIS DE PERSONNEL (en cent/heure)													
. Salaires	343	371	415	481	513	565	600	638	725	814	896	1010	1147
. Charges patronales	185	214	247	286	312	338	371	406	485	559	456	510	578
TOTAL	528	585	662	767	825	903	971	1044	1210	1373	1352	1520	1725
2 . COMBUSTIBLES ET ENERGIE DE TRACTION													
. Combustibles solides (en cent/t)	8,11	8,10	8,15	8,45	8,80	8,83	8,84	8,84	7,55	7,99	9,15	10,57	11,39
. Combustibles liquides (en cent/m3)	11200	10830	10210	9970	9710	9430	9270	9100	9660	11890	12720	18470	20440
. Energie électrique (en cent/Kwh)	4,8	4,8	5,0	5,3	5,5	5,9	5,9	6,2	5,8	6,0	6,1	6,2	6,5
TOTAL (en cent/Tec)	9260	9350	9550	9930	10420	11060	11570	12370	12200	13740	14850	17300	18610
3 . ENTRETIEN ET REPARATIONS													
. Matériel roulant (en cent/train Km)	7,37	7,26	7,22	7,80	9,93	10,85	11,10	11,50	10,32	9,84	9,58	11,31	11,07
. Installations fixes (en francs/Km de voie)	14237	16183	15702	19351	9643	20216	20312	19284	16816	18154	20366	22232	19784
4 . DEPENSES DIVERSES (en cent/TKbr)	0,402	0,411	0,430	0,464	0,512	0,552	0,581	0,597	0,592	0,644	0,641	0,760	0,730
5 . IMPOTS ET TAXES													
. Impôts sur salaires (en cent/heure ouvrée)	22,5	24,6	27,3	31,4	34,3	37,7	40,1	43,5	32,7	-	-	-	-
. Autres impôts dont TVA (en cent/TKbr)	-	-	-	-	-	-	-	-	0,69	0,82	0,77	0,82	0,84
6 . ASSURANCES (en cent/Tkbr)	0,015	0,018	0,023	0,023	0,021	0,026	0,019	0,017	0,017	0,016	0,018	0,017	0,002
7 . AMORTISSEMENT ET RENOUELEMENT													
. Matériel roulant	5,30	6,12	6,52	6,82	7,15	7,60	9,03	9,91	8,16	8,22	8,43	9,34	9,96
. Installations fixes	1,42	1,63	1,62	1,69	1,71	1,95	1,82	2,09	2,09	1,93	7,92	8,50	8,90
TOTAL (en cent/train Km)	6,72	7,75	8,14	8,51	8,86	9,55	10,85	12,00	10,25	10,16	16,35	17,85	18,86
8 . CHARGES FINANCIERES (taux moyen)	4,71	4,52	4,46	5,21	5,65	5,70	5,93	6,55	7,14	7,56	5,88	6,16	6,14

TABLEAU 7
S N C F : TRANSPORTS MARCHANDISES

RECETTES DIRECTES DU TRAFIC
Valeurs, volumes et prix : variations nominales (en millions de francs courants)
et réelles (en millions de francs 1962)

VARIATIONS		ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	Année Moyenne
VARIATIONS DE VALEURS	Millions de Francs Courants		329	207	471	109	-81	342	1	822	835	487	260	271	338
	Millions de F.62		187	4	234	-62	-192	177	-127	467	329	82	-164	-107	69
VARIATIONS DE VOLUMES	Millions de Francs Courants		145	69	252	186	-57	-42	-99	5	431	342	-364	184	88
	Millions de F.62		157	72	252	177	-53	-38	-87	4	352	262	-265	126	80
VARIATIONS DE PRIX	Millions de francs Courants		184	138	219	-77	-24	384	100	817	404	145	624	87	250
	Millions de F.62		30	-67	-18	-239	-139	215	-40	463	-23	-180	101	-233	-11

TABLEAU : 8
S N C F TRANSPORTS MARCHANDISES

RECETTES NON TARIFAIRES

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en millions de francs courants).

VARIATIONS	ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VALEURS :														
1) Recettes diverses		14	0	59	45	-22	15	35	63	147	145	126	-50	48
2) Indemnités et remboursements		58	48	42	-48	50	-63	106	-171	-3	-8	73	-37	4
3) Subventions de l'Etat		-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	67	-44	45
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.		34	27	31	48	76	57	49	20	-10	197	52	38	52
5) Contributions diverses		10	8	41	30	1	-15	24	-14	0	-101	14	59	5
TOTAL		116	83	173	75	105	-6	214	-102	134	750	332	-34	154
VARIATIONS DE VOLUMES :														
1) Recettes diverses		8	10	16	9	-7	-4	-8	23	36	23	-32	16	8
2) Indemnités et remboursements		1	3	6	4	-2	-3	-2	11	4	2	-1	2	2
3) Subventions de l'Etat		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-21	9	-1
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.		15	20	31	15	-13	-10	-15	-12	62	30	-43	20	8
5) Contributions diverses		8	10	17	9	-6	-4	-7	-4	25	14	-11	5	5
TOTAL		32	43	70	37	-28	-21	-32	18	127	69	-108	52	22
VARIATIONS DE PRIX :														
1) Recettes diverses		6	-10	43	36	-15	19	43	40	111	122	158	-66	40
2) Indemnités et remboursements		57	45	36	-52	52	-60	108	-182	-7	-10	74	-39	2
3) Subventions de l'Etat		-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	88	-53	46
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.		19	7	0	33	89	67	64	32	-72	167	95	18	44
5) Contributions diverses		2	-2	24	21	7	-11	31	-10	-25	-115	25	54	0
TOTAL		84	40	103	38	133	15	246	-120	7	681	440	-86	132

TABLEAU 9 :

SNCF TRANSPORTS MARCHANDISES

RECETTES NON TARIFAIRES

Valeurs , Volumes et Prix = Variations réelles (en millions de Francs 1962).

VARIATIONS \ ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VALEURS :													
1) Recettes diverses	4	-14,5	42	30	-29	3,5	20	35	88	81	51	-66	20
2) Indemnités et remboursements	59	44	34	-49	42	-59	88	-148	-4	-8	48	-28	2
3) Subventions de l'Etat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	377	22	-50	29
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.	15	1	2	24	54	32	23	- 15	-51	111	-11	-15	14
5) Contributions diverses	1	-5,5	25	17	-8	-22,5	12	- 25	-19	-88	-3	29	-7
TOTAL	79	25	103	22	59	-46	143	-153	14	473	107	-130	58
VARIATIONS DE VOLUMES :													
1) Recettes diverses	9	10,5	16	9	-6	-3,5	-7	20	30	18	-23	11	7
2) Indemnités et remboursements	1	3	6	4	-2	-3	-2	9	3	1	- 1	1	2
3) Subventions de l'Etat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-16	6	-1
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.	16	21	31	14	-12	-9	-13	-10	51	23	-31	14	8
5) Contributions diverses	9	10,5	17	9	- 5	-3,5	- 6	- 3	20	11	- 8	4	4,5
TOTAL	35	45	70	36	-25	-19	-28	16	104	53	-79	36	20,5
VARIATIONS DE PRIX :													
1) Recettes diverses	-5	-25	26	21	-23	7	27	15	58	63	74	-77	13
2) Indemnités et remboursements	58	41	28	-53	44	-56	90	-157	-7	-9	49	-29	0
3) Subventions de l'Etat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	377	38	-56	30
4) Contributions de l'Etat aux V.P.N.	-1	-20	-29	10	66	41	36	- 5	-102	88	20	-29	6
5) Contributions diverses	-8	-16	8	8	-3	-19	18	- 22	- 39	-99	5	25	-11,5
TOTAL	44	-20	33	-14	84	-27	171	-169	- 90	420	186	-166	37,5

TABLEAU IV

S N C F - TRANSPORTS MARCHANDISES

FRAIS DE PERSONNEL

Valeurs, Volumes et Prix - Variations nominales (en millions de Francs courants)
et réelles (en millions Francs 1962).

