

MINISTÈRE  
DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Économiques  
et Internationales

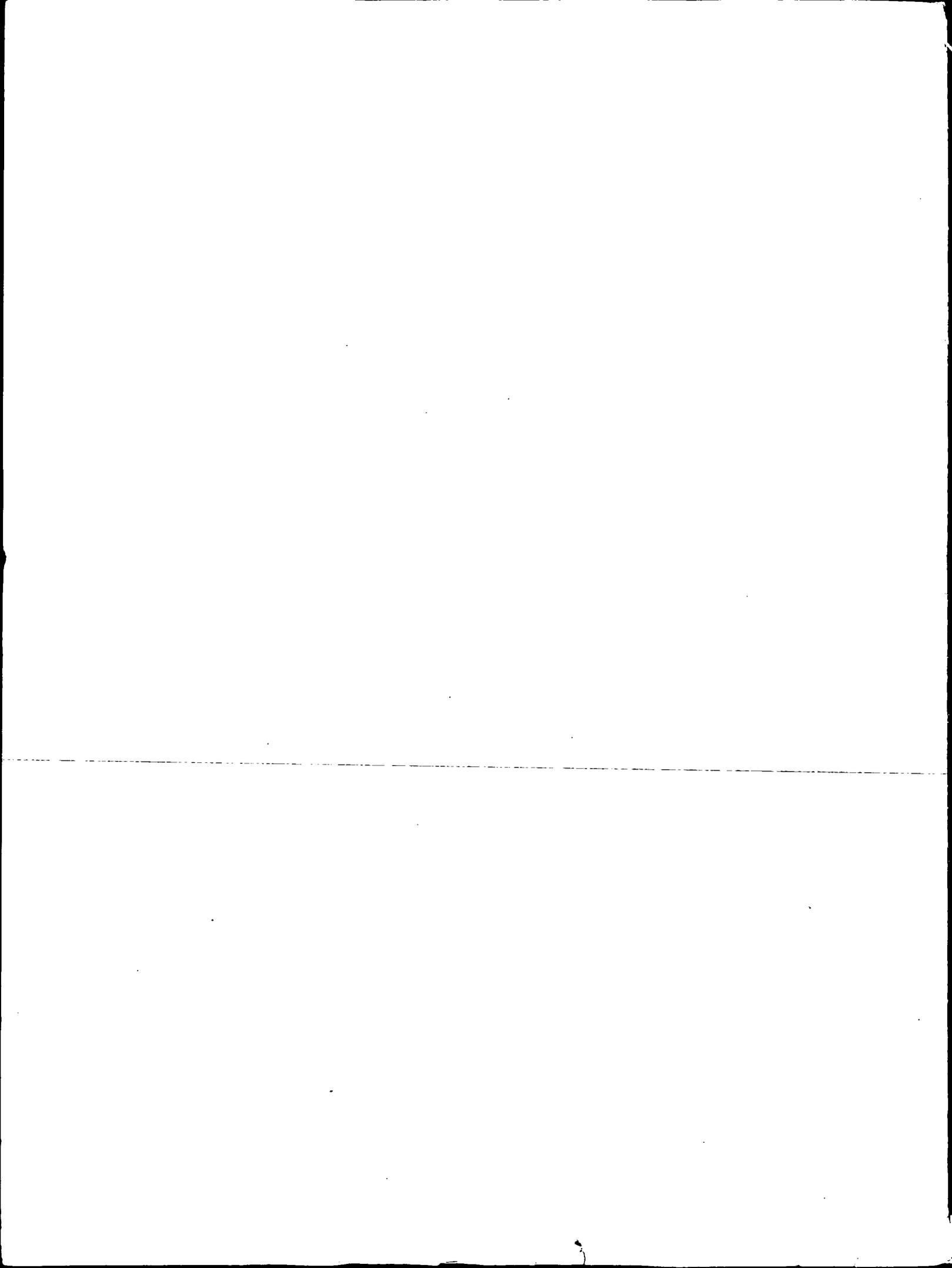
SAEI N° 1798

# NOTE D'INFORMATION N° 10

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES  
EN 1961



PARIS - Août 1962



## NOTE d'information n° IO

E R R A T U M

P.2. 1er Alinéa - lire 27.600 au lieu de 21.600

5° " - lire +9.8 au lieu de + 15,2

dernier alinéa :

avant dernière ligne, lire : 586.500 au lieu de 405,900

645.500 " " de 467.400

dernière ligne : lire 59.000 " " de 61.500

P.4. 3<sup>e</sup> alinéa 1ère ligne, lire affectés au lieu d'effectués

2ème ligne, lire consommation Juin 1961

TABLEAU II - dernière col, avant dernière ligne, lire + 6,2

III - 1ère partie A. Camions 5<sup>e</sup> col. 4<sup>e</sup> ligne lire 22817,8

7<sup>e</sup> col 5<sup>e</sup> 492,5

2ème partie : C. Semi-remorques dernier col. dernière  
ligne, lire 303 312,6  
au lieu de 30 332,6

