

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1959^(a)

ENQUÊTES PAR SONDAGE

L'I.N.S.E.E. publie ici les résultats des enquêtes de 1959 sur les Transports routiers de marchandises.

Il a paru préférable de présenter ensemble les résultats des trois enquêtes faites en avril, juin et octobre, plutôt que de les publier au fur et à mesure de leur dépouillement. Un des avantages principaux de cette présentation réside dans le rapprochement des données sur les véhicules gros porteurs, pour arriver à une meilleure estimation du trafic routier annuel.

Les principaux résultats de ces dépouillements ont déjà été utilisés dans les études du Ministère des Travaux publics et des Transports, mais nous croyons qu'il est intéressant de les insérer, malgré le délai écoulé, dans la présente revue.

S O M M A I R E

PREMIERE PARTIE

L'ORGANISATION GENERALE DES ENQUETES

CHAPITRE PREMIER

Préparation et exécution des enquêtes.

1. — Tirage de l'échantillon.
2. — Les questionnaires.
3. — Collecte des réponses.

CHAPITRE II

Le dépouillement des réponses et la présentation des résultats.

DEUXIEME PARTIE

ENQUETE DE JUIN 1959 PORTANT SUR TOUTES LES CATEGORIES DE VEHICULES UTILITAIRES

CHAPITRE PREMIER

Le parc des véhicules. Son utilisation.

CHAPITRE II

Les transports.

1. — Emploi du parc au cours de la semaine d'enquête.
2. — Estimation du trafic assuré par les transports routiers pendant le mois de juin 1959 et pendant l'année 1959.

CHAPITRE III

Les marchandises transportées.

CHAPITRE IV

Transports routiers de marchandises en liaison avec les autres moyens de transport.

CHAPITRE V

Courants de trafic.

1. — Transports à l'intérieur du département et à destination des départements limitrophes.
2. — Transports avec les départements non limitrophes.

CHAPITRE VI

Consommation de carburants

TROISIEME PARTIE

ENQUETE SUR LES VEHICULES GROS PORTEURS

CHAPITRE PREMIER

Emploi du parc.

CHAPITRE II

Les transports.

CHAPITRE III

Evolution du trafic annuel assuré par les véhicules gros porteurs.

(a) La présente étude a été rédigée par M. Robert SERMAGE, Administrateur à l'I.N.S.E.E.

PREMIERE PARTIE

L'ORGANISATION GENERALE DES ENQUETES

Comme chaque année depuis 1954, à la demande du Ministère des Travaux publics et des Transports, les transports routiers de marchandises ont fait l'objet d'enquêtes par sondage effectuées par l'I.N.S.E.E.

Pour essayer d'obtenir une meilleure estimation du trafic annuel, le programme d'enquête de 1959 fixé de concert par le Ministère des Travaux publics et l'I.N.S.E.E. comprenait un sondage portant sur les véhicules de toutes les classes de charge utile et effectué au mois de juin comme les années précédentes, et deux sondages portant seulement sur les véhicules gros porteurs faits en avril et octobre.

L'ensemble représentait environ 20.000 questionnaires.

CHAPITRE PREMIER

PREPARATION ET EXECUTION DES ENQUETES

1. — Tirage de l'échantillon.

Les enquêtes par sondage faites en 1959 ont été organisées et exécutées comme celles des années précédentes (1).

Nous rappellerons tout d'abord que leur objet était de connaître l'emploi des véhicules de transports de marchandises pendant une semaine de façon à pouvoir estimer le trafic total annuel en séparant les Transports publics et les Transports privés.

Les sondages portaient sur des échantillons de véhicules (et non d'entreprises) qui ont été tirés dans le Fichier central des Automobiles tenu à jour par l'I.N.S.E.E. Il faut toutefois souligner que, si ce fichier reçoit bien au jour le jour les inscriptions de véhicules neufs mis en circulation et les avis de ventes d'occasion, en revanche, les retraits de véhicules hors d'usage, les transformations de carrosseries et les changements d'activité et d'adresses des propriétaires, particuliers ou sociétés, ne sont pas toujours déclarés. Le fichier ne donne donc pas actuellement tout au moins, une représentation aussi fidèle qu'il serait nécessaire du parc des véhicules en service dans les différents secteurs de l'économie et plus particulièrement dans les entreprises de Transports publics.

Il s'ensuit que les échantillons de véhicules retenus pour les enquêtes par sondage comportaient une certaine

proportion de véhicules hors d'usage, ou utilisés à d'autres fins que le transport des marchandises, et qu'il n'avait pas été possible de les éliminer jusqu'à maintenant.

Pour le tirage des échantillons le fichier a été réparti selon les classes de charge utile et dans chacune d'elles, en séparant les véhicules des transporteurs publics. En outre, des échantillons particuliers ont été tirés pour les véhicules spéciaux.

Ces tirages étant effectués dans le fichier classé à la date du 1^{er} janvier 1959 un échantillon complémentaire a été constitué avec les véhicules neufs mis en circulation au cours des premiers mois de l'année de l'enquête. Les fractions de sondage utilisées pour les enquêtes de 1959 y compris les deux enquêtes d'avril et octobre limitées aux véhicules gros porteurs, ont été les suivantes :

Catégories de charge utile	Camions ordinaires (1) Remorques et semi-remorques de même carrosserie		Véhicules spéciaux (2) Remorques et semi-remorques de même carrosserie	
	Transports publics	Transports privés	Transports publics	Transports privés
1,2 t (1 à 1,7) ..	1/100	1/1.000	1/2	1/10
2 t (1,8 à 2,9) ..	1/100	1/ 600	1/ 2	1/10
3,5 t (3 à 4,5) ..	1/ 50	1/ 200	1/ 3	1/20
5 t (4,6 à 6,5) ..	1/ 40	1/ 200	1/10	1/20
7 t (6,6 à 8,9) ..	1/ 20	1/ 60	1/10	1/20
10 t (9 à 12,9) ..	1/ 24	1/ 40	1/ 6	1/ 6
15 t (13 et plus) ..	1/ 8	1/ 20	1/ 6	1/ 6

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

2. — Les questionnaires.

Le questionnaire employé pour les enquêtes sur les véhicules gros porteurs d'avril et octobre 1959 était absolument identique à celui du sondage de juin 1958. En revanche, le questionnaire de juin 1959 comportait deux questions supplémentaires (annexe I). La première relative au nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année 1958 n'a pas donné des renseignements valables, vue le nombre trop faible des réponses. Au contraire, la seconde sur la consommation de carburant aux 100 km et la nature du carburant utilisé a permis de faire une estimation de la consommation moyenne dont on trouvera les résultats plus loin.

(1) Voir la revue *Etudes et Statistiques*, n° 3 (juillet-septembre 1959) au sujet de l'enquête de juin 1958.

3. — Collecte des réponses.

Les enquêtes ont été faites entièrement par la poste. Les questionnaires ont été adressés aux entreprises 8 à 10 jours avant la semaine d'enquête. Le retour à l'I.N.S.E.E. devait s'effectuer également par la poste, mais pour arriver à obtenir 95 % des questionnaires envoyés, il a fallu attendre environ 4 mois et faire 2 ou 3 rappels.

On pouvait évidemment envisager une enquête par des agents de l'I.N.S.E.E. qui se seraient rendus chez les propriétaires de véhicules choisis, mais étant donné que la plupart des véhicules de transports publics appartiennent à des artisans qui conduisent eux-mêmes, et de fait sont le plus souvent absents de leur domicile, il était difficile de faire recueillir directement les renseignements par un enquêteur sans multiplier les démarches. Il a paru préférable de faire l'enquête par lettre malgré les inconvénients (principalement le retard des réponses et l'impossibilité pratique de faire redresser les erreurs manifestes).

Pour l'enquête sur les transports effectués du 24 au 30 juin 1959 par les véhicules de toutes classes de charge utile, la collecte des questionnaires a donné, les résultats suivants :

	Questionnaires
A. — Véhicules utilisés pendant la semaine	5.500
Véhicules non utilisés pendant la semaine, mais en état de marche	2.127
Total pour le parc en service	7.627
B. — Véhicules hors d'usage	845
C. — Véhicules classés hors du champ de l'enquête	391
(trasférés à l'étranger, appartenant à des forains, carrosseries transformées non utilisables pour le transport des marchandises courantes).	
D. — Questionnaires non rentrés	531
	9.394 (2)

Sont considérés comme non utilisés pendant la semaine, les véhicules en état de marche mais non employés provisoirement faute de marchandises ou par suite de la maladie du conducteur ou du propriétaire et les véhicules à l'entretien. L'ensemble de ces véhicules et des véhicules utilisés constitue le parc en service.

Les transports effectués par les véhicules utilisés ont donné lieu à l'établissement de cartes perforées à raison d'une carte par transport et par marchandise. Ainsi pour un chargement non homogène on a perforé autant de cartes qu'il y avait de marchandises appartenant à des groupes différents de la nomenclature (40 groupes) utilisée pour le dépouillement. Une exception est faite évidemment pour le « groupage » qui comprend des lots de petits colis considérés comme une seule marchandise.

Pour l'enquête du 24 au 30 juin 1959, le nombre de cartes, donc de *chargements de marchandises différentes*, a été le suivant :

	Toutes professions	Dont transports publics
< 50 km	11.000	4.000
50 à 150 km	7.000	3.000
> 150 km	13.000	8.000
	31.000	15.000

La moyenne des chargements relevés sur les questionnaires pendant la semaine de l'enquête est donc de 5,6 pour les véhicules utilisés et de 4 pour l'ensemble des véhicules en service.

Enfin, il paraît utile de compléter ici ces données par des résultats représentant l'activité de l'ensemble du parc. Après application des coefficients de pondération le nombre des transports ou courses effectués par les véhicules utilisés pendant la semaine du 24 au 30 juin 1959 se répartissent comme suit, selon les coupures de distances.

Toutes charges utiles

Catégories de distance	Ensemble des professions		Dont transports publics	
	Nombre de courses (en milliers)	%	Nombre de courses (en milliers)	%
< 50 km	2.380	79,7	246	62,9
50 à 150 km	448	15,0	81	20,7
> 150 km	157	5,3	64	16,4
Total	2.985	100	391	100

Toutefois ce tableau ne se rapporte pas tout à fait aux mêmes données que celui des chargements figurant plus haut parce que les chargements non homogènes n'ont pas été décomposés par groupe de marchandises comme dans le premier cas.

Mais il représente le nombre des transports d'une semaine, et permet d'évaluer pour une année soit environ 50 fois plus, ce que représenterait la charge de dépouillement si chaque transport donnait lieu à l'établissement d'une fiche.

CHAPITRE II

LE DEPOUILLEMENT DES REPONSES ET LA PRESENTATION DES RESULTATS

Dans le dépouillement, le classement des véhicules entre transports publics et transports privés a été fait en fonction de la nouvelle déclaration du propriétaire du véhicule demandée sur le questionnaire d'enquête afin de pouvoir corriger le cas échéant les renseignements relevés dans le Fichier central des automobiles. Mais bien entendu le coefficient de pondération utilisé restait pour chaque véhicule celui correspondant à la fraction employée pour le tirage de l'échantillon.

Pour la présentation des résultats des transporteurs privés, la séparation entre les agriculteurs et les autres propriétaires de véhicules principalement industriels et commerçants n'a pas été faite (sauf pour les transports

(2) Dont 4.349 pour les transporteurs publics. Enquête sur les véhicules gros porteurs, avril : 5.139 questionnaires ; octobre : 5.439 questionnaires.

rouliers en liaison avec les autres moyens de transport) car pour chacun des groupes pris séparément, les données ne sont pas véritablement significatives, la distinction n'ayant pas été observée dans le tirage de l'échantillon des véhicules des transporteurs privés.