VARIATIONS \ ANNEES		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
MILLIONS DE FRANCS COURANTS	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Salaires	51	257	310	163	102	35	-6	223	205	-44	218	257	148
	. Charges	105	189	181	135	30	82	38	244	193	-590	98	125	69
	TOTAL	156	446	491	298	132	117	32	467	398	-634	316	382	217
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Salaires	-89	30	-25	0	-154	-119	-174	-128	-145	-332	-163	-176	-123
	. Charges	-48	17	-15	0	-93	-71	-108	-81	-97	-230	-82	-87	-75
	TOTAL	-137	47	-40	0	-247	-190	-282	-209	-242	-562	-245	-263	-198
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Salaires	140	227	335	163	256	154	168	351	350	288	381	433	271	
. Charges	153	172	196	135	123	153	146	325	290	-360	180	215	144	
TOTAL	293	399	531	298	379	307	314	676	640	-72	561	645	415	
MILLIONS DE FRANCS 1962	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Salaires	-13	173	198	72	32	-30	-70	81	7	-153	10	48	30
	. Charges	68	142	116	79	-7	34	-5	135	50	-512	-4	21	9
	TOTAL	55	315	314	151	25	4	-75	216	57	-665	6	69	39
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Salaires	-96	31	-25	0	-142	-107	-152	-110	-119	-255	-119	-120	-101
	. Charges	-52	18	-15	0	-86	-64	-95	-69	-79	-176	-60	-60	-62
	TOTAL	-148	49	-40	0	-228	-171	-247	-179	-198	-431	-179	-180	-163
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Salaires	83	142	223	72	174	77	82	191	126	102	129	168	131	
. Charges	120	124	131	79	79	98	90	204	129	-336	56	81	71	
TOTAL	203	266	354	151	253	175	172	395	255	-234	185	249	202	

TABLEAU 11
SNCF - Transports marchandises

CHARGES DE COMBUSTIBLES ET D'ENERGIE DE TRACTION
Valeurs, Volumes et Prix - Variations nominales (en millions de francs courants)
et réelles (en millions de francs 1962)

VARIATIONS		ANNEES												ANNEE MOYENNE
		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	
MILLIONS DE FRANCS COURANTS	VARIATIONS DE VALEURS :													
	.Combustibles solides	-14	-11	-2	-6	-24	-20	-17	-10	-7	-7	-9	-2	-10,8
	.Combustibles liquides	-4	0	2	-4	-5	-9	-4	-3	6	3	-12	2	-0,3
	.Energie électrique	5	13	14	10	11	2	9	-7	17	11	4	13	8,5
	TOTAL	-13	2	14	0	-18	-27	-12	-20	16	7	7	13	-2,6
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	.Combustibles solides	-15	-11	-5	-10	-25	-20	-17	-6	-8	-8	-20	-3	-12,3
	.Combustibles liquides	-2	3	4	-3	-3	-8	-3	-5	-2	-1	-5	-4	-2,4
	.Energie électrique	5	10	9	4	4	2	3	0	12	9	0	6	5,3
TOTAL	-12	2	8	-9	-24	-26	-17	-11	2	0	-25	-1	-9,4	
VARIATIONS DE PRIX :														
.Combustibles solides	1	0	3	4	1	-1	0	-4	1	1	11	1	1,5	
.Combustibles liquides	-2	-3	-2	-1	-2	-1	0	2	8	4	17	6	2,2	
.Energie électrique	0	3	5	6	7	0	6	-7	5	2	4	7	3,2	
TOTAL	-1	0	6	9	6	-1	6	-9	14	7	32	14	6,9	
MILLIONS DE FRANCS 1962	VARIATIONS DE VALEURS :													
	.Combustibles solides	-21	-14	-7	-9	-24	-18	-17	-9	-6	-6	-14	-2	-12,2
	.Combustibles liquides	-6	-3	-1	-6	-6	-9	-5	-4	3	1	7	0	-2,4
	.Energie électrique	2	9	10	5	10	-1	6	-11	7	3	-5	3	-3,1
	TOTAL	-25	-8	2	-10	-20	-28	-16	-24	4	-2	-12	1	-11,5
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	.Combustibles solides	-16	-11	-5	-10	-23	-17	-16	-5	-6	-6	-14	-2	-10,9
	.Combustibles liquides	-2	3	4	-3	-3	-7	-3	-4	-2	-1	-4	-3	-2,1
	.Energie électrique	5	10	9	4	4	2	3	0	10	7	0	4	4,8
TOTAL	-13	2	8	-9	-22	-22	-16	-9	2	0	-18	-1	-8,2	
VARIATIONS DE PRIX :														
.Combustibles solides	-5	-3	-2	+1	-1	-1	-1	-4	0	0	0	0	-1,3	
.Combustibles liquides	-4	-6	-5	-3	-3	-2	-2	0	5	2	11	3	-0,3	
.Energie électrique	-3	-1	1	1	6	-3	3	-11	-3	-4	-5	-1	-1,7	
TOTAL	-12	-10	-6	-1	2	-6	0	-15	2	-2	6	2	-3,3	

TABLEAU 12
SNCF - Transports marchandises

CHARGES D'ENTRETIEN ET DE REPARATIONS

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en millions de francs courants)
et réelles (en millions de F.62).

VARIATIONS		ANNEES												ANNEE MOYENNE
		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	
MILLIONS DE FRANCS COURANTS	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Matériel roulant	6	13	65	129	26	-22	-10	-99	-3	-4	55	-30	10,5
	. Installations fixes	72	-20	141	4	16	2	-42	-97	38	77	48	-96	11,9
	TOTAL	78	-7	206	133	42	-20	-52	-196	35	73	103	-126	22,4
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Matériel roulant	13	16	24	-16	-33	-38	-34	-34	25	12	-40	-17	-10,2
	. Installations fixes	-3	-1	0	-7	-6	-2	-3	-5	-11	-4	-18	-10	-5,8
	TOTAL	10	15	24	-23	-39	-40	-37	-39	14	8	-58	-27	-16,0
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Matériel roulant	-7	-3	41	145	59	16	24	-65	-28	-16	95	-13	20,7	
. Installations fixes	75	-19	141	11	22	4	-39	-92	49	81	66	-86	17,7	
TOTAL	68	-22	182	156	81	20	-15	-157	21	65	161	-99	38,4	
MILLIONS DE FRANCS 1962	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Matériel roulant	-11	-8	40	97	10	-36	-25	-106	-29	-25	13	-42	-10,2
	. Installations fixes	55	-48	107	-19	-4	-16	-53	-106	-2	31	0	-91	-12,2
	TOTAL	44	-56	147	78	6	-52	-78	-212	-31	6	13	-133	-22,4
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Matériel roulant	14	17	24	-15	-30	-34	-29	-29	21	9	-29	-12	-7,7
	. Installations fixes	-3	-1	0	-6	-6	-2	-2	-4	-9	-3	-13	-7	-4,7
	TOTAL	11	16	24	-21	-36	-36	-31	-33	12	6	-42	-19	-12,4
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Matériel roulant	-25	-25	16	112	40	-2	4	-77	-50	-34	42	-30	-2,5	
. Installations fixes	58	-47	107	-13	2	-14	-51	-102	7	34	13	-84	-7,5	
TOTAL	33	-72	123	99	42	-16	-47	-179	-43	0	55	-114	-10,0	

