

ETUDES

ET

CONJONCTURE

revue mensuelle de l'I.N.S.E.E.

N° 4 AVRIL 1967 (22^e année)

sommaire

**Les salaires dans l'industrie,
le commerce et les services
en 1965**

**Les transports routiers de marchandises
en 1963, 1964 et 1965**

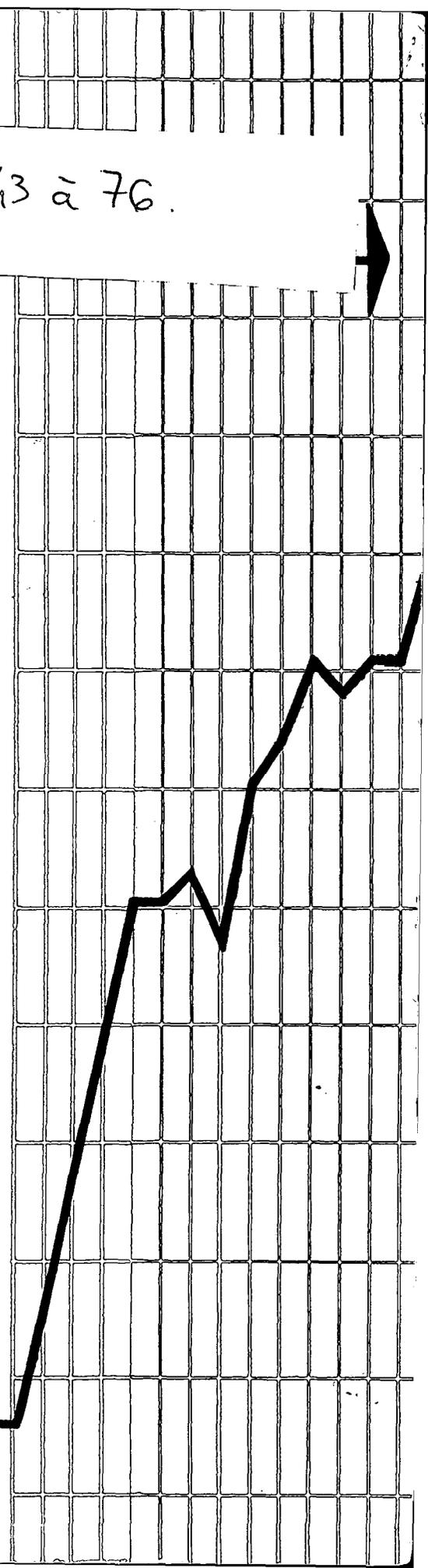
Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

995



Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION
N° 4

P 43 à 76.



LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1963, 1964 ET 1965 ⁽¹⁾

Les enquêtes sur l'emploi des véhicules de transports de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui sont effectuées régulièrement par l'I.N.S.E.E. depuis plus d'une dizaine d'années. Mais une nouvelle méthode a été adoptée à partir de 1962 : au lieu de questionner les propriétaires de tous les véhicules de l'échantillon choisi sur les transports d'une même semaine, l'enquête a été fractionnée en 24 semaines réparties sur l'année de façon à obtenir une meilleure représentation du trafic et par conséquent une estimation plus précise des résultats d'ensemble du parc de véhicules pour l'année entière.

Les résultats de la période 1963-1965 ont fait ressortir à côté d'une progression constante de la capacité totale des véhicules en service, spécialement forte pour les gros porteurs, un développement du trafic bien supérieur à celui des chemins de fer et de la navigation intérieure. Mais de 1964 à 1965 la progression a été relativement faible, reflétant le ralentissement de l'activité économique.

Introduction

Le ministère de l'Équipement et l'I.N.S.E.E. ont exécuté pour chacune des années 1963, 1964 et 1965, avec le concours de l'Office statistique des communautés européennes une enquête par sondage sur les transports routiers de marchandises (2).

Mais contrairement aux enquêtes antérieures qui portaient chaque année sur une ou deux semaines,

les sondages de 1963, 1964 et 1965 ont été répartis sur toute l'année.

Le dépouillement de ces trois enquêtes a permis de donner, en plus des renseignements généraux habituels, quelques résultats particuliers tels que le trafic moyen pour un véhicule en service (1965), le classement du trafic selon les principales catégories de carrosseries (1963), la répartition des véhicules selon le nombre de kilomètres parcourus pendant une semaine (1965), les transports des entreprises associant une activité industrielle ou commerciale et le transport pour compte d'autrui (1965), la location des véhicules (1965).

Une comparaison des trafics des trois dernières années a également été faite, en distinguant notamment les transports à moins de 50 km et les transports à plus de 50 km.

(1) La présente étude a été rédigée par M. Robert SERMAGE, administrateur de l'I.N.S.E.E., chef du Bureau central de Statistiques du Ministère de l'Équipement.

(2) Cf. *Études Statistiques*, n° 1, janvier-mars 1964, sous le titre (p. 51 à 65) : « Les transports routiers de marchandises en 1962 ».

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION GÉNÉRALE DES ENQUÊTES

Les enquêtes faites en 1963, 1964 et 1965 ont été étalées sur toute l'année, contrairement aux enquêtes par sondage antérieures à 1962 qui ne portaient que sur une seule semaine. Les questionnaires ont été envoyés tous les 15 jours par vague de 1.200 environ dont moitié pour les transports publics, moitié pour les transports privés. En 1964 et 1965, l'enquête a porté sur 24 semaines au lieu de 22 en 1963; en raison du recensement des transports, l'enquête 1963 avait été suspendue pendant le mois de septembre.

Cet étalement de l'enquête sur l'emploi des véhicules utilitaires a pour but de tenir compte des variations saisonnières du trafic des principales catégories de marchandises et par conséquent de donner une meilleure estimation du trafic de l'année entière.

Ces enquêtes, comme celles des années précédentes n'ont porté que sur les véhicules de transports de marchandises de charge utile égale ou supérieure à 1 tonne (camions, remorques, semi-remorques), tirés au sort dans le fichier des automobiles.