Pour le rapprochement avec la publication des résultats des enquêtes de 1958 il faut signaler qu'en plus du tableau sur la consommation moyenne de carburant déjà cité une étude a été faite sur les courants de trafic identique à celle de 1957. Par contre n'ont pas été repris les tableaux donnant le classement des véhicules selon le nombre de kilomètres parcourus dans la semaine et l'année de construction ; ces renseignements existent cependant dans les

états mécanographiques qui pourraient être éventuellement consultés.

Enfin il paraît utile de souligner que :

a) Tous les tableaux présentés, à l'exception évidemment de ceux relatifs à l'évaluation du trafic mensuel et annuel (V et VI) fournissent des données sur l'emploi du parc pendant les 7 jours de chaque enquête ;

b) Dans la plupart des tableaux, les résultats, notamment les tonnes chargées, tonnes-kilomètres, kilomètres parcourus, n'ont pas été arrondis au millier le plus proche afin de laisser la possibilité d'effectuer les regroupements qui pourraient paraître utiles et non pour donner l'impression d'une précision trompeuse.

DEUXIEME PARTIE

ENQUETE DE JUIN 1959 PORTANT SUR TOUTES LES CATEGORIES DE VEHICULES UTILITAIRES

CHAPITRE PREMIER

LE PARC DE VEHICULES - SON UTILISATION

Depuis l'enquête de juin 1958, le parc total de véhicules en service a augmenté de 27.600 unités (Tableau I).

Dans le détail des classes de charge utile; les modifications les plus importantes sont observées pour les camions de 2 tonnes (+ 18.300), 5 tonnes (+ 3.100), 10 tonnes (+ 3.600) et les semi-remorques de 15 tonnes et au-dessus (+ 2.000).

Tableau I - 1ère partie - PARC EN SERVICE, PARCOURS, TONNAGE TRANSPORTE
(Enquête du 24 au 30 juin 1959)

I - Toutes Professions								
CHARGE UTILE	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Total tonnage transporté (millier de tonnes)	Total tonnage kilométrique (millier de T.K.)
				Total (millier de kms)	A vide (millier de kms)	Moyen par véhicule en service (Km)		
A - CAMIONS								
1,2 tonne	188.414	68.724	257.138	47.295,6	10.385,4	183,9	1.035,5	24.258,5
2 "	140.852	43.214	184.066	36.019,4	9.530,7	195,7	2.234,0	38.742,9
3,5 "	40.299	23.673	63.972	12.609,1	4.297,4	197,1	1.597,7	23.470,1
5 "	52.100	20.240	72.340	23.401,6	7.982,6	323,5	3.272,7	61.871,0
7 "	24.215	7.920	32.135	15.390,4	5.740,5	478,9	2.261,5	59.826,9
10 "	24.868	4.441	29.309	25.808,8	7.775,3	880,6	3.157,7	156.781,1
15 "	2.502	922	3.424	2.718,3	897,8	793,9	454,3	24.849,9
20 "	106	26	132	145,0	67,8	1.098,5	8,2	1.367,1
TOTAL	473.356	169.160	642.516	163.388,2	46.677,5	254,3	14.021,6	391.167,5
B - REMORQUES								
1,2 tonne	2.176	2.354	4.530	37,4	14,4	8,2	16,8	40,5
2 "	3.626	4.625	8.251	443,2	147,0	53,7	47,3	613,2
3,5 "	13.608	13.302	26.910	942,6	395,1	35,0	257,0	1.830,9
5 "	15.260	16.760	32.020	1.642,6	649,9	51,3	331,3	4.404,8
7 "	4.955	6.955	11.910	1.244,1	460,3	104,5	172,7	4.917,6
10 "	2.234	2.348	4.582	1.274,6	369,8	278,2	111,0	8.815,8
15 "	937	698	1.635	537,6	165,2	328,8	48,1	5.983,1
20 "	90	88	178	62,5	15,2	351,1	4,4	648,9
TOTAL	42.886	47.130	90.016	6.184,6	2.216,9	68,7	988,6	27.254,8
C - SEMI-REMORQUES								
3,5 tonnes	3.490	2.045	5.535	255,7	70,9	46,2	110,1	562,2
5 "	3.600	760	4.360	977,9	313,1	224,3	210,1	2.989,4
7 "	2.110	590	2.700	812,0	233,6	300,7	74,7	3.226,8
10 "	3.506	1.450	4.956	2.405,2	644,8	485,3	278,8	17.148,8
15 "	4.999	1.694	6.693	5.392,7	1.586,9	805,7	402,2	59.804,8
20 "	1.530	150	1.680	2.021,2	556,1	1.203,1	136,3	26.777,4
TOTAL	19.235	6.689	25.924	11.864,7	3.405,4	457,7	1.212,2	110.509,4
ENSEMBLE	535.477	222.979	758.456	181.437,5	52.299,8	239,2	16.222,4	528.931,7
Rappel Juin 1958 Camions - Remorques - Semi-remorques.	513.142	217.678	730.820	171.048,8	54.971,5	234,0	16.815,3	472.631,1

Si, au lieu du nombre des véhicules, on cherche à évaluer les changements intervenus dans la charge utile totale du parc en service, on observe (tableau III) un accroissement de 132.000 tonnes depuis juin 1958 et de 200.000 tonnes depuis juin 1957 (transporteurs publics : + 23.000 tonnes depuis juin 1958, + 56.000 tonnes depuis juin 1957).

Il faut souligner toutefois que cette estimation de la charge utile n'est qu'approximative, parce que :

1° Elle est obtenue en multipliant le nombre de véhicules de chaque classe par la charge utile type, c'est-à-dire la charge utile considérée comme la plus fréquente, et qui peut s'écarter quelque peu de la charge utile moyenne ;

2° Dans le cas particulier des véhicules les plus lourds, une seule valeur est retenue, celle de 15 tonnes bien que les véhicules soient classés dans deux catégories 15 et 20 tonnes. Les véhicules neufs de cette seconde catégorie sont de plus en plus nombreux depuis les dernières années, mais faute d'un recul suffisant il n'a pas encore été possible de déterminer leur charge utile moyenne.

En conséquence, la charge utile totale des véhicules des classes de 15 tonnes et 20 tonnes est calculée uniformément et provisoirement avec la valeur 15 tonnes. Il en résulte une sous-évaluation vraisemblablement de l'ordre de 10.000 tonnes, soit 0,4 %, pour le parc total en service, et de 5.000 tonnes environ pour le parc des transporteurs publics, soit 1 %.

Tableau I - 2ème partie - PARC EN SERVICE, PARCOURS, TONNAGE TRANSPORTE
(Enquête du 24 au 30 juin 1959)

II - Transports Publics

176/2 CHARGE UTILE	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Total tonnage transporté (millier de tonnes)	Total tonnage kilométrique (millier de T.K.)
				Total (millier de kms)	A vide (millier de kms)	Moyen par véhicule en service (Km)		
A - CAMIONS								
1,2 tonne	6.210	2.702	8.912	2.770,9	534,6	310,9	41,6	1.939,1
2 "	12.016	5.024	17.040	4.412,5	1.077,5	258,9	266,8	6.275,6
3,5 "	6.450	3.837	10.287	2.619,3	866,2	260,5	224,6	5.373,8
5 "	9.500	4.240	13.740	5.202,7	1.640,7	378,7	603,5	14.853,6
7 "	7.405	2.065	9.470	5.719,4	1.810,2	603,9	652,3	25.237,7
10 "	11.563	1.473	13.036	14.931,6	3.588,7	1.145,4	1.285,1	100.863,7
15 "	1.532	526	2.058	1.952,0	563,1	948,5	244,9	19.246,6
20 "	80	26	106	120,5	57,6	1.136,8	7,3	1.179,6
TOTAL	54.756	19.893	74.649	37.788,9	10.138,6	506,2	3.326,1	174.969,7
B - REMORQUES								
1,2 tonne	-	314	314	-	-	-	-	-
2 "	330	69	399	200,8	30,2	503,3	5,7	403,8
3,5 "	708	616	1.324	272,4	88,3	205,7	17,8	663,1
5 "	990	765	1.755	570,5	163,6	325,1	38,7	2.136,1
7 "	610	465	1.075	437,5	156,6	406,9	28,1	2.174,9
10 "	1.674	310	984	787,5	199,7	800,3	38,9	5.968,7
15 "	334	208	542	255,6	71,3	471,6	25,2	3.475,7
20 "	30	8	38	42,5	14,9	1.118,4	1,7	422,4
TOTAL	3.676	2.755	6.431	2.566,8	724,6	399,2	156,1	15.244,7
C - SEMI-REMORQUES								
3,5 tonnes	405	205	610	101,8	13,0	166,9	6,0	247,2
5 "	1.100	220	1.320	314,8	106,7	238,5	52,2	1.054,5
7 "	1.110	250	1.360	330,3	101,1	242,9	35,2	1.173,5
10 "	1.088	378	1.466	938,7	144,7	640,3	48,9	8.661,1
15 "	2.886	902	3.788	3.805,5	983,1	1.004,6	231,7	44.852,5
20 "	955	122	1.077	1.465,1	354,0	1.360,4	82,6	20.246,6
TOTAL	7.544	2.077	9.621	6.956,2	1.702,6	723,0	456,6	76.225,4
ENSEMBLE	65.976	24.725	90.701	47.311,9	12.565,8	521,6	3.938,8	266.439,8
Rappel juin 1958 Camions - Remorques - Semi-remorques.	67.682	22.856	90.538	43.450,4	11.852,8	479,9	4.348,8	235.225,5

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS

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

Pour le parc d'ensemble, on observe par rapport à l'enquête de juin 1958, un accroissement de 6 % des parcours de toutes distances en même temps une réduction de 5 % des parcours à vide (Tableaux I et II).

L'augmentation du parcours total des véhicules des transporteurs publics est un peu plus forte (9 %) ; simultanément pour cette même profession le nombre de kilomètres à vide a augmenté de 6 %.

On constate d'autre part une réduction du tonnage total transporté (— 3,6 %) mais en même temps une augmentation (+ 12 %) du nombre des tonnes-kilomètres. Pour les transporteurs publics, la baisse de tonnage est de 10 % et l'augmentation des tonnes-kilomètres de 13 %.

Cette augmentation des tonnes-kilomètres est le fait du parc des véhicules lourds, et spécialement de camions de 10 tonnes et des remorques et semi-remorques de 10 et 15 tonnes dont l'effectif a sensiblement augmenté.

