

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

TROISIÈME RAPPORT GÉNÉRAL

1954 - 1958

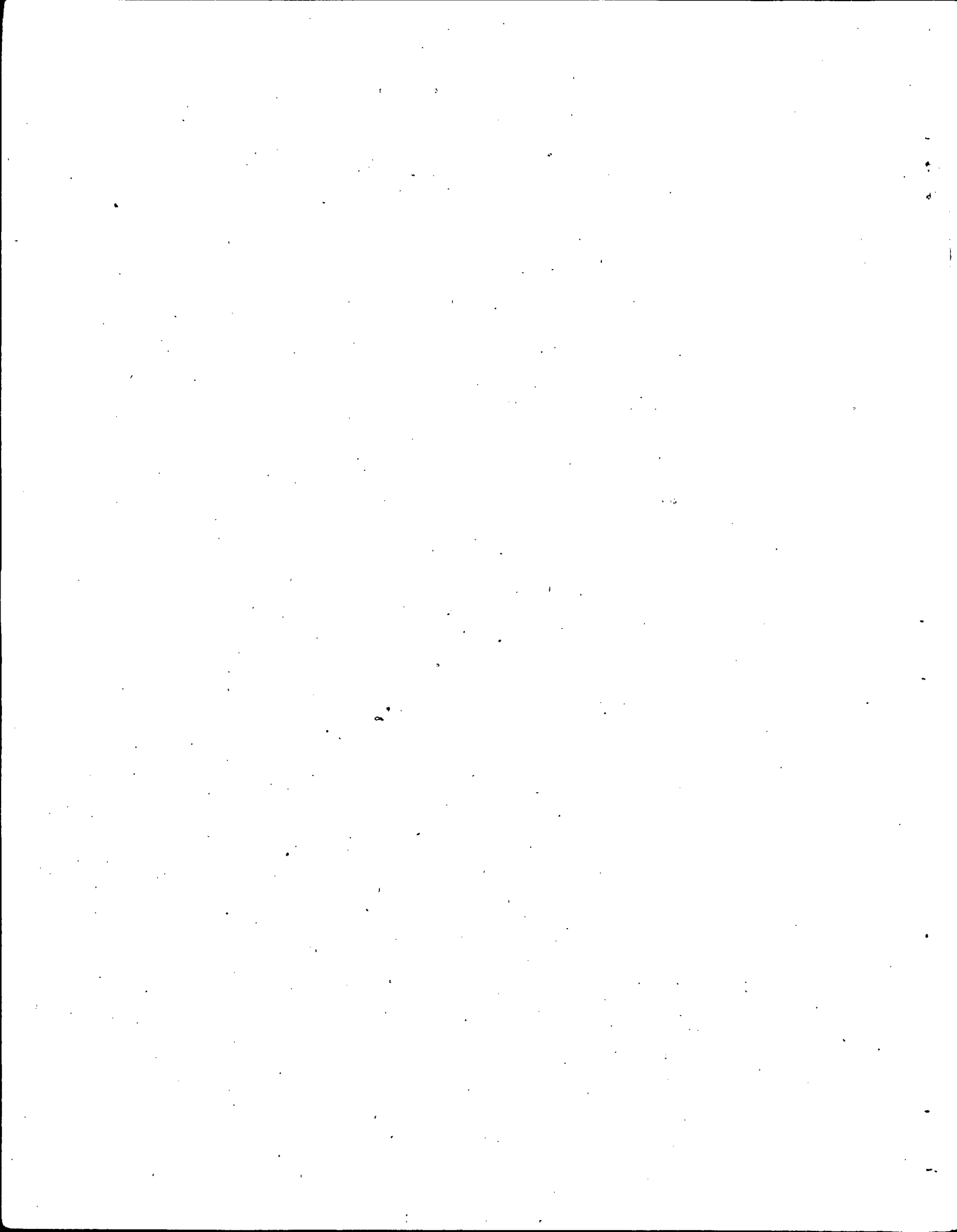
Service des Affaires Économiques

DOCUMENTATION

Réf. n°

7011

PARIS - DÉCEMBRE 1960



A.G.

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

TROISIEME RAPPORT GENERAL

Paris-Décembre 1960

- 11 -

COMPOSITION DE LA COMMISSION

Vice président

Mr de TINGUY du POUËT, Conseiller d'Etat

Membres

- MM. ARTAUD-MACARI**, Chef du Service des transports routiers,
- BEAU**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,
- COQUAND**, Directeur des Routes et de la Circulation Routière,
- COURSAGET**, Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports,
- EISENMANN**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
- GRUSON**, Inspecteur des Finances - Chef du Service des Etudes Economiques et Financières au Ministère des Finances
- JUNGELSON**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées -
Commissariat Général au Plan et à la Productivité
- SERMAGE**, Chef du bureau central de statistiques -
Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme
- THOMAS - COLLIGNON**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées -
Chef du Service des Chemins de fer.

Rapporteur général

- M. MAILLET**, Chargé de mission au Service des Etudes économiques et financières au Ministère des Finances,

Secrétaire

- M. ARIDON**, Direction des Transports terrestres.

PRESENTATION DU RAPPORT

Le troisième rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation fournit une série homogène de comptes des transports portant sur les années 1954 à 1958 .

L'évolution de ces comptes au cours de la période fait l'objet de commentaires, qui étudient tout particulièrement les contributions des administrations au secteur des transports ; la difficulté des comparaisons significatives entre modes de transport est soulignée en l'absence d'une définition précise d'une politique nationale de transport.

*

* *

1. La première partie du rapport est consacrée à une présentation des comptes des transports intérieurs pour la période 1954-1958 (le souci de fournir une série homogène dans le temps a conduit à retoucher certains des chiffres relatifs aux années 1954 et 1955 qui figurent dans les rapports précédants).

La justification des cadres comptables retenus réside principalement dans le souci d'assurer la comptabilité des résultats avec ceux des autres secteurs de l'activité nationale et avec les principaux agrégats, tels que le produit national brut, ou le montant d'investissement national, dont l'emploi est maintenant devenu courant, aussi bien dans les études économiques que dans les discussions administratives ou les débats parlementaires (p. 1 à 5). On a donc présenté pour chaque mode de transport un compte d'exploitation et un compte d'affectation et de capital qui retrace toutes les autres opérations, en particulier le financement des investissements et l'affectation des bénéfices.

On a été obligé de limiter aux années 1954 à 1958 la période sur laquelle portent les comptes des transports intérieurs, parce qu'on ne dispose pas, pour d'autres années, d'informations détaillées sur les transports routiers. C'est en effet pour ce mode de transport que l'établissement des comptes est le plus délicat ; la principale source d'informations réside dans une enquête par sondage effectuée pendant une semaine de l'année ; si l'extrapolation à l'ensemble du parc est valable grâce au caractère scientifique de l'échantillon de véhicules retenu, l'extrapolation à l'ensemble de l'année ne peut se faire que par analogie avec un autre mode de transport (le fer) et cette méthode introduit une erreur dont on ne peut malheureusement pas évaluer l'ampleur, aussi la Commission insiste-t-elle sur l'utilité d'effectuer plusieurs sondages au cours de la même année afin d'estimer les variations saisonnières du trafic, avant que les documents que doivent faire établir les groupements professionnels routiers soient disponibles. Quoiqu'il en soit, une exploitation exhaustive des résultats de ce sondage, ainsi que de tous les éléments d'information disponibles (décomposition de prix de revient, informations fiscales, consommation de carburants, etc.) a permis d'établir des comptes de transports routiers de marchandises qui constituent des ordres de grandeur très probablement valables et dont l'évolution dans le temps est assez significative.

L' exploitation détaillée des résultats des dernières enquêtes par sondage ainsi que de nouvelles investigations directes permettront sans doute de préciser notre connaissance de ce problème, et d'établir des chiffres plus sûrs que ceux qui sont ici proposés à titre de première approximation. Dans l'état actuel des études, toute tentative d'aller plus dans le détail en distinguant les catégories de marchandises ou les courants de trafic est actuellement pratiquement impossible si on ne recourt pas à des enquêtes complémentaires.

En définitive on trouvera dans ce rapport les comptes des transports routiers publics de marchandises (p. 6), des transports routiers privés de marchandises (p. 15), des transports routiers de voyageurs (p. 21) et des indications sur les dépenses occasionnées par les véhicules particuliers (27)

Les comptes de la S.N.C.F. sont établis à partir des documents comptables de l'entreprise. Seule la présentation diffère, afin d'assurer la comptabilité avec les comptes des autres modes de transport et des autres activités nationales ; le raccord entre ces comptes et ceux présentés usuellement par la S.N.C.F. est soigneusement expliqué dans un tableau (p. 33).

Pour la R.A.T.P., les V.F.I.L., les transports urbains, le recours aux comptabilités des entreprises permet également de dresser des comptes exacts (p. 36).

Enfin pour la voie d'eau, on connaît avec précision le trafic et les taux de fret ; l'évaluation du chiffre d'affaires est donc très bonne, et la décomposition des coûts est obtenue à partir des diverses informations qui se recoupent et permettent d'avoir une vue très satisfaisante des comptes de la navigation intérieure (p. 48)

On s'est limité aux comptes des transports proprement dits, on a donc laissé de côté les activités auxiliaires des transports (courtiers, commissionnaires, agences de voyage). On n'a également pas retenu toutes les dépenses terminales (manutention, conditionnement, stockage, assurances marchandises, etc.) qui font partie intégrante des opérations d'acheminement des marchandises, et dont l'importance est loin d'être négligeable, mais qui sont actuellement extrêmement mal connues ; pour combler cette lacune, la Commission a provoqué le démarrage d'études qui sont actuellement en cours.

Si pour la voie ferrée les dépenses d'infrastructure sont incluses dans les comptes de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., par contre, pour la route et la voie d'eau, les dépenses des administrations ont été chiffrées (p. 58 et 64) ; une partie de ces dépenses n'est pas imputable à la circulation, mais les informations de base manquent actuellement pour effectuer cette ventilation. Il serait souhaitable d'entreprendre des études pour rechercher comment varient les dépenses d'infrastructure avec le trafic

Les principaux éléments des comptes ainsi établis sont résumés dans les tableaux suivants, relatifs au chiffre d'affaires, à la valeur ajoutée, aux investissements : De même les chiffres de trafic, analysés au chapitre III, sont récapitulés au tableau 4.

Le rapport de la valeur ajoutée par les transports intérieurs (non compris les voitures particulières, mais y compris les transports privés de marchandises) au produit national brut est de 4,7 %. Il est très stable tout au long de

la période, la valeur ajoutée (en francs courants) évoluant de façon absolument parallèle au produit intérieur brut. (Il en est de même pour le chiffre d'affaires des entreprises de transport). La part des différents modes de transport dans cette valeur ajoutée est indiquée au tableau. La S.N.C.F. intervient pour environ la moitié, les transports routiers de marchandises (publics et privés) pour un tiers, les transports de navigation intérieure pour 2 %, les transports urbains et suburbains pour environ 8 %. Ces pourcentages n'évoluent pas sensiblement au cours des 5 années examinées ; il faut toutefois noter l'avance prise par les transports routiers privés de marchandises (qui passent de 24 % à 26 %).

Le trafic a cru sensiblement au même rythme que le produit national brut à prix constant mais moins vite que l'indice de production industrielle. La distance moyenne de transport ne s'est guère modifiée. D'autre part la comparaison des chiffres en quantités physiques et en valeur montre que le niveau global des prix de transport a augmenté un peu moins vite que le niveau général des prix de toute l'économie. D'autre part, le fait que le nombre d'unités-kilomètres ait monté aussi vite que le PNB à prix constants, alors que la part de la valeur ajoutée par les transports intérieurs dans le P.N.B. reste stable, indique que la productivité globale de tous les facteurs de production des transports a cru aussi vite que la productivité globale nationale.

En ce qui concerne les investissements, la croissance a été beaucoup moins forte dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie : 31 % contre 75 % à prix courants : Le décrochement a surtout été très net en 1956 (augmentation par rapport à 1955 de 5 % contre 20 %). D'une comparaison aussi brutale, on ne peut tirer de conclusion, car il n'y a pas de raison que dans un pays déjà bien équipé en moyens de transport, la part relative des investissements consacrée aux transports intérieurs reste constante ; toutefois, on sait que les travaux sur le réseau routier national sont très insuffisants (cf. Rapports sur les autoroutes présentés au Commissariat au Plan).

TABLEAUX SYNTHETIQUES

I - Evolution du chiffre d'affaires des transports intérieurs

(En millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
Transports publics routiers de marchandises	1.674	1.932	2.081	2.512	2.600
Transports publics routiers de voyageurs	490	498	547	606	658
S.N.C.F.	4.219	4.476	4.898	5.437	5.905
R.A.T.P.	383	383	397	407	523
Transports urbains	203	220	244	265	299
V.F.I.L., chemins de fer d'intérêt secondaire	30	32	32	36	37
Transports publics de navigation intérieure	164	183	203	213	219
TRANSPORTS PUBLICS	7.163	7.724	8.402	9.476	10.241
Indice (base 100 en 1954)	100	108	117	132	143
Transports privés routiers de marchandises	4.450	4.708	4.957	6.421	7.365
Taxis + transports privés de voyageurs par autocar	270	280	285	310	345
Transports privés de navigation intérieure	44	46	51	60	66
TRANSPORTS PRIVES	4.764	5.034	5.293	6.791	7.776
Indice (base 100 en 1954)	100	106	111	142	163

2 - Evolution de la valeur ajoutée par les activités de transport
Intérieur

En millions de N.F.

	1954	1955	1956	1957	1958
Transports publics routiers de voyageurs	297	301	333	363	398
Transports publics routiers de marchandises	818	890	1.069	1.184	1.240
S.N.C.F.	3.862	4.244	4.553	5.117	5.461
R.A.T.P.	314	310	320	323	431
Transports urbains	170	186	204	229	264
V.F.I.L. chemins de fer secondaires	38	42	45	53	59
Transports publics de navigation intérieure	102	116	127	131	139
<u>TRANSPORTS PUBLICS - Total</u>	5.601	6.089	6.651	7.400	7.992
Indice (base 100 en 1954)	100	109	119	132	144
Transports privés routiers de marchandises (n.c. véhicules de moins d'une t.)	1.770	1.901	1.961	2.564	2.894
Transports privés de navigation intérieure	31	32	37	45	49
<u>TRANSPORTS PRIVÉS - Total -</u>	1.801	1.933	1.998	2.609	2.943
Indice (base 100 en 1954)	100	107	111	143	163
Remorquage - Halage	15	15	15	16	17
<u>TRANSPORT - Total -</u>	7.427	8.037	8.664	10.025	11.058
Indice (base 100 en 1954)	100	110	116	135	148
Produit national brut à prix courants	159,2	170,3	188,4	210,5	238,3
Indice (base 100 en 1954)	100	107	118	132	150

3 - Evolution des Investissements bruts dans les transports intérieurs

En millions de N.F.

Catégorie de transport	Route		Rail		RATP - TU VFIL route	voies navigables		Total		Investisse- ment brut de tte l'économie
	maître d'oeuvre	Entre- prise	Adminis- tration	SNCF		VFIL fer CFSIC	Entre- prises	Adminis- tration	valeur	
nature des in- vestissements										Indice
1954	Infrastructure		564				65			
	Matériel	1.195		1.722	6	86		43	3.681	100
1955	Infrastructure		760				85			
	Matériel	1.350		1.762	6	91		53	4.057	111
1956	Infrastructure		740				100			
	Matériel	1.466		1.842	11	99		52	4.310	117
1957	Infrastructure		753				108			
	Matériel	1.501		2.114	7	95		65	4.643	126
1958	Infrastructure		731				120			
	Matériel	1.618		2.153	7	111		75	4.815	131

4 - Evolution du trafic intérieur de marchandises

	Tonnes (millions)					Tonnes km (mds)				
	1954	1955	1956	1957	1958	1954	1955	1956	1957	1958
<u>ROUTES</u> (public et privé)										
transp.+ 50 km	124	135	129	149	146	16	18	17	20	21
" - 50 km	850	791	777	846	901	8	8	8	9	8
<u>FER</u>	188	210	223	235	229	45	50	54	57	56
<u>VOIE D'EAU</u>	48	53	57	60	58	7	8	8	9	8
TOTAL	1210	1189	1186	1290	1334	76	84	87	95	93
TOTAL (n.c.route - 50 km)	360	398	409	444	433	68	76	79	86	85

2. La deuxième partie du rapport est consacrée à des commentaires sur la série des comptes qui viennent d'être présentés. Certes, la période couverte n'est pas très longue, et est caractérisée par une expansion ininterrompue. Néanmoins, la politique économique gouvernementale a fluctué au cours de ces cinq années, ce qui confère un intérêt particulier à l'observation des comptes des transports.

Au cours de la période, le trafic a augmenté de 20 % en tonnes, 25 % en tonne-kilomètre. La série est trop courte pour qu'on puisse dégager une relation précise entre trafic et activité économique nationale, d'autant plus que l'évolution est nettement différente suivant les produits. Ainsi, en TK, le trafic des combustibles minéraux solides n'a augmenté que très légèrement, celui des minerais a baissé, tandis que celui des matériaux de construction, des engrais des produits sidérurgiques a augmenté de 50 % ou plus (p. 79 et 80)

Pour les transports routiers, les modalités d'emploi du matériel et la structure du coût sont stables ; en particulier, il est intéressant de noter que le pourcentage d'utilisation de véhicules reste compris entre 70 et 80 %, l'augmentation de trafic ayant été obtenue par une augmentation du nombre de véhicules en service, à laquelle s'ajoute une tendance à l'augmentation de la charge utile moyenne des véhicules du parc, par suite d'un rapide développement des camions gros porteurs et des semi-remorques. La répartition du trafic par catégories de distance ne se modifie pas au cours de la période ; par contre, le trafic pour compte propre a eu tendance à se développer plus fortement que le trafic public (p. 81).

