

CHAPITRE III

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Les divers tableaux contenus dans ce chapitre contiennent, pour chacune des années de la période 1954-58, les évaluations les plus vraisemblables du trafic de marchandises.

Il convient de renouveler ici les réserves déjà formulées au sujet des estimations du trafic routier. Les chiffres du trafic annuel résultent de l'extrapolation à l'année entière des résultats d'un sondage d'une durée d'une semaine. Si le chiffre du trafic total est déjà contestable, les chiffres concernant chaque catégorie de trafic le sont encore davantage parce que l'influence des erreurs accidentelles (le caractère saisonnier de certains trafics par exemple) est relativement plus lourde.

La ventilation du trafic par catégories de marchandises oblige à recourir à une nomenclature commune pour les divers modes de transport. On sait qu'il n'existe pas actuellement de nomenclature unifiée et que les statistiques du fer, de la route et de la voie d'eau sont élaborées avec un détail variable et des rubriques différentes. On a retenu ici la nomenclature de la voie d'eau en 10 catégories de marchandises, qui a le mérite d'être bien définie; par contre si elle est bien adaptée au transport de pondéreux, elle l'est beaucoup moins à l'ensemble des marchandises (1), ce qui explique en particulier l'ampleur de la rubrique divers. On trouvera en annexe un tableau de correspondance entre cette nomenclature et celles utilisées pour présenter les statistiques de la S.N.C.F. et les résultats du sondage routier de l'I.N.S.E.E.

I - Transport par fer.-

Les données statistiques ont été fournies par la S.N.C.F. La tonne transportée correspond à une unité de poids des marchandises transportées sur le réseau français; elle se rapporte à la fois aux marchandises chargées sur ce réseau et à celles qui sont entrées chargées en provenance des réseaux étrangers. Le tonnage effectivement transporté comprend d'une part de trafic pour l'usager, d'autre part le trafic de service.

En ce qui concerne les T.K. deux définitions sont disponibles. La tonne kilomètre taxée est l'unité de mesure du trafic de marchandises qui équivaut au transport d'une quantité de marchandises payant pour une tonne sur une distance comptée au tarif pour un kilomètre. La T.K. nette équivaut au transport d'une tonne de marchandises sur une distance réellement parcourue d'un kilomètre. On a retenu les trafics en tonnes kilomètres taxées.

2 - Transport par voie d'eau.-

Le trafic de marchandises a été déduit des statistiques de l'O.N.N. On a éliminé du trafic le transit, pour ne pas prendre en compte le transit rhénan, qui en constitue la quasi-totalité.

(1) Ainsi une rubrique entière est affectée au bois, alors que les produits chimiques sont groupés avec les autres produits industriels autres que métalliques.

3 - Transport par route.

Le trafic de marchandises est donné à partir des enquêtes par sondages faits par l'I.N.S.E.E.

Ces enquêtes portent sur une semaine.

En 1954	- période du 10 juin au 16 juin
1955	10 " 16 juin
1956	22 28 avril
1957	22 28 juin
1958	31 mai 6 juin

Pour calculer le trafic annuel, on a appliqué aux chiffres du sondage un coefficient qui est le produit de trois facteurs.

I - Un coefficient de trafic mensuel, représentant la fraction des jours ouvrables de la semaine d'enquête par rapport au nombre de jours ouvrables du mois.

2 - Un coefficient de trafic annuel obtenu à partir du rapport $\frac{\text{année}}{\text{mois}}$ des transports par chemin de fer pour les tonnes transportées, étant admis que ce rapport est le même pour la route.

3 - Un coefficient de 1,25 correspondant à une majoration de 25 % pour les raisons exposées au chapitre II .

En définitive, les coefficients globaux sont les suivants :

1954	66,12	(4,166 × 12,7 × 1,25)
1955	64,45	(4,333 × 11,9 × 1,25)
1956	62,00	(4,000 × 12,4 " 1,25)
1957	61,50	(4,000 × 12,3 × 1,25)
1958	60,93	(4,166 × 11,7 × 1,25)

Le sondage ne portant pas sur les véhicules dont la charge utile est inférieure à 1 tonne il a été nécessaire de se livrer à des évaluations pour le trafic de ces véhicules. Leur charge utile moyenne peut être estimée à 0,5 tonnes. Admettant que les conditions d'utilisation étaient voisines à celles des véhicules privés de la classe 1,2 tonnes ; on a retenu un parcours annuel moyen de 10.000 kilomètres (cf. chap. II, page 15) et à un coefficient de remplissage légèrement inférieur à celui de la classe 1,2 tonnes, soit 0,3 au lieu de 0,4 car ce coefficient croît avec la charge utile.

Le parc , la charge utile et le parcours annuel ainsi que le coefficient de remplissage étant connus, on peut calculer le nombre de tonnes-kilomètres annuels. Le tonnage transporté s'obtient en divisant ces tonnes-kilomètres par la

N.B.- Les révisions effectuées sur les résultats des enquêtes 1954 et 1955 tenant compte des transports en plusieurs jours ne paraissent pas avoir une influence sensible sur les tonnes chargées et les tonnes km pour les transports dépassant 50 Km.

distance moyenne d'une tonne qui est de l'ordre de 25 km (26 km en moyenne pour la classe 1,2 tonnes, d'après le sondage), d'où la série suivante (en millions de tonnes) :

1954	26
1955	30
1956	34
1957	37
1958	40

Pour chaque année le chiffre global a été ventilé par catégories de marchandises (combustibles - matériaux de construction - produits agricoles et alimentaires essentiellement).

On observera, par ailleurs que les transports effectués par les agriculteurs sont inclus dans les transports privés (essentiellement de moins de 50 Km).

Dans l'établissement des comptes (chapitre II), on n'a tenu compte ni des véhicules agricoles, ni des véhicules de moins de 1 tonne. Pour passer des chiffres du présent chapitre à ceux donnés page 11, 14, il faut donc défalquer le trafic de ces deux catégories de véhicules ; ceci joue en fait uniquement pour le transport privé.

Ainsi, à titre d'exemple, on a pour l'année 1956 (millions de tonnes).

Total :	transports privés	663
	à déduire :	
	moins de 1 tonne	34
	agriculteurs	84
		118
	Reste :	545

Le tableau donne la correspondance pour les tonnes et les T.K. des diverses années.

PASSAGE DES CHIFFRES DE TRAFIC TOTAL (Tableaux du chapitre III) AUX
CHIFFRES DE TRAFIC RETENUS POUR L'ETABLISSEMENT DES COMPTES
(Chapitre II)

Tonnes (en millions)	1954	1955	1956	1957	1958
<u>Transports publics</u>					
Total	246	244	243	253	265
<u>Transports privés</u>					
Trafic total	731	688	663	743	784
Déduire :		105			
I - véhicules de I tonne	26	30	34	37	40
2 - agriculteurs	87	75	84	71,2	68
Trafic retenu pour les comptes ...	618	583	545	635	676
Transports privés + publics	864	818	788	888	941
<u>Tonnes-kilomètres (en milliards)</u>					
<u>Transports publics</u>					
Trafic total	11,2	12,5	12	13,5	14
<u>Transports privés</u>					
Trafic total	12,7	13,8	13,3	15,1	15,4
Déduire :					
1 - véhicules - I tonne	0,6	0,7	0,8	0,9	1
agriculteurs	0,9	0,7	1,0	0,7	0,9
Trafic retenu pour les comptes	11,2	12,4	11,5	13,5	13,5
Transports privés + publics	22,4	24,9	23,5	27	27,5

Matériaux de construction

Faute d'informations, on a appliqué les mêmes coefficients à chaque catégorie de marchandises sauf aux matériaux de construction pour lesquels le coefficient est nettement plus bas :

1954	45,4
1955	43,76
1956	44,80
1957	42,0
1958	42,90

et aux divers pour lesquels le coefficient est plus élevé.

1954 - TRAFIC DE MARCHANDISES

(Milliards de T.K.)

Marchandises	Fer	Eau	ROUTE					
			+ 150		150 et 50		- 50	
			Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Combustibles minéraux solides	9,2	2,2	-	0,1	0,1	-	0,1	0,3
Matériaux de construction	3,2	1,9	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	2,0
Engrais - amendements	2,9	0,2	-	-	-	-	-	0,1
Bois	1,6	0,1	0,3	0,1	0,1	0,3	0,1	0,5
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	4,9	0,4	1,3	0,4	0,2	0,4	0,1	0,3
Matières premières de l'industrie métallurgique	3,8	0,3	-	-	-	-	-	0,1
Produits industriels	2,7	0,5	1,8	0,6	0,2	0,5	0,1	0,3
Produits agricoles et alimentaires	5,6	0,8	2,0	1,6	0,4	1,4	0,3	1,1
Hydrocarbures	1,6	1,2	0,4	0,1	0,2	0,2	-	0,1
Messageries, colis postaux	1,2	-	0,8	-	0,2	0,1	0,1	0,1
Divers	4,8	-	0,4	0,1	0,2	0,3	0,4	1,0
TOTAL	41,5	7,6	7,4	3,2	2,0	3,6	1,8	5,9

(Millions de tonnes)

Marchandises	Fer	Eau	ROUTE					
			+ 150		150 et 50		- 50	
			Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Combustibles minéraux solides	45,6	12,3	0,2	0,3	0,9	1,2	12,2	45,0
Matériaux de construction	13,7	19,0	1,5	1,0	5,2	5,6	79,0	251,0
Engrais - amendements	9,7	1,5	-	0,1	0,5	0,3	1,3	18,7
Bois	4,5	0,3	0,9	0,6	1,3	3,3	7,7	42,2
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	16,2	1,9	4,0	2,0	2,4	6,5	8,0	31,7
Matières premières de l'industrie métallurgique	32,3	1,4	0,2	-	-	0,3	1,9	8,1
Produits industriels	8,1	1,7	5,8	2,7	2,9	4,7	10,9	30,0
Produits agricoles et alimentaires	16,0	4,6	6,9	6,3	6,1	23,5	17,6	95,1
Hydrocarbures	4,1	5,1	1,8	0,6	1,8	4,0	1,7	7,0
Messageries, colis postaux	3,5	-	2,8	0,3	3,5	1,5	12,2	9,1
Divers	15,3	-	1,8	0,8	3,3	4,6	40,0	123,1
TOTAL	169,0	47,8	25,9	14,7	27,9	55,5	192,5	661,0

1 9 5 5 - TRAFIC DE MARCHANDISES

(milliards de T.K.)

Marchandises	Fer	Eau	ROUTE					
			+ 150		150 et 50		- 50	
			Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Combustibles minéraux solides.....	9,9	2,2	-	0,1	-	0,2	0,2	0,1
Matériaux de construction	3,7	2,1	0,4	0,2	0,4	0,6	0,8	2,0
Engrais - Amendements	3,3	0,2	-	-	-	-	-	0,1
Bois	1,8	0,1	0,3	0,2	0,1	0,4	0,1	0,4
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	5,7	0,4	1,4	0,5	0,2	0,4	0,1	0,4
Matières premières de l'industrie métallurgique	4,9	0,3	-	-	-	-	-	0,1
Produits industriels	2,9	0,5	1,8	0,7	0,3	0,4	0,2	0,3
Produits agricoles et alimentaires	5,7	0,9	2,3	1,4	0,4	1,4	0,2	1,3
Hydrocarbures	1,6	1,2	0,4	0,2	0,2	0,3	-	0,2
Messageries - colis postaux	1,2	-	0,9	-	0,2	0,1	0,1	0,1
Divers	6,5	-	0,6	0,3	0,3	0,4	0,3	1,0
TOTAL	47,2	7,9	8,1	3,6	2,1	4,2	2,0	6,0

(millions de tonnes)

Combustibles minéraux solides	50,8	13,-	0,2	0,3	1,4	1,4	9,4	50
Matériaux de construction	15,3	21,-	1,8	0,9	4,9	7,5	76,0	207
Engrais - amendements	10,1	1,6	0,1	0,1	0,4	0,2	2,1	14
Bois	5,-	0,6	1,1	0,8	1,5	4,6	6,4	34
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	19,6	2,4	4,3	2,0	2,5	6,5	8,3	33
Matières premières de l'industrie métallurgique	39,2	1,6	0,1	-	0,6	0,2	1,7	10
Produits industriels	8,6	1,9	5,8	2,4	3,4	6,5	14,8	30
Produits agricoles et alimentaires	16,3	5,1	6,9	6,5	5,5	25,3	16,7	109
Hydrocarbures	4,9	5,8	1,6	0,9	2,3	3,6	1,9	9
Messageries - colis postaux	3,5	-	3,2	0,2	4,0	0,6	9,4	4
Divers	18,1	-	2,2	1,2	3,5	6,5	40,2	110
TOTAL	191,4	53,0	27,3	15,3	30,0	62,9	186,9	610,

1 9 5 6 - TRAFIC DE MARCHANDISES

(milliards de T.K.)

M a r c h a n d i s e s	Fer	Eau	ROUTE					
			+ 150		150 et 50		- 50	
			Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Combustibles minéraux solides	10,-	2,2	0,1	-	0,1	0,1	0,1	0,3
Matériaux de construction	4,2	2,2	0,5	0,2	0,4	0,5	0,7	2,0
Engrais - Amendements	3,4	0,2	-	-	-	0,1	-	0,3
Bois	1,6	0,1	0,4	0,2	0,1	0,4	0,1	0,5
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	6,1	0,4	1,2	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3
Matières premières de l'industrie métallurgique	5,3	0,3	-	-	-	-	-	0,1
Produits industriels	3,1	0,5	1,6	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1
Produits agricoles et alimentaires	6,3	0,9	2,3	1,3	0,4	1,6	0,2	1,6
Hydrocarbures	1,9	1,3	0,5	0,1	0,2	0,3	-	0,2
Messageries - colis postaux	1,3	-	1,0	-	0,2	0,1	0,1	0,1
Divers	7,-	-	0,4	0,6	0,2	0,5	0,3	0,6
TOTAL	50,2	8,1	8,0	2,9	2,0	4,3	2,0	6,1

(millions de tonnes)

Combustibles minéraux solides ...	53,2	13,2	0,4	-	1,4	0,9	19	29
Matériaux de construction	16,5	23,5	1,8	1,1	5,1	7,3	69	202
Engrais - amendements	10,8	1,8	0,1	-	0,4	1,1	2	46
Bois	4,7	0,4	1,2	0,9	1,3	5,4	6	42
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	20,9	2,3	3,3	1,6	1,9	4,6	11	31
Matières premières de l'industrie métallurgique	41,4	2,-	0,1	-	0,1	0,7	3	7
Produits industriels	9,4	2,-	4,2	1,9	3,5	5,0	12	32
Produits agricoles et alimentaires	17,2	4,9	6,0	5,4	4,8	28,3	16	89
Hydrocarbures	5,8	6,9	1,9	0,6	2,4	3,9	2	9
Messageries - colis postaux	3,7	-	3,0	0,1	3,9	0,6	13	4
Divers	20,4	-	1,9	1,2	2,3	6,4	38	95
TOTAL	204,0	57,-	23,9	12,8	28,1	64,2	191	586

1 9 5 7 - TRAFIC DE MARCHANDISES

(milliards de TK)

M a r c h a n d i s e s	Fer	Eau	ROUTE		
			+ 150 km	150 et 50 km	- 50 km
Combustibles minéraux solides	10,1	2,5	0,2	0,3	0,6
Matériaux de construction	4,9	2,3	0,6	1,0	2,7
Engrais - amendements	3,9	0,2	0,1	-	0,2
Bois	1,8	0,1	0,7	0,6	0,4
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	6,5	0,5	1,4	0,8	0,6
Matières premières de l'industrie métallurgique.....	5,7	0,3	0,1	-	0,1
Produits industriels	3,4	0,6	2,3	0,9	0,4
Produits agricoles et alimentaires ...	6,5	1,1	3,9	2,4	1,6
Hydrocarbures	2,-	1,3	0,9	0,5	0,2
Messageries, colis postaux	1,4	-	1,1	0,3	0,2
Divers	7,4	-	1,1	0,8	1,6
TOTAL	53,6	8,9	12,4	7,6	8,6

(en millions de tonnes)

Combustibles minéraux solides	54,3	14,1	0,6	4,1	54
Matériaux de construction	18,5	25,4	3,0	12,9	310
Engrais - amendements	12,1	1,8	0,6	1,1	22
Bois	5,2	0,3	2,3	7,2	44
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	22,5	2,3	4,5	10,-	45
Matières premières de l'industrie métallurgique	44,3	2,-	0,4	0,2	10
Produits industriels	10,2	2,-	7,2	10,6	44
Produits agricoles et alimentaires ...	17,8	5,3	13,2	36,6	131
Hydrocarbures	6,-	6,6	3,1	8,6	12
Messageries, colis postaux	3,9	-	3,4	4,6	15
Divers	22,2	-	3,8	11,6	160
TOTAL	217,-	59,8	41,9	107,5	847

1 9 5 8 - TRAFIC DE MARCHANDISES

(milliards T.K.)

Marchandises	Fer	Eau	ROUTE					
			+ de 150 km		150 et 50 km		- de 50 km	
			Publics	Privés	Publics	Privés	Publics	Privés
Combustibles minéraux solides	9,3	2,-	-	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3
Matériaux de construction	4,9	2,6	0,5	0,3	0,6	0,6	0,9	2,6
Engrais amendements	4,0	0,2	-	0,1	-	0,2	-	0,3
Bois	1,8	0,1	0,4	0,3	0,1	0,5	-	0,5
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	6,6	0,5	1,8	0,7	0,1	0,5	-	0,5
Matières premières de l'industrie métallurgique	5,5	0,3	0,1	-	-	0,1	-	0,1
Produits industriels	3,5	0,5	2,0	0,4	0,3	0,4	0,1	0,2
Produits agricoles et alimentaires	6,1	0,8	2,5	1,8	0,5	1,4	0,2	1,2
Hydrocarbures	2,1	1,4	0,5	0,2	0,2	0,4	-	0,2
Messageries, colis postaux	1,5	-	1,1	0,1	0,3	-	0,2	-
Divers	7,6	-	0,6	0,2	0,3	0,5	0,3	0,6
TOTAL	52,9	8,4	9,5	4,2	2,6	4,7	1,9	6,5

(millions tonnes)

Combustibles minéraux solides	50,5	11,7	0,3	0,2	2,4	0,9	17,2	33,-
Matériaux de construction	17,9	25,6	2,2	1,3	7,5	7,9	84,0	276,-
Engrais - amendement	12,5	2,1	0,2	0,3	1,0	1,9	3,4	34,-
Bois	5,2	0,2	1,2	1,3	1,4	6,4	5,8	48,-
Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques	22,5	2,5	4,9	2,5	2,0	6,6	8,0	43,-
Matières premières de l'industrie métallique	44,4	1,9	0,2	0,1	0,5	0,2	2,5	8,-
Produits industriels	10,4	2,-	5,4	1,5	3,5	5,1	8,9	18,-
Produits agricoles et alimentaires	17	4,6	7,0	7,8	6,1	24,9	16,1	110,-
Hydrocarbures	5,8	7,4	2,0	0,9	2,4	5,7	3,0	10,-
Messageries, colis postaux	3,6	-	3,3	0,1	4,1	0,2	15,6	1,-
Divers	22,2	-	2,0	0,9	2,8	7,1	37,1	119
TOTAL	212,-	58,-	28,7	16,9	33,7	66,9	202,6	700

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE IV

COMMENTAIRES ECONOMIQUES SUR LA SERIE DES COMPTES

Pour la première fois, on dispose d'une série de comptes comparables portant sur une période de 5 ans. Certes, il s'agit là d'une période encore assez courte. Néanmoins, on peut essayer d'en dégager certains aspects remarquables. Il ne s'agira d'ailleurs pas tellement de tirer des conclusions définitives que de suggérer certaines questions nouvelles et des sujets d'études complémentaires qui seraient à entreprendre.