Pour l'ensemble du parc en service, le rendement des véhicules en tonnes-kilomètres par tonne de capacité de charge utile pendant la semaine de l'enquête est passé

Tableau II - 1ère partie - TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
CLASSES PAR COUPURES DE DISTANCES ET CATEGORIES DE VEHICULES
(Enquête du 24 au 30 juin 1959)

I - Toutes Professions

176/3 CHARGE UTILE	TONNAGES TRANSPORTES				TONNAGES KILOMETRIQUES			
	< 50 km	De 50 à 150 km	> 150 km	TOTAL	< 50 km	De 50 à 150 km	> 150 km	TOTAL
A - CAMIONS								
1,2 tonne	835,7	162,9	36,9	1.035,5	10.021,2	8.247,3	5.990,0	24.258,5
2 "	2.007,8	173,8	52,4	2.234,0	19.587,8	10.627,4	8.527,7	38.742,9
3,5 "	1.452,6	117,9	27,2	1.597,7	11.421,9	7.107,8	4.940,4	23.470,1
5 "	2.885,0	321,1	66,6	3.272,7	26.808,7	21.649,8	13.412,5	61.871,0
7 "	1.936,3	239,8	85,4	2.261,5	19.212,1	18.727,1	21.887,7	59.826,9
10 "	2.467,5	412,4	277,8	3.157,7	29.166,7	33.086,5	94.527,9	156.781,1
15 "	355,4	48,2	50,7	454,3	3.159,5	4.143,3	17.547,1	24.849,9
20 "	0,4	4,7	3,1	8,2	17,4	417,3	932,4	1.367,1
TOTAL	11.940,7	1.480,8	600,1	14.021,6	119.395,3	104.006,5	167.765,7	391.167,5
B - REMORQUES								
1,2 tonne								
2 "	311,9	6,3	2,9	321,1	1.237,7	470,2	776,7	2.484,6
3,5 "								
5 "	318,1	6,7	6,5	331,3	1.651,0	506,7	2.247,1	4.404,8
7 "	156,8	7,6	8,3	172,7	997,5	603,2	3.316,9	4.917,6
10 "	77,1	15,0	18,9	111,0	894,0	1.262,3	6.659,5	8.815,8
15 "	23,2	11,8	13,1	48,1	315,8	813,8	4.853,5	5.983,1
20 "	1,4	1,5	1,5	4,4	38,7	188,6	421,6	648,9
TOTAL	888,5	48,9	51,2	988,6	5.134,7	3.844,8	18.275,3	27.254,8
C - SEMI-REMORQUES								
1,2 tonne								
2 "	109,4	0,5	0,2	110,1	327,1	49,7	185,4	562,2
3,5 "								
5 "	191,0	17,2	1,9	210,1	1.271,7	1.115,9	601,8	2.989,4
7 "	51,1	19,5	4,1	74,7	786,1	1.384,8	1.055,9	3.226,8
10 "	190,7	53,6	34,5	278,8	1.799,0	4.058,5	11.291,3	17.148,8
15 "	152,1	111,3	138,8	402,2	3.140,7	9.931,9	46.732,2	59.804,8
20 "	31,5	44,1	60,7	136,3	551,1	4.286,7	21.939,6	26.777,4
TOTAL	725,8	246,2	240,2	1.212,2	7.875,7	20.827,5	81.806,2	110.509,4
ENSEMBLE	13.555,0	1.775,9	891,5	16.222,4	132.405,7	128.678,8	267.847,2	528.931,7
Rappel juin 1958 Camions - Remorques Semi-remorques	14.414,7	1.664,8	735,8	16.815,3	135.269,4	118.887,1	218.474,6	472.631,1

Tableau II - 2^{ème} partie - TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
CLASSES PAR COUPURES DE DISTANCES ET CATEGORIES DE VEHICULES
(Enquête du 24 au 30 juin 1959)

II - Transports Publics

176/4 CHARGE UTILE	TONNAGES TRANSPORTES Unité : Millier de tonnes				TONNAGES KILOMETRIQUES Unité : Millier de T.K.			
	< 50 km	De 50 à 150 km	>150 km	TOTAL	< 50 km	De 50 à 150 km	>150 km	TOTAL
A - CAMIONS								
1,2 tonne	27,0	10,0	4,6	41,6	326,9	468,8	1.143,4	1.939,1
2 "	228,8	24,8	13,2	266,8	2.276,8	1.252,4	2.746,4	6.275,6
3,5 "	189,2	26,8	8,6	224,6	2.030,2	1.547,4	1.796,2	5.373,8
5 "	518,8	65,7	19,0	603,5	5.853,1	4.771,4	4.229,1	14.853,6
7 "	524,5	80,9	46,9	652,3	6.115,0	6.429,1	12.693,6	25.237,7
10 "	897,3	179,5	208,3	1.285,1	10.989,0	14.943,3	74.931,4	100.863,7
15 "	170,7	32,9	41,3	244,9	1.459,0	2.902,7	14.884,9	19.246,6
20 "	0,1	4,5	2,7	7,3	5,5	400,4	773,7	1.179,6
TOTAL	2.556,4	425,1	344,6	3.326,1	29.055,5	32.715,5	113.198,7	174.969,7
B - REMORQUES								
1,2 tonne								
2 "	19,0	2,8	1,7	23,5	243,4	238,3	585,2	1.066,9
3,5 "								
5 "	31,9	2,3	4,5	38,7	304,5	195,4	1.636,2	2.136,1
7 "	19,2	4,8	4,1	28,1	174,7	349,2	1.651,0	2.174,9
10 "	16,6	8,0	14,3	38,9	280,8	707,7	4.980,2	5.968,7
15 "	13,3	3,4	8,5	25,2	122,2	268,4	3.085,1	3.475,7
20 "	-	0,4	1,3	1,7	-	44,0	378,4	422,4
TOTAL	100,0	21,7	34,4	156,1	1.125,6	1.803,0	12.316,1	15.244,7
C - SEMI-REMORQUES								
1,2 tonne								
2 "	5,7	-	0,3	6,0	61,7		185,5	247,2
3,5 "								
5 "	48,1	2,2	1,9	52,2	325,3	127,4	601,8	1.054,5
7 "	29,8	4,6	0,8	35,2	397,2	369,7	406,6	1.173,5
10 "	15,8	13,8	19,3	48,9	230,7	1.366,9	7.053,5	8.651,1
15 "	66,7	55,6	109,4	231,7	1.418,5	5.289,2	38.144,8	44.852,5
20 "	13,0	22,7	46,9	82,6	223,9	2.137,8	17.884,9	20.246,6
TOTAL	179,1	98,9	178,6	456,6	2.657,3	9.291,0	64.277,1	76.225,4
ENSEMBLE	2.835,5	545,7	557,6	3.938,8	32.838,4	43.809,5	189.791,9	266.439,8
Rappel Juin 1958 Camions - Remorques - Semi-remorques.	3.319,5	566,0	463,3	4.348,8	36.259,7	44.477,7	154.488,1	235.225,5

Tableau III - EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE DES VEHICULES
- Tous véhicules charge utile > 1 tonne -

176/5 PARC EN SERVICE	MILLIERS DE TONNES DE CHARGE UTILE						
	JUIN 1954	JUIN 1955	AVRIL 1956	JUIN 1957	NOVEMBRE 1957	JUIN 1958	JUIN 1959
Transports publics	329,8	460,2	437,7	468,1	450,6	501,1	524,7
Transports privés	1.522,1	1.645,7	1.720,6	1.830,0	1.842,9	1.865,0	1.974,0
ENSEMBLE	1.851,9	2.105,9	2.158,3	2.298,1	2.293,5	2.366,1	2.498,7
- Indice base 100 en juin 1954 -							
Transports publics	100	139,5	132,7	141,9	136,6	151,9	159,1
Transports privés	100	108,1	113,0	120,2	121,1	122,5	129,7
ENSEMBLE	100	113,7	116,5	124,1	123,8	127,8	134,9

de 200 en juin 1958 à 212 en juin 1959. Pour le parc des transporteurs publics, ce rapport est passé de 469 à 508 (Tableau IV).

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

176/6	AVRIL 1956	JUIN 1957	JUIN 1958	JUIN 1959
Transports publics	449	471	469	508
Transports privés	118	128	127	133
ENSEMBLE	185	198	200	212

2. — Estimation du trafic assuré par les transports routiers pendant le mois de juin 1959 et pendant l'année 1959.

Comparaison du trafic routier avec les autres moyens de transports.

(Tableaux V et VI)

Pour estimer le trafic du mois de juin 1959 à partir de l'enquête qui portait sur une semaine, on a utilisé la méthode exposée en 1958 qui consiste à multiplier les résultats hebdomadaires par le rapport entre le nombre total de jours ouvrables du mois et le nombre de jours ouvrables de la semaine de l'enquête, soit $26/6 = 4,333$.

On constate ainsi que le tonnage transporté par la route pour l'ensemble des transports est stable par rapport à juin 1958, alors qu'une baisse de 6,3 % est observée pour les transports publics.

Par contre les tonnes-kilomètres ont augmenté de 16,3 % et 17,7 %, respectivement pour l'ensemble des transports et pour les transports publics, ce qui correspond à l'allongement des parcours moyens déjà signalé.

Pour évaluer le trafic routier annuel, on applique aux chiffres obtenus pour le mois de juin, un coefficient tiré de la comparaison entre le tonnage chargé pendant ce mois et pendant l'année par la S.N.C.F., soit 11,51 pour 1959.

Le tonnage transporté par la route en 1959 semble ainsi avoir baissé de 2 % par rapport à 1958, mais cette diminution est constatée également pour la S.N.C.F. et pour la navigation intérieure. Au contraire, pour les tonnes-kilomètres, l'évolution n'a pas été uniforme ; les résultats

sont en progression très sensible pour la route, en progression plus faible pour les chemins de fer et d'une stabilité complète pour la navigation intérieure.

Tableau VI - RECAPITULATION DES ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS

A - TONNES TRANSPORTEES						
	Unité : Million de tonnes					
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	657	608	595	646	703	676
50 à 150 km	66	74	74	80	81	89
> 150 km	33	34	30	33	36	44
TOTAL - Transports routiers	756	716	699	759	820	809
dont : Transports publics	179	214	194	201	212	196
(% des transports routiers)	(23,7)	(29,9)	(27,7)	(26,5)	(25,9)	(24,2)
S.N.C.F.	169	192	205	217	217	213
Navigation intérieure	53	58	63	66	64	63

- Indice base 100 en 1954 -						
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	100	93	91	98	107	103
50 à 150 km	100	112	112	121	123	135
> 150 km	100	103	91	100	109	133
TOTAL - Transports routiers	100	95	93	100	109	107
dont : Transports publics	100	120	108	112	118	110
S.N.C.F.	100	114	121	128	128	126
Navigation intérieure	100	109	119	125	121	119

B - TONNES/KILOMETRES						
	Unité : Milliard de T.K.					
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	5,5	5,7	5,9	6,2	6,6	6,5
50 à 150 km	4,4	5,1	5,0	6,0	5,8	6,3
> 150 km	8,7	9,6	8,9	9,2	10,6	13,1
TOTAL - Transports routiers	18,6	20,4	19,8	21,4	23,0	25,9
dont : Transports publics	7,9	10,4	9,7	10,8	11,5	13,3
(% des transports routiers)	(42,5)	(51,0)	(49,0)	(50,5)	(50,0)	(51,4)
S.N.C.F.	41,6	46,9	50,3	53,7	52,9	53,4
Navigation intérieure	8,3	8,9	9,1	9,8	9,3	9,3

- Indice base 100 en 1954 -						
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	100	104	107	113	120	118
50 à 150 km	100	116	114	133	132	143
> 150 km	100	110	102	106	122	149
TOTAL - Transports routiers	100	110	107	116	124	139
dont : Transports publics	100	132	123	137	146	168
S.N.C.F.	100	113	121	129	127	128
Navigation intérieure	100	107	110	118	112	112

Tableau V - RECAPITULATION DES ESTIMATIONS MENSUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS (Ensemble des professions)

