

# 4. - ENQUÊTE PAR SONDAGE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES <sup>(1)</sup>

JUIN 1954

Une première enquête par sondage sur les transports routiers de marchandises avait été effectuée en France au cours du mois d'octobre 1952. Une deuxième enquête, analogue à la première, a été effectuée en juin 1954. Cette deuxième enquête, comme la première, a été réalisée par l'I.N.S.E.E. à la demande et avec le concours du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

## I. — LE SONDAGE

### 1. — BASE DE SONDAGE

Il n'était pas possible de suivre tous les véhicules transportant des marchandises. Aussi un sondage était-il nécessaire. Les propriétaires des véhicules retenus devaient remplir sur un formulaire spécial l'emploi des dits véhicules pendant une semaine, ainsi que les tonnages et la nature des marchandises transportées.

Comme pour la première enquête, la base de sondage a été constituée par le fichier de cartes perforées et le fichier des copies des cartes grises détenu par l'I.N.S.E.E. au Fichier Central des Automobiles. Ces fichiers ne contenant pas encore tous les véhicules utilitaires de moins d'une tonne de charge utile, ceux-ci furent exclus du champ de l'enquête. Les véhicules ne se prêtant pas au transport de marchandises ont été également exclus. Sont donc restés pour constituer la base de sondage :

Genre 5 : Camions et camionnettes d'une tonne et plus de charge utile, toutes carrosseries.

Genre 6 : Véhicules spéciaux de transport suivants :

- les citernes à l'exclusion des citernes à eau,
- les fourgons frigorifiques et isothermiques.

Genres 9 et 0 : Remorques et semi-remorques ayant les mêmes carrosseries que celles des véhicules pris en considération dans les genres 5 et 6.

Ont donc été exclus en particulier les véhicules très spéciaux à usage industriel, agricole, matériel d'incendie, matériel sanitaire, matériel de travaux publics, tracteurs routiers, agricoles...

### 2. — TIRAGE DE L'ECHANTILLON

Il s'est effectué dans les Directions Régionales de l'I.N.S.E.E. sur le fichier mécanographique correspondant aux départements gérés par la D.R. Après élimination du fichier mécanographique des véhicules non retenus, les cartes restantes ont été réparties en différentes classes suivant la charge utile du véhicule et la profession du propriétaire, la fraction de sondage variant pour chacune de ces classes. Les catégories de charge utile et de profession étaient les mêmes que pour la précédente enquête, à savoir :

#### a) Charge utile :

0	Charge utile non indiquée
2. Catégorie 1.200 kg	1 tonne à 1,79 tonne
3. » 2 tonnes	1,8 tonne à 2,99 tonnes
4. » 3,5 »	3 tonnes à 4,5 »
5. » 5 »	4,6 » à 6,5 »
6. » 7 »	6,6 » à 8,9 »
7. » 10 »	9 » à 12,9 »
8. » 15 tonnes et plus	13 tonnes et plus

#### b) Profession :

1. Entreprises de transports publics, y compris S.N.C.F., Régies, concessionnaires, Compagnies de transports diverses, loueur de véhicules.

2. Autres entreprises.

Dans les classes ainsi constituées, on a tiré une carte sur  $n$  ; le tableau donnant la valeur de  $n$  est donné ci-dessous. Ces fractions de sondage avaient été déterminées d'après la composition de la cartothèque.

Catégorie de charge utile	Camions et remorques et semi-remorques de même carrosserie		Véhicules spéciaux et remorques et semi-remorques de même carrosserie	
	Transports publics	Autres entreprises	Transports publics	Autres entreprises
Non indiquée	10	100	10	10
1.200 kg	10	200	10	10
2 tonnes	30	300	10	10
3,5 tonnes	30	200	10	10
5 tonnes	20	100	10	10
7 tonnes	20	50	10	10
10 tonnes	10	20	10	10
15 tonnes et plus	5	10	10	10

Comme lors de la première enquête, le tirage de l'échantillon a été réalisé en deux temps :

1<sup>er</sup> temps : tirage de l'échantillon dans la cartothèque à jour au 1<sup>er</sup> janvier 1954.

2<sup>e</sup> temps : tirage supplémentaire sur les cartes des véhicules neufs des mois de janvier et février mais avec une fréquence multipliée par 2,5.

Il faut noter également que le tirage des véhicules spéciaux et des remorques et semi-remorques de même carrosserie n'a pas été effectué dans les D.R. de l'I.N.S.E.E. ; celles-ci ont établi des listes mécanographiques pour ces véhicules, et le tirage s'est fait à Paris à la Direction Générale, sur le vu de ces listes. Après le tirage, on disposait finalement des cartes de 10.384 véhicules. Les listes mécanographiques concernant les véhicules retenus, et centralisées au Fichier des copies des cartes grises, ont permis de remplir les rubriques du paragraphe 1, page 4 du questionnaire.

## 3. — EXECUTION DU SONDAGE

**Enquêteurs.** Les enquêteurs étaient les ingénieurs T.P.E. (Ponts et Chaussées) sous la direction de l'ingénieur en chef du département.

**Période de l'enquête.** L'enquête a porté sur la semaine eudi 10 juin au mercredi 16 juin 1954.

**Exécution de l'enquête.** Les enquêteurs ont déposé, le 10 juin, les questionnaires auprès des propriétaires de véhicules. Il n'y a pas eu de lettre d'avis, comme en octobre 1952 ; en effet, la plupart des enquêtés n'ayant un véhicule, on n'a pas cru devoir avertir les propriétaires de suivre les déplacements de tous leurs véhicules. La prévision d'une enquête sur l'un d'eux. A un questionnaire sur deux, était joint un résumé donnant les principaux résultats de l'enquête précédente.

En cas où la personne touchée n'était plus propriétaire du véhicule, les renseignements demandés au paragraphe II du questionnaire, page 4, permettaient de renvoyer un questionnaire au propriétaire actuel.

Le retour des formulaires s'est effectué par poste à l'adresse de l'I.N.S.E.E. On évitait ainsi le retour par le service des Ponts et Chaussées, service de contrôle des transports routiers. Si, de cette façon, on augmente le rendement de l'enquête, on peut espérer toutefois obtenir des réponses meilleures et plus sincères. Un seul enquêté a refusé catégoriquement de répondre ; mais après une explication personnelle expliquant les buts poursuivis, il a rempli son questionnaire.

On note également que les délais de rentrée des questionnaires ont été beaucoup plus longs qu'en 1952.

En effet au 1<sup>er</sup> septembre 1954, soit deux mois et demi après l'enquête, il n'avait été retourné que 8.407 questionnaires, soit 81 % de l'ensemble. Un premier rappel fut effectué entre le 1<sup>er</sup> et le 15 septembre par l'I.N.S.E.E. aux adresses défaillantes. Ce rappel a permis le retour de 83 questionnaires, soit 10 % des questionnaires envoyés. Un deuxième rappel plus pressant, fait cette fois par les Services des Ponts et Chaussées à la fin du mois (organisme de contrôle, rappelons-le), permit le retour de 508 questionnaires. Donc, après deux rappels et un mois d'attente, sur 10.384 questionnaires diffusés, 9.315 sont rentrés, soit 96 %. Le rendement de l'enquête, qui atteignait celui de 1952, était néanmoins très satisfaisant. Le tableau I donne le pourcentage des questionnaires revenus, suivant la profession du détenteur du véhicule. On voit que l'enquête a été satisfaisante dans tous les groupes de profession les plus importants.

On a dit qu'à un questionnaire sur deux avait été joint un résumé des résultats de l'enquête précédente. Ce résumé semble avoir été sans influence sur la rentrée des questionnaires, puisque 3,7 % des questionnaires avec résumé n'ont pas été retournés, et 4,1 % sans résumé. Le pourcentage des questionnaires revenus sans rappel a été le même dans les deux cas, la première intervention ayant eu plus d'influence sur les enquêtés en possession du véhicule.

En définitive, 3,9 % des questionnaires ne sont pas retournés ; parmi les questionnaires retournés, 84,6 % l'ont été directement, 10,7 % après un rappel, 4,7 % après deux rappels.

TABLEAU I. — Rentrée des questionnaires

Profession	% des questionnaires non rentrés	% des questionnaires rentrés			TOTAL
		Directement	Après 1 <sup>er</sup> rappel	Après 2 <sup>es</sup> rappels	
Agriculture .....	0,6	86,6	9,4	4,0	100
Industrie .....	0,3	88,3	8,2	3,5	100
Transports .....	0,5	83,4	11,8	4,8	100
Commerce .....	0,7	84,0	11,1	4,9	100
Autres professions .....	18,6	82,3	11,7	6,0	100
<b>Questionnaires comportant ou non un résumé des résultats de l'enquête précédente :</b>					
Avec résumé .....	3,7	84,6	11,2	4,2	100
Sans résumé .....	4,1	84,6	10,2	5,2	100
<b>TOTAL .....</b>	<b>3,9</b>	<b>84,6</b>	<b>10,7</b>	<b>4,7</b>	<b>100</b>

**d) Le questionnaire.** Le questionnaire utilisé était du même genre que celui utilisé lors de la première enquête. Quelques modifications de forme ont été pratiquées ; ainsi les raisons de non utilisation du véhicule ont été énumérées dans l'ordre inverse de celui de la précédente enquête. Ceci permet de voir si l'enquêté s'arrête paresseusement à la première raison énumérée, ou au contraire lit entièrement la liste.

Il était précisé que le questionnaire servirait seulement à établir une statistique anonyme, sur l'ensemble du territoire. Aucune question d'itinéraire n'y figure. On ne peut donc obtenir de statistiques sur les courants de trafic.

## 4. — EXPLOITATION DES QUESTIONNAIRES

L'exploitation a été faite mécanographiquement. A chaque questionnaire est jointe une feuille de chiffrement servant à la perforation des cartes. On a perforé une carte par jour et marchandise. Pour chaque carte le tonnage-kilométrique a été obtenu à la calculatrice en multipliant les tonnes transportées par le nombre de kilomètres en charge. Dans le cas des circuits de distribution ou de ramassage, on n'a retenu que la moitié du nombre ainsi calculé. Pour chaque tableau, l'enregistrement du coefficient de pondération, valeur du dénominateur de la fraction de sondage, a permis d'obtenir directement les résultats pour l'ensemble du parc, en ce qui concerne le nombre de véhicules et de courses. Pour les données en tonnes, kilomètres, et T.K, un passage à la calculatrice a été nécessaire pour multiplier les données élémentaires perforées sur chaque carte par le coefficient de pondération.

**Calcul d'erreurs :** Un calcul d'erreurs qui est actuellement en cours, permettra de connaître le degré d'approximation des résultats obtenus par ce sondage.

## II. — CONSTITUTION DU PARC

On a vu finalement que sur 10.384 questionnaires lancés, 9.983 ont été retournés, dont 9.268 exploitables. La différence correspond à des véhicules sortis du champ de l'enquête par suite de transformations de la carrosserie, à des véhicules détruits et à des véhicules pour lesquels le questionnaire était effectivement inexploitable. L'exploitation a donc porté sur 9.268 véhicules.

Le parc correspondant à ces véhicules, et le parc réel existant au 1<sup>er</sup> janvier 1954 (mêmes types de carrosserie) sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Genre de véhicules	Estimation du parc déduite de l'échantillon		Parc existant au 1 <sup>er</sup> janvier 1954	
	Nombre	%	Nombre	%
Camions .....	524.550	83,9	578.983	84,4
Véhic. spéciaux ..	3.280	1,3	9.278	1,4
Remorques .....	77.195	12,3	81.864	12,0
Semi-remorques ..	15.240	2,5	15.405	2,2
<b>Total .....</b>	<b>625.265</b>	<b>100</b>	<b>685.530</b>	<b>100</b>

La correspondance en pourcentage est satisfaisante, mais le parc estimé d'après l'échantillon est sensiblement inférieur au parc donné par le fichier central, d'autant plus que ce parc s'est encore accru entre janvier et juin. Il était évalué à cette dernière date à 702.000 environ.

La différence provient de ce que :

Le fichier central ne s'allège pas ou s'allège très peu des véhicules détruits. En effet il reçoit peu de fiches correspondant aux véhicules détruits (vétusté ou accidents) — d'après le nombre de questionnaires rentrés portant la mention « véhicules détruits », on estime à 29.000 le nombre de véhicules figurant à tort au fichier en juin 1954, soit 4 % environ.

Le parc réel est ainsi estimé à 673.000.

TABLEAU II. — Parc soumis à l'enquête réparti suivant la charge utile des véhicules.

GENRE DE VEHICULES	CHARGE UTILE																Total	%	
	Non indiquée	%	1,2 T	%	2 T	%	3,5 T	%	5 T	%	7 T	%	10 T	%	15 T et plus.	%			
Camions .....	1.750	50	188.840	97	145.940	95	86.530	77	65.210	66	26.490	65	9.790	54	2.000	34	524.550	84	100
Véhicules spéciaux ..	30	-	120	-	540	-	1.880	2	1.590	2	1.920	5	1.000	5	1.200	20	8.280	1	100
Remorques .....	1.250	36	6.290	3	5.680	4	20.330	18	28.040	9	10.650	26	3.900	22	1.055	18	77.195	13	100
Semi-Remorques .....	480	14	30	-	910	1	3.790	3	3.180	3	1.830	4	3.370	19	1.650	28	15.240	2	100
<b>TOTAL .....</b>	<b>13.510</b>	<b>100</b>	<b>195.280</b>	<b>100</b>	<b>153.070</b>	<b>100</b>	<b>112.530</b>	<b>100</b>	<b>96.020</b>	<b>100</b>	<b>40.890</b>	<b>100</b>	<b>18.060</b>	<b>100</b>	<b>5.905</b>	<b>100</b>	<b>625.265</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

La ventilation du nombre total de véhicules suivant la charge utile est semblable à celle de 1952. Les 3/4 des véhicules sont compris dans les trois premières catégories de charge utile. On peut calculer la capacité de transport en prenant comme charge utile moyenne celle qui est indi-

quée dans le tableau. Le calcul donne :

Capacité de transport : 1.981.000 tonnes (1.823.500 en 1952).