Pour la navigation intérieure, les traits saillants sont une croissance de l'investissement brut plus forte que celle de la valeur du trafic, et en 1957 et 1958, une expansion plus rapide des transports pour compte propre que des transports publics (p. 87).

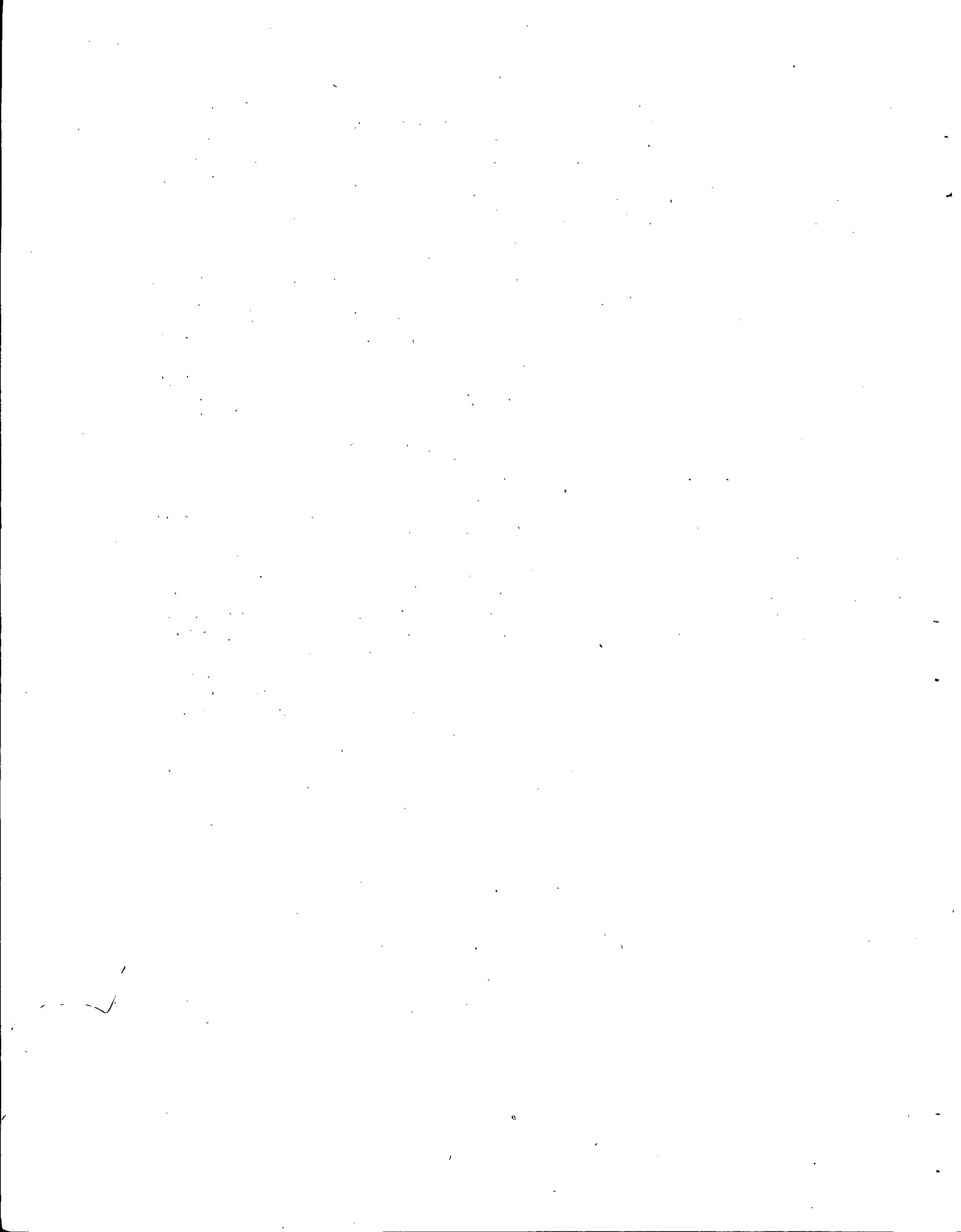
L'évolution des comptes de la S.N.C.F. résulte de la hausse du trafic de 30 % environ, aussi bien pour les voyageurs que les marchandises, et de la politique tarifaire des pouvoirs publics, visant en 1956 et 1957 à comprimer la hausse des prix par des subventions.

D'une manière générale, les mouvements de fonds entre l'Etat et le secteur des transports sont d'une importance telle que la Commission a jugé nécessaire de leur consacrer une analyse particulière. Celle-ci débute par un exposé des faits. Pour la S.N.C.F. (p. 90 à 95), l'évaluation des mouvements monétaires entre l'entreprise et l'administration se fait sans difficultés à partir des documents comptables (tableau p. 91) ; mais l'interprétation économique est plus délicate. Si les remboursements de charges pour tarifs réduits peuvent être interprétés clairement comme des subventions à certaines catégories de citoyens ou à certains secteurs de l'activité économique, l'ensemble des autres versements (indemnités compensatrices, contribution aux dépenses de la voie, aux charges de retraite, subvention d'équilibre, etc) ne peut se juger que par référence à une définition du rôle de l'entreprise dans l'économie, que la loi de 1949 avait amorcée, mais à laquelle toutes précisions nécessaires n'ont pas été apportées avec toute la netteté désirable.

Pour la route (p. 95 à 97) les dépenses des administrations sont assez aisées à chiffrer, sous réserve de difficultés d'imputation à la circulation routière d'une fraction appropriée de certaines charges comme celles de police, de voirie urbaine, de voirie rurale. Face à ces dépenses, on peut estimer que la fiscalité particulière des carburants, qui pèse sur les usagers, constitue en quelque

sorte une contrepartie. Certes, le principe financier est net : le budget de l'Etat forme un tout et la notion de ressources affectées est rejetée en règle générale. Mais on peut observer que la création du Fonds spécial d'Investissement routier financé par un pourcentage de recettes fiscales assises sur les carburants, constituait une dérogation à ce principe. D'autre part, il est indiscutable que la fiscalité particulière des carburants constitue une charge pour un mode de transport particulier, et il est légitime, d'un point de vue économique, de la considérer comme une contribution des usagers aux dépenses d'infrastructure que les entreprises de transport ne financent pas directement. Partant d'une certaine définition de la fiscalité générale, la Commission a calculé l'écart entre le produit effectif de la fiscalité des carburants et ce qu'aurait été le montant si les carburants étaient soumis au régime général (tableau p. 104). On constate qu'en 1955, 1956 et 1957, cet écart est du même ordre de grandeur que les dépenses d'infrastructure, tandis qu'il est beaucoup plus élevé en 1958. On ne peut toutefois pas tirer de conclusion dans un sens ou un autre, car il faudrait déterminer au préalable le montant économiquement justifié des dépenses d'infrastructure routière, ce qui sera l'objet d'autres études, menées tant au Ministère des Travaux Publics qu'au Commissariat au Plan.

La comparaison des versements des administrations aux divers modes de transport serait du plus grand intérêt, mais ne peut être effectuée directement à partir des chiffres précédents. En effet, les trois modes de transport intérieur opèrent dans des conditions économiques assez différentes ; cette diversité qui affecte en particulier l'infrastructure, les frais de personnel (salaires et charges sociales), la fiscalité, les prix de vente, est analysée en détail (p. 99, à 107). En définitive, la comparaison complète des comptes des divers modes de transports ne peut se faire de façon significative que par référence à un ensemble cohérent de principes sur les critères de choix d'investissement, les règles de tarification, la fiscalité des transports, les obligations de service public, les conditions de travail et certaines réglementations administratives. La section 4 du chapitre IV donne des indications sur ce que pourraient être certains éléments de cette conception d'ensemble, notamment en ce qui concerne les frais de personnel ; des travaux sont entrepris pour en éclairer certains autres, en particulier la fiscalité.



3ème R A P P O R T G E N E R A L

1ère PARTIE

	Pages
CHAPITRE I - LES CADRES COMPTABLES ADOPTES	1
Leur justification	
SECTION 1 - Généralités	1
SECTION 2 - Structure générale des comptes	2
Compte d'exploitation	2
Compte d'affectation et de capital	5
CHAPITRE II - LES COMPTES - METHODES D'ETABLISSEMENT ET RESULTATS	6
SECTION 1 - Les comptes des transports routiers	6
A - Les Transports routiers de marchandises	6
a) Détermination du volume des transports ..	7
b) Les composantes du coût unitaire de trans- port proportionnelles au kilométrage	8
c) Autres éléments des comptes	9
d) Homogénéité et précision de la série	10
B - Transports privés routiers de marchandises	15
C - Les transports routiers de voyageurs	21
a) Les transports réguliers, occasionnels et exceptionnels	21
b) Les transports privés de voyageurs	22
c) Les taxis	24
D - Les véhicules particuliers	27
SECTION 2 - Les Comptes des transports ferroviaires	30
A - S.H.C.F.	30
B - R.A.T.P. - V.F.I.L. - Transports urbains ...	36
SECTION 3 - Les Comptes de la Navigation intérieure	48
SECTION 4 - Les comptes des Administrations	58
A - Les dépenses d'infrastructure routière ...	58
B - Les comptes des Administrations relatifs aux voies navigables	64

	Pages
CHAPITRE III - LE TRAFIC DE MARCHANDISES	67

2ème P A R T I E

CHAPITRE IV - COMMENTAIRES ECONOMIQUES SUR LA SERIE DES COMPTES	77
SECTION 1 - Rappel de l'évolution économique générale de la période 1954 - 1958	77
SECTION 2 - L'évolution du trafic de marchandises	79
SECTION 3 - Evolution de la structure des Comptes	81
1 - Transports routiers de marchandises	81
2 - S.N.C.F.	85
3 - Navigation intérieure	87
SECTION 4 - La Contribution des Administration	90
A - Chemins de fer	90
B - Routes	95
C - Navigation intérieure	97
D - Observations d'ensemble sur les versements des Administrations aux divers modes de transport	99
a) Diversité des conditions économiques	99
1) L'Infrastructure	99
2) Les frais de personnel	100
3) Fiscalité et prix de l'énergie	102
4) Prix de vente	105
5) Obligations imposées à certains modes de transports	106
6) Récapitulation	106
b) Conclusion	106
Nécessité d'un cadre économique commun aux diverses activités de transport	108

	pages
ANNEXE 1 - LES COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES EN 1956	
SECTION 1 - Domaine et plan de l'étude	110
SECTION 2 - Première évaluation du compte d'exploitation	111
SECTION 3 - Confrontation avec d'autres sources	117
SECTION 4 - Seconde évaluation du compte d'exploitation	122
SECTION 5 - Le compte d'affectation et de capital	124
Appendice 1 - Transports routiers de marchandises évaluation - des charges salariales .. du nombre d'entrepreneurs sans salariés.	126
Appendice 2 - Transports routiers publics de marchandises Estimation des effectifs.	129
Appendice 3 - Tableaux relatifs au parc de véhicules routiers	130
ANNEXE 2 - LES ASSURANCES DES TRANSPORTS ROUTIERS.	
I - Les primes payées.....	139
II - Les sinistres réglés	140
ANNEXE 3 - LA CHARGE DES TAXES INDIRECTES GREVANT LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PUBLICS ET PRIVÉS ET DES VÉHICULES PARTICULIERS.	142
ANNEXE 4 - FISCALITÉ PARTICULIÈRE DES CARBURANTS	145
ANNEXE 5 - LE CALCUL DE L'INVESTISSEMENT BRUT DE LA S.N.C.F.	147
ANNEXE 6 - TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES NOMENCLATURES DE MARCHANDISES	149



PREMIERE PARTIE

LES COMPTES DES ANNEES 1954 à 1958

CHAPITRE I

LES CADRES COMPTABLES ADOPTES - LEUR JUSTIFICATION ET PORTEE

SECTION I - GENERALITES

La définition des cadres comptables n'est pas une fin en soi, mais doit dépendre de l'usage qui en est prévu. En ce qui concerne les comptes des transports, de nombreux objectifs peuvent être envisagés. Tout d'abord la préoccupation dominante peut être :

- soit de situer l'activité des transports par rapport à l'ensemble de l'économie nationale,

- soit de comparer entre eux les divers modes de transport.

On peut d'autre part avoir des soucis :

- descriptifs - faire le point de la situation actuelle ou passée,

- prospectifs - moyennant certaines hypothèses sur le développement économique général, supputer ce que seront les comptes des transports,

- de décision - rechercher quelles décisions sont les meilleures, sous l'angle de la collectivité, que ces décisions portent sur des problèmes d'investissement ou d'exploitation des activités de transport ou de localisation des activités industrielles ou agricoles.

Il est évident que les informations nécessaires pour atteindre l'un ou l'autre de ces objectifs sont sensiblement différentes.

Dans l'établissement des comptes qui suivent, on a poursuivi en priorité les objectifs suivants :

- permettre de replacer les activités de transport dans le fonctionnement de l'économie nationale.

- décrire la situation actuelle ou passée, et, éventuellement, faire des prévisions.

Dans la mesure où le premier objectif est atteint, la comparabilité des comptes des divers modes de transport sera obtenue, puisqu'on se sera assuré de l'emploi de concepts communs. Par contre, et on ne saurait trop insister sur ce point, les comptes ainsi présentés ne sont pas les mieux adaptés à des études devant préparer des décisions optimales ; il s'agit là d'un autre problème, que la Commission étudie simultanément, et à laquelle elle a déjà apporté des éléments de réponse dans son deuxième rapport, mais qui nécessite des outils d'analyse nettement différents. De même, la simple comparaison des comptes des divers modes de transport pour le passé ne permet pas de tirer de conclusion en faveur d'un mode de transport ou d'un autre.

Les comptes ici présentés n'ont donc qu'une signification et une portée limitées. Mais si on s'astreint à la discipline intellectuelle de ne pas vouloir leur faire dire plus qu'ils ne peuvent et de ne pas les utiliser pour alimenter des polémiques stériles, on s'apercevra que, dans leur domaine de validité, ils sont utiles.

SECTION II - STRUCTURE GENERALE DES COMPTES -

Le souci de permettre de replacer le secteur des transports dans l'activité économique nationale a conduit à adopter le cadre de présentation des comptes qui est utilisé pour les travaux de comptabilité nationale. Ceux-ci ont pris une importance extrême, aussi bien pour une présentation synthétique et cohérente des informations statistiques disponibles sur l'activité économique du pays que pour l'élaboration de prévisions à court terme (budget économique) ou de perspectives à long terme et pour la préparation de décisions économiques à l'échelon gouvernemental ; aussi est-il impensable d'adopter un cadre comptable différent.

Tout en cherchant à se rapprocher au maximum des usages comptables des entreprises, le Service de la Comptabilité Nationale a été amené à s'en éloigner sur certains points, les besoins étant différents pour la gestion d'une entreprise et l'analyse économique à l'échelon national.

On établit deux comptes : un compte d'exploitation où figurent les opérations relatives à la marche courante de l'entreprise, et un compte d'affectation et de capital qui reprend toutes les autres opérations. Ces deux comptes vont être successivement analysés.

Compte d'exploitation .-

Le compte d'exploitation se rapproche beaucoup des comptes d'exploitation couramment établis dans les entreprises, et en particulier de la présentation préconisée par le Plan Comptable. Il s'en distingue toutefois sur deux points importants :

- n'est repris dans le compte d'exploitation que ce qui a trait à des opérations réelles (achats, ventes, paiement de salaires, etc) à l'exception de toutes les écritures purement comptables comme par exemple les provisions. Le souci est en effet de décrire les opérations qui ont effectivement pris place dans l'économie au cours de l'année. Il en résulte que le solde brut d'exploitation inclut le montant de ces provisions.

- - toujours avec le même souci de rendre compte des opérations effectuées au cours de l'année, sont incorporés dans le compte, des rappels de recettes et dépenses sur exercices antérieurs, que la comptabilité d'entreprise fait figurer au compte de "Pertes et profits". Ainsi figure le montant total des salaires versés au cours de l'exercice, y compris les rappels imputables à des exercices antérieurs.

Il faut de plus souligner deux caractéristiques importantes des comptes. La première a porté sur la présentation de la rémunération du personnel lorsqu'il s'agit de salaires, les salariés et traitements figurent au compte d'exploitation, ainsi que les charges sociales. La rémunération des entrepreneurs individuels (nombreux dans les transports routiers et la batellerie) soulève une difficulté ; en effet ces individus perçoivent des sommes qui rémunèrent à la fois leur travail éventuel comme chauffeur de camion ou patron batelier, leur activité de chef d'entreprise coordonnant et dirigeant l'activité de leurs éventuels salariés, et enfin leurs propres apports de capitaux. Ce caractère hybride rend difficile l'insertion de cette rémunération dans le compte d'exploitation au même titre que les frais de personnel salarié. Pour marquer cette différence, on a préféré l'inclure dans le revenu brut d'exploitation et la faire figurer explicitement dans le compte d'affectation et de capital. Mais bien entendu, si on veut estimer les frais de personnel d'une des activités de transport dont les comptes sont donnés, il est indispensable d'ajouter aux frais de personnel salarié au moins une quote-part des revenus des entrepreneurs individuels.