A - TONNES TRANSPORTEES						
	Unité : Millier de tonnes					
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
	Juin	Juin	Avril	Juin	Juin	Juin
< 50 km	51.704	51.086	47.992	52.592	60.049	58.734
50 à 150 km	5.293	6.244	5.964	7.008	6.936	7.695
> 150 km	2.562	2.868	2.384	2.708	3.066	3.861
TOTAL - Transports routiers	59.524	60.198	56.340	62.308	70.051	70.290
dont : Transports publics	14.067	18.004	15.679	16.409	18.117	17.054
S.N.C.F. (millions)	13,3	16,2	16,5	17,6	18,1	18,5

- Indice base 100 en 1954 -						
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	100	99	93	102	116	114
50 à 150 km	100	119	113	133	132	146
> 150 km	100	115	95	108	123	154
TOTAL - Transports routiers	100	101	95	105	118	118
dont : Transports publics	100	128	112	117	129	121
S.N.C.F.	100	122	124	132	136	139

B - TONNES KILOMETRES						
	Unité : Millier de T.K.					
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	432.435	476.760	472.392	512.544	563.531	573.715
50 à 150 km	352.823	432.923	409.900	488.919	495.283	557.566
> 150 km	681.274	808.044	715.068	804.383	910.167	1160.581
TOTAL - Transports routiers	1466.532	1717.727	1597.360	1805.846	1968.981	2291.862
dont : Transports publics	624.597	876.955	785.919	881.957	979.949	1153.684
S.N.C.F. (millions)	3.280	4.030	4.100	4.420	4.570	4.720

- Indice base 100 en 1954 -						
	1954	1955	1956	1957	1958	1959
< 50 km	100	110	109	119	130	133
50 à 150 km	100	123	116	139	140	161
> 150 km	100	119	105	118	134	170
TOTAL - Transports routiers	100	117	109	123	134	156
dont : Transports publics	100	140	126	141	157	185
S.N.C.F.	100	123	125	135	139	144

CHAPITRE III

LES MARCHANDISES TRANSPORTEES

(Tableau VII A et B)

La comparaison des résultats de l'enquête de juin 1959 avec ceux de l'enquête de juin 1958 fait apparaître une tendance à l'allongement de la distance moyenne de transports, plus marquée pour les transports publics (25 %) que pour l'ensemble des professions (16 %), alors qu'aucune différence valable n'avait été constatée de juin 1957 à juin 1958.

Mais l'examen des résultats pour les principales marchandises au point de vue du trafic, permet les observations suivantes :

Produits agricoles et alimentaires. Les distances moyennes sont deux fois plus importantes dans les transports publics que dans l'ensemble des transports. Le tonnage transporté de ces produits constitue une part croissante du tonnage total.

Tableau VIIA - MARCHANDISES TRANSPORTEES
VEHICULES DE TOUTES CATEGORIES DE CHARGE UTILE - (24 - 30 JUIN 1959)
A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

176/9	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont circuits		b) Dont par catégories de distances (tous trajets)						T.K T.
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	< 50 km		50 à 150 km		> 150 km		
						Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
01	Animaux vivants	110.184	5.840.058	17.750	520.750	73.843	1.524.010	28.417	2.126.710	7.924	2.189.338	53,0
04	Produits agricoles et alimentaires péris- sables, lait frais, viande, épicerie, etc	1.345.336	64.331.005	514.515	14.533.989	950.683	12.267.946	258.939	15.832.544	135.714	36.230.515	47,8
05	Boissons	544.585	41.353.711	181.806	4.920.900	327.326	4.781.212	127.500	8.831.109	89.759	27.741.390	75,9
18	Oléagineux bruts, huiles et graisses d'origine végétale et animale	40.211	4.830.842	2.386	129.430	20.582	300.266	8.120	706.330	11.509	3.824.246	120,1
	TOTAL	2.040.316	116.355.616	716.457	20.105.069	1.372.434	18.873.434	422.976	27.496.693	244.906	69.985.489	57,0
	% de l'ensemble	12,6	21,9	53,0	52,1	10,1	14,3	23,8	21,4	27,5	26,1	
02	Céréales, farines, levures	280.974	8.959.615	9.470	277.260	237.328	3.172.357	31.903	2.305.654	11.743	3.481.604	31,9
03	Betteraves et pommes de terre	109.189	1.793.834	3.902	53.990	103.132	546.350	3.316	315.768	2.741	931.716	16,4
06	Denrées végétales et nourriture pour les animaux, pailles, fourrages, etc	528.330	9.680.932	25.688	544.840	462.582	2.585.991	53.323	4.084.263	12.425	3.010.678	18,3
	TOTAL	918.493	20.434.381	39.060	876.090	803.042	6.304.698	88.542	6.705.685	26.909	7.423.998	22,2
	% de l'ensemble	5,7	3,9	2,9	2,3	5,9	4,8	5,0	5,2	3,0	2,8	
21	Engrais (s.a.i.) naturels (fumier, mar- ne, etc...) ou chimiques	505.813	8.180.204	24.470	145.550	165.400	3.394.612	32.214	2.837.606	8.199	1.947.986	16,2
33	Produits pour l'industrie, verre (sauf bouteilles), caoutchouc, cuirs, etc ...	159.507	12.418.789	8.166	515.010	111.746	833.527	17.255	1.534.962	30.506	10.050.300	77,9
07	Bois de chauffe, bois manufacturés	761.212	30.772.396	4.837	201.824	597.925	8.396.197	126.981	9.790.192	36.306	12.586.007	40,4
	% de l'ensemble	4,6	5,8	0,35	0,5	4,4	6,3	7,1	7,5	4,0	44,8	
09	Argiles, kaolin, pierre à plâtre, à chaux et minéraux non métalliques	842.137	4.999.114	160	2.240	833.084	3.846.374	5.850	519.456	3.203	633.284	5,9
10	Matériaux de construction bruts	4.799.880	95.668.374	5.931	233.385	4.358.761	48.482.741	356.116	26.586.692	85.003	20.598.941	19,9
11	Déblais, gravats, terrassements, mâchefer, matériaux de démolition s.a.i.	1.578.542	8.452.165	51.912	512.220	1.553.466	6.728.919	24.507	1.549.850	569	173.396	5,4
	TOTAL	7.220.559	109.119.653	58.003	747.845	6.745.311	59.058.034	386.473	28.655.998	88.775	21.405.621	15,1
	% de l'ensemble	44,5	20,6	4,2	4,2	55,3	44,6	21,7	22,2	9,9	7,9	
24-25-26	Minerais ferreux et non ferreux	159.533	3.243.264	-	-	148.623	1.060.380	5.244	449.280	5.666	1.733.604	20,3
27	Ferrailles et vieux métaux ferreux et non ferreux	60.321	1.888.409	60	1.500	53.492	295.396	3.256	245.288	3.573	1.347.725	31,3
28	Produits non ferreux	81.403	8.033.483	2.320	51.880	56.928	654.625	9.102	654.136	15.373	6.724.722	98,7
29	Fonte et alliages, acier brut, ferro- alliages	67.615	6.676.350	3.252	105.670	44.211	247.436	6.922	611.036	16.482	5.817.878	98,7
30-31-32	Produits finis laminés, tubes et tuyaux ..	200.425	16.910.477	4.160	143.260	138.789	1.009.425	26.648	2.172.684	34.988	13.728.368	84,4
	TOTAL	569.297	36.751.983	9.792	302.310	442.043	3.267.262	51.172	4.132.424	76.082	29.352.297	64,6
	% de l'ensemble	3,5	6,9	1,0	0,8	3,3	2,5	2,9	3,2	8,5	11,0	
12-13-14	Charbons	1.170.522	11.833.388	55.686	343.375	1.118.614	6.824.406	42.401	3.284.123	9.507	1.724.859	10,1
15	Goudrons et brais de houille et pétrole, bitume, asphalte	160.553	8.961.304	136	3.520	111.953	1.636.804	32.772	2.544.254	15.828	4.780.246	55,8
16-17	Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales	287.905	18.965.940	54.925	2.025.844	154.500	2.960.067	92.799	7.232.703	40.606	8.773.170	65,9
20	Gaz naturel, butane, propane, air liquide, oxygène, acétylène	107.934	6.313.256	26.090	1.388.150	47.429	599.023	48.596	3.437.813	11.909	2.276.420	58,5
	TOTAL	1.726.914	46.073.888	136.837	3.760.889	1.432.496	12.020.300	216.568	16.498.893	77.850	17.554.695	26,7
	% de l'ensemble	10,6	8,7	10,1	9,7	10,6	9,1	12,2	12,8	8,7	6,6	
19	Produits chimiques (sauf engrais)	267.489	21.025.861	32.404	1.850.160	174.820	2.021.882	41.759	3.118.893	50.910	15.885.086	78,6
22	Fûtes à papier, papier, cartons	108.431	12.276.403	460	12.250	63.655	795.974	14.014	1.112.927	30.762	10.367.502	113,2
23	Textiles, vêtements, fourrures	221.871	13.410.280	91.568	2.580.290	139.991	1.505.702	59.264	3.589.702	22.616	8.314.876	60,4
34	Quincaillerie-coutellerie, menuiserie métallique et autres petits produits métalliques	537.603	27.390.943	60.319	2.045.067	398.663	5.955.225	88.676	5.804.097	50.264	15.631.621	51,0
35	Bouteilles	68.301	4.262.230	21.379	873.513	40.703	413.065	17.383	1.162.678	10.215	2.686.487	62,4
36	Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiments (benne, dragues, etc.)	352.785	16.532.565	3.640	37.160	276.393	3.942.769	54.330	4.447.069	22.062	8.142.727	46,9
37	Messageries, colis postaux et groupages- camionnage, bagages s.a.i., journaux, etc	383.353	33.976.366	98.620	3.025.576	221.326	2.772.016	84.231	6.168.966	77.796	25.035.384	88,6
38	Déménagements, mobilier usagé, effets personnels, cadres pour mobilier, бага- ges de voyageurs, ménagerie	54.512	5.595.490	2.836	58.390	34.537	447.060	8.790	812.581	11.185	4.335.849	102,6
08	Emballages vides, sacs, cartons, ficelles	243.792	13.950.524	42.938	1.439.205	152.320	1.999.797	65.298	4.809.475	26.174	7.141.252	57,3
	Divers (Eau ...)	82.150	404.138	120	450	82.150	404.138	-	-	-	-	4,7
	ENSEMBLE	16.222.398	528.931.710	1.351.906	38.576.648	13.554.955	132.405.692	1.775.926	128.678.841	891.517	267.847.177	32,6