Charge utile moyenne : 3,17 tonnes (3,14 en 1952).

TABLEAU III. — Parc soumis à l'enquête réparti suivant le genre de véhicules et la profession du propriétaire

GENRE DE VEHICULES	Transports		Agriculture		Industrie		Commerce		Autres Professions		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Camions .....	55.875	82	61.910	52	150.920	91	170.940	95	84.905	91	524.550	84
Véhicules spéciaux ..	2.120	3	90	-	2.460	2	2.850	2	780	1	8.280	1
Remorques .....	5.680	8	52.650	45	8.985	5	4.285	2	5.595	6	77.195	13
Semi-Remorques .....	4.775	7	4.040	3	3.240	2	1.530	1	1.655	2	15.240	2
<b>ENSEMBLE .....</b>	<b>68.450</b>	<b>100</b>	<b>118.690</b>	<b>100</b>	<b>165.605</b>	<b>100</b>	<b>179.585</b>	<b>100</b>	<b>92.935</b>	<b>100</b>	<b>625.265</b>	<b>100</b>

Pour établir le tableau III, on a regroupé les professions en cinq grandes catégories. Le groupe Transports est défini page 40, en b) 1°. Le parc de ce groupe rassemble 11 % du parc total, cette proportion s'élevant jusqu'à 31 % pour les semi-remorques. La distribution à l'intérieur de chacun des groupes de professions des véhicules suivant leur genre fait apparaître trois groupes nettement distincts : Agriculture, 52 % de camions ; Transports, 82 % de camions, et les autres professions : plus de 90 % de camions.

Le tableau IV indique la constitution du parc par grand groupe d'âge. L'examen de la ligne « total » montre qu'un tiers du parc a été mis en circulation depuis 1950. Cette proportion s'accroît pour les remorques, pour atteindre 43 % ; elle est de 35 % pour les semi-remorques. Un tiers du parc est entré en service entre 1943 et 1949, le tiers restant est constitué par les véhicules mis en circulation avant guerre, ou à une date inconnue.

TABLEAU IV. — Parc soumis à l'enquête réparti suivant le genre et l'âge du véhicule.

GENRE DE VEHICULES	Année de mise en circulation du véhicule									TOTAL		
	Non indiquée et avant 1940	%		1940 à 1949		%		1950 et après				%
A/ PARC TOTAL												
Camions .....	177.920	83	34	179.400	88	34*	167.230	80	32	524.550	84	100
Véhicules spéciaux .....	1.880	1	23	3.870	2	47	2.530	1	30	8.280	1	100
Remorques .....	26.980	13	35	17.045	8	22	33.170	16	43	77.195	13	100
Semi-Remorques .....	6.675	3	44	3.205	2	21	5.360	3	35	15.240	2	100
TOTAL .....	213.455	100	34	203.520	100	33	208.290	100	33	625.265	100	100
B/ GROUPE "TRANSPORTS"												
Camions .....	20.235	76	36	23.995	66	43	11.645	85	21	55.875	82	100
Véhicules spéciaux .....	570	2	27	880	3	41	670	5	32	2.120	3	100
Remorques .....	3.540	13	62	1.505	5	27	635	5	11	5.680	6	100
Semi-Remorques .....	2.440	9	51	1.675	6	35	660	5	14	4.775	7	100
TOTAL .....	26.785	100	39	28.055	100	41	13.610	100	20	68.450	100	100

## III. — EMPLOI DU PARC

Dans le présent chapitre, seront étudiées les conditions d'emploi du parc. Au cours de la semaine d'enquête, certains véhicules n'ont pas roulé du tout, les autres ont roulé au moins un jour.

Sur les 625.265 véhicules soumis à l'enquête, 173.380 ne

sont pas sortis du tout au cours de la semaine, soit une proportion de 27,7 % au lieu de 26,7 % au cours de l'enquête d'octobre 1952, et 451.885 ont roulé au moins un jour.

En étudiant la répartition des véhicules non sortis dans des tableaux analogues à ceux donnant le parc, on obtient les tableaux V, VI et VII.

TABLEAU V. — Véhicules non utilisés pendant l'enquête suivant le genre et la charge utile

GENRE DE VEHICULES	CHARGE UTILE														Total															
	Non indiquée	%		1,2 T		%		2 T		%		3,5 T		%			5 T		%		7 T		%		10 T		%		15 T et plus	
Camions .....	810	50	-	44.460	94	33	29.490	96	22	30.510	76	23	19.830	57	15	6.150	50	5	2.100	41	2	400	26	-	133.750	77	100			
Véhicules spéciaux .....	20	1	1	50	2	2	110	-	5	510	1	24	510	1	24	380	3	18	290	6	13	290	18	13	2.160	1	100			
Remorques .....	670	41	2	2.830	6	9	850	3	3	7.970	20	24	13.410	39	40	3.410	44	16	1.770	34	5	475	31	1	33.385	20	100			
Semi-Remorques .....	130	8	3	-	-	-	310	1	8	1.060	3	26	840	3	21	360	3	9	1.000	19	24	385	25	9	4.085	2	100			
TOTAL .....	1.630	100	1	47.340	100	27	30.760	100	18	40.050	100	23	34.590	100	20	12.300	100	7	5.160	100	3	1.550	100	1	173.380	100	100			

le pourcentage des véhicules inutilisés, par charge utile, par comparaison avec le pourcentage de l'ensemble du parc par charge utile :

- le même pour les catégories 7 T, 10 T et 15 T et plus,

— plus grand pour les catégories 3,5 T et 5 T,

— plus faible pour les catégories 1,2 T et 2 T.

Même constatation pour les camions représentant d'ailleurs 84 % du parc :

TABLEAU VI. — Véhicules non utilisés pendant l'enquête suivant le genre de véhicules et la profession du propriétaire

GENRE DE VEHICULES	Transporta		%		Agricul-tures		%		Industrie		%		Commerça		%		Autres Profes-sions		%		TOTAL		%	
	Camions .....	12.345	77	9	19.010	45	14	28.770	85	22	36.165	93	27	37.460	89	28	133.750	77	100					
Véhicules spéciaux .....	560	3	26	70	-	3	530	2	25	730	2	34	270	1	12	2.160	1	100						
Remorques .....	2.285	14	7	22.270	52	67	3.550	10	11	1.465	4	4	3.815	9	11	33.385	20	100						
Semi-Remorques .....	950	6	23	1.270	3	31	850	3	21	515	1	13	500	1	12	4.085	2	100						
ENSEMBLE .....	16.140	100	9	42.620	100	25	33.700	100	20	38.875	100	22	42.045	100	24	173.380	100	100						

montre que le pourcentage de véhicules inutilisés par profession est inférieur au pourcentage des véhicules du parc par profession pour les catégories Industrie, Sports et Commerce.

La comparaison des tableaux III et IV est particulièrement instructive.

33 % du parc a été mis en circulation depuis 1950, 20 % du parc inutilisé qui a été mis en circulation pendant cette même période. Pour la période 1940-1949, ces proportions sont respectivement 33 et 29, et pour la période antérieure à 1940, elles sont de 34 et 51 %.

Autrement dit, si les véhicules datant d'avant 1940, représentent encore 34 % du parc, ils représentent plus de la moitié des véhicules inutilisés ; si les véhicules datant de 1950 et après représentent un tiers du parc, ils ne constituent plus que le cinquième des véhicules n'ayant pas roulé. Les vieux véhicules ne roulent pas ou peu ; les véhicules récents sont mieux utilisés. Ce fait est encore plus accentué pour les camions seuls : 32 % ont été mis en circulation depuis 1950, mais on n'en trouve que 15 % de cette période dans les véhicules inutilisés.

TABEAU VII. — Véhicules non utilisés pendant l'enquête suivant le genre et l'âge du véhicule

GENRE DE VEHICULES	Année de mise en circulation du véhicule								TOTAL	%		
	Non indiquée et avant 1940	%		1940 à 1949		%		1950 et après			%	
A) PARC TOTAL												
Camions .....	73.610	83	55	39.545	80	30	20.595	58	15	133.750	77	100
Véhicules spéciaux .....	790	1	37	1.070	2	49	300	1	14	2.160	1	100
Remorques .....	12.455	14	37	7.985	16	24	12.945	37	39	33.385	20	100
Semi-Remorques .....	1.875	2	46	810	2	20	1.400	4	34	4.085	2	100
<b>TOTAL .....</b>	<b>88.730</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>49.410</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>35.240</b>	<b>100</b>	<b>20</b>	<b>173.380</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
B) GROUPE "TRANSPORTS"												
Camions .....	6.920	75	56	4.465	60	36	960	70	8	12.345	77	100
Véhicules spéciaux .....	240	3	43	260	5	46	60	4	11	560	3	100
Remorques .....	1.440	16	63	605	11	26	240	18	11	2.285	14	100
Semi-Remorques .....	595	6	63	240	4	25	115	8	12	950	6	100
<b>TOTAL .....</b>	<b>9.195</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>5.570</b>	<b>100</b>	<b>34</b>	<b>1.375</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>16.140</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

On peut essayer de traduire cette non utilisation des véhicules par le rapport du nombre de véhicules inutilisés d'une catégorie déterminée au nombre de véhicules de cette catégorie existant dans le parc.

Les résultats sont exposés dans les tableaux VIII, IX et X.

Pour l'ensemble du parc on a une immobilisation de l'ordre de 28 %. Ce pourcentage est de 26 % pour les camions et les véhicules spéciaux, 27 % pour les semi-remorques, mais atteint 43 % pour les remorques.

TABEAU VIII. — Pourcentage d'immobilisation du parc par genre de véhicules suivant la charge utile

GENRE DE VEHICULES	CHARGE UTILE								TOTAL
	Non indiquée	1,2 T	2 T	3,5 T	5 T	7 T	10 T	15 T et plus	
Camions .....	46	24	20	35	31	23	21	20	26
Véhicules spéciaux .....	67	42	20	27	32	20	29	24	26
Remorques .....	54	45	15	39	48	51	45	45	43
Semi-Remorques .....	27	-	34	28	26	20	30	23	27
<b>TOTAL .....</b>	<b>46</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>28</b>

Par charge utile, pour l'ensemble des véhicules on constate une bonne utilisation pour les charges utiles de 1,2 T, 2 T et 15 T et plus. Les gros porteurs de 7 à 10 T ont un pourcentage d'inutilisation légèrement supérieur à la moyenne, et les camions moyens de 3,5 et 5 T dépassent par contre nettement cette moyenne.

Pour les camions seulement, qui ont un pourcentage d'inutilisation de 26 %, seules les catégories 3,5 et 5 T ont un pourcentage supérieur.

TABEAU IX. — Pourcentage d'immobilisation du parc suivant le genre de véhicules et la profession du propriétaire

GENRE DE VEHICULES	Transports	Agri-culture	Indus-trie	Commer-ce	Autres profes-sions	TOTAL
Camions .....	22	31	19	21	44	26
Véhicules spéciaux .....	26	78	22	26	26	26
Remorques .....	40	42	40	34	68	43
Semi-remorque .....	20	31	26	34	30	27
<b>TOTAL .....</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>45</b>	<b>28</b>

Le tableau IX montre une non utilisation moins grande pour les professions de l'industrie, du commerce, des transports que pour l'ensemble, et ceci pour toutes les

TABEAU X. — Pourcentage d'immobilisation du parc suivant le genre et l'âge du véhicule

GENRE DE VEHICULES	Année de mise en circulation du véhicule			TOTAL
	Non indiquée et avant 1940	1940 à 1949	1950 et après	
Camions .....	41	22	12	26
Véhicules spéciaux .....	42	28	12	26
Remorques .....	46	47	39	43
Semi-remorques .....	28	25	26	27
<b>TOTAL .....</b>	<b>42</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>28</b>

catégories de véhicules, sauf peut-être pour les semi-remorques.

Enfin le tableau X donne les mêmes éléments en groupant les véhicules par âge et confirme ce qu'on a vu précédemment. Si 28 % du parc ont été inutilisés, on trouve 17 % seulement pour les véhicules mis en circulation depuis 1950, 24 % pour ceux mis en circulation entre 1940 et 1949 et 42 % pour ceux datant d'avant 1940. Cette utilisation des véhicules récents est encore meilleure pour les camions et véhicules spéciaux : pour ces deux catégories en effet on trouve seulement 12 % des véhicules datant de 1950 immobilisés, contre 26 %, moyenne de chacune de ces deux catégories et 17 %, chiffre correspondant, on l'a vu plus haut, à tous les véhicules inutilisés datant de 1950.

Si l'on se reporte aux chiffres de l'enquête de 1952, on constate que l'on peut tirer à peu de choses près les mêmes conclusions.

Le tableau XI donne la répartition des véhicules ayant été roulés au moins un jour, par type de véhicules d'une part et par charge utile, par profession de l'utilisateur, par date de mise en circulation d'autre part.

Le tableau XII analyse les raisons de non utilisation combinées avec le genre de véhicules, la profession de l'utilisateur, la date de mise en circulation.

Pour l'ensemble des véhicules on trouve dans l'ordre d'importance les raisons suivantes :

	1954 %
Pas de marchandises à transporter .....	31
Véhicule en réparation, en transformation .....	26
Véhicule en instance de vente .....	9
Maison fermée .....	2
Autre raison ou raison non indiquée .....	32

On a rappelé les chiffres de l'enquête de 1952 (ap

mination pour cette enquête des véhicules détruits). Ils furent dans la deuxième colonne ci-dessus. Si l'on classe les réponses par ordre d'importance, on trouve la même liste dans les deux cas. Or, dans la deuxième enquête, les raisons d'inutilisation avaient été énumérées sur le questionnaire exactement dans l'ordre inverse de celui de la première enquête. Il ne semble donc pas que l'ordre dans lequel on présentait les causes ait influé sur la réponse des personnes enquêtées.