1. Les échantillons de véhicules

Les fractions de sondage employées pour le tirage des échantillons de véhicules sont déterminées pour chaque enquête afin de tenir compte des variations dans le parc des véhicules immatriculés et pour améliorer la précision des résultats. Le tableau 1 donne, à titre indicatif, les fractions utilisées pour 1965 d'une part pour les véhicules anciens et d'autre part pour les véhicules neufs.

a. VÉHICULES EN SERVICE LE 1^{er} JANVIER
DE L'ANNÉE DE L'ENQUÊTE

Pour ne pas augmenter le nombre total des questionnaires, tout en recherchant l'amélioration de la précision des résultats, deux solutions ont été successivement appliquées :

— en 1963 et 1964, les véhicules dont la carte grise n'avait pas été renouvelée au cours des dix

dernières années ont été laissés à l'écart du tirage de l'échantillon. Il a paru en effet, qu'un véhicule n'ayant pas été vendu ou modifié (transformation donnant lieu à une modification de la carte grise) au cours de cette période de dix ans était probablement détruit ou abandonné ou n'avait qu'un service très réduit. En tout état de cause, ces véhicules avaient au minimum dix ans d'âge. Les enquêtes précédentes avaient montré que leur part dans le trafic était réduite et qu'ils effectuaient leurs transports sur de petites distances seulement, à de rares exceptions près;

— pour l'enquête de 1965, l'échantillon a été tiré non plus en fonction de la date de la carte grise, mais de l'âge du véhicule. Les fractions concernant les véhicules de plus de dix ans ont été réduites très sensiblement.

En règle générale, le tirage est effectué dans les fichiers régionaux pour les véhicules ordinaires (plateaux, bennes, fourgons). Un autre tirage avec les mêmes fractions est effectué dans le fichier central pour les véhicules équipés de carrosseries spéciales et relativement peu nombreuses (citernes et fourgons frigorifiques ou isothermes).

En fait, les variations de méthodes qui ont été exposées prennent effet à partir de la première enquête d'avril et sont applicables jusqu'à la deuxième enquête de mars de l'année suivante, le fichier central des automobiles mis à jour à effet du 1^{er} janvier n'étant pas utilisable pour le tirage de l'échantillon avant le courant de février. Pour le premier trimestre de l'année, l'enquête est faite sur l'échantillon tiré du fichier au 1^{er} janvier de l'année précédente et une compensation est établie avec l'échantillon des véhicules neufs.

b. VÉHICULES NEUFS MIS EN SERVICE
DEPUIS LE 1^{er} JANVIER

Un tirage a été effectué chaque mois en 1963 et 1964, chaque trimestre en 1965 pour obtenir des échantillons de véhicules neufs, transports pour compte propre d'une part, transports pour compte

d'autrui d'autre part en distinguant pour les uns et les autres deux groupes de charge utile :

1^o Gros porteurs (charge utile supérieure à 6,5 tonnes);

2^o Petits ou moyens porteurs (charge utile inférieure ou égale à 6,5 tonnes).

Cette méthode a été employée aussi bien pour les remorques et semi-remorques que pour les camions (tirage toutes carrosseries et départements réunis). Pour le premier trimestre de l'année, comme l'échantillon principal correspond au fichier du 1^{er} janvier de l'année précédente, l'échantillon des véhicules neufs est calculé pour représenter tous les véhicules neufs mis en service depuis douze mois.

2. Redressement de l'échantillon

A partir de 1965, pour améliorer la précision des résultats, des coefficients de redressement tenant compte des résultats des tirages d'échantillons ont été calculés. Il avait été constaté que les tirages régionaux (autres que les véhicules spéciaux) entraînaient des écarts quelquefois sensibles avec un échantillon qui aurait été tiré dans un fichier unique. Le même principe a dû être appliqué pour les échantillons de véhicules neufs dont les tirages

sont assez difficiles, compte tenu des éléments dont nous disposons, mais il faut préciser que les coefficients de redressement ne tiennent pas compte de la qualité des réponses, ni des questionnaires non rentrés. A ce sujet précisons que toutes les enquêtes sont considérées comme complètes lorsque les retours atteignent un taux proche de 92 %. Les questionnaires non rentrés concernent sans aucun doute, dans la grande majorité des cas, des véhicules hors d'usage ou non employés pendant la semaine de l'enquête.

3. Redressement des résultats

Pour les enquêtes de 1963 et 1964, les véhicules laissés à l'écart parce que leur carte grise n'avait pas été renouvelée depuis dix ans ne pouvaient être considérés comme n'ayant effectué aucun transport; leur trafic a été estimé en tenant compte notamment des résultats des véhicules ayant plus de dix ans d'âge mais figurant dans l'échantillon de la même enquête parce que leur carte grise avait moins de dix ans. Ces redressements ont porté en fait sur le nombre des véhicules en service, et sur leur trafic qui a été considéré comme ne dépassant pas les courtes distances (inférieures à 50 km).

TABLEAU 1

Fractions de sondage de l'enquête de 1965

[2^e, 3^e et 4^e trimestres 1965] (1)

Classe de charge utile	Véhicules construits en 1954 et avant (sauf véhicules spéciaux)		Véhicules spéciaux toutes années et autres véhicules construits après 1954	
	Compte d'autrui	Compte propre	Compte d'autrui	Compte propre
1,2 tonne	240	9.600	240	4.800
2 tonnes.....	480	4.800	240	2.400
3,5 tonnes.....	480	4.800	96	480 (2)
5 tonnes.....	480	2.400	240	1.200
7 tonnes.....	480	1.200	120	480
10 tonnes.....	240	480	480	720
15 tonnes.....	120	120	98	96
20 tonnes.....	72	72	120	144

(1) Les fractions utilisées pour le 1^{er} trimestre étaient différentes. Voir § a.

(2) — 4.800 pour les véhicules spéciaux.