La période examinée ayant bénéficié d'une expansion ininterrompue peut, dans une certaine mesure, être considérée comme la préfiguration d'une période de développement régulier à long terme. D'autre part, la variété des politiques économiques d'ensemble observée au cours de ces 5 années conduit à s'interroger sur l'adaptation du secteur des transports à de telles fluctuations.

On commencera par un bref rappel de l'évolution économique générale au cours de la période considérée, puis on examinera l'évolution des quantités transportées, cherchant à relier cette évolution à des indices économiques généraux. Ensuite sera abordée la déformation des comptes au cours de la période, sous des influences diverses qui seront indiquées. Enfin, on examinera à part le problème de la couverture des dépenses des divers modes de transport, pour essayer de dissiper les malentendus tenaces qui ont surgi à ce sujet.

SECTION I

RAPPEL DE L'EVOLUTION ECONOMIQUE GENERALE DE LA PERIODE 1954-1958

La période 1954-1958 est caractérisée par :

- une expansion ininterrompue,
- une stabilité des prix au début suivie d'une hausse assez forte puis d'une stabilité à un niveau supérieur,
- l'aggravation de 1954 à 1957 du déséquilibre de la balance des paiements conduisant fin 1957 à des mesures économiques sévères,
- la succession de trois types de politiques économiques (1954-1955 - 1956 - 1957 - 1958).

Tous ces éléments ont influé sur l'activité des transports et la structure des comptes.

De 1954 à 1958, le produit national brut évalué à prix constants a augmenté de 21 % ; ceci correspond à un taux annuel moyen de 5 %, mais le rythme de progression a tendance à se ralentir en fin de période, les taux annuels étant respectivement de 5,5, 6 et 2 % (en fait, le premier semestre 1958 a encore marqué une progression forte tandis qu'au second semestre on observe une quasi-stagnation, d'où le taux annuel). L'indice de production industrielle établi par l'I.N.S.E.E. présente un mouvement analogue.

L'évolution des prix est plus heurtée, en 1954 et 1955, le niveau général reste stable ; par contre, les années 1956 et 1957 voient une hausse assez forte, de l'ordre de 5 % par an ; à la fin de 1958, les prix se stabilisent.

	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
Prix de gros	138,3	135,9	135,7	141,6	149,7	166,9
Prix de détail	143,7	143,3	144,9	147,7	151,6	174,5

La balance des échanges de biens et services avec l'extérieur se dégrade constamment. Satisfaisante en 1955, grâce à des éléments favorables occasionnels, elle devient gravement déficitaire en 1956 et encore plus en 1957, la crainte au milieu de l'année, le fait à la fin, de l'épuisement des réserves de devises, conduisent à la dévaluation d'août 1957, dont les effets sont vite effacés par la hausse des prix français, puis aux sévères mesures du budget de 1958.

EVOLUTION DES OPERATIONS SUR BIENS ET SERVICES AVEC L'ETRANGER

(en mds de francs courants)

	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
Importations	1.050	1.204	1.122	1.185	1.423
Exportations	971	1.204	1.488	1.634	1.711
Solde	- 79	0	- 366	- 449	- 288

Enfin, la politique économique du gouvernement a présenté plusieurs aspects au cours de la période. Au début de 1954, le souci principal était de "relancer" l'économie ; c'est l'époque du plan de 18 mois, sorte de mise en application immédiate du 2ème plan de modernisation avec fixation d'un but intermédiaire, et qui visait à accroître les investissements (en particulier par des mesures favorables aux investissements publics), développer la consommation et libérer les échanges.

Au début de 1956, le souci dominant des responsables de la politique économique est le risque de voir les prix reprendre un mouvement ascendant, un souci second étant, déjà à cette époque, le déséquilibre des échanges extérieurs, d'où des mesures diverses pour freiner la hausse des prix, mesures souvent qui s'attaquaient plus aux effets qu'aux causes, dans la conviction que celles-ci étaient passagères.

Enfin, à la fin de 1957, la situation des échanges extérieurs était tellement grave que le gouvernement a pris une série de mesures sévères, en particulier dans le budget de 1958 où le montant de l'impasse est ramené à 600 milliards d'anciens francs, et pratiqué une politique d'exportation vigoureuse.

SECTION 2

L'EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES

On a insisté au chapitre 3 sur l'incertitude qui entoure les évaluations du trafic routier et sur la difficulté de présenter les chiffres des divers modes de transport dans une nomenclature comparable. A condition de garder ces réserves présentes à l'esprit, on peut essayer de dégager quelques enseignements de l'évolution des 5 années considérées.

On examine l'évolution globale des transports à moyenne et longue distance et leur répartition entre les différents modes de transport. Pour ce faire, on étudie en première approximation les chiffres des transports par fer et par eau, et les transports par route au delà de 50 kilomètres, en dégageant l'évolution des distances d'acheminement et de la part de chaque mode de transport.

Pour l'ensemble du trafic, on observe :

- une croissance plutôt plus rapide des tonnages transportés que du P.N.B., mais moins rapide que celle de l'indice de production industrielle, il en va sensiblement de même pour les tonnes kilomètres ; toutefois, année par année, le parallélisme est moins rigoureux, ce qui n'a rien de surprenant si on se rappelle que la pondération des diverses activités dans l'indice de production industrielle et dans le volume total des T.K. est très différent (cf. tableau ci-joint). Ainsi, entre 1954 et 1955, la progression du trafic a été plus forte que celle des indices de production ; cela est probablement dû à une certaine reconstitution des stocks de matières premières et demi-produits chez les utilisateurs, au détriment des stocks chez le producteur.

- une croissance un peu plus rapide des T.K. que des tonnes traduisant une tendance à l'allongement de la distance moyenne de transport qui augmente de 4 % passant de 191 à 199 km ; cet allongement est d'ailleurs le fait des transports ferroviaires et routiers, la distance moyenne ayant au contraire tendance à baisser pour la voie d'eau ; d'autre part, il s'observe surtout pour les matériaux de construction, les produits fabriqués des industries métallurgiques (16 %), les produits alimentaires ; par contre, la distance d'acheminement des combustibles solides a notablement diminué : (- 8 %)

- une légère modification de la part des divers modes de transport, au détriment de la voie d'eau qui passe de 11 % des T.K. en 1954 à 10 % en 1958 (le fer reste 64 %, la route de 25 % à 26 %), en ce qui concerne le tonnage, la voie d'eau se maintient à 14 %, le fer passe de 50 à 51 %, la route passe de 36 à 35 %

- pour le transport routier, le transport privé semble croître un peu plus vite que le transport public (19 % contre 15 %) en ce qui concerne les tonnages et probablement aussi, bien qu'on soit plus mal informé sur ce point, en ce qui concerne les T.K.

Comparaison de la contribution de chaque branche d'activité au produit national et de la part du transport des productions de chaque branche dans le trafic total de marchandises
(Année 1956)

(1)

Branches industrielles	% valeur ajoutée dans l'ensemble des secteurs productifs	Marchandises transportées	% tonnes	% tonnes kilo-mètres
Charbonnages	1,5	Combustibles minéraux solides	17,3	16,3
Production de matériaux de constr.	1,2	Matériaux de construction ...	15,0	11,5
Industrie du bois	1,5	Bois	3,4	3,7
Industr. sidérurgiques et mécaniq.	14,4	Matières premières de l'industrie métallurgique	9,7	5,3
Mines de fer et sidérurgie	2,3	Produits fabriqués des industries métallurgiques et mécaniques		
Production de minerais et métaux non ferreux	0,6			
ère transformation des métaux	3,1			
Machines & appareils mécaniques	4,0			
Industrie électrique	2,2			
Automobile - cycles	2,2			
Industries chimiques, textiles diverses	11,6	Engrais, amendements	3,4	4,7
Industr. chimiques & caoutchouc	3,5	Produits industriels		
Industrie du verre	0,4			
Textiles	3,4			
Habillement	2,5			
Industrie du cuir	0,9			
Fabrication pâte à papier - papier, carton	0,9			
Agriculture	10,9	Produits agricoles et alimentaires	18,0	19,2
Industries agricoles & alimentaires	8,1			
Industrie du pétrole. Gaz naturel. Carburants	3,5	Hydrocarbures	5,7	6,0
Télécommunications	1,1	Messageries. Colis postaux	3,0	3,5
Presse. Edition	1,3			
Industries diverses	1,0	Divers	7,8	9,3
Gaz	0,3			
Electricité	1,3			
Constructions navale, aéronautique, armement	1,2			
Bâtiment, Travaux Publics	7,7			
Transports	5,4			
Services	15,0			
Commerces	13,0			
	100,0		100,0	100,0

(1) La valeur ajoutée de l'ensemble du secteur productif diffère du produit national brut en ce sens qu'elle n'inclut pas la valeur des services des administrations.

SECTION 3

EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES COMPTES

A - TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

L'évolution, au cours de la période étudiée des éléments chiffrés au chapitre . Il fait apparaître une certaine stabilité des caractères propres aux transports routiers publics ou privés, tant en ce qui concerne les modalités d'emploi du matériel que la structure des coûts. Malgré une augmentation du trafic total, la répartition par catégorie de distance est très stable. Par contre on observe une tendance à l'accroissement de la place tenue par les gros porteurs dans le parc. (Dans ce qui suit, il ne sera pas tenu compte des transports effectués par véhicules de charge utile inférieure à une tonne qui représentent une faible fraction du total tant en tonnes qu'en tonnes-kilomètres).

a) Modalités d'emploi du matériel

Le pourcentage d'utilisation des véhicules, c'est-à-dire le rapport du nombre de jours où le véhicule est utilisé au nombre total de jours de l'année est pratiquement toujours compris entre 70 et 80 %, les valeurs les plus élevées étant atteintes pour les véhicules de faible tonnage des transports publics et de fort tonnage des transports privés (tableaux II-9 et II-16).

Le coefficient de remplissage croît avec la classe de charge utile dans le cas des transports publics ; pour les transports privés, il semble que le maximum corresponde aux charges utiles moyennes, les petits véhicules ayant un coefficient beaucoup plus faible. Le remplissage et le parcours annuels moyens des véhicules utilisés par les transports privés représentent en moyenne 75 % des chiffres relatifs aux véhicules des transports publics.

b) La structure du coût des transports routiers -

Le tableau suivant donne en pourcentage la part de chacun des éléments du chiffre d'affaires des transports publics et du coût d'exploitation des transports privés.

Pour effectuer correctement la comparaison, il faut se souvenir qu'une partie des charges de main-d'oeuvre du transport public est reprise dans le solde net d'exploitation au titre de la rémunération des entrepreneurs individuels, et que le total des frais de personnel est ainsi obtenu en ajoutant les frais de personnel salarié et le solde net ; on constate que les pourcentages sont analogues, que le transport soit public ou privé. Par contre, du fait que les véhicules des transports privés sont moins utilisés que les autres, la part de l'amortissement est plus forte, et celle de l'entreprise plus faible. Enfin, les véhicules privés fonctionnant de manière plus générale à l'essence, la part des dépenses de carburants y est plus forte, surtout après le relèvement massif du prix de l'essence en 1957.

Dans l'ensemble, au cours de la période, la structure du prix du transport s'est peu déformée. Par contre, en valeur absolue, pour un accroissement

de trafic du même ordre de grandeur, le coût global des transports privés aurait augmenté de 1956 à 1958 de 46 % (en francs courants) alors que le chiffre d'affaires des transports publics se serait accru de moins de 30 % pendant ces trois ans. La différence serait encore plus sensible si l'on tenait compte des véhicules de moins de une tonne. Ce point vaut d'être relevé si l'on considère qu'il n'y a pas de substitution possible aux services rendus par les transports privés qui se font à courte distance pour la plus grande part, (sauf quelques exceptions notables, comme le transport de vins) alors que dans une certaine mesure les transports publics à grande distance entrent en compétition avec d'autres modes de transport.

On peut tenter un calcul grossier pour comparer le coût du même service fourni par l'une ou l'autre de ces deux modalités des transports routiers. Si l'on tient compte de la différence des coefficients de remplissage et du kilométrage moyen - ce dernier influant sur l'imputation des frais fixes (amortissement, impôts sur les véhicules, assurances) - on peut admettre, à titre d'ordre de grandeur que le transport privé coûte de 20 à 30 % plus cher (1). Bien entendu, le fait pour une entreprise privée de posséder des véhicules c'est-à-dire un potentiel de transport disponible, à tout moment représente un avantage probablement très important mais très difficile à mesurer, car variable d'un utilisateur à l'autre.

(1) - Dans l'hypothèse faite sur les frais de personnel des transports privés (chapitre II, page 14) qui, encore une fois, est très discutable).

STRUCTURE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES TRANSPORTS PUBLICS ET DU COUT
D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PRIVÉS (1)

	1954		1955		1956		1957		1958	
	Publics	Privés								
Carburants	21		23		20	23	21	26	22	26
Autres biens et services	21		22		20	17	21	15	21	14
Personnel salarié (2)	25		23		25	36	24	36	25	37
Assurances	3		3		2,8	5	3	5	3	6
Impôts indirects	6		5,7		6	2	3,8	3	3,3	3
Intérêts payés	0,5		0,5		0,6		0,6		0,6	
Frais commerciaux	6,5		6,8		6,6	5	6,6	4	6,7	4
Solde brut d'exploitation	17		16		19		20		19	
dont : amortissement	7		7,9		7,6	12	7,3	11	7,5	10
solde net (2)	10		8,1		11,4		13,7		11,5	
	100,0		100,0		100,0	100	100,0	100	100,0	100

(1) - en pourcentage :

- du chiffre d'affaires pour les transports publics
- du coût d'exploitation pour les transports privés

(2) - Pour les transports publics, les frais de main-d'oeuvre comprennent les charges de personnel salarié et la rémunération des entrepreneurs individuels, sensiblement égale au solde net d'exploitation.

2)- S . N . C . F .

Si la part respective de chacune des diverses ressources de l'entreprise a évolué au cours de la période les indemnités compensatrices de tarifs réduits ont cru sensiblement au même rythme que les recettes proprement dites du trafic, par contre à partir de 1956 on observe une très forte augmentation des indemnités compensatrices versées, à la suite du refus par les Pouvoirs Publics des augmentations de tarif demandées par l'entreprise ; le montant de ces indemnités double ainsi entre 1955 et 1956 et à nouveau entre 1956 et 1957 ; au total, il est multiplié par 8 entre 1954 et 1958, la valeur relative passant de 1 % des recettes tarifaires en 1954 à 6 % en 1958. Cette évolution est la conséquence de la politique économique générale suivie en 1956 et 1957 et visant à comprimer la hausse des prix par des subventions aux entreprises nationalisées. Ainsi, en 1956 et 1957, n'ont pris place que des ajustements modiques, et ce n'est qu'en janvier 1958, puis en janvier 1959 qu'on a procédé au relèvement général des tarifs rendu nécessaire par la hausse des divers facteurs de production des années antérieures (1) .

En ce qui concerne la structure des dépenses d'exploitation, on note une certaine déformation au cours de la période, dans la ventilation des achats de biens et services, dûe à la stagnation des achats de charbon, la croissance des achats de carburant consécutive à la diésélisation de certaines lignes et surtout la très forte croissance (plus que doublement) de l'énergie électrique, résultat de la mise en service d'un certain nombre de grandes artères électrifiées (2). Il faut noter également la réduction en 1957 des impôts payés par suite de la réforme fiscale supprimant l'assujettissement des entreprises de transport de marchandises à la taxe sur les prestations de service.

(1) - En décembre 1956 est intervenue une majoration nuancée de 5 à 7 % environ des tarifs des envois de faible poids (petits colis et détail) ainsi que des tarifs des groupages et des envois express.

En février 1957, les tarifs des envois par wagon de 5 t. et au-dessous ont été majorés de 2,5 % .

En janvier 1958, les tarifs marchandises ont été majorés de 10,5 % et les tarifs voyageurs de 12,4 % en moyenne.

En mai 1958, les tarifs de détail et des groupages ont été à nouveau majorés de 5,1 % .

Enfin, en janvier 1959, les tarifs ont subi une nouvelle hausse générale de :
 - 15,8 % en moyenne pour les voyageurs
 et 10,5 % pour les marchandises

(2) - En quantités physiques, la consommation pour la traction est évaluée comme suit :

	1954	1955	1956	1957	1958
Charbon (en 1.000 t.)	4.620	4.550	4.590	4.360	3.880
Fuel oil "	900	860	930	890	910
Carburants "	77	88	102	114	128
Energie électrique (en 10 ⁶ kWh)	1.440	1.630	1.880	2.090	2.210

L'évolution divergente des subventions d'exploitation et d'équilibre s'explique par le mode même de calcul de ces subventions et sera examinée en détail à la section 4 du présent chapitre.

L'investissement brut augmente moins vite que le chiffre d'affaires (25 % au lieu de 40 %) mais ceci est le résultat de l'évolution divergente de l'autoéquipement et du reste des investissements. L'autoéquipement n'augmente que de 19 % au cours de la période, c'est-à-dire que, à prix constants, il reste sensiblement au même niveau ; ceci signifie que, au moins sur une période pas très longue, les dépenses de gros entretien sont sensiblement indépendantes de la croissance du trafic, qui, rappelons le a été de 25 % pour les marchandises (en T.K.) et de 21 % pour les voyageurs (en V.K.) Par contre, le reste de l'investissement brut annuel a augmenté d'environ 40 %. Si de plus on défalque les amortissements comptables tels qu'ils sont calculés par la S.N.C.F. on aboutit à un montant qui augmente de 45 % de 1954 à 1958 .

Enfin, le solde général des mouvements de comptes entre les administrations et la S.N.C.F. augmente de 50 %, mais les versements des administrations autres que les remboursements de charges pour tarif réduit n'augmentent que de 35 %. Ce problème du versement des administrations fait l'objet d'une étude détaillée dans la section 4 ci-dessous.

S . N . C . F.

EVOLUTION DE DIVERS POSTES DES COMPTES, EN INDICES

(Base 100 en 1956)

	1954	1955	1956	1957	1958
Ventes :					
Voyageurs	91	93	100	109	128
dont : Recettes sur trafic	90	93	100	109	119
Marchandises	84	91	100	112	117
dont : Recettes sur trafic	87	93	100	109	115
Autoéquipement	96	98	100	104	114
Achat de biens et services	86	86	100	112	119
Frais de personnel	83	91	100	111	119
Impôts	98	102	100	71	84
Investissement brut	104	98	100	110	122
Investissement brut moins autoéquipement.....	122	97	100	125	139
Trafic marchandises (T.K.)	83	93	100	107	105
Trafic voyageurs (V.K.)	86	90	100	106	105
Effectifs moyens de l'année (en milliers)	388	374	365	365	364

3 - Navigation intérieure

Les points les plus frappants sont les suivants :

- Variation des frais de personnel plus forte que celle des achats de biens et services,

- croissance nettement plus forte des transports pour compte propre que des transports publics en 1957 et 1958.

- croissance de l'investissement brut beaucoup plus forte que celle de la valeur du trafic, aussi bien pour les transports publics que privés.