TABLEAU XI. — Véhicules utilisés pendant l'enquête

CHARGE UTILE	367				
	Camions	Véhicules spéciaux	Remorques	Semi-Remorques	TOTAL
Non déclarée .....	940	10	580	350	1.880
1, 2 T .....	144.380	70	3.460	30	147.940
3 T .....	116.450	430	4.850	600	122.310
3, 5 T .....	56.020	1.370	12.360	2.730	72.480
5 T .....	43.380	1.080	14.630	2.340	61.430
7 T .....	20.340	1.540	5.240	1.470	28.590
10 T .....	7.690	710	2.130	2.370	12.900
15 T et plus .....	1.600	910	580	1.265	4.355
PROFESSION					
Agriculture .....	42.900	20	30.380	2.770	76.070
Industrie .....	122.150	1.930	5.435	2.390	131.905
Transports .....	43.530	1.560	3.395	3.825	52.310
Commerce .....	134.775	2.100	2.820	1.015	140.710
Autres professions .....	47.445	510	1.780	1.155	50.890
DATE DE MISE EN CIRCULATION					
Non indiquée et avant 1940 ...	104.310	1.090	14.525	4.800	124.725
1940 - 1949 .....	139.855	2.800	9.060	2.395	154.110
Depuis 1950 .....	146.635	2.230	20.225	3.960	173.050
ENSEMBLE .....	390.800	6.120	43.810	11.155	451.885

Ensuite, en 1954, les pourcentages pour chaque raison sont plus faibles qu'en 1952, mais le poste « Autres raisons ou raison non indiquée » est plus fort, par suite surtout d'un accroissement des « sans réponses ».

Quoi qu'il en soit, la raison principale est l'absence de marchandises à transporter, suivie de près par « Véhicule

en réparation ou transformation », ces deux raisons représentant 57 % des réponses. Elles en représentent 59 % pour le groupe Transports, soit 25 % pour la première (au lieu de 31 % pour l'ensemble) et 34 % pour la seconde (au lieu de 26 % pour l'ensemble).

Il faut d'ailleurs noter aussi que pour toutes les professions, sauf pour l'agriculture, c'est la seconde raison qui est prépondérante. Par contre on retrouve l'ordre premier pour les véhicules mis en circulation depuis 1950 avec seulement 18 % de véhicules inutilisés pour réparation ou transformation, ce qui est normal.

TABLEAU XII. — Nombre de véhicules n'ayant pas roulé pendant la semaine de l'enquête par genre, profession du propriétaire, par âge suivant la raison de l'immobilisation (en % suivant la cause)

367	Raison de non utilisation					TOTAL	%
	Pas de marchandises	Réparation	Véhicule en instance de vente	Maison fermée	Autres raisons et non indiquées		
GENRE DE VEHICULES							
Camions .....	25	29	11	3	32	133.750	100
Véhicules spéciaux .....	16	54	14	-	16	2.160	100
Remorques .....	55	11	1	1	32	33.385	100
Semi-Remorques .....	28	25	8	-	39	4.085	100
PROFESSION							
Transports .....	25	34	6	3	32	16.140	100
Agriculture .....	53	11	3	-	33	42.620	100
Industrie .....	26	35	5	1	33	33.700	100
Commerce .....	24	30	16	2	28	38.875	100
Autres professions .....	20	26	13	6	35	42.045	100
DATE DE MISE EN CIRCULATION							
Non indiquée et avant 1940 .....	27	27	12	1	33	88.730	100
1940 à 1949 .....	29	29	7	2	33	49.410	100
1950 et après .....	42	18	5	5	30	35.240	100
ENSEMBLE .....	31	28	9	2	32	173.380	100

TABLEAU XIII. — Nombre de journées non utilisées suivant le genre des véhicules et la charge utile (véhicules sortis au moins un jour) (en % suivant la charge utile)

367	CHARGE UTILE							Nombre de journées non utilisées %	Nombre de journées possibles	Pourcentage d'inutilisation	
	Non indiquée	1, 2 T	2 T	3, 5 T	5 T	7 T	10 T				15 T et plus
Camions .....	1	37	30	14	12	5	2	100	910.303	2.735.600	33
Véhicules spéciaux .....	1	1	6	23	19	26	12	100	12.860	42.840	30
Remorques .....	1	9	10	28	35	12	4	100	165.197	306.670	54
Semi-Remorques .....	4	9	8	36	14	9	19	100	31.510	78.085	40
TOTAL .....	1	31	26	17	15	6	3	100	1.119.870	3.163.195	35
Nombre de journées possibles .....	13.160	1.035.580	856.170	507.360	430.010	200.130	90.300	30.485		3.163.195	
d'inutilisation .....	58	34	34	38	39	33	34	33			

Il reste maintenant à étudier l'emploi des véhicules au moins une fois pendant la semaine de l'enquête. Le nombre des journées non utilisées est donné dans le tableau XIII. Les nombres qui y figurent sont donc des nombres de « véhicules-journées ». On a calculé le nombre de journées possibles en multipliant par 7 le nombre de véhicules ayant roulé. Le rapport des deux nombres donne le pourcentage d'inutilisation.

Dans l'emploi du parc, en effet, ce n'est pas le matériel qui est soumis au repos hebdomadaire, mais le personnel. Pendant la plupart des entreprises étant de faible impor-

tance, « l'étalement » des heures de travail sur une longue période ne joue pratiquement pas.

Un véhicule ne peut effectivement rouler 100 jours sur 100, c'est-à-dire avoir un emploi de 100 % ; un inemploi normal, égal à 40 % est défini plus loin (voir page 48) et tient compte du repos hebdomadaire. C'est ce qui explique le multiplicateur 7 adopté, et les rapports calculés ci-dessous doivent être comparés à 40 %.

Pour les véhicules ayant roulé on trouve 1.119.870 journées non utilisées pour 3.163.195 journées possibles, soit un pourcentage de 35 %, inférieur à celui de 1952 (38 %). Il est plus faible pour les camions : 33 % et véhicules

spéciaux : 30 %, mais plus élevé pour les remorques : 54 % et semi-remorques : 40 %.

Si on examine ce rapport suivant la charge utile pour l'ensemble des véhicules, on retrouve les constatations faites déjà plus haut ; c'est que le coefficient est un peu plus faible pour les petits et les gros camions, et légèrement plus fort pour les camions moyens.

Les tableaux XIV et XV donnent le rapport du nombre de journées non utilisées au nombre de journées possibles par profession et par âge de véhicule. Tout d'abord pour

l'ensemble des véhicules on note une meilleure utilisation dans le groupe Transports, puis Industrie, et « Autres professions ». Le coefficient pour le Commerce est identique au coefficient de l'ensemble : 35 %, celui de l'Agriculture étant nettement supérieur : 50 %. Il est raisonnable de penser qu'un emploi normal est plus difficile à réaliser dans les professions agricoles. Si l'on élimine ces dernières on trouve alors :

Nombre de journées perdues .....	855.465
Nombre de journées possibles .....	2.630.705
Rapport .....	32 %

ce qui donne un rapport un peu amélioré.

TABLEAU XIV. — Nombre de journées non utilisées suivant le genre de véhicules et la profession du propriétaire (en % suivant la profession)

GENRE DE VEHICULES	Nombre de journées	Transports	Agriculture	Industrie	Commerce	Autres professions	TOTAL	
		%	%	%	%	%	%	
Camions .....	Non utilisées .....	10	14	29	36	11	100	910.303
	Possibles .....	11	11	31	35	12	100	2.735.600
	% .....	28	43	31	35	31		33
Véhicules spéciaux .....	Non utilisées .....	23	10	27	40	9	100	12.860
	Possibles .....	26	6	32	34	8	100	42.840
	% .....	28	71	26	35	32		30
Remorques .....	Non utilisées .....	6	74	11	6	3	100	165.197
	Possibles .....	8	69	13	6	4	100	306.670
	% .....	43	58	45	52	44		54
Semi-Remorques .....	Non utilisées .....	25	38	16	6	13	100	31.510
	Possibles .....	34	25	22	9	10	100	78.085
	% .....	30	62	33	25	51		40
ENSEMBLE .....	Non utilisées .....	9	24	26	31	10	100	1.119.870
	Possibles .....	12	17	29	31	11	100	3.463.195
	% .....	29	50	31	35	32		35

Enfin le tableau XV donne le rapport précédent pour chaque période de mise en circulation. On trouve tout naturellement un rapport inférieur à la moyenne 35 % pour les véhicules mis en circulation entre 1940 et 1949 : 34 %, et ceux mis en circulation depuis 1950 : 32 % et supérieur à la moyenne pour les autres : 41 %. Mais ces différences ne sont pas tellement importantes, et l'on peut dire que les vieux véhicules qui ont roulé au moins un jour, n'ont pas été tellement moins inutilisés que les autres.

TABLEAU XV. — Nombre de journées non utilisées suivant le genre de véhicules et l'âge (véhicules sortis au moins un jour) en % suivant la date

Genre de véhicules	Nombre de journées	DATE DE MISE EN CIRCULATION			%	TOTAL
		Inconnue et avant 1939 %	1940 à 1949 %	1950 et après %		
CAMIONS	Non utilisées	32	36	32	100	910.303
	Possibles	27	36	37	100	2.735.600
	%	40	25	29		33
VEHICULES SPECIAUX	Non utilisées	20	49	31	100	12.860
	Possibles	18	46	36	100	42.840
	%	34	32	26		30
REMORQUES	Non utilisées	31	20	49	100	165.197
	Possibles	33	21	46	100	306.670
	%	50	53	57		54
SEMI-REMORQUES	Non utilisées	41	14	45	100	31.510
	Possibles	43	21	36	100	78.085
	%	38	26	51		40
ENSEMBLE	Non utilisées	32	33	35	100	1.119.870
	Possibles	28	34	38	100	3.463.195
	%	41	34	32		35

Comme pour les véhicules inutilisés, on peut examiner pour ceux qui ont roulé les raisons pour lesquelles ils ont été immobilisés certains jours. On obtient ainsi le tableau XVI, où le nombre de journées non utilisées a été étudié en combinant le genre de véhicules avec la profession.

Le rapprochement des résultats de 1952-1954 fait apparaître la répartition suivante des causes d'inutilisation :

	1954 %	1952 %
Repos hebdomadaire .....	32	29
Pas de marchandises à transporter .....	30	51
Réparation-entretien .....	8	6
Véhicules en chargement ou déchargement .....	1	0,5
Autres causes et cause non indiquée .....	29	13,5

On voit que les deux premières raisons sont inversées sur les deux listes. En 1954, la proportion des journées non utilisées par suite de manques de marchandises à transporter est de 30 % seulement contre 51 % en 1952, les autres raisons données restant d'importance égale. Mais on constate ici encore que le poste « Raison non indiquée » s'est gonflé, et dissimule probablement des causes de non utilisation énumérées dans le questionnaire mais que le propriétaire n'a pas voulu indiquer. La raison « Manque de marchandises » doit couvrir certainement un pourcentage plus grand que celui indiqué dans le tableau ; mais il est probable que ce pourcentage demeure inférieur à celui de 1952.

Pour les camions et véhicules spéciaux, l'ordre par importance des raisons avancées est le même que pour l'ensemble, par contre pour les remorques et semi-remorques, la cause « manque de marchandises » l'emporte sur celle due au « repos hebdomadaire ».

Suivant la profession, on note ici encore une anomalie pour l'Agriculture où le repos hebdomadaire n'intervient, dans les journées non utilisées, que pour 17 %, le manque de marchandises pour 36 %.

Pour le groupe Transports, le repos hebdomadaire cause 43 % des journées non utilisées, le manque de marchandises 29 %, la réparation et l'entretien 13 %.

EAU XVI. — Nombre de journées non utilisées suivant la cause de non utilisation par genre de véhicules et profession (en % suivant la cause)

GENRE de VEHICULES	PROFESSION	CAUSE DE NON UTILISATION							TOTAL	%
		Pas de marchandises	Réparation	Entretien	Repos hebdomadaire	Véhicule en déchargement ou chargement	Autres causes	Non indiqué		
CAMIONS	Transports .....	28	7	7	45	2	2	9	86.488	100
	Agriculture .....	34	2	1	18	ε	2	43	130.055	100
	Industrie .....	26	5	5	40	ε	2	22	264.000	100
	Commerce .....	33	3	4	33	ε	2	25	327.795	100
	Autres professions .....	17	7	5	38	3	1	29	101.965	100
TOTAL .....		29	4	4	35	ε	2	26	910.303	100
VEHICULES SPECIAUX	Transports .....	30	5	11	42	2	1	9	3.010	100
	Agriculture .....	80	-	-	20	-	-	-	100	100
	Industrie .....	21	11	3	49	ε	3	13	3.450	100
	Commerce .....	19	7	10	39	ε	4	21	5.160	100
	Autres professions .....	26	2	6	45	2	2	17	1.140	100
TOTAL .....		23	7	8	43	1	3	45	12.660	100
CAMIONNETTES	Transports .....	42	3	4	28	3	2	18	10.167	100
	Agriculture .....	37	1	ε	16	ε	11	35	122.250	100
	Industrie .....	37	1	1	28	4	5	24	17.125	100
	Commerce .....	35	1	8	23	5	ε	28	10.175	100
	Autres professions .....	17	5	1	28	3	ε	46	5.480	100
TOTAL .....		36	1	1	19	1	9	33	165.497	100
CAMIONS REMORQUES	Transports .....	25	5	6	28	5	2	19	8.030	100
	Agriculture .....	45	7	ε	15	1	ε	34	12.000	100
	Industrie .....	15	6	7	48	2	2	20	5.560	100
	Commerce .....	11	3	6	69	3	4	4	1.765	100
	Autres professions .....	59	4	5	18	5	2	7	4.155	100
TOTAL .....		35	6	4	29	3	1	22	31.510	100
ENSEMBLE	Transports .....	29	7	6	43	2	2	11	107.695	100
	Agriculture .....	36	1	1	17	ε	6	39	264.405	100
	Industrie .....	26	5	5	40	ε	2	22	290.135	100
	Commerce .....	33	3	4	33	ε	2	25	344.895	100
	Autres professions .....	19	7	5	37	1	2	29	112.740	100
TOTAL .....		30	4	4	32	1	5	26	1.119.870	100

On trouvera au tableau XVII, pour les camions seulement, le nombre de journées non utilisées suivant la raison de non utilisation et la charge utile. On constatera que pour les gros porteurs 7 T et plus, le repos hebdomadaire,

l'entretien et la réparation ont plus d'importance, le manque de marchandises moins d'importance que pour l'ensemble du groupe.