Le second point délicat est le traitement de l'investissement :

Les dépenses d'une entreprise au cours d'un exercice sont de deux ordres :

- les unes correspondent à l'acquisition de biens ou de services destinés à être consommés immédiatement ou, en tout cas, dans un délai inférieur à une année. Ce sont les dépenses d'exploitation.

- les autres permettent la création, l'entretien ou le renouvellement d'immobilisations destinées à être utilisées sur une période assez longue. Ce sont les dépenses d'investissement.

Suivant l'ampleur des dépenses d'entretien qui sont considérées comme dépenses d'investissement, le partage des dépenses totales entre ces deux catégories peut varier.

Effectivement, suivant les entreprises et suivant la conjoncture, les usages sont assez différents. Aussi, pour les études menées à l'échelon national, a-t-il été nécessaire de retenir une définition commune, qui est assez extensive. On a considéré que le petit entretien et les petites réparations, qui conditionnent l'utilisation normale des équipements, font partie des charges d'exploitation mais que le gros entretien et les grosses réparations, qui prolongent la durée normale d'utilisation, font partie de l'investissement brut.

Parmi les dépenses d'investissement, certaines sont destinées au gros entretien des immobilisations, d'autres au renouvellement, d'autres à la création d'immobilisations nouvelles ou à la modernisation d'installations existantes. On est ainsi tenté de distinguer, d'une part, l'entretien et le renouvellement (à couvrir normalement par des provisions pour amortissement), d'autre part l'investissement net. Mais pratiquement cette distinction est extrêmement difficile,

parce que, de manière assez générale, le renouvellement ne se fait pas à l'identique et parce que tout calcul d'amortissement économique suppose une vue sur les perspectives d'avenir. Observons d'abord que renouvellement et modernisation ou renouvellement et extension sont, en fait, constamment combinés. Ainsi lorsque la S.N.C.F. achète des locomotives électriques, il s'agit à la fois de renouvellement des locomotives à vapeur, de modernisation et d'extension dans la mesure où ces locomotives électriques sont susceptibles de couvrir un trajet annuel plus long. Ce phénomène est général dans l'ensemble des activités économiques et, dans la définition courante du terme d'investissement, sont pratiquement reprises certaines dépenses de renouvellement. Ce sera le cas d'achat de tracteurs dans l'agriculture, de reconstruction d'un haut-fourneau (généralement plus moderne et de capacité plus grande que le précédent) ; de même l'E.D.F. compte dans ses investissements la construction de nouvelles centrales thermiques dont une fraction est destinée à remplacer les centrales vétustes déclassées. De même, les achats de machines-outils dans les industries mécaniques sont comptés en investissements, qu'elles soient destinées à remplacer les vieilles machines ou à étendre la capacité de l'usine.

Il importe donc d'adopter une définition se rapprochant du concept courant, mais il était impossible, dans les travaux de la Commission, de suivre les pratiques usuelles des divers modes de transport, qui ne sont pas cohérentes entre elles.

On a adopté et respecté autant que possible la définition du Service de la Comptabilité nationale qui est assez extensive et comprend non seulement les dépenses de modernisation et d'extension mais également celles de renouvellement et, dans une certaine mesure, le gros entretien et les grosses réparations qui prolongent la durée normale d'utilisation des immobilisations.

Notons d'autre part que la détermination de l'amortissement économique (1) conçu comme le montant des sommes nécessaires au maintien en état des capacités de transport suppose une vue précise sur les perspectives d'avenir ; le résultat ne sera pas toujours le même suivant qu'on se place au point de vue d'une entreprise particulière ou qu'on envisage l'ensemble du secteur des transports dans l'optique de la collectivité. L'opposition éventuelle tient à ce que l'acheminement optimum du trafic pour la collectivité peut nécessiter des transferts d'un mode de transport vers un autre, soit à cause du progrès technique, soit à cause d'imperfections dans la situation actuelle. Un calcul de l'amortissement mené du point de vue de la collectivité (qui est le seul à nous intéresser ici) ne peut donc être envisagé qu'au terme d'études sur la répartition optimum des transports.

Pour toutes ces raisons, on s'est limité au calcul d'un investissement brut défini comme incluant non seulement les travaux de renouvellement et d'extension mais également le gros entretien destiné à maintenir en état l'équipement existant et dont la périodicité normale est supérieure à l'année.

Moyennant ces indications, les différents postes de ce compte sont clairs et n'appellent que les quelques observations qui suivent :

Par achats de biens et services, il faut entendre tous les achats de biens et de services, c'est-à-dire non seulement les achats de matières premières et de fournitures (y compris les dépenses de bureau), mais aussi des dépenses de services ; frais bancaires, frais d'intermédiaires, de courtages, etc. Les achats sont enregistrés aux prix effectifs toutes taxes comprises (donc y compris, s'il y a lieu, les droits de douane).

Le poste salaires et traitements reprend tous les salaires et appointements, y compris ceux du personnel de direction. Il inclut les congés payés et les primes de transport puisqu'il s'agit de sommes versées aux salariés.

Le poste charges sociales reprend celles qui sont à la charge de l'employeur à l'exclusion de l'impôt sur les salaires et des congés payés. Lorsqu'il y a lieu, on a distingué les cotisations de sécurité sociale et les autres charges sociales, versées

(1) Nous ne parlons pas ici de l'amortissement financier qui diffère de l'amortissement économique pour de nombreuses raisons, et en particulier par suite de la coexistence de fonds propres de l'entreprise et de ressources d'emprunts.

directement aux intéressés.

Sous la rubrique impôts indirects sont repris tous les impôts à l'exclusion de l'impôt sur les B.I.C. et de la taxe sur le revenu des valeurs mobilières. Ce poste comprend donc entre autres l'impôt sur les salaires et la taxe d'apprentissage et les taxes professionnelles.

Le stock initial comprend la totalité des stocks existants en début de période (matières premières, produits en cours, produits finis). Ils figurent pour leur valeur comptable.

Le solde brut d'exploitation équilibre par définition les colonnes "débit" et "crédit" du compte. Son emploi est décrit dans le compte d'affectation et de capital. Il faut bien noter qu'il ne s'agit pas de revenu de l'entreprise, puisqu'il faudrait déduire de ce solde d'une part l'amortissement, d'autre part la rémunération "normale" des entrepreneurs individuels, pour arriver à un concept analogue à un bénéfice net.

Les ventes courantes sont enregistrées toutes taxes comprises. La définition de l'auto-équipement a été donnée plus haut.

Les subventions ici indiquées ne comprennent que les subventions d'exploitation, les subventions d'équipement (et les subventions d'équilibre) figurent au compte d'affectation et de capital.

Stock final : Mêmes observations que pour le stock initial.

Compte d'affectation et de capital.

Ce compte comprend toutes les opérations qui ne figurent pas au compte d'exploitation. Il récapitule en particulier la variation des stocks et des équipements et son financement, l'affectation des revenus à des particuliers (soit, dans le cas de sociétés, sous forme de dividendes, soit dans le cas d'entreprises individuelles par prélèvement de l'entrepreneur pour ses besoins propres); enfin ce compte décrit l'aspect financier de toutes les opérations de l'entreprise.

Certains postes méritent quelques précisions.

Par suite de la définition extensive des investissements figurent sous ce poste non seulement la variation des équipements durables de l'entreprise mais aussi les dépenses de gros entretien pour le montant indiqué au compte d'exploitation comme un élément de l'autoéquipement.

Les cessions d'équipement sont enregistrées aux prix de cession, et non à la valeur comptable résiduelle de l'équipement cédé.

Dans les impôts ne sont compris que les impôts sur les B.I.C. et sur les revenus des valeurs mobilières.

Les subventions d'équipement sont constituées par les subventions accordées par l'Etat ou des organismes publics pour financer l'équipement de l'entreprise.

Les subventions d'équilibre comprennent toutes les subventions qui ne sont ni d'équipement ni d'exploitation; en principe, elles correspondent à la couverture d'un déficit.

Le revenu des entrepreneurs individuels représente le prélèvement effectué par les entrepreneurs individuels sur le revenu de leur entreprise pour leurs dépenses familiales.

Les autres postes ne semblent pas nécessiter d'applications complémentaires.

Le cadre comptable ainsi défini pour les entreprises s'éloigne donc sur les quelques points signalés du Plan comptable général. Il se peut qu'il s'éloigne encore plus, des usages des entreprises. C'est en particulier le cas pour la S.N.C.F. ; il en résulte - et l'attention du lecteur est vivement attirée sur ce point - que les chiffres donnés pour la S.N.C.F., s'ils se déduisent tous de la comptabilité de cette entreprise, peuvent différer, parfois notablement, de ceux habituellement présentés ; ceci était indispensable pour harmoniser ces comptes avec ceux du reste de la Nation.

CHAPITRE II

LES COMPTES - METHODES D'ETABLISSEMENT ET RESULTATS

Ce chapitre est consacré à l'exposé des méthodes d'établissement des comptes et à la présentation des résultats obtenus. On se limitera aux grandes lignes des méthodes employées, réservant à des annexes l'étude de difficultés particulières.

On examinera successivement :

- les transports routiers
- les transports ferroviaires
- les transports de navigation intérieure
- les comptes des administrations

Il importe de souligner dès maintenant l'inégale précision des résultats présentés. Pour la S.N.C.F., la R.A.T.P. et quelques autres entreprises financières, on dispose des comptes de l'entreprise. Pour la navigation intérieure, le trafic est très bien connu, et les tarifs pratiqués également ; le chiffre d'affaires est donc évalué avec une bonne précision et seule la décomposition des dépenses d'exploitation, ainsi que les éléments du compte d'affectation et de capital, sont plus imprécis. Pour la route, au contraire, l'incertitude qui plane sur tous les chiffres est beaucoup plus grande ; quels que soient les efforts faits pour tenir compte de tous les renseignements disponibles, il ne faut pas se dissimuler que les chiffres avancés ne sont que des ordres de grandeur, dont la précision ne peut être améliorée en l'état actuel de nos informations.

SECTION I .- LES COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS .-

On étudiera successivement les transports publics et privés de marchandises et de voyageurs.

A - LES TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES

Les transports routiers publics de marchandises sont effectués par de nombreuses entreprises de dimension très souvent modeste. En 1956 sur 23.500 entreprises 2.900 seulement auraient été constituées en Sociétés, plus de 60 % des autres n'auraient pas employé de salariés.

Il n'est donc possible ni de connaître, ni d'agrèger les résultats

comptables de toutes ces entreprises, et les différents postes des comptes ont été établis directement, le principe général a consisté à conjuguer l'estimation de volume du trafic et la décomposition de prix de revient unitaire, ceci par grandes catégories d'acheminement définies par la distance et la charge utile du véhicule ; cette méthode a en particulier servi à calculer les dépenses qui sont proportionnelles au kilométrage parcouru. De plus, la connaissance de certains chiffres globaux d'origines diverses, fiscale en particulier, a soit permis de compléter ces comptes, soit conduit à modifier certaines estimations directes. Le détail de tous ces calculs figure dans l'annexe I (Etablissement des comptes des transports routiers publics de marchandises en 1956). Ci-dessous figurent seulement des indications générales.

Précisons que la présente étude ne concerne que l'activité transports routiers au sens strict ; la meilleure définition des transports publics résulterait "à contrario" de celle des transports privés donnée par le code des Transports dans des termes rappelés au chapitre "Transports privés" ci-dessous.

On n'a pas cherché à établir les comptes des activités annexes (manutention, groupage, affrètement). Selon certaines sources les affréteurs encaisseraient de 50 à 80 millions de NF de commissions par an. Dans les comptes qui suivent ces commissions sont comprises dans le poste "frais commerciaux", et le chiffre d'affaires correspond donc à ce qui est payé par le client et non à ce qui est encaissé par le transporteur.

a) - Détermination du volume des transports -

L'Institut National de la Statistique (I.N.S.E.E.) procède chaque année depuis 1954 à un sondage hebdomadaire portant sur les modalités d'utilisation d'un échantillon des véhicules de charge utile supérieure à une tonne (accessoirement ce sondage fournit une estimation du parc des véhicules donnée au tableau 2). L'I.N.S.E.E. propose un coefficient qui permet de passer de ces résultats hebdomadaires au trafic annuel. L'adoption de ces résultats conduirait pour certaines rubriques à des oppositions graves avec certains chiffres globaux disponibles directement, en particulier la consommation de carburants et le chiffre d'affaires.

La Commission a entrepris des études complémentaires destinées à éclairer certaines de ces oppositions. Elle espère être en mesure de proposer dans son prochain rapport une solution à ce problème. En attendant, elle a jugé utile d'établir une première approximation des comptes des transports routiers en procédant à une majoration de 25 % des évaluations du trafic annuel, majoration qui n'a pas d'autre valeur que sa vraisemblance. Les chiffres ainsi obtenus sont donc entachés d'une assez grave incertitude et pourront être modifiés à l'issue des études complémentaires en cours. Il convient d'observer cependant que les variations relatives d'une année à l'autre, des comptes des transports routiers ne seraient pas affectées par ces modifications éventuelles.

T A B L E A U I

TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>Tonnes</u> (millions)					
Chiffres obtenus avec le coefficient I.N.S.E.E. * * * * *	197	195	194	202	212
Chiffres retenus * * * * *	246	244	243	253	265
<u>Tonnes-kilomètres</u> (milliards)					
Chiffres obtenus avec le coefficient I.N.S.E.E. * * * * *	9,0	10,1	9,7	10,8	11,5
Chiffres retenus * * * * *	11,2	12,5	12,1	13,5	14,4

b) - Les composantes du coût unitaire de transport proportionnelles au kilométrage.

Le prix de revient du service vendu, la tonne-kilomètre, dépend de certaines particularités du type de transport effectué.

Les caractères "classe de charge utile du véhicule employé" et "catégorie de distance de transports" :

- paraissent déterminer les conditions techniques d'emploi (distance annuelle parcourue et remplissage) dont dépend le nombre de kilomètres effectués au total pour un nombre de tonnes-kilomètres vendues. Les tableaux 2 et 3 montrent que ces conditions sont assez stables pendant la période sous revue.

- permettent d'estimer les dépenses d'exploitation proportionnelles au kilométrage parcouru puisque ces dépenses sont fixées au kilomètre par le type de véhicule (carburants et lubrifiants, pneumatiques, entretien). Il a été retenu sept classes de charge utile (1,2 - 2 - 3,5 - 5 - 7 - 10 - 15 tonnes) qui sont celles du sondage, et trois catégories de distance de transport :

- grande distance (au delà de 150 km),
- moyenne " (50 à 150 km),
- petite " (à moins de 50 km).

Ces catégories de distance coïncident à peu près avec les "sommes de transports" définies par le décret du 14-11-49 (1)

c) - Autres éléments des comptes.

Les impôts indirects (cf. "annexe 3"), payés ont été estimés globalement pour l'ensemble des entreprises ainsi que le montant des primes d'assurance (cf. "annexe 2").

Les charges de main-d'oeuvre qui constituent le point le plus délicat de l'étude, en raison des difficultés qu'il y a à séparer le personnel salarié des entrepreneurs individuels ont finalement été estimées à partir de statistiques fiscales (cf. annexe 1 et son appendice N° I) tant en ce qui concerne les charges salariales que la rémunération des entrepreneurs. Il en est de même pour le solde du compte d'exploitation.

Le total des postes figurant en emploi du compte d'exploitation donne une estimation du chiffre d'affaires assez différente mais compatible avec celle d'origine fiscale obtenue par dépouillement des déclarations de B.I.C. Les raisons de cette différence sont analysées dans l'annexe rappelée ci-dessus.

Les frais commerciaux qui comprennent en particulier les commissions payées aux affrêteurs représentent 9 % des autres charges d'exploitation.

Le solde brut d'exploitation est obtenu à partir des sources fiscales (statistiques de B.I.C. portant sur le bénéfice net, les amortissements comptables des entreprises au bénéfice réel ainsi que sur le bénéfice forfaitaire des entreprises au forfait).

Investissements. Seuls ont été repris les investissements de véhicules neufs calculés à partir des statistiques d'immatriculation. En effet on peut estimer les achats, mais non les ventes des véhicules d'occasion par les transporteurs routiers, de sorte qu'il n'est pas possible de connaître le montant, probablement faible d'ailleurs des sommes investies par l'ensemble des transporteurs dans ce matériel.

Il n'a pas pu être tenu compte non plus des investissements en bâtiments, ateliers, matériel de bureau... etc.

Amortissements

Un amortissement "technique" du parc a été calculé (cf. annexe 1)

(1) - Les textes relatifs à la coordination des transports (décret du 14-11-49 - article 29) définissent ces zones dans les termes suivants :

Pour les transports routiers de marchandises, sont distinguées :

1°)- Une zone longue couvrant l'ensemble du territoire métropolitain

2°)- des zones courtes dont les limites sont comprises entre les cercles de 100 et 150 km de rayon ayant pour centre le chef-lieu du département.

des zones de camionnage qui comprendront le département - auquel appartient la commune considérée, et s'il y a lieu les communes des départements voisins situées à l'intérieur d'un cercle de 40 km de rayon ayant pour centre la commune considérée.

Les chiffres fiscaux connus par les statistiques de B.I.C. n'ont pu être retenus pour l'établissement des présents comptes car le fisc admet un amortissement de véhicules neufs en cinq ans alors que leur durée de vie est certainement très supérieure. Il se peut que les chiffres proposés soient eux-mêmes trop élevés ; pour pouvoir se faire une idée nette des amortissements, il faudrait connaître avec précision la durée de vie moyenne des différents types de véhicules ; malheureusement ce genre de renseignements fait complètement défaut actuellement ; il serait souhaitable d'entreprendre une étude sur ce point.