TRANSPORTS DE NAVIGATION INTERIEURE

EVOLUTION DES DIVERS POSTES DES COMPTES, EN INDICES

(Base 100 en 1956)

	1954	1955	1956	1957	1958
<u>TRANSPORTS PUBLICS</u>					
Ventes	81	89	100	105	108
Achats de biens et services ...	81	90	100	107	107
Frais de personnel :					
Salarié	77	87	100	107	115
Total	76	84	100	112	120
Investissement brut	81	100	100	121	143
<u>TRANSPORTS PRIVES</u>					
Valeur du trafic	86	90	100	118	128
Achat de biens et services	90	95	100	106	120
Frais de personnel	82	87	100	120	134
Investissement brut	65	100	100	150	160

EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES (Base 100 en 1954)

Marchandises		1954	1955	1956	1957	1958
Toutes Marchandises						
Tonnes	1 - Indices de trafic en quantité	100	111	114	125	122
	2 - Pt national brut à prix constants	100	106	110	118	121
	3 - Production Industrielle	100	107	116	126	131
T.K.	Indices de trafic	100	112	116	126	126
	Distance moyenne de transport km	193	194	196	194	199
Combustibles minéraux solides						
Tonnes	Indices de trafic	100	110	114	121	109
	Indices de production	100	108	115	118	108
T.K.	Indices de trafic	100	108	110	114	103
	Distance moyenne de transport	194	190	187	184	183
Matériaux de construction						
Tonnes	Indices de trafic	100	113	120	130	137
	Indices de production	100	114	120	130	135
T.K.	Indices de trafic	100	123	132	142	155
	Distance moyenne de transport	138	150	151	151	155
Engrais - Amendements						
Tonnes	Indices de trafic	100	104	118	130	149
	Indices de production	100	112	124	148	154
T.K.	Indices de trafic	100	107	120	137	150
	Distance moyenne de transport	265	274	271	279	268
Bois						
Tonnes	Indices de trafic	100	124	125	140	145
	Indices de production	100	105	110	121	121
T.K.	Indices de trafic	100	117	117	125	125
	Distance moyenne de transport	226	197	212	203	195

Marchandises	1954	1955	1956	1957	1958
Produits fabriqués des Ind. métal. et mécan.					
Tonnes - Indices de trafic	100	113	108	122	127
Indices transformation métaux	100	118	129	139	149
T.K. - Indices de trafic	100	128	129	141	156
Distance moyenne de transport en km	208	236	249	240	255
Matières premières de l'industrie métal.					
Tonnes - Indices de trafic	100	123	129	137	138
Indices extrait min. métal.	100	114	119	130	136
T.K. - Indices de trafic	100	84	89	98	93
Distance moyenne de transport	157	108	108	112	106
Produits industriels					
Tonnes - Indices de trafic	100	110	100	117	109
T.K. - Indices de trafic	100	97	99	106	108
Distance moyenne de transport	260	230	232	236	257
Produits agricoles et alimentaires					
Tonnes - Indices de trafic	100	104	104	115	107
Indices de production agricole	100	104	91	102	104
T.K. - Indices de trafic	100	112	114	124	119
Distance moyenne de transport	191	217	209	205	213
Hydrocarbures					
Tonnes - Indices de trafic	100	110	123	138	137
Indices de production	100	108	127	135	136
T.K. - Indices de trafic	100	117	125	133	136
Distance moyenne de transport	201	214	205	194	200

SECTION 4

LA CONTRIBUTION DES ADMINISTRATIONS

La contribution des administrations à la couverture des charges de chaque mode de transport est un élément dont la connaissance est fondamentale pour juger la gestion économique de l'ensemble du secteur des transports. Aussi est-il indispensable de consacrer une section spéciale à l'évolution de ces contributions au cours des cinq années 1954-1958. Nous examinerons d'abord chaque mode de transport, avant de tenter une présentation synthétique.

A - CHEMIN DE FER . .

La contribution des administrations à l'ensemble des dépenses de la S.N.C.F. correspond à plusieurs catégories d'interventions. Si on considère les modalités de calcul ou la raison d'être apparente on peut distinguer :

- le résultat d'une action sur les tarifs, remboursement de charges correspondant à des tarifs imposés par l'Etat à un niveau inférieur au tarif général pour les voyageurs ou au tarif normalement appliqué pour les marchandises, ou indemnités compensatrices pour refus par l'Etat de certaines augmentations de tarifs, ces diverses interventions étant liées à des considérations économiques et sociales débordant dans le cadre des transports ;

- des contributions contractuelles présentées avec un souci de coordination des transports : dépenses de la voie, dépenses de gardiennage des passages à niveau, participation aux charges de retraites ;

- la subvention d'équilibre,

- des versements pour atténuation de charges financières,

- des versements - subventions ou prêts - pour financer des investissements.

En fait, ce classement n'a qu'une signification économique limitée comme on la montrera après avoir passé en revue ces divers éléments dont la somme constitue la contribution des administrations.

a) - Action sur les tarifs.

Par voie législative ou réglementaire, et notamment par le cahier des charges, l'Etat a imposé à la S.N.C.F. de transporter certaines catégories de voyageurs ou de marchandises à tarif réduit. En contrepartie, l'Etat verse des sommes qui sont calculées en tenant compte, d'une part de l'écart entre le tarif réduit et la moyenne des tarifs commerciaux qui auraient été normalement appliqués, d'autre part du trafic supplémentaire apporté au chemin de fer par la réduction tarifaire.

MOUVEMENTS MONETAIRES ENTRE LES ADMINISTRATIONS ET LA S.N.C.F.

(Unité : MILLIONS DE NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
a ₁ - Remboursement de charges	261	272	298	323	399
a ₂ - Indemnités compensatrices :					
Voyageurs	-	-	-	18	103
Marchandises	40	65	139	256	212
b ₁ - Dépenses de la voie après déduction de la redevance d'usage de la voie	330	352	363	567	589
b ₂ - Dépenses de gardiennage des P.N.	6	7	7	8	9
b ₃ - Contributions aux charges de retraites	193	251	296	320	349
c - Subvention d'équilibre	634	568	599	220	300
d - Atténuation des charges financières	40	36	56	71	83
e ₁ - Prêts du F.D.E.S.	- 10	59	39	- 11	- 12
e ₂ - Subvention d'équipement	16	14	23	87	56
e ₃ - Dommages de guerre	109	102	117	71	102
TOTAL	1.619	1.726	1.937	1.930	2.190
Solde des mouvements avec le Trésor	- 244	- 474	+ 6	+ 155	+ 18
Total des mouvements entre l'Administration et la S.N.C.F.	1.375	1.252	1.943	2.085	2.208

Source : Compte de la S.N.C.F.

En ce qui concerne les voyageurs, les bénéficiaires principaux sont :

- les militaires et marins (article 22 du cahier des charges)
- les abonnements hebdomadaires de travail (loi du 29-10-1921)
- les familles nombreuses (loi du 29-10-1921)
- les billets populaires de congé annuel
- les réformés pensionnés de guerre
- quelques autres catégories, pour lesquelles les versements atteignent environ 5 % du remboursement total des charges voyageurs.

Toujours au titre du même article 20 bis, la S.N.C.F. a demandé le remboursement des pertes de recettes occasionnées par l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de ferrailles et de produits sidérurgiques en provenance ou à destination des autres pays de la C.E.C.A. (1)

D'autre part, les articles 18 et 18 ter de la Convention réglant les rapports entre la S.N.C.F. et l'Etat prévoient que, lorsque le Ministère de tutelle ou le Ministère des Finances auront refusé certaines augmentations de tarif proposées par la S.N.C.F. en vue de couvrir ses dépenses ou auront imposé des abaissements de tarif pour certains transports, la S.N.C.F. reçoit une indemnité compensatrice.

Au cours de la période considérée, le montant des indemnités pour refus d'augmentation de tarif a constamment augmenté, passant de zéro en 1954 à 243 millions N.F. en 1958.

Les baisses de tarif imposées portent sur des rubriques diverses et variables suivant les années, sauf celles applicables aux journaux d'une part, aux combustibles minéraux solides depuis 1952 de l'autre.

Le Tribunal administratif de Paris, par décision en date du 7 avril 1959, a rejeté les requêtes de la S.N.C.F. au sujet du paiement des indemnités afférentes à cet article qui entrent dans les indemnités compensatrices indiquées au tableau de la page 91 pour :

- 10 M. de N.F. en 1955
- 18,8 M. de N.F. en 1956
- 26,8 M. de N.F. en 1957
- 29,8 M. de N.F. en 1958

b) - Contributions présentées comme une contribution à la coordination.

L'avenant du 10 juillet 1952 à la Convention du 31 août 1937 a instauré diverses contributions contractuelles de l'Etat. Un souci d'analogie avec la situation de fait des transports routiers et de navigation intérieure a conduit à prévoir une contribution de l'Etat aux frais d'entretien, de surveillance et de renouvellement de la voie ferrée; c'est l'objet des articles 19 (contribution aux dépenses de la voie) et 19 bis (contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau sur les routes nationales).

D'autre part, la réduction sensible des effectifs auxquelles l'entreprise a procédé depuis 10 ans a conduit celle-ci à avoir la charge d'un nombre de retraités maintenant supérieur à celui des agents en activité ; cette disproportion avec ce qu'on observe à l'échelle de l'économie tout entière est grave si l'entreprise a son propre régime de retraites, au lieu de participer au régime général de sécurité sociale, d'où la prise en charge par l'Etat d'une fraction des charges de retraite (article 19 quater).

En contrepartie des contributions de l'Etat était prévue une redevance d'usage de la voie (article 19 ter), qui a d'ailleurs été supprimée à partir du 1er janvier 1957. Aussi avons-nous présenté la contribution de l'Etat, déduction faite de cette redevance, afin d'avoir une série comparable.

c) - Subvention d'équilibre

Celle-ci est destinée à couvrir le déficit éventuel du compte conventionnel d'exploitation, après versement des diverses contributions précédemment énumérées.

La très forte réduction de cette subvention en 1957 et 1958 s'explique en partie par l'amélioration de la couverture des dépenses par les recettes, mais surtout par deux modifications dans les comptes : suppression de la redevance d'usage de la voie (170 millions N.F. en 1956), suppression de la taxe sur les prestations de services (T.P.S.) pour les transports de marchandises (économie de 170 millions N.F. par rapport à la situation de 1956) ; ces deux éléments expliquent 340 millions sur les 390 millions N.F. de réduction de la subvention d'équilibre entre 1956 et 1957.

d) - Versements pour atténuation de charges financières.

L'Etat participe aux charges de certains emprunts en ramenant à 5 % le taux d'intérêt supporté par l'entreprise.

D'autre part, il faut mentionner le remboursement de charges d'intérêt et d'amortissement d'emprunts émis par les anciennes compagnies ou par la S.N.C.F. pour couvrir des dépenses dont la charge devrait normalement incomber à l'Etat.

e) - Financement d'investissements.

La contribution des administrations en vue du financement d'investissements est faible au cours de la période considérée, il s'est agi de prêts très modestes de la part du F.D.E.S., de subventions d'équipement, et enfin de versements au titre des dommages de guerre.

f) - Vue d'ensemble. Signification économique de la contribution des administrations à la S.N.C.F.

L'énumération précédente des divers chapitres de la contribution des administrations aux dépenses de la S.N.C.F. respectait sensiblement la présentation classique qui en est donnée dans la comptabilité de l'entreprise. Il reste maintenant à se demander quelle est la signification économique de cette décomposition et du mode de calcul des divers postes.

Une contribution de l'Etat à une entreprise peut être motivée par

le souci de lui assurer une situation équivalente à d'autres entreprises, de la dédommager de certaines obligations qu'il lui impose, de tirer les conséquences de certaines décisions antérieures, etc. Mais il est fondamental, pour que cette contribution soit économiquement logique, que soit précisé au départ :

- le rôle que cette entreprise tiendra dans l'économie, et sa place par rapport aux entreprises concurrentes.

- les consignes qui lui sont données en matière de conditions de travail de son personnel, de fixation des prix de vente, de politique d'investissement.

Or, on est obligé de constater que ces précisions n'ont jamais été apportées avec toute la netteté désirable. La loi de 1949 pose des principes clairs, mais les divers textes, en particulier les avenants à la convention de 1937, inspirés parfois autant par des soucis juridiques qu'économiques, manifestent une certaine fluctuation de doctrine, et de plus certains points importants n'ont jamais été réellement codifiés.

Reprenons les points principaux :

La fixation des tarifs est régie par deux textes fondamentaux :

- Le décret du 14 novembre 1949 qui stipule, dans son article 35 modifié par le décret du 27-12-1956 : "La Société Nationale des chemins de fer français procédera, dans les conditions fixées par son cahier des charges, à une nouvelle étude de ses tarifs, qui comporteront l'indication d'un prix minimum et d'un prix maximum, avec, le cas échéant, une différenciation selon les relations et les courants de trafic. Cette différenciation devra être établie en tenant compte des prix de revient des transports sur les relations et les courants de trafic considérés".

- L'article 18 de la Convention de 1937, modifiée par les avenants de 1949 & 1952. "Lorsque les prévisions budgétaires initiales ou révisées feront apparaître une insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, le conseil d'administration proposera, à défaut d'économies suffisantes, les augmentations ou aménagements de tarifs qui, en l'état du marché des transports, sont susceptibles d'apporter à la Société nationale le maximum de recettes, compte tenu de l'incidence des modifications de tarifs sur le volume du trafic. A cet effet, les catégories de transports pour lesquelles la situation du marché des transports ne permet pas de réaliser l'équilibre des recettes et des dépenses correspondantes auront leurs tarifs portés au niveau voulu pour réduire au minimum l'insuffisance correspondante ; pour les autres catégories de transports, les relèvements ou aménagements proposés devront avoir pour effet de réduire au minimum l'insuffisance budgétaire totale".

Il est important d'observer que ces deux textes sont partiellement contradictoires, le premier posant le principe général que les prix de vente doivent être fixés en fonction des coûts, le second acceptant délibérément le principe d'une politique commerciale active et le principe d'une différenciation des prix, non en fonction des coûts, mais en fonction de l'état de la concurrence sur chaque itinéraire et de ce que peut payer chaque marchandise (la discrimination entre clients pour le même type d'acheminement étant prohibée par le cahier des charges).

Il faut également reconnaître qu'aucun de ces textes n'est suffisamment précis pour permettre sans ambiguïté la détermination de tarifs.

Dans ces conditions, le montant de la contribution versée au titre

des articles 18 et 18 ter n'a qu'une signification économique modérée. Notons également tout de suite que si ce montant n'a qu'une signification limitée, il en est automatiquement de même de celui de la subvention d'équilibre, car toute décision de relever le premier abaisse l'autre et inversement.

Il en est de même pour le remboursement de charges, dont le montant dépend du niveau général des tarifs.

Les conditions de travail et le régime social sont le résultat d'une évolution historique qui s'est poursuivie parallèlement à celle qui a abouti au régime social général des salariés dans la nation. Au contraire, la situation dans les autres modes de transport est essentiellement conforme au régime général, bien qu'influencée sur certains points par celle de la S.N.C.F. Or la prise en charge par l'Etat d'une partie des dépenses de retraites est définie d'une façon empirique (art. 19 quater de la Convention : les charges de retraite afférentes aux agents mis à la retraite depuis 1-1-1949 et non remplacée dans l'effectif global seront supportées par l'Etat à partir du 1-1-1952, qui n'aligne ce qui reste à la charge de la S.N.C.F. ni sur le régime général, si sur un schéma qui serait valable pour l'ensemble des Transports (1).

Enfin, si on comprend que l'Etat prenne à charge, comme étant chargé de l'entretien des routes, la moitié des dépenses de gardiennage des passages à niveau sur les routes nationales (les collectivités locales ne contribuent pas aux dépenses analogues sur les routes départementales et la voirie communale qui se sont élevées à 110 millions de N.F. en 1958), la contribution aux dépenses de la voie procède d'un souci de cohérence avec les autres modes de transport qui ne peut être qu'assez platonique tant que n'a pas été défini et explicité le mode de financement de l'infrastructure qui doit faire partie d'une véritable politique de coordination des transports.

Avec toutes ces incertitudes, on conçoit que le montant de la subvention d'équilibre - et son évolution - n'aient guère de signification économique. Elle en a d'autant moins qu'au compte conventionnel d'exploitation, qu'elle est chargée d'équilibrer, figurent des amortissements dont le calcul n'obéit pas à des règles découlant de stricts critères économiques.

Remarquons aussi que aucune contribution de l'Etat n'est prévue en contrepartie des diverses obligations de service public qui sont imposées à la S.N.C.F. telles que l'obligation de transporter, qui entraîne les charges bien connues des périodes de pointe ou l'obligation d'exploiter certaines petites lignes. Il est vrai qu'on pourrait concevoir que ces obligations trouvent directement leur contrepartie dans une tarification adaptée (faisant par exemple payer les tarifs de pointe à leur coût) ; en l'état actuel, il ne semble pas en être ainsi.

B . . . ROUTE . . .

Les administrations interviennent uniquement pour entretenir, moderniser et éventuellement étendre l'infrastructure.

Le calcul de certaines rubriques peut certes soulever des difficultés; ainsi la détermination des dépenses de police à mettre à la charge de la circulation routière qu'on peut calculer soit comme les dépenses de personnel effectivement occupé au contrôle de la circulation (avec le délicat problème des journées de pointe),

(1) La S.N.C.F. pense qu'il serait équitable de lui rembourser les charges anormales de retraites relative à :

- la prise en compte, dans la carrière des agents, du temps passé sous les drapeaux
- la compression des effectifs
- l'antériorité du régime de retraite de la S.N.C.F. sur le régime général.

soit comme les dépenses relatives à l'effectif en supplément de ce qui serait jugé nécessaire pour les forces du maintien de l'ordre. De même, la ventilation des dépenses de voirie urbaine entre celles qui sont occasionnées par la circulation automobile et celles qui découlent de divers services urbains (égouts, etc...). De même encore le partage des dépenses relatives aux chemins ruraux entre la circulation automobile et la desserte des exploitations agricoles limitrophes (l'entretien des chaussées à l'intérieur des usines n'est pas repris dans nos comptes).

Mais hormis ces difficultés de calcul, qui sont d'ailleurs loin d'être négligeables, les dépenses des administrations pour la route ne posent pas de difficultés théoriques. Il n'en est pas de même pour les versements des usagers, qu'il faut évaluer pour finalement déterminer le montant net du versement des administrations.

L'orthodoxie financière est nette : le budget de l'Etat forme un tout et la notion des ressources affectées est rejetée en règle générale. Il existe toutefois certaines exceptions, en particulier celle qui a permis la création du Fonds Spécial d'investissement routier financé par un pourcentage des recettes fiscales prélevées sur les carburants. On observe donc un certain lien entre les versements fiscaux des usagers de la route (et donc l'ampleur de la circulation routière) et les dépenses effectuées sur le réseau routier ; mais il faut immédiatement observer que :

- les dépenses du Fonds routier ne représentent qu'une fraction modique - de l'ordre de 15 % - des dépenses totales d'infrastructure.

- le montant de ces crédits affectés résulte d'une double décision qui n'a qu'un rapport lointain avec l'économie des transports, à savoir la fraction des recettes fiscales retenue et le taux de la fiscalité sur les carburants, fixé par une vue générale sur les besoins et les possibilités de rentrées budgétaires.