TABEAU XVII. — Camions et camionnettes Nombre de journées non utilisées suivant la cause de non utilisation et la charge utile (en % suivant la cause)

CHARGE UTILE	CAUSE DE NON UTILISATION							TOTAL	
	Pas de marchandises	Réparation	Entretien	Repos hebdomadaire	Véhicule en chargement ou déchargement	Autres causes	Non indiquée		%
Non indiquée .....	52	-	-	14	-	-	34	3.850	100
1,2 t. ....	34	2	4	30	ε	3	27	336.700	100
2 t. ....	28	3	4	35	ε	1	29	272.470	100
3,5 t. ....	24	5	5	38	-	2	26	131.650	100
5 t. ....	27	8	5	38	0,5	2,5	19	105.160	100
7 t. ....	17	12	8,5	48	2	2,5	10	41.510	100
10 t. ....	20	10	8	43	7	3	9	15.883	100
15 t. et plus .....	22	15	10	38	7	1	7	3.080	100
TOTAL .....	29	4	4	35	ε	2	26	910.303	100

Après avoir étudié le pourcentage des véhicules inutilisés pendant l'enquête, puis le nombre de journées non utilisées par ceux qui ont roulé au moins une fois, il reste à légèrer la notion d'emploi du parc. Comme dans la méthode employée, cette notion prendra pour base la journée-véhicule.

On cherchera combien de journées un véhicule n'a pas roulé sur 100 journées de calendrier. Ce nombre sera obtenu en rapportant le nombre de journées non utilisées au nombre de journées possibles. Le nombre de journées non utilisées est égal à la somme du produit par 7 du nombre de véhicules n'ayant pas roulé, et du nombre de journées non utilisées par les véhicules ayant roulé.

Le nombre de journées possibles est égal au produit par 7 du nombre de véhicules du parc. On obtient ainsi pour l'ensemble des véhicules :

$$\text{Journées non utilisées : } 173.380 \times 7 + 1.119.870 = 2.333.530.$$

$$\text{Journées possibles : } 625.265 \times 7 = 4.376.855,$$

$$2.333.530$$

$$\text{d'où un rapport de } 100 \times \frac{2.333.530}{4.376.855} = 53,3.$$

Ainsi, pour 100 journées, un véhicule n'a pas roulé en moyenne 53 jours ou, si l'on veut, a roulé 47 jours. Ce chiffre de 54 jours est légèrement inférieur à celui de 1954 : 54,5.

Rappelons qu'un véhicule ne peut évidemment rouler tous les jours. Le chauffeur a droit au repos hebdomadaire ; l'entretien et les réparations du véhicule, son chargement ou déchargement dans certains cas, absorbent de nombreuses journées. Si l'on admet avec les professionnels que dans une année, un véhicule utilitaire peut rouler 220 jours, ceci donne pour 100 jours : 60 jours d'utilisation et 40 jours d'inemploi. Autrement dit, un inemploi de 40 % semble parfaitement normal, il faut insister sur ce point.

Le résultat trouvé : 53 jours au lieu de 40 est fort. Si 40 jours constituent un inemploi « normal », on voit que pour le parc, on a un « supplément d'inemploi » de

$$53 - 40$$

l'ordre de  $\frac{\quad}{40}$ , soit un tiers environ — ou si l'on

$$40$$

préfère raisonner sur l'utilisation du véhicule, on a un

$$60 - 47$$

« manque d'utilisation » de  $\frac{\quad}{60}$ , soit 22 %.

$$60$$

On a vu que la présence des véhicules de l'agriculture dont l'emploi ne peut être réglé comme celui des autres véhicules, pouvait fausser légèrement les résultats. Si l'on reprend le calcul en éliminant les véhicules des professions agricoles on obtient un inemploi de 50 %, correspondant à un « supplément d'inemploi » de

$$50 - 40$$

de  $\frac{\quad}{40} = 25 \%$

$$40$$

$$60 - 50$$

ou un « manque d'utilisation » de  $\frac{\quad}{60} = 17 \%$ .

$$60$$

Le tableau XVIII donne le nombre de jours d'inemploi pour 100 jours, par genre de véhicules, combiné avec la charge utile, la profession, la date de mise en circulation

TABLEAU XVIII. — Nombre de jours d'inemploi pour 100 jours de calendrier.

367/49 CHARGE UTILE	Camions	Véhicules spéciaux	Remorques	Semi-remorques	TOTAL
	Non déclarée.....	78	76	84	62
1,2 t.....	49	54	78	45	50
2 t.....	47	40	56	72	47
3,5 t.....	57	50	71	71	60
5 t.....	55	54	77	46	61
7 t.....	46	44	77	42	54
10 t.....	45	51	71	55	53
15 t. et plus.....	42	45	75	56	50
PROFESSION					
Transports.....	44	47	66	44	46
Agriculture.....	61	94	76	74	68
Industrie.....	44	42	67	51	45
Commerce.....	49	52	68	50	49
Autres professions.....	61	56	82	66	63
DATE DE MISE EN CIRCULATION					
Inconnue ou avant 1940....	65	62	73	56	66
1940 à 1949.....	48	51	75	45	50
Depuis 1950.....	37	35	74	64	44
ENSEMBLE.....	50	48	74	56	53

Enfin, pour terminer, le tableau XIX donne la répartition en pourcentage des véhicules suivant le nombre de jours pendant lesquels ils ont roulé. Dans l'ensemble on voit que 7 % seulement ont roulé 7 jours, 29 % 6 jours, 23 % 5 jours et 14 % 4 jours, dont 73 % des véhicules, soit presque les trois quarts, ont roulé plus de la moitié de la semaine.

TABLEAU XIX. — Répartition (en %) des véhicules ayant roulé suivant le nombre de jours pendant lesquels ils ont roulé

367/49 GENRE de VEHICULES	PROFESSION	NOMBRE DE VEHICULES AYANT ROULE (en %)							TOTAL
		7 jours	6 jours	5 jours	4 jours	3 jours	2 jours	1 jour	
CAMIONS	Transports.....	5	44	25	11	7	5	3	100
	Agriculture.....	10	15	17	17	15	15	11	100
	Industrie.....	9	34	25	13	7	8	4	100
	Commerce.....	7	27	23	17	14	7	5	100
	Autres professions.....	8	35	26	13	7	6	5	100
	TOTAL.....	8	31	24	14	10	8	5	100
VEHICULES SPECIAUX	Transports.....	11	38	19	17	8	6	1	100
	Agriculture.....	-	-	-	-	50	-	50	100
	Industrie.....	7	50	23	8	6	3	3	100
	Commerce.....	3	39	20	9	12	10	7	100
	Autres professions.....	2	31	35	12	12	4	4	100
	TOTAL.....	6	41	22	11	10	6	4	100
REMORQUES	Transports.....	6	16	17	21	20	12	8	100
	Agriculture.....	2	6	12	15	21	25	19	100
	Industrie.....	2	23	20	14	15	8	18	100
	Commerce.....	1	8	32	4	23	13	19	100
	Autres professions.....	9	9	19	27	9	21	6	100
	TOTAL.....	2	9	15	15	20	22	18	100
SEMI-REMORQUES	Transports.....	13	30	24	13	11	5	4	100
	Agriculture.....	-	1	12	9	35	12	25	100
	Industrie.....	7	31	22	15	16	5	4	100
	Commerce.....	7	45	34	5	2	4	3	100
	Autres professions.....	-	22	10	16	9	22	21	100
	TOTAL.....	7	23	20	12	17	10	11	100
ENSEMBLE	Transports.....	6	40	26	12	8	5	3	100
	Agriculture.....	6	11	15	16	18	15	15	100
	Industrie.....	8	34	25	13	8	6	4	100
	Commerce.....	7	27	24	16	14	7	5	100
	Autres professions.....	8	34	25	14	7	7	5	100
	TOTAL.....	7	29	23	14	11	9	7	100

Le tableau XIX donne les pourcentages par genre de véhicules et par profession ; ont roulé 4 jours ou plus : % des camions, 80 % des véhicules spéciaux, 51 % des remorques et 62 % des semi-remorques, par profession : 84 % des véhicules du groupe Transport, 81 % du groupe « Autres Professions », 80 % du groupe Industrie, 74 % du groupe Commerce, et 48 % du groupe Agriculture.

Par combinant genre de véhicules et profession, on a obtenu parmi ceux ayant roulé 4 jours et plus les résultats suivants :

	%
Semi-remorques du commerce	91
Véhicules spéciaux de l'industrie	88
Camions des transports	85
Véhicules spéciaux des transports	85
Camions des « Autres Professions »	82
Camions de l'industrie	81
Semi-remorques des transports	80
Véhicules spéciaux des « Autres Professions »	80

**IV. — TONNAGES TRANSPORTÉS, KILOMÈTRES PARCOURUS, TONNES-KILOMETRIQUES**

Les chiffres qui suivent sont toujours relatifs à la durée de l'enquête.

Les TONNES, KILOMÈTRES, TONNES-KILOMETRIQUES pendant la semaine de l'enquête, ont été transportées 283 tonnes. Les véhicules ont parcouru en charge 437 km, et au total 144.067.350 km. Le nombre de tonnes-kilométriques s'est élevé à 352.023.875 et on a eu 2.526.391 courses.

On donne pour l'ensemble des transports :

	1954	1952
moyen d'une tonne en kilomètres	24,4	26,0
moyen d'une tonne en charge, en kilomètres	37,8	
moyen total de la course, en kilomètres	57,0	
moyen journalier d'un véhicule en charge, en kilomètres	46,6	44,9
moyen total journalier d'un véhicule, en km.	70,5	66,8
moyen d'une course, en tonnes	6,7	
moyen journalier par véhicule, en tonnes	7,05	7,0

On a rappelé dans la deuxième colonne de la liste ci-dessus, les chiffres fournis par l'enquête d'octobre 1952. On constate que le parcours moyen d'une tonne a légèrement diminué : 8 % ; le parcours moyen journalier d'un véhicule, en charge et au total a légèrement augmenté : 4 % et 5,5 % ; le transport moyen journalier par véhicule est resté sensiblement égal à 7 tonnes. On a vu que la charge utile moyenne d'un véhicule était de l'ordre de 3 tonnes, ce qui indique que chaque véhicule transporterait un peu plus de 2 chargements par jour. Si l'on ne tient pas compte des véhicules de l'agriculture on obtient pour parcours moyen d'une tonne 25,7 kilomètres.

On peut comparer le pourcentage des kilomètres parcourus et des tonnes transportées au pourcentage du parc ayant roulé, par genre de véhicules. On obtient alors :

Genre de véhicules	Parc ayant roulé	Tonnes transportées	Kilomètres		T.K.
			en charge	au total	
Camions	86,5	87,0	88,1	87,6	75,2
Véhicules spéciaux	1,3	2,3	3,5	4,1	7,6
Remorques	9,7	7,0	4,3	4,7	6,3
Semi-remorques	2,5	3,7	4,1	3,6	10,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

La répartition des tonnes transportées est sensiblement la même que celle du parc ; par contre, camions et surtout véhicules spéciaux et semi-remorques parcourent proportionnellement plus de kilomètres que les remorques ; quant aux tonnes-kilométriques leur nombre est proportionnellement plus grand pour les véhicules spéciaux et semi-remorques.

Le tableau XX montre que 74 %, soit presque les trois quarts des tonnes transportées et des kilomètres parcourus, le sont du fait des véhicules effectuant des transports pour compte propre (en 1952 : 75 %).