TABLEAU 13
SNCF - Transports marchandises

DEPENSES DIVERSES

Valeurs, Volumes et Prix - Variations nominales (en Millions de Francs courants)
et réelles (en Millions F.62).

VARIATIONS		ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VALEURS	Millions de francs Courants		29	51	89	100	49	37	7	-20	153	34	154	-29	54,5
	Millions de F.62		8	23	54	68	25	11	-16	-51	72	-16	55	-65	14,0
VARIATIONS DE VOLUMES	Millions de francs Courants		16	21	34	19	-16	-11	-18	-12	66	38	-46	22	9,4
	Millions de F.62		17	22	34	18	-15	-10	-16	-10	54	29	-34	15	8,7
VARIATIONS DE PRIX	Millions de francs Courants		13	30	55	81	65	48	25	- 8	87	-4	200	-51	45,1
	Millions de F.62		-9	1	20	50	40	21	0	-41	18	-45	89	-80	5,3

TABLEAU 14
SNCF - Transports marchandises

IMPOTS ET TAXES

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en millions de francs courants)
et réelles (en millions de F.62).

VARIATIONS		ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
MILLIONS DE FRANCS COURANTS	VARIATIONS DE VALEURS :														
	. Impôts sur salaires		5	16	19	15	6	3	3	-53	-134	-	-	-	-10
	. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	1086	289	-28	15	59	118
	TOTAL		5	16	19	15	6	3	3	1033	155	-28	15	59	108
	VARIATIONS DE VOLUMES :														
	. Impôts sur salaires		-6	2	-2	0	-10	-8	-12	-9	-6	-	-	-	-4
	. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	-	73	52	-61	32	8
	TOTAL		-6	2	-2	0	-10	-8	-12	-9	67	52	-61	32	4
	VARIATIONS DE PRIX :														
. Impôts sur salaires		11	14	21	15	16	11	15	-44	-128	-	-	-	-6	
. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	1086	216	-80	76	27	110	
TOTAL		11	14	21	15	16	11	15	1042	88	-80	76	27	104	
MILLIONS DE FRANCS 1962	VARIATIONS DE VALEURS :														
	. Impôts sur salaires		2	10	12	9	7	-8	-2	-51	21	-	-	-	0
	. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	897	38	-73	-50	-10	66
	TOTAL		2	10	12	9	7	-8	-2	836	59	-73	-50	-10	66
	VARIATIONS DE VOLUMES :														
	. Impôts sur salaires		-6	2	-2	0	-9	-7	-11	-8	-5	-	-	-	-4
	. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	-	60	40	-45	22	6
	TOTAL		-6	2	-2	0	-9	-7	-11	-8	55	40	-45	22	2
	VARIATIONS DE PRIX :														
. Impôts sur salaires		8	8	14	9	16	-1	9	-43	26	-	-	-	4	
. Autres impôts dont TVA		-	-	-	-	-	-	-	887	-22	-113	-5	-32	59	
TOTAL		8	8	14	9	16	-1	9	844	4	-113	-5	-32	63	

TABLEAU 15
SNCF - Transports marchandises

CHARGES D'ASSURANCES

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en Millions de Francs courants)
et réelles (en Millions F.62)

VARIATIONS		ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VALEURS	Millions de francs Courants		4	9	1	-3	7	-11	-4	-1	1	5	-3	5	0,83
	Millions de F.62		2	7	0	-4	4	-11	-5	-2	0	3	-4	2	-0,67
VARIATIONS DE VOLUMES	Millions de francs Courants		-1	1	1	0	-1	0	-1	0	2	1	-1	1	0,16
	Millions de F.62		-1	1	1	0	-1	0	-1	0	2	1	-1	1	0,16
VARIATIONS DE PRIX	Millions de francs Courants		5	8	0	-3	8	-11	-3	-1	-1	+4	-2	+4	0,67
	Millions de F.62		3	6	-1	-4	5	-11	-4	-2	-2	2	-3	1	-0,83

TABLEAU 16
SNCF - Transports marchandises

CHARGES D'AMORTISSEMENTS ET RENOUELEMENT

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en millions de francs courants)
et réelles (en millions de F.62).

VARIATIONS		ANNEES											ANNEE MOYENNE	
		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971		1972
MILLIONS DE FRANCS COURANTS	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Matériel roulant	63	40	43	8	5	61	25	-126	23	22	15	19	16,5
	. Installations fixes	16	3	10	-2	10	-15	10	-6	-4	357	-1	8	32,2
	TOTAL	79	43	53	6	15	46	35	-132	19	379	14	27	48,7
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Matériel roulant	10	13	22	-15	-24	-27	-26	-29	20	10	-36	-14	-8,0
	. Installations fixes	2	4	5	-3	-6	-7	-6	-6	5	2	-33	-13	-4,6
	TOTAL	12	17	27	-18	-30	-34	-32	-35	25	12	-69	-27	-12,6
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Matériel roulant	53	27	21	23	29	88	51	-97	3	12	51	33	24,5	
. Installations fixes	14	-1	5	1	16	-8	16	0	-9	355	32	21	36,8	
TOTAL	67	26	26	24	45	80	67	-97	-6	367	83	54	61,3	
MILLIONS DE FRANCS 1962	VARIATIONS DE VALEURS :													
	. Matériel roulant	53	22	21	-7	-6	41	9	-125	-4	-3	-11	-5	-1,3
	. Installations fixes	13	-2	5	-6	6	-16	6	-9	-9	256	-22	-12	17,5
	TOTAL	66	20	26	-13	0	25	15	-134	-13	253	-33	-17	16,2
	VARIATIONS DE VOLUMES :													
	. Matériel roulant	11	14	22	-14	-22	-25	-23	-25	16	7	-26	-9	-6,2
	. Installations fixes	2	4	5	-3	-6	-6	-5	-5	4	2	-24	-9	-3,4
	TOTAL	13	18	27	-17	-28	-31	-28	-30	20	9	-50	-18	-9,6
	VARIATIONS DE PRIX :													
. Matériel roulant	42	8	-1	7	16	66	32	-100	-20	-10	15	4	4,9	
. Installations fixes	11	-6	0	-3	12	-10	11	-4	-13	254	2	-3	20,9	
TOTAL	53	2	-1	4	28	56	43	-104	-33	244	17	1	25,8	

CHARGES FINANCIERES

Valeurs, Volumes et Prix = Variations nominales (en Millions de Francs courants)
et réelles (en Millions F.62).