A. Camions 5<sup>e</sup> col lire 5501,4

6218,1

41584,5

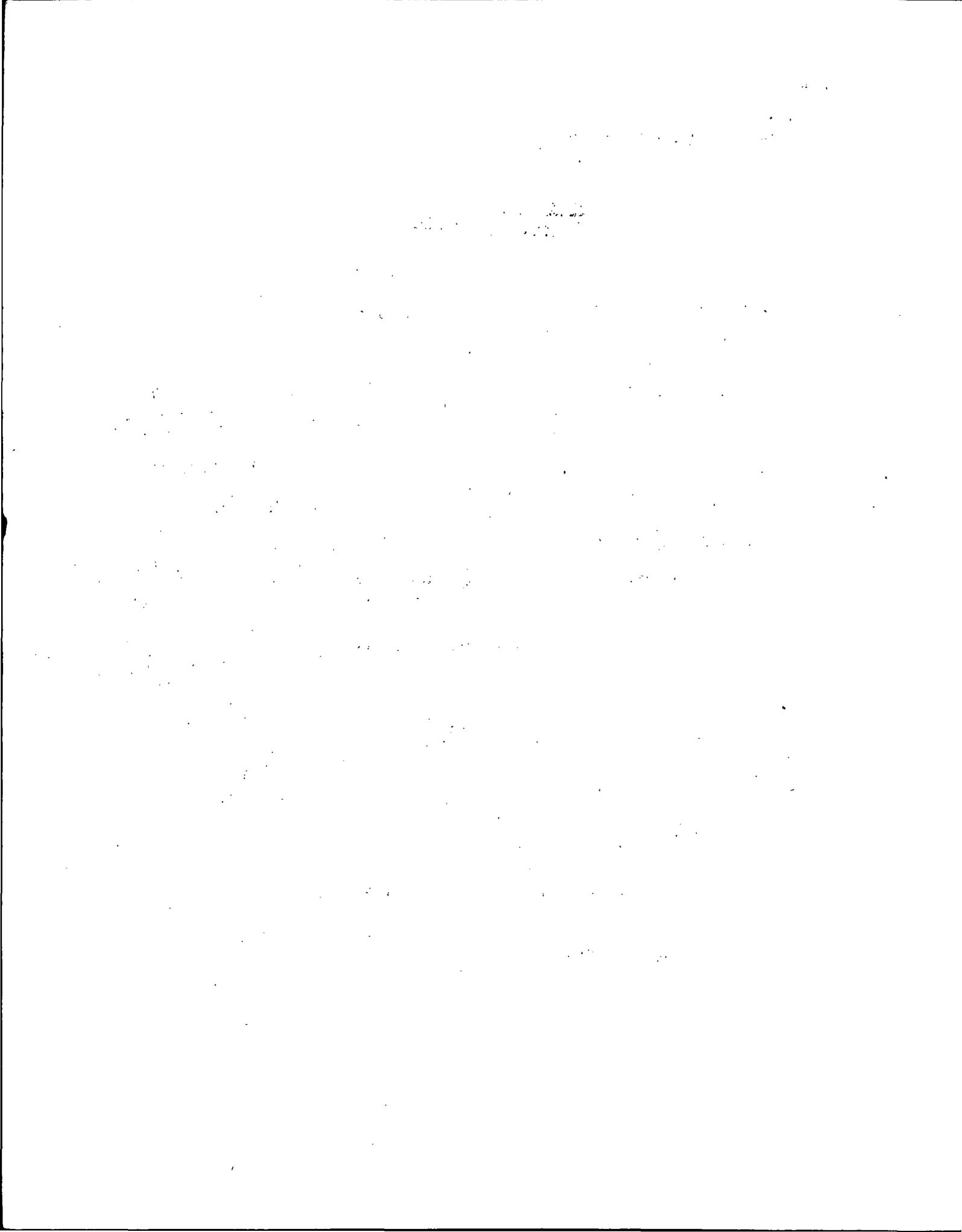
TOTAL A. dernière col - lire 192.797,7

IV - dernière col - ensemble, lire 228 au lieu de 238

VI - Transports Publics et mixtes 6<sup>e</sup> col avant dernière ligne ,

lire:- 5,5

VII- 6<sup>e</sup> col. dernière ligne, lire + 4,3



LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1961

La présente Note se propose de faire connaître les principaux résultats de l'enquête par sondage organisée par le Ministère des Travaux Publics et des Transports (I) et par l'I.N.S.E.E. et exécutée du 23 au 29 Juin 1961.

Cette enquête, comme celles des années précédentes, a porté sur les véhicules de transport des marchandises : camions, remorques et semi-remorques de charge utile d'au moins 1 tonne.

Outre les résultats d'ensemble, il a paru intéressant de rechercher, par rapprochement avec d'autres sources d'information, la répartition du trafic selon la branche professionnelle utilisant les véhicules et le carburant employé. En outre, on s'est efforcé de faire ressortir le trafic des véhicules de zone longue.

Enfin, l'évolution spectaculaire du parc des véhicules à moteur diesel fait l'objet d'une Note Annexe.

+ +  
+

Sommaire de la Note d'information

- I - Parc des véhicules en Juin 1961. Capacité totale.
  - II - Emploi du parc au cours de la semaine d'enquête.
  - III- Estimation du trafic routier pendant l'année 1961.
  - IV - Classement du trafic selon la profession des propriétaires de véhicules.
  - V - Classement du trafic selon le carburant utilisé.
- Note Annexe - Evolution du parc des véhicules diesel.

---

(I) Service des Affaires Economiques et Internationales (Bureau Central de Statistiques) et Direction des Transports Terrestres (Service des Transports Routiers).

I - Le parc des véhicules routiers en Juin 1961. Capacité totale.

(Cf. Tableaux I et II)

---

Par rapport à Juin 1960, le parc en service en Juin 1961 (transports publics et privés) a augmenté de 1.241 unités, ce qui est relativement faible en comparaison de la progression observée les années précédentes (4.500 véhicules de 1959 à 1960, 21.600 véhicules de 1958 à 1959).

En examinant cette situation pour chaque classe de véhicules, transporteurs publics et privés additionnés, on observe que l'augmentation du parc des gros porteurs (+ 8.603) et des véhicules de charge utile de 1,2 tonnes et 2 tonnes (+ 7.404) est compensée en grande partie par la diminution du nombre de véhicules de charge utile 3,5 et 5 tonnes (- 14.766), diminution très marquée pour les camions. L'évolution s'est donc faite au profit des camionnettes et des véhicules gros porteurs.

Pour le parc des transporteurs publics, on constate, à la différence de l'évolution d'ensemble, un accroissement relativement important: 7.212 (+ 7 %), dû au fait que si les véhicules de 3,5 et 5 tonnes ont diminué dans la même proportion que l'ensemble des véhicules des mêmes tonnages, le parc des camionnettes aussi bien que celui des gros porteurs ont augmenté dans des proportions bien plus fortes : 12 % au lieu de 8 % pour les gros porteurs, 14 % au lieu de 1,6 % pour les camionnettes de 1,2 et 2 tonnes.