TABLEAU XX. — Transports suivant la nature du transport et le genre de véhicules utilisés

LIEU	GENRE DE VEHICULES	TONNES TRANSPORTÉES		KILOMÈTRES EN CHARGE		TONNES KILOMETRIQUES		DISTANCE TONNAGE en km		NOMBRE DE COURSES		Parcours moyen d'une tonne en km	Longueur d'une course en charge en km	Longueur d'une course totale en km
			%		%		%		%		%			
A	Camions	12.529.917	87,0	84.037.623	88,1	264.750.785	75,2	126.296.035	87,6	2.275.460	90,1	21,1	36,9	55,5
	Véhicules spéciaux	330.845	2,3	3.307.454	3,5	26.619.550	7,6	5.857.380	4,1	39.920	1,6	80,5	62,8	146,7
	Remorques	1.019.690	7,0	4.082.485	4,3	22.102.930	6,3	6.776.825	4,7	154.455	6,1	21,7	26,4	43,9
	Semi-remorques	532.831	3,7	3.943.875	4,1	38.550.610	10,9	5.137.110	3,6	56.556	2,2	72,4	69,7	90,8
	TOTAL	14.413.283	100	95.371.437	100	352.023.875	100	144.067.350	100	2.526.391	100	24,4	37,8	57,0
B	Camions	3.194.719	85,6	18.851.697	75,0	112.677.172	66,5			324.125	85,9	35,3	58,3	
	Véhicules spéciaux	145.653	3,9	1.560.645	6,2	16.629.860	9,8			11.120	2,9	114,2	140,4	
	Remorques	144.847	3,9	2.095.752	8,3	12.616.645	7,4			18.440	4,9	87,2	113,7	
	Semi-remorques	247.430	6,6	2.630.540	10,5	27.624.505	16,3			25.621	6,3	111,6	111,4	
	TOTAL	3.732.649	100	25.178.634	100	169.548.182	100			377.306	100	45,4	66,7	
	En % de l'ensemble	26 %		26 %		48 %				15 %				
C	Camions	2.857.104	85,8	16.868.818	75,8	101.051.522	67,4	24.799.965	77,6	280.385	85,9	34,9	60,2	88,4
	Véhicules spéciaux	122.374	3,6	1.249.262	5,6	13.579.530	9,1	2.166.500	6,8	8.860	2,7	111,0	141,0	244,5
	Remorques	129.516	3,8	1.744.742	7,8	10.225.700	6,8	2.225.035	6,9	15.430	4,7	78,9	113,1	144,1
	Semi-remorques	227.847	6,8	2.322.388	10,8	25.070.555	16,7	2.767.555	8,7	21.926	6,7	110,0	109,1	126,2
	TOTAL	3.376.841	100	22.255.410	100	149.927.307	100	31.957.055	100	326.601	100	44,4	68,1	97,9
	En % de l'ensemble	23 %		23 %		43 %		24 %		13 %				
D	Camions	168.107	83,8	768.093	76,3	1.938.632	56,4			17.210	79,5	11,5	44,6	
	Véhicules spéciaux	3.419	1,7	42.750	4,3	543.580	15,8			250	1,2	159,0	171,0	
	Remorques	768	0,3	27.480	2,7	92.840	2,7			140	0,6	120,9	196,3	
	Semi-remorques	28.412	14,2	168.366	16,7	865.400	25,1			4.050	18,7	30,5	41,6	
	TOTAL	200.706	100	1.006.689	100	3.440.452	100			21.650	100	17,1	46,5	
	En % de l'ensemble	1,4 %		1,1 %		1 %				0,9 %				

On a donc 26 % des tonnes et des kilomètres pour les transports pour compte d'autrui, et 48 % des tonnes-kilométriques. Ces pourcentages sont à rapprocher au tableau XX de ceux donnés pour le groupe Transports : 23 % et 48 %, et qui sont inférieurs, au moins pour les tonnes et les kilomètres. Ceci peut venir d'abord du fait que le groupe Transport effectue des transports pour son propre compte, et d'autre part que certains questionnaires peuvent indiquer pour compte d'autrui des transports effectués pour compte propre. Ainsi il n'est pas exclu de penser que le charbonnier livrant du charbon indique que le transport est fait pour compte d'autrui. A remarquer dans le groupe « Transports », l'importance relative des kilomètres et tonnes-kilométriques des semi-remorques. Le parcours moyen d'une tonne est de 44,4 km.

On notera la part faible des véhicules en location, aussi bien pour le tonnage transporté que pour les tonnes-kilométriques.

Les kilomètres parcourus en charge pour l'ensemble des véhicules représentent 66 % du kilométrage total, 76,8 % pour les semi-remorques, 56,4 % pour les véhicules spéciaux, enfin 70 % pour l'ensemble du groupe « Transports ».

Le tableau XXI reprend en pourcentage à l'intérieur de chaque type de véhicule les données du tableau XX.

C'est dans le groupe semi-remorques que les véhicules

en location ont le plus d'importance avec 5,3 % des tonnes transportées, 4,3 % des kilomètres parcourus en charge, 2,2 % des T.K. et 7 % des courses. Pour tout autre genre de véhicules, les pourcentages ne dépassent pas 1,3 % (sauf les T.K. des véhicules spéciaux : 2 %). C'est pour le même type de véhicules, semi-remorques, que le groupe Transports a aussi le plus d'importance avec 43 % des tonnes, 61 % des kilomètres en charge et 65 % des T.K.

TABLEAU XXI. — Transports suivant le genre de véhicule et la nature du transport ou la qualité de l'utilisation (en %)

367/21 Genre de véhicules	Nature du transport ou qualité de l'utilisation	Tonnes transportées	km en charge	Tonnes kilométriques	Nombre de courses
CAMIONS	TOTAL .....	100	100	100	100
	dont pour compte d'autrui .....	25,5	22	43	14
	dont groupe Transports .....	23	20	38	12
	dont véhicules en location ..	1,3	0,9	0,7	0,8
VEHICULES SPECIAUX	TOTAL .....	100	100	100	100
	dont pour compte d'autrui .....	44	47	62	28
	dont groupe Transports .....	37	38	51	22
	dont véhicules en location ..	1	1,3	2	0,6
REMORQUES	TOTAL .....	100	100	100	100
	dont pour compte d'autrui .....	14	51	57	12
	dont groupe Transports .....	13	43	46	10
	dont véhicules en location ..	0,7	0,7	0,4	0,1
SEMI-REMORQUES	TOTAL .....	100	100	100	100
	dont pour compte d'autrui .....	46	67	72	42
	dont groupe Transports .....	43	61	65	39
	dont véhicules en location ..	5,3	4,3	2,2	7

TABLEAU XXII. — Transports suivant la catégorie de transport et la distance

367/22 CATEGORIE DE PARCOURS	TONNES TRANSPORTÉES				Km en charge		Tonnes kilométriques		Parcours moyen de la tonne en km				
	Au total	%	Pour compte d'autrui	%	%	%	%						
<b>I - CIRCUITS</b>													
Moins de 50 km .....	1.140.648	67	9	252.880	59	9	12.110.941	34	41	12.446.628	28	12	10,9
50 à 149 km .....	455.320	27	36	122.598	29	29	13.909.547	45	48	18.564.030	41	22	40,8
150 à 399 km .....	106.794	6	22	43.668	10	15	6.599.576	18	29	11.457.820	25	11	107,3
400 km et plus .....	9.648	0,5	8	6.824	2	7	1.044.125	3	12	2.504.710	6	4	260,5
TOTAL .....	1.712.380	100	12	425.970	100	11	35.664.189	100	38	44.973.188	100	13	26,3
<b>II - NAVETTES</b>													
Moins de 50 km .....	10.041.455	98	80	2.476.724	95	85	4.953.148	74	17	72.652.100	77	68	7,2
50 à 149 km .....	236.277	2	19	112.500	4	26	1.422.867	21	4	16.910.330	18	20	71,6
150 à 399 km .....	21.884	0,2	4	14.068	1	5	349.853	5	2	4.366.455	5	4	199,6
400 km et plus .....	50	0,0005	0	50	0	0	6.300	0	0	30.000	0	0	600
TOTAL .....	10.299.666	100	71	2.603.342	100	70	6.730.868	100	7	93.958.885	100	27	9,1
<b>III - AUTRES PARCOURS</b>													
Moins de 50 km .....	1.354.224	56	11	184.837	26	6	12.656.631	25	42	21.910.717	10	20	16,2
50 à 149 km .....	570.443	24	45	191.782	27	45	15.834.694	31	48	49.216.760	23	58	86,3
150 à 399 km .....	367.301	15	74	241.242	35	80	15.536.285	30	69	87.412.240	41	85	238,0
400 km et plus .....	109.269	5	92	85.476	12	93	7.409.980	14	88	54.552.085	26	96	499,1
TOTAL .....	2.401.237	100	17	703.337	100	19	51.417.590	100	55	213.091.802	100	60	88,8
<b>IV - ENSEMBLE</b>													
Moins de 50 km .....	12.536.327	87	100	2.914.441	78	100	29.700.720	32	100	107.009.445	31	100	8,5
50 à 149 km .....	1.262.040	9	100	426.880	11	100	33.157.108	35	100	84.691.120	24	100	67,1
150 à 399 km .....	495.979	3	100	298.978	8	100	22.434.714	24	100	103.236.515	29	100	208,1
400 km et plus .....	118.937	1	100	92.350	3	100	2.463.105	9	100	57.086.795	16	100	480,2
TOTAL .....	14.413.283	100	100	3.732.649	100	100	93.312.647	100	100	352.023.875	100	100	24,4
Transport de personnes .....							1.553.790						

Le tableau XXII étudie les transports suivant la catégorie de parcours et la distance. On a retenu comme catégories de parcours les circuits (distribution ou ramassage), les navettes (transports effectués à l'aide d'un véhicule de charge utile inférieure au tonnage transporté) et autres parcours. On remarquera tout de suite une anomalie dans le parcours moyen de la tonne en kilomètres suivant la

catégorie de distance pour les circuits. En effet, on trouve des parcours moyens qui ne sont pas compris dans les limites de distance de la catégorie considérée. Ceci s'explique si l'on se rappelle que pour les circuits, il n'a été retenu que la moitié du tonnage kilométrique. En effet pour les circuits le tonnage indiqué est le tonnage maximum ; le véhicule se chargeant et se déchargeant en route.

onnage kilométrique obtenu en multipliant le tonnage cumulé par la distance est trop fort ; c'est pourquoi il a été décidé pour cette enquête de ne retenir que la moitié de ce nombre. Il s'avère ainsi qu'il est trop faible. On pourra envisager d'adopter pour une prochaine enquête trois quarts du T.K. maximum.

Si on apporte cette correction aux chiffres de 1954, on obtient alors un tonnage kilométrique total de l'ordre de 5 millions de T.K., ce qui correspond à un parcours en général de la tonne de 26 km, chiffre voisin de celui de 1952.

Le tableau XXII montre que 71 % des tonnages sont transportés par les navettes, 12 % par les circuits et 17 % par les autres parcours. Pour les kilomètres en charge, on trouve respectivement les pourcentages suivants : 7 %, 12 % et 55 %, d'où la répartition des T.K. suivant les pourcentages de 27 % pour les navettes, 13 % pour les circuits et 60 % pour les autres parcours. Autrement dit, les navettes transportant beaucoup de marchandises, mais sur une faible distance, finissent par fournir plus d'un quart de T.K.

Pour l'ensemble des parcours, on trouve 87 % des tonnes transportées à moins de 50 km, 9 % entre 50 et 150 km, 2 % entre 150 et 400 km et 1 % au-delà de 400 km. Ces

proportions deviennent respectivement 32, 35, 24 et 9 pour les kilomètres parcourus en charge et 31, 24, 29 et 16 pour les T.K.

A l'intérieur de chacun des groupes : circuits, navettes et autres, c'est évidemment pour le groupe « Autres parcours » qu'apparaît le maximum de tonnes, de kilomètres et de T.K. pour les catégories de distances 150 à 400 km et plus de 400 km.

L'étude de la catégorie « Autres parcours » est intéressante ; car cette catégorie est celle qui correspond à ce qu'on pourrait appeler un vrai transport. Le parcours moyen de la tonne est pour cette catégorie de 88,8 km. Le groupe représente 17 % des tonnes totales transportées, 11 % des tonnes transportées à moins de 50 km ; 45 % des tonnes transportées entre 50 et 150 km, 74 % des tonnes transportées entre 150 et 400 km, 92 % des tonnes transportées au-delà de 400 km. Il représente 55 % des kilomètres parcourus (respectivement dans chaque tranche de distance : 42, 48, 69 et 88 %) et 60 % des T.K. (respectivement dans chaque tranche de distance : 20, 58, 85 et 96 %).

On pourra s'étonner de trouver des circuits dépassant 400 km et des navettes dépassant 150 km. C'est que la nature du trajet a été donnée par l'enquête et n'a pas été modifiée (on pourra le faire lors de nouvelles enquêtes).