VARIATIONS		ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VALEURS	Millions de francs Courants		10	25	90	53	34	67	73	80	91	-191	22	2	29,7
	Millions de F.62		1	12	72	36	21	47	50	43	35	-169	-11	-21	9,7
VARIATIONS DE VOLUMES	Millions de francs Courants		22	29	33	18	30	46	14	22	47	-19	-6	4	20,0
	Millions de F.62		25	30	33	17	28	41	12	19	38	-14	-4	3	19,0
VARIATIONS DE PRIX	Millions de francs Courants		-12	-4	57	35	4	21	59	58	44	-172	28	-2	9,7
	Millions de F.62		-24	-18	39	19	-7	6	38	24	-3	-155	-7	-24	-9,3

TABLEAU 18
SNCF - Transports marchandises

COMPTE DE SURPLUS PAR POSTE
(en millions de francs courants)

VARIATIONS DE VOLUME	ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
<u>PRODUCTION</u> $\Sigma p \cdot \Delta p$		<u>177</u>	<u>112</u>	<u>322</u>	<u>223</u>	<u>-85</u>	<u>-63</u>	<u>-131</u>	<u>23</u>	<u>558</u>	<u>411</u>	<u>-472</u>	<u>236</u>	<u>109</u>
- Recettes Trafic		145	69	252	186	-57	-42	-99	5	431	342	-364	184	88
- Recettes divers hors trafic		8	10	16	9	-7	-4	-8	23	36	23	-32	16	7
- Autres recettes hors trafic	32	24	33	54	28	-21	-17	-24	-5	91	46	-76	36	14
<u>TOTAL FACTEURS</u> - $\Sigma f \cdot \Delta f$		<u>-96</u>	<u>134</u>	<u>85</u>	<u>-13</u>	<u>-337</u>	<u>-262</u>	<u>-386</u>	<u>-293</u>	<u>-19</u>	<u>-470</u>	<u>-511</u>	<u>-259</u>	<u>-203</u>
- Frais de personnel		-137	47	-40	0	-247	-190	-282	-209	-242	-562	-245	-263	-198
dont : Salaires		(-89)	(30)	(-25)	0	(-154)	(-119)	(-174)	(-128)	(-145)	(-332)	(-163)	(-176)	(-123)
Charges		(-48)	(17)	(-15)	0	(-93)	(-71)	(-108)	(-81)	(-97)	(-230)	(-82)	(-87)	(-75)
- Combustible et Energie de traction		-12	2	8	-9	-24	-25	-18	-11	2	0	-25	-1	-9
- Entretien et réparation		10	15	24	-23	-39	-40	-37	-39	14	8	-58	-27	-16
- Dépenses diverses		16	21	34	19	-16	-11	-18	-12	66	38	-46	22	9
- Impôts et Taxes		-6	2	-2	0	-10	-8	-12	-9	67	52	-61	32	4
- Assurances		-1	1	1	0	-1	0	-1	0	2	1	-1	1	0
- Amortissements		12	17	27	-18	-30	-34	-32	-35	25	12	-69	-27	-13
- Charges financières		22	29	33	18	30	46	14	22	47	-19	-6	4	20
<u>SURPLUS CREE</u>		<u>273</u>	<u>-22</u>	<u>237</u>	<u>236</u>	<u>252</u>	<u>199</u>	<u>255</u>	<u>316</u>	<u>577</u>	<u>881</u>	<u>39</u>	<u>495</u>	<u>312</u>

TABLEAU 19
SNCF - Transports marchandises

COMPTE DE SURPLUS PAR POSTE
(en millions de francs 1962) *constants*

	ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
VARIATIONS DE VOLUME														
PRODUCTION		192	117	322	213	-78	-57	-115	20	456	315	-344	162	100
- Recettes trafic		157	72	252	177	-53	-38	- 87	4	352	262	-265	126	80
- Recettes diverses		9	10	16	9	- 6	- 4	- 7	20	30	18	- 23	11	7
- Autres recettes hors trafic		26	35	54	27	-19	-15	- 21	4	74	35	- 56	25	13
TOTAL FACTEURS		-104	140	85	-12	311	-236	-338	-250	-15	-360	-373	-177	-163
- Frais personnel		-148	49	-40	0	-228	-171	-247	-179	-198	-431	-179	-180	-163
dont : Salaires		(96)	(31)	(25)	0	(142)	(-107)	(-152)	(-110)	(-119)	(-255)	(-119)	(-120)	(-101)
Charges		(52)	(18)	(15)	0	(-86)	(- 64)	(- 95)	(- 69)	(- 79)	(-176)	(- 60)	(- 60)	(-62)
- Energie de traction		-13	2	8	-9	-22	- 22	- 16	- 9	2	0	- 18	- 1	- 8
- Entretien et réparations		11	16	24	-21	-36	- 36	- 31	-33	12	6	- 42	- 19	-13
- Dépenses diverses		17	22	34	18	-15	- 10	-16	-10	54	29	- 34	15	9
- Impôts et taxes		- 6	2	-2	0	- 9	- 7	- 11	- 8	55	40	- 45	22	3
- Assurances		- 1	1	1	0	- 1	0	- 1	0	2	1	- 1	1	0
- Amortissements		13	18	27	-17	-28	- 31	- 28	-30	20	9	- 50	- 18	-10
- Charges Financières		25	30	33	17	28	41	12	19	38	-14	- 4	3	19
SURPLUS CREE		296	-23	237	225	233	179	223	270	471	675	29	-339	263

TABLEAU 20
SNCF - Transports marchandises

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES NOMINAUX
ALLANT AUX DIVERS AGENTS (en millions de francs courants)

Avantages de Prix nominaux allant à :	ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
CLIENTELE		-190	-128	-262	41	39	-403	-143	-857	-515	-267	-782	-21	-290
PERSONNEL		293	399	531	298	379	307	314	676	640	-72	561	645	415
FOURNISSEURS		78	10	219	225	145	78	- 15	-164	147	183	368	-190	90
AGENTS FINANCIERS		- 12	- 4	57	35	4	21	59	58	44	-172	28	- 2	10
ETAT		104	-299	-308	-363	-315	196	40	603	261	1209	-136	63	87
SURPLUS CREE		273	- 22	237	236	252	199	255	316	577	881	39	495	312
HERITAGES		202	431	570	363	315	403	158	1021	515	511	918	213	-
SURPLUS DISTRIBUE		475	409	807	599	567	602	413	1337	1092	1392	957	708	-

TABLEAU 22
SNCF - Transports marchandises

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES REELS ALLANT AUX DIVERS AGENTS

(En Millions de Francs 1962)

Avantages de Prix réels allant à :	ANNEES	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	ANNEE MOYENNE
CLIENTELE		-25	92	-8	218	162	-222	13	-478	-35	117	-175	310	-2
PERSONNEL		203	266	354	151	253	175	172	395	255	-234	185	249	202
FORUNISSEURS		20	-65	129	140	87	18	-65	-213	16	52	145	-217	3
AGENTS FINANCIERS		-24	-18	39	19	-7	6	38	24	-3	-155	-7	-24	-9
ETAT		122	-298	-277	-303	-262	202	65	542	238	895	-119	21	69
SURPLUS CREE		296	-23	237	225	233	179	223	270	471	675	29	339	263
HERITAGES		49	381	285	303	269	222	65	691	38	389	301	241	-
SURPLUS DISTRIBUE		345	358	522	528	502	401	288	961	509	1064	330	580	-