Le parc des transporteurs privés est prépondérant dans l'ensemble (660.000 véhicules sur 760.000), aussi son évolution se présente-t-elle à peu-près comme celle du parc total ; simplement faut-il noter la très faible augmentation du nombre des camionnettes de 1,2 tonne : + 729, soit 0,3 %

La capacité totale des véhicules en service (Tableau II) a augmenté, depuis Juin 1960, de 45.700 tonnes (+ 1,8 %) pour l'ensemble des véhicules, et de 99.000 tonnes (+ 15,2 %) pour les véhicules gros porteurs (6,5 t). La capacité totale des véhicules de charge utile inférieure à 6,5 tonnes a donc diminué de 53.300 tonnes.

L'augmentation observée pour l'ensemble du parc est due principalement aux transporteurs publics ; la capacité totale de leurs véhicules est passée de 405.900 tonnes en 1960 à 467.400 tonnes en 1961, soit une augmentation de 61.500 tonnes (+ 10,1 %).

II - Emploi du parc de véhicules routiers au cours de la  
semaine du 23 au 29 Juin 1961

( Cf. Tableaux III, IV et V )

à - Résultats pour l'ensemble du parc (Tableaux III et IV)

On constate par rapport à la semaine du 24 au 30 Juin 1960, pour l'ensemble des transports routiers publics et privés, une augmentation du tonnage transporté (+3,8 %) et des tonnes-kilomètres (+ 1,7%) ainsi que de la somme des parcours en charge et à vide (+ 3,4%).

Cette progression des résultats d'ensemble peut être attribuée au parc des semi-remorques de 20 tonnes, qui est passé en un an de 3.212 à 5.093 véhicules (tonnage transporté : + 65 %, tonnes-kilomètres + 58 % ).

Au contraire les différences en plus ou en moins constatées pour les autres catégories de véhicules sont de plus faible amplitude.

Dans le secteur des transports publics il apparaît que la progression a été un peu plus forte (tonnes transportées : + 13,4 %, tonnes-kilomètres : +4,5 %, parcours : + 7,6 %.) Par conséquent l'activité du transport privé a diminué, bien que le parc privé ait conservé la même capacité de transport d'une année à l'autre.

Le taux d'emploi de la capacité totale du parc, qui s'exprime par le nombre de tonnes-kilomètres assurées pour une tonne de charge utile, qui avait progressé presque chaque année, marque en Juin 1961, par rapport à Juin 1960, pour les transporteurs publics, une baisse de 5 % (tableau n° IV). Toutes réserves faites sur la précision des éléments de calcul, il semble bien que la progression du parc des véhicules de transports publics de marchandises n'a pas eu pour effet une augmentation équivalente du trafic.

b - Résultats pour les véhicules de zone longue (Tableau V)

Le questionnaire utilisé pour l'enquête ne contenait pas de rubrique sur les droits de transport ni sur l'affectation des véhicules aux diverses catégories de transport, afin d'éviter que le transporteur pût se croire soumis à un contrôle.

Toutefois, en vue d'essayer de déterminer le parc de zone longue, on a sélectionné les véhicules qui ont fait au moins une fois pendant la semaine de l'enquête un transport à plus de 150 km. Toutes les cartes perforées les concernant ont été regroupées quelle que soit la distance des transports effectués.

Bien entendu, tous les véhicules effectués habituellement aux transports de zone longue n'ont pas été utilisés pendant la semaine de l'enquête. Il est normal qu'une partie de ce parc soit momentanément immobilisée pour des causes diverses, notamment pour l'entretien et les réparations des véhicules ou en raison de l'absence de conducteurs. Il n'est donc pas possible de déterminer pour la zone longue le parc en service, comme cela a été fait pour l'ensemble des véhicules.

En revanche, les transports effectués par cette catégorie de véhicules doivent être représentatifs du trafic d'ensemble de ce parc de zone longue tel que nous l'avons défini ( sans pouvoir tenir compte des droits de transport).

En vue de comparer les résultats obtenus pour cette catégorie de véhicules avec ceux de l'ensemble du parc des véhicules, il paraît intéressant de confronter les pourcentages des parcours à vide dans le parcours total de la semaine:

- Véhicules de zone longue :	<u>Privés</u>	<u>Publics</u>	<u>Ensemble</u>
	23,5 %	18,4 %	21,3 %
Tous véhicules :	30,7 %	27,1 %	29,6 %

Les parcours à vide occupent une place moins importante pour les seuls véhicules de zone longue (21,3%) que pour l'ensemble des véhicules (29,6%) cela est vrai pour les transports publics comme pour les transports privés. Pour les transports publics, le taux des parcours à vide est d'ailleurs un peu moins élevé que pour l'ensemble : 27,1% au lieu de 29,6% pour tous les véhicules, 18,4% au lieu de 21,3% pour les seuls véhicules de zone longue.

III - Estimation du trafic routier d'ensemble pendant  
l'année 1961

(cf. Tableaux VI et VII)

L'estimation du trafic du mois de Juin 1961, à partir de l'enquête portant sur une semaine, a été faite selon la méthode utilisée pour les enquêtes précédentes et qui consiste à multiplier les résultats hebdomadaires par le rapport entre le nombre total de jours ouvrables du mois et le nombre de jours de la semaine, soit  $\frac{26}{6} = 4,333$ .

L'évaluation du trafic routier annuel a été obtenue ensuite en multipliant les résultats du mois de Juin par un coefficient tiré de la comparaison entre le tonnage chargé pendant le même mois et pendant l'année 1961 par la S.N.C.F., soit : II,4.

On constate ainsi (Tableau VI) que le tonnage transporté par la route pour l'ensemble des transports a légèrement diminué par rapport à 1960 (- 0,6%), alors que pour la S.N.C.F. et les transports fluviaux le tonnage transporté a augmenté respectivement de 1,3 % et 4,4 %.