Tableau VII B - MARCHANDISES TRANSPORTEES
B - TRANSPORTEURS PUBLICS

176/9 a	MARCHANDISES	TOTAL		a) Dont circuits		b) Dont par catégories de distances (tous trajets)						T.K T.
						< de 50 km		50 à 150 km		> de 150 km		
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
01	Animaux vivants	18.496	1.716.968	470	32.000	11.370	221.500	3.060	231.760	4.066	1.265.708	202,0
04	Produits agricoles et alimentaires périssables, lait frais, viande, épicerie, etc	224.235	26.475.597	30.366	1.246.426	125.859	1.411.208	39.033	3.028.590	59.343	22.035.799	118,1
05	Boissons	140.331	17.608.212	15.024	416.343	69.789	1.036.723	28.007	2.268.020	42.535	14.303.469	125,0
18	Oléagineux bruts, huiles et graisses d'origine végétale ou animale	17.826	2.613.132	496	29.640	9.958	66.116	2.268	212.040	5.600	2.334.976	146,0
	TOTAL	400.888	48.413.909	46.356	1.724.409	216.976	2.735.547	72.368	5.740.410	111.544	39.937.952	120,7
	% de l'ensemble	10,17	18,17	22,96	25,83	7,65	8,33	13,25	113,10	22,07	21,04	
02	Céréales, farines, levures	48.443	3.784.522	-	-	32.812	294.134	6.350	569.644	9.281	2.920.744	78,1
03	Betteraves et pommes de terre	7.237	756.444	60	6.960	4.992	78.200	704	61.928	1.541	616.316	104,5
06	Denrées végétales et nourriture pour les animaux, pailles, fourrages, etc	28.041	3.009.808	2.240	15.200	10.168	181.380	10.686	974.260	7.187	1.854.168	107,3
	TOTAL	83.721	7.550.774	2.300	22.160	47.972	553.714	17.740	1.605.832	18.009	5.391.228	90,2
	% de l'ensemble	2,12	2,83	1,13	0,33	1,69	1,68	3,25	3,66	3,23	2,84	
21	Engrais (s.a.i.) naturels (fumier, marne, etc...) ou chimiques	67.552	3.569.314	1.920	14.400	43.893	577.934	18.126	1.645.506	5.533	1.345.874	53,0
33	Produits pour l'industrie, verre (sauf bouteilles), caoutchouc, cuirs, etc	38.192	7.506.095	816	8.000	16.038	135.983	3.893	408.172	18.261	6.961.940	197,0
07	Bois de chauffe, bois manufacturés	150.245	12.588.346	2.009	102.124	99.566	1.620.018	28.608	2.349.477	22.071	8.618.851	84,0
	% de l'ensemble	3,81	4,72	0,99	1,55	3,81	4,83	5,24	5,36	3,85	4,54	
09	Argiles, kaolin, pierre à plâtre, à chaux et minéraux non métalliques	194.071	1.522.984	160	2.240	190.938	1.055.264	1.490	148.536	1.643	319.184	78,0
10	Matériaux de construction bruts	1.162.108	36.059.002	1.961	163.415	981.585	13.201.632	128.628	9.883.332	51.895	12.974.038	31,0
11	Déblais, gravats, terrassements, mâchefer, matériaux de démolition s.a.i.	358.683	3.004.416	1.060	12.760	345.034	1.957.524	13.088	874.840	561	172.052	8,4
	TOTAL	1.714.862	40.586.402	3.181	178.415	1.517.557	16.214.420	143.206	10.906.708	54.099	13.465.274	23,7
	% de l'ensemble	43,53	15,23	1,57	2,66	53,82	49,37	26,23	24,88	9,70	7,09	
24-25-26	Minerais ferreux et non ferreux	77.393	3.062.144	-	-	66.523	881.820	5.204	446.720	5.666	1.733.604	39,6
27	Ferrailles et vieux métaux ferreux et non ferreux	5.006	1.359.769	-	-	973	16.396	996	87.208	3.037	1.256.165	271,6
28	Produits non ferreux	37.044	7.208.158	-	-	16.964	221.460	5.162	383.776	14.918	6.602.922	194,6
29	Fonte et alliages, acier brut, ferro-alliages	26.830	5.108.610	1.812	66.850	10.501	105.946	4.678	404.156	11.651	4.598.508	190,4
30-31-32	Produits finis laminés, tubes et tuyaux ..	97.716	12.280.893	710	27.300	63.731	469.121	7.938	668.184	26.047	11.143.588	125,7
	TOTAL	243.989	29.019.574	2.522	94.150	158.692	1.694.743	23.978	1.990.044	61.319	25.334.787	119,0
	% de l'ensemble	6,19	10,89	1,24	1,40	5,59	5,16	4,39	4,54	10,99	13,34	
12-13-14	Charbons	225.400	4.940.104	14.238	113.740	197.824	1.949.086	19.373	1.560.559	8.203	1.430.459	17,9
15	Goudrons et brasis de houille et de pétrole, bitume, asphalte	94.901	7.033.632	-	-	59.093	885.286	21.199	1.777.582	14.609	4.370.764	74,0
16-17	Produits pétroliers, lubrifiants, huiles minérales	109.443	10.876.973	9.880	420.201	45.474	930.200	36.387	3.403.729	27.582	6.543.044	99,0
20	Gaz naturel, butane, propane, air liquide, oxygène, acétylène	19.283	1.465.812	1.108	63.240	9.961	97.756	6.004	544.768	3.318	823.288	75,0
	TOTAL	449.027	24.316.521	25.226	597.181	312.352	3.862.328	82.963	7.286.638	53.712	13.167.555	54,1
	% de l'ensemble	11,40	9,12	12,49	8,93	11,01	11,76	15,20	16,52	9,63	6,93	
19	Produits chimiques (sauf engrais)	67.195	13.062.449	4.856	372.210	23.171	264.666	12.533	1.179.839	31.491	11.617.944	194,0
22	Fâtes à papier, papier, cartons	58.930	8.513.738	160	7.600	33.213	286.094	4.827	428.742	20.890	7.798.902	144,0
23	Textiles, vêtements, fourrures	52.531	7.697.570	1.360	36.200	18.174	206.062	20.111	1.640.572	14.246	5.850.936	144,0
34	Quincaillerie-coutellerie, menuiserie métallique et autres petits produits métalliques	95.384	13.225.741	3.623	170.905	48.691	916.163	15.467	1.098.642	31.226	11.210.936	139,0
35	Bouteilles	14.119	2.247.996	2.000	30.000	5.792	127.164	2.363	238.470	5.964	1.882.362	141,2
36	Matériel d'entreprise, de travaux publics et de bâtiment (bennes, dragues, etc..)	43.161	5.563.385	400	11.480	27.225	368.804	6.414	448.034	9.522	4.746.547	130,2
37	Messageries, colis postaux et groupages-camionnage, bagages, journaux, etc	346.396	32.104.480	97.386	3.005.716	195.928	2.555.256	74.965	5.225.606	75.503	24.323.618	92,7
38	Déménagements, mobilier usagé, effets personnels, cadres pour mobilier, bagages de voyageurs, ménagerie	41.448	4.349.010	2.796	58.030	27.033	364.580	6.250	532.381	8.165	3.452.049	105,0
08	Emballages vides, sacs, cartons, ficelles	60.395	6.079.543	4.467	252.768	32.469	321.674	11.855	1.084.397	16.071	4.673.472	100,1
	Divers (Eau ...)	10.742	44.938	-	-	10.742	33.298	-	-	-	11.640	4,2
	ENSEMBLE	3.938.777	266.439.785	201.878	6.685.748	2.835.484	32.838.448	545.667	43.809.470	557.626	289.791.867	67,7

Ensemble : 7,5 % du tonnage total en 1957, 6,9 % en 1958 et 8,3 % en 1959.

Transports publics : 4,9 % en 1957, 5,8 % en 1958 et 5,6 % en 1959.

Matériaux de construction. Faible allongement du parcours moyen en 1959, auquel correspond une diminution du tonnage transporté. Dans l'ensemble du trafic, la part matériaux de construction passe de 33,8 % en 1958 à 29,6 % en 1959 pour l'ensemble des professions et de 33,4 % à 29,5 % pour les transports publics.

Produits sidérurgiques laminés. Pour l'ensemble des professions, le parcours moyen a doublé en deux ans : 44,4 km en 1957, 84,4 km en 1959.

Pour les transporteurs publics, l'augmentation est moins forte (de 96 km à 125,7 km).

Charbon. Baisse de la distance moyenne de transport et du tonnage moyen.

Produits pétroliers. Baisse de la distance moyenne de transport et du tonnage, sans doute au profit de la navigation intérieure et du chemin de fer.

Quincaillerie et machines. Augmentation du tonnage, distance moyenne stable.

En résumé, les produits industriels élaborés ont augmenté en quantités et en parcours moyen. Mais ils n'ont pas compensé la réduction des chargements de matériaux de construction. Ceux-ci représentent toujours une part très importante du trafic à courte et moyenne distance. Mais de la réduction de leur trafic, résulte évidemment un relèvement sensible de la distance moyenne de transport.

CHAPITRE IV

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN LIAISON AVEC LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS

(Tableau VIII A et B)

Comme en 1958, le questionnaire de l'enquête de juin 1959 comportait une rubrique relative au lieu de chargement et de déchargement des marchandises transportées. A partir des renseignements ainsi obtenus, les transports routiers ont été classés selon que les marchandises avaient été chargées ou déchargées dans :

- une gare,
- un port fluvial ou maritime,
- un aérodrome.

Les mêmes réserves que pour l'enquête de 1958 sont à faire sur la part des livraisons faites par la route aux autres moyens de transports pour leur consommation propre. Celle-ci est probablement faible pour le chemin de fer, mais sans doute n'est-elle pas négligeable pour la navigation maritime et encore moins pour les transports aériens (carburants livrés par camions-citernes). De plus, il faut tenir compte du fait que certains transports routiers ne sont que des transbordements de marchandises entre deux gares, entre un port et une gare, entre deux ports ou enfin à l'intérieur d'un même port. Ceci explique que la somme des tonnages des transports routiers en liaison avec les chemins de fer, la navigation et les transports aériens, soit supérieure au tonnage total transporté avec les autres moyens de transports.

Le tonnage des transports routiers en liaison avec les autres moyens de transports ne représente que 12 % du tonnage total transporté par la route, dont 7 % est en liaison avec le chemin de fer et 5 % avec la navigation ; les aérodromes ne représentent qu'un très faible tonnage.

Par rapport à l'ensemble des transports routiers, le transport en liaison est donc peu important et n'intéresse en majorité que les parcours à moins de 50 km. La répartition par marchandises fait cependant apparaître des variations importantes ; plus de 25 % du tonnage total transporté par la route pour des produits tels que : charbon, minerais, engrais, contre, pour les matériaux de construction, argile et terres, animaux vivants, respectivement 6,4, 4,2 et 6,7 % du tonnage total seulement.

On observe également que les chargements dans les gares sont deux fois plus importants que les déchargements et que la part des transports publics dans les transports en liaison est de 31 % (42 % en juin 1958), alors que, dans l'ensemble des transports routiers, ils ne représentent que 24 % du tonnage.

Les mêmes calculs effectués sur les transports par véhicules *gros porteurs* de l'enquête de juin depuis 1959 ont donné des résultats pratiquement *identiques* à ceux obtenus pour l'ensemble du parc en service pendant la même semaine. On peut simplement observer une tendance à une liaison plus importante avec la navigation.

CHAPITRE V

COURANTS DE TRAFIC

A partir du dépouillement de l'enquête de juin 1959, une étude sur les courants de trafic analogue à celle de juin 1957 a été effectuée, rendant ainsi possible la comparaison entre ces deux sondages. Ne sont retenus dans cette étude, comme en juin 1957, que les transports à plus de 50 km, ce qui élimine le trafic local de camionnage. Pour chaque département considéré, la distinction a été faite, d'une part, entre le trafic à l'intérieur du département ou à destination des départements limitrophes qui correspond à peu près au transport à moyenne distance et, d'autre part, les transports à destination des départements non limitrophes constituant le trafic à grande distance.

1. — Transports à l'intérieur du département et à destination des départements limitrophes.

(Cartes n° 1 et 2)

Les résultats ont permis de classer, par rapport au tonnage chargé, les départements en trois groupes. On peut comparer ces résultats à ceux de juin 1957 dans le tableau suivant.