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau 1

PRODUCTION DES TRANSPORTS ROUTIERS

en valeurs, volumes et prix

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Valeur de la production (Millions de F. courants)	4.686	5.411	6.226	6.857	7.411	8.010	9.728	12.276	13.139	14.801	16.333
Volume en T. Km (Milliards)	16,8	20,0	23,1	26,0	29,1	30,7	33,9	40,3	41,7	44,9	47,4
Prix (F/T. Km)	0,279	0,271	0,270	0,264	0,255	0,261	0,287	0,305	0,315	0,330	0,345
Indice de Prix (Base 100 en 1962)	100	97,0	96,7	94,6	91,3	93,6	102,9	109,2	112,8	118,0	123,2

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau 2

PRODUCTION

Francs courants

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Moins de 50 km											
- Production 10 ⁶ F	2.269	2.435	2.946	3.288	3.767	4.032	4.890	6.222	6.269	7.284	7.855
- Prix indice	100	93,2	96,9	97,1	96,6	102,9	113,8	125,1	127,2	141,7	159,3
Plus de 50 km											
- Production 10 ⁶ F	2.417	2.976	3.280	3.569	3.644	3.978	4.838	6.054	6.870	7.517	8.478
- Prix indice	100	91,9	94,3	93,1	93,7	95,0	105,0	111,3	109,4	116,4	117,6
TOTAL 10 ⁶ F	4.686	5.411	6.226	6.857	7.411	8.010	9.728	12.276	13.169	14.801	16.333
- Prix indice	100	92,6	95,8	95,3	95,5	99,0	109,0	116,6	117,5	127,8	136,7

Tableau n° 3

PRODUCTION EN VOLUME DE LA BRANCHE TRANSPORTS ROUTIERS

DISTANCES MOYENNES PARCOURUES

	Distance < 50 km			Distance ≥ 50 km		
	Tonnes (millions)	T-km (milliards)	Distance moyenne parcourue km	Tonnes (millions)	T-km (milliards)	Distance moyenne parcourue km
1962	199	2,5	12,6	68	14,3	210
1963	239	3,3	13,8	80	16,7	209
1964	292	3,5	12,0	94	19,6	209
1965	302	3,8	12,6	105	22,2	211
1966	319	3,9	12,2	118	25,2	214
1967	295	4,0	13,6	132	26,7	202
1968	354	4,4	12,4	141	32,5	209
1969	414	5,1	12,3	168	35,2	210
1970	440	5,6	12,7	173	36,1	209
1971	413	5,5	13,3	186	39,4	212
1972	387	5,5	14,2	191	41,9	219

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau n° 4

PERSONNEL SALARIE

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Effectif de la Branche	87 800	88 333	89 866	90 900	95 450	100 000	106 350	112 700	11 8233	123 766	129 300
Durée hebdomadaire de travail (heures)	48,4	48,3	48,3	48,3	48,3	48,3	47,9	47,6	47,1	46,8	45,8
Heures travaillées/an (Millions)	201,8	202,6	206,2	208,5	219,0	229,4	242,0	254,8	264,5	275,1	281,3
Salaire annuel (en F)	11 195	12 440	13 680	14 920	16 040	17 150	18 660	20 170	22 690	25 210	27 730
Salaire horaire (francs)	4,87	5,42	5,96	6,50	6,99	7,48	8,20	8,92	10,14	11,24	12,75
Valeur du Poste (Millions Francs)	982	1098	1229	1356	1531	1715	1984	2273	2682	3091	3585

K = nombre de semaines travaillées annuellement.

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

PERSONNEL NON SALARIE

Tableau n° 5

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Effectif de la Branche	19200	19700	20200	20750	21050	21325	20750	20150	20300	20450	20600
Durée Hebdo-Travail (Heures)	48,4	48,3	48,3	48,3	48,3	48,3	47,9	47,6	47,1	46,8	45,8
Heures Travaillées par an (Millions)	44,1	45,2	46,4	47,6	48,3	48,9	47,2	45,6	45,4	45,5	44,8
Salaire annuel (Francs)	11195	12440	13680	14920	16040	17150	18860	20170	22690	25210	27730
Salaire Horaire (Francs)	4,87	5,42	5,96	6,50	6,99	7,48	8,20	8,92	10,14	11,24	12,75
Valeur du Poste (Millions de Francs)	215	245	276	309	338	366	387	406	461	511	571

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau 6

CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES

(Millions de francs courants et indices de variation annuelle des Prix)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Energie	771	919	1013	1105	1189	1267	1485	1802	2013	2320	2410
Indice de Prix		1,00	0,986	0,984	0,997	1,008	1,017	1,067	1,014	1,074	1,015
Pneumatiques	134	149	159	165	168	178	191	229	250	275	303
Indice de Prix	0,985	1,066	0,995	1,013	1,040	1,078	1,070	1,027	1,095	1,079	1,063
Entretien	314	373	421	465	528	556	690	851	932	1049	1146
Indice de Prix	1,037	1,108	1,016	1,014	1,079	1,048	1,146	1,107	1,066	1,080	1,053
Frais Généraux	341	374	423	456	506	523	621	843	921	1027	1136
Indice de Prix	1,044	1,066	1,052	1,044	1,058	1,053	1,097	1,091	1,068	1,070	1,060
Achats de Transports	597	690	793	873	944	1020	1239	1563	1673	1885	2080
Indice de Prix	1,020	1,040	1,010	1,010	1,040	1,015	1,130	1,070	1,060	1,060	1,040
Autres Consommations	195	216	329	406	430	653	1177	1076	1205	1355	1681
Indice de Prix	1,020	1,040	1,020	1,010	1,020	1,005	1,020	1,070	1,080	1,050	1,040

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau n° 7

CHARGES D'AMORTISSEMENTS

(Valeurs en millions de francs courants et indices de variation annuelle de prix)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Amortissements des véhicules sur 9 ans	56	62	72	86	96	108	120	136	184	180	229
Amortissements des véhicules sur 5 ans	353	412	507	631	684	772	884	1.008	1.194	1.163	1.282
Amortissements totaux	409	474	579	717	780	880	1.004	1.144	1.378	1.343	1.511
Indice de prix	102,8	103,4	101,9	100,4	100,6	100,7	97,7	104,2	107,3	111,5	107,4

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau n° 8

IMPOTS ET TAXES

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
VALEURS (millions de francs)	230	265	306	340	367	378	904	1.230	1.229	1.378	1.515
VOLUMES : VAB (millions de francs)	2.334	2.690	3.088	3.387	3.646	3.658	4.325	5.912	6.145	6.890	7.577
% IMPOTS/VAB	9,9	9,9	9,9	10,0	10,1	10,3	20,9	20,8	20,0	20,0	20,0

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau n° 9

ASSURANCES

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
VALEURS (millions de francs)	137	159	182	202	220	235	268	324	337	380	419
VOLUMES (Véhicules)	150.832	163.599	179.494	191.615	202.806	213.997	244.215	276.260	283.897	308.834	326.390
PRIX (en F/véhicule)	908	972	1.014	1.054	1.085	1.098	1.097	1.173	1.187	1.230	1.284