TABLEAU 2
Véhicules neufs

1955	Charge utile inférieure à 6,6 tonnes		Charge utile supérieure ou égale à 6,6 tonnes	
	Compte d'autrui	Compte propre	Compte d'autrui	Compte propre
1 ^{er} trimestre.....	130	1.050	210	250
2 ^e trimestre.....	140	1.280	230	240
3 ^e trimestre.....	170	1.280	180	250
4 ^e trimestre.....	150	1.280	160	210

TABLEAU 3
Résultats du sondage limité à l'échantillon (y compris les véhicules neufs)
Nombre de questionnaires envoyés en 1965

	1 ^{er} trimestre 1965	2 ^e trimestre 1965	3 ^e trimestre 1965	4 ^e trimestre 1965	Total année
Véhicules utilisés pendant la semaine.....	4.387	4.614	4.452	4.925	18.378
Véhicules non utilisés.....	1.621	1.533	1.957	1.633	6.744
TOTAL des véhicules en service (a).....	6.008	6.147	6.409	6.558	25.122
Véhicules hors d'usage (b).....	390	562	533	587	2.072
Véhicules classés hors du champ de l'enquête (c).....	265	297	279	273	1.114
Questionnaires exploités (a + b + c).....	6.663	7.006	7.221	7.418	28.308
Questionnaires non rentrés (d).....	445	555	560	653	2.213
Questionnaires envoyés (a + b + c + d).....	7.108	7.561	7.781	8.071	30.521

CHAPITRE II

DÉFINITIONS

Il nous a paru utile de rassembler dans un même chapitre la définition de chacun des principaux termes employés dans la rédaction de ce compte rendu et dans les tableaux.

Professions.

a. Pour le tirage de l'échantillon :

Le classement a été effectué à partir de la déclaration faite pour l'immatriculation du véhicule et reportée sur la carte grise.

b. Pour les résultats de l'enquête :

Le classement a été effectué à partir de la déclaration portée sur le questionnaire par le propriétaire du véhicule.

Cette déclaration est plus récente et souvent plus complète que celle retenue pour la carte grise.

Transporteurs publics.

Tous les transporteurs routiers professionnels les régies de transport, la S.N.C.F., les entreprises

de déménagement et de groupage, les loueurs, les compagnies de navigation.

Tous les transports des véhicules utilisés par ces entreprises sont considérés comme effectués pour compte d'autrui, y compris les transports de service qui ne peuvent être distingués des autres.

3,5	—	.....	3	à	4,5	—
5	—	.....	4,6	à	6,5	—
7	—	.....	6,6	à	8,9	—
10	—	.....	9	à	12,9	—
15	—	.....	13	à	16,9	—
20	—	.....	17	tonnes et plus		

Transporteurs privés.

Toutes les autres professions : agriculture, industrie, y compris le secteur nationalisé, commerce, services (autres que les transports publics), les administrations publiques des départements et des communes.

Tous les transports des véhicules utilisés par ces entreprises sont considérés comme effectués pour compte propre, même si certaines de ces entreprises sont titulaires d'inscription sur le registre départemental des transports professionnels; aucune déclaration n'est demandée aux entreprises sur ce dernier point.

Les véhicules des administrations publiques de l'État ne figurent pas dans le fichier central des automobiles et par conséquent n'ont pas été compris dans l'enquête.

Ces catégories sont celles utilisées officiellement pour les statistiques de construction d'automobiles, d'immatriculations et de parc.

Parc en exploitation ou parc en service.

Est considéré comme faisant partie de ce parc tout véhicule dont le propriétaire n'a pas formellement indiqué sur le questionnaire qu'il était détruit, hors d'usage, vendu à l'étranger, utilisé hors des frontières pour un temps limité ou équipé pour un autre usage que le transport des marchandises (par exemple, en camion de dépannage). Enfin sont exclus les véhicules des nomades et des commerçants forains.

Sont donc compris dans le parc en service les véhicules provisoirement immobilisés pour d'autres motifs, par exemple absence de conducteur ou réparation.

Entreprises de transports publics et privés associés.

Transporteurs publics qui ont déclaré exercer en même temps une autre activité, par exemple le commerce des matériaux de construction ou de charbon, et qui, à ce titre, effectuent en outre des transports privés pour leur propre compte (voir chapitre VII).

Véhicules utilisés.

Sont considérés comme utilisés tous les véhicules qui ont circulé au moins une fois pendant la semaine d'enquête. Tous les autres véhicules du parc en service ou en exploitation sont considérés comme non utilisés, même s'ils sont immobilisés pour révision, réparation.

Genres des véhicules.

Camions ordinaires et spéciaux :

Plateaux-ridelles, bâchés, bennes, fourgons, camions frigorifiques, isothermes et réfrigérants, citernes.

Remorques :

Toutes remorques portant une carrosserie des types indiqués ci-dessus pour les camions et les véhicules spéciaux.

Semi-remorques :

Même observation que pour les remorques.

Catégories de charge utile :

Chaque véhicule est classé dans une catégorie de charge utile, dite « charge utile de type » dont les limites sont les suivantes :

1,2 tonne	.....	1	à	1,7 tonne
2	—	.....	1,8	à 2,9 —

Ensemble des parcours.

Le total des parcours de la semaine, en charge ou à vide. Toutefois, pour les véhicules utilisés la journée entière à l'intérieur des usines ou des aérodromes, le renseignement fait souvent défaut.

Parcours à vide.

Le plus souvent il s'agit des trajets complémentaires des trajets en charge effectués le même jour. Les journées de circulation à vide sans aucun trajet en charge sont peu nombreuses.

Parcours en charge.

Pour chaque véhicule, différence entre le total des parcours et les parcours à vide.

Il ne s'agit pas de la somme des distances de transport des diverses marchandises qui, par l'effet

des chargements constitués de plusieurs marchandises, est supérieure à la différence du total des parcours et des parcours à vide.

Catégories de trajet :

a. *Circuits (ou tournées)* : 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.*

Transport.

Un transport (ou une opération de transport) est caractérisé par le poids d'un lot de marchandises et par la distance séparant les points de chargement et de déchargement.

En fait, le lot de marchandises est défini par rapport à la nomenclature (NST).

Dans le cas d'un chargement non homogène, on considérera qu'il y a plusieurs lots si les marchandises relèvent de plusieurs numéros de la nomenclature.

Tonnes transportées.

Poids de toutes les marchandises chargées. Toutefois les transports à l'intérieur des usines et des aérodromes ne sont jamais comptés, les renseignements faisant défaut pour une part trop importante des véhicules en cause. Pour les circuits de distribution ou de ramassage on a admis qu'il s'agissait du total des marchandises chargées pendant le trajet et non du chargement moyen pendant la course.

Tonnes-kilomètres.

Les tonnes-kilomètres sont calculées pour chaque transport, en multipliant le poids par la longueur du transport.