La Commission a cherché alors à déterminer selon des critères strictement économiques ce qui pourrait correspondre au versement des usagers (1). Observant que la fiscalité indirecte est constituée pour la plus grande part par l'application de la taxe à la valeur ajoutée à un taux en dehors de 24,2 % et que les carburants subissent une taxe intérieure calculée suivant des principes différents, elle a estimé qu'on pouvait économiquement considérer le produit de cette taxe comme la somme de deux termes :

- le produit de la fiscalité générale (T.V.A. au taux de 24,2 %), considérée comme une fiscalité de référence, générale et "neutre", frappant également toutes les activités économiques

- une surimposition, représentant en fait sinon en droit la contribution des usagers aux dépenses de l'infrastructure.

Enfin, depuis le 19-9-1956, a été instituée une taxe au poids conçue dans un but de coordination des transports.

Le tableau de la p. 104 récapitule l'évolution des versements supplémentaires des usagers par rapport au régime fiscal de référence défini (p. 103).

La différence entre ces versements supplémentaires et les dépenses des administrations ne peut être interprétée sans précaution. Tout d'abord, il serait

(1) La définition précise du mode de calcul adopté pour les trois modes de transport est donnée ci-dessous, page 96 .

nécessaire d'avoir défini au préalable une politique économique générale des transports, qui expliciterait en particulier les modalités de couverture des dépenses d'infrastructure dans les divers modes de transport. D'autre part, les chiffres ci-dessus correspondent à la situation effective des années passées ; rien ne garantit que le montant des dépenses ait été économiquement satisfaisant. La comparaison entre les dépenses des diverses catégories de routes et le trafic correspondant laissent penser que l'emploi du volume total de crédits disponibles n'est peut-être pas optimal ; d'autre part, il semble certain que les dépenses d'extension sont insuffisantes eu égard à la croissance du trafic. Les études de la Commission (2^{ème} Rapport, troisième partie), et de la Direction des Routes, ont montré que la construction d'une autoroute était économiquement justifiée lorsque le trafic journalier moyen dépasse environ 10.000 véhicules-type, et ce trafic est d'ores et déjà dépassé sur plusieurs centaines de kilomètres de routes nationales ; l'étude de la relation Paris-Marseille avait montré qu'une répartition plus optimale du trafic entre fer et route reculait de deux ans seulement la date optimale de mise en service de l'autoroute. Sans qu'on puisse affirmer que l'extrapolation de ce résultat à tout le territoire soit rigoureusement valable, il semble bien que les dépenses d'extension et de modernisation soient nettement inférieures à ce que justifierait l'expansion de trafic routier dans l'hypothèse d'une répartition économiquement saine du trafic entre les divers modes de transport. En d'autres termes, il est vraisemblable que le déséquilibre constaté en 1957 et 1958 entre dépenses des administrations et versements des usagers est plus dû à un niveau insuffisant de dépenses qu'à un niveau excessif des versements.

Reste enfin la question de la répartition du coût de la route et des versements entre catégories d'usagers. Dans son deuxième rapport (2^{ème} partie), la Commission avait apporté un début de réponse en soulignant le caractère encore incertain des résultats ; malheureusement les informations techniques ne sont pas beaucoup plus nombreuses qu'alors, ce qui empêche d'améliorer les calculs. Tout au plus, peut-on dire que, si on adopte les mêmes bases de calcul, on constate que la tendance a été à charger les voitures particulières plus que les véhicules utilitaires.

C - NAVIGATION INTERIEURE .

Les dépenses des administrations sont de deux ordres : entretien et extension de l'infrastructure, versement aux entreprises de transport.

a) - les dépenses relatives à l'infrastructure comprennent l'entretien proprement dit, le financement de travaux de modernisation ou d'extension du réseau fluvial, les charges d'exploitation du réseau (écluses, etc.) les dépenses d'administration centrale, le fonctionnement de l'Office National de la Navigation.

Le calcul de ces dépenses soulève une difficulté sérieuse du fait que les travaux effectués sur les voies d'eau ont souvent plusieurs effets : ils contribuent à entretenir ou améliorer la voie offerte aux bateaux, ils assurent le bon écoulement des eaux, la défense contre les inondations, l'irrigation, enfin dans certains cas, ils assurent la production d'énergie électrique. La ventilation entre ces divers résultats est difficile à faire. Dans les comptes qui ont été présentés, on a repris la totalité des dépenses qui, budgétairement, sont imputées au Ministère des Travaux Publics, ainsi que les dépenses de collectivités publiques (port de Strasbourg, ville de Paris, département de la Seine pour le port de Gennéwilliers) ; par contre, on n'a pas tenu compte d'une quote-part des dépenses engagées pour les grands travaux sur le Rhône et le Rhin, bien que ces travaux doivent apporter une

grande amélioration aux conditions de navigation. Il s'agit là d'une position purement pragmatique, qui ne signifie pas que la Commission estime qu'il y ait compensation entre les dépenses incluses en trop et celles omises ; simplement, le calcul est extrêmement complexe et la Commission n'a pas pu disposer des éléments d'information nécessaires pour mener à bien ce calcul.

b) - Les versements aux entreprises comprennent :

- une prime à la batellerie pour tenir compte de la situation générale de la concurrence,
- une indemnité aux transporteurs pour refus par la puissance publique d'augmenter les tarifs ,
- une aide au remorquage et un remboursement des charges de traction, véritable subvention à ce mode d'exploitation
- des bonifications d'intérêt sur certains emprunts pour la reconstitution et la modernisation de la flotte.

L'évolution de ces versements est donnée dans le tableau ci-dessous :

	1954	1955	1956	1957	1958
Prime à la batellerie		1,4	10,4	5,5	8
Indemnités aux transporteurs		5,4	1,4	2,7	6,3
Aide au remorquage et remboursement des charges de traction		2,1	3,3	3,0	3,3
Bonification d'intérêts		1,6	1,3	1,3	1,3

On ne peut porter un jugement sur ces versements que dans une vue d'ensemble de l'organisation des transports.

c) - Les usagers contribuent à certains travaux d'infrastructure par le versement de péages, dont le principe a été prévu par la loi du 19-4-1957 dite Loi Morice. Jusqu'à maintenant, l'application de ce principe est très limitée, d'où des versements très modiques.

Enfin, il faut observer que le carburant utilisé par les transporteurs subit une taxation réduite par rapport à la fiscalité générale ; la "sous imposition" de ce fait a été calculée selon les mêmes méthodes que pour les carburants utilisés par les véhicules routiers.

D - OBSERVATIONS D'ENSEMBLE SUR LES VERSEMENTS DES ADMINISTRATIONS
AUX DIVERS MODES DE TRANSPORT.

Les paragraphes précédents ont étudié la contribution des administrations pour chaque mode de transport séparément. Il serait maintenant intéressant de procéder à une étude d'ensemble ; mais celle-ci est particulièrement délicate du fait que la structure des relations financières entre l'Etat et les divers modes de transport est assez variable et dépend souvent de raisons historiques sans raisons économiques correspondantes. De façon plus précise, les trois modes de transport opèrent dans des conditions économiques qui sont différentes ; cette diversité a déjà été évoquée à plusieurs reprises ; elle va maintenant être examinée d'une manière peu systématique, ce qui conduira à conclure sur la nécessité d'élaborer une conception d'ensemble du cadre économique dans lequel doit fonctionner le secteur des transports. (On n'examinera pas ici comment ce cadre économique imposé aux activités de transport réagit sur la localisation des autres activités productrices ou des consommateurs).

a) - Diversité des conditions économiques de trois modes de transport intérieur.

On va examiner successivement l'infrastructure, les frais de personnel (salaires et charges sociales), la fiscalité, les prix de vente.

1) - L'infrastructure

L'entretien de l'infrastructure est décidé, pour les trois modes de transport, suivant des règles autonomes, et éventuellement avec des contraintes financières différentes. En particulier, les dépenses d'entretien de la S.N.C.F. sont reprises dans le même compte que les autres dépenses d'exploitation, compte qui est équilibré par une subvention globale. Au contraire, l'entretien des routes et des canaux doit rester dans le cadre de crédits budgétaires individualisés. A plusieurs reprises, la Direction des routes et la Direction des voies navigables ont fait valoir que ces crédits d'entretien étaient insuffisants. Sans prendre parti sur ce point, on est obligé de constater qu'il n'y a aucune garantie de cohérence dans le degré de perfection technique de l'entretien atteint pour les divers modes de transport et qu'il y a de fortes présomptions que cette cohérence ne soit pas assurée.

Des indices en ce sens peuvent être trouvés dans les dépenses de sécurité ; alors que le nombre d'accidents mortels reste en moyenne de quelques dizaines par an pour les transports ferroviaires de voyageurs, il est de l'ordre de 10.000 pour la route, avec un trafic qui, exprimé en voyageurs-kilomètres, est au maximum double. Il n'y a évidemment aucune raison pour que le taux d'accidents mortels, ramené au même nombre de V K, soit le même pour deux modes de transport faisant appel à des techniques si différentes, dont l'une en particulier minimise singulièrement les risques dus aux conducteurs ; mais l'énorme écart observé laisse penser que le même degré de sécurité n'est peut-être pas recherché dans les deux modes de transport. Ceci est confirmé par les nombreux exemples où des travaux routiers individuellement d'ampleur modique, permettraient de réduire le nombre d'accidents (la Commission n'a pas recherché si les crédits routiers étaient répartis au mieux à ce point de vue), et il y aurait lieu d'effectuer une étude générale sur les dépenses à effectuer dans les transports pour cette recherche de la sécurité.

D'une façon générale, sans prendre parti sur le point de savoir si les dépenses d'entretien sont trop élevées pour le fer ou trop faibles pour la route ou la voie d'eau, la commission souligne le risque grave - et très probablement l'existence - d'une incohérence entre les pratiques de divers modes de transport.

La modernisation et l'extension de l'infrastructure devraient faire l'objet d'une comptabilisation à part ; les nombreuses difficultés qui ont été soulignées ont empêché ce calcul. Mais on peut observer que, tout au long de la période envisagée, ces opérations ont été décidées pour chacun des modes de transport indépendamment ; certes, plusieurs études individuelles de rentabilité ont été faites, mais avec des méthodes qui ne sont pas identiques, et surtout le souci d'une coordination des investissements au sein de l'ensemble du secteur des transports ne s'est jusqu'à maintenant guère matérialisé dans des études précises effectuées avant la prise des décisions. Il n'y a donc, ici non plus, aucune garantie d'une cohérence entre les divers modes de transport.

Enfin le financement de l'investissement utilise suivant les modes de transport des méthodes différentes ; pour la route, sauf des cas très particuliers comme le pont de Tancarville ou l'autoroute de l'Estérel pour lesquels on a eu recours à l'emprunt, les fonds proviennent du budget et sont donc octroyés définitivement et sans charges d'intérêt, la situation est analogue pour la voie d'eau, sauf certaines dépenses relatives à des ports et sauf le cas des opérations conjuguées avec la production d'électricité ; pour la S.N.C.F. le principe est contraire - bien qu'il souffre lui aussi des exceptions - les investissements sont financés par emprunts, le plus souvent émis dans le public, avec bonification d'intérêt, au moins pour une fraction.

2) - Les frais de personnel.

Les modes et échelles de rémunération du personnel, les conditions de travail (horaires hebdomadaires, âge de la retraite, etc), les charges sociales, sont différentes suivant les modes de transport.

Il y a lieu de noter que le personnel de la S.N.C.F. est salarié et dans sa totalité soumis à un statut. Pour les transports routiers et de navigation intérieure, au contraire, une partie importante des effectifs est constituée par des entrepreneurs individuels qui fixent eux-mêmes leurs conditions de travail ; il est vraisemblable que leur durée hebdomadaire de travail est plus élevée que pour les salariés. D'autre part il est certain que l'âge de la retraite - ou plus exactement, pour les entrepreneurs individuels de la cessation de travail - est plus élevé pour la route et la voie d'eau que pour le fer. Toutes ces disparités rendent les comparaisons délicates.

Enfin, et c'est probablement la source de divergences la plus notable, les conditions de calcul de charges sociales sont différentes. Les transporteurs de la route et de la voie d'eau cotisent au régime général, et le pourcentage des charges sociales (1) par rapport aux salaires versés s'élève à environ 35 à 40 %. La S.N.C.F., au contraire, a un régime spécial et finance directement les prestations sociales versées à ses agents ou anciens agents ; par rapport aux salaires versés, le montant de ces dépenses représente près de 80 % (ce pourcentage est en croissance 65 % en 1954, 66 % en 1958) ce montant comprend la contribution patronale à la caisse des retraites (40 % des salaires en 1954, 42 % en 1958), d'autre part, les diverses prestations sociales (allocations familiales, accidents du travail, services sociaux divers) (21 % des salaires en 1958), enfin les dépenses d'apprentissage et de formation du personnel (3 % des salaires en 1958). Mentionnons enfin que l'ampleur des retraites est telle que la taxe sur les salaires et retraites représente 8 % des salaires de l'année.

(1) Cf. P. (4) la définition précise de ces charges.

S . N . C . F .

Evolution des salaires et des charges sociales

(en million N.F.)

	1954	1955	1956	1957	1958
1. Salaires	1899	2073	2281	2550	2707
2. Charges sociales	1238	1340	1493	1642	1789
a) Retraites	746	814	933	013	1130
b) Prestations familiales caisses Prévoyance maladie, accidents du travail, Sécurité Sociale, activité sociale	449	479	500	555	574
c) Apprentissage, forma- tion et sélection du personnel	43	47	60	74	85
TOTAL frais de personnel	3137	3413	3774	4192	4496

L'élément perturbateur de loin le plus important est constitué par les retraites. A la S.N.C.F., le versement de retraites représente 40 % des salaires et 60 % des charges sociales, alors que les chiffres homologues moyens pour l'ensemble des salariés de l'économie sont 8 % et 16 %. D'autre part, le nombre de retraités ou ayants droit à une retraite, dépasse le nombre d'agents en activité (en 1958, 400.000 contre 365.000) alors que, pour l'ensemble de la population française, le nombre total de travailleurs s'élève à 19,2 millions de personnes et la population de plus de 65 ans à 5,2 millions, soit 1 français en âge de toucher une retraite pour 3,7 personnes actives.

Ces disparités s'expliquent de trois façons :

- l'âge de la retraite à la S.N.C.F. est très inférieur à celui auquel la Sécurité sociale commence à verser une retraite, puisque le montant de la retraite, pour un salaire en activité égal, est plus élevé à la S.N.C.F. que dans le régime général, et le régime des ayants droit est plus libéral.

- depuis plus de 10 ans, la S.N.C.F. pratique une politique systématique et suivie de déflation de ses effectifs, qui a pour effet de gonfler le rapport du nombre des retraités à celui des agents en activité.

Les deux premiers éléments font en quelque sorte partie de la rémunération du personnel ; on peut penser que, si les agents n'attendaient pas ces avantages de retraites, ils demanderaient et obtiendraient des salaires plus élevés. Il est donc normal que la fraction de la disparité imputable à ces deux éléments reste à la charge de la S.N.C.F.

Par contre, le troisième facteur ne pénalise la S.N.C.F. que parce qu'elle a sa propre caisse de retraite qu'elle alimente en fonction du nombre de retraités et non au prorata des salaires distribués comme c'est le cas dans le régime général de Sécurité sociale. L'observation de cette situation a conduit l'Etat à contribuer aux charges de retraites ; ainsi, en 1958, le versement de l'Etat a été de 349 millions de NF, ramenant la charge de l'entreprise à 781 millions de NF, soit 28 % des salaires. Mais ce versement est notablement inférieur à ce qu'il devrait être si on voulait pleinement corriger la distorsion en question (1)

En ce qui concerne la Sécurité sociale (maladie, maternité, décès), la S.N.C.F. supporte également des charges supérieures à celles des entreprises soumises au régime général. Cette différence provient essentiellement de deux causes :

- du fait de la compression des effectifs, le pourcentage de retraités dont la caisse de prévoyance supporte la charge est plus élevé que celui qui correspondrait aux effectifs actuellement en service,

- la main d'oeuvre du chemin de fer étant presque exclusivement masculine, le nombre d'ayants-droit par affilié est plus élevé à la S.N.C.F. (3,20) qu'au régime général (1,95).

3) Fiscalité et prix de l'énergie .

Au cours de la période considérée est intervenue, par le décret du 19 septembre 1956, une réforme tendant à égaliser la situation des transports routiers publics et privés, et qui a apporté de profondes modifications au régime antérieur. Ce qui suit se rapporte à la situation postérieure au décret.

Pour les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par navigation intérieure, le principe est l'exonération de la taxe des prestations de services (T.P.S.) et le non-assujettissement à la taxe locale ; à ce titre, il y a égalité entre les divers modes de transports. D'autre part, les transports publics de voyageurs sont tous soumis de façon égale à la T.P.S.

Par contre, certaines taxes ont été instituées dans un but apparent de coordination ; la S.N.C.F. ayant la charge de son infrastructure ne paie pas d'impôt ; pour la route et la voie d'eau, au contraire, on a créé une taxe spécifique indirecte assise sur le poids total autorisé en charge des camions de plus de 3 tonnes et le port en lourd des bateaux de navigation intérieure.

(1) Le calcul précis de ce que devrait être ce versement est assez délicat, car il faudrait tenir compte de la pyramide des âges du personnel où des raisons particulières qui peuvent conduire à embaucher le personnel plus ou moins jeune. On peut néanmoins en donner un ordre de grandeur pour l'ensemble du pays, il y a un français de plus de 65 ans pour 3,7 personnes actives ; si on mettait la coupure à 58 ans (âge approximatif moyen de la retraite à la S.N.C.F.), il y aurait environ une personne de plus de 58 ans pour 2,1 à 2,3 personnes actives. C'est donc que, en admettant que la pyramide des âges des agents de la S.N.C.F. soit la même que celle de la population active de l'ensemble du pays, et dans le régime actuel d'âge de la retraite, le nombre de retraités ou ayant-droit devrait être égal à environ 45 % du nombre des agents en activité, au lieu de 115 %. Au niveau des retraites inchangé, la charge globale des retraites pour l'entreprise devrait donc représenter environ 40 % du total des retraites versées, au lieu de 65 à 70 % .

Enfin, entre les trois modes de transport existe une forte divergence de traitement fiscal due à la fiscalité de l'énergie. La route utilise des carburants soumis à une taxe intérieure dont l'application est analogue à l'application fictive d'une taxe à un taux de l'ordre de 250 %, la navigation intérieure utilise du fuel, lourd ou léger, taxé à environ 10 %, le chemin de fer utilise du fuel lourd taxé à environ 10 %, du charbon taxé à environ 11 %, de l'électricité taxée à 11 %. Etant donné l'importance des frais d'énergie dans le compte d'exploitation des transports, de tels écarts dans la taxation de l'énergie risquent, s'ils ne sont pas déterminés en fonction d'une politique de coordination des transports, de perturber gravement la répartition optimale du trafic .

Les deux éléments qui viennent d'être décrits - taxe spécifique pour certains modes de transport seulement, très inégale fiscalité de l'énergie - sont les principales sources de différence de traitement des trois modes de transports considérés. Il en existe d'autres qu'une analyse très complète ferait apparaître, mais dont les effets sont beaucoup plus faibles.