A l'inverse de l'évolution d'ensemble, on observe une augmentation du tonnage transporté par les transporteurs publics : + 8,3 %.

On constate les mêmes variations d'ensemble pour les tonnes-kilomètres : - 2,6% pour les transports routiers, + 3,3 % pour la S.N.C.F., + 2,8% pour la navigation.

En ce qui concerne (Tableau VII) les véhicules gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 tonnes) le tonnage transporté a augmenté : toutes professions : + 5,7 % transports publics : + 15,9%.

Le tonnage kilométrique a progressé beaucoup plus faiblement : 0,9 % pour l'ensemble, 0,7 % pour les transports publics

On aurait pu calculer l'estimation du trafic annuel avec un autre coefficient obtenu en comparant la consommation de gas oil de l'année et celle du mois de Juin, soit :

.../...

Consommation annuelle de 1961 II, I  
 Consommation de 1961

Les tableaux suivants donnant les résultats des deux méthodes font apparaître une légère différence selon que l'on emploie le " coefficient S.N.C.F. " ou le " coefficient gas oil ", mais seulement dans le calcul portant sur l'ensemble des véhicules.

Pour les véhicules gros porteurs au contraire, le parcours total marque une progression de 7,4 % avec le coefficient gas oil et reste pratiquement le même avec le coefficient S.N.C.F. :

Tonnes transportées ( en millions de t )

	Avec le coefficient S.N.C.F.	Avec le coefficient gas oil
<u>Tous véhicules</u>		
1960	867	846
1961	862	840
Rapport 1961/1960	-0,6 %	-0,7
<u>Véhicules gros porteurs</u>		
1960	440	429
1961	465	453
Rapport 1961/1960	+5,7%	+5,6%
Parcours total (millions de km )		
<u>Tous véhicules</u>	S.N.C.F.	Gas oil
1960	9.197	8.959
1961	9.092	8.860
Rapport 1961/1960	-1,1%	-1,1%
<u>Véhicules gros porteurs</u>		
1960	3.196	3.113
1961	3.184	3.343
Rapport 1961/1960	-0,4%	+7,4%

Mais il faut signaler que la consommation annuelle de gas oil selon le Comité professionnel du pétrole, a augmenté de 12,4% de 1960 à 1961.

### Critiques des résultats

Pour apprécier les résultats de la méthode d'estimation du trafic routier annuel, il faut souligner que la part du mois de Juin dans le trafic annuel de la S.N.C.F. a varié pour les trois dernières années de 8,7 % en 1959 à 8,4 % en 1960 et 8,7% en 1961. Il s'ensuit que le coefficient utilisé en 1960 pour obtenir le trafic routier de l'année était plus élevé qu'en 1959 et 1961, et par conséquent il a peut être été surestimé, du seul fait du trafic S.N.C.F.

Il faut également faire remarquer que l'estimation de la progression du trafic annuel routier de 1959 à 1960, qui paraissait confirmée par la progression de la consommation de gasoil, était sans doute erronée. Note d'information S.A.E.I. n° 7 de Septembre 1960). En effet le développement rapide du parc des véhicules diesel, commencé dès 1960, avait certainement déjà entraîné une augmentation de la consommation du gasoil sensiblement supérieure à celle du trafic routier de marchandises.

En conclusion, il semble que l'estimation des transports de marchandises pour l'année 1960 devrait être légèrement révisée en baisse par rapport aux tableaux VI et VII, de façon à faire ressortir de 1960 à 1961 une légère progression au lieu d'une stagnation.

IV - Répartition du trafic routier selon la profession des propriétaires des véhicules - (Tableau VIII).

Les propriétaires des véhicules ont été invité dans les questionnaires de l'enquête à indiquer leur activité et à donner en même temps des renseignements sur l'emploi de leur camion, remorque ou semi-remorque. C'est à partir de cette déclaration d'activité, généralement très succincte, que l'ensemble des transports routiers de marchandises a été réparti entre les transporteurs publics et les transporteurs privés, sans qu'il soit fait cependant un classement détaillé entre les branches d'activités.

D'autre part, sur les mêmes questionnaires, un cadre a été réservé pour l'inscription du numéro d'identité permanent de l'entreprise attribué par l'I.N.S.E.E. Ce numéro contient une composante représentant l'activité principale de l'entreprise, qui est utilisée notamment pour les statistiques fiscales. Il est donc possible de classer deux fois le trafic routier de marchandises en fonction de l'activité économique du transporteur.

Le tableau VIII fait ressortir que de nombreux entrepreneurs qui se sont déclarés en Juin 1961 " Transporteurs Publics " exercent également d'autres activités, certains d'entre eux dans une proportion majoritaire. En conséquence, leur chiffre d'affaires tout entier, y compris celui de l'activité de transport, est classé, dans la statistique fiscale, sous le numéro de leur activité principale.

Il faut cependant souligner que la première ligne du tableau, qui devrait donner dans les deux colonnes les mêmes résultats pour les tonnes d'une part et pour les tonnes-kilomètres d'autre part, fait ressortir l'imprécision de ces classements. Celle-ci provient en partie de la déclaration faite sur le questionnaire d'enquête, en partie aussi du caractère permanent des numéros d'identité des entreprises, les rectifications de la composante d'activité n'intervenant le plus souvent qu'à l'occasion des changements d'exploitants.

Néanmoins, le Tableau permet de<sup>se</sup> rendre compte que les principaux secteurs d'activité économique dont les entreprises exercent simultanément une activité de transport public sont :

a ) Les carrières, l'industrie des matériaux de construction, les travaux publics et le bâtiment, avec presque 7,9 % du tonnage transporté mais seulement 2,5 % des tonnes-kilomètres.

b ) Le commerce des matières premières, des combustibles et des véhicules ( y compris les garages) pour 7,9 % du tonnage transporté et 4,8 % des tonnes-kilomètres.