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Tableau 10

CHARGES FINANCIERES

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Valeur 10 ⁶ F	18	19	21	23	25	28	31	37	42	47	52
Volume : - Production 10 ⁶ F	4.686	5.411	6.226	6.857	7.411	8.010	9.728	12.275	13.138	14.801	16.332
Prix %	0,384	0,351	0,337	0,335	0,337	0,350	0,319	0,301	0,320	0,318	0,318

CHARGES D'INFRASTRUCTURES

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Dépenses (10 ⁶ F)											
- Etat	1.958	2.486	2.679	3.061	3.136	3.382	4.365	4.797	5.544	6.322	6.964
- Collectivités	2.495	3.683	3.740	3.860	4.180	4.800	4.703	5.192	5.915	6.655	7.536
TOTAL (1)	4.453	6.169	6.419	6.861	7.316	8.182	9.068	9.989	11.459	12.977	14.500
Volume = 10 ⁹ TK	16,8	20,0	23,1	26,0	29,1	30,7	33,9	40,3	41,7	44,9	47,4
Prix en centimes/TK (2)	2,65	3,08	2,78	2,64	2,51	2,67	2,67	2,48	2,75	2,89	3,06

(1) Les charges imputées représentent 10 % de ce montant total.

(2) Prix des charges imputées.

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 1

Tableau 12

COMPTE D'EXPLOITATION
(en millions de francs courants)

ANNEES	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUITS ET CHARGES											
PRODUITS											
PRODUCTION Zone < 50 km	2.269	2.435	2.946	3.288	3.767	4.032	4.890	6.222	6.269	7.284	7.855
PRODUCTION Zone ≥ 50 km	2.417	2.976	3.280	3.509	3.644	3.978	4.838	6.054	6.870	7.517	8.478
TOTAL PRODUCTION	4.686	5.411	6.226	6.857	7.411	8.010	9.728	12.275	13.138	14.801	16.332
CHARGES											
FRAIS DE PERSONNEL	1.197	1.343	1.505	1.665	1.869	2.081	2.371	2.679	3.143	3.602	4.156
Dont : Salarié	982	1.098	1.229	1.356	1.531	1.715	1.984	2.273	2.682	3.091	3.585
Non salarié	215	245	276	309	338	366	387	406	461	511	571
CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES	2.352	2.721	3.128	3.470	3.765	4.197	5.403	6.364	6.994	7.911	8.756
Dont : Achats combustibles	771	919	1.013	1.105	1.189	1.267	1.485	1.802	2.013	2.320	2.410
Achats pneumatiques	134	149	159	165	168	178	191	229	250	275	303
Achats autres	195	216	329	406	430	653	1.177	1.076	1.205	1.355	1.681
Entretien et Réparations	314	373	421	465	528	556	690	851	932	1.049	1.146
Frais généraux	341	374	423	456	506	523	621	843	921	1.027	1.136
Achats transport	597	690	793	873	944	1.020	1.239	1.563	1.673	1.885	2.080
AMORTISSEMENTS	409	474	579	717	780	880	1.004	1.144	1.378	1.343	1.511
IMPOTS ET TAXES	230	265	306	340	367	378	904	1.230	1.278	1.433	1.576
ASSURANCES	137	159	182	202	220	235	268	324	337	380	419
CHARGES FINANCIERES	18	19	21	23	25	28	31	37	42	47	52
CHARGES D'INFRASTRUCTURE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CHARGES	4.343	4.981	5.721	6.417	7.026	7.799	9.981	11.778	13.172	14.716	16.470
RESTE	343	430	505	440	385	211	- 253	497	- 34	+ 85	- 138

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 2

Tableau 13

COMPTE D'EXPLOITATION
(en millions de francs courants)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUITS											
PRODUCTION Zone < 50 km	2.269	2.435	2.946	3.288	3.767	4.032	4.890	6.222	6.269	7.284	7.855
PRODUCTION Zone ≥ 50 km	2.417	2.976	3.280	3.569	3.644	3.978	4.838	6.054	6.870	7.517	8.478
TOTAL PRODUCTION	4.686	5.411	6.226	6.857	7.411	8.010	9.728	12.275	13.138	14.801	16.332
CHARGES											
FRAIS DE PERSONNEL	1.197	1.343	1.505	1.665	1.869	2.081	2.371	2.679	3.143	3.602	4.158
Dont : Salarié	982	1.098	1.229	1.356	1.531	1.715	1.984	2.273	2.682	3.091	3.595
Non salarié	215	245	276	309	338	366	387	406	461	511	571
CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES	2.352	2.721	3.128	3.470	3.765	4.197	5.403	6.364	6.994	7.911	8.756
Dont : Achats combustibles	771	919	1.013	1.105	1.189	1.267	1.485	1.802	2.013	2.320	2.410
Achats pneumatiques	134	149	159	165	168	178	191	229	250	275	303
Achats autres	195	216	329	406	430	653	1.177	1.076	1.205	1.355	1.601
Entretien et Réparations	314	373	421	465	528	556	690	851	932	1.049	1.146
Frais généraux	341	374	423	456	506	523	621	843	921	1.027	1.136
Achats transport	597	690	793	873	944	1.020	1.239	1.563	1.673	1.885	2.080
AMORTISSEMENTS	409	474	579	717	780	880	1.004	1.144	1.378	1.343	1.511
IMPOTS ET TAXES	230	265	308	340	367	378	904	1.230	1.278	1.433	1.576
ASSURANCES	137	159	182	202	220	235	268	324	337	380	419
CHARGES FINANCIERES	18	19	21	23	25	28	31	37	42	47	52
CHARGES D'INFRASTRUCTURE	445	617	642	686	732	818	907	990	1.146	1.298	1.450
TOTAL CHARGES	4.788	5.598	6.363	7.103	7.758	8.617	10.888	12.768	14.318	16.014	17.920
RESTE	-102	-187	-137	-246	-347	-607	-1.160	-493	-1.180	-1.213	-1.588

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
Tableau 14

Hypothèse : 1

COMPTES DE SURPLUS PAR POSTE

(Variations de volume et de prix - en millions de francs courants)

Variations de volume	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<u>PRODUCTION</u>		<u>1.159</u>	<u>606</u>	<u>665</u>	<u>536</u>	<u>317</u>	<u>825</u>	<u>1.754</u>	<u>762</u>	<u>465</u>	<u>468</u>
TOTAL FACTEURS		<u>375</u>	<u>556</u>	<u>311</u>	<u>352</u>	<u>525</u>	<u>1.207</u>	<u>1.080</u>	<u>704</u>	<u>544</u>	<u>818</u>
- frais de personnel : salarié		5	20	14	68	73	94	106	86	108	69
non salarié		5	6	8	5	4	- 13	- 13	- 1	0	- 8
- consommations intermédiaires		266	379	310	181	339	870	518	279	420	524
dont : combustibles		(148)	(108)	(110)	(88)	(68)	(203)	(204)	(183)	(147)	(54)
autres		(118)	(271)	(200)	(93)	(271)	(667)	(314)	(96)	(273)	(470)
- amortissements		49	94	135	58	94	148	94	280	- 174	64
- impôts et taxes		35	39	30	26	1	69	332	48	155	143
- assurances		12	15	12	12	12	33	35	9	30	21
- charges financières		3	3	2	2	1	6	8	3	5	5
- charges d'infrastructure		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SURPLUS CREE		784	50	154	184	-208	-382	674	58	-79	-350