On a cherché à estimer dans quelle mesure ces disparités fiscales affectent les comptes des divers modes de transport. Pour cela, il faut préciser un schéma de référence auquel comparer le régime actuel. Ce schéma doit être uniforme pour tous les modes de transport, et aussi voisin que possible de la fiscalité générale appliquée en France. On peut le définir comme suit :

- la fiscalité frappant tous les produits achetés par le secteur des transports serait constituée par la T.V.A. au taux général de 24 % ; ceci vaut en particulier pour l'énergie, qu'il n'y a aucune raison économique de taxer différemment des autres produits,

- la fiscalité frappant les activités de transport serait la T.P.S. au taux de 8,5 %, c'est-à-dire le régime appliqué de façon générale aux prestations de services. Par contre, aucune taxe spécifique ne serait appliquée.

Ce schéma de référence a été retenu par la Commission en raison de sa simplicité, et parce qu'il ne fait que généraliser les deux principaux impôts indirects de la fiscalité française. Il est bien certain que la recherche d'une meilleure fiscalité dans le domaine des transports serait du plus haut intérêt. La Commission se réserve d'aborder cette importante étude dans ses prochains travaux.

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution, au cours de la période 1954-58, de l'écart entre le produit réel de la fiscalité et ce qu'il aurait été dans le schéma de référence.

ECART ENTRE LE PRODUIT DU REGIME FISCAL EFFECTIF ET CELUI

D'UN SCHEMA DE REFERENCE

(sous imposition et surimposition s'entendent par rapport
au schéma de référence défini dans le texte)

(million de NF)

	1956	1957	1958
S.N.C.F.			
Sous-imposition de l'énergie	61	69	71
Sous-imposition à la T.P.S. (trafic marchandises)	105	316	332
TRANSPORT ROUTIER			
Surimposition des carburants (1)	2.610	2.990	4.340
Taxes spécifiques sur les camions ...	100	270	274
Sous-imposition à la T.P.S. (trafic marchandises)	45	214	252
Taxes spécifiques sur les voitures particulières	283	337	369
TRANSPORT PAR VOIE D'EAU			
Sous-imposition de l'énergie	18	22	21
Taxes spécifiques sur les bateaux ...	4	5	4
Sous-imposition à la T.P.S.	4	21	21
(1)- carburants utilisés pour transports publics et privés de marchandises et transports publics de voyageurs	1.260	1.350	1.830
- carburants utilisés pour voitures particulières	1.350	1.640	2.510
Total surimposition	2.610	2.990	4.340

4) Les prix de vente .

La formation des prix de vente, et la liberté laissée aux entreprises, diffèrent beaucoup d'un mode de transport à l'autre.

Pour les entreprises routières de marchandises, la liberté est totale, sous la seule restriction que le montant des recettes soit suffisant pour éviter que l'entreprise ne tombe en faillite. On peut donc estimer que le prix de vente moyen se fixe au niveau du coût moyen pour les transporteurs (y compris un bénéfice normal pour l'entreprise), sous la réserve sérieuse que certains petits artisans savent mal calculer leur prix de revient, et en particulier sous-estiment le montant des amortissements. On peut également penser que les prix se différencient selon les caractéristiques physiques des relations, et également selon certaines caractéristiques économiques en particulier la régularité du trafic et le degré de déséquilibre entre les trafics des deux sens.

Pour la navigation fluviale, les tarifs sont fixés par l'administration à un niveau destiné à assurer une rémunération correcte des bateliers, tout en permettant une certaine concurrence avec le fer, là aussi, la différenciation des tarifs tient compte, au moins dans une certaine mesure, des caractéristiques physiques et économiques de la relation.

Pour le chemin de fer, la structure des tarifs de marchandises est le résultat d'une longue évolution historique, le point de départ en est à une période où les chemins de fer, jouissant d'un quasi-monopole, cherchaient à s'assurer le bénéfice maximum en nuancant les tarifs pour faire payer à chaque marchandise ce qu'elle pouvait supporter (tarif improprement baptisé "ad valorem". Au fur et à mesure que la concurrence des autres modes de transport se faisait plus vive, cette différenciation a eu tendance à s'atténuer, mais le principe d'une péréquation entre lignes est encore resté prépondérant, malgré les nuancements introduits par la réforme tarifaire de 1951 (indices de gare) et certaines propositions de la S.N.C.F. visant à aller plus loin dans la voie de la "dépéréquation". Quant au niveau général des tarifs, il est fixé par l'Etat.

En définitive, l'Etat agit sur les prix des transports :

- par les décisions sur la structure et le niveau des tarifs de la S.N.C.F.
- par la fixation des frêts fluviaux (qui dépend en partie des tarifs ferroviaires).
- par la fiscalité.

Quelle a été la politique suivie au cours de la période 1954-1958 ?

Il faut noter d'abord que, bien que présentant moins d'ampleur que les réformes intervenues en 1947 (refonte des structures tarifaires) et en 1951 (abandon de l'uniformité tarifaire) des adaptations plus poussées aux prix de revient des tarifs de marchandises de la S.N.C.F. ont été poursuivies durant cette période ; elles comportent notamment :

- des majorations des tarifs applicables aux envois de détail, aux petits colis, aux envois express et aux groupages ;
- une accentuation des effets de l'indexage par abaissement des indices d'un certain nombre de gares, conjugué avec des majorations générales ;

- un relèvement des tarifications de niveau particulièrement bas, touchant pour la quasi généralité des marchandises les expéditions par wagons complets de faible tonnage et à courte distance.

En ce qui concerne le niveau général des tarifs ferroviaires, la S.N.C.F. a proposé à plusieurs reprises, surtout à partir de 1956, des relèvements de tarifs, qui ont été soit refusés, soit acceptés après un délai plus ou moins long, ce qui explique l'ampleur croissante des indemnités compensatrices versées au titre de l'article 18 ter. Sans pouvoir se prononcer sur le bien-fondé économique de chacune des propositions de la S.N.C.F., la Commission constate que, d'une manière générale, la politique suivie consistait à empêcher les prix de suivre la hausse des coûts.

Dans le même temps, et plus particulièrement en 1957, un relèvement considérable de la fiscalité des carburants alourdissait les charges des transporteurs routiers, tenus déjà d'incorporer dans leurs prix la hausse des salaires et des prix de leurs fournitures (l'effet de la fiscalité des carburants a été d'augmenter d'environ 10 % les prix de revient).

La pratique d'une telle politique à deux faces ne peut avoir que des effets nocifs sur la répartition du trafic entre modes de transport.

5) Obligations diverses imposées à certains modes de transport.

Il existe tout un ensemble d'obligations (d'assurer le service, de transporter, de traiter également les divers clients, etc) qui sont imposées au chemin de fer et au transport public de voyageurs. La S.N.C.F. a proposé à la Commission d'entreprendre l'étude des charges supplémentaires qu'impose à l'entreprise ces obligations dites " de service public". Jusqu'à maintenant, il n'a pas été possible d'aboutir à des résultats chiffrés.

6) Récapitulation .

On peut récapituler en une présentation synthétique toutes les observations qui viennent d'être présentées. C'est l'objet du tableau ci-dessous qui énumère les principales disparités économiques qui affectent les divers modes de transport intérieur ; on a également fait figurer, lorsqu'on le pouvait, les effets de ces disparités par rapport à une situation fictive de référence où tous les modes de transport seraient dans des conditions identiques et où le régime fiscal serait celui défini plus haut. On s'est placé par rapport aux entreprises de transport, et on a cherché dans quelle mesure leurs dépenses réelles sont trop fortes ou trop faibles (et aussi, dans certains cas, leurs recettes sont insuffisantes). Les chiffres qui figurent au tableau sont ceux des paragraphes précédents, soit qu'ils découlent directement des comptes du chapitre II (versement des administrations), soit qu'ils résultent des calculs qui ont été exposés ci-dessus. Dans plusieurs cas, il a été impossible de mettre un chiffre ; parfois, on savait s'il s'agissait d'un excès ou d'une insuffisance de versements (par exemple, insuffisance des travaux d'infrastructure routière), dans d'autres cas, on ne disposait même pas de ces informations qualitatives.

Dans l'impossibilité de chiffrer tous les éléments, il n'est évidemment pas question de faire des totaux, et donc de comparer la situation globale respective des divers modes de transport. Il faudra pour cela de nombreuses et difficiles études complémentaires.

PRINCIPALES DISPARITES DE CONDITIONS ECONOMIQUES DES DIVERS MODES DE TRANSPORT INTERIEURS

Unité : million de NF

Excès ou insuffisance des versements des diverses entreprises de transport en 1958

		F e r		R o u t e		V o i e d' e a u	
		Excès	Insuffi- sance	Excès	Insuffi- sance	Excès	Insuffi- sance
Infrastructure	Hétérogénéité des critères du choix d'investissement	?			X	?	
	Inégalité de critères fixant la qualité de l'entretien	?			X		X
	Paiement par l'administration pour certains modes de transport seulement (cf. infra).				3.410		159
Frais de personnel	Inégalité des conditions de travail.	?		?		?	
	Grosse divergence des régimes sociaux	65 à 70					
Fiscalité	Inégale fiscalité de l'énergie		71	4.340			21
	Inégale imposition des voyageurs et de marchandises, et existence de taxes propres à certains modes de transport.		332	274 + 369	252	4	21
Prix de vente	Tarifs réduits en faveur de certaines personnes ou marchandises.	399					
	Niveau général des tarifs imposés.	315				X	
Obligations diverses	Obligations dites de "service public"	X		X			
Contribution des administrations (autres que les dépenses d'infrastructure)	Inégale suivant les secteurs		2.208				

N.B. Excès signifie excès de versement (ou insuffisance de recettes)

Les chiffres du tableau proviennent des comptes proprement dits ou des évaluations proposées dans les paragraphes antérieurs de ce chapitre.

Les X signifient qu'on connaît l'existence d'un excès ou d'une insuffisance de versement, mais qu'on ne peut le chiffrer.

Les ? signifient qu'on ne sait même pas s'il y a excès ou insuffisance.

Dans l'impossibilité de chiffrer tous les éléments, il ne saurait être question de faire un total.

b) Conclusion . Nécessité d'un cadre économique commun aux diverses activités de transports.

La revue précédente n'a porté que sur les principaux éléments de disparité économique entre les divers modes de transport intérieurs. Elle a révélé que l'ampleur de ces disparités était forte et elle conduit à la conclusion que la confrontation entre les résultats directement observables de l'activité du fer, de la route, de la voie d'eau, ne peut fournir d'éléments valables pour juger l'efficacité de l'ensemble du secteur des transports, en particulier en ce qui concerne la répartition du trafic et le montant des investissements, et donc la bonne adaptation de ce secteur à l'expansion de l'économie nationale.

Il faudrait pour cela disposer de comptes redressés établis dans une conception d'ensemble du secteur des transports.

Si la loi du 5 juillet 1949 indique bien les objectifs généraux à réaliser en matière d'organisation des transports, en particulier en tenant compte du coût de production minimum pour la Nation dans une perspective déterminée et si, d'autre part, le décret du 14 novembre 1949 précise certaines conditions à prévoir pour atteindre ces objectifs (tarification au prix de revient, équilibre financier des entreprises notamment), réserve faite de la comptabilité effective de ces conditions, il reste une série d'options à lever.

En définitive, il faudrait disposer d'un ensemble cohérent de principes sur :

- les critères de choix des investissements et les modalités de financement des dépenses d'infrastructure,
- les règles générales de tarification,
- la fiscalité des transports,
- les obligations de service public imposées à tel ou tel mode de transport,
- les conditions de travail du personnel (âge de la retraite, etc),
- la réglementation administrative (y compris les contingentements).

En possession d'un tel schéma de référence, il serait possible de lui confronter la situation effective et d'en dégager des conclusions.

Des indications ont déjà été données plus haut sur ce que pourraient être certains éléments de cette conception d'ensemble. Mais la Commission a estimé de son devoir d'aller plus loin et de proposer une méthode de choix des investissements, en précisant quels principes généraux de tarification sont en harmonie avec cette méthode.

Le résultat de ces études fait l'objet d'une publication séparée .

COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

ANNEXES

ANNEXE I

LES COMPTES DES TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE
MARCHANDISES EN 1956

Cette annexe expose de façon détaillée une méthode d'établissement des comptes des transports routiers publics de marchandises et son application à l'année 1956. Les comptes des autres années ont été établis à l'aide de la même méthode.

SECTION I

DOMAINE ET PLAN DE L'ETUDE

Dans la mesure du possible, l'étude ne concerne que l'activité "transports routiers" stricto sensu. Les activités annexes du secteur transport (manutention, groupage, affrètement, etc...) ne sont pas prises en compte, sous réserve de certaines précisions. En d'autres termes, les comptes portent sur les activités collectives suivantes de la nomenclature I.N.S.E.E. :

- + 620 transports routiers sans autres indications (pour la part relative aux transports routiers de marchandises qui sera estimée plus loin).
- + 623 transports routiers de marchandises par véhicules automobiles ou hippomobiles (aucune correction n'est faite pour les véhicules hippomobiles).
- + 625 entreprises d'enlèvements.

La structure des transports routiers de marchandises

Différents en cela des autres modes de transport, les transports routiers sont effectués par un grand nombre d'entreprises dont la plupart sont de dimensions très modestes.

En 1956, les transports de marchandises auraient été morcelés entre (cf. appendice I) :

- nombre d'entreprises	23.470
<u>dont :</u>	
- sociétés	2.900
- entreprises individuelles avec salariés	8.140
- entreprises individuelles sans salariés	12.430
	23.470
	23.470

Il ne peut être question de connaître et encore moins d'agréger les

résultats comptables d'un aussi grand nombre d'entreprises; aussi pour calculer les différents postes des comptes des transports routiers a-t-on recours à un procédé indirect.

Les informations disponibles permettent d'évaluer le volume des transports effectués, certains éléments du coût d'exploitation au véhicule-km ou à la tonne-km, le montant total de certaines dépenses de la profession. Le plan de l'étude est alors le suivant :

- à partir des informations sur le volume de transport, ventilé par classe de charge utile et catégories de distance, et d'estimation des coûts pour chacun de ces types élémentaires de trafic, et en complétant par certaines évaluations globales, on bâtit une première estimation du compte d'exploitation de la branche ;

- la confrontation des résultats obtenus en ce qui concerne le chiffre d'affaires et la consommation de carburants avec les évaluations fiscales du chiffre d'affaires d'une part, les informations ou les ventes de carburants de l'autre, montre des divergences très sérieuses. Le souci de faire disparaître ces divergences dans la mesure où elles ne sont pas explicables conduit à retoucher les comptes et permet d'obtenir le compte d'exploitation finalement proposé. Ces différents calculs font l'objet des sections II à IV; une cinquième section est consacrée à l'établissement du compte d'affectation et de capital.

SECTION II

PREMIERE EVALUATION DU COMPTE D'EXPLOITATION

A) LES VARIABLES RETENUES POUR L'ETABLISSEMENT DU COMPTE

a) le volume des transports

Les sondages effectués chaque année par l'I.N.S.E.E. - dans la semaine du 22 au 28 avril pour l'année 1956 - fournissent une évaluation de ce volume de transports en tonnes et en tonnes-kilomètres. Un coefficient, dont la valeur numérique (49,6) sera discutée plus loin, est proposé par l'I.N.S.E.E. pour passer des résultats hebdomadaires aux chiffres annuels suivants :

- 194 millions de tonnes
- 9.745 " de tonnes-kilomètres.

b) L'unité de transport.

Deux unités de transport : la tonne et la tonne-kilomètre sont couramment utilisées. Traditionnellement, les transports dits de camionnage sont mesurés en tonnes et les transports dits à distance en tonnes-kilomètres; dans la présente note, les calculs ne porteront que sur cette dernière unité, car on ne peut pas imputer rationnellement au prix de revient de l'unité "tonne" les éléments liés à la distance de parcours. On distinguera plusieurs types de "tonnes-kilomètres" selon la distance de transport et la catégorie du véhicule utilisé. Le sondage permet de pousser assez loin la ventilation selon les deux facteurs : charge utile du véhicule et distance de transport.

c) Les zones de transport.

Il est pratique de définir des zones se rapportant autant que le permet la ventilation du sondage de celles définies dans les termes suivants par les textes relatifs à la coordination des transports (décret du 14/11/49, article 29).

"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 kms de rayon ayant pour centre le chef-lieu du département.
- " 3°) 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 kms de rayon ayant pour centre la commune considérée".

On distinguera - en déplaçant légèrement les limites fixées par ce texte :

- + les transports de grande distance (au-delà de 150 kms)
- + les transports de moyenne distance (de 50 à 150 kms)
- + les transports de petite distance (à moins de 50 kms)

Répartition des Transports publics entre les trois zones en 1956	Tonnes- kilomètres	Tonnes
grande distance	66	10
moyenne distance	18	12
petite distance	16	78
	100	100

En fait, ce découpage est assez arbitraire, sauf en ce qui concerne la petite distance ; les résultats du sondage montrent que le kilométrage annuel moyen des véhicules effectuant des transports à moins de 50 kms est très inférieur à celui des autres véhicules et à peu près indépendant de la classe du véhicule utilisé ; pour les deux autres catégories de distance, il est beaucoup plus délicat de fixer le coût de certains éléments du prix de revient de la tonne-kilomètre ; par exemple : l'échelle des salaires prévue par la convention collective des transports routiers du 26/2/1955 ne tient pas compte des zones et les transports de grande distance ne sont pas tous faits par des conducteurs de la catégorie "grande routiers".

Il faut souligner que les transporteurs de zones longue et courte peuvent travailler en zone de camionnage sans que la réciproque soit vraie. Dans ce qui suit "petite distance" signifie transport à moins de 50 kms quelle que soit la catégorie du transporteur.

d) Les classes de véhicules.

Il s'agit des classes de charge utile désignées chacune par une charge utile nominale (1,2 T. - 2 T. - 3,5 T. - 5 T. - 7 T. - 10 T. - 15 T.) qui serait assez proche de la charge utile moyenne des véhicules du parc de la classe; les véhicules " 15 T. " auraient une capacité moyenne légèrement supérieure.

Il n'a pas été fait de distinction entre camions, remorques et semi-remorques.

B) EVALUATION DES COMPOSANTES DU PRIX DE LA TONNE-KILOMETRE

Pour chaque classe de véhicule, le sondage fournit le parcours total (c'est-à-dire en charge et à vide) moyen d'un véhicule du parc correspondant au nombre de tonnes-kilomètres fournies (c'est-à-dire vendues) par ce véhicule. On peut passer du coût kilométrique au coût à la tonne kilomètre vendue par la formule :

$$\text{coût tonne-kilo-} \\ \text{métrique vendue} = \frac{\text{Parcours total X coût kilométrique}}{\text{tonnes-kilomètres vendues}}$$

le coût kilométrique de chaque véhicule étant évalué selon les conditions d'exploitation particulières à chacune des zones de transport.

Il est assez commode de faire apparaître un "coefficient de remplissage" des véhicules C défini par :

$$C = \frac{\text{tonnes-kilométriques vendues}}{\text{parcours total X charge utile}}$$

et d'écrire :

$$\text{coût tonne-kilomètre} = \frac{\text{coût kilomètre}}{C \text{ X charge utile moyenne}}$$

Le coefficient peut être calculé à partir du sondage ; le tableau de la p. 18 en donne la valeur pour les années 54, 55, 56, 57 et 58 et permet de juger de la stabilité des conditions d'exploitation des véhicules.