Enfin, on peut se faire une idée des emprunts nets et des variations de disponibilité au cours d'une année à l'aide des Rapports du Conseil national du crédit.

d) - Homogénéité et précision de la série.

Comme on l'a déjà indiqué plus haut, le travail de base porte sur l'année 1956, les méthodes dégagées étant ensuite appliquées aux années 1955, 1957 et 1958. Pour 1954, le dépouillement du sondage de l'I.N.S.E.E. ne donne pas des résultats assez détaillés sur les ventilations par classe de charge utile et par catégorie de distance, on s'est efforcé d'établir, de façon plus approximative, des comptes comparables ; les ordres de grandeur sont vraisemblablement valables, mais la comparabilité avec les années postérieures n'est pas absolument garantie, aussi les chiffres figurent-ils entre parenthèses.

e) - Evolution des prix de 1954 à 1958

Indices 1954 à 1958 (base 100 en 1956)

	1954	1955	1956	1957	1958
Essence	97	97,5	100	127	143
Gas-oil	90	99	100	113	123
Lubrifiants	90	95	100	111	116
Pneumatiques	91	95	100	99	103
Réparation entretien	90	93	100	106	118
Salaires	90	97	100	111	126
Prix des véhicules	88	94	100	104	114

Références bibliographiques

- 1) Enquêtes par sondage 1954 : Bulletin mensuel de statistique, supplément N° 4 1955
 1955 : Etudes Statistiques N° 4 1956
 1956 : " " N° 4 1957
 1957 : " " N° 4 1958
 1958 : " " N° 3 1959

2) Renseignements fiscaux

Les renseignements fiscaux utilisés proviennent de "Statistiques et Etudes financières".

Pour l'année 1956 en particulier :

n° 122 (les salaires déclarés en 1957).

n° 124 (les bénéficiaires industriels et commerciaux déclarés en 1957)

T A B L E A U 2

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES Y COMPRIS REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

	Total	1,2 T _v	2 T _v	3,5 T _v	5 T _v	7 T _v	10 T _v	15 T _v	
Parc total (véhicules utilisés et non utilisés) :									
1954	68.450								
1955	91.644	9.300	15.820	19.650	20.180	13.570	8.810	4.314	
1956	80.986	5.420	15.200	15.080	17.990	12.820	9.764	4.712	
1957	85.504	8.540	15.020	14.500	16.960	13.050	12.116	5.318	
1958	90.538	10.520	16.890	13.040	16.960	12.490	14.538	6.100	
Parcours annuel moyen par véhicule du parc (tous véhicules y compris remorques et semi-remorques)									
1954		15.000	17.300	13.200	20.600	38.800	44.500	62.500	
1955		12.800	14.200	14.500	19.700	36.000	44.500	55.500	
1956		12.200	10.700	11.400	17.700	32.800	44.400	51.600	
1957		16.500	10.700	11.600	17.800	31.100	49.200	54.400	
1958		7.200	13.200	12.400	17.000	28.900	46.900	53.600	
1956 } Parcours annuel moyen de camions :									
		Totalité du parc camion							
		Camions âgés de moins de 5 ans							
			12.800	11.000	11.400	18.000	35.300	48.800	55.500
			17.000	16.100	25.000	32.700	49.600	76.000	

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES

	1,2 T _v	2 T _v	3,5 T _v	5 T _v	7 T _v	10 T _v	15 T _v
A - Coefficient technique d'utilisation des véhicules							
C = <u>Tonnes kilomètres utilisés</u>							
Charge utile x parcours total							
I - Tous véhicules, toutes classe d'âge :							
1954	62	59	62	66	70	73	75
1955	67	64	67	67	75	75	71
1956	51	63	74	68	72	73	73
1957	57	65	58	59	69	70	73
1958	48	57	58	57	68	67	76
2 - Camions, toutes classes d'âge :							
1956	54	64	68	66	73	70	67
3 - Camions âgés de moins de cinq ans :							
1956	47	68	81	69	75	72	82
B - Répartition par zone des tonnes-kilomètres fournies par classe de charge utile :							
Petite distance :							
1954							
1955	38	54	45	32	18	11	4
1956	38	54	47	33	18	12	5
1957	38	49	47	33	18	12	4
1958	62	50	50	37	21	14	4
Moyenne distance :							
1954							
1955	49	40	21	23	20	16	15
1956	49	40	19	22	20	16	15
1957	49	45	19	27	23	18	16
1958	30	38	24	26	21	19	14
Grande distance :							
1954							
1955	13	6	34	45	62	73	81
1956	13	6	34	45	62	72	80
1957	12	6	34	40	59	70	80
1958	8	12	26	37	58	67	82

TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE MARCHANDISES

(Millions de NF)

	EMPLOIS					RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958	1954	1955	1956	1957	1958 ⁽¹⁾	
EXPLOITATION											
Achat de biens et services	698	861	816	1000	10108	Chiffre d'affaires	10674	10952	20081	20412	20615
Carburants	346	438	400	510	560						
Lubrifiants	15	23	23	23	24						
Pneumatiques	111	140	130	140	153						
Réparations	226	280	263	327	371						
Frais de personnel salarié	415	448	525	590	620						
Assurances	44	48	58	69	86						
Impôts indirects	100	112	126	90	90						
Intérêts payés	9	10	12	14	15						
Frais commerciaux	114	133	138	159	181						
Solde brut d'exploitation	294	320	406	490	515						
	10674	10952	20081	20412	20615						
AFFECTATION ET CAPITAL											
Investissements bruts (véhicules neufs)	167	210	244	288	308	Solde brut d'exploitation	294	320	406	490	515
Amortissements	-122	-153	-158	-179	-205	Amortissements	-122	-153	-158	-179	-205
Investissements nets	45	57	86	109	103	Solde net d'exploitation	172	167	248	311	310
Dividendes et rémunération des entrepreneurs	123	139	184	227	230	Emprunts à court terme		19	15	6	5
						" à moyen et long terme	4	5	4	9	8
						Disponibilité		5	3	10	10
	168	196	270	336	333		168	196	270	336	333

(1) provisoire



B - TRANSPORTS PRIVES ROUTIERS DE MARCHANDISES

Le décret du 14/11/49, article 23 définit les transports privés dans les termes suivants :

" Les transports privés ou pour propre compte (sont) les transports effectués pour ses propres besoins par une personne physique ou morale avec des véhicules lui appartenant, ou mis à sa disposition exclusive par location, pour déplacer, en gardant la maîtrise du transport des marchandises lui appartenant, ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, à condition que le transport ne constitue qu'une activité accessoire par rapport à l'activité professionnelle de la personne physique ou morale susvisée".

Pour ces transports, on ne peut parler de chiffre d'affaires ni attribuer sans arbitraire à l'activité transport aucune fraction précise des soldes d'exploitation et de mouvements de capitaux des entreprises propriétaires de véhicules ; par contre, il semble intéressant de tenter une estimation des coûts d'exploitation et des investissements.

A la fois parce que les sources de renseignements ne sont pas les mêmes et parce que l'utilisation des véhicules est assez différente, on a distingué ces véhicules suivant que leur charge utile est supérieure ou inférieure à la tonne.

a) Véhicules de charge utile supérieure à 1 tonne :

On dispose comme pour les transports publics :

- d'un sondage routier,
- de statistiques de taxes indirectes
- de statistiques d'assurances.

Tous les postes des comptes ont pu être évalués selon les mêmes principes que ceux des transports publics, sauf les frais de personnel pour lesquels on ne dispose évidemment pas de renseignements fiscaux.

Leur calcul a été effectué d'une manière analogue à celui du calcul direct des frais de personnel salarié indiqué dans l'annexe 1. On a supposé qu'au kilomètre parcouru, ces frais sont les mêmes que pour les transports publics.

Volume des transports.

Le sondage permet d'évaluer le volume des transports ; en relevant comme pour les transports publics et pour les mêmes raisons, de 25 % les chiffres de l'I.N.S.E.E. on obtient la série suivante :

<u>Tonnes</u> (millions)	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
	619	583	545	635	676
<u>Tonnes-Kilomètres</u> (milliards)					
	11,2	12,4	11,5	13,5	13,5

La ventilation des résultats des sondages 1954 et 1955 ne permet pas de connaître la répartition des transports par zone de distance. Cette répartition étant très stable de 1956 à 1958, on a, pour tourner cette difficulté, admis que l'indice du kilométrage total parcouru - lequel kilométrage est connu pour toute la série 1954-1958, était un bon indicateur du volume total du trafic ; les estimations pour les années 1954 et 1955 ont été obtenues en appliquant cet indice ainsi que des indices de prix aux différents postes de l'année 1956.

Véhicules de charge utile inférieure à 1 tonne -

Ces véhicules ont été négligés dans l'établissement des comptes des transports publics, car le parc sert pour 99 % à des transports privés.

Aucun sondage n'a été effectué à leur sujet.

Il se trouve que le parcours moyen annuel des véhicules privés de la classe 1, 2 tonne (estimé à partir du sondage) et celui des voitures particulières (enquête CREDOC, cf. D. Les véhicules particuliers p. 27) sont voisins de 10.000 km. C'est le chiffre retenu pour le calcul des frais kilométriques d'utilisation.

Il a été admis que les conducteurs de ces véhicules étaient rémunérés pour leur activité principale et non pour le fait qu'ils sont amenés à tenir le volant; aussi aucune charge de personnel n'a-t-elle été imputée.

N.B. - Le chiffre d'affaires des entreprises de location de véhicules est d'environ 120 millions de NF en 1956 et 135 millions de NF en 1957.

Il est impossible de ventiler ce chiffre d'affaires entre véhicules de transports, de marchandises, de voyageurs et particuliers. Les charges afférentes à ces véhicules ont été incluses implicitement dans les postes comptables des différents types de transports qui les utilisent ; par contre le bénéfice des entreprises de location n'est pas repris.

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVES DE MARCHANDISES

	Véhicules dont la C.U. est supérieure à 1 tonne							Total	Véhicules dont la C.U. est inférieure à 1 T.
	1,2 T.	2 T.	3,5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T.		
Parc total (véhicules utilisés et non utilisés)									
1954									
1955	173 0410	119 0460	63 0980	47 0070	20 0100	8 0490	2 0868	435 0378	450 0000
1956	170 0960	122 0940	64 0840	48 0710	21 0170	10 0425	3 0581	442 0626	500 0000
1957	207 0480	179 0360	57 0380	54 0020	24 0360	14 0600	4 0462	501 0662	550 0000
1958	203 0580	131 0610	52 0930	54 0980	24 0140	17 0090	5 0054	489 0384	590 0000
Parcours annuel moyen par véhicule du parc									
1954									
1955									
1956	9 0250	9 0900	10 0150	13 0400	21 0200	27 0200	26 0800		
1957	9 0150	10 0800	9 0950	13 0500	20 0200	25 0000	27 0200		
1958	10 0100	9 0850	8 0720	14 0200	21 0200	28 0900	28 0700		
1956 - Estimation du parcours annuel des véhicules de moins de un an									
	12 0100	14 0400	22 0200	24 0800	32 0100	39 0000	39 0500		

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVES DE MARCHANDISES

	1, 2 T ₀	2 T ₀	3, 5 T ₀	5 T ₀	7 T ₀	10 T ₀	15 T ₀
A - Coefficient de remplissage des véhicules							
C = <u>Tonnes-Kilomètres utilisés</u>							
Charge utile × parcours total							
1954							
1955	38	51	57	55	58	55	53
1956	45	50	57	54	56	55	52
1957	41	55	55	52	55	55	56
1958	36	53	54	51	53	54	52
B - Répartition par zone des tonnes-kilomètres fournies par classe de charge utile : (Transports privés)							
Petite distance :							
1954							
1955							
1956	31	51	50	50	39	26	22
1957	35	53	53	53	40	26	23
1958	37	54	56	54	43	27	24
Moyenne distance :							
1954							
1955							
1956	52	41	35	30	33	30	29
1957	51	40	34	29	32	30	29
1958	46	37	29	26	29	29	29
Grande distance :							
1954							
1955							
1956	17	18	15	20	28	44	49
1957	14	7	13	18	28	44	48
1958	17	9	15	20	28	44	47

TRANSPORTS PRIVES ROUTIERS DE MARCHANDISES

COUT D'EXPLOITATION

(Millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>I - Véhicules I t. et au-dessus :</u>					
Achats biens et services ...	1 0590	1 0600	1 0590	2 0110	2 0365
Dont : Carburants	930	975	915	1 0340	1 0515
Frais personnel	1 0380	1 0480	1 0416	1 0848	2 0128
Assurances (1)	148	167	198	252	322
Impôts indirects	20	21	80	180	184
Amortissements	370	400	465	536	582
Frais divers	140	147	164	215	240
Total véhicules I T. et au-dessus	3 0648	3 0815	3 0913	5 0141	5 0821
<u>2 - Véhicules inférieurs à I tonne</u>					
Achats bien et services .	492	538	624	785	969
Amortissements	310	355	420	495	575
Total	802	893	1 044	1 280	1 544
Total 1 + 2	4 0450	4 0708	4 0957	6 0421	7 0365

(1) Y compris véhicules inférieure à 1 tonne.

TRANSPORTS PRIVES ROUTIERS DE MARCHANDISES

INVESTISSEMENTS

(Millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
1 - Véhicules I T. et au-dessus :					
Achats véhicules neufs	740	820	853	800	840
Amortissements	- 370	- 400	- 465	- 536	- 582
Investissement net	370	420	388	264	258
2 - Véhicules inférieurs à I tonne :					
Achats véhicules neufs	198	226	270	310	360
Amortissements	- 310	- 355	- 420	- 495	- 575
Investissement net	- 112	- 129	- 150	- 185	- 215
3 - Total					
Achats véhicules neufs	938	1.046	1.123	1.110	1.200
Amortissements	- 680	- 755	- 885	- 1.031	- 1.157
Investissement net	258	291	238	79	43

C - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Les transports de voyageurs sont soumis à une certaine coordination par un décret du 14 novembre 1949 qui, en ce qui concerne les transports routiers, distingue :

1°) - Les services coordonnés qui comprennent la plupart des services de transport public, à savoir :

a) - Les services réguliers "y compris les services exploités en remplacement des trains de la S.N.C.F., des C.F.S.I.G. et des V.F.I.L." "

b) - les services occasionnels c'est-à-dire "ceux qui, bien que faits à la demande, répondent à des besoins généraux du public, se renouvelant à certaines époques de chaque année, tels que les services de tourisme".

c) - les services exceptionnels c'est-à-dire "ceux qui, faits à la demande ne répondent pas à des besoins généraux du public se renouvelant à certaines époques de chaque année, tels que les services effectués pour les cérémonies de mariage".

d) - les services de taxis collectifs .

2°) - Les services non coordonnés

a) - les services de transports privés c'est-à-dire "effectués par toute personne - pour son compte exclusif sous condition que les véhicules utilisés - ne transportent que des personnes attachées à son établissement et que les transports soient effectués exclusivement pour les besoins d'exploitation dudit établissement" (ou dans certains cas, pour ceux des familles des membres du personnel).

b) - les services publics urbains, autorisés ou organisés par les collectivités locales,

c) - les taxis ordinaires et les voitures de grande remise.

d) - les ambulances .

e) - les transports de pompes funèbres.

Cette classification, valable pour la période étudiée dans le présent rapport, a été modifiée par un décret du 20 mai 1960 qui comporte notamment la suppression de la catégorie des services exceptionnels.

Le présent chapitre est consacré à l'étude des comptes des services de transport publics réguliers (pour la plupart interurbains), occasionnels et exceptionnels ; quelques indications seront données in fine sur les transports privés et les taxis.

a) - LES TRANSPORTS REGULIERS, OCCASIONNELS ET EXCEPTIONNELS -

Il n'existe pas de sondage analogue à celui portant sur les transports de marchandises, pour estimer le volume des transports effectués ; par contre, le ministère des Travaux Publics centralise chaque année un certain nombre de

renseignements portant sur le nombre de kilomètres parcourus, le nombre et le prix moyen des kilomètres voyageurs ainsi que sur l'occupation des véhicules.

Un arrêté du 25 juin 1956 réglemente minutieusement le tarif de base national et prévoit un barème d'adaptation aux conditions locales et aux variations des éléments du prix de revient. Le prix de base du kilomètre-voyageur est la somme de deux termes dits "kilométriques" et "journaliers", calculés à partir des éléments du coût d'exploitation d'un autocar type effectuant un parcours hebdomadaire.

Le prix du kilomètre-voyageur calculé en suivant la lettre de ce texte à partir des renseignements statistiques fournis par le Ministère des Travaux Publics est de 7,20 anciens francs pour 1956, alors que le chiffre qu'il donne à titre indicatif est 5,50 francs.

La différence tiendrait à ce que, alors que le parcours hebdomadaire moyen de référence du tarif est de 10.000 km, celui que l'on calcule à partir des statistiques de parcours annuel et du parc de véhicules est de 520 km ; une bonne partie des véhicules roulerait peu (véhicules âgés et en réserve) de sorte que ce dernier chiffre est très sous-estimé et que le parcours moyen à retenir doit bien être de l'ordre de 10.000 km ; ceci étant admis, et en faisant quelques hypothèses sur l'exploitation des lignes "occasionnelles et exceptionnelles", on peut calculer les différents postes des comptes, selon les principes du tarif de base.

Une autre estimation des postes : fonds de personnel salarié, solde brut d'exploitation peut être obtenue à partir de sources fiscales, comme dans le cas des transports publics de marchandises qui ont été examinés en détail ; le recoupe-ment est bon, à un niveau de chiffre d'affaires un peu supérieur à celui estimé par le Ministère des travaux publics ; cf. le tableau 6 donnant la comparaison entre les chiffres d'affaires fiscal et calculé).