	22-28 juin 1957	24-30 juin 1959
Plus de 20.000 t	30	31
De 10.000 à 20.000 t	36	26
Moins de 10.000 t	23	32

Tableau VIII - TRANSPORTS ROUTIERS EN LIAISON AVEC LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS
(Véhicules de toutes classes de charge utile) - Enquête du 24 au 30 juin 1959

A - CLASSEMENT PAR COUPURES DE DISTANCES

Unité : millier de tonnes.

176/10	Tous transports routiers		Coupures de distances					
			< 50 km		50 à 150 km		> 150 km	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
a) En relation avec 1 ou 2 autres moyens de transports	1.986,8	12	1.832,3	14	102,2	6	52,3	6
b) Sans relation avec autre moyen de transports	14.235,6	88	11.722,6	86	1.674,0	94	839,0	94
TOTAL des transports routiers	16.222,4	100	13.554,9	100	1.776,2	100	891,3	100
- Dont pour les transports routiers en relation avec 1 ou 2 autres moyens de transports :								
c) Avec chemin de fer	1.209,4	7	1.160,5	9	37,9	2	11,0	1
d) Avec port maritime ou fluvial	783,5	5	679,4	5	63,5	4	40,6	5
e) Avec aéroport	9,3	e	7,7	e	0,8	e	0,8	e

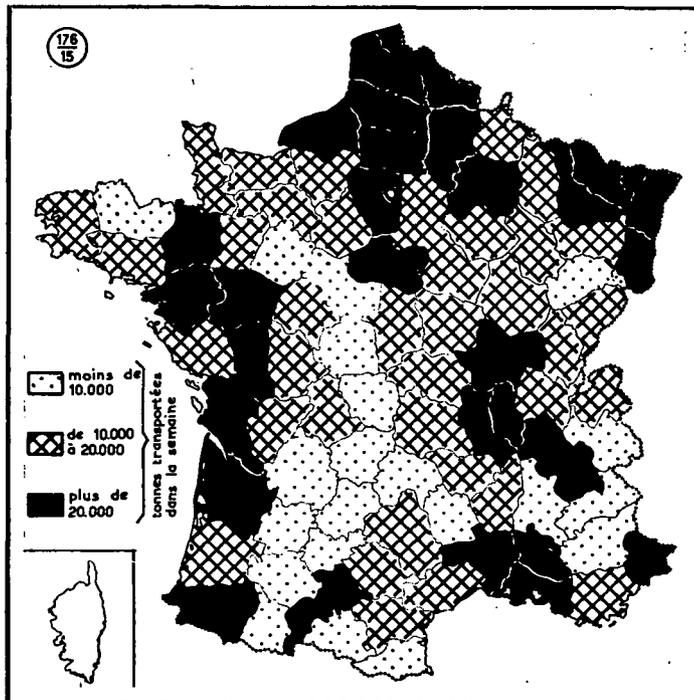
B - CLASSEMENT PAR PROFESSIONS

PROFESSIONS	Tous transports routiers	Transports routiers en liaison avec autres moyens de transports						
		ENSEMBLE		Dont :				
				En liaison avec chemin de fer			En liaison avec navigation	En liaison avec transports aériens
		TOTAL	Dont :					
Déchargement en gare	Chargement en gare							
- Transports publics	3.938,8	720,0	31	397,6	120,2	289,0	330,3	7,5
- Transports privés	11.103,0	1.172,2	65	724,6	244,7	485,0	445,9	1,8
- Agriculteurs	1.180,5	94,5	4	87,2	21,2	66,6	7,3	-
TOTAL	16.222,3	1.986,7	100	1.209,4	386,1	840,6	783,5	9,3

CARTE N° 1

Transports à l'intérieur du département et à destination des départements limitrophes.

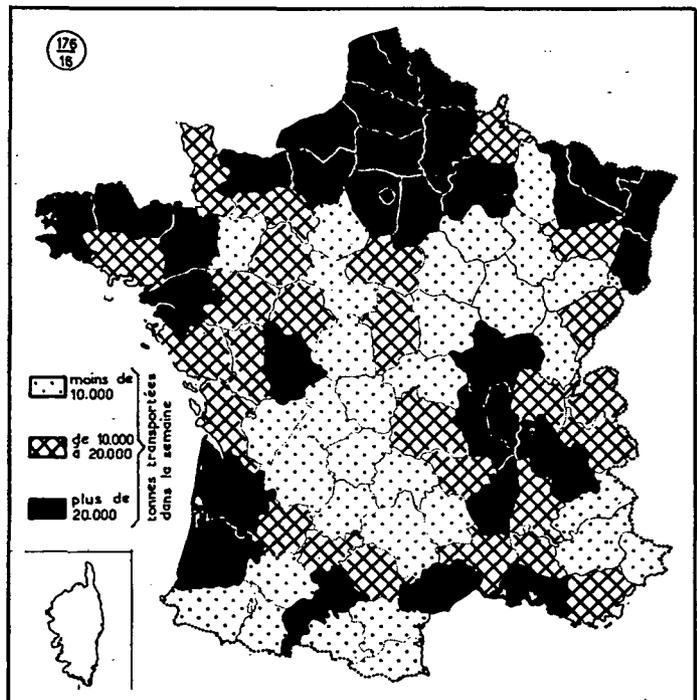
Trajets de plus de 50 km. Enquête 22-28 juin 1957.



CARTE N° 2

Transports à l'intérieur du département et à destination des départements limitrophes.

Trajets de plus de 50 km. Enquête 24-30 juin 1959.



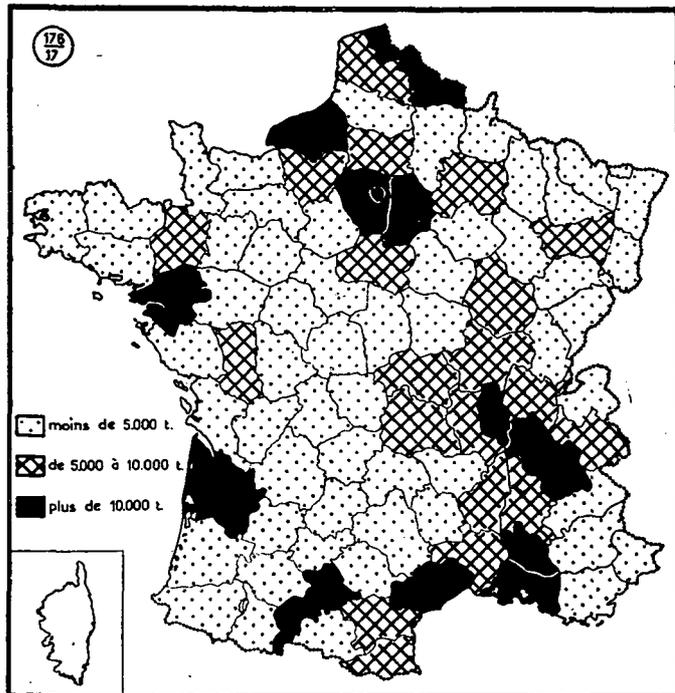
On remarque évidemment la réduction très sensible du groupe de départements 10.000-20.000 T et, au contraire, l'accroissement du nombre des départements de la classe inférieure. Mais il faut souligner que le découpage en tranches très larges donne une impression de différence

importante alors que plusieurs départements, dont le trafic est voisin de 10.000 T, sont passés d'une tranche à l'autre sans que cela signifie une véritable évolution de leur trafic. On peut simplement remarquer que les zones régionales ont conservé sur la carte le même aspect.

CARTE N° 3

Départements classés selon le tonnage total des transports avec les départements non limitrophes.

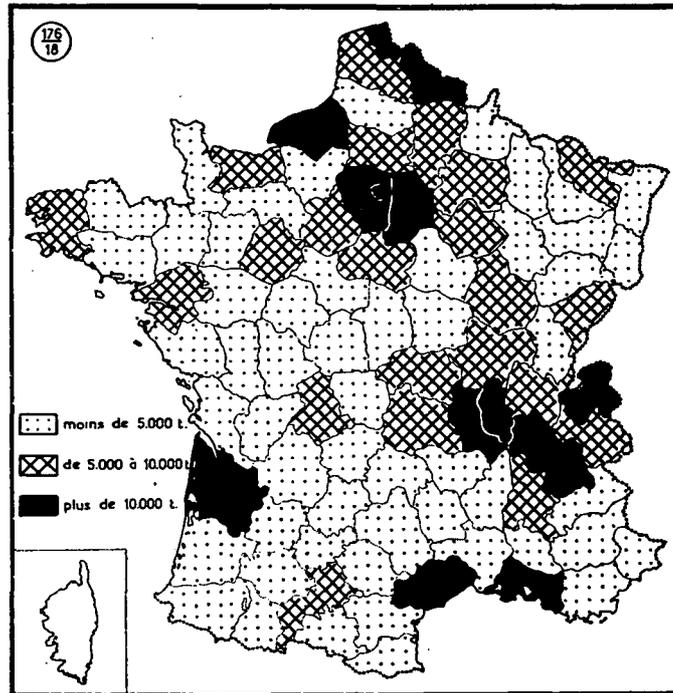
A. — Chargements. Enquête 22-28 juin 1957.



CARTE N° 4

Départements classés selon le tonnage total des transports avec les départements non limitrophes.

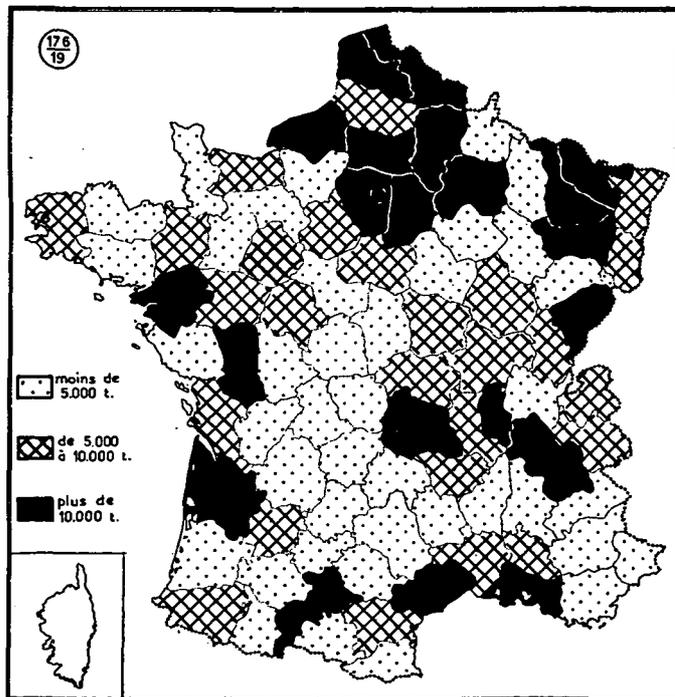
B. — Déchargements. Enquête 22-28 juin 1957.



CARTE N° 5

Départements classés selon le tonnage total des transports avec les départements non limitrophes.