Dans le cas des circuits, on admettra que le trafic correspond en moyenne au transport du chargement sur la moitié du parcours. En conséquence, on ne retiendra que la moitié du produit du total des chargements par la longueur totale du parcours.

Les tonnes-kilomètres ne sont pas calculées faute d'éléments pour les transports à l'intérieur des usines, des aérodromes, ni pour la traction d'engin sur les routes.

CHAPITRE III

ESTIMATION DU TRAFIC ROUTIER DES ANNÉES 1963, 1964 ET 1965

Une amélioration sensible a été apportée depuis les enquêtes précédentes pour l'estimation du trafic annuel. En effet, les résultats des sondages de 1963 à 1965 ont été étendus sur toute l'année alors qu'en 1962 on disposait des données sur trois trimestres seulement, et que les enquêtes antérieures à 1962 ne portaient que sur une seule semaine.

La méthode de calcul utilisée pour l'estimation des transports routiers de marchandises au cours de ces trois années, a été la même, à savoir :

— estimation du trafic hebdomadaire moyen de chacun des quatre trimestres à partir des résultats des six enquêtes, chacune représentant théoriquement le trafic de l'ensemble du parc pendant une semaine;

— estimation du trafic total de chaque trimestre

à partir des résultats moyens hebdomadaires du trimestre, en utilisant un coefficient trimestriel de redressement, tenant compte des jours fériés.

a. Le tableau 4 donne la répartition du trafic selon que les transports sont effectués sur de courtes distances (moins de 50 km), des distances moyennes (50 à 150 km) ou de longues distances (plus de 150 km).

Notons en premier lieu la part très importante du trafic effectué à moins de 50 kilomètres (en 1965, plus de 80 % du tonnage total; 74 % pour les transports publics et 87 % pour les transports privés).

La progression du trafic mesuré en tonnage transporté est de 30,4 % de 1962 à 1965. Cet accroissement est particulièrement important au regard de celui du chemin de fer (3,5 % ou de la voie d'eau, 25,0 %). La progression des tonnages

TABLEAU 4

Estimations annuelles des transports routiers de marchandises

	1962	1963	1964	1965	Variation de 1962 à 1965 %
A. TOUTES PROFESSIONS					
	Millions de tonnes				
< 50 kilomètres.....	790	815	1.010	1.016	+ 28,6
50 à 150 kilomètres.....	105	113	127	141	+ 34,3
> 150 kilomètres.....	49	56	64	74	+ 51,0
TOTAL transports routiers.....	944	984	1.201	1.231	+ 30,4
S.N.C.F.....	231	240	248	239	+ 3,5
Transports fluviaux.....	72 R	77 P	86	90	+ 25,0
	Milliards de tonnes-kilomètres				
> 50 kilomètres.....	8,5	9,6	10,6	11,3	+ 32,9
50 à 150 kilomètres.....	8,7	9,2	10,1	11,7	+ 34,5
< 150 kilomètres.....	15,7	18,3	21,0	23,9	+ 52,2
TOTAL transports routiers.....	32,9	37,1	41,7	46,9	+ 42,6
S.N.C.F.....	61,2	63,0	65,3	64,6	+ 5,6
Transports fluviaux.....	11,2 R	11,4 R	12,5	12,5	+ 11,6
B. TRANSPORTS PUBLICS					
	Millions de tonnes				
< 50 kilomètres.....	199	239	292	302	+ 51,8
50 à 150 kilomètres.....	36	43	52	56	+ 55,6
> 150 kilomètres.....	32	37	42	49	+ 53,1
TOTAL.....	267	319	386	407	+ 52,4
	Milliards de tonnes-kilomètres				
< 50 kilomètres.....	2,5	3,3	3,5	3,8	+ 52,0
50 à 150 kilomètres.....	3,1	3,6	4,4	4,8	+ 54,8
> 150 kilomètres.....	11,2	13,1	15,2	17,4	+ 55,3
TOTAL.....	16,8	20,0	23,1	26,0	+ 54,8
C. TRANSPORTS PRIVÉS					
	Millions de tonnes				
< 50 kilomètres.....	591	576	718	714	+ 20,8
50 à 150 kilomètres.....	69	70	76	85	+ 23,2
> 150 kilomètres.....	17	19	22	25	+ 47,1
TOTAL.....	677	665	816	824	+ 21,7
	Milliards de tonnes-kilomètres				
< 50 kilomètres.....	6,0	6,3	7,2	7,5	+ 25,0
50 à 150 kilomètres.....	5,6	5,6	5,7	6,9	+ 23,2
> 150 kilomètres.....	4,5	5,2	5,7	6,5	+ 44,4
TOTAL.....	16,1	17,1	18,6	20,9	+ 29,8
	Millions de kilomètres				
Parcours total :					
Toutes professions.....	9.612	9.891	10.980	12.969	+ 25,6
dont publics.....	2.720	3.108	3.478	3.848	+ 41,5

chargés est plus importante pour les transports publics où le trafic accuse une hausse de 52,4 % en l'espace de quatre ans, que pour les transports privés (+ 21,7 %). Ce sont les tonnages transportés sur longues distances (plus de 150 km) qui augmentent le plus (+ 51,0 % pour l'ensemble des professions contre 29,2 % pour les transports à moins de 150 km).

Chez les transporteurs privés, l'accroissement des tonnages transportés à plus de 150 kilomètres est particulièrement important (+ 52,4 %) par comparaison avec les transports à moindres distances (+ 20,8 % pour les transports à moins de 50 km et + 23,2 % pour les transports de 50 à 150 km).

Les tonnes-kilomètres augmentent régulièrement d'une année sur l'autre (environ 12 %), et leur progression de 1962 à 1965 s'élève à 42,6 %. Les taux correspondants sont pour le chemin de fer : + 5,6 %, pour la voie d'eau : + 11,6 %. Remarquons aussi que l'augmentation des tonnes-kilomètres à longue distance s'effectue à peu près dans le même rapport que celui des tonnages chargés (publics : + 55,3 % et privés : + 44,4 %).

b. Les véhicules gros porteurs enregistrent des progressions beaucoup plus rapides que pour l'ensemble des charges utiles, aussi bien pour les tonnes que pour les tonnes-kilomètres (53,4 % contre 30,4 % pour les tonnes, 51,4 % contre 42,6 % pour les tonnes-kilomètres). [Tableau 5].

c. Les tableaux 6 et 7 nous renseignent plus précisément sur le trafic effectué par la route en 1965 selon les catégories de distance qui sont ici au nombre de huit.