Le sondage ne permet d'obtenir, pour chaque classe de véhicule, qu'une seule valeur de C couvrant les trois catégories de distance. C est un coefficient de remplissage moyen pour ces trois catégories ; il y a quelques raisons de penser que :

- + en grande distance la valeur véritable de C est supérieure à celle calculée
- + en petite distance la valeur véritable de C est inférieure à celle calculée

Cette distorsion produite par l'utilisation d'un C unique est corrigée dans une certaine mesure par le fait que (Cf. p. 18).

+ il existe une corrélation entre la classe de charge utile et la zone de transport.

+ C a tendance à croître avec la classe de charge utile.

C) PREMIERE ESTIMATION DU COMPTE D'EXPLOITATION

Les prix et consommations unitaires suivants ont été retenus pour les dépenses de carburants, de lubrifiants, de pneumatiques et de réparations et entretien :

- 1) Prix des carburants : essence 0,6380 NF/litre
 gas-oil 0,4748 NF/litre

Charge utile 0,5 à 1,2 2 T. 3,5 T. 5 T. 7 T. 10 T. 15 T.
 1 T. T.

2) Consommation unitaire
 (litres/100 km)

	0,5 à 1 T.	1,2 T.	2 T.	3,5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T.
<u>Essence</u>								
Courte distance	16	21	24	30	37			
Moyenne distance	14	18	20	25	30			
<u>Gas-Oil</u>								
Courte distance					26	30	38	42
Moyenne et longue distance			19	20	23	27	34	40

3) Lubrifiants

(dépenses en NF/km) 0,006 0,006 0,006 0,006 0,007 0,009 0,009 0,120

4) Pneumatiques

(dépenses en NF/km) 0,010 0,010 0,019 0,019 0,034 0,063 0,069 0,116

5) Réparations

(dépenses en NF/km) 0,050 0,050 0,050 0,060 0,120 0,13 0,14 0,16

d'où les estimations suivantes pour ces divers postes :

a - Energie	320 M ^{ons}
b - Lubrifiants	15 "
c - Pneumatiques	104 "
d - Réparations - Entretien :	

Le calcul donne 214 M^{ons} dont :

réparations courantes, entretien 60 % soit 129	129 M ^{ons}
grosses réparations 40 % soit	85 "
e - amortissement :	
(calculé selon la méthode exposée infra à la Section V)	158 "
f - assurances	58 "

Le calcul direct à partir des coûts estimés au Km (cf. annexe 2) conduit au chiffre de 93 M^{ons}, très approximatif étant donné que les barèmes d'assurance varient du simple au double selon les zones et qu'il n'a pas été possible d'étudier la répartition du parc par zone d'assurance. Le "Rapport sur la situation des Compagnies d'assurances" pour 1957 indique que 58 M^{ons} de primes ont été payés en 1956 par les transports publics routiers de marchandises. Ce chiffre a été retenu.

g - frais de personnel

C'est le poste dont l'évaluation est la plus délicate car il est difficile de faire le partage entre charges salariales et rémunération des entrepreneurs individuels.

1°) sur 23.500 entreprises environ 12.400 n'emploient pas de salariés et le calcul direct des frais de personnel roulant à partir de la quantité de transport effectuée et des charges kilométriques de salaire (appendice 1) revient à inclure la rémunération des entrepreneurs individuels dans le poste "frais de personnel". Ce calcul conduit à un chiffre de 46,1 Mds.

2°) il existe (appendice 2) au moins 14.000 salariés autre que chauffeurs parmi lesquels :

a) le personnel de bureau, d'atelier, de cadre et de direction, certainement peu nombreux en raison de la structure des entreprises dont moins de 2 % soit 500 environ possèderaient plus de 10 véhicules.

b) le personnel de manutention. Le sondage montre que près de 80 % du tonnage transporté l'est en zone de camionnage ; il est donc probable qu'il existe une activité annexe de manutention qui accroît tant le chiffre d'affaires que le coût de la main d'oeuvre.

Pour fixer les idées sur ces deux points :

- la F.N.T.R. estimait en 1957 à 400 frs par tonne le prix de revient d'une opération complète de manutention (chargement-déchargement) ; sur cette base la manutention des marchandises transportées en zone de camionnage coûterait 76 Mds.

- Les statistiques du B.I.C. montrent que pour les années 1954, 1955 et 1956 les charges salariales représentent au moins 65 % du chiffre d'affaires des "entreprises de manutention et d'emballage" (activité 674 de la nomenclature I.N.S.E.E.).

3°) Les statistiques fiscales permettent d'évaluer les charges salariales (appendice 1) à 525 millions et fournissent les chiffres suivants (sous-évalués) pour le bénéfice des entrepreneurs individuels :

régime du bénéfice réel	62
régime forfaitaire	64

Il est admis que le bénéfice déclaré des entrepreneurs du régime forfaitaire doit être multiplié par au moins 1,5.

On arrive aux chiffres suivants :

Charges salariales 525 millions pour 70.740 salariés

Rémunération des entrepreneurs individuels :

au bénéfice réel	86	
au forfait		pour 23.540 entrepreneurs.
64 x 1,5 =	95	181
	<hr/>	<hr/>
	706	94.280

On retiendra donc :

pour les charges salariales	525 M ^{ons}
pour la rémunération des entrepreneurs individuels	181 "
h - frais "commerciaux"	138

estimés à : 9 % du chiffre d'affaires pour les transports publics. Ils comprennent les commissions des affrèteurs soit environ 5 % du chiffre d'affaires de la profession.

4 % pour les transports privés et représentent uniquement les frais généraux de garage etc...

i - impôts indirects	112
----------------------------	-----

Leur montant est particulièrement difficile à établir en 1956. En septembre la taxe de prestation de service a été supprimée pour les transports routiers de marchandises et remplacée par une taxe spécifique dont l'assiette est totalement différente ; le chiffre avancé est une extrapolation de ceux assez bien connus de la Seine (cf. annexe 3). Il est rappelé que l'impôt de 5 % sur les salaires a été compris dans les charges salariales.

j - solde brut d'exploitation

Il peut être estimé comme la somme de :

rémunération des entrepreneurs individuels	181
bénéfices des sociétés	62
amortissements fiscaux (passés au débit du compte d'exploitation des entreprises au bénéfice réel)	<hr/> 163

D'où une première estimation du compte d'exploitation :

(Millions de N.F.)

DEBIT	CREDIT
Energie	Chiffre d'affaires
320	1.901
Lubrifiants	
15	
Pneumatiques	
104	
Assurances	
58	
Réparations courantes et entretien	
129	
Grosses réparations	
85	
Frais de personnel salarié ...	
525	
Frais commerciaux	
121	
Impôts indirects	
126	
Intérêts payés	
12	
Solde brut d'exploitation	
406	
dont :	
- amortissement fiscal = 163	
- bénéfice :	
des entreprises	
individuelles	
181	
des sociétés	
62	
1.901	1.901

Pour mémoire : débours sur accident et versement, correspondants effectués par les compagnies d'assurance : 93 (cf. annexe 2).

SECTION III

CONFRONTATION AVEC D'AUTRES SOURCES D'INFORMATION

A - LE CHIFFRE D'AFFAIRES FISCAL

Il est intéressant de comparer le chiffre d'affaires (1.901 millions NF) auquel on est arrivé par l'analyse des différents postes du débit du compte d'exploitation à celui que l'on peut déduire des statistiques de "Bénéfices Industriels et Commerciaux".

Chiffre d'affaires (Statistiques B.I.C.)

	Entreprises imposées au bénéfice réel	Entreprises imposées au bénéfice forfaitaire	Total
620 (transports routiers sans autres indications) part et 620 retenue	342	27	372
(p.m. total du poste 620)	(491)	(38)	(529)
623 (transports routiers de marchandises)	1.658	187	1.845
625 (entreprises d'enlèvement) ..	30	2	32
	2.030	216	2.246

La part de 620 retenue a été estimée par deux méthodes qui donnent des résultats voisins :

- + en faisant une proportion des activités 623 et 625 au total du secteur 62 (transports routiers).
- + en répartissant le chiffre d'affaires de 620 entre les transports de marchandises et ceux de voyageurs, la part devant aller à ces derniers pouvant être calculée directement (cf. ch. II, section I.C.) et étant évaluée à 122.

Il conviendrait peut-être d'ajouter une fraction des chiffres d'affaires de :

- 463 : transports routiers, ferroviaires et maritimes sous température dirigée (dont le total, faible est de l'ordre de 30 millions de N.F.)
- 624 : locations de véhicules ou d'animaux de transports (110 millions de N.F. environ).
- 674 : entreprises de manutention et d'emballage de marchandises (260 millions de N.F.)
- 675 : entreprises de déménagement et garde-meuble (998 millions de N.F.)

Le chiffre d'origine fiscale : 2.249 millions N.F. est très supérieur à celui de 1.901 obtenu directement et ceci quoiqu'on n'ait pas corrigé la valeur déclarée du chiffre d'affaires des entreprises au forfait qui est vraisemblablement trop faible.

En 1954 et en 1955, il existait déjà des différences importantes entre les chiffres fiscaux et estimés.

	1954	1955	1956
Chiffre d'affaires fiscal (calculé de la même manière pour les 3 années)	1.745	1.965	2.249
Chiffre d'affaires obtenus par des calculs basés sur les sondages	1.560	1.850	1.901
Différence	195	115	348

Cette différence peut être due à plusieurs causes et recevrait les explications suivantes :

1) le chiffre d'affaires fiscal est probablement trop élevé, et inclut des opérations relatives à d'autres activités que le transport proprement dit.

En effet les transporteurs publics qui ont déclaré, lors du sondage, exercer en même temps une autre activité, par exemple commerce des matériaux de construction ou de charbon, possèdent 21 % du parc et ont effectué en tonne 28 % et en tonnes-kilomètres 16 % des transports dits publics. La plupart d'entre eux doivent être enregistrés dans le secteur 62 qui prend ainsi en compte la part de leur chiffre d'affaires relative à d'autres activités que le transport ; les autres figurent sous les numéros de la nomenclature correspondant à l'activité annexe, de sorte qu'une fraction des transports publics doit échapper à ce secteur 62.

2) Le chiffre d'affaires calculé est trop faible.

On a différentes raisons de penser qu'il y a de nombreuses sous-déclarations dans les réponses aux questionnaires du sondage et celui-ci serait systématiquement biaisé ; il se peut aussi que le coefficient de passage semaine/année soit trop faible, le volume des transports calculé serait ainsi sous-estimé de même que le parcours annuel des véhicules. Nous verrons en B) ci-dessous que la consommation de carburants calculée paraît, elle aussi, être insuffisante.

B) CONSOMMATION DE CARBURANTS

Le Comité Professionnel du Pétrole publie annuellement une statistique de la consommation des véhicules routiers ventilée entre véhicules utilitaires et particuliers.

On rapprochera ci-dessous ces chiffres (en 1956 et 1958) de ceux :

- établis à la présente annexe pour les transports publics de marchandises par véhicules de plus d'une tonne de marchandises en utilisant le coefficient de passage semaine/année proposé par l'I.N.S.E.E.

- présentés dans le texte du rapport pour les véhicules utilitaires de moins d'une tonne, les transports de voyageurs et les voitures particulières.

(Les chiffres sont donnés en m³ et non en francs comme cela a été fait jusqu'ici).

Comparaison de la consommation de carburants selon le Comité Professionnel du Pétrole et selon une première estimation des comptes des transports.

(Milliers de M3)	1956		1958		
	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil	
Véhicules utilitaires					
Véhicules > 1 tonne	Transports publics marchandises ...	183	399	216	409
	Transports privés marchandises ...	858	326	894	441
Transports marchandises par véhicules < 1 tonne	500		600		
Transports voyageurs (publics et privés)	54	110	53	115	
Consommation véhicules utili- taires - selon calculs	1.595	835	1.763	965	
- selon C.P.D.P.	2.100	1.270	2.045	1.435	
Voitures particulières					
Estimation directe	2.940		3.170		
C.P.D.P.	3.150		3.600		

La concordance n'est pas trop mauvaise pour les voitures particulières alors que la consommation des véhicules utilitaires indiquée par le Comité des Pétroles est très supérieure à celle à laquelle conduisent les calculs.

Pour réconcilier les chiffres, il faut faire l'une au moins des 4 hypothèses suivantes :

1°) les statistiques du Comité Professionnel du Pétrole surévaluant la consommation. Il semble qu'elles soient assez précisées et que l'erreur ne puisse guère dépasser 5 %.

2°) la consommation moyenne au kilomètre a été sous-estimée ; en fait elle est mal connue et les chiffres utilisés précédemment (cf. p.), qui sont les plus plausibles en l'état actuel des informations, peuvent être discutés.

3°) On a retenu une consommation trop faible des véhicules utilitaires de moins de 1 tonne (en 1956) et des autocars ; il ne semble pas qu'on puisse l'augmenter beaucoup.

4°) Les résultats du sondage sont sous-estimés et le coefficient de passage semaine/année est trop faible.

Nous venons de voir que l'insuffisance du chiffre d'affaires calculé par rapport à l'estimation fiscale de ce chiffre d'affaires incite à opérer un relèvement des chiffres annuels obtenus à partir du sondage. Si on les augmente de 25 %, les nouvelles valeurs de la consommation de carburants sont celles fournies par le tableau suivant :

Milliers de M ³	1956		1958	
	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil
Véhicules utilitaires				
Véhicules < 1 tonne :				
transports publics de marchandises	228	500	270	510
transports privés de marchandises	1.070	409	1.120	552
Véhicules < 1 tonne : ..	500		600	
transports voyageurs	54	110	53	115
Consommation véhicules utili- taires :				
- selon calculs	1.852	1.019	2.103	1.177
- selon Comité des Pétroles	2.100	1.270	2.045	1.435

La différence qui subsiste entre les consommations doit être due aux autres causes évoquées ci-dessus.

SECTION IV

SECONDE EVALUATION DU COMPTE D'EXPLOITATION

Il n'y a aucun moyen de connaître l'influence relative des facteurs qui expliquent les différences entre les diverses évaluations du chiffre d'affaires et de la consommation de carburants.

C'est pourquoi la Commission a décidé d'entreprendre des études complémentaires portant notamment sur les points suivants :

- étude précise par sondage des consommations de carburant des différentes catégories de véhicules
- examen approfondi des kilométrages parcourus
- analyse aussi détaillée que possible des statistiques fiscales en vue de séparer les activités annexes des activités de transport proprement dit.

Pour fournir une première approximation des comptes des transports routiers avant l'achèvement de ces études complémentaires, on a admis comme hypothèse de travail :

1°) que les postes du compte d'exploitation évalués à partir du sondage devaient être augmentés de 25 % .

2°) que l'excédent résiduel du chiffre d'affaires fiscal sur le chiffre d'affaires ainsi calculé, soit 169 millions de NF, correspondait aux activités annexes des entreprises de transport mentionnés en B) de la section précédente.

D'où l'estimation suivante du compte d'exploitations:

COMPTES D'EXPLOITATION

(en millions de N.F.)

D E B I T		C R E D I T	
Energie	400	Chiffre d'affaires de transport et maintenance	2.080
Lubrifiant	18		
Pneus	130		
Réparations courantes et entretien	161		
Grosses réparations	106		
Assurances	58		
Frais de personnel salarié	525		
Frais commerciaux	138		
Impôts indirects	126		
Intérêts payés	12		
Solde brut d'exploitation	406		
dont :			
Amortissement fiscal	163		
bénéfice			
Entreprises individuelles	181		
Sociétés	62		
	2.080		
		Chiffre d'affaires des activités annexes ...	169
			2.249

Pour mémoire : débours sur accident et versement correspondants effectués par les compagnies d'assurance : 93
(cf. annexe 2)

SECTION V

LE COMPTE D'AFFECTATION ET DE CAPITAL

(en millions de NF)

D E B I T		C R E D I T	
Variation de stock		Solde brut d'exploitation ...	406
Investissement :		Amortissement	158
véhicules neufs : 244		Solde net d'exploitation =	248
amortissement : 158		Emprunts nets :	
Investissement net	86	- court terme	15
Revenu distribuable (rému- nération des entrepreneurs individuels et bénéfices des sociétés)	184	- moyen et long terme	4
		Variation des disponibilités	3
	270		270

Investissements :

Il s'agit des investissements de véhicules neufs dont le montant a été calculé à partir des statistiques d'immatriculation et de la valeur d'un véhicule type moyen pour chaque classe (en fait, les immatriculations étant connues par puissance et non par charge utile de véhicule, le calcul a été fait par classes de puissance).

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, des sommes investies par l'ensemble des transporteurs dans ce matériel.

Prix unitaire des véhicules (1956)

		6 à 7 CV	8 à 10 CV	11 à 16 CV	17 à 20 CV	21 à 25 CV	25 CV
Camions	type	Peugeot 203 C	Renault R.2067	Citroën D.55	Berliet GLB 19	simca JL 19	Berliet GBO 15
	prix (millions)	0,6	0,8	1,9	2,9	5,2	6,7
Tracteurs routiers	type			Berliet TLB 5b	Berliet TLB 6r	Berliet TLM IOM	Berliet TLM 15M
	prix (millions)			2,3	3,0	4,6	5,9

Amortissement :

Il s'agit ici d'une tentative d'évaluation d'un amortissement économique.

Les véhicules sont utilisés bien au-delà des cinq années de "première vie" ; en 1956, 26 % du parc datait d'avant 1936 (pourcentage qui s'abaissait à 18 % pour les véhicules de 10 T. et plus). Ils roulent de moins en moins au fur et à mesure qu'ils vieillissent et le sondage 1956 semble montrer que le parcours annuel moyen calculé sur la vie entière est inférieur de 20 à 50 % à celui des cinq premières années (cf. tableau I).

Pour pouvoir imputer une charge d'amortissement, on a admis que :

- l'amortissement économique annuel pendant toute la durée de vie était égal à l'amortissement comptable annuel des cinq premières années (les véhicules neufs peuvent être amortis en quatre ou cinq ans sous réserve d'ajustements en cas de revente).

- l'annuité pendant la "deuxième vie" servait en partie à couvrir certains frais de grosses réparations (réfection du moteur, etc...).

On a calculé l'amortissement ainsi défini correspondant à l'ensemble des véhicules du parc. Pour obtenir le chiffre figurant au compte d'exploitation, les frais de grosses réparations ont été déduits ; ils ont pu être estimés directement à partir des coûts de grosses réparations au kilomètre.

La formule utilisée est la suivante :

$$\text{annuité d'amortissement} = \frac{A - R}{5}$$

A = valeur de renouvellement

R = valeur résiduelle .

La valeur résiduelle R a été prise égale à 30 % de la valeur de renouvellement ; ce pourcentage plus élevé que celui de 18 % souvent proposé est suggéré par les cours de l'ARGUS.

Il n'a pu être tenu compte des investissements en bâtiments, ateliers, matériels de bureau, etc...

Emprunts :

Le montant des moyens financiers mis à la disposition des entreprises au 31 décembre de chaque année est connu ; grâce aux études "sur les moyens financiers mis à la disposition des entreprises" publiées régulièrement dans "Statistiques et Etudes Financières" on peut en déduire les variations pendant l'année étudiée, en faisant les réserves d'usage sur la valeur d'une estimation obtenue par différence entre deux chiffres eux-mêmes approchés.

ANNEXE I

APPENDICE I

Transports routiers de marchandises :

évaluation } des charges salariales
 } du nombre d'entrepreneurs sans salariés.

Les charges salariales comprennent les salaires en espèces et en nature, les indemnités, les cotisations de S.S. patronales et ouvrières, et les différentes autres charges patronales (accidents du travail, allocations familiales, impôt de 5 % sur les salaires, etc...).