Variations de prix	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<u>PRODUCTION</u>		<u>-434</u>	<u>209</u>	<u>-34</u>	<u>18</u>	<u>282</u>	<u>893</u>	<u>793</u>	<u>101</u>	<u>1.198</u>	<u>1.063</u>
TOTAL FACTEURS		<u>263</u>	<u>184</u>	<u>185</u>	<u>257</u>	<u>248</u>	<u>975</u>	<u>717</u>	<u>690</u>	<u>1.000</u>	<u>936</u>
- frais de personnel : salarié		111	111	123	107	111	175	183	323	301	425
non salarié		25	25	25	24	24	34	32	56	50	68
- consommations intermédiaires		103	28	22	114	93	336	443	351	497	321
dont : combustibles		(0)	(-14)	(-18)	(-4)	(10)	(15)	(113)	(28)	(160)	(36)
autres		(103)	(42)	(50)	(118)	(83)	(321)	(330)	(323)	(337)	(285)
- amortissements		16	11	3	5	6	-24	46	- 46	139	104
- impôts et taxes		0	2	4	1	10	457	- 6	0	0	0
- assurances		10	8	8	6	3	0	21	4	13	18
- charges financières		- 2	-1	0	0	1	- 3	- 2	2	0	0
- charges d'infrastructure		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESTE		87	75	-65	-55	-174	- 464	750	- 531	119	-223
SURPLUS DISTRIBUE		786	260	219	257	248	1.002	1.475	736	1.119	936

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 2

Tableau 15

COMPTES DE SURPLUS PAR POSTE

(Variations de volume et de prix - en millions de francs courants)

VARIATIONS DE VOLUME	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUCTION		<u>1.159</u>	<u>606</u>	<u>665</u>	<u>536</u>	<u>317</u>	<u>825</u>	<u>1.754</u>	<u>762</u>	<u>465</u>	<u>468</u>
TOTAL FACTEURS		<u>460</u>	<u>652</u>	<u>592</u>	<u>434</u>	<u>565</u>	<u>1.292</u>	<u>1.251</u>	<u>740</u>	<u>633</u>	<u>890</u>
- frais de personnel : salarié		5	20	14	68	73	94	106	86	108	69
non salarié		5	6	8	5	4	-13	-13	-1	0	-8
- consommations intermédiaires		266	379	310	181	339	870	518	279	420	524
dont : combustibles		(148)	(108)	(110)	(88)	(68)	(203)	(204)	(183)	(147)	(54)
autres		(118)	(271)	(200)	(93)	(271)	(667)	(314)	(96)	(273)	(470)
- amortissements		49	94	135	58	94	148	94	280	-174	64
- impôts et taxes		35	39	30	26	1	69	332	48	155	143
- assurances		12	15	12	12	12	33	35	9	30	21
- charges financières		3	3	2	2	2	6	8	3	5	5
- charges d'infrastructure		85	96	81	82	40	85	171	36	89	72
SURPLUS CREE		699	-46	73	102	-248	-467	503	22	-168	-422

VARIATIONS DE PRIX	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUCTION		<u>-434</u>	<u>209</u>	<u>-34</u>	<u>18</u>	<u>282</u>	<u>893</u>	<u>793</u>	<u>101</u>	<u>1.198</u>	<u>1.063</u>
TOTAL FACTEURS		<u>350</u>	<u>113</u>	<u>148</u>	<u>221</u>	<u>294</u>	<u>979</u>	<u>629</u>	<u>810</u>	<u>1.063</u>	<u>1.016</u>
- frais de personnel : salarié		111	111	123	107	111	175	183	323	301	425
non salarié		25	25	25	24	24	34	32	56	50	68
- consommations intermédiaires		103	28	22	114	93	336	443	351	497	321
dont : combustibles		(0)	(-14)	(-18)	(-4)	(10)	(15)	(113)	(28)	(160)	(36)
autres		(103)	(42)	(50)	(118)	(83)	(321)	(330)	(323)	(337)	(285)
- amortissements		16	11	3	5	6	-24	46	-46	139	104
- impôts et taxes		0	2	4	1	10	457	-6	0	0	0
- assurances		10	8	8	6	3	0	21	4	13	18
- charges financières		-2	-1	0	0	1	-3	-2	2	0	0
- charges d'infrastructure		87	-71	-37	-36	46	4	-88	120	63	80
RESTE		-85	50	-109	-101	-260	-553	667	-687	-33	-375
SURPLUS DISTRIBUE		786	235	219	257	294	1.006	1.392	856	1.063	1.016

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 1

Tableau 16

COMPTES DE SURPLUS PAR POSTE

(Variations de volume et de prix - en millions de francs 1962)

VARIATIONS DE VOLUME	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUCTION		<u>1.159</u>	<u>579</u>	<u>620</u>	<u>485</u>	<u>277</u>	<u>701</u>	<u>1.400</u>	<u>577</u>	<u>329</u>	<u>317</u>
TOTAL FACTEURS		<u>361</u>	<u>521</u>	<u>464</u>	<u>309</u>	<u>451</u>	<u>905</u>	<u>818</u>	<u>381</u>	<u>334</u>	<u>503</u>
- frais de personnel : salarié		5	19	13	61	64	80	86	66	79	47
non salarié		5	3	7	5	4	-11	-10	-1	0	-5
- consommations intermédiaires		266	361	287	162	297	635	422	213	306	359
dont : combustibles		(148)	(103)	(102)	(79)	(59)	(65)	(167)	(140)	(107)	(37)
autres		(118)	(258)	(185)	(84)	(238)	(570)	(255)	(73)	(199)	(322)
- amortissements		49	90	125	54	82	127	76	107	-125	44
- impôts et taxes		22	28	20	15	-8	42	210	-11	50	41
- assurances		12	15	11	11	11	28	29	7	22	15
- charges financières		2	2	1	1	1	4	5	0	2	2
- charges d'infrastructure		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SURPLUS CREE		798	58	156	176	-174	-204	582	196	-5	-186

VARIATIONS DE PRIX	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PRODUCTION		<u>-682</u>	<u>2</u>	<u>-193</u>	<u>-161</u>	<u>62</u>	<u>406</u>	<u>73</u>	<u>-415</u>	<u>233</u>	<u>151</u>
TOTAL FACTEURS		<u>41</u>	<u>23</u>	<u>17</u>	<u>73</u>	<u>53</u>	<u>461</u>	<u>62</u>	<u>228</u>	<u>140</u>	<u>117</u>
- frais de personnel : salarié		59	74	71	60	60	68	36	159	82	165
non salarié		13	16	16	14	13	13	6	27	14	27
- consommations intermédiaires		-27	-60	-64	13	-12	78	46	28	12	-89
dont : combustibles		(-44)	(-45)	(-43)	(-32)	(-20)	(-34)	(3)	(-55)	(15)	(-61)
autres		(17)	(-15)	(-21)	(45)	(8)	(112)	(43)	(83)	(-3)	(-28)
- amortissements		-6	-8	-14	-15	-15	-58	-19	20	41	17
- impôts et taxes		1	1	4	1	9	373	-5	0	0	0
- assurances		3	1	3	0	-3	-10	0	-9	-8	-3
- charges financières		-2	-1	1	0	1	-3	-2	3	-1	0
- charges d'infrastructure		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESTE		75	37	-54	-58	-165	-259	593	-447	88	-152
SURPLUS DISTRIBUE		833	129	288	249	257	736	681	652	242	395

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 2

Tableau 17

COMPTES DE SURPLUS PAR POSTE.