Sur le tableau 7, les résultats sont donnés pour les circuits et les navettes, la valeur 100 étant donnée à l'ensemble des trajets. On remarquera l'importance des navettes qui représentent près des trois quarts du tonnage, cette proportion étant encore plus forte pour les transports à moins de 25 kilomètres (tonnes transportées en navettes : 71,1 % de l'ensemble des trajets).

Le tableau 5 montre d'autre part que les chargements transportés à plus de 300 kilomètres ne représentent qu'une infime partie du trafic (5,7 % dans les transports publics, et seulement 0,78 % dans les transports privés).

TABLEAU 5

Estimations annuelles des transports routiers de marchandises par véhicules gros porteurs

(camions, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 6,5 t.)

	1962	1963	1964	1965	Variation 1962 à 1965 %
Millions de tonnes					
Transports publics.....	203	251	315	336	+ 65,5
Transports privés.....	327	366	458	477	+ 45,9
TOTAL.....	530	617	773	813	+ 53,4
Milliards de tonnes-kilométriques					
Transports publics.....	15,0	18,1	21,2	23,7	+ 58,0
Transports privés.....	9,1	10,4	11,4	12,8	+ 40,7
TOTAL.....	24,1	28,5	32,6	36,5	+ 51,4
Millions de kilomètres					
Parcours total :					
Toutes professions.....	3.560	3.957	4.668	6.590	+ 85,1
dont publics.....	1.912	2.199	2.550	3.205	+ 67,6

TABLEAU 6

Transports de marchandises en 1965
Répartition selon les catégories de distance

Unités : { Million de tonnes.
 { Million de tonnes-kilomètres.

Catégories de distance	Tonnes transportées	‰	Tonnes-kilomètres	‰
<i>A. Transports publics</i>				
0 à 24 kilomètres.....	252,4	620,8	2.058,6	79,8
25 à 49 kilomètres.....	49,6	122,0	1.705,7	66,2
50 à 99 kilomètres.....	36,9	90,7	2.503,1	97,0
100 à 149 kilomètres.....	19,2	47,4	2.288,2	88,6
150 à 299 kilomètres.....	25,2	62,1	5.140,2	199,1
300 à 399 kilomètres.....	7,5	18,4	2.536,0	98,3
400 à 499 kilomètres.....	5,5	13,5	2.383,6	92,4
500 kilomètres et plus.....	10,2	25,1	7.199,2	278,6
TOTAL.....	406,5	1.000,0	25.814,6	1.000,0
<i>B. Transports privés</i>				
0 à 24 kilomètres.....	614,7	745,6	4.191,6	199,1
25 à 49 kilomètres.....	99,2	120,3	3.357,7	159,5
50 à 99 kilomètres.....	62,1	75,3	4.213,3	200,1
100 à 149 kilomètres.....	23,2	28,1	2.733,7	129,8
150 à 299 kilomètres.....	18,9	22,9	3.690,4	175,3
300 à 399 kilomètres.....	3,3	4,0	1.119,5	53,1
400 à 499 kilomètres.....	1,3	1,6	555,1	26,3
500 kilomètres et plus.....	1,8	2,2	1.180,5	56,8
TOTAL.....	824,5	1.000,0	21.041,8	1.000,0

TABLEAU 7

**Proportion des trafics en circuit et en navettes dans les transports
de chaque catégorie de distance**

Sondage 1965.

Catégories de distance	Ensemble des trajets			Dont circuit			Dont navettes		
	Publics	Privés	Total	Publics	Privés	Total	Publics	Privés	Total
				%	%	%	%	%	%
A. Tonnes									
1. 0 à 24 kilomètres.....	100	100	100	3,3	5,1	4,6	90,1	83,6	85,5
2. 25 à 49 kilomètres.....	100	100	100	10,7	20,5	17,3	69,8	51,8	57,8
3. 50 à 99 kilomètres.....	100	100	100	14,1	31,0	24,7	53,0	30,5	38,9
4. 100 à 149 kilomètres.....	100	100	100	12,4	37,4	26,1	25,6	15,2	19,9
5. 150 à 299 kilomètres.....	100	100	100	8,9	29,7	17,8	1,2	0,6	0,9
6. 300 à 399 kilomètres.....	100	100	100	7,1	16,8	10,1	-	0,4	0,1
7. 400 à 499 kilomètres.....	100	100	100	3,0	12,7	4,9	-	-	-
8. 500 kilomètres et plus.....	100	100	100	0,1	1,6	0,4	-	-	-
TOTAL.....	100	100	100	6,0	10,4	8,9	70,5	71,3	71,1
B. Tonnes-kilomètres									
1. 0 à 24 kilomètres.....	100	100	100	5,0	8,7	7,5	83,5	74,8	77,6
2. 25 à 49 kilomètres.....	100	100	100	11,2	21,7	18,2	66,1	50,1	55,5
3. 50 à 99 kilomètres.....	100	100	100	14,0	31,4	24,9	51,8	29,6	37,8
4. 100 à 149 kilomètres.....	100	100	100	12,3	37,8	26,2	24,1	14,3	18,8
5. 150 à 299 kilomètres.....	100	100	100	8,8	29,4	17,4	1,0	0,4	0,8
6. 300 à 399 kilomètres.....	100	100	100	7,0	16,6	9,9	-	0,4	0,1
7. 400 à 499 kilomètres.....	100	100	100	2,9	12,3	4,7	-	-	-
8. 500 kilomètres et plus.....	100	100	100	0,1	1,3	0,3	-	-	-
TOTAL.....	100	100	100	6,3	22,8	13,7	18,4	30,8	23,9

CHAPITRE IV

LE PARC DES VÉHICULES EN SERVICE,
CAPACITÉ TOTALE

Selon la définition adoptée pour les enquêtes précédentes, sont classés comme véhicules en service, non seulement ceux qui ont effectué des transports mais également ceux qui n'ont pas été utilisés pendant la semaine (pour laquelle le questionnaire a été envoyé), faute de marchandises ou pour des causes diverses n'ayant pas toutefois le caractère d'un arrêt définitif ou de longue durée.