Les chiffres de 620 (transports routiers sans autre indication) ont été retenus pour une part proportionnelle au chiffre d'affaires de 623 + 625 dans le secteur 62.

Les Etats 1024⁽¹⁾ donnent les salaires bruts B (espèces et nature) qui comprennent les cotisations ouvrières de S.S.

Les statistiques de déclarations B.I.C. fournissent les salaires nets N (déduction faite des cotisations ouvrières de S.S., mais y compris les indemnités de frais d'emploi I).

d'où 2 estimations indépendantes des frais de personnel :

$$F_1 = 1,43 B + I$$

$$F_2 = \frac{N-I}{0,94} \times 1,43 + I = 1,52 N - 0,52 I$$

L'estimation du nombre d'entreprises sans salariés est donnée par la différence entre le nombre d'entreprises fournissant les déclarations de B.I.C. (bénéfice réel et forfaitaire) et le nombre d'entreprises souscrivant un état 1024 :

(1) Relevés annuels des traitements, salaires et rétributions obligatoirement adressés aux Contributions Directes par les employeurs.

STATISTIQUES ETATS 1 0 2 4						STATISTIQUES B I C					
1954 (1)	Nombre d'entrepr. déclarantes (2)	Nombre de salariés (3)	B		I Indemnités de frais d'emploi ⁽¹⁾ (6)	N		C . A (1)		Nombre de déclarants	
			Salaires bruts (1) (4)	Avantages en nature (1) (5)		Salaires en espèces		Bén. réels (9)	Bén. forfait (10)	Bén. réels (11)	Bén. forfait (12)
620	1.510	10.100	4.800	1, 2	232	5.370	72	30.000	2.060	1.750	1.370
623	8.259	40.853	20.360	59	802	19.860	510	126.453	13.112	8.575	11.291
625	108	2.111	1.042	2	12	784	18	2.316	181	55	268
	9.877	53.064	26.202	62	1.046	27.060	600	158.769	15.353	10.380	12.929

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1955											
620	1.390	8.960	5.600	33	222	5.570	93	33.000	2.535	1.522	1.365
(t.r. S.a.i. 623	8.978	47.450	23.061	78	922	22.698	645	143.893	15.725	8.506	11.570
marchan- disés 625	85	1.324	1.139	1	13	868	16	2.666	192	59	286
entrep. enlève- ment.	10.453	57.734	29.800	112	1.157	29.136	754	179.559	18.452	10.087	13.221

(1) En millions de francs)

1956	STATISTIQUES ETATS 1 0 2 4					STATISTIQUES B I C					
	Nombre d'entrepr. déclarantes	Nombre de salariés	B Salaires bruts (1)	Avantages en nature (1)	I Indemnités de frais d'emploi(1)	N Salaires en espèces		C. A. (1)		Nombre de déclarants	
						Bén. réels	Bén. forfait	Bén. réels	Bén. forfait	Bén. réels	Bén. forfait
620	980	8,99	3.630			6.250		34.200		1.495	
623	10.004	58,53	27.675			26.799		165.784		8.518	
625	61	3,22	1.158			1.009		3.040		60	
	11.045	70,74	32.463			34.058		203.024		10.073	13.400(2)

RESULTATS

ANNEES	Charges (1) salariales (formule F ₁)	Charges (1) salariales (formule F ₂)	Salaire moyen (1) (calculé avec F ₁)	Salaire moyen (1) (calculé avec F ₂)	Nombre d'entreprises sans salariés
1 9 5 4	38.600	41.500	0,727	0,783	13.432
1 9 5 5	43.914	44.828	0,760	0,776	12.855
1 9 5 6	47.870	52.470	0,676	0,742	12.430

(1) En millions de francs.

(2) Ce chiffre a été obtenu par interpolation (les chiffres relatifs aux forfaits pour 1957 sont connus)

ANNEXE I

APPENDICE 2

Transports routiers publics de marchandises

ESTIMATION DES EFFECTIFS

Le pourcentage d'utilisation des véhicules du parc étant assez constant, on peut admettre qu'en moyenne un chauffeur au moins est attaché à chaque véhicule utilisé.

- Nombre de véhicules utilisés	59.157
dont 10 T.	
auxquels un second chauffeur est attaché	
10.222	<u>10.222</u>
	69.379
- entrepreneurs sans salariés	<u>12.430</u>
- personnel salarié roulant (1)	56.949

Ce chiffre est à rapprocher de celui fourni par la note donnant le nombre de salarié à partir des statistiques fiscales d'état 1924.

70.740

D'où

- salariés autres que chauffeurs	13.791
--	--------

70.740

70.740

(1) Ce chiffre est un maximum, car un certain nombre des 8.140 entrepreneurs employant au moins un salarié doivent rouler eux-mêmes.

ANNEXE I

APPENDICE 3

TABLEAUX RELATIFS AU PARC DE VEHICULES ROUTIERS
(publics et privés)

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES - PARC EN EXPLOITATION (1)

(Véhicules utilisés et non utilisés)

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
<u>CAMIONS</u>								
1954	55.540	5.130	10.680	13.310	12.020	8.340	4.390	1.670
1955	78.202	8.890	15.100	17.410	16.640	11.410	6.290	2.462
1956	67.684	5.120	14.580	13.290	14.740	10.530	7.247	2.177
1957	71.516	7.900	14.380	12.860	13.800	10.810	9.730	2.030
1958	76.142	10.100	16.590	11.210	13.860	10.190	12.182	2.010
<u>REMORQUES</u>								
1954	5.050	300	430	860	1.560	920	730	250
1955	7.426	380	680	1.830	2.320	1.020	840	356
1956	6.549	300	620	1.340	1.870	1.110	872	437
1957	6.592	640	640	1.140	1.980	950	808	434
1958	5.980	320	200	1.260	1.800	1.090	854	456
<u>SEMI-REMORQUES</u>								
1954	4.585	20	-	390	1.060	1.020	1.300	795
1955	6.016	30	40	410	1.220	1.140	1.680	1.496
1956	6.753	-	-	450	1.380	1.180	1.645	2.098
1957	7.396	-	-	500	1.180	1.290	1.578	2.848
1958	8.416	100	100	570	1.300	1.210	1.502	3.634
<u>ENSEMBLE</u>								
1954	65.175	5.450	11.110	14.560	14.640	10.280	6.420	2.715
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

(1) Ne comprend pas les véhicules déclarés hors d'usage, ni certains véhicules spéciaux - Situation du parc au début du mois de juin de chaque année, sauf pour 1956 (janvier 1956)

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVES DE MARCHANDISES - PARC EN EXPLOITATION

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
<u>CAMIONS</u>								
1954	449.560	175.330	130.520	67.840	48.870	19.290	6.240	1.470
1955	483.034	202.180	137.150	69.340	48.520	18.570	5.780	1.494
1956	488.952	199.360	142.200	68.170	50.100	20.035	7.563	1.524
1957	532.226	235.660	149.500	58.080	54.160	22.240	10.830	1.756
1958	538.294	242.160	149.130	54.060	55.380	22.580	13.510	1.474
<u>REMORQUES</u>								
1954	63.850	5.530	5.210	17.330	24.040	8.110	2.890	740
1955	80.764	6.450	6.120	24.700	29.720	10.250	2.810	714
1956	87.822	7.280	8.480	27.020	30.640	10.295	3.236	871
1957	86.838	7.240	8.100	26.140	30.220	10.520	3.730	888
1958	88.698	9.160	9.740	24.530	30.440	10.300	3.478	1.050
<u>SEMI-REMORQUES</u>								
1954	8.590	10	610	2.800	1.930	730	1.750	760
1955	12.100	610	950	4.600	2.310	960	1.870	800
1956	11.538	20	-	4.420	2.420	1.070	2.199	1.409
1957	12.802	20	20	4.420	2.660	1.220	2.458	2.004
1958	13.290	-	40	4.060	2.560	1.100	2.828	2.702
<u>ENSEMBLE</u>								
1954	522.000	180.870	136.340	87.970	74.840	28.130	10.880	2.970
1955	575.898	209.240	144.220	98.640	80.550	29.780	10.460	3.008
1956	588.312	206.660	150.680	99.610	83.160	31.400	12.998	3.804
1957	631.866	242.920	157.620	88.640	87.040	33.980	17.018	4.648
1958	640.282	251.320	158.910	82.650	88.380	33.980	19.816	5.226

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES - DISTANCES HEBDOMADAIRES (en charge)

Année	Genre	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
1954	Camions	19.464.650	1.199.770	2.758.660	2.406.570	3.588.600	4.939.160	2.995.850	1.576.040
	Remorques	1.626.570	43.790	167.350	220.940	353.110	417.740	311.340	112.300
	1/2 Remorques	2.259.320	11.090		28.980	309.900	234.370	921.650	753.330
	Ensemble	23.350.540	1.254.650	2.926.010	2.656.490	4.251.610	5.591.270	4.228.840	2.441.670
1955	Camions	25.060.508	1.624.520	3.222.230	3.000.140	4.464.490	6.043.220	4.534.380	2.171.528
	Remorques	1.958.744	77.050	36.860	406.800	759.350	284.650	294.730	99.304
	1/2 remorques	2.557.914	4.160		49.200	226.120	230.900	883.170	1.164.364
	Ensemble	29.577.166	1.705.730	3.259.090	3.456.140	5.449.960	6.558.770	5.712.280	3.435.196
1956	Camions	21.604.112	1.138.300	2.430.200	2.017.080	3.641.330	5.421.480	5.286.896	1.668.826
	Remorques	1.736.157	300	26.800	265.200	509.690	427.765	343.726	162.676
	1/2 remorques	3.212.909			59.150	242.920	284.040	966.199	1.661.600
	Ensemble	26.553.178	1.138.600	2.457.000	2.341.430	4.393.940	6.133.285	6.595.821	3.493.102
1957	Camions	25.027.653	2.106.160	2.359.300	2.174.960	3.346.540	5.333.220	8.059.999	1.647.474
	Remorques	1.700.438	190.600	136.080	47.800	677.080	290.110	249.518	109.250
	1/2 Remorques	3.789.468			56.500	193.000	266.300	823.136	2.450.532
	Ensemble	30.517.559	2.296.760	2.495.380	2.279.260	4.216.620	5.889.630	9.132.653	4.207.256
1958	Camions	25.479.477	1.191.400	3.538.670	1.720.760	3.451.260	4.689.420	9.285.444	1.602.523
	Remorques	1.783.286	13.600	10.400	432.500	498.260	377.530	315.204	135.792
	1/2 remorques	4.334.766		19.600	61.520	220.640	226.320	645.358	3.161.328
	Ensemble	31.597.529	1.205.000	3.568.670	2.214.780	4.170.160	5.293.270	10.246.006	4.899.643

(1) Les parcours en charge sont obtenus par différence entre le total des parcours et les parcours à vide.

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVES DE MARCHANDISES - DISTANCES HEBDOMADAIRES EN CHARGE

Année	Genre	Total	1,2 T.	2 T.	3,5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
1954	Camions	70.605.082	25.300.164	18.039.554	9.479.566	8.744.406	5.468.396	2.354.120	618.876
	Remorques	2.644.325	147.690	349.440	860.420	589.080	389.360	233.690	74.645
	1/2 Remorques	1.593.195	3.450	20.400	79.200	371.160	199.120	595.650	324.215
	Ensemble	74.842.602	25.451.304	19.009.394	10.419.186	9.704.646	6.056.876	3.183.460	1.017.736
1955	Camions	73.718.324	27.649.730	20.035.010	9.003.770	8.462.940	5.904.070	2.051.170	611.634
	Remorques	1.800.198	64.640	93.300	420.600	696.140	224.480	248.310	52.728
	1/2 Remorques	1.345.580	24.450	50.460	40.800	244.590	86.870	593.320	305.090
	Ensemble	76.864.102	27.738.820	20.178.770	9.465.170	9.403.670	6.215.420	2.892.800	969.452
1956	Camions	70.324.278	24.688.100	19.371.000	9.167.020	8.157.510	5.511.730	2.879.261	549.657
	Remorques	2.014.434	435.800	112.300	390.500	479.940	293.550	239.732	62.612
	1/2 Remorques	1.895.948	20.620	-	143.480	334.750	189.305	652.621	555.172
	Ensemble	74.234.660	25.144.520	19.483.300	9.701.000	8.972.200	5.994.585	3.771.614	1.167.441
1957	Camions	81.152.890	29.617.160	22.798.420	7.739.600	9.790.320	6.033.500	4.484.828	689.062
	Remorques	2.329.012	377.880	78.520	618.200	566.520	293.640	324.772	69.480
	1/2 Remorques	1.789.826	4.880	6.350	49.800	378.900	151.220	492.180	706.486
	Ensemble	85.271.728	29.999.920	22.883.300	8.407.600	10.735.740	6.478.360	5.301.780	1.465.028
1958	Camions	79.966.164	31.038.380	20.225.660	6.044.340	10.239.280	6.295.800	5.599.974	522.730
	Remorques	1.833.058	72.900	98.960	220.720	653.100	390.590	294.550	102.238
	1/2 Remorques	2.680.582	-	-	322.400	376.340	135.570	713.710	1.132.562
	Ensemble	84.479.804	31.111.280	20.324.620	6.587.460	11.268.720	6.821.960	6.608.234	1.757.530

TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES - PARCOURS ANNUEL TOTAL EN CHARGE (1)

Unité : 103 kms

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
<u>CAMIONS</u>								
1954	1.029.679	63.468	145.933	127.307	189.837	261.282	158.480	83.372
1955	1.293.122	83.825	166.267	154.807	230.368	311.830	233.974	112.051
1956	1.071.564	56.460	120.538	100.047	180.610	268.905	262.230	82.774
1957	1.231.360	103.623	116.077	107.008	164.650	262.394	396.552	81.056
1958	1.240.850	58.021	172.333	83.801	168.076	228.375	452.201	78.043
<u>REMORQUES</u>								
1954	86.046	2.316	8.853	11.688	18.679	22.098	16.470	5.941
1955	101.071	3.976	1.902	20.991	39.182	14.688	15.208	5.124
1956	86.113	15	1.329	13.154	25.280	21.217	17.049	8.069
1957	83.661	9.378	6.695	2.352	33.312	14.273	12.276	5.375
1958	86.846	662	507	21.063	24.265	18.386	15.350	6.613
<u>SEMI-REMORQUES</u>								
1954	119.518	587	-	1.533	15.394	12.398	48.755	39.851
1955	131.989	215	-	2.539	11.668	11.914	45.572	60.081
1956	159.360	-	-	2.934	12.049	14.088	47.874	82.415
1957	186.442	-	-	2.780	9.496	13.102	40.498	120.566
1958	211.103	-	954	2.996	10.745	11.022	31.429	153.957
<u>ENSEMBLE</u>								
1954	1.235.243	66.372	154.786	140.528	224.910	295.778	223.705	129.164
1955	1.526.182	88.016	168.169	178.337	281.218	338.432	294.754	177.256
1956	1.317.038	56.475	121.867	116.135	217.939	304.211	327.153	173.258
1957	1.501.464	113.000	122.773	112.139	207.458	289.770	449.327	206.997
1958	1.538.800	58.684	173.794	107.860	203.687	257.782	498.980	238.613

(1) Le parcours annuel total en charge s'obtient en multipliant le parcours hebdomadaire en charge par un coefficient de passage de la semaine à l'année. Les différentes valeurs de ce coefficient sont les suivantes : 1954 - 52,9 ; 1955 - 51,6 ; 1956 - 49,6 ; 1957 - 49,2 ; 1958 - 48,7 .

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVÉS DE MARCHANDISES - PARCOURS ANNUEL TOTAL EN CHARGE Parcours hebdomadaire x coefficient
Unité : 103 kms

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
CAMIONS								
1954	3.735.009	1.338.379	986.032	501.469	462.579	289.278	124.533	32.739
1955	3.803.866	1.426.726	1.033.807	464.595	436.688	304.650	105.840	31.560
1956	3.488.084	1.224.530	960.802	454.684	404.612	273.382	142.811	27.263
1957	3.992.722	1.457.164	1.121.682	380.788	481.684	296.848	220.654	33.902
1958	3.894.352	1.511.569	984.990	294.359	498.653	306.605	272.719	25.457
REMORQUES								
1954	139.884	7.813	18.485	45.516	31.162	20.597	12.362	3.949
1955	92.890	3.335	4.814	21.703	35.921	11.583	12.813	2.721
1956	99.916	21.616	5.570	19.369	23.805	14.560	11.891	3.105
1957	114.587	18.592	3.863	30.415	27.873	14.447	15.979	3.418
1958	89.270	3.550	4.819	10.749	31.806	19.022	14.345	4.979
SEMI-REMORQUES								
1954	84.280	182	1.079	4.192	19.634	10.533	31.510	17.151
1955	69.432	1.262	2.604	2.105	12.621	4.482	30.615	15.743
1956	94.039	1.023	-	7.117	16.604	9.389	32.370	27.536
1957	88.059	240	313	2.450	18.642	7.440	24.215	34.759
1958	130.544	-	-	15.701	18.328	6.602	34.757	55.156
ENSEMBLE								
1954	3.959.173	1.346.374	1.005.597	551.175	513.376	320.408	168.405	53.838
1955	3.966.188	1.431.323	1.041.225	488.403	485.229	320.716	149.268	50.024
1956	3.682.039	1.247.169	966.372	481.170	445.021	297.331	187.072	57.904
1957	4.195.368	1.475.996	1.125.858	413.654	528.199	318.735	260.848	72.079
1958	4.114.166	1.515.119	989.809	320.809	548.787	332.229	321.821	85.592

TRANSPORTS PUBLICS - PARCOURS ANNUEL MOYEN EN CHARGE PAR VEHICULE DU PARC EN SERVICE

Unité : Kms

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
CAMIONS								
1954	18.539	12.371	13.664	9.564	15.793	31.328	36.100	49.923
1955	16.535	9.429	11.011	8.891	13.844	27.329	37.197	45.512
1956	15.831	11.027	8.267	7.527	12.253	25.537	36.184	38.022
1957	17.217	13.116	8.072	8.320	11.931	24.273	40.755	39.811
1958	16.296	5.744	10.387	7.475	12.126	22.411	37.120	38.827
REMORQUES								
1954	17.038	7.720	20.588	13.590	11.973	24.019	22.561	23.764
1955	13.610	10.463	2.797	1.830	16.888	14.400	18.104	14.393
1956	13.149	50	2.143	9.816	13.518	19.114	19.551	18.464
1957	12.691	14.653	10.460	2.063	16.824	13.024	15.193	12.384
1958	14.522	2.068	2.535	16.716	13.480	16.867	17.974	14.502
SEMI-REMORQUES								
1954	2.608	29.350		3.930	15.466	12.154	37.503	50.127
1955	21.939	7.166		6.192	9.563	10.450	27.126	40.160
1956	23.598			6.520	8.731	11.938	29.102	39.282
1957	25.208			5.560	8.047	10.156	25.664	42.333
1958	25.083		9.540	5.256	8.265	9.109	20.924	42.365
ENSEMBLE								
1954	18.952	12.178	13.932	9.651	15.362	28.772	34.845	47.574
1955	16.653	9.464	10.630	9.075	13.935	24.939	33.456	41.088
1956	16.262	10.419	8.017	7.701	12.114	23.729	33.506	36.769
1957	17.560	13.231	8.173	7.733	12.232	22.204	37.085	38.923
1958	16.996	5.578	10.289	8.271	12.009	20.639	34.322	39.116

TRANSPORTS ROUTIERS PRIVES DE MARCHANDISES - PARCOURS ANNUEL MOYEN EN CHARGE POUR 1 VEHICULE DU PARC, EN SERVICE

Unité : Km

	TOTAL	1, 2 T.	2 T.	3, 5 T.	5 T.	7 T.	10 T.	15 T. et +
<u>CAMIONS</u>								
1954	8.308	7.633	7.554	7.391	9.465	14.996	19.957	22.271
1955	7.874	7.056	7.537	6.700	9.000	16.405	18.311	21.124
1956	7.133	6.142	6.756	6.669	8.076	13.645	18.882	17.889
1957	7.501	6.183	7.502	6.556	8.893	13.347	20.374	19.306
1958	7.234	6.242	6.604	5.445	9.004	13.578	20.186	17.270
<u>REMORQUES</u>								
1954	2.190	1.412	3.547	2.626	1.296	2.539	4.277	5.336
1955	1.150	517	786	878	1.208	1.130	4.559	3.810
1956	1.137	2.969	656	716	776	1.414	3.674	3.564
1957	1.319	2.567	476	1.163	922	1.373	4.283	3.849
1958	1.006	387	494	438	1.044	1.846	4.124	4.741
<u>SEMI-REMORQUES</u>								
1954	9.811	18.200	1.768	1.496	10.173	14.428	18.005	22.567
1955	5.738	2.068	2.741	457	5.463	4.668	16.371	19.678
1956	8.150	51.150	-	1.160	6.861	8.774	14.720	19.542
1957	6.878	12.000	15.650	554	7.008	6.098	9.851	17.344
1958	9.822	-	-	3.867	7.159	6.001	12.290	20.413
<u>ENSEMBLE</u>								
1954	7.584	7.443	7.375	6.265	6.859	7.300	15.478	18.127
1955	6.886	6.840	7.219	4.951	6.023	10.769	14.270	16.630
1956	6.258	6.034	6.413	4.380	5.351	9.469	14.372	15.222
1957	6.639	6.076	7.142	4.666	6.068	9.380	15.327	15.507
1958	6.425	6.028	6.228	3.881	6.209	9.777	16.240	16.378

138

ANNEXE 2

LES ASSURANCES DES TRANSPORTS ROUTIERS

1 - Les primes payées

Les "rapports sur la situation des Sociétés d'Assurances publiés annuellement par la Direction des Assurances donnent le montant des primes payées pour chacun des risques :

automobiles - PARIS	}	Métropole & Algérie
- PROVINCE		
Transports publics voyageurs		
" " marchandises		
Transports privés par camions de plus de 3 T. véhicules à moteur à deux roues.		