(Variations de volume et de prix - en millions de francs 1962)

Variations de volume	ANNEES									
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<u>PRODUCTION</u>	<u>1.159</u>	<u>579</u>	<u>620</u>	<u>485</u>	<u>277</u>	<u>701</u>	<u>1.400</u>	<u>577</u>	<u>329</u>	<u>317</u>
TOTAL FACTEURS	<u>446</u>	<u>612</u>	<u>538</u>	<u>483</u>	<u>486</u>	<u>978</u>	<u>958</u>	<u>407</u>	<u>398</u>	<u>552</u>
- frais de personnel : salarié	5	19	13	61	64	80	86	66	79	47
non salarié	5	6	7	5	4	-11	-10	-1	0	-5
- consommations intermédiaires	266	361	287	162	297	635	422	213	306	359
dont : combustibles	(148)	(103)	(102)	(79)	(59)	(65)	(167)	(140)	(107)	(37)
autres	(118)	(258)	(185)	(84)	(238)	(570)	(255)	(73)	(199)	(322)
- amortissements	49	90	125	54	82	127	76	107	-125	44
- impôts et taxes	22	28	20	15	-8	42	210	-11	50	41
- assurances	12	15	11	11	11	28	29	7	22	15
- charges financières	2	2	1	1	1	4	5	0	2	2
- charges d'infrastructure	85	91	74	74	35	73	140	26	64	49
SURPLUS CREE	713	-33	82	102	-209	-277	442	170	-69	-235

Variations de prix	ANNEES									
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
<u>PRODUCTION</u>	<u>-682</u>	<u>2</u>	<u>-193</u>	<u>-161</u>	<u>62</u>	<u>406</u>	<u>73</u>	<u>-415</u>	<u>233</u>	<u>151</u>
TOTAL FACTEURS	<u>100</u>	<u>-65</u>	<u>-31</u>	<u>22</u>	<u>75</u>	<u>430</u>	<u>-52</u>	<u>271</u>	<u>130</u>	<u>121</u>
- frais de personnel : salarié	59	74	71	60	60	68	36	159	82	165
non salarié	13	16	16	14	13	13	6	27	14	27
- consommations intermédiaires	-27	-60	-64	13	-12	78	46	28	12	-89
dont : combustibles	(-44)	(-45)	(-43)	(-32)	(-20)	(-34)	(3)	(-55)	(15)	(-61)
autres	(17)	(-15)	(-21)	(45)	(8)	(112)	(43)	(83)	(-3)	(-28)
- amortissements	-6	-8	-14	-15	-15	-58	-19	20	41	17
- impôts et taxes	1	1	4	1	9	373	-5	0	0	0
- assurances	3	1	3	0	-3	-10	0	-9	-8	-3
- charges financières	-2	-1	1	0	1	-3	-2	3	-1	0
- charges d'infrastructure	59	-88	-48	-51	22	-31	-114	43	-10	4
RESTE	-69	34	-80	-81	-222	-301	567	-516	34	-205
SURPLUS DISTRIBUE	817	126	288	249	279	736	655	695	188	399

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 1

Tableau 18

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES NOMINAUX ALLANT AUX DIVERS AGENTS

(en millions de francs courants)

Avantages de prix nominaux allant à :	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
CLIENTELE		434	-209	34	-18	-282	-893	-793	-101	-1.198	1063
PERSONNEL		136	136	148	131	135	209	215	379	351	493
FOURNISSEURS		119	39	25	119	99	312	489	305	636	425
AGENTS FINANCIERS		95	82	-57	-49	-170	-467	769	-525	132	-205
ETAT		0	2	4	1	10	457	-6	0	0	0
SURPLUS CREE		784	50	154	184	-208	-382	674	58	-79	-350
HERITAGES		-	209	57	67	452	1.360	799	626	1.198	1.268
SURPLUS DISTRIBUE		784	259	211	251	244	978	1.473	684	1.119	918

Tableau 19

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES NOMINAUX ALLANT AUX DIVERS AGENTS

(en millions de francs courants)

Avantages nominaux allant à :	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
CLIENTELE		434	-209	34	-18	-282	-893	-793	-101	-1.198	-1.063
PERSONNEL		136	136	148	131	135	209	215	379	351	493
FOURNISSEURS		119	39	25	119	99	312	489	305	636	425
AGENTS FINANCIERS		-77	57	-101	-95	-256	-556	686	-681	-20	-357
ETAT		87	-69	-33	-35	56	461	-94	120	63	80
SURPLUS CREE		699	-46	73	102	-248	-467	503	22	-168	-422
HERITAGES		77	278	134	148	538	1.449	887	782	1.218	1.420
SURPLUS DISTRIBUE		776	232	207	250	290	982	1.390	804	1.050	998

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 1

Tableau 22

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES REELS ALLANT AUX DIVERS AGENTS

(en millions de francs 1962)

Avantages de prix réels allant à :	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	Année moyenne
CLIENTELE		682	-2	193	161	-62	-406	-73	415	-233	-151	52
PERSONNEL		72	90	87	74	73	81	42	186	96	192	99
FOURNISSEURS		-33	-68	-78	-2	-27	20	27	48	53	-72	-13
AGENTS FINANCIERS		76	37	-50	-58	-167	-272	591	-453	79	-155	-37
ETAT		1	1	4	1	9	373	-5	0	0	0	38
SURPLUS CREE		798	58	156	176	-174	-204	582	196	-5	-186	140
HERITAGES		33	70	128	60	256	678	78	453	233	378	
SURPLUS DISTRIBUE		831	128	284	236	82	474	660	649	228	192	

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Hypothèse : 2

Tableau 23

AVANTAGES DE PRIX OU DE REMUNERATIONS EXPRIMES EN TERMES REELS ALLANT AUX DIVERS AGENTS

(en millions de francs 1962)

Avantages de prix réels allant à :	ANNEES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	Année moyenne
CLIENTELE		682	-2	193	161	-62	-406	-73	415	-233	-151	52
PERSONNEL		72	90	87	74	73	81	42	186	96	192	99
FOURNISSEURS		-33	-68	-78	-2	-27	20	27	48	53	-72	-13
AGENTS FINANCIERS		-68	34	-76	-81	-224	-314	565	-522	25	-208	-87
ETAT		60	-87	-44	-50	31	342	-119	43	-10	4	17
SURPLUS CREE		713	-33	82	102	-209	-277	442	170	-69	-235	69
HERITAGES		101	157	198	133	313	720	192	522	243	431	
SURPLUS DISTRIBUE		814	124	280	235	104	443	634	692	174	196	