Pour continuer la série des résultats donnés pour les années antérieures, l'estimation du parc en service est calculée pour le 2^e trimestre de chaque année. On observe de 1962 à 1965 une progression continue du parc pris dans son ensemble, progression plus rapide à partir de 1964. Mais dans le détail, on constate que le nombre des véhicules gros porteurs (capacité supérieure à 6,5 t) augmente tou-

jours de façon plus importante que les véhicules dont la capacité est inférieure à 6,5 tonnes. Cette progression est en général plus sensible dans les transports publics que dans les transports privés.

Les comparaisons sur l'évolution de la *capacité du parc* sont plus expressives que sur le nombre de véhicules. Calculée en multipliant l'effectif des véhicules de chaque classe de charge utile par le tonnage qui la désigne (bien qu'il soit probablement un peu différent du tonnage moyen), la capacité totale du parc a progressé de 21,7 % de 1962 à 1965. Si on limite la comparaison aux véhicules gros porteurs, le taux est 45,2 %, cette dernière augmentation étant due principalement aux véhicules de très grande capacité (véhicules de la classe de charge utile 20 t).

TABLEAU 8

Évolution du parc en service selon la classe de charge utile

(Camions, véhicules spéciaux, remorques et semi-remorques de charge utile > 1 tonne)

Classe de charge utile	Moyenne 2 ^e trimestre 1962	Moyenne 2 ^e trimestre 1963	Moyenne 2 ^e trimestre 1964	Moyenne 2 ^e trimestre 1965
<i>A. Ensemble des professions</i>				
1,2 tonne.....	280.494	300.486	318.000	315.000
2 tonnes.....	206.733	193.100	203.000	208.000
3,5 tonnes.....	88.045	83.584	78.000	78.000
5 tonnes.....	107.662	105.093	105.000	118.000
7 tonnes.....	48.499	49.076	48.000	53.600
10 tonnes.....	54.542	61.262	69.700	82.700
15 tonnes.....	11.606	11.691	12.700	14.100
20 tonnes.....	7.932	10.313	13.200	17.700
TOTAL.....	805.513	814.605	847.600	887.100
<i>B. Transports publics</i>				
1,2 tonne.....	9.409	10.038	10.623	13.000
2 tonnes.....	18.521	19.800	20.815	21.000
3,5 tonnes.....	10.105	10.094	9.420	12.000
5 tonnes.....	16.789	16.089	16.074	19.000
7 tonnes.....	11.835	12.138	11.872	12.100
10 tonnes.....	23.102	25.602	29.128	36.500
15 tonnes.....	5.965	5.520	5.996	6.300
20 tonnes.....	5.388	6.995	8.953	11.700
TOTAL.....	101.114	106.276	112.881	131.600
<i>C. Transports privés</i>				
1,2 tonne.....	271.085	290.448	307.377	302.000
2 tonnes.....	188.212	173.300	182.195	187.000
3,5 tonnes.....	77.940	73.490	68.580	66.000
5 tonnes.....	90.873	89.004	88.926	99.000
7 tonnes.....	36.664	36.938	36.128	41.500
10 tonnes.....	31.440	35.660	40.572	46.200
15 tonnes.....	5.641	6.171	6.704	7.800
20 tonnes.....	2.544	3.318	5.247	6.000
TOTAL.....	704.399	708.329	734.719	755.500

TABLEAU 9

Évolution de la capacité totale des véhicules en service

Unité : milliers de tonnes.

	Moyenne 2 ^e trimestre 1962	Moyenne 2 ^e trimestre 1963	Moyenne 2 ^e trimestre 1964	Moyenne 2 ^e trimestre 1965	Variation de 1962 à 1965 %
<i>I. Tous véhicules de charge utile 1 tonne :</i>					
Transports publics.....	678,8	731,1	811,1	972,8	+ 43,3
Transports privés.....	2.135,4	2.171,5	2.262,0	2.451,9	+ 14,8
ENSEMBLE.....	2.814,2	2.902,6	3.073,1	3.424,7	+ 21,7
<i>II. Véhicules gros porteurs de charge utile ≥ 6,6 tonnes :</i>					
Transports publics.....	511,1	563,7	643,4	778,2	+ 52,3
Transports privés.....	706,5	774,1	844,1	989,5	+ 40,1
ENSEMBLE.....	1.217,6	1.337,8	1.487,5	1.767,7	+ 45,2

CHAPITRE V

EMPLOI DU PARC

1. Emploi de la capacité du parc en service

Le taux d'emploi de la capacité totale du parc en service s'exprime par le nombre de tonnes-kilomètres produites pour une tonne de charge utile.

L'indice correspondant à ce taux d'emploi a été calculé en prenant l'année 1962 comme année de base. La progression de cet indice est assez nette d'une année sur l'autre pour l'ensemble des véhi-

cules de toutes classes de charge utile mais dans le cas particulier des transports publics on observe une baisse en 1965.

Pour les véhicules gros porteurs, on peut noter une diminution assez sensible du taux d'emploi en 1965 par rapport à l'année 1963 qui est cependant supérieur à celui de 1962; l'accroissement du parc a anticipé sur le trafic.

TABLEAU 10

Emploi de la capacité des véhicules de 1962 à 1965

	1962	1963	1964	1965
<i>A. Tonnes-kilomètres par tonne de charge utile</i>				
Tous véhicules :				
Publics.....	24.749,6	27.356,0	28.510,5	26.536,5
Privés.....	7.539,6	7.874,7	8.211,1	8.581,9
Ensemble.....	11.690,7	12.781,6	13.568,8	13.681,9
Gros porteurs :				
Publics.....	29.348,5	32.109,3	-	30.486,6
Privés.....	12.880,4	13.435,0	-	12.969,3
Ensemble.....	19.793,0	21.303,6	-	20.681,0
<i>B. Indices des tonnes-kilomètres par tonne de charge utile</i>				
Tous véhicules :				
Publics.....	100	110,5	115,2	107,2
Privés.....	100	104,4	108,9	113,8
Ensemble.....	100	109,3	116,1	117,0
Gros porteurs :				
Publics.....	100	109,4	-	103,9
Privés.....	100	104,3	-	100,7
Ensemble.....	100	107,6	-	104,5

**2. Résultats du trafic
par classe de charge utile
et catégories de distance en 1965**

Le tableau 11 fait apparaître les résultats du trafic de 1965, ventilés selon la distance de parcours en charge et la classe de charge utile. Les résultats sont donnés pour l'ensemble des véhicules de chaque classe.