On remarquera que le compte d'exploitation 1955 est sensiblement différent de celui présenté au précédent rapport de la commission qui avait, semble t-il, largement surévalué les dépenses de carburant et le solde d'exploitation.

b) - LES TRANSPORTS PRIVÉS DE VOYAGEURS -

On ne possède guère d'informations à leur sujet. La décomposition du parc des autobus et autocars serait celle qui suit. Elle est extrêmement suspecte en ce qui concerne les chiffres du parc privé obtenus par différence entre deux estimations, l'une du parc total, l'autre des véhicules affectés au transport public.

	Véhicules en service	Transports publics	dont coordonnées	Transports privés
1956	30.400	26.600	21.000	3.800
1957	32.100	28.200	22.300	3.900

T A B L E A U 6

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE VOYAGEURS

(tous transports publics sauf transports urbains et R.A.T.P.)

Comparaison des deux estimations indépendantes du chiffre d'affaires :

(millions de N.F.)

I) - Chiffre d'affaires calculé :

a) - Transports coordonnés	550
b) - Taxis	250
Total	800

II) - Statistiques fiscales

Activité collective

620 "transports routiers sans autre indication" part estimée des transports de voyageurs	122
621 "transports routiers de voyageurs"	629
633 "Chemins de Fer d'intérêt local part estimée des services exploités sur route" (1)	33
	784

En 1957, les immatriculations se seraient réparties ainsi :

Nombre de places	Inférieur à 10	10 à 19	20 à 29	30 à 39	Supérieur à 40	TOTAL
	Transports publics	13	130	555	247	
Transports privés	15	64	74	26	129	308
	28	194	628	273	1 285	2 409

(1) - Chiffre provenant des comptes des V.F.I.L.

Il semble que parc et immatriculations privés représentent en nombre environ 15 % du parc et des immatriculations publics, mais que la capacité moyenne des véhicules privés soit très inférieure à celle des autres véhicules.

Nous admettrons, pour fixer les idées, que le coût des transports privés soit égal à 10 % du chiffre d'affaires des transports publics, soit :

(millions de N.F.)

	1955	1956	1957
Coût d'exploitation des transports privés de voyageurs	50	55	60

c) LES TAXIS -

Il y aurait en France (en 1959) 18.000 taxis. Les 2/3 d'entre eux circuleraient à Paris où la moitié des véhicules appartiennent à des artisans, le reste étant exploité par des entreprises parfois assez importantes.

Les tarifs des taxis sont restés bloqués de 1952 à 1956 et se sont sensiblement accrus depuis lors. Il semblerait que les chiffres suivants ne soient pas trop éloignés de la réalité.

(millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
Chiffre d'affaires des taxis	220	230	230	250	280

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE VOYAGEURS
(services réguliers, occasionnels et exceptionnels)

(en millions de N.F.)

	E M P L O I S						R E S S O U R C E S				
	1954 (2)	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958 (2)
EXPLOITATION											
Biens et services	145	145	156	177	189	Chiffre d'affaires	490	498	547	606	663
Carburants		81	86	106	116						
Lubrifiants		4	5	5	5						
Pneumatiques		26	28	28	28						
Réparations, entretien		34	37	38	40						
Frais personnel salarié	137	140	168	186	206						
Assurances	23	24	26	31	38						
Impôts indirects	38	39	43	45	55						
Frais commerciaux	25	28	35	35	38						
Intérêts payés	2	2	2	2	2						
Solde brut d'exploitation	120	120	120	130	135						
		498	550	606	663		490	498	547	606	663
AFFECTATION ET CAPITAL											
Investissements bruts (véhicules neufs) ...	90	94	99	103	110	Solde brut d'exploitation	120	120	120	130	135
Dividende et rémunération des entrepreneurs (1)		35	29	32		Emprunts à court et long terme		9	8	5	
		129	128	135				129	128	135	

(1) La rémunération des effectifs figure sous la rubrique "frais de personnel salarié" ou sous la rubrique "rémunération des entrepreneurs" suivant qu'il s'agit de salaires ou de propriétaires d'entreprises.

(2) évaluation

D - LES VEHICULES PARTICULIERS

Ils comprennent :

- les automobiles particulières, c'est-à-dire de tourisme et commerciales qui appartiennent à des ménages ou à des entreprises
- les motocycles et cycles

On se bornera à donner une estimation des dépenses occasionnées annuellement par ces transports après avoir rappelé l'évolution du parc des automobiles

<u>LE PARC AUTOMOBILE</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
Immatriculations de voitures neuves au cours de l'année		440	504	532	590
Moyenne annuelle du parc (1).....	20520	20820	30250	30720	40240

LES DEPENSES d'AUTOMOBILES PARTICULIERES

I - DEPENSE DES MENAGES

Les chiffres publiés par le C.R.E.D.O.C., qui sont relatifs aux seules dépenses des ménages proprement dit et qui ne font pas figurer dans les dépenses de transports les impôts et les assurances sont les suivants :

AUTOMOBILES PARTICULIERES : DEPENSE DES MENAGES selon C.R.E.D.O.C.

(les impôts et assurances ne figurent pas dans ces chiffres)

(millions de N.F.)

	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
<u>Achats de véhicules individuels</u>					
voitures automobiles	10430	10770	20020	20170	20550
Motocycles			740	720	560
Pièces pour motocycles			50	60	60
Cycles	900	10040	100	110	110
Pièces pour cycles			60	70	70
	<u>20330</u>	<u>20810</u>	<u>20970</u>	<u>30130</u>	<u>30350</u>
<u>Utilisation des véhicules individuels</u>					
Carburants	10140	10270	10430	10720	20210
Lubrifiants	70	80	90	100	130
Pneumatiques	140	140	200	200	220
Frais de voyage et d'entretien ..	850	930	1030	10130	10400
	<u>20200</u>	<u>20420</u>	<u>20750</u>	<u>30150</u>	<u>30960</u>
TOTAL	40530	50230	50720	60280	70310

(1) Cette moyenne annuelle est estimée à 90 % du nombre moyen de véhicules figurant au fichier central des immatriculations. En effet il faut faire un abattement pour les véhicules détruits non radiés du fichier. L'I.N.S.E.E. l'estime à 10 %

2 - TOTAL DES DEPENSES RELATIVES AUX VOITURES PARTICULIERES

L'enquête par sondage effectuée par le C.R.E.D.O.C. en 1955-1956, et dont proviennent les chiffres ci-dessus permet d'estimer que :

- les particuliers possèdent 80 % du parc et achètent 75 % des voitures neuves.
- les véhicules des entreprises roulent plus que ceux des particuliers de 25 % environ.
- les voitures des particuliers ne sont pas utilisées uniquement pour les besoins des ménages mais aussi en partie pour des motifs professionnels qui entraînent peut-être de 15 à 25 % des dépenses occasionnées par ces véhicules.

Une enquête en cours de dépouillement doit préciser tout ceci.

En apportant, certains aménagements aux chiffres du C.R.E.D.O.C. ci-dessus, relatifs aux dépenses des ménages proprement dit, en calculant directement la valeur des véhicules neufs immatriculés et en utilisant pour les frais d'assurance et les taxes sur les automobiles les chiffres établis dans d'autres parties du présent rapport, on arrive aux résultats suivants :

AUTOMOBILES PARTICULIERES : TOTAL DES DEPENSES

(millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
Achat véhicules neufs	2 0220	2 0350	2 0700	2 0890	3 0400
Carburants	1 0530	1 0720	1 0931	2 0263	2 0976
Lubrifiants	100	110	130	140	185
Pneumatiques	192	236	279	279	310
Garage et entretien (1)	1 0300	1 0440	1 0580	1 0730	2 0180
Taxes	54	67	283	337	369
Primes d'assurances (2)	486	550	620	640	820
Sinistres versés par les assurances (pour dommages matériels causés à des véhicules particuliers)	- 137	- 169	- 194	- 230	
	5 0745	6 0303	7 0329	8 0049	10 0240

(1) - y compris cycles et motocycles

(2) - cf. annexe n° 2 sur les assurances, qui explique en particulier l'écart entre les primes versées par les assurés et les règlements sur sinistres indiqués au présent tableau.

3 - DEPENSES RELATIVES AUX CYCLES ET MOTOCYCLES

Elles seraient les suivantes :

CYCLES et MOTOCYCLES

(Millions de N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
Achats de motocycles, cycles et pièces détachées	900	1 040	950	960	800
Carburants et lubrifiants	160	170	194	270	305
Pneumatiques	16	18	20	20	20
Garage et entretien (1)					
Assurances (1)	2	2	21	60	60
	1 078	1 230	1 185	1 310	1 185

Références bibliographiques :

- " Consommation " annales du C.R.E.D.O.C.
- n° 2 (avril - juin 1958) "la consommation de 1950 à 1957"
- n° 2 (avril - juin 1959) "dépenses d'automobiles des ménages français"
- n° 3 (juillet - septembre 1959) consommation des particuliers de 1956 à 1958

E - LA PRECISION DES COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS

Les comptes des transports routiers sont de loin les plus difficiles à établir : le trafic marchandise n'est connu que par un sondage portant chaque année sur une seule semaine, et les renseignements que l'on a sur l'utilisation des véhicules particuliers proviennent d'une unique enquête sur la consommation des ménages datant de 1955-1956 ; la consommation moyenne au kilomètre/carburant, pneus, frais de réparations et d'entretien est assez incertaine ; le parc réel est sensiblement inférieur à celui figurant au fichier central en raison de la non déclaration de la destruction de véhicules etc... Pour les transports publics les chiffres d'affaires fiscaux ne sont pas utilisables sans précaution étant donné que les entreprises de transport ont de multiples activités autres que le transport proprement dit.

Un certain nombre de contrôles ont pu être établis (cf. le détail des comptes et en particulier l'annexe) où la méthode d'établissement des comptes de transports routiers de marchandises en 1956 est longuement exposée), et finalement l'ensemble donne une impression de cohérence : s'il faut absolument chiffrer la précision obtenue, nous avancerons sans pouvoir complètement le justifier que la marge d'erreurs ne doit pas dépasser de beaucoup 15 %.

On a soigneusement veillé à ce que la série 1954 - 1958 soit homogène.

(1) - Inclus dans le chiffre correspondant des voitures.

2 - LES COMPTES DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

A - S . N . C . F .

Les chiffres qui sont donnés ici dérivent de ceux qui figurent dans la comptabilité de cette entreprise. Ils sont simplement présentés sous une forme quelque peu différente ; en particulier , le compte d'exploitation ne correspond pas exactement à la définition qui est donnée dans la convention régissant la S.N.C.F. ; aussi les totaux sont-ils différents. D'autre part, sous la rubrique autoéquipement figurent non seulement les productions d'immobilisations, ainsi dénommées au compte d'exploitation tel que l'établit l'entreprise, mais également le gros entretien ; il est peut-être utile, pour éviter toute confusion, de rappeler ici que cette somme correspond à des dépenses de maintien de l'équipement et non à un équipement nouveau. On trouvera dans l'annexe 5 la définition précise, en fonction des rubriques de la comptabilité, de la rubrique "investissement brut".

Le raccordement avec le compte d'exploitation général est d'ailleurs donné à la suite des comptes d'exploitation et de capital.

Alors que pour les autres modes de transport, les administrations participent directement aux dépenses de transport par l'entretien et l'extension de l'infrastructure, ici, tout est à la charge de la S.N.C.F., mais les administrations contribuent indirectement par des versements à la S.N.C.F. dont il faut ici rechercher le montant. (la signification des divers versements est étudiée au chapitre IV).

Enfin, on a retracé dans un tableau spécial l'évolution des débours et rentrées de l'entreprise, par grandes rubriques.

S. N. C. F.

EMPLOIS

(millions de NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
Stock initial	947	806	663	703	898
Achat de biens et services (i)	1 801	1 786	2 086	2 337	2 449
<u>dont en particulier</u>					
combustibles solides	276	269	292	300	287
carburants	102	112	119	103	121
énergie électrique de traction ..	36	44	56	69	87
lubrifiants	10	11	11	13	16
Frais de personnel	3 137	3 413	3 774	4 193	4 496
Frais financiers	166	192	215	230	268
Impôts	501	521	511	362	428
Solde brut d'exploitation	643	743	742	1 237	1 241
	7 195	7 461	7 991	9 062	9 780
<u>COMPTE d'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
Variation de stocks	- 140	- 143	40	195	82
Investissement brut	1 897	1 777	1 818	2 008	2 214
Emplois à court terme	286	455	68	5	- 96
Emplois à long terme	12	29	1	1	2
	2 055	2 118	1 927	2 209	2 202

(i) Net pour les années 1954, 1955 et 1956 de la "redevance d'usage de la voie " dont le montant était respectivement de : 137 - 169 et 171 Millions de NF. Cette redevance a été supprimée à partir de 1957.

S. N. C. F.

RESSOURCES

(millions de NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
Stock final	806	663	703	898	980
Ventes de transports	4 219	4 476	4 898	5 437	5 905
<u>dont</u> : recettes du trafic :					
- voyageurs et bagages	1 178	1 213	1 309	1 420	1 562
- marchandises et postes	2 740	2 926	3 152	3 420	3 629
indemnités compensatrices :					
- voyageurs et bagages				18	103
- marchandises et postes	40	65	139	256	212
remboursement de charges pour tarif réduit :					
- voyageurs et bagages	261	262	280	296	369
- marchandises et postes		10	18	27	30
Autres produits	427	471	442	506	499
<u>dont particulier</u> :					
- prestations diverses	108	138	148	163	186
- cession et travaux par tiers	187	189	148	146	139
- énergie électrique	9	17	8	6	18
- armement naval	21	24	25	25	31
Intérêts reçus	25	30	44	42	42
Autoéquipement	1 0189	1 0212	1 0238	1 0284	1 0407
Subvention d'exploitation (i)	529	610	666	895	947
<u>COMPTE d'AFFECTATION ET DE CAPITAL</u>					
Revenu brut d'exploitation	643	744	742	1 0237	1 0241
Cessions d'équipement	17	29	49	39	28
Subventions :					
équilibre	634	568	599	220	300
atténuation de charges d'emprunts	40	36	56	71	83
équipement	16	14	23	87	56
dommages de guerre	109	102	117	71	102
Emprunts à court terme	332	410	9	174	41
" à long terme	260	211	323	304	392
Autres	4	4	9	6	41
	2 055	2 118	1 927	2 209	2 202

(i) - Net pour les années 1954, 1955 et 1956 de la "redevance d'usage de la voie" dont le montant était respectivement de 137, 169 et 171 millions NF. Cette redevance a été supprimée à partir de 1957.

PASSAGE DU SOLDE DU " COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE DE LA S.N.C.F. " A CELUI DU
COMPTE D'EXPLOITATION S.N.C.F. SELON LA PRESENTATION CI-JOINTE

(en millions de NF.)

	1954	1955	1956	1957	1958
Solde (perte) du "compte d'exploitation générale de la S.N.C.F."	- 655	- 600	- 656	- 263	- 286
Subvention pour atténuation des charges d'emprunts * (77-5)	- 40	- 36	- 56	- 71	- 83
Dividende reçu des participations financières de la S.N.C.F. * (77-9)	- 1	- 1	- 1	- 2	- 1
Amortissements comptables de la S.N.C.F. :					
sur immobilisations (68-1)	+ 329	+ 418	+ 440	+ 463	+ 454
financiers (68-2)	+ 54	+ 62	+ 74	+ 92	+ 97
Gros entretien comptabilisé au crédit du compte d'exploitation présenté	+ 956	+ 901	+ 941	1 029	1 060
Solde (bénéfice) brut d'exploitation	+ 643	+ 744	+ 742	1 037	1 021

* Dans les comptes présentés ici, ces postes figurent au crédit du compte d'affectation et de capital, et non à celui d'exploitation.

MOUVEMENTS DE COMPTES ENTRE LES ADMINISTRATIONS ET LA S.N.C.F.

(en millions de NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>I) Emprunts de la S.N.C.F. sur fonds publics (long terme et court terme)</u>					
Fonds de Développement Economique et Social (Fonds de Modernisation et d'Équipement en 1954)	- 10	+ 59	+ 39	- 11	- 12
Trésor (solde des prêts du Trésor et des achats de bons du Trésor par la S.N.C.F.)	-244	-474	+ 6	+155	+ 18
	<u>- 254</u>	<u>- 415</u>	<u>+ 45</u>	<u>+ 144</u>	<u>+ 6</u>
<u>II) Subventions à la S.N.C.F.</u>					
Exploitation	666	779	837	895	947
Equilibre	634	568	599	220	300
Atténuation des charges d'emprunts	40	36	56	71	83
Équipement	16	14	23	87	56
Domages de guerre	109	102	117	71	102
	<u>1465</u>	<u>1499</u>	<u>1632</u>	<u>1344</u>	<u>1488</u>
<u>III) Redevances d'usage de la voie (à déduire)</u>	<u>-137</u>	<u>- 169</u>	<u>- 171</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
VERSEMENTS DES ADMINISTRATIONS A LA S.N.C.F. (autres que remboursements de charges pour tarif réduit)	1074	915	1506	1488	1494
<u>IV) Remboursement de charges pour tarif réduit</u>	<u>301</u>	<u>337</u>	<u>437</u>	<u>597</u>	<u>714</u>
Solde général des mouvements de comptes entre les Administrations et la S.N.C.F.	<u>1375</u>	<u>1252</u>	<u>1943</u>	<u>2085</u>	<u>2208</u>

TABLEAU des DEBOURS et RENTRES de la S.N.C.F.