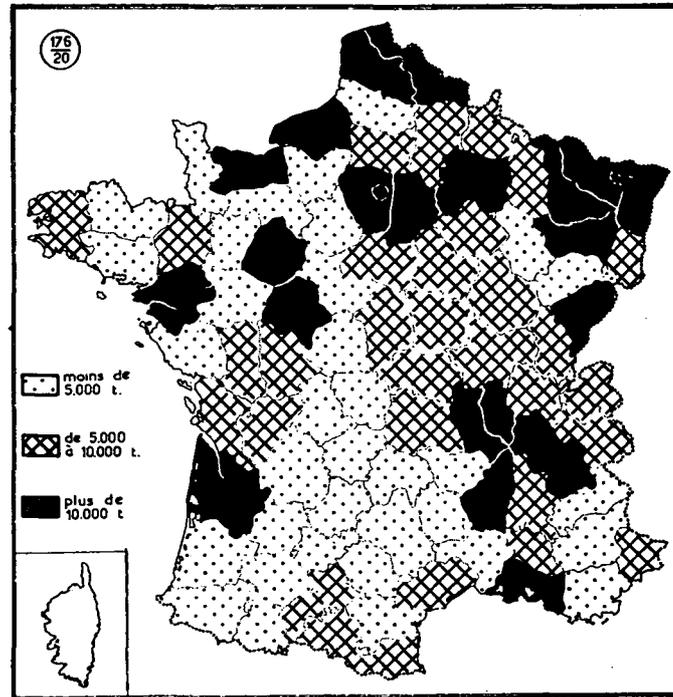
A. — Chargements. Enquête 24-30 juin 1959.



CARTE N° 6

Départements classés selon le tonnage total des transports avec les départements non limitrophes.

B. — Déchargements. Enquête 24-30 juin 1959.



2. — Transports avec les départements
non limitrophes
(Cartes n° 3 à 6)

L'étude de ces transports que nous avons appelés « à grande distance » a été faite successivement pour les chargements et les déchargements. On constate un très net accroissement de ce trafic ; le nombre des départements dont les tonnages transportés sont supérieurs à 10.000 T a à peu près doublé tant à l'expédition qu'à l'arrivée. Ceci explique d'ailleurs l'accroissement du tonnage totale des transports à plus de 150 km constaté dans les résultats généraux (tableau n° II). La comparaison des cartes n° 3 à 6 met en évidence le développement du volume des transports à grande distance intéressant la région du Nord et surtout la région de l'Est : Vosges, Meurthe-et-Moselle, Bas-Rhin.

	22-28 juin 1957		24-30 juin 1959	
	Charge- ment	Déchar- gement	Charge- ment	Déchar- gement
Plus de 10.000 t	13	12	22	20
De 5.000 à 10.000 t ..	19	29	26	31
Moins de 5.000 t	58	49	42	39

CHAPITRE VI

CONSOMMATION DE CARBURANTS

L'enquête de juin 1959 comportait une question sur la consommation de carburant aux 100 km. Il a été possible, bien que la réponse n'ait pas été donnée pour tous les véhicules, de calculer une consommation moyenne pour chaque classe de charge utile en pondérant les quantités déclarées par le nombre de kilomètres parcourus au total pendant la semaine. Il faut souligner qu'il s'agit des déclarations des propriétaires. Elles présentent quelques différences avec les consommations moyennes retenues habituellement par les organisations professionnelles.

La consommation moyenne d'essence n'a été calculée à partir des réponses de l'enquête de juin 1959 que pour les véhicules dont la charge utile ne dépasse pas 6,5 T (limite supérieure de la classe 5 T) parce que, au-dessus de ce tonnage, le carburant normalement utilisé est le gas-oil. D'autre part, les transporteurs publics ayant peu de véhicules de petits tonnages, les réponses concernant les véhicules à essence de cette profession n'étaient pas assez nombreuses pour permettre d'en tirer des consommations moyennes significatives.

De même, il n'a pas été calculé de consommation

moyenne de gas-oil pour les véhicules de charge utile inférieure à trois tonnes (limite inférieure de la classe 3,5 T) ; les réponses étant, dans ce cas, aussi très peu nombreuses.

Il ressort de l'examen du tableau IX que, pour des véhicules de même capacité, les consommations atteignent des moyennes différentes selon que les véhicules font un nombre total de kilomètres relativement faible dans la semaine (moins de 500 km), ou au contraire un nombre élevé.

Dans le premier cas, il s'agit très probablement d'utilisation en ville ; dans le second cas, au contraire, d'un emploi sur moyenne et grande distance. Cette différence s'observe pour les véhicules à essence des classes de charge utile 3,5 T (33 litres et 30,1 litres) et 5 T (37,9 litres et 29,8 litres) et pour les véhicules à gas-oil des classes 5 T et au-dessus.

En outre, on remarque que les déclarations des transporteurs publics pour les véhicules diesel sont souvent supérieures à celles de l'ensemble des professions. Ce résultat s'explique par le fait que les transporteurs publics font moins de trajet à vide que les transporteurs privés.

Enfin, le classement selon l'âge des véhicules a fait ressortir dans l'ensemble une augmentation assez accentuée de la consommation pour les véhicules anciens.

Tableau IX - TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
- Consommation moyenne aux 100 km -

A - TOUTES PROFESSIONS

176/11 CHARGE UTILE	Véhicules dont le kilométrage total pendant la semaine est :		Tous véhicules
	< 500 km	≥ 500 km	
	ESSENCE		
1,2 tonne	15,9	16,0	15,9
2 "	19,9	20,4	19,9
3,5 "	33,0	30,1	32,7
5 "	37,9	29,8	37,1
GAS-OIL			
3,5 tonnes	21,6	21,4	21,5
5 "	24,4	21,9	23,5
7 "	29,2	27,7	28,4
10 "	33,3	32,8	32,9
15 "	42,3	41,6	41,8
B - TRANSPORTS PUBLICS			
GAS-OIL			
3,5 tonnes	23,1	23,7	23,4
5 "	26,6	22,5	24,8
7 "	29,9	29,7	29,8
10 "	33,3	33,3	33,3
15 "	-	42,1	42,1

Unité : litre

TROISIEME PARTIE

ENQUETE SUR LES VEHICULES GROS PORTEURS

CHAPITRE PREMIER

EMPLOI DU PARC
(Tableaux X et XI)

Les deux enquêtes complémentaires effectuées du 23 au 29 avril et du 23 au 29 octobre 1959, ainsi que l'enquête de juin, ont permis de rassembler des données

notables sur les transports par véhicules gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 T) à trois périodes différentes de l'année.

Il ressort de la comparaison des résultats des trois enquêtes, rassemblés dans le tableau X, que les transporteurs publics assurent une part à peu près constante du trafic routier de marchandises, qu'ils se chargent des transports à longue distance, que leurs véhicules font en

moyenne deux fois plus de kilomètres que ceux des transporteurs privés et qu'ils sont mieux employés puisqu'ils font moins de parcours à vide.

Le tableau XI indique l'évolution de la capacité totale des véhicules gros porteurs depuis juin 1954. Ces résultats sont légèrement sous-évalués pour les dernières

années, en raison de la difficulté d'estimer convenablement la charge utile des véhicules les plus lourds (voir ci-dessus, première partie). A cela s'ajoute une sous-estimation du parc d'octobre 1959 parce que l'échantillon employé pour l'enquête par sondage était légèrement insuffisant pour représenter l'ensemble des véhicules.

Tableau X - ENQUETES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR VEHICULES GROS PORTEURS
(Charge utile supérieure à 6 t, 5) - Semaines des 23-29 avril, 24-30 juin, 23-29 octobre 1959)

176/142	Nombre de véhicules en service	% de l'ensemble	Tonnes transportées	% de l'ensemble	Tonnes kilomètres	% de l'ensemble	Parcours hebdomadaire		Distance moyenne de transport de 1 tonne	Parcours moyen de 1 véhicule du parc en service	% des parcours à vide
							Total	à vide			
Transports publics											
Avril	36.150	37,1	2.846.597	39,7	227.560.894	63,5	29.801.406	7.801.456	79,9	824	26
Juin	35.000	35,2	2.681.772	37,7	233.493.055	63,1	30.786.097	8.045.044	87,1	880	26
Octobre	34.984	35,0	3.147.029	38,3	217.017.054	62,1	29.343.687	7.906.093	68,9	839	27
Transports privés											
Avril	61.214	62,9	4.324.293	60,3	131.062.306	36,5	24.985.110	9.605.604	30,3	408	38
Juin	64.334	64,8	4.428.225	62,3	136.655.029	36,9	27.026.316	10.468.361	30,9	420	39
Octobre	64.930	65,0	5.071.227	61,7	132.898.887	37,9	26.355.695	10.367.415	26,2	406	39
ENSEMBLE											
Avril	97.364	100	7.170.890	100	358.623.200	100	54.786.516	17.407.060	50,0	563	32
Juin	99.334	100	7.109.997	100	370.148.084	100	57.812.413	18.513.405	52,1	582	32
Octobre	99.914	100	8.218.256	100	349.915.941	100	55.699.382	18.273.508	42,6	557	33

Cependant, il ressort nettement du tableau XI que la capacité du parc des gros porteurs en service a doublé depuis juin 1954 pour les transporteurs publics, passant de 177.000 tonnes en 1954 à 290.000 en 1957 et à 350.000 en 1959 (résultats moyens pour l'année). La progression de la capacité du parc des transports privés a été un peu plus faible (350.000 tonnes en 1954 et 570.000 tonnes en 1959).

Tableau XI - EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE DES VEHICULES GROS PORTEURS
(CU, 7 T, 10 T et 15 T)

176/13	Milliers de tonnes de charge utile									
	JUN 1954	JUN 1955	AVRIL 1956	JUN 1957	NOV. 1957	JUN 1958	AVRIL 1959	JUN 1959	OCT. 1959	
Transports publics	176,9	247,8	258,1	292,3	283,7	324,3	357,9	352,3	345,4	
Transports privés	350,3	358,2	406,8	477,7	489,6	514,4	541,3	569,5	576,0	
ENSEMBLE	527,2	606,0	664,9	770,0	773,3	838,7	899,2	921,8	921,4	
- Indice base 100 en juin 1954 -										
Transports publics	100	140,1	145,9	165,2	160,4	183,3	202,3	199,2	195,3	
Transports privés	100	102,3	116,1	136,4	139,8	146,8	154,5	162,6	164,4	
ENSEMBLE	100	114,9	126,1	146,1	146,7	159,1	170,6	174,8	174,8	

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS
(Tableaux X et XII)

Compte tenu de l'observation faite sur l'échantillon des véhicules, il conviendrait, pour être exact, de majorer les résultats de l'enquête d'octobre de 2 ou 3 %, ce qui, évidemment, représente peu de chose, mais modifierait certaines comparaisons avec les résultats obtenus en avril et en juin. Le tonnage transporté apparaîtrait finalement supérieur de 18 % à celui d'avril et de juin et le nombre des tonnes-kilomètres augmenterait de

10 millions par rapport à avril, restant cependant inférieur à celui de juin ; enfin, le parcours hebdomadaire approcherait de 57 millions de kilomètres.

La comparaison des résultats des trois enquêtes faites en 1959 met d'abord en lumière la réduction de la distance moyenne de transport entre avril et juin, d'une part, octobre, d'autre part. Ce fait avait déjà été observé en novembre 1957 par rapport à juin 1957.

Le tableau XI, qui permet de comparer les transports de chacune des principales classes de produits pendant les trois enquêtes, révèle parmi ceux-ci l'existence de deux groupes distincts. Le premier, qui comprend les transports dont la distance moyenne a varié très peu au cours des trois enquêtes, groupe les produits suivants :

- bois,
- produits pétroliers,
- matériaux de construction,
- produits industriels autres que produits métalliques et machines.

Ce groupe représente 60 % du tonnage transporté, mais seulement 42 % des tonnes-kilomètres.