.../...

Le classement des entreprises inscrites sur les registres de droits de transport en 1960 à partir de leurs numéros d'identité I.N.S.E.E. avait déjà fait apparaître, dans un dépouillement antérieur, l'importance de la part de l'industrie et du commerce dans l'ensemble de l'activité des transports publics.

V → Répartition du trafic routier selon le carburant utilisé

(Tableau IX)

La plupart des gros porteurs fonctionnant au gasoil, il n'est donc pas étonnant d'observer (tableau n° IX partie A) que les camions diesel assurent une part prépondérante du trafic (68,6 % en tonnes chargées et 80,2 % des tonnes-kilomètres).

L'enquête ne portait pas sur les tracteurs routiers. Les questionnaires relatifs aux remorques et semi-remorques ne demandaient pas non plus quel était le véhicule de traction ni à plus forte raison la nature de son carburant.

Mais on peut probablement, sans erreur appréciable, considérer que la quasi-totalité des remorques et semi-remorques sont attelées à des véhicules lourds ou puissants et par conséquent consomment indirectement du gasoil.

Au total, c'est-à-dire en considérant les véhicules de toute nature, la part du trafic assuré avec des moteurs diesel (tableau n° IX partie B) atteindrait presque les 3/4 des tonnes transportées et les 9/10 des tonnes-kilomètres.

---

Evolution du parc de véhicules diesel

L'apparition de véhicules à moteur diesel sur le marché français des voitures neuves de tourisme est très récente. (925 voitures en 1959, 5.506 en 1960, 8.124 en 1961).

Simultanément, le nombre des véhicules utilitaires neufs à moteur diesel mis en service a progressé très sensiblement, tant en valeur absolue que par rapport à l'ensemble des utilitaires neufs mis en service. Il s'élevait en effet à :

15.757 en 1959, soit 16%	des véhicules utilitaires neufs mis en service
23.205 en 1960, soit 19%	des véhicules utilitaires neufs mis en service
33.341 en 1961, soit 29%	des véhicules utilitaires neufs mis en service

Ces véhicules sont pour une part venus remplacer des camions diesel anciens, pour une autre part se substituer à des camions à essence également hors d'âge.

Les renseignements fournis par le Fichier Central des Automobiles font ressortir en outre une progression du nombre des véhicules à moteur diesel inscrits sur les registres d'immatriculations (voitures particulières et commerciales et véhicules utilitaires) de 44.000 au début de 1962 par rapport à un total de 245.000 au 1er Janvier 1961 (+ 18 %). Mais on sait que le Fichier Central des Automobiles contient des inscriptions relatives à des véhicules hors d'usage, et il est difficile de tirer de ces données une évaluation précise de l'accroissement réel du parc des véhicules diesel.

Cependant le fait que cet accroissement provienne d'une part de la constitution d'un parc des voitures particulières diesel pratiquement inexistant auparavant et certainement utilisé plus intensément que la moyenne des voitures neuves à moteur à essence, et d'autre part du remplacement de véhicules utilitaires à essence par des véhicules à moteur diesel, conduit à considérer que l'augmentation de la consommation de gasoil en 1961 a été bien supérieure à l'accroissement du trafic des véhicules de transport de marchandises. Il est même très probable que les rapides changements intervenus dans le parc diesel représentent de beaucoup la principale cause d'accroissement de la consommation de gasoil en 1961.

- TABLEAU I -

EVOLUTION DU PARC EN SERVICE SELON LA CLASSE DE CHARGE UTILE  
( CAMIONS ET VEHICULES SPECIAUX, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES DE CHARGE  
UTILE SUPERIEURE A I TONNE )

A - Ensemble des Professions

( en nombre de véhicules )

Charge utile (tonnes)	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
1. 2 t	251.460	261.840	262.798	261.196	263.872
2 t	172.640	175.800	192.451	191.390	196.118
3. 5 t	103.140	95.690	95.153	90.477	85.299
5 t	104.000	105.340	108.720	114.008	104.420
7 t	47.030	46.470	46.745	46.431	48.976
10 t	29.134	34.354	38.847	44.570	48.507
15 t	9.966	11.326	11.752	11.355	11.464
20 t			1.990	3.581	5.593
TOTAL	717.370	730.820	758.456	763.008	764.249

- TABLEAU I - (suite)

B - Transports Publics et  
Mixtes

Charge utile (tonnes)	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
1,2	8.540	10.520	9.326	11.877	13.824
2	15.020	16.890	17.543	18.811	21.208
3,5	14.500	13.040	12.017	10.323	10.630
5	16.960	16.960	16.815	18.521	16.370
7	13.050	12.490	11.905	12.303	12.612
10	12.116	14.538	15.486	18.419	21.264
15	5.318	6.100	6.388	5.863	5.919
20			1.221	2.383	3.885
TOTAL	85.504	90.538	90.701	98.500	105.712

- TABLEAU I - (suite et fin)

C - Transports privés

Charge utilo (tonnes)	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
1,2 t	242.920	251.320	253.472	249.319	250.048
2 t	157.620	158.910	174.908	172.579	174.910
3,5 t	88.640	82.650	83.136	80.154	74.669
5 t	87.040	88.380	91.905	95.487	88.050
7 t	33.980	33.980	34.840	34.128	36.364
10 t	17.018	19.816	23.361	26.151	27.243
15 t	} 4.643	} 5.226	5.364	5.492	5.545
20 t			769	1.198	1.708
TOTAL	631.866	640.282	667.755	664.508	658.537

- TABLEAU II -

Evolution de la capacité totale des  
véhicules en service

(unité : mille tonnes de charge utile).