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>DEBOURS</u>					
Dépenses d'exploitation (1)	4 0556	4 0845	5 0308	5 0597	6 0152
Investissements bruts	1 0897	1 0777	1 0818	2 0008	2 0214
Variation des stocks	- 140	- 143	40	195	82
	6 0313	6 0479	7 0166	7 0800	8 0448
<u>RENTRES</u>					
Ventes :	4 0219	4 0476	4 0898	5 0437	5 0905
dont :					
Paiement des usagers	3 0918	4 0139	4 0461	4 0840	5 0191
Remboursement de charges et indemnités	301	337	437	597	714
Produits divers (y compris cession d'équipements, dividendes reçus et bénéfices divers	473	534	544	537	528
Solde des créanciers et débiteurs divers	10	31	31	2	76
Variation de dette obligatoire	270	152	284	315	404
Institutions financières	35	44	76	+ 55	+ 156
Variation des emprunts à court terme ...	232	327	- 173	- 34	- 115
Versements des administrations (1)	1 0074	915	1 0506	1 0488	1 0494
	6 0313	6 0479	7 0166	7 0800	8 0448

(1) - Net pour les années 1954, 1955 et 1956 de la redevance d'usage de la voie, supprimée en 1957 et dont le montant était respectivement de 137, 167 et 171 millions.

B - R.A.T.P. - V.F.I.L. , transports urbains.

Pour la R.A.T.P., les chiffres sont obtenus à partir de la comptabilité de l'entreprise. Pour les transports urbains, les entreprises de voies ferrées d'intérêt local, les chemins de fer secondaires d'intérêt général, les comptes sont établis à partir de la documentation rassemblée par le Ministère des Travaux Publics en provenance des entreprises elles-mêmes.

Pour toutes ces entreprises, on a dressé un tableau identique à celui établi pour la S.N.C.F., indiquant le montant des versements par les différentes catégories de payeurs.

C - La précision des comptes.

Les comptes des chemins de fer et des régies de transport sont parfaitement connus ; les chiffres figurant aux tableaux du présent chapitre peuvent être considérés comme exacts.

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

(en millions de NF)

EMPLOIS						RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>	35	36	39	40	43	<u>Stock final</u>	36	39	40	43	47
<u>Achats de biens et services</u>	91	99	110	120	136	<u>Ventes</u>	383	383	397	407	523
Carburants et énergie électrique	47	46	48	52	58	<u>Autres produits</u>	12	13	22	23	28
Autres matières	24	26	30	26	29	<u>Intérêts reçus</u>	1	1	1	1	1
Services et divers	20	27	32	42	49	<u>Subventions d'exploitation</u>	59	59	61	170	161
<u>Frais de personnel</u>	295	320	377	417	451	<u>Autoéquipement</u>	9	10	10	10	12
Salaires et traitements	195	223	239	268	286						
Cotisations sociales	71	73	70	63	68						
Autres	25	24	68	86	97						
<u>Impôts indirects</u>	50	51	54	61	84						
Divers	39	38	40	42	60						
Sur salaires	11	13	14	19	24						
<u>Intérêts payés</u>	42	22	12	14	17						
<u>Solde brut d'exploitation</u>	17	- 13	- 61	2	41						
	500	505	531	654	772		500	505	531	654	772
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
<u>Variation de stock</u>	1	3	1	3	3	<u>Solde brut d'exploitation</u>	17	- 13	- 61	2	41
<u>Investissements bruts</u>	47	47	49	53	52	<u>Emprunts à court terme</u>	11	38	77	64	62
<u>Divers (?)</u>				- 50	27	<u>Emprunts à long terme</u>	24	23	6	18	26
<u>Emplois à court terme</u>	4	- 3	- 28	78	47						
<u>Emplois à long terme</u>											
	52	48	22	84	129		52	48	22	84	129

TRANSPORTS URBAINS (SAUF R.A.T.P.)

(en millions de NF)

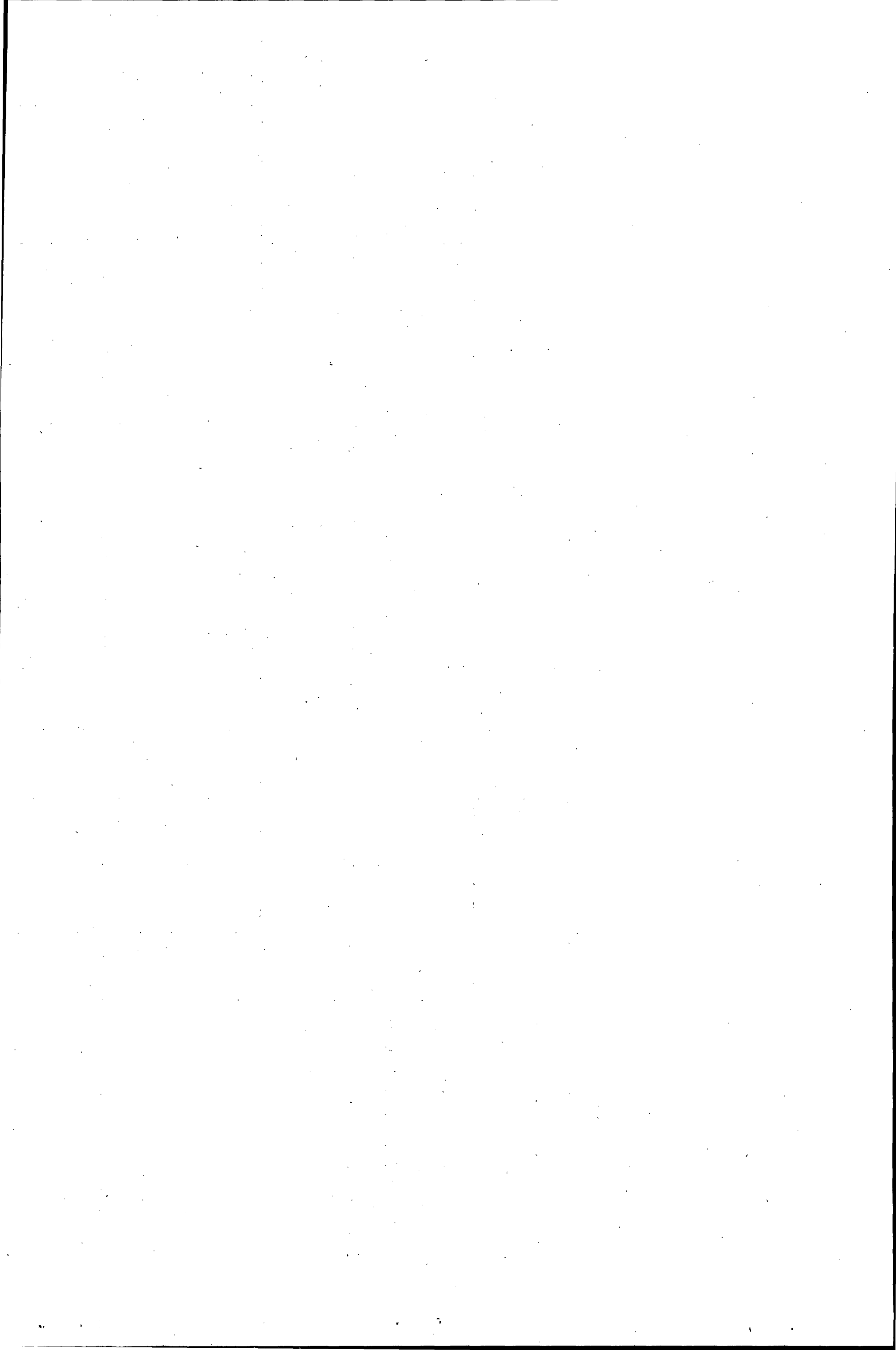
EMPLOIS						RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
<u>Achats biens et services</u>	53	56	66	66	72	<u>Ventes</u>	203	220	244	265	299
Energie de traction	18	20	22	25	29	dont : voyageurs	203	220	241	265	298
Matières et produits consommés et						marchandises		-	3	-	1
Energie d'atelier	24	23	26	28	31	<u>Autres produits</u>	3	3	3	3	4
Frais généraux	11	13	18	13	12	<u>Autoéquipement et gros entretien</u>	17	19	23	27	33
<u>Frais de personnel</u>	107	114	125	133	148						
Salaires et traitements	78	82	88	96	107						
Charges sociales	29	32	37	37	42						
<u>Impôts</u>	29	31	31	24	36						
sur salaires	6	6	6	6	6						
autres impôts	23	25	25	18	30						
<u>Intérêts payés</u>	10	10	11	19	16						
<u>Solde brut d'exploitation</u>	24	31	37	53	64						
	223	242	270	295	336		223	242	270	295	336
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
<u>Variation de stock</u>						<u>Solde brut d'exploitation</u>	24	31	37	53	64
<u>Investissements bruts</u>	35	40	45	35	50	<u>Subvention d'équilibre</u>	7	5	8	6	7
<u>Prime de gestion - caisses et banque</u>	2	2	3	3	5	<u>Subvention d'équipement</u>				1	1
<u>Fonds de renouvellement</u>	7	12	14	27	33	<u>Divers</u>				1	1
						<u>Emprunt à court terme</u>					
						<u>Emprunt à long terme</u>	13	18	17	5	16
	44	54	62	65	88		44	54	62	65	88



CHEMINS DE FER SECONDAIRES D'INTERET GENERAL (C.F.S.I.C)

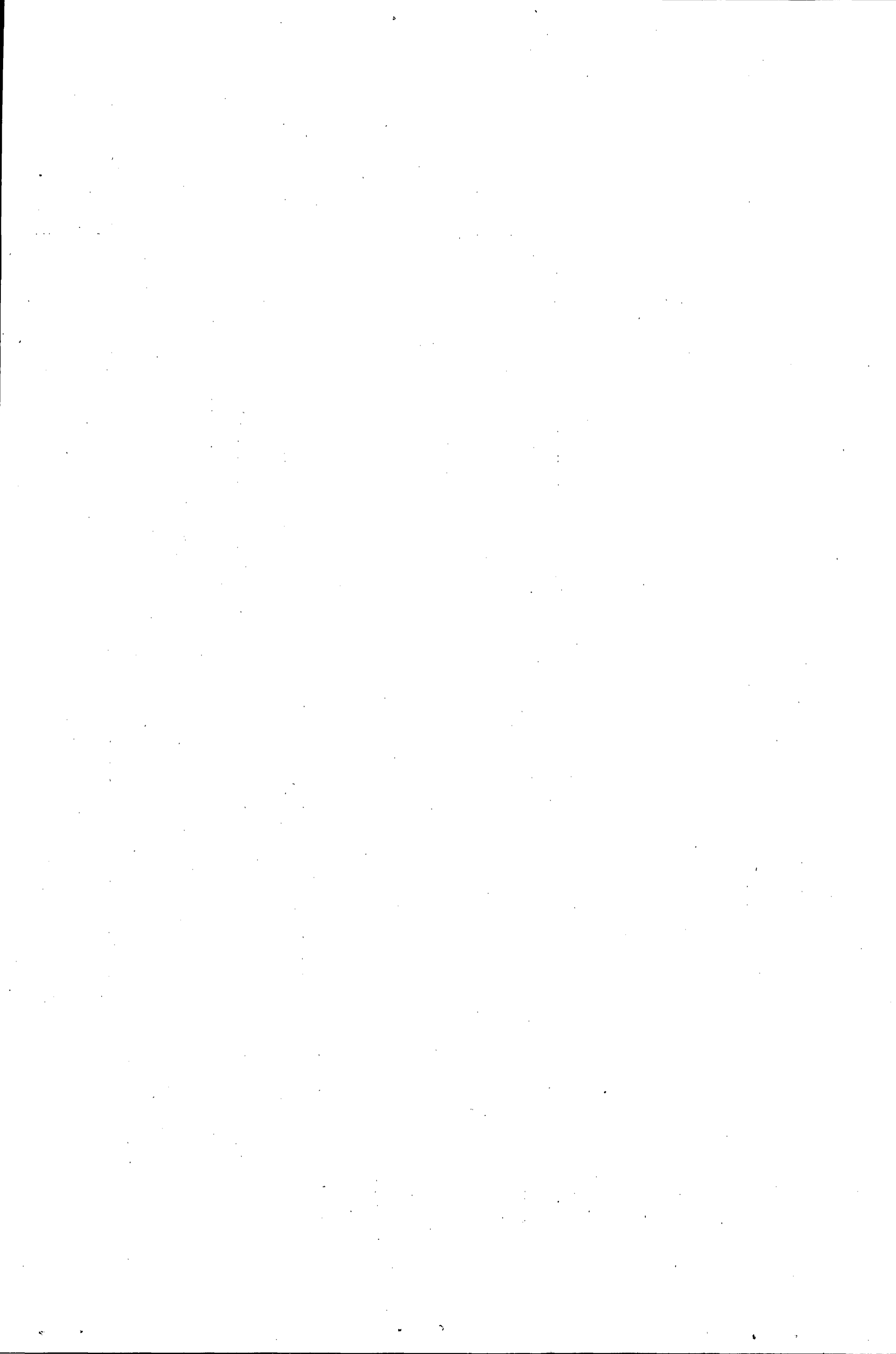
(en millions de NF)

E M P L O I S						R E S S O U R C E S					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
Achat de biens et services	2	2	3	2	2	Ventes	4	5	5	5	5
Frais de personnel	5	5	5	6	6	dont : voyageurs	2	2	2	2	
Impôts	1	1	1	1	1	marchandises	2	3	3	3	
Intérêts payés						Autres produits	1	-	-	-	
Solde brut d'exploitation	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	Autoéquipement	-		1	1	1
	5	5	6	6	6		5	5	6	6	6
<u>COMPTE D'EXPLOITATION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION ET DE CAPITAL</u>					
Variation de stock						Solde brut d'exploitation	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3
Investissements bruts	1	1	3	1	2	Subvention d'équipement	1	1	1	1	1
	1	1	3	1	2	Subvention d'équilibre	3	3	5	3	4
							1	1	3	1	2



(en millions de NF)

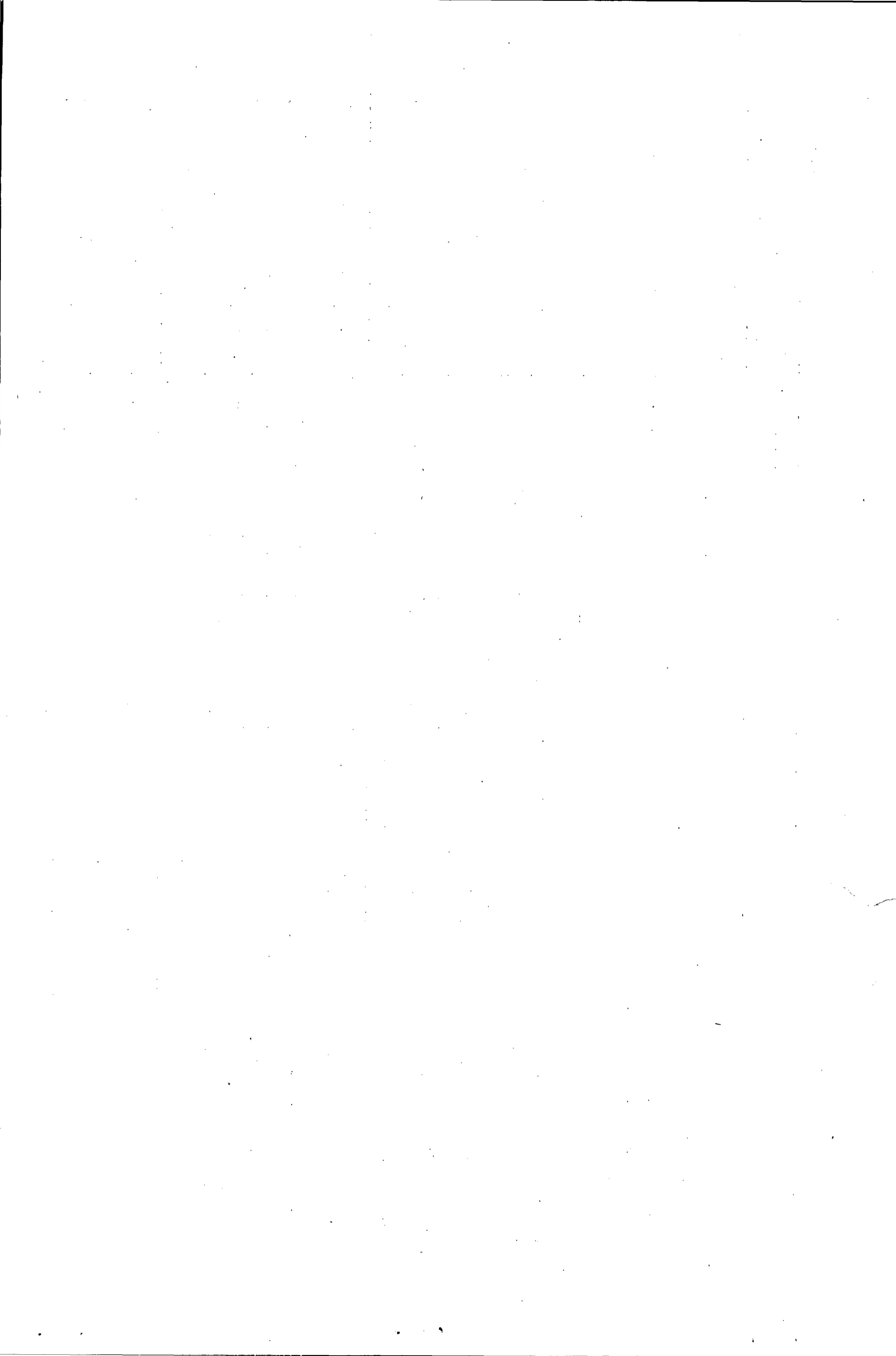
E M P L O I S						R E S S O U R C E S					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
<u>Achat de biens et services</u>	13	13	15	16	16	<u>Ventes</u>	29	30	33	37	41
Energie de traction	4	4	5	6	6	dont : voyageurs	23	25	27	29	32
Matière et produits et énergie d'atelier	5	5	5	6	6	marchandises	6	5	6	8	9
Frais généraux	4	4	5	4	4	<u>Autres produits</u>		1	1	1	1
<u>Frais de personnel</u>	12	11	15	16	19	Autoéquipement et gros entretien	4	4	5	7	8
Salaires et traitements	10	9	12	13	15						
Charges sociales	2	2	3	3	4						
<u>Impôts</u>	3	3	3	4	4						
sur salaires	1	1	1	1	1						
autres	2	2	2	3	3						
Intérêts payés											
Revenu brut d'exploitation	5	8	6	9	11						
TOTAL	33	35	39	45	50	TOTAL	33	35	39	45	50
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
Variation de stocks						Solde brut	5	8	6	9	11
Investissements bruts	4	4	5	7	9	Subvention d'équilibre	2		3	2	2
Divers						Emprunts		1			
Fonds de renouvellement	3	5	4	4	4						
TOTAL	7	9	9	11	13	TOTAL	7	9	9	11	13