TABLEAU XXIII. — Tonnes transportées, distances des transports, tonnes kilométriques suivant la profession et le genre de véhicules

PROFESSION & GENRE DE VEHICULES	TONNES TRANSPORTEES			Km EN CHARGE			TONNES KILOMETRIQUES		
	Total	%		Total	%		Total	%	
<b>TRANSPORTS</b>									
Camions .....	2.897.104	85	23	16.868.818	75	20	101.051.522	67	39
Véhicules spéciaux .....	122.374	4	37	1.249.262	6	38	13.579.530	9	51
Remorques .....	129.516	4	13	1.744.742	8	43	10.225.700	7	46
Semi-remorques .....	227.847	7	43	2.392.588	11	61	25.070.355	17	65
<b>TOTAL</b> .....	<b>3.376.841</b>	<b>100</b>	<b>23</b>	<b>22.255.410</b>	<b>100</b>	<b>23</b>	<b>149.927.307</b>	<b>100</b>	<b>43</b>
<b>AGRICULTURE</b>									
Camions .....	692.406	53	6	3.338.176	83	4	10.883.960	73	4
Véhicules spéciaux .....	104			2.760			9.750		
Remorques .....	591.797	45	58	558.860	14	14	2.875.220	20	13
Semi-remorques .....	30.865	2	6	130.430	3	3	1.071.130	7	3
<b>TOTAL</b> .....	<b>1.315.172</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>4.030.226</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>14.840.060</b>	<b>100</b>	<b>4</b>
<b>INDUSTRIE</b>									
Camions .....	5.635.779	93	45	25.446.520	92	30	72.639.223	84	27
Véhicules spéciaux .....	97.524	1	30	815.221	3	24	4.375.680	5	16
Remorques .....	169.146	3	17	748.715	3	17	3.758.240	5	17
Semi-remorques .....	177.471	3	33	636.946	2	17	5.373.495	6	14
<b>TOTAL</b> .....	<b>6.079.920</b>	<b>100</b>	<b>42</b>	<b>27.647.402</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>86.146.638</b>	<b>100</b>	<b>24</b>
<b>COMMERCE</b>									
Camions .....	1.873.833	90	15	26.838.474	94	32	48.258.890	80	18
Véhicules spéciaux .....	84.016	4	25	949.643	3	29	6.321.140	11	24
Remorques .....	73.341	3	7	559.568	2	14	2.434.735	4	11
Semi-remorques .....	58.574	3	11	372.734	1	9	3.266.940	5	8
<b>TOTAL</b> .....	<b>2.089.764</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>28.720.419</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>60.281.705</b>	<b>100</b>	<b>17</b>
<b>AUTRES PROFESSIONS</b>									
Camions .....	1.430.795	92	11	11.545.635	91	14	31.917.190	78	12
Véhicules spéciaux .....	26.827	2	8	290.568	2	9	2.333.450	6	9
Remorques .....	55.890	4	5	500.600	4	12	2.809.035	7	13
Semi-remorques .....	38.074	2	7	411.177	3	10	3.768.490	9	10
<b>TOTAL</b> .....	<b>1.551.586</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>12.747.980</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>40.828.165</b>	<b>100</b>	<b>12</b>
<b>TOUTES PROFESSIONS</b>									
Camions .....	12.529.917	87	100	84.037.623	88	100	264.750.785	75	100
Véhicules spéciaux .....	330.845	2	100	3.307.454	4	100	26.619.550	8	100
Remorques .....	1.019.690	7	100	4.082.485	4	100	22.102.930	6	100
Semi-remorques .....	532.831	4	100	3.943.875	4	100	38.550.610	11	100
<b>TOTAL</b> .....	<b>14.413.283</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>95.371.437</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>352.023.875</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Ainsi un transporteur ne faisant que le trajet Paris-Marseille et retour, a pu indiquer qu'il s'agissait là de navette !

Le tableau XXIII étudie la répartition des tonnages, kilomètres et tonnes-kilométriques suivant la profession et le type de véhicule.

On y voit la prépondérance des véhicules de l'Industrie et des Transports pour les tonnes transportées : 42 %, et 23 % du total, de l'Industrie et du Commerce pour les kilomètres parcourus en charge : 29 et 30 %, des Transports pour les T.K.

De tout le tonnage transporté par camions, on en trouve 45 % transporté par les camions de l'Industrie et 23 % par ceux des Transports. Les camions du Commerce et de l'Industrie parcourent 32 et 30 % des kilomètres parcourus par l'ensemble des camions ; ceux des Transports et de l'Industrie interviennent pour 39 % et 27 % pour les tonnages-kilométriques.

Le tableau XXIV indique les tonnes transportées, les kilomètres parcourus en charge et les T.K. suivant la marchandise, ainsi que le parcours moyen de la tonne.

Les produits nécessaires à l'alimentation humaine représentent 11,4 % du tonnage transporté, et ceux nécessaires à l'alimentation du bétail 3,8 %. L'ensemble de ces deux groupes donne 15,2 % contre 28,9 % en 1952. C'est qu'en l'enquête de 1954 ayant eu lieu en juin, les betteraves ne figurent pas, alors qu'elles représentaient plus de 10 % des tonnes transportées en octobre 1952.

Sont prépondérants dans ces deux groupes : les vins eaux-de-vie, 266.000 tonnes ; l'épicerie et l'alimentation générale, 261.000 tonnes ; les fruits et légumes frais, le cidre, bière et autres boissons, 231.000 tonnes ; le lait frais, 218.000 tonnes ; les pailles et fourrages, 361.000 tonnes ; les céréales, 120.000 tonnes.

L'ensemble des matériaux de construction compte po

TABLEAU XXIV. — Tonnes transportées et distance de transport suivant la marchandise

NATURE de la MARCHANDISE	TONNES TRANSPORTÉES		Kilomètres en charge	Tonnes kilométriques	Parcours moyen d'une tonne en km
	Total	Dont pour compte d'autrui			
Animaux vivants pour la boucherie .....	33.184	7.335	1.397.000	2.286.885	68,9
Viandes, charcuterie .....	43.853	10.145	1.992.866	2.622.450	59,8
Lait frais .....	217.796	41.950	4.476.807	5.374.790	24,7
Beurre, oeufs, fromages .....	65.036	11.845	3.578.413	4.558.220	70,1
Poissons .....	15.404	10.076	565.815	1.057.400	68,6
Farines .....	62.458	11.723	362.107	2.219.300	35,5
Pommes de terre .....	55.039	27.742	746.495	2.692.340	48,9
Fruits et légumes frais .....	230.819	50.647	5.096.018	11.841.830	51,3
Sucre et mélasse .....	59.505	35.346	287.589	2.550.845	42,9
Épicerie, Alimentation générale .....	260.580	47.481	7.568.258	13.440.928	51,6
Conserves - Légumes et fruits séchés .....	41.431	19.869	1.508.805	4.410.990	106,5
Vins et eaux de vie .....	266.694	116.246	3.574.304	21.603.420	81,0
Cidres - Bières - Autres boissons .....	231.344	26.546	3.517.800	9.689.660	41,9
Tabacs .....	1.614	1.134	24.590	54.330	33,7
Graisses et huiles animales et végétales ...	52.624	31.601	756.889	4.882.765	92,8
<b>TOTAL</b> .....	<b>1.637.381</b>	<b>449.686</b>	<b>35.453.756</b>	<b>89.286.153</b>	<b>54,5</b>
% .....	11,4	12,0	37,2	25,4	
Animaux vivants non destinés à l'alimentation	92.491	10.707	2.394.920	4.351.870	47,0
Glace .....	18.347	1.643	368.483	529.780	28,9
Produits non alimentaires d'origine végétale	24.675	5.566	509.600	633.755	25,7
ou animale : .....					
<b>TOTAL</b> .....	<b>135.513</b>	<b>17.886</b>	<b>3.273.003</b>	<b>5.515.405</b>	<b>40,7</b>
% .....	0,9	0,5	3,4	1,6	
Céréales .....	121.614	13.747	464.258	2.805.815	23,1
Betteraves .....	150	2.840	2.840	1.840	12,3
Pailles et fourrages .....	361.083	3.700	460.135	1.984.380	5,5
Sons, tourteaux, pulpes, divers .....	65.793	10.631	557.186	2.488.845	37,8
<b>TOTAL</b> .....	<b>548.640</b>	<b>28.078</b>	<b>1.484.419</b>	<b>7.280.880</b>	<b>13,3</b>
% .....	3,8	0,7	1,6	2,1	
Engrais naturels et chimiques .....	313.634	30.922	479.764	2.730.400	8,7
% .....	2,2	0,8	0,5	0,8	
Cuir et peaux - Chaussures .....	26.456	9.782	850.335	2.752.235	104,0
% .....	0,2	0,3	0,9	0,8	
Cacoutchouc - Pneumatiques .....	28.797	5.995	377.110	1.954.075	67,9
% .....	0,2	0,2	0,4	0,6	
Bois de chauffe - Sciure .....	153.895	24.537	505.314	3.532.005	22,9
Bois d'oeuvre - grumes .....	513.033	92.147	1.427.629	11.628.240	22,7
Bois manufacturés - Meubles .....	185.079	42.643	1.799.527	6.395.615	34,6
<b>TOTAL</b> .....	<b>852.007</b>	<b>159.327</b>	<b>3.732.470</b>	<b>21.555.860</b>	<b>25,3</b>
% .....	5,9	4,3	3,9	6,1	
Argiles, terres, pierres à plâtre, à chaux .	798.739	272.624	355.242	5.043.900	6,3
Chaux, ciments, plâtres .....	451.938	107.579	2.159.321	16.808.975	37,2
Briques, tuiles, céramiques .....	282.632	61.373	1.345.140	7.962.930	28,2
Matériaux de construction bruts et autres	3.949.262	1.105.197	3.487.245	43.692.800	11,1
matériaux .....	1.833.780	360.388	550.147	6.740.910	3,7
Déblais, gravats, démolitions .....					
<b>TOTAL</b> .....	<b>7.316.351</b>	<b>1.907.161</b>	<b>7.897.095</b>	<b>80.249.515</b>	<b>11,0</b>
% .....	50,8	51,1	8,3	22,8	

367  
242Miner  
Ferrai  
Pente  
Produ:  
Demi-  
Tubes  
Produ:Houill  
Ligni  
Coke  
Dériv  
Produ  
Lubri  
Gaz :

Produ

Pâtec

Texti

Verre

Quinc

Machi

Matér

Mess:

Embal

fi:

Trans

Non :

300:

mi

Un

ons

onne

Les

ment

u 6

Not

—

Les

28,3

06,5

04 k

94,7

TABLEAU XXIV (fin). — Tonnes transportées et distance de transport suivant la nature de la marchandise

NATURE de la MARCHANDISE	TONNES TRANSPORTÉES		Kilomètres en charge	Tonnes kilométriques	Parcours moyen d'une tonne en km
	Total	Dont pour compte d'autrui			
nerais ferreux et non ferreux .....	39.409	25.385	46.492	775.125	19,6
raillies, vieux métaux, récupération .....	120.645	7.630	461.846	1.743.360	14,4
nte - Acier brut - Ferro-alliages .....	124.781	50.893	956.140	6.119.080	49,0
oduits finis laminés .....	94.925	25.785	512.492	4.949.485	52,1
mi-produits - Lingots .....	8.460	3.323	60.475	1.085.475	128,3
bes et tuyaux .....	19.974	10.419	353.200	1.354.722	67,8
oduits non ferreux .....	52.604	28.305	671.633	4.981.585	94,7
<b>TOTAL</b> .....	<b>460.798</b>	<b>151.740</b>	<b>3.062.278</b>	<b>21.006.832</b>	<b>45,6</b>
% .....	3,2	4,1	3,2	6,0	
uille et agglomérés de houille .....	757.936	185.373	1.192.606	8.225.820	10,9
gnite et briquettes .....	917	293	3.540	19.920	21,7
ke .....	100.342	16.573	75.665	631.600	6,3
rivés .....	192.922	85.642	482.086	4.598.360	23,8
oduits pétroliers .....	190.846	54.429	1.653.219	12.278.975	64,3
brifiants - Huiles minérales .....	20.639	9.941	387.361	1.554.880	75,3
z .....	44.367	15.306	675.485	2.446.955	55,2
<b>TOTAL</b> .....	<b>1.307.969</b>	<b>367.557</b>	<b>4.469.960</b>	<b>29.756.510</b>	<b>22,7</b>
% .....	9,1	9,9	4,7	8,4	
oduits chimiques (sauf engrais) .....	209.640	81.757	4.147.075	17.392.880	83,0
% .....	1,4	2,2	4,3	4,9	
tes à papiers - Papiers - Cartons .....	74.697	31.801	1.543.121	6.072.625	61,3
% .....	0,5	0,8	1,6	1,7	
xtilles - Vêtements - Fourrures .....	192.458	26.728	4.878.381	8.970.120	46,6
% .....	-1,3	0,7	5,1	2,5	
rres - Bouteilles et vaisselle .....	61.761	19.143	1.599.965	5.414.800	87,7
% .....	0,4	0,5	1,7	1,5	
incaillerie - Petits produits métalliques .....	96.269	16.647	2.339.117	4.440.415	46,1
% .....	0,7	0,4	2,4	1,3	
chines électriques ou non .....	58.276	15.034	1.129.185	3.065.900	52,6
% .....	0,4	0,4	1,2	0,9	
tériel d'entreprise, de réparation et d'entretien .....	268.855	48.967	3.204.532	8.913.970	33,2
% .....	1,9	1,3	3,4	2,5	
ssageries, colis postaux, groupages .....	429.557	270.998	5.547.660	18.780.570	43,7
% .....	3,0	7,3	5,8	5,3	
ballages vides (sauf bouteilles) sacs et ficelles .....	173.565	35.361	3.428.145	6.904.535	39,8
% .....	1,2	0,9	3,6	2,0	
ansports de personnes .....	-	-	1.558.790	-	-
% .....	-	-	1,6	-	-
na indiqués et divers .....	220.659	58.079	4.915.276	9.980.195	45,2
% .....	1,5	1,6	5,2	2,8	
<b>TOTAL</b> .....	<b>14.413.283</b>	<b>3.732.649</b>	<b>95.371.437</b>	<b>352.023.875</b>	<b>24,4</b>

2

es  
le

B-

D

S

S

S

S

S

S

S

S

0.000 tonnes, soit 51 % des tonnes transportées, et millions de T.K. soit seulement 23 % des T.K.  
 n autre groupe important est constitué par les char-  
 s et dérivés, et produits pétroliers et dérivés : 1.308.000  
 es, soit 9 % et 30 millions de T.K. soit 8,4 %.  
 es transports de bois sous ses différentes formes attei-  
 nt 882.000 tonnes, soit 6 % et 21,5 millions de T.K.  
 3 % également.  
 otions aussi l'importance des transports de :  
 - Minerais, produits ferreux et non ferreux : 461.000  
 tonnes ou 3 % et 21 millions de T.K. ou 6 %.  
 - Messageries, colis postaux et groupages : 429.000  
 tonnes ou 3 % et près de 19 millions de T.K. ou 5 %.  
 es plus longs parcours moyens pour une tonne sont :  
 3 km pour les demi-produits et lingots d'acier ;  
 5 km pour les conserves et légumes et fruits séchés ;  
 km pour les cuirs, peaux et chaussures ;  
 7 km pour les graisses et huiles animales et végétales ;

92,8 km pour les produits non ferreux ;  
 87,7 km pour les verres, bouteilles et vaisselle ;  
 83,0 km pour les produits chimiques ;  
 81,3 km pour les papiers et cartons ;  
 81,0 km pour les vins et eaux-de-vie.  
 On trouve 64,3 km pour les produits pétroliers, 10,9 km  
 seulement pour la houille.  
 Dans le tableau XXV on a présenté les marchandises  
 transportées suivant la catégorie de parcours, en ne rete-  
 nant que les marchandises représentant au moins 1 %  
 du tonnage de la catégorie.  
 On obtient ainsi 76,6 % des tonnages pour les circuits,  
 84,6 % pour les navettes et 72,8 % pour les autres par-  
 cours. Le tableau donne également le parcours moyen  
 d'une tonne. On obtient ainsi :  
 177 km pour les produits finis laminés ;  
 175 km pour les vins et eaux-de-vie ;  
 160 km pour les messageries, colis postaux et groupages ;

TABLEAU XXV. — Tonnes transportées suivant la nature de la marchandise et la nature du parcours.