	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961	Variation 1961 par rapport à	
						1957	1960
						%	%
<u>Tous véhicules de charge utile supérieure à 1 t</u>							
Transports publics et Mixtes	468,1	501,1	524,7	586,5	645,5 (1)	+ 37,9	+ 10,1
Transports privés	1830,0	1865,0	1974,0	2009,1	1995,8	+ 9,1	- 0,7
Ensemble	2298,1	2366,1	2498,7	2595,6	2641,3	+ 14,9	+ 1,8
<u>dont véhicules gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 t).</u>							
Transports publics et mixtes	292,3	324,3	352,3	405,9	467,4 (2)	+ 59,9	+ 15,2
Transports privés	477,7	514,4	569,5	606,8	644,3	+ 34,9	6,2
Ensemble	770,0	838,7	921,8	1012,7	1111,7	+ 44,4	+ 9,8

(1) dont transports mixtes 113,6 milliers de tonnes

(2) " " " 76,7 " "

- TABLEAU III - Ière partie - Ensemble des professions

Semaine du 23 au 29 Juin 1961

A - Camions

Charge utile	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes transportées (en milliers de t)	Tonnes kilomètres (milliers de t.k.)
				Total (milliers de kms)	Avido (milliers de kms)	moyenne par véhicule en service		
1, 2 t	182458	73534	255992	44008,8	10299,0	171,9	1042,7	32724,5
2	132086	53556	185642	34836,6	9681,8	187,7	2286,8	40111,6
3,5	28070	23315	51385	8327,5	2909,3	162,1	788,1	15107,0
5	49950	20500	70450	228178	7490,1	323,9	2988,7	57099,7
7	26145	9031	35176	17325,7	6162,5	4925	2846,2	65452,9
10	31597	6421	38018	31426,2	9756,4	826,6	4463,5	187300,4
15	2319	1199	3518	2785,5	833,8	791,8	586,1	26689,1
20	99	8	107	66,1	12,1	617,8	22,4	780,9
<b>Total A</b>	<b>452.724</b>	<b>187564</b>	<b>640.288</b>	<b>161594,2</b>	<b>47145,0</b>	<b>252,4</b>	<b>15024,5</b>	<b>425266,1</b>

B - Remorques

1, 2 t	1052	6828	7880	145,0	72,5	18,4	6,3	91,3
2	6280	4196	10476	376,8	178,5	36,0	80,8	367,1
3,5	12992	15136	28128	1426,6	661,2	50,7	284,6	2418,6
5	13080	16460	29540	1699,7	591,5	57,5	304,5	4197,9
7	5503	5924	11427	2092,3	837,0	183,1	168,5	6177,2
10	2427	2611	5038	1562,9	516,7	310,2	99,7	10269,2
15	781	717	1498	277,1	109,4	185,0	48,8	2375,5
20	213	180	393	107,3	30,5	273,0	22,1	1377,4
<b>Total B</b>	<b>42.328</b>	<b>52052</b>	<b>94380</b>	<b>7687,7</b>	<b>2997,3</b>	<b>81,4</b>	<b>1015,3</b>	<b>27274,2</b>

- TABLEAU III - 1ère partie : Ensemble des professions (suite et fin)

C - Semi-remorques

Charge utile	véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaires			Tonnes transportées (en milliers de t)	tonnes kilomètres (milliers de t.k.)
				Total en milliers de tonnes	A Vide en milliers de km	moyenne par véhicule en service		
3.5 t	2886	2900	5786	277,9	125,5	47,9,-	113,1	425,6
5	3530	900	4430	780,3	165,1	176,1	139,1	2272,5
7	1678	695	2373	484,6	136,4	204,2	63,9	2025,0
10	3801	1650	5451	2555,4	681,9	468,7	210,2	17202,9
15	4939	1509	6448	5019,1	1447,2	778,4	427,3	51894,1
20	4390	2.793	5093	5810,9	1666,8	1140,8	470,0	76725,3
<b>Total C</b>	<b>21224</b>	<b>8.357</b>	<b>29581</b>	<b>14927,3</b>	<b>4222,9</b>	<b>504,6</b>	<b>1423,6</b>	<b>150.545,4</b>
Ensemble des véhicules Juin 1961	516.276	247.973	764.249	184209,2	54.365,2	241,9	17.463,4	603085,7
Ensemble des véhicules Juin 1960	532.112	230.896	763.008	178239,0	53.216,3	233,6	16.827,7	593.216,8

- TABLEAU III - 2ème partie : Transports publics et mixtes  
A - Camions                      Semaine du 23 au 29 Juin 1961

Charge utile	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes transportées (en milliers de t)	Tonnes kilomètres (milliers de t.k)
				Total (milliers kms)	Avide (milliers de kms)	moyenne par véhicule en service		
1,2 t	7606	5512	13118	3291,7	532,7	250,9	66,9	2453,7
2	14474	6472	20946	4376,8	1143,7	209,0	282,8	5052,4
3,5	5885	3082	8967	1962,6	532,2	218,9	199,6	3623,6
5	10360	3210	13570	5501,4	1777,6	405,4	782,9	16092,7
7	7984	2119	10103	6218,1	1919,4	615,5	951,6	26324,4
10	15506	2675	18181	18212,9	4877,9	1001,8	2113,9	118676,8
15	1500	532	2032	1971,5	579,4	970,2	315,7	19873,9
20	24	8	32	49,5	4,8	1546,9	2,6	700,2
<b>Total A</b>	<b>63339</b>	<b>23610</b>	<b>86.949</b>	<b>41584,5</b>	<b>11367,7</b>	<b>478,3</b>	<b>4716,0</b>	<b>192797,7</b>

B - Remorques

1,2	2	704	706	1,1	0,5	1,6	0,01	0,8
2	18	244	262	19,8	6,3	75,6	0,4	53,7
3,5	572	677	1249	367,8	146,0	294,4	21,3	891,5
5	820	810	1630	578,2	183,8	354,7	23,2	1964,7
7	780	488	1268	549,8	158,8	433,6	26,5	2703,9
10	848	416	1264	877,3	213,2	694,1	47,1	6536,3
15	296	168	464	132,7	43,2	286,0	19,0	1268,1
20	60	83	143	68,4	12,9	478,3	13,5	1039,6
<b>Total B</b>	<b>3396</b>	<b>3590</b>	<b>6.986</b>	<b>2595,1</b>	<b>764,7</b>	<b>371,4</b>	<b>151,0</b>	<b>14 458,6</b>