La majorité des transports est faite sur des trajets de moins de 25 kilomètres mais à l'intérieur de cette catégorie de distance comme d'ailleurs pour toutes les classes de distance, il faut remarquer l'importance du trafic transporté par les véhicules de charge utile de 10 tonnes (31,2 % du trafic total pour compte d'autrui et 24,6 % du trafic pour compte propre).

TABLEAU 11

Transports routiers de marchandises classés selon la distance de parcours en charge pour l'ensemble des véhicules de chaque classe de charge utile pendant l'année 1965

Unités : { Millions de tonnes ou de tonnes-km.
Millions de kilomètres.

Classe de charge utile	Tonnes transportées					Tonnes-kilomètres					Parcours	
	0 à 24,9 km	25 à 49,9 km	50 à 149,9 km	150 km ∧	Total	0 à 24,9 km	25 à 49,9 km	50 à 149,9 km	150 km ∧	Total	Total	A vide
PUBLICS												
1,2 t.....	2,5	0,5	0,5	0,5	4,0	12,8	10,6	29,9	107,6	160,9	191,2	39,4
2 t.....	10,5	2,1	2,3	2,0	16,9	41,3	34,2	96,2	346,5	518,2	303,6	72,2
3,5 t.....	5,6	1,1	1,2	1,1	9,0	26,6	22,0	61,9	222,8	333,3	148,8	39,3
5 t.....	25,2	4,9	5,6	4,8	40,5	85,9	71,2	200,0	720,4	1.077,5	351,1	109,2
7 t.....	21,9	4,3	4,9	4,2	35,3	98,2	81,4	228,6	823,3	1.231,5	279,0	82,0
10 t.....	126,6	24,9	28,1	24,3	203,9	809,6	670,8	1.884,2	6.787,0	10.151,6	1.582,0	454,2
15 t.....	28,6	5,6	6,4	5,5	46,1	209,9	173,9	488,6	1.760,0	2.632,4	270,3	82,9
20 t.....	31,5	6,2	7,0	6,1	50,8	774,3	641,5	1.802,1	6.491,3	9.709,2	722,3	208,4
TOTAL....	252,4	49,6	56,0	48,5	406,5	2.058,6	1.705,6	4.791,5	17.258,9	25.814,6	3.848,3	1.087,6
PRIVÉS												
1,2 t.....	41,9	6,8	5,8	1,7	56,2	348,9	279,5	578,2	544,9	1.751,5	2.818,5	782,7
2 t.....	74,8	12,1	10,4	3,1	100,4	436,4	349,6	723,2	681,5	2.190,7	1.534,1	459,1
3,5 t.....	29,5	4,7	4,1	1,2	39,5	194,2	155,6	321,9	303,3	975,0	483,3	159,1
5 t.....	112,6	18,2	15,6	4,6	151,0	615,7	493,2	1.020,3	961,5	3.090,7	1.017,5	367,2
7 t.....	85,1	13,7	11,8	3,5	114,1	534,7	428,3	886,1	835,1	2.684,2	641,8	243,3
10 t.....	202,4	32,7	28,1	8,3	271,5	1.299,0	1.040,6	2.152,7	2.028,6	6.520,9	1.316,4	529,1
15 t.....	48,4	7,8	6,7	2,0	64,9	319,6	256,0	529,6	499,1	1.604,3	198,6	84,3
20 t.....	20,1	3,2	2,8	0,8	26,9	443,1	355,0	734,4	692,1	2.224,6	210,9	86,1
TOTAL....	614,8	99,2	85,3	25,2	824,5	4.191,6	3.357,8	6.946,4	6.546,1	21.041,9	8.221,1	2.710,9

3. Trafic moyen par classe de charge utile en 1965

Le tableau 12 rassemble divers résultats moyens pour chacune des classes de charge utile, en distinguant les véhicules de transports publics et les véhicules de transports privés. Les calculs portent sur les transports de l'année entière.

La première partie du tableau montre que le parcours total par véhicule en service est nettement plus élevé pour les véhicules de transports publics que pour ceux des transports privés et que cette différence en valeur absolue s'accroît pour les véhicules de charge utile élevée. Le rapport du parcours en charge au parcours total est assez stable pour les véhicules de transporteurs publics,

mais décroît à partir de la classe 5 tonnes pour ceux des transporteurs privés.

On remarquera dans la deuxième partie du tableau que les véhicules de capacité inférieure à 6,5 tonnes appartenant aux transporteurs publics chargent plus de marchandises que les véhicules des transporteurs privés, tandis que pour ce qui concerne les véhicules gros porteurs, de l'une ou de l'autre catégorie professionnelle, les tonnages transportés sont dans le même ordre de grandeur.

Le trafic moyen par tonne de charge utile (3^e partie du tableau 12) pendant l'année 1965 représente le taux d'emploi de la capacité du parc en service. Les écarts d'une classe de charge utile à l'autre sont relativement importants et reflètent, par exemple pour les 3,5 tonnes, la proportion élevée de vieux véhicules. On remarque également que les véhicules de la classe 20 tonnes chargent moitié moins de marchandises par tonne utile mais les transportent quatre fois plus loin que les autres gros porteurs.