Il est nécessaire ,

1°) d'opérer une réfaction de 5 % sur les chiffres publiés, autres qu'Automobiles Paris, correspondant grossièrement aux primes encaissées en Algérie (selon des renseignements fournis par le Contrôle des Assurances).

2°) de ventiler les deux premiers risques "Automobiles Paris" et "Automobiles Province" entre voitures particulières et transports privés, et véhicules utilitaires de moins de 3 tonnes.

Faute de mieux, on a ventilé proportionnellement à la répartition des charges de taxes différentielles dont le calcul s'effectue sur des bases analogues à celui des primes d'assurances pour ces catégories de véhicules.

soit : voitures particulières	81 %
véhicules utilitaires	19 %
	<hr/>
	100 %

(cf. note sur les impôts indirects).

D'où le tableau suivant :

(millions de NF)

	1954	1955	1956	1957	1958
Voitures particulières	486	550	620	640	820
Transports privés mar- chandises :					
< 3 Tonnes	116	130	130	150	190
> 3 Tonnes	32	37	48	102	132
	148	167	198	252	322
Transports publics marchandises	44	48	58	69	84
Transports publics voyageurs	22	24	26	31	42
Véhicules à moteurs à deux roues	2	2	21	60	60
TOTAL	702	791	923	1.052	1.328

Pour l'année 1958, les chiffres indiqués résultent d'une estimation basée sur ceux de 1957 et tenant compte de l'augmentation du parc et de la forte hausse des barèmes d'assurance (de l'ordre de 25 %).

II - Les sinistres réglés

Les "rapports sur la situation des Sociétés d'Assurances donnent une estimation (règlements effectués et réservés pour paiements) des sinistres survenus au cours de chaque exercice, mais n'indiquent pas explicitement le total des paiements effectués au cours d'un exercice (quelle que soit la date d'ouverture du droit).

Néanmoins ces chiffres, rappelés ci-dessous doivent donner une bonne idée des paiements réels :

1954	1955	1956	1957
568	704	844	961

Il est très difficile de connaître les bénéficiaires des règlements des compagnies d'assurances. Aucune statistique n'existe à ce sujet et il ne paraît pas possible d'établir un rapport simple entre primes payées et versements reçus par une même catégorie d'assurés, étant donné qu'en règle générale un assuré ne reçoit pas d'indemnités de sa compagnie au titre des accidents qu'il cause.

Selon certains renseignements, la répartition suivante des sinistres payés ne serait pas trop éloignée de la réalité.

(en % des sinistres réglés) :

	PARTICULIERS	ENTREPRISES		TOTAL
		Tr.privés	Tr.Publics	
Dégâts corporels	42			42
" matériels	24	23	11	58
	66	23	11	100

Les sinistres sur dégâts corporels allant entièrement aux ménages, ne sont pas repris dans les comptes de transport ; en appliquant la ventilation des sinistres sur dégâts matériels aux chiffres de règlement ci-dessus, on obtient les chiffres suivants :

	1954	1955	1956	1957
Véhicules particuliers	137	169	202	230
Transports privés (1)	130	161	194	221
Transports publics (1)	62	77	93	106

(1) Marchandises et voyageurs.

Il a paru préférable de mentionner ces chiffres "hors compte" dans les tableaux relatifs aux différents types de transports routiers. En principe, les frais d'entretien et de réparation ne tiennent pas compte des débours dus aux accidents, de sorte qu'aux ressources provenant de versement des compagnies d'assurance correspondent des emplois non comptabilisés ; ces versements ne couvrent qu'une part des frais entraînés par les accidents ; les informations dont on dispose ne permettent pas de préciser ce point.

A N N E X E 3

La charge des taxes indirectes grevant les transports de marchandises publics et privés et les véhicules particuliers.

Au cours de la période sous revue, le régime de ces taxes a été profondément modifié.

La taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) ou la taxe de prestation de services (T.P.S.) ayant frappé les véhicules, pièces détachées, pneumatiques, services d'entretien et de réparations achetés par des assujettis à la T.V.A. ne sont pas déductibles.

Jusqu'en septembre 1956, la T.P.S. était également perçue sur les ventes de transports de marchandises, sans pouvoir non plus faire l'objet de déduction par le client. Les transports publics étaient donc taxés deux fois, tout d'abord lors de l'achat des biens et services qu'ils consomment, puis sur leur chiffre d'affaires ; cette seconde taxe qui les désavantageait par rapport aux transports privés a été supprimée et remplacée par une taxe spécifique, la taxe sur les véhicules de transports et de marchandises (T.V.T.M.) qui frappe la possession des véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile. Son taux est lié à cette charge utile et elle est rendue progressive au moyen d'une surtaxe frappant les gros porteurs pour la fraction de leur charge dépassant 6 tonnes ; de nombreuses exonérations sont prévues et le taux de base est différent suivant que les véhicules sont utilisés à des transports publics ou privés.

En même temps, a été instituée une taxe différentielle (vignette) sur les voitures particulières et sur les véhicules utilitaires de moins de 3 tonnes de charge utile dont le taux dépend de la puissance fiscale et de l'âge des véhicules.

Il a semblé intéressant de voir comment se répartit la charge de ces taxes entre les transports de marchandises publics et privés et les voitures particulières ; on a essayé aussi de ventiler les droits de timbre payés lors de la délivrance des cartes grises qui sont proportionnels à la puissance fiscale, mais dont le taux unitaire varie avec l'âge et le type du véhicule ; enfin on a tenu compte pour les transports publics des droits de timbre dits de "lettres de voiture".

Rappelons que les carburants sont surimposés et que dans les différents comptes du présent rapport, cette surimposition est comprise dans les dépenses de carburant. L'examen de cette surimposition fait l'objet d'un appendice spécial.

L'étude de la composition du parc et des immatriculations nouvelles suivant les caractères :

+ charge utile	}	d'après les statistiques de l'I.N.S.E.E.
+ puissance fiscale		
+ âge		

+ répartition des véhicules utilitaires entre transporteurs publics et privés (selon les sondages annuels de l'I.N.S.E.E. sur les transports routiers)

permet d'établir les chiffres suivants dont l'ordre de grandeur doit être satisfaisant :

(en %)	Transports publics	Transports privés	Voitures particulières	TOTAL
Taxe sur les véhicules de transports de marchandises :				
taxe proprement dite	35	65		100
surtaxe	75	45		100
Taxe différentielle (vignette)	1	19	80	100
Carte grise	5	24	71	100

Sur ces bases, la charge pendant la période sous revue aurait évolué de la manière suivante :

	1955	1956	1957	1958
Transports publics				
Taxe de Prestation de service ...	102	106		
Taxe sur les véhicules de transports de marchandises (et surtaxe)		6	75	71
Taxe différentielle (et vignette)		3	3	4
Carte grise	5	5	5	7
Lettres de voiture	5	6	7	8
Total transports publics	112	126	90	90
Transports privés				
Taxe sur les véhicules de transports de marchandises (et surtaxe)		7	92	87
Taxe différentielle (vignette)		51	62	65
Carte grise	21	22	26	32
Total des transports privés	21	80	180	184
Voitures particulières				
Taxe différentielle (vignette)		217	260	274
Carte grise	63	66	77	95
Total voitures particulières	63	283	337	369
TOTAL GENERAL	196	489	607	643

Il est intéressant de comparer pour les transports publics et privés la répartition des taxes payées et celle des quantités transportées par véhicule des classes 1, 2 T. de charge utile et au-dessus.

	1955		1956		1957		1958	
	Transports		Transports		Transports		Transports	
	pu- blics	pri- vés	pu- blics	pri- vés	pu- blics	pri- vés	pu- blics	pri- vés
Quantités transportées :								
unité : tonne	32	68	31	69	28	72	28	72
unité : tonne-kilomètre	53	47	51	49	50	50	51	49
Taxes indirectes	80	20	61	39	33	67	32	68

Ainsi, tandis que les taxes perçues ont plus que triplé entre 1955 et 1958, leur charge a été profondément modifiée. Tandis qu'en 1955 les transports publics étaient très nettement défavorisés, il semble que maintenant la répartition des taxes supportées par les transports publics et privés soit en gros proportionnelle aux tonnes transportées, ce qui semble aller dans le sens des désirs du législateur.

ANNEXE 4

LA FISCALITE PARTICULIERE DES CARBURANTS

On a comparé le montant effectif des taxes frappant un hectolitre de carburant à ce qu'aurait été ce montant si le carburant avait été soumis au régime fiscal général ; T.V.A. au taux en dehors de 24, 22 % et taxe locale de 2,83 % .

Les étapes du calcul sont les suivantes (les chiffres sont empruntés à l'exemple de l'essence au début de 1956).

I - CALCUL DE L'ASSIETTE DE LA T.V.A.

prix de reprise en raffinerie 11,62 NF/hl	11,62	
à défalquer la T.V.A. payée sur certains frais de raffinage	0,50	
		11,12
redevance au Fonds de soutien des hydrocarbures		1,08
" à l'Institut du Pétrole		0,12
(ces deux redevances sont considérées comme des charges normales de la profession pétrolière).		
frais de mise en place	2,78	
marge de distribution	2,65	
à défalquer la T.V.A. payée sur certains postes de ces deux opérations	0,10	
	5,33	5,33
Assiette de la T.V.A.		17,65

II - CALCUL DE LA T.V.A.

24, 22 % de 17,65 4,27

III - CALCUL DE L'ASSIETTE DE LA TAXE LOCALE

assiette de la T.V.A.	17,65
T.V.A.	4,27
marge du pompiste	2,45
Assiette de la taxe locale	24,37

IV - CALCUL DE LA TAXE LOCALE

2,83 % de 24,37 0,69

V - "SURIMPOSITION" DES CARBURANTS

taxe intérieure réellement acquittée 43,50

taxes qui auraient été acquittées si le régime général
était appliqué

T.V.A. 4,27

taxe locale 0,69

4,96 4,96

"Surimposition" 38,54

Le calcul a été fait pour diverses sous-périodes, chacune se distinguant de la précédente par une modification d'un des éléments du calcul (le plus souvent prix de reprise en raffinerie ou taxe intérieure). Le tableau suivant donne le montant de la "surimposition" par hectolitre pour chaque période. Le tableau 64 quarter du chapitre II donne le produit annuel total de la surimposition des carburants routiers.

TABLEAU "SURIMPOSITION" DES CARBURANTS

Période		Surimposition par hectolitre (NF)		
du	au	Essence	Supercarburant	Gas-oil
1-1-56	an 17-2-56	38,53	37,87	27,74
17-2-56	an 1-4-56	38,36	37,65	27,56
1-4-56	an 1-5-56	38,53	40,00	27,68
1-5-56	an 7-8-56	38,64	40,00	27,69
7-8-56	an 1-11-56	39,75	41,10	28,51
1-11-56	an 17-12-56	39,42	40,58	28,18
17-12-56	an 1-1-57	37,75	38,92	27,34
1-1-57	an 1-2-57	37,75	39,06	27,35
1-2-57	an 8-4-57	} 38,81	41,62	
8-4-57	an 1-5-57		29,87	
1-5-57	an 15-6-57	38,35	} 39,61	26,79
15-6-57	an 28-6-57	38,40		
28-6-57	an 1-8-57	52,97	54,52	
1-8-57	an 1-11-57	53,03	54,82	27,49
1-11-57	an 1-12-57	52,10	54,92	27,60
1-12-57	an 28-12-57	} 60,43	} 61,78	30,91
28-12-57	an 1-1-58			
1-1-58	an 2-2-58	60,43	61,78	35,37
2-2-58	an 5-5-58	60,54	61,92	35,38
5-5-58	an 5-8-58	60,62	61,98	35,56
5-8-58	an 5-11-58	63,68	65,04	35,64
5-11-58	an 1-1-59	63,52	64,88	35,40

A N N E X E 5

LE CALCUL DE L'INVESTISSEMENT BRUT DE LA S.N.C.F.

Les investissements bruts qui figurent au compte d'affectation et de capital comprennent l'équipement durable et le gros entretien.

1) - Equipement durable .-

Il s'agit de l'accroissement annuel du poste "Immobilisations" du bilan de la S.N.C.F. (avant amortissements).

a) - Gros entretien .-

Ce poste comptabilise les dépenses d'entretien dont la périodicité est supérieure à un an.

Tous les éléments nécessaires à son calcul se trouvent dans le chapitre 3 "Matériel et traction" du détail des dépenses d'exploitation présenté dans les comptes annuels de la S.N.C.F.

On retient :

Sections : Entretien du matériel :

57,4 % de la section 92,31 "Entretien du Matériel"

Sections : Voie :

100 % de la rubrique	92421	Renouvellements sur voies principales
"	"	92422 " isolés d'appareils
"	"	sur voie principale
"	"	92423 Grosses réparations sur programmes spéciaux.

Sections : Ouvrages et installations annexes de la voie

100 % de la rubrique	92431	Grosses réparations des ouvrages d'art
"	"	92433 " " des installations de sécurité et de télécommunications.
"	"	92435 " " des installations de traction électrique

Sections : Bâtiments et installations diverses

100 % de la rubrique	92441	Grosses réparations des bâtiments autres que les logements et les cités.
"	"	92444 Grosses réparations des logements et cités
"	"	92446 Entretien et grosses réparations du matériel fixe
"	"	92447 Entretien et grosses réparations des installations hydrauliques.

La définition ainsi précisée est extrêmement différente de celle utilisée dans diverses publications. En particulier, dans les rapports annuels sur l'exécution du plan de modernisation et d'équipement, les chiffres intitulés "investissements totaux de la S.N.C.F." ne comprennent qu'une fraction de ces investissements : les dépenses d'électrification, de reconstruction, certains travaux de premier établissement, des participations financières ; par contre ne figure, pour le matériel roulant, que l'écart - lorsqu'il est positif - entre les dépenses effectives et le fonds de renouvellement. C'est donc quelque chose qui ressemble à de l'investissement net, mais n'en est pas exactement ; en fait, c'est l'application d'une définition empirique, en usage depuis plusieurs années, mais qui n'a jamais été définie de façon précise et ne correspond à aucun concept économique rigoureux.

ANNEXE 6

TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES NOMENCLATURES DE MARCHANDISES

Voie d'eau	Fer	Route
I - Combustibles minéraux solides	Combustibles minéraux	Charbon
II - Matériaux de construction	Matériaux de construction et de voirie Terres et pierres	Argiles, terres, pierres, matériaux de construction, déblais, gravats, démolitions
III - Engrais - amendements	Amendements - engrais	Engrais naturels et chimiques
IV - Bois à brûler - bois de service	Bois de construction Combustibles végétaux	Bois de chauffe - bois manufacturé
V - Produits fabriqués de l'industrie métallurgique	Produits métallurgiques véhicules - matériel assimilé	Vieux métaux n.f. récupération produits non ferreux Fonte, acier brut, ferro-alliage, $\frac{1}{2}$ produits, lingots Produits finis laminés, tubes et tuyaux Machines - matériel de transport Matériel d'entreprise de réparation et d'entretien Quincaillerie - Petits prod.métal.
VI - Matières premières de l'industrie métallurgique	Minerais	Minerais ferreux et non ferreux Ferrailles, vieux métaux, récupération

VII - Produits industriels	Corps gras - dérivés Matières tannantes - tinctoriales Produits chimiques Papiers - cartons Tissus - textiles Produits céramiques, verrerie	Huiles végétales et animales, graisses Cuir et peaux - chaussures Caoutchouc - pneumatiques Produits chimiques (sauf engrais) Pâtes à papier, papier, cartons Verres - bouteilles et vaisselle Textiles - vêtements - fourrures Goudrons
VIII - Produits agricoles et alimentaires	Animaux Céréales - denrées non périssables fruits et légumes Betteraves - sucres Boissons Fourrages - plantes	Animaux Viande - charcuterie Lait frais Beurre - oeufs - fromage Poissons Pommes de terre Fruits et légumes Sucres et mélasses Epicerie - alimentation générale Conserves - légumes - fruits séchés Vins - eaux de vie - Boissons Céréales et farines Betteraves Produits non alimentaires d'origine végétale ou animale
IX - Hydrocarbures	Huiles minérales - combustibles liquides Expéditions - colis	Produits pétroliers - lubrifiants Gaz liquéfié - huiles minérales Messageries - colis postaux, groupages
X - Divers	Sel Tarif général Groupages Dépouille d'animaux Mobilier Emballages vides Journaux et autres	Sel Journaux - revues - livres - papiers imprimés Déménagements - mobilier - effets personnels Emballages vides Non indiqués Divers

Sources : Voie d'eau : Statistique annuelle de la navigation intérieure par courants de trafic - O - N - N -
Nomenclature officielle des marchandises transportées par voie d'eau.

Fer : Nomenclature tarifaire par nature de marchandises - Memento de statiques : Direction Générale S.N.C.F.
Route : Enquêtes par sondage - Transports routiers de marchandises - I.N.S.E.E.