Tableau III - 2ème partie - Transports publics et mixtes

## C - Semi-remorques

Charge utile	Véhicules utilisés pendant la semaine de l'enquête	Véhicules non utilisés pendant la semaine de l'enquête	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes transportées en milliers de t	Tonnes Kilomètres (milliers de t.k)
				Total en milliers de kms	Avide en milliers de kms	moyenne par véhicule en service		
3,5 t	356	58	414	53,0	14,1	128,0	9,6	69,6
5 t	750	420	1170	204,7	53,1	175,0	36,3	556,2
7 t	1059	182	1241	298,7	68,6	240,7	42,2	1375,1
10 t	1276	543	1819	966,8	181,3	531,5	71,6	7803,0
15 t	2669	754	3423	3197,6	835,9	934,2	226,7	36077,3
20 t	3212	498	3710	4626,0	1181,3	1246,9	304,0	64118,8
Total C	9322	2455	11777	9346,8	2334,3	793,6	690,4	110000,0
Ensemble des véhicules Juin 61	76057	29.655	105.712	53526,4	14466,7	506,3	5557,4	317256,3
Ensemble des véhicules Juin 60	72.859	25.641	98.500	49737,6	12989,6	504,9	4906,8	303.32,6

ANNEXE 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

	Avril 1956	Juin 1957	Juin 1958	Juin 1959	Juin 1960	Juin 1961
Transports publics	449	471	469	508	517	491
Transports privés	118	128	127	133	145	143
Ensemble .....	185	198	200	212	229	238

- TABLEAU V -

EMPLOI DES VEHICULES EFFECTUANT DES TRANSPORTS DE ZONE LONGUE (I)

(Résultats pour toutes les distances de transport).

	Nombre de véhicules utilisés pendant la semaine (2)	Parcours hebdomadaire		Tonnes transportées (milliers de t-)	Tonnes Kilomètres (milliers de t.k.)	Kilométrage moyen pour une tonne (t.k./t)
		Total (milliers de kms)	A vide (milliers de kms)			
Transporteurs publics	21.977	29.902,2	5.515,2	961,4	231,286	243
Transporteurs privés	46.646	41.318,9	9.712,3	931,4	123,831,7	132
Ensemble	68.623	71.221,1	15.227,5	1892,8	354.117,7	187

(I) Tout véhicule ayant effectué pendant la semaine de l'enquête au moins un transport à plus de 150 kms

(2) La méthode utilisée ne permet pas de déterminer le " parc en service " pour la zone longue

- TABLEAU VI-

Estimations annuelles des transports routiers  
(Camions, remorques et semi-remorques de toute charge utile)

I Toutes professions

	1957	1958	1959	1960	1961	Variations 1961 par rapport à	
						1960	1957
A - Tonnes (Unité million de t)						%	%
< 50 kms	646	703	676	709	710	+ 0, 1	+ 9, 9
50 à 150 kms	81	81	89	106	100	- 5, 7	+23, 4
> 150 kms	33	36	44	52	52	- "	+57,6
Total Transports routiers	760	820	809	867	862	0, 6	+13, 4
S.N.C.F. ....	217	212	213	227	230	+ 1, 3	+ 6, 0
Transports fluviaux	66	64	63	68	71	+ 4, 4	+ 7, 6
B - Tonnes kilomètres (Milliards de t.k.)							
< 50 kms	6,2	6,6	6,6	7,2	7,4	+ 2, 8	+ 19, 4
50 à 150 kms	5,7	5,8	6,4	7,5	7,2	- 4, 0	+ 26, 3
> 150 kms	9,5	10,6	13,4	15,9	15,2	- 4, 4	+ 60,0
Total Transports routiers	21,4	23,0	26,4	30,6	29,8	- 2,6	+ 39, 3
S.N.C.F. ....	53, 6	52,9	53,4	56,9	58,8	+ 3,3	+ 9, 7
Transports Fluviaux	9, 8	9,4	9,5	10,7	11,0	+ 2,8	+ 12, 2

- TABLEAU VI - (suite et fin)

II - Transports publics et mixtes

	1957	1958	1959	1960	1961	Variation 1961 par rapport à	
						1960	1957
<b>A Tonnes (millions)</b>						%	%
< 50 kms	154	162	141	188	205	+ 9,0	+ 33,1
de 50 à 150 kms	25	27	27	32	37	+ 15,6	+ 48,0
> 150 kms	20	23	28	33	32	- 3,0	+ 60,0
Total A -	199	212	196	253	274	+ 8,3	+ 37,7
<b>B - Tonnes-Kilomètres (milliards)</b>							
< 50 kms	1,6	1,8	1,6	2,1	2,3	+ 9,5	+ 43,8
de 50 à 150 kms	2,0	2,2	2,2	2,5	3,0	+ 20,0	+ 50,0
> 150 kms	6,8	7,5	9,5	11,0	10,4	+ 5,5	+ 52,9
Total B	10,4	11,5	13,3	15,6	15,7	+ 0,6	+ 51,0

III - Transports privés -

<b>A Tonnes (millions)</b>							
< 50 kms	492	541	535	521	505	- 3,1	+ 2,6
de 50 à 150 kms	56	54	62	74	63	- 14,9	+ 12,5
> 150 kms	13	13	16	19	20	+ 5,3	+ 53,8
Total A	561	608	613	614	588	- 4,2	+ 4,8
<b>B - Tonnes Kms (milliards)</b>							
< 50 kms	4,6	4,8	5,0	5,1	5,1	"	+ 10,9
de 50 à 150	3,7	3,6	4,2	5,0	4,2	- 16,0	+ 13,5
> 150	2,7	3,1	3,9	4,9	4,8	- 2,0	+ 77,8
Total B -	11,0	11,5	13,1	15,0	14,1	- 6,0	+ 28,2
Parcours total (milliers de kms)							
Toutes professions	7940	8330	9054	9197	9092	- 1,1	+ 14,5
dont transporteurs publics	1934	2116	2361	2566	2641	+ 2,9	+ 36,6

- TABLEAU VII -

Estimations annuelles des transports des véhicules gros porteurs  
(Camions, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 6,5 t).