NATURE de la MARCHANDISE	TONNES TRANSPORTEES			TONNES KILOMETRIQUES		Parcours moyen de la tonne
	Au total	En %	Dont pour compte d'autrui		%	
1°) CIRCUITS DE DISTRIBUTION ET DE RAMASSAGE						
Animaux vivants non destinés à l'alimentation ..	24.524	1,4	2.864	850.155	1,9	34,7
Lait .....	191.470	11,2	37.594	4.504.270	10,0	23,5
Beurre, oeufs, fromage .....	36.706	2,1	4.702	1.250.230	2,8	34,1
Fruits et légumes frais .....	58.734	3,4	9.222	1.891.000	4,2	32,2
Épicerie, alimentation générale .....	140.980	8,2	19.144	4.398.358	9,8	31,2
Vins et eaux de vie .....	74.048	4,3	22.124	2.019.720	4,5	27,3
Cidre - Bière - Autres boissons .....	126.030	7,4	6.078	3.435.950	7,6	27,3
Matériaux de construction .....	33.868	2,0	8.516	602.775	1,3	17,8
Chaux, ciments, plâtres .....	16.782	1,0	5.122	482.225	1,1	28,7
Briques, tuiles, céramiques .....	25.810	1,5	2.460	468.755	1,0	18,2
Déblais, mâchefer, démolition .....	43.992	2,6	2.780	263.980	0,6	6,0
Houille et agglomérés de houille .....	118.266	6,9	7.112	791.335	1,8	6,7
Produits pétroliers (s.a.i.) .....	38.380	2,2	2.346	1.148.070	2,5	29,9
Essence .....	25.410	1,5	2.392	580.340	1,3	22,8
Gaz (naturel, propane, .....) .....	23.250	1,4	5.862	776.920	1,7	33,4
Vêtements - Bonneterie - Linge .....	31.254	1,8	434	659.780	1,5	21,1
Quincaillerie, petits produits métalliques et outillage .....	28.604	1,7	3.698	944.480	2,1	33,0
Messageries, colis postaux, groupages .....	221.582	12,9	168.526	6.300.235	14,0	28,4
Emballages vides, sacs, ficelles .....	52.104	3,1	13.488	1.194.385	2,7	22,9
TOTAL "CIRCUITS" .....	1.712.380	100	425.970	44.973.188	100	26,3
2°) HAVETTES						
Pailles et fourrages .....	256.270	2,5	870	859.080	0,9	3,4
Engrais naturels .....	210.573	2,0	6.838	638.330	0,7	3,0
Bois de chauffage - Sciure .....	106.046	1,0	17.286	1.550.480	1,7	14,6
Bois d'oeuvre - grumes .....	395.739	3,9	66.447	6.184.170	6,6	15,6
Argile - Pierres à plâtre, à chaux .....	175.028	7,5	269.108	3.822.020	4,1	4,9
Matériaux de construction .....	3.696.189	35,9	1.052.727	34.886.185	26,5	9,4
Chaux, ciments, plâtres .....	302.306	3,0	58.016	4.913.515	5,2	16,3
Briques, tuiles, céramiques .....	180.943	1,8	30.203	2.443.190	2,6	13,5
Déblais, mâchefer, démolition .....	1.753.612	17,0	352.870	5.852.615	6,2	3,3
Houille et agglomérés de houille .....	579.386	5,6	164.810	4.636.780	4,9	8,0
Dérivés de la houille .....	149.334	1,4	70.548	1.611.680	1,7	10,8
Matériel d'entreprise, de réparation, d'entretien .....	165.032	1,6	27.177	1.821.915	1,9	11,0
Messageries, colis postaux, groupages .....	143.859	1,4	55.825	2.219.840	2,4	15,4
TOTAL "HAVETTES" .....	10.299.666	100	2.603.342	93.958.885	100	9,1
3°) AUTRES PARCOURS						
Animaux vivants non destinés à l'alimentation ..	52.777	2,2	6.353	3.300.085	1,5	62,5
Céréales, grains .....	26.426	1,1	4.628	1.687.180	0,8	63,8
Fruits et légumes frais .....	116.330	4,8	16.540	9.385.230	4,4	80,7
Épicerie, alimentation générale .....	76.281	3,2	18.429	7.858.210	3,7	103,0
Vins et eaux de vie .....	98.407	4,1	49.198	17.209.780	8,1	174,9
Cidre, bière, boissons .....	58.960	2,5	12.724	5.672.250	2,7	96,2
Pailles et fourrages .....	99.703	4,2	2.430	1.080.190	0,5	10,8
Engrais naturels .....	24.461	1,0	5.588	573.455	0,3	23,4
Bois de chauffage - Sciure .....	41.825	1,7	6.527	1.905.095	0,9	45,5
Bois d'oeuvre .....	106.856	4,5	23.732	5.179.875	2,4	48,5
Bois manufacturé .....	62.911	2,6	14.636	4.413.545	2,1	70,2
Matériaux de construction .....	219.205	9,1	43.954	8.203.840	3,8	37,4
Chaux, ciments, plâtres .....	132.850	5,5	44.441	11.413.235	5,4	85,9
Briques, tuiles, céramiques .....	75.879	3,2	28.710	5.050.985	2,4	66,6
Déblais, mâchefer, démolition .....	36.176	1,5	4.738	624.315	0,3	17,3
Houille et agglomérés de houille .....	60.284	2,5	13.651	2.797.705	1,3	46,4
Dérivés de la houille .....	40.036	1,7	13.616	2.896.080	1,4	72,3
Produits pétroliers (s.a.i.) .....	34.011	1,4	42.622	4.152.220	1,9	122,1
Produits chimiques divers .....	47.156	2,0	22.902	7.341.820	3,4	155,7
Textiles bruts et s.a.i. .....	27.619	1,1	7.024	3.051.795	1,4	110,5
Fonte - Acier brut - Ferro-alliages .....	29.543	1,2	13.830	4.466.735	2,1	151,2
Produits finis laminés .....	35.180	1,1	15.559	4.456.500	2,1	177,0
Quincaillerie, petits produits métalliques, outillage .....	38.938	1,6	8.838	3.040.675	1,4	78,1
Matériel d'entreprise, de réparation, d'entretien .....	91.985	3,8	19.754	6.563.075	3,1	71,3
Messageries, colis postaux, groupages .....	64.116	2,7	46.647	10.260.435	4,6	160,0
Emballages vides, sacs, ficelles .....	59.463	2,5	13.885	5.041.190	2,4	84,9
TOTAL "AUTRES PARCOURS" .....	2.401.237	100	703.337	213.091.802	100	88,7

156 km pour les produits chimiques ;  
151 km pour la fonte, l'acier brut, les ferro-alliages.

Enfin, pour en terminer avec les marchandises, on a donné dans le tableau XXVI les tonnages transportés pour quelques produits importants, selon la nature du parcours et la distance parcourue.

Le tableau XXVII permet de se rendre compte comment le tonnage transporté varie avec la charge utile des véhicules.

Par charge utile, on voit que la part des véhicules spéciaux est faible, sauf pour la catégorie 15 t. et plus, où elle atteint 14 %. Mêmes constatations pour les semi-remorques, où l'on a 10 % du tonnage transporté dans la catégorie 10 tonnes et 25 % dans la catégorie 15 tonnes et plus. La part des camions diminue au fur et à mesure que la charge utile augmente, ce qui est normal puisque les remorques et semi-remorques sont de charge utile élevée.

TAB  
 (2)  
 I  
 CIF  
 NAV  
 AUT  
 ENS  
 Cam  
 Véh  
 Rem  
 Sem  
 TOT  
 Comp  
 Grou  
 Véhi  
 La  
 trui  
 pour  
 de 15  
 la ch  
 charg  
 envir  
 pour  
 de ce  
 erreu  
 Ent  
 et ca  
 nomb  
 et pa  
 rédui  
 II  
 rapid  
 de kil  
 d'une  
 plus  
 parco

TABLEAU XXVI. — Transport en tonnes des principales marchandises suivant la nature du parcours et la distance

NATURE DU PARCOURS	DISTANCE	Pailles & fourrages	Bois d'oeuvre & grumes	Argiles, pierres, à plâtre, à chaux	Matériaux de construction	Chaux, ciments et plâtres	Déblais, mâchefer, démolition	Rouille et agglomérés	Messageries colis postaux, groupage	Epiceries, alimentation générale	Vins et eaux de vie.	Briques, tuiles, céramiques	Matériel d'entretien de réparation
IRCUITS	Moins de 50 km	4.710	6.620	700	25.546	11.388	43.860	114.154	147.832	76.334	48.640	21.966	5.552
	50 à 149 km	400	2.760	1.032	6.982	3.110	132	2.572	36.258	52.148	19.386	2.998	3.868
	150 à 399 km	-	1.058	452	1.340	2.284	-	1.540	14.580	12.442	5.180	845	2.418
	400 km et plus	-	-	-	-	-	-	-	2.912	56	842	-	-
TOTAL	5.110	10.438	2.184	33.868	16.782	43.992	118.266	221.582	140.980	74.048	25.810	11.838	
NAVETTES	Moins de 50 km	256.010	382.166	775.768	3.620.643	277.366	1.752.109	567.195	138.201	38.160	84.647	175.151	157.812
	50 à 149 km	260	12.588	960	74.536	23.065	1.503	11.721	4.460	4.535	8.048	5.792	7.020
	150 à 399 km	-	985	300	1.010	1.875	-	470	1.198	624	1.544	-	200
	400 km et plus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	256.270	395.739	775.026	3.696.189	302.306	1.753.612	579.386	143.859	43.319	94.239	180.943	165.032	
AUTRES PARCOURS	Moins de 50 km	94.903	80.819	14.620	167.163	64.740	33.600	41.079	27.097	34.910	29.879	39.211	58.262
	50 à 149 km	3.675	18.003	5.437	41.085	42.161	2.426	14.183	12.417	28.648	20.582	28.602	20.869
	150 à 399 km	1.125	6.286	1.070	5.797	23.137	150	4.992	14.897	6.998	36.186	7.463	10.302
	400 km et plus	-	1.748	400	1.160	2.812	-	30	9.705	5.725	11.760	603	2.552
TOTAL	99.703	106.856	21.527	219.205	132.850	36.176	60.284	64.116	76.281	98.407	75.879	91.985	
ENSEMBLE	Moins de 50 km	355.623	469.605	789.088	3.813.352	353.494	1.829.569	722.428	313.130	149.404	163.166	236.328	221.626
	50 à 149 km	4.335	33.351	7.429	122.603	68.336	4.061	28.476	73.135	85.331	48.016	37.392	31.757
	150 à 399 km	1.125	8.329	1.822	12.147	27.296	150	7.002	30.675	20.064	42.910	8.309	12.920
	400 km et plus	-	1.748	400	1.160	2.812	-	30	12.617	5.781	12.602	603	2.552
TOTAL	361.083	513.033	798.739	3.949.262	451.938	1.833.780	757.936	429.557	260.580	266.694	282.632	268.855	

TABLEAU XXVII. — Tonnes transportées suivant la catégorie de charge utile, le genre de véhicules et la nature du transport.

GENRE de VEHICULES et nature du transport	TONNES par CATEGORIE de CHARGE UTILE														TOTAL			
	Non indiquée	1,2 t.	2 t.	3,5 t.	5 t.	7 t.	10 t.	15 t. & plus	TOTAL									
Camions .....	5.693	24	657.994	96	1.705.196	96	2.930.949	89	3.350.057	87	2.243.026	88	1.364.878	79	272.124	55	12.529.917	87
Véhicules spéciaux .....	410	2	588	ε	8.812	1	48.730	1	51.138	1	79.067	3	71.576	4	70.524	14	330.845	2
Remorques .....	7.316	32	27.910	4	50.590	3	289.338	9	323.488	8	163.041	6	125.899	7	32.108	6	1.019.690	7
Semi-remorques .....	9.767	42	2.240	ε	4.500	ε	23.437	1	135.145	4	73.310	3	161.432	10	113.300	25	532.831	4
TOTAL .....	23.186	100	688.732	100	1.769.098	100	3.292.154	100	3.859.828	100	2.558.444	100	1.723.785	100	498.056	100	14.413.283	100
dont :																		
Compte d'autrui .....	5.643	24	70.212	10	272.730	15	574.231	17	1.036.199	27	780.222	30	703.721	41	289.691	58	3.732.649	26
Groupe Transports .....	4.481	19	43.397	6	233.481	13	564.656	17	877.829	23	738.126	29	674.225	39	240.646	48	3.376.841	23
Véhicules en location .....	-	-	3.475	0,5	16.093	1	23.694	1	40.534	1	28.308	1	84.323	5	4.282	1	200.706	1

La proportion du tonnage transporté pour compte d'autrui augmente avec la charge utile et passe de 10 % pour les véhicules de 1,2 t. à 58 % pour les véhicules 15 t. et plus, et elle augmente rapidement à partir de charge utile de 5 tonnes. Dans chaque catégorie de charge utile, les véhicules en location ont transporté 1 % environ du tonnage, sauf dans la catégorie 10 t., où le pourcentage atteint 5 %. Mais étant donné le faible nombre de ces véhicules, il se peut qu'on soit là en présence d'une erreur d'échantillonnage.