V. F. I. L. EXPLOITES PAR FER

(millions de NF)

EMPLOIS						RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
<u>Achats de biens et services</u>	9	9	9	9	8	<u>Ventes</u>	20	22	21	23	23
Energie de traction	2	2	2	2	2	dont : voyageurs	4	4	3	3	3
Matières et produits et Energie d'atelier	4	4	4	4	3	marchandises	16	18	18	20	20
Frais généraux	3	3	3	3	3	<u>Autres produits</u>	1	1	2	2	2
Frais de personnel	13	15	13	13	15	Autoéquipement et gros entretien	3	3	4	4	4
Salaires et traitements	10	11	10	10	11						
Charges sociales	3	4	3	3	4						
Impôts	2	2	2	1	1						
Intérêts payés	1	1	1	1	1						
Solde brut d'exploitation	- 1	- 1	2	5	4						
TOTAL	24	26	27	29	29	TOTAL	24	26	27	29	29
<u>COMPTE D'AFFECTATION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTATION ET DE CAPITAL</u>					
Variation de stock						Solde brut	- 1	- 1	2	5	4
Investissement brut	5	5	8	6	5	Subvention d'équilibre	5	4	2	-	2
Primes de gestion	-	-	-	-	-	Divers			1	1	
Autres emplois					1	Emprunts	1	2	3		
TOTAL	5	5	8	6	6	TOTAL	5	5	8	6	6



- 47 -
DEBOURS ET RENTRES DES EXPLOITATIONS FERROVIAIRES

AUTRES QUE LA S.N.C.F.

	R . A . T . P .					T . U .					A U T R E S (1)				
	1954	1955	1956	1957	1958	1954	1955	1956	1957	1958	1954	1955	1956	1957	1958
<u>D E B O U R S</u>															
Dépenses d'exploitation	438	469	542	599	672	182	192	210	215	239	55	55	57	57	60
Investissement brut	47	47	49	53	52	35	40	45	35	50	9	10	14	14	15
Variation de stock	1	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfices distribués	-	-	-	-	-	7	12	11	25	33	-	-	-	-	-
TOTAL	486	519	592	655	727	224	244	266	275	322	64	65	71	71	75
<u>R E N T R E E S</u>															
Usagers	383	383	397	407	523	204	220	244	265	299	53	57	59	65	69
Autres produits	13	14	23	24	29	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3
Administrations	59	59	61	170	161	2	2	-	-	7	10	8	6	5	8
Autres	31	63	111	54	14	15	19	19	7	12	- 2	- 2	3	- 2	- 5
TOTAL	486	519	592	655	727	224	244	266	275	322	64	65	71	71	75

(1) - VFIL sur rail et sur route, CFSIG

3 - LES COMPTES DE LA NAVIGATION INTERIEURE -

On a présenté les comptes pour les trois activités suivantes :

- transport public
- halage et remorquage,
- transport pour compte propre.

Les chiffres d'affaires de toutes ces entreprises ne sont pas directement additionnables, sous peine de double emploi . Ainsi les recettes du halage et du remorquage trouvent leur contrepartie dans les dépenses des transporteurs. La valeur des transports de navigation intérieure est donc égale pour 1956 à $203 + 51 = 254$ millions (non compris la navigation rhénane). Par contre, pour l'investissement il faut additionner les chiffres des trois activités, d'où un total de 52 millions.

Il faut préciser que les chiffres d'affaires sont relatifs seulement à l'activité des bateaux français sur le réseau intérieur français non compris la navigation rhénane. Ils se rapportent donc pour 1956 à un trafic de 45,3 millions de tonnes, alors que le trafic total assuré sur les voies navigables françaises par des bateaux français ou étrangers et sur le Rhin par des bateaux français est de 62,6 millions de tonnes (sa valeur peut être estimée à environ 330 milliards).

Le chiffre d'affaires des transporteurs publics a été évalué par multiplication du trafic évalué en quantités physiques par un taux de fret moyen, le résultat est valable à moins de 5 % près. Pour les transports pour compte propre, on a estimé la valeur du trafic assuré en utilisant les barèmes de fret applicables aux transports publics.

Les éléments du compte d'exploitation sont établis à partir de décompositions types de prix de revient, ou par extrapolation des enquêtes faites pour l'établissement des comptes de l'année 1954.

Pour les transporteurs publics, on a donné la décomposition entre marchandises générales et marchandises spécialisées pour 1956 seulement, la physionomie de cette ventilation restant la même tout au long de la période.

On peut enfin dresser, comme pour les autres modes de transport, un tableau récapitulant les débours au cours de chaque année et la contribution des différentes catégories de payeurs.

La précision des comptes

L'Office National de la Navigation possède des relevés pratiquement exhaustifs du trafic sur les voies navigables ; les comptes de transports par voie navigable bâtis à partir de ces relevés et de divers renseignements, assez faciles à obtenir, sur les éléments des comptes d'exploitation doivent être assez précis.

EMPLOIS				RESSOURCES			
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total
<u>Stock initial</u>				<u>Stock initial</u>			
<u>Achat de biens et services</u>	7.973	1.959	9.932	<u>Ventes</u>	15.282	5.000	20.282
Energie	3.029	437	3.466	<u>Autres produits</u>	500		500
Entretien, rechanges, réparations ..	2.349	725	3.074	<u>Autoéquipement</u>	1.245	373	1.618
Frais généraux et divers	1.139	580	1.719	<u>Subventions d'exploitation</u>	1.005	175	1.180
Assurances, commissions et divers...	1.456	217	1.673	Remboursement des charges	137		137
<u>Frais de Personnel</u>	3.587	1.705	5.292	Remboursement d'assurances			
Salaires	2.652	1.275	3.927	Prime à la batellerie	868	175	1.043
Charges sociales	935	430	1.365	Remboursement d'assurances	183		183
<u>Frais financiers</u>	488	165	653				
<u>Impôts indirects</u>	1.150	442	1.592				
Chiffre d'affaires	751	287	1.038				
Patente	32	21	53				
Taxe sur salaire	133	64	197				
Taxe au tonnage	10	5	15				
Taxe au tonnage	42	28	70				
Versement loi Morice	182	37	219				
<u>Solde d'exploitation</u>	5.017	1.277	6.294				
dont : Amortissements	1.934	625	2.559				
	18.215	5.548	23.763		18.215	5.548	23.763



NAVIGATION INTERIEURE - TRANSPORTS PUBLICS

(en millions de NF)

EMPLOIS						RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
Achats de biens et services	81	89	99	106	106	Ventes	164	183	203	213	219
Energie (y compris achat de services de halage et remorquage)	32	35	35	37	33	dont marchandises générales			153	163	166
Entretien, recharges, réparations	21	23	30	33	34	spécialisées			50	50	53
Frais généraux et divers	13	15	17	18	19	Autres produits	5	5	5	5	5
Assurances, commissions et divers	15	16	17	18	20	Autoéquipement	12	15	16	17	19
<u>Frais de personnel salarié</u>	40	46	53	60	65	Subventions d'exploitation	1	7	12	18	11
Salaires	30	34	39	42	45	Remboursement d'assurances	2	2	2	2	2
Charges sociales	10	12	14	18	20						
Frais financiers	6	6	7	7	7						
Impôts indirects	13	16	16	7	9						
dont taxes sur chiffre d'affaires (T.P.S.)	11	13	10	1	1						
taxe unique au tonnage	-	-	1	2	4						
Solde brut d'exploitation	44	55	63	65	69						
	184	212	238	245	256		184	212	238	245	256
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
Variation stock						Solde brut d'exploitation	44	55	63	65	69
Investissement brut	34	42	42	51	60	Cession d'équipements	1	1	1	2	3
Emplois à court terme	4	3	7	1		Emprunts à moyen terme et court terme	11	8	10	8	12
Emplois à long terme	1	1				Emprunts à long terme	- 2	- 2	- 3	- 1	2
Autres	1					Domages de guerre	1	1	1	1	
Bénéfice brut	17	19	25	25	28	Subventions d'équipement	2	2	2	2	2
dont : rémunération artisans	15	17	21	21	25						
bénéfices distribués	1	1	1	1							
impôt sur bénéfices	1	1	3	3	3						
	57	65	74	77	88		57	65	74	77	88

N.B. - Rappelons que, pour les raisons indiquées dans le texte, la rémunération des artisans n'est pas incluse dans les frais de personnel, mais figure explicitement au compte d'affectation et de capital .

dont Amortissement

20	23	26	27	29
----	----	----	----	----



NAVIGATION INTERIEURE - REMORQUAGE ET HALAGE

(en millions de NF)

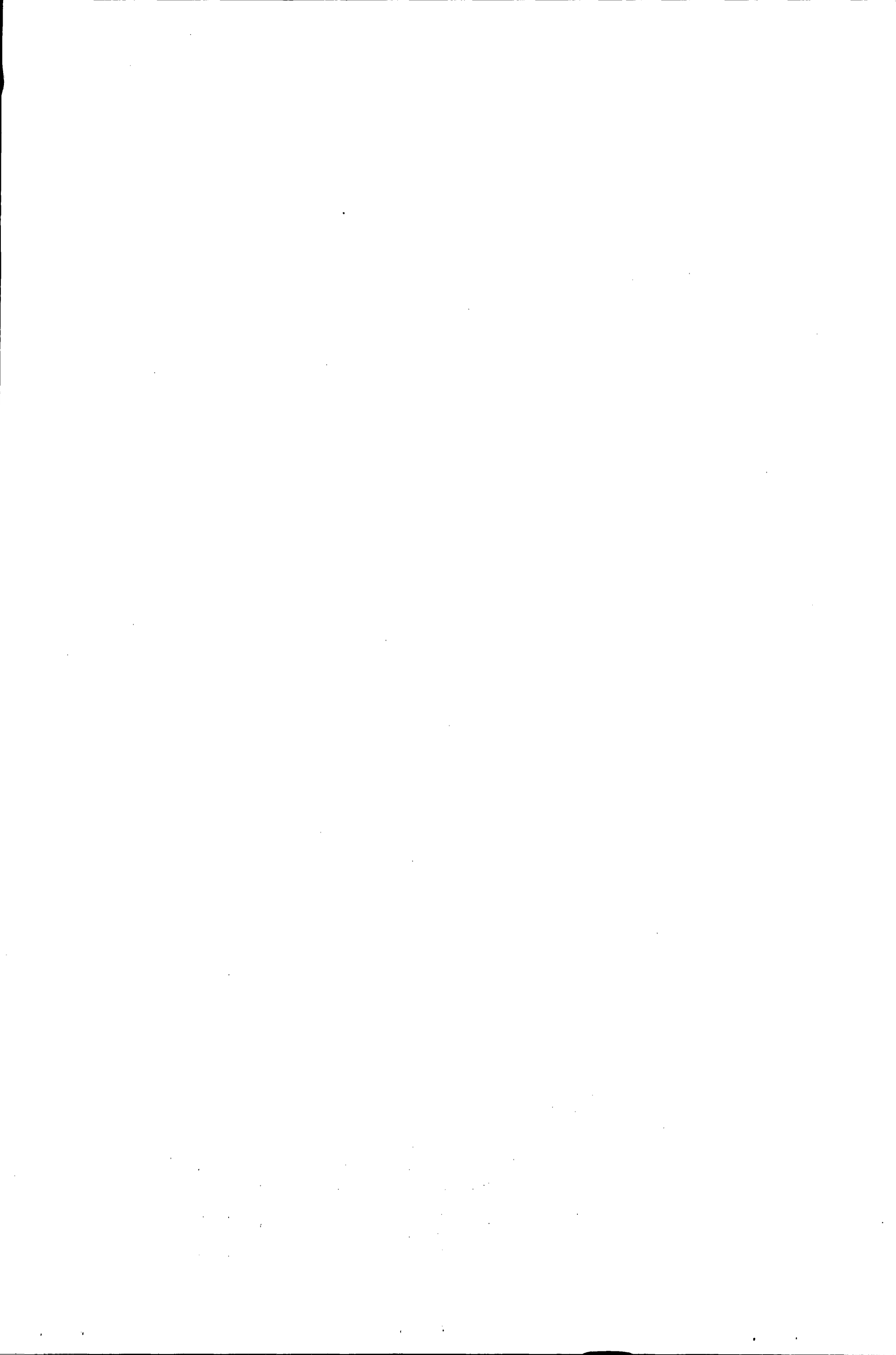
EMPLOIS						RESSOURCES					
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
<u>Achats de biens et services</u>	9	9	7	7	8	Ventes	22	22	20	21	23
Energie	4	4	1,5	1,5	1,4	Autoéquipement	2	2	2	2	2
Entretien rechanges, réparations	4	4	4	4	4,3	Subventions d'exploitation	1	2	3	3	3
Frais généraux	1	1	1,5	1,5	2,3						
Avances et frais divers											
<u>Frais de personnel salarié</u>	11	13	16	17	18						
Salaires	8	9	12	12	13						
Charges sociales	3	4	4	5	5						
<u>Frais financiers</u>											
<u>Impôts indirects</u>	2	2	1	1	1						
dont : Taxe sur Chiffre d'Affaires (T.P.S.)	1,5	1,5	0,5	0,5							
<u>Solde brut d'exploitation</u>	3	2	1	1	1						
TOTAL	25	26	25	26	28	TOTAL	25	26	25	26	28
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
Variation de stock						Solde brut d'exploitation	3	2	1	1	1
Investissement brut	4	3	2	2		Cession d'équipement					
Bénéfice brut						Emprunts à court terme	1	1	1	1	- 1
TOTAL	4	3	2	2	0	TOTAL	4	3	2	2	0
dont : amortissement	2	2	2	2	3						

<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>	<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>	<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>	<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>	<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>	<p>1. 1950</p> <p>2. 1951</p> <p>3. 1952</p> <p>4. 1953</p> <p>5. 1954</p> <p>6. 1955</p> <p>7. 1956</p> <p>8. 1957</p> <p>9. 1958</p> <p>10. 1959</p>

NAVIGATION INTERIEURE - TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

(en millions de NF)

	EMPLOIS						RESSOURCES				
	1954	1955	1956	1957	1958		1954	1955	1956	1957	1958
<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>						<u>COMPTE D'EXPLOITATION</u>					
<u>Stock initial</u>						<u>Stock final</u>					
<u>Achats de biens et services</u>	16	17	18	20	22	<u>Valeur du trafic</u>	44	46	51	60	66
Energie (y compris achat de services de halage et de remorquage)	6	6	7	7	7	<u>Autoéquipement</u>	3	3	4	5	5
Entretien, rechanges, réparations	5	5	6	6	7	<u>Subventions d'exploitation</u>					
Frais généraux	4	4	4	5	6						
Assurances et divers	1	1	1	2	2						
<u>Frais de personnel salarié</u>	19	20	23	29	31						
Salaires	15	15	17	20	22						
Charges sociales	4	5	6	9	9						
<u>Frais financiers</u>	1	1	1	1	1						
<u>Impôts indirects</u>	3	3	1	2	3						
dont chiffre d'affaires	2,3	2,4	-	-	-						
taxe unique au tonnage			0,3	0,6	1						
<u>Solde brut d'exploitation</u>	8	8	12	13	14						
	47	49	55	65	71		47	49	55	65	71
<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>						<u>COMPTE D'AFFECTION ET DE CAPITAL</u>					
<u>Variation de stock</u>						<u>Solde brut d'exploitation</u>	8	8	12	13	14
<u>Investissement brut</u>	5	8	8	12	13	<u>Emprunts à moyen terme</u>	1	1			4
<u>Bénéfice brut</u>	4	1	4	1	5	<u>Subventions d'équipement</u>					
	9	9	12	13	18		9	9	12	13	18
dont amortissement	5	5	7	7	8						



DEBOURS ET RENTRES DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTERIEURE

(en millions de NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>DEBOURS</u>					
Dépenses d'exploitation	180	198	224	236	250
Investissements bruts	43	53	52	65	73
Bénéfice brut	5	2	5	2	5
TOTAL :	228	253	281	303	328
<u>RENTRES</u>					
Usagers	210	229	254	273	285
Autres ventes	5	5	5	5	5
Administrations	5	13	19	15	18
Autres	8	6	3	10	20
TOTAL	228	253	281	303	328

4 - LES COMPTES DES ADMINISTRATIONS

La contribution des administrations aux charges de transport revêt deux formes principales :

- ces dépenses relatives à l'infrastructure ; petit et gros entretien, renouvellement, modernisation et extension ;

- des contributions aux différentes entreprises de transport, sous des modalités variables (aide à la batellerie, subventions d'équilibre, bonifications d'intérêt, etc..)