Dans l'autre groupe, celui des produits dont la distance de transport a notablement varié d'avril-juin à octobre 1959, on trouve les produits agricoles ou alimentaires et les boissons, dont la production et la consommation sont fortement influencées par les saisons, les produits métalliques et les machines, le groupage (3). Les résultats du trafic de la S.N.C.F. pour chacun des mois d'enquêtes routières montrent pour les mêmes catégories de marchandises une évolution différente de celle des transports routiers. On rappellera à cet égard que les résultats concernant le trafic routier donnés dans le tableau X sont ceux d'une semaine et que, par conséquent, des résultats mensuels auraient indiqué entre les trois enquêtes des rapports un peu différents, le mois d'oc-

(3) On appelle « groupage » la réunion dans un même chargement, de marchandises diverses pour le compte de plusieurs expéditeurs ou de plusieurs destinataires.

Tableau XII - TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR VEHICULES GROS PORTEURS (1)
(Enquêtes d'avril, juin et octobre 1959) - Comparaison avec la S.N.C.F.

MARCHANDISES	Mois correspondant à la semaine de l'enquête	TRANSPORTS ROUTIERS					S. N. C. F.	
		Distance moyenne de 1 tonne	% pour l'ensemble des 3 enquêtes			% pour l'ensemble des 3 mois		
			Km	Tonnes transportées		Tonnes transportées		
Animaux vivants	Avril	135,5	33		35		28	
	Juin	104,6	39		32		30	
	Octobre	150,4	28		33		42	
	ENSEMBLE	127,5	100	0,2	100	0,6	100	0,5
Produits agricoles et alimentaires périssables	Avril	153,0	36		36		24	
	Juin	139,0	35		32		20	
	Octobre	174,2	29		32		56	
	ENSEMBLE	154,1	100	3,2	100	10,2	100	2,5
Autres produits agricoles et alimentaires	Avril	84,7	14		32		33	
	Juin	51,9	16		22		32	
	Octobre	24,8	70		46		35	
	ENSEMBLE	37,7	100	8,1	100	6,3	100	3,1
Boissons	Avril	151,8	29		31		32	
	Juin	146,2	38		40		37	
	Octobre	122,6	33		29		31	
	ENSEMBLE	140,0	100	2,5	100	7,2	100	2,3
Bois	Avril	66,8	34		36		33	
	Juin	63,0	34		34		35	
	Octobre	61,6	32		30		32	
	ENSEMBLE	63,8	100	5,1	100	6,8	100	2,2
Charbons	Avril	23,7	28		35		33	
	Juin	16,2	38		33		33	
	Octobre	17,6	34		32		34	
	ENSEMBLE	18,8	100	5,1	100	2,0	100	22,3
Minerais	Avril	39,7	28		32		33	
	Juin	27,1	54		41		33	
	Octobre	54,5	18		27		34	
	ENSEMBLE	35,6	100	1,5	100	1,1	100	17,1
Produits métalliques ferreux et non ferreux	Avril	112,3	31		30		33	
	Juin	136,9	33		39		32	
	Octobre	99,8	36		31		35	
	ENSEMBLE	115,9	100	2,8	100	6,8	100	13,1
Produits pétroliers	Avril	79,8	35		35		32	
	Juin	79,3	31		30		32	
	Octobre	83,6	34		35		36	
	ENSEMBLE	80,9	100	3,6	100	6,0	100	2,9
Produits chimiques sauf engrais	Avril	94,1	31		32		31	
	Juin	95,7	35		37		34	
	Octobre	80,8	34		31		35	
	ENSEMBLE	90,1	100	3,2	100	6,0	100	2,6
Engrais	Avril	24,6	35		24		28	
	Juin	40,5	32		37		37	
	Octobre	41,6	33		39		35	
	ENSEMBLE	35,4	100	1,8	100	1,4	100	5,5
Matériaux de construction	Avril	20,9	34		33		33	
	Juin	22,4	32		34		33	
	Octobre	19,7	34		33		34	
	ENSEMBLE	20,9	100	48,8	100	21,3	100	6,5
Argiles et Terres	Avril	9,3	40		45		34	
	Juin	8,3	26		26		32	
	Octobre	7,1	34		29		34	
	ENSEMBLE	8,3	100	6,2	100	1,1	100	3,5
Machines et quincaillerie	Avril	145,8	35		39			
	Juin	119,3	37		35			
	Octobre	120,3	28		26		34	
	ENSEMBLE	128,8	100	1,6	100	4,3	34	
Autres produits industriels	Avril	168,8	31		31			
	Juin	165,5	36		36		100	
	Octobre	170,4	33		33		34	
	ENSEMBLE	168,1	100	2,3	100	7,9		1,0
Messageries et groupages	Avril	213,4	28		33		32	
	Juin	196,0	32		34		33	
	Octobre	151,4	40		33		35	
	ENSEMBLE	182,8	100	1,8	100	6,9	100	3,0
Autres marchandises	Avril	74,2	34		29		33	
	Juin	98,1	40		46		33	
	Octobre	81,8	26		25		34	
	ENSEMBLE	85,9	100	2,2	100	4,1	100	11,9
TOTAL GENERAL	Avril	50,0	32		33		32	
	Juin	52,1	32		34		33	
	Octobre	42,6	36		33		35	
	ENSEMBLE	47,9	100	100	100	100	100	100

(1) Charge utile supérieure à 6 t,5.

tobre 1959 ayant un jour ouvrable de plus que les mois d'avril et de juin.

En outre, comme il a été signalé plus haut, l'échantillon de véhicules utilisé pour l'enquête d'octobre était légèrement inférieur à ce qu'il aurait dû être pour représenter exactement le parc en service. Pour ces diverses raisons, la part d'octobre dans ces tableaux comparatifs des trafics routiers (tableaux X, XI et XII) devrait être légèrement majorée.

CHAPITRE III

EVOLUTION DU TRAFIC ANNUEL

ASSURE PAR LES VEHICULES GROS PORTEURS

Pour évaluer, à partir des résultats de ces trois enquêtes, le *trafic annuel assuré par les véhicules gros porteurs*, l'application de la méthode habituelle donne des résultats discordants selon les mois de référence.

En effet, les coefficients ressortant des rapports existant entre, d'une part, les tonnages transportés par la S.N.C.F. au cours de chacun des mois d'avril, juin et octobre 1959 et d'autre part, le tonnage transporté par la société pendant l'année entière s'élèvent respectivement à 11,83, 11,51 et 10,92. Appliqués aux résultats des transports routiers estimés pour les mois entiers d'avril, juin et octobre, ils aboutissent aux totaux suivants :

Evaluation annuelle faite à partir des résultats

d'avril	368 millions de tonnes		
de juin	355	—	—
d'octobre	404	—	—

Les divergences observées s'accroîtraient encore si, comme on l'a suggéré, on majorait de 3 % les chiffres tirés

de l'enquête faite en octobre, pour tenir compte de l'insuffisance de l'échantillon utilisé.

Ces chiffres montrent que le trafic routier des véhicules gros porteurs, qui assurent principalement le transport routier à grande distance, suit au cours de l'année une variation différente de celle de la S.N.C.F.

Une autre méthode d'estimation du trafic annuel consiste à calculer les coefficients à partir des consommations de gas-oil sur le marché intérieur. On obtient ainsi, pour avril : 12,1 ; pour juin : 11,2 et pour octobre : 10,8.

Ces coefficients, appliqués au nombre de kilomètres parcourus au total pendant les mois considérés, donnent :
Evaluation annuelle faite à partir des résultats

d'avril	286 millions de kilomètres		
de juin	280	—	—
d'octobre	270	—	—

et, appliqués aux tonnes transportées, respectivement 373, 345 et 407 millions de tonnes.

Le chiffre calculé à partir des résultats d'octobre devrait, ici encore, être majoré de 3 %, ce qui rapprocherait le nombre des kilomètres parcourus de celui obtenu à partir du chiffre de juin. En revanche, les écarts sont plus marqués pour le tonnage avec le creux du mois de juin. De toutes façons, ces différences pour le tonnage ne doivent pas surprendre, puisqu'on a observé que les conditions d'utilisation des véhicules variaient sensiblement au cours de l'année.

En conclusion, il semble que l'extrapolation des enquêtes hebdomadaires au moyen de coefficients tirés des consommations de gas-oil donne de meilleurs résultats que celle utilisant les tonnages transportés par la S.N.C.F., mais seulement pour le parcours total de véhicules.

§ III. — Utilisation du véhicule décrit au § I (à l'exclusion de tout autre) pendant la semaine du 24 au 30 juin 1959.

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

- Colonne 1. — Le nombre de km. parcourus au total par le véhicule et le nombre de km. parcourus à vide dans la journée.
- Colonne 2. — La nature des marchandises transportées (par exemple : épicerie, colis postaux, briques, pièces de machines, emballages vides, etc...).
- Colonne 3. — Pour chacune de ces marchandises, leur poids (en tonnes) ; dans le cas de navettes, indiquer le poids total des chargements journaliers.
- Colonne 4. — Département où a été effectué le chargement.
- Colonne 5. — Lieu de chargement (gare, port, usine, ferme, carrière, etc.).
- Colonne 6. — Département où a été effectué le déchargement.
- Colonne 7. — Lieu de déchargement (gare, port, usine, ferme, carrière, etc.).

Sans préciser la localité ni le nom du client.

- Colonne 8. — Catégorie et nombre de trajets : a) circuit ou tournée (ramassage ou distribution du lait, de colis postaux, etc...); b) navettes ou tours (transports répétés, sur un parcours déterminé, pour assurer le chargement ou le déchargement d'une péniche, l'approvisionnement d'un chantier, etc...); c) tous autres trajets - Aller (A) ou Aller et retour (AR) ou retour (R).
 - Colonne 9. — La distance sur laquelle ces marchandises ont été transportées (dans le cas de navettes ou tours indiquer la longueur du trajet simple, aller ou retour).
 - Colonne 10. — Indiquer les renseignements complémentaires, par exemple : « aller à vide », « arrêt pour la nuit à X », « fin du transport commencé la veille ».
- Si le véhicule n'a pas été utilisé certains jours, inscrire pour ces jours, en travers des colonnes 3 à 9 « 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 », etc...).

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
NOMBRE de km parcourus dans la journée	NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES	QUANTITÉ en tonnes	DÉPARTEMENT de chargement	LIEU de chargement	DÉPARTEMENT de déchargement	LIEU de déchargement	CATÉGORIE et nombre de trajets	DISTANCE parcourue en charge (en km)	OBSERVATIONS
au total 88 km.	EXEMPLE Sable Tôles	20 T	Loire	carrière	Loire	chantier	4 navettes	4 km.	4 retours à vide
dont à vide 44 km.		3 T	Rhône	port	Loire	usine	1 retour	28 km.	1 aller à vide
au total	MERCREDI 24 JUI								
dont à vide									
au total	JEUDI 25 JUI								
dont à vide									
au total	VENDREDI 26 JUI								
dont à vide									

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
NOMBRE de km parcourus dans la journée	NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES	QUANTITÉ en tonnes	DÉPARTEMENT de chargement	LIEU de chargement	DÉPARTEMENT de déchargement	LIEU de déchargement	CATÉGORIE et nombre de trajets	DISTANCE parcourue en charge (en km)	OBSERVATIONS
au total	SAMEDI 27 JUI								
dont à vide									
au total	DIMANCHE 28 JUI								
dont à vide									
au total	LUNDI 29 JUI								
dont à vide									
au total	MARDI 30 JUI								
dont à vide									