Enfin il a paru intéressant de donner pour les camions et camionnettes les kilomètres parcourus en charge et le nombre de courses effectuées par catégorie de parcours, par distance en prenant des tranches de distance assez étroites. C'est l'objet du tableau XXVIII.

Il permet de voir que le nombre de courses décroît rapidement avec la distance et que l'on trouve le maximum de kilomètres parcourus, dans les distances de 50 à 75 km d'une part et 100 à 150 km d'autre part. Les transports plus de 600 km ne représentent que 1,7 % des kilomètres parcourus.

### V. — CONCLUSION

Comme pour l'enquête de 1952, on peut essayer, et par le même procédé, d'étendre à l'année 1954 les résultats obtenus pendant la semaine de l'enquête. En considérant les résultats enregistrés par les autres modes de transports, il semble que l'on puisse calculer pour la route les chiffres annuels en multipliant par 51 (1) les résultats de la semaine. En effet, le mois de juin est en 1954 un mois légèrement inférieur à la moyenne mensuelle pour les autres modes de transport ; en l'absence de données saisonnières concernant les transports routiers, on leur appliquera le coefficient des autres modes de transport. On aura ainsi des ordres de grandeur pour les transports routiers en 1954.

Tonnes transportées : 735 millions ;

Tonnes-kilométriques : 17.953 millions.

Si on élimine circuits et navettes, on obtient :

Tonnes transportées : 122,5 millions ;

Tonnes-kilométriques : 10.868 millions.

(1)  $\frac{\text{Tonnage annuel 1954}}{\text{Tonnage juin 1954}} = 11,8$ , d'où le coefficient  $\frac{11,8 \times 30}{7} \approx 51$ .

TABLEAU XXVIII. — Kilomètres parcourus en charge suivant la nature du parcours et la distance de transport (camions seulement) (1) Nombre de kilomètres. — (2) Nombre de courses.

DISTANCE PARCOURUE	ENSEMBLE DES PROFESSIONS				
	Circuits	Navettes	Autres parcours	TOTAL	%
0 à 9 km ..... 1	566.876	1.151.604	1.217.825	2.936.305	3,6
..... 2	111.135	293.665	256.300	661.100	30,0
10 à 19 km ..... 1	1.790.970	1.345.371	2.754.430	5.920.771	7,2
..... 2	127.486	101.910	215.050	442.440	20,1
20 à 29 km ..... 1	3.083.717	1.062.541	2.742.020	6.888.278	8,3
..... 2	129.070	45.325	119.820	294.215	13,4
30 à 39 km ..... 1	3.093.100	576.133	4.619.245	6.288.478	7,6
..... 2	92.610	17.480	81.060	191.150	8,7
40 à 49 km ..... 1	2.931.722	359.003	2.400.415	5.691.140	6,9
..... 2	68.745	8.465	56.270	133.480	6,0
50 à 74 km ..... 1	5.737.681	619.413	5.120.275	11.477.369	13,9
..... 2	95.925	10.655	87.200	193.780	8,8
75 à 99 km ..... 1	4.060.640	223.721	3.296.240	7.580.601	9,2
..... 2	48.365	2.640	39.185	90.190	4,1
100 à 149 km ..... 1	5.337.570	277.685	5.872.501	11.487.756	13,9
..... 2	45.550	2.385	51.300	99.235	4,5
150 à 199 km ..... 1	2.453.935	102.765	3.775.205	6.331.905	7,7
..... 2	14.460	615	22.640	37.715	1,7
200 à 249 km ..... 1	1.642.510	97.450	2.874.295	4.614.255	5,6
..... 2	7.695	460	13.385	21.540	1,0
250 à 299 km ..... 1	1.046.510	33.850	1.783.995	2.864.355	3,5
..... 2	3.955	130	6.785	10.870	0,5
300 à 349 km ..... 1	706.380	10.900	2.122.630	2.839.910	3,4
..... 2	2.265	35	6.095	9.095	0,4
350 à 399 km ..... 1	171.900	-	1.314.250	1.486.150	1,8
..... 2	480	-	3.640	4.120	0,2
400 à 499 km ..... 1	458.290	-	2.262.685	2.720.975	3,3
..... 2	1.410	-	5.315	6.425	0,3
500 à 599 km ..... 1	396.530	-	1.561.900	1.958.430	2,4
..... 2	725	-	3.007	3.725	0,2
600 km et plus ..... 1	22.250	6.000	1.387.005	1.415.255	1,7
..... 2	30	10	1.985	2.025	0,1
TOTAL ..... 1	33.500.581	5.866.436	43.134.916	82.501.933	100
..... 2	749.600	483.775	967.730	2.201.105	100
Transport de personnes ..... 1	-	-	-	1.535.690	-
..... 2	-	-	-	74.355	-
TOTAL ..... 1	-	-	-	84.037.623	-
..... 2	-	-	-	2.275.460	-

On avait obtenu pour 1952 les chiffres suivants : 600 millions de T, 16.100 million de T.K. et, si l'on fait abstraction des circuits et navettes, 152 millions de T. et 10.280 millions de T.K. ; on enregistrerait alors une baisse des tonnages transportés.

Il faut toutefois noter qu'en 1952, c'est lors de l'exploitation qu'a été définie la nature du trajet (circuit, navette), alors qu'en 1954, c'est l'enquête qui l'a indiquée.

Enfin on peut considérer tous les parcours inférieurs à 50 km comme du trafic local. Le trafic à distance se traduit alors par 96 millions de tonnes et 12.500 millions de T.K., le parcours moyen d'une tonne étant de l'ordre de 130 km.

Les autres modes de transport ont donné pour l'année 1954 les résultats suivants :

S.N.C.F. : 169 millions de T., 41,5 millions de T.K.

Voies navigables : 52,7 millions de T. en trafic brut, 8,3 milliards de T.K.

Trafic maritime : 67 millions de T. (importations et exportations).

Trafic aérien : 52.500 tonnes et 75 millions de T.K. (fret sans la poste de transporteurs français).

L'évolution dans chaque mode de transport apparaît donc comme suit entre 1952 et 1954 :

	Tonnages %	T.K. %
S.N.C.F. ....	- 3	- 6
Eau .....	+ 5	+ 8
Mer .....	+ 3	-
Air .....	-30	- 8
Route .....	+22	+12
Route (sans navettes ni circuits) .....	-19	+ 6

En considérant les trois principaux modes de transport intérieur, voie ferrée, eau, route (sans les circuits et navettes), on obtient les pourcentages suivants pour 1952 et 1954.

Mode de transport	1952		1954	
	Tonnes	T.K.	Tonnes	T.K.
Voie ferrée .....	46	71	49	69
Voie fluviale .....	13	12	15	14
Route .....	41	17	36	18

Pour les autres résultats, et notamment l'inemploi de véhicules, les raisons pour lesquelles ils ne circulent pas on constate que cette enquête confirme les données tirées de celle d'octobre 1952. Une enquête qui a eu lieu en juin 1955 apportera encore de nouveaux éléments pour une connaissance meilleure des transports routiers.

## ANNEXE

— 1 —

MINISTÈRE  
TRAVAUX PUBLICS  
TRANSPORTS  
du TOURISME

### ENQUÊTE STATISTIQUE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Semaine du 10 au 16 juin 1954

(Visa n° 370 de l'I.N.S.E.E.)

INSTITUT NATIONAL  
DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES  
ÉCONOMIQUES

2

SSe :

### ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports a décidé de procéder à une enquête sur les transports routiers de marchandises portant sur une proportion déterminée de véhicules tirés au sort.

Le présent questionnaire vous est adressé parce que le numéro de votre véhicule est sorti au tirage.

Vous êtes donc prié de répondre aux diverses questions posées sur l'utilisation de votre véhicule pendant 7 jours, du 10 au 16 juin 1954.

L'enquête étant effectuée dans le cadre de la loi n° 51.711 du 7 juin 1951 sur les statistiques, le secret des renseignements que vous donnerez sur l'utilisation de votre véhicule est formellement garanti: votre déclaration ne pourra donner lieu à aucun contrôle, fiscal ou autre.

Les renseignements seront dépouillés par l'Institut National de la Statistique (I.N.S.E.E.) et serviront seulement à établir une statistique rigoureusement anonyme des transports routiers de marchandises sur l'ensemble du territoire français.

### AVIS IMPORTANT.

Les renseignements demandés au verso doivent se rapporter à l'utilisation du véhicule décrit page 4, à l'exclusion de tout autre (même semblable, de même marque ou genre ou carrosserie ou charge utile).

Dans le cas d'un ensemble routier (camion et remorque), les renseignements demandés ne doivent être donnés que pour celui des deux véhicules qui est désigné page 4.

# ANNEXE (suite)

- 2 -

## § III. — Utilisation du véhicule décrit au § I (à l'exclusion de tout autre) pendant la semaine

Veillez indiquer dans le cadre ci-dessous pour chacun des jours de la semaine de référence :

- Colonne 2.** Le nombre de km. parcourus au total par le véhicule et le nombre de km. parcourus à vide dans la journée.
- Colonne 3.** - La nature des marchandises transportées (par exemple : épicerie, colis postaux, briques, pièces de machines, emballages vides, etc...).
- Colonne 4.** - Pour chacune de ces marchandises, leur poids (en tonnes) ; dans le cas de navettes, indiquer le total des chargements journaliers).
- Colonne 5.** - La catégorie du parcours : a) parcours en circuit (ramassage ou distribution du lait, de colis postaux, etc...)  
b) parcours en navette (trajets répétés, sur un parcours déterminé, pour assurer le chargement ou le déchargement d'une péniche, l'approvisionnement d'un chantier, etc...)  
c) tous autres parcours.

367  
30

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
JOUR de la semaine	Nombre de km parcourus dans la journée	NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES	QUANTITÉ en tonnes	CATÉGORIE du parcours	DISTANCE parcourue en charge (en km)	NATURE du transport
<b>Exemple</b>	au total 40	Briques	20	navette	5	Compte propre
	dont à vide 20					
<b>Jeudi 10 Juin</b>	au total					
	dont à vide					
<b>Vendredi 11 Juin</b>	au total					
	dont à vide					
<b>Samedi 12 Juin</b>	au total					
	dont à vide					

# ANNEXE (suite)

— 3 —

au 16 juin 1954.

**Colonne 6.** — La distance sur laquelle ces marchandises ont été transportées (dans le cas de navettes, indiquer la longueur du trajet simple, aller ou retour).

**Colonne 7.** — La nature du transport : pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Si le véhicule n'a pas été utilisé certains jours, inscrire pour ces jours, en travers des colonnes 3 à 6 « Véhicule non utilisé » ainsi que le motif (par exemple : « véhicule hors d'usage », « véhicule en réparation à la suite d'accident », « véhicule en entretien », « maison fermée le dimanche », « pas de marchandises à transporter » ...).

367  
31

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
JOUR de la semaine	NOMBRE de km parcourus dans la journée	NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES	QUANTITÉ en tonnes	CATÉGORIE du parcours	DISTANCE parcourue en charge (en km)	NATURE du transport
manche 13 Juin	au total					
	dont à vide					
Lundi 14 Juin	au total					
	dont à vide					
Mardi 15 Juin	au total					
	dont à vide					
Mercredi 16 Juin	au total					
	dont à vide					

367  
32

- 4 -

## § I. - Véhicule soumis à l'enquête.

Numéro d'immatriculation : Marque :  Type :  Numéro dans la série du type : 

Genre : Camion — Véhicule spécial de transport

Remorque — Semi-Remorque

Carrosserie : Plateau — Fourgon — Citerne

Benne — Fourgon isotherme

Source d'énergie : essence, gas-oil, gazogène, électricité. —

## § II. -

A — Si vous êtes toujours utilisateur du véhicule désigné ci-dessus :

- soit en qualité de propriétaire (ou de gérant de succursale),
- soit en qualité de preneur en location.

Rayer  
la mention  
inutile.

Veuillez :

- 1° Vérifier les indications concernant votre véhicule et éventuellement corriger celles qui seraient inexactes.
- 2° Indiquer ci-dessous votre profession (dans le cas d'activités multiples, indiquer ces activités).

B — a) Si le véhicule n'est plus à votre disposition :

- soit que vous l'avez vendu ;
- soit que vous l'avez donné en location.

Veuillez indiquer ci-dessous le nom et l'adresse :

- de l'acquéreur,
- du preneur en location.

Rayer  
la mention  
inutile

qui pourrait donner les renseignements demandés

NOM :

Adresse complète :

Veuillez ensuite retourner le plus tôt possible le questionnaire à l'INSEE, 29, Quai Branly, Paris (7<sup>e</sup>), en utilisant l'enveloppe ci-jointe qui a été affranchie par nos soins.

b) Si le véhicule est utilisé par une de vos succursales en dehors du département d'immatriculation,

Veuillez indiquer ci-dessous le nom et l'adresse de la personne qui pourrait donner les renseignements demandés.

NOM :

Adresse complète :

Veuillez ensuite retourner le plus tôt possible le questionnaire à l'INSEE, 29, Quai Branly, Paris (7<sup>e</sup>), en utilisant l'enveloppe ci-jointe qui a été affranchie par nos soins.

3° Donner les renseignements demandés dans le tableau imprimé au verso (Pages 2 et 3).

4° Envoyer le questionnaire à l'INSEE, 29, Quai Branly, Paris (7<sup>e</sup>), en utilisant l'enveloppe ci-jointe qui a été affranchie par nos soins, au plus tard le 20 juin 1954.