La détermination de tous ces éléments est délicate à cause du grand nombre d'administrations intéressées (administration centrale, collectivités locales, chambres de commerce, etc) et du caractère assez touffu des documents budgétaires à utiliser. Les chiffres qui suivent ne doivent, par suite, être considérés que comme des approximations qui ne doivent toutefois s'écarter que modérément des chiffres exacts.

A - LES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES .-

Elles comprennent l'ensemble des dépenses effectuées par l'Etat, les départements et les communes pour les routes nationales, départementales et la voirie communale (urbaine, vicinale et rurale), ainsi que certaines dépenses privées.

La source principale d'information est constituée par les documents budgétaires ou plus exactement les comptes des Ministères et des Collectivités locales.

Trois difficultés sont à signaler :

- la nécessité de rassembler des éléments qui sont épars dans divers chapitres;

- le risque d'une certaine absence de cohérence dans les définitions. Ainsi théoriquement il existe pour chacune des collectivités une ventilation entre les dépenses d'entretien et les investissements, qui a été conservée dans le tableau présenté. Sa portée exacte est discutable, la définition des investissements routiers n'étant certainement pas homogène dans les comptes de l'Etat, des 90 départements et des 38.000 communes.

Le risque de double emploi à propos des subventions de l'Etat aux collectivités locales et des départements aux communes. Les doubles emplois ont été soigneusement éliminés en ne retenant dans les dépenses de l'Etat que les dépenses de l'Administration Centrale et celles relatives au réseau national, et dans celles des départements que les débours occasionnés par le réseau départemental. Signalons toutefois que les cantonniers employés par ce dernier réseau sont pris en charge par la voirie nationale et qu'il n'a pas été possible d'opérer le redressement qui en toute rigueur s'imposerait de ce fait.

a)- Les dépenses de l'Etat

Elles ont été estimées à partir des comptes du Ministère des Travaux Publics (et du Ministère des Finances pour le versement forfaitaire sur les traitements des fonctionnaires).

b)- Les dépenses des départements.

Le Ministère de l'Intérieur publie des "situations financières des départements" où sont ventilées les dépenses annuelles "ordinaire" et "extraordinaire" sur "chemins départementaux". Ce sont des chiffres qui figurent au présent tableau.

c)- Les dépenses des communes.

Ce sont les plus difficiles à saisir, non seulement en raison du nombre des communes qui nécessite le recours à une méthode de sondage pour l'établissement des comptes, mais aussi parce qu'il existe en fait, sinon en droit depuis qu'une ordonnance du 7 janvier 1959 a supprimé ces distinctions, des voies urbaines et des chemins vicinaux et ruraux, tous à la charge des communes ; la définition de la voirie communale n'est pas assez précise pour que l'on soit sûr que la rubrique "voirie urbaine, vicinale et rurale" recouvre exactement les mêmes éléments dans les comptes agrégés des communes. La Direction de la Comptabilité Publique établit des situations financières de l'ensemble des communes avec une ventilation en dix postes des dépenses dont :

- un poste " voirie urbaine , vicinale et rurale" dont il a été question ci-dessus.

- un poste "acquisition, travaux neufs et grosses réparations".

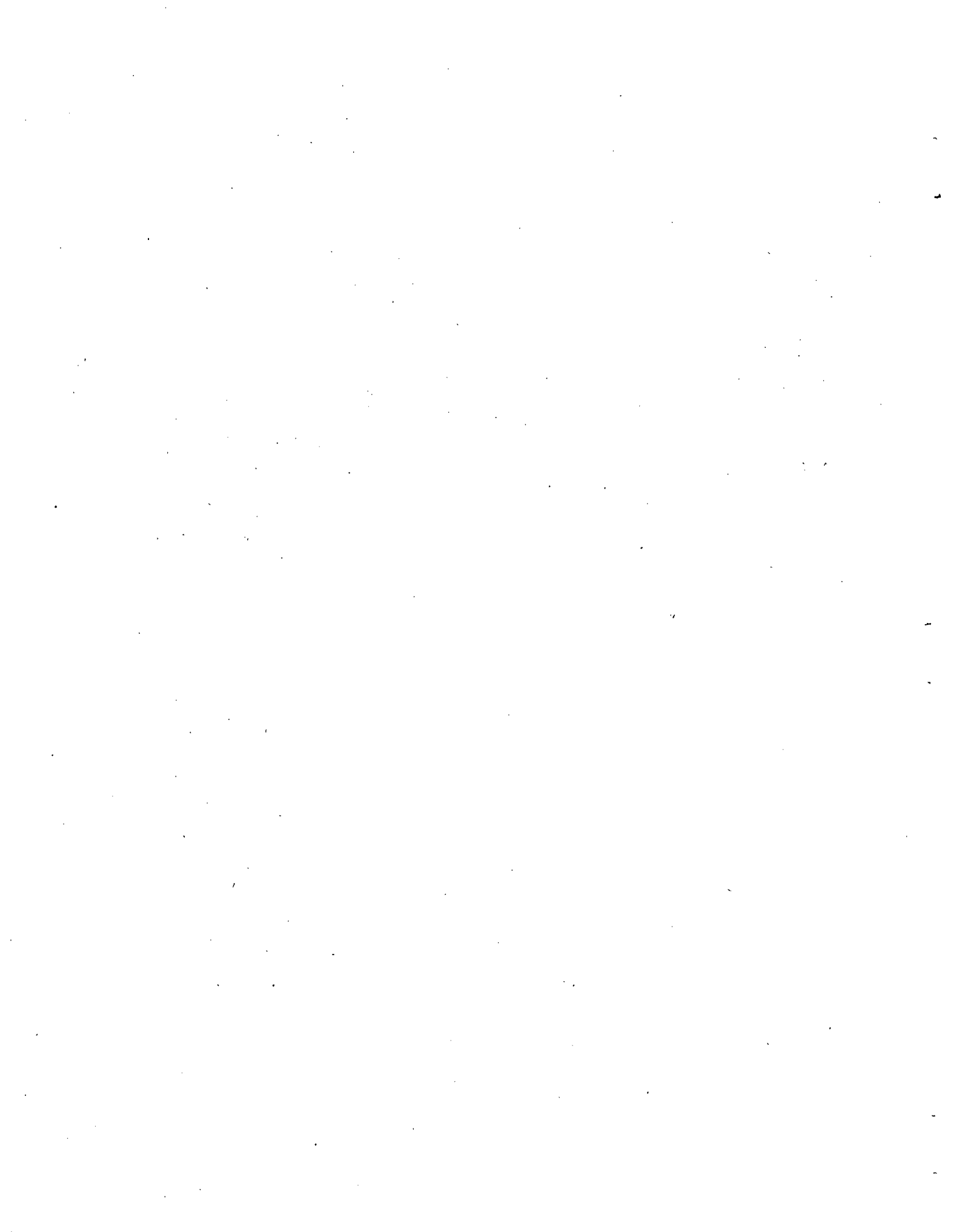
On a essayé d'estimer quelle fraction de ce poste va aux dépenses de voirie, en dépouillant les comptes d'un certain nombre de communes. Le pourcentage varie de 0 à 16 %, la moyenne étant de 7 %, chiffre retenu pour l'établissement du tableau, quoique l'échantillon ne puisse être tenu pour représentatif.

Les chiffres de Paris qui n'ont pas été compris dans l'échantillon ont été directement tirés des comptes de la Ville ; ils semblent compatibles, tout en variant fortement d'une année à l'autre, avec les 7 % nationaux.

d)- Autres dépenses d'infrastructure.

Pour être complet il faudrait tenir compte de celles assez rares, exposées par certaines collectivités privées (ex : pont de Tancarville), mais surtout des frais de mise en viabilité de lots de terrains destinés à la construction.

Là aussi il existe un risque de double emploi, certaines communes peuvent prendre en charge des travaux de voirie ; ce n'est probablement pas le cas général et selon certains renseignements on estimerait que 3 à 4 % des dépenses de construction seraient imputables à des travaux de voirie, soit pour 1959 une dépense de l'ordre de 300 à 400 milliards NF.



<u>DEPENSES D'INFRASTRUCTURE</u>		(millions de NF)				
	1954	1955	1956	1957	1958	
E T A T (Administration Centrale et réseau national)						
- Dépenses de fonctionnement du Service des Ponts et Chaussées (y compris employés, ouvriers et conducteurs de chantier)	269	303	327	358	405	
- Routes et ponts (entretien, réparations et grosses réparations)	216	198	216	197	251	
- Fonds d'investissement routier (réseau national)	180	293	311	301	283	
Total : E T A T		665	794	854	945	
D E P A R T E M E N T S⁽¹⁾ - (Voierie départementale)						
- Chemins départementaux (tous départements sauf Seine) dépenses ordinaires	402	403	439	460	480	
- Chemins départementaux (tous départements sauf Seine) dépenses extraordinaires	209	210	228	238	190	
- Chemins départementaux, Seine, dépenses ordinaires ...	7	8	8	8	8	
- Chemins départementaux, Seine ; dépenses ordinaires ..	8	16	16	14	8	
Total : DEPARTEMENTS		626	637	691	686	
C O M M U N E S (Voierie urbaine, vicinale et rurale)						
- Dépenses ordinaires (toutes communes sauf Paris)	792	863	918	1.007		
- Part de la voierie dans les "acquisitions, travaux neufs et grosses réparations" (toutes communes, sauf Paris)	100	115	144	170		
- Dépenses ordinaires Paris	82	103	108	119		
- Part de la voierie dans les "acquisitions travaux neufs et grosses réparations" Paris	4	6	15	13		
Total : COMMUNES		978	1.087	1.185	1.309	
TOTAL : DEPENSES D'INFRASTRUCTURE		2.269	2.518	2.730	2.885	
<u>EFFECTUEES PAR DES COLLECTIVITES PUBLIQUES</u>						
(1) - Les chiffres 1954, 1955, 1956 sont ceux des comptes définitifs des départements alors que ceux de 1957 et 1958 sont estimés à partir des budgets primitifs.						
AUTRES DEPENSES						
- Mise en viabilité de terrains pour constructions nouvelles		220	264	286	300	
					330	
TOTAL DES DEPENSES DE VOIERIE		2.489	2.782	3.016	3.185	

e) - Les dépenses de police

Les dépenses totales de police sont calculées à partir des données des budgets des collectivités locales et des budgets des Ministère de l'Intérieur et de la Défense Nationale. En ce qui concerne les communes, les dépenses de police sont groupées avec les dépenses de justice. On a estimé que la part de la police était d'environ $\frac{9}{10}$.

En ce qui concerne l'Etat et les Départements, les dépenses sont inscrites aux budgets du Ministère de l'Intérieur (C.R.S., Services extérieurs Administrations Centrales, Sureté Nationale) et de la Défense Nationale (Gendarmerie). Des chiffres donnés, ont été déduites les subventions aux communes faisant double emploi avec les dépenses examinées plus haut.

Le problème est ensuite d'évaluer la part de ces dépenses qui est imputable à la circulation. On pourrait concevoir de définir cette part comme correspondant aux effectifs supplémentaires par rapport à ce qui est jugé nécessaire pour le maintien de l'ordre. On pourrait à l'opposé calculer le coût des heures de travail consacrées par le personnel à régler ou à contrôler la circulation, le cas des périodes de pointe étant particulièrement difficiles à traiter. Il est probable que les deux méthodes donneraient des résultats différents.

A titre purement indicatif, en utilisant des suggestions de la Direction des routes, on a retenu le quart des dépenses de la ville de Paris et le cinquième des dépenses des autres Communes, de l'Etat et des départements.

On aboutit alors aux chiffres du tableau 2, récapitulation des résultats des calculs explicités au tableau I.

Références bibliographiques :

Infrastructure routière :

1°) Etat : Comptes définitifs des dépenses, Ministère des Travaux Publics

a) dépenses de fonctionnement :

chapitres - 31 - 11, 31 - 12, 31 - 13, 31 - 14, 31 - 15

- 33 - 91, 33 - 92 et 33 - 93 pour une part proportionnelle aux dépenses totales de personnel du Ministère.

- 34 - 11, 34 - 12, 34 - 13, 34 - 14.

b) routes et ponts (entretien, réparations et grosses réparations)

- 35 - 21

- 36 - 21

- 53 - 20

c) fonds d'investissement routier :

- 85 - 21

2°) Départements : "Situations financières des départements" publiées annuellement par le Ministère de l'Intérieur.

3°) Communes : Etudes sur les situations financières des collectivités locales publiées par "Statistiques et Etudes financières" (n° 118 et 131 en particulier).

T A B L E A U 1

Dépenses de police

(en mds)

	Collectivités locales		(Budget des Collectivités locales)			
	Dépenses de police et de justice		Dépenses de police 9/10		Dépenses de police incombant à la circulation routière	
	Paris	Autres Communes	Paris	Autres Communes	1 Paris 4	Autres 1 5
1954	30,9	3,8	27,8	3,4	6,9	0,7
1955	34,2	4,6	30,8	4,1	7,7	0,8
1956	37,2	4,5	33,3	4,0	8,3	0,8
1957	37,7	4,5	33,9	4,0	8,4	0,8
1958	(38,5)	(4,5)	34,2	4,0	8,5	0,8

Etat - Départements - Budgets

Ministère Intérieur

Défense Nationale

	Dépenses budgétaires	Dépenses incombant à la circulation routière 1 5
1954	100	20
1955	104	21
1956	105	21
1957	112	22
1958	(113)	22

T A B L E A U 2

Dépenses totales de police imputables à la circulation routière (en mds)

1954	(27)
1955	28
1956	30
1957	31
1958	31

f) - Fiscalité spéciale

La fiscalité qui frappe les carburants est beaucoup plus lourde que ne le serait le régime général. On a cherché à calculer le montant des recettes ainsi procurées aux administrations par cette fiscalité particulière des carburants.

Pour cela, on a déterminé l'écart, par hectolitre, entre le montant de la taxe intérieure et le prélèvement qui aurait correspondu à l'application du régime général ; puis on a multiplié cet écart par le volume de carburant utilisé pour le roulage (cf. annexe 4).

Les résultats sont donnés dans le tableau ci-dessous.

Unité : Milliards NF

Année	Essence et supercarburant	Gas-oil	Total
1954			
1955	2,13	0,37	2,50
1956	2,25	0,36	2,61
1957	2,60	0,39	2,99
1958	3,82	0,52	4,34

B - LES COMPTES DES ADMINISTRATIONS RELATIFS AUX VOIES NAVIGABLES

Les dépenses sont détaillées dans le tableau ci-joint; le total couvre des charges d'entretien courant et d'exploitation, des investissements bruts (gros entretien, reconstruction et équipement), et des remboursements de charges et aides pour 1 milliard (aide aux transporteurs, prime à la batellerie, remboursement des charges de la traction et aide au remorquage, bonification d'intérêt).

Les dépenses ainsi reprises ne couvrent pas les charges d'infrastructure assumées par la C.N.R. et l'E.D.F. sur le Rhône et le Rhin. Par contre, une notable partie des dépenses ainsi énumérées n'est pas imputable à la navigation, mais concerne le bon écoulement des eaux, la défense contre les inondations, l'irrigation, l'urbanisme, éventuellement la production d'énergie. La ventilation entre ce qui est imputable aux diverses activités est extrêmement délicate, on reviendra sur ce point au chapitre IV.

NAVIGATION INTERIEURE

INFRASTRUCTURE

(millions de NF)

D E P E N S E S	1954	1955	1956	1957	1958
<u>E T A T</u>					
(Ministère des Travaux Publics)					
- administration, exploitation technique, petit entretien	17	19	22	24	27
- Gros entretien, réparations, reconstruction, équipement	65	85	100	108	120
- Office National de la Navigation	3	3	4		5
- Remboursement de charges, aides et bonification d'intérêts		10	16	12	15
		117	142		167
<u>COLLECTIVITES PUBLIQUES</u>					
- Port autonome de Strasbourg	1	1	2	2	1
(quote-part imputée à la navigation intérieure).					
- Ville de Paris		4	4	4	6
- Département de la Seine	1	5	4	4	4
	2	10	10	10	11
TOTAL		127	152		178

NAVIGATION INTERIEURE

INFRASTRUCTURE

(millions de NF)

<u>R E C E T T E S</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
<u>E T A T</u>					
- Trésor	82	114	137	143	164
- Fonds de concours	3	4	5	5	3
- Domaine	2	2	3	3	3
- Loi Morice		1	3	1	2
	<u>87</u>	<u>121</u>	<u>148</u>	<u>152</u>	<u>172</u>
<u>COLLECTIVITES PUBLIQUES</u>					
- Port autonome de Strasbourg		1	2	2	1
- Ville de Paris		8	5	6	6
- Département de la Seine		3	1	1	4
		<u>12</u>	<u>8</u>	<u>9</u>	<u>11</u>
dont crédits d'emprunts .		4			2
recettes d'exploitation		8	8	9	9
		<u>12</u>	<u>8</u>	<u>9</u>	<u>11</u>
TOTAL		133	156	161	183