I - Toutes professions

	1957	1958	1959	1960	1961	Variations 1961 par rapport à	
						1960	1957
<u>A - Tonnes (millions)</u>						%	%
< 50 kms	257	279	272	343	363	+ 5,8	+ 41,2
de 50 à 150 kms	38	46	48	54	60	+11,1	+ 57,9
> 150 kms	25	29	35	43	42	- 2,3	+ 60,0
Total transports routiers	320	354	355	440	465	+ 5,7	+ 45,3
<u>B - Tonnes kilomètres</u>							
(milliards de t k)							
< 50 kms	2,9	3,1	3,0	3,8	4,1	+ 7,9	+ 41,4
de 50 à 150 kms	3,1	3,7	3,9	4,4	4,8	+ 9,1	+ 54,8
> 150 kms	8,1	9,3	11,5	13,7	13,2	- 3,6	+ 63,0
Total transports routiers	14,1	16,1	18,4	21,9	22,1	+ 0,9	+ 56,7

- TABLEAU VII -(suite)

II Transports Publics et mixtes.

	1957	1958	1959	1960	1961	Variations 1961 par rapport à	
						1960 %	1957 %
<b>A - Tonnes</b>							
< 50 kms	-	93	88	121	145	+ 19,8	"
de 50 à 150 kms	-	21	21	25	29	+ 16,0	"
> 150 kms	-	21	25	30	30	0,0	"
Total transports routiers	-	135	134	176	204	+ 15,9	"
<b>B - Tonnes Kilomètres</b>							
< 50 kms	-	1,1	1,1	1,5	1,7	+ 13,3	"
de 50 à 150 kms	-	1,8	1,8	2,1	2,4	+ 14,3	"
> 150 kms	-	7,1	8,8	10,4	10,0	- 3,8	"
Total Transports routiers	-	10,0	11,7	14,0	14,1	+ 0,7	"
<b>III - Transports privés</b>							
<b>A - Tonnes</b>							
< 50 kms	-	186	184	222	218	- 1,8	"
de 50 à 150 kms	-	25	27	29	31	+ 6,9	"
> 150 kms	-	8	10	13	12	- 7,7	"
Total transports routiers	-	219	221	264	261	- 1,1	"
<b>B - Tonnes Kilomètres</b>							
< 50 kms	-	2,0	1,9	2,3	2,4	+ 4,3	"
de 50 à 150 kms	-	1,9	2,1	2,3	2,4	+ 4,3	"
> 150 kms	-	2,2	2,7	3,3	3,2	- 3,0	"
Total Transports routiers	-	6,1	6,7	7,9	8,0	+ 1,3	"
<b>Parcours total</b>	2189	2588	2885	3196	3184	-0,4	+ 45,5
Toutes professions .....							
dont publics .....		1369	1536	1761	1836	4,3	"

- TABLEAU VIII -

REPARTITION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES  
SELON L'ACTIVITE PRINCIPALE (I) DE L'ENTREPRISE

Activité (numéro de la nomenclature INSEE)	A - Tonnes (milliers de t)				B - Tonnes-Kilomètres (millier de t-k)			
	Ensemble des entreprises	%	dont entreprises s'étant déclarées " transporteurs publics " sur le ques- tionnaire de l'enquête	%	Ensemble des entreprises	%	dont entreprises s'étant déclarées " transporteurs publics " sur le ques- tionnaire de l'enquête	%
Transports publics et auxiliaires de transports (62 à 67)	4.852	27,8	4.401	79,2	291.993	48,4	278.764	87,6
Forêts et bois (02-53)	543	3,1	23	0,4	16.276	2,7	1.768	0,6
Agriculture (03-04)	944	5,4	16	0,3	4.820	0,8	83	0,0
Carrières (14)	990	5,7	100	1,8	10.676	1,8	2.018	0,6
Industries des matériaux de construction des travaux publics et du bâtiment (32 à 34)	3.673	21,0	340	6,1	54.877	9,1	5.986	1,9
Industrie sucrière (40 à 42)	587	3,3	10	0,2	21.634	3,6	916	0,3
Commerce agricoles et alimentaires (69 et 70)	1.351	7,7	116	2,1	64.562	10,7	8.557	2,7
Commerces de matières premières, de combustibles et commerces automobiles (73-74-26)	1.991	11,4	439	7,9	61.613	10,2	15.301	4,8
Autres activités	2.532	14,6	112	2,0	76.635	12,7	4.523	1,5
<b>Total général</b>	<b>17.463</b>	<b>100,0</b>	<b>5.557</b>	<b>100,0</b>	<b>603.086</b>	<b>100,0</b>	<b>317.256</b>	<b>100,0</b>

(I) Représentée par le numéro d'identité de l'entreprise attribué par l'INSEE et utilisé notamment pour les statistiques fiscales -

- TABLEAU IX -

RÉPARTITION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES  
SUIVANT LE CARBURANT

Carburant utilisé	pour 100 véhicules	pour 100 kilomètres de parcours	pour 100 tonnes transportées	pour 100 tonnes-kilomètres
A - CAMIONS				
Essence	72,1	47,5	30,1	18,8
Gas Oil	26,2	51,1	68,6	80,2
Autres (I)	1,7	1,4	1,3	1,0
	100,0	100,0	100,0	100,0
B - ENSEMBLE DES VEHICULES				
Essence	63,2	41,5	26,	12,7
Gas Oil	35,3	57,2	72,9	86,6
Autres (I)	1,5	1,3	1,1	0,7
	100,0	100,0	100,0	100,0

(I) Gaz comprimé, électricité -