TABLEAU 12

Trafic moyen par classe de charge utile pendant l'année 1965

Classe de charge utile	Parcours total par véhicule en service (km)			Rapport parcours en charge/parcours total		
	Publics	Privés	Ensemble	Publics	Privés	Ensemble
1 ^{re} PARTIE						
1,2 tonne.....	14.708	9.333	9.555	0,79	0,72	0,73
2 tonnes.....	14.458	8.304	8.835	0,76	0,70	0,71
3,5 —	12.402	7.324	8.105	0,74	0,67	0,69
5 —	18.479	10.277	11.598	0,69	0,64	0,65
7 —	23.062	15.464	17.179	0,71	0,62	0,65
10 —	43.341	28.493	35.046	0,71	0,60	0,66
15 —	42.907	25.464	33.257	0,69	0,58	0,64
20 —	61.732	35.159	52.724	0,71	0,59	0,68
Toutes C. U.....	29.243	10.882	13.606	0,72	0,67	0,69
Dont : camions.....	26.846	11.771	13.835	0,72	0,67	0,69
Remorques.....	20.812	1.837	3.596	0,73	0,57	0,66
Semi-remorques.....	44.505	17.102	28.912	0,71	0,63	0,68

Classe de charge utile	Tonnes transportées par véhicule en service			Tonnes-kilomètres par véhicule en service		
	Publics	Privés	Ensemble	Publics	Privés	Ensemble
2 ^e PARTIE						
1,2 tonne.....	305,0	186,0	191,0	12.379,1	5.799,7	6.071,3
2 tonnes.....	805,1	536,8	563,9	24.677,5	11.715,1	13.023,8
3,5 —	745,4	599,3	621,8	27.776,9	14.773,2	16.773,8
5 —	2.139,7	1.525,0	1.624,0	56.711,0	31.219,0	35.323,6
7 —	2.908,5	2.749,5	2.785,4	101.776,7	64.678,9	73.053,6
10 —	5.588,0	5.876,4	5.749,1	278.123,7	141.144,7	201.601,0
15 —	7.305,1	8.319,7	7.866,3	417.860,9	205.674,1	300.481,0
20 —	4.342,7	4.488,5	4.392,1	829.841,6	370.763,3	674.221,8
Toutes C. U.....	3.088,6	1.091,4	1.387,6	196.160,1	27.851,6	52.819,9

TABLEAU 12 (suite et fin)

Classe de charge utile	Tonnes transportées par tonne de charge utile			Tonnes-kilomètres par tonne de charge utile		
	Publics	Privés	Ensemble	Publics	Privés	Ensemble
3 ^e PARTIE						
1,2 tonne.....	254,1	155,0	159,1	10.315,9	4.833,1	5.059,4
2 tonnes.....	402,5	268,4	282,0	12.338,7	5.857,5	6.511,9
3,5 —	213,0	171,2	177,6	7.936,2	4.220,9	4.792,5
5 —	427,9	305,0	324,8	11.342,2	5.840,2	7.064,7
7 —	415,5	392,8	397,9	14.539,5	8.548,6	10.436,2
10 —	558,8	587,6	574,9	27.812,4	14.114,5	20.160,1
15 —	487,0	554,6	524,4	27.857,4	18.719,6	20.032,1
20 —	217,1	224,4	219,6	41.492,1	18.538,2	33.711,1
Toutes C U.....	417,8	336,3	359,4	26.536,5	8.581,9	13.681,9

4. Répartition du parc des véhicules en service selon le kilométrage total des parcours d'une semaine moyenne de 1965 et véhicules non utilisés.

Le tableau 13 contient la répartition en pourcentage des véhicules en fonction du kilométrage total hebdomadaire, non compris les véhicules qui n'ont pas été utilisés bien qu'ils soient considérés comme en service.

Pour l'ensemble des véhicules utilisés par les deux catégories de professions, le plus fort pourcentage se trouve pour les camions dans la tranche de distance totale hebdomadaire comprise entre 100 et 500 kilomètres, pour les remorques entre 0 et 100 kilomètres et les semi-remorques entre 500 et 1.500 kilomètres.

Des différences plus ou moins importantes s'observent si l'on examine successivement la répartition selon la profession (publics ou privés) et selon la capacité (gros porteurs ou autres véhicules).

Ces classements correspondent à des résultats pour une semaine moyenne de l'année 1965. Le dépouillement des réponses, conduit trimestre par trimestre, a fait naturellement apparaître des différences résultant de la variation saisonnière du trafic, mais le regroupement de l'ensemble donne une approximation suffisante sur les conditions d'exploitation des diverses catégories de véhicules utilitaires.

Les véhicules non utilisés pendant les semaines d'enquête représentent une proportion importante du parc en service. Les résultats du tableau n° 14 correspondent à une semaine moyenne du 2^e trimestre 1965. Il faut bien préciser que sont classés dans cette catégorie tous les véhicules qui n'ont pas roulé pendant toute la semaine bien qu'ils soient utilisables sinon immédiatement tout au moins dans un délai assez court. L'immobilisation peut être due aussi bien au manque de marchandises à transporter qu'à une réparation ou à l'entretien normal, ou enfin à l'absence de conducteur.

TABLEAU 13

*Répartition du parc des véhicules utilisés selon le kilométrage total des parcours
d'une semaine moyenne de 1965*

	Transports publics					Tous véhicules utilisés	Transports privés					Tous véhi- cules uti- lisés	Ensemble des professions				
	Véhicules utilisés selon la tranche de distance totale hebdomadaire				Tous véhicules utilisés		Véhicules utilisés selon la tranche de distance totale hebdomadaire				Tous véhi- cules uti- lisés		Véhicules utilisés selon la tranche de distance totale hebdomadaire				Tous véhicules utilisés
	< 100 km	Entre 100 et 500 km	Entre 500 et 1.500 km	> 1.500 km			< 100 km	Entre 100 et 500 km	Entre 500 et 1.500 km	> 1.500 km			< 100 km	Entre 100 et 500 km	Entre 500 et 1.500 km	> 1.500 km	
<i>Tous véhicules (camions, remorques et semi-remorques de toutes charges utiles supérieures à 1 tonne)</i>																	
Camions.....	10,5	41,0	36,6	11,9	100	38,7	48,9	18,8	1,6	100	27,8	47,8	21,3	3,1	100		
Remorques.....	22,4	24,4	33,2	20,0	100	78,1	15,8	4,9	1,2	100	70,0	17,1	9,0	3,9	100		
Semi-remorques.....	13,5	18,0	36,9	31,6	100	20,1	30,0	39,0	10,9	100	16,5	23,6	37,9	22,0	100		
TOTAL.....	11,5	36,5	36,5	15,5	100	32,8	46,7	18,6	1,9	100	29,3	45,0	21,6	4,1	100		
<i>Véhicules gros porteurs (camions, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 6,5 tonnes)</i>																	
Camions.....	3,3	20,7	52,6	23,4	100	8,4	35,2	48,5	7,9	100	6,3	29,4	50,2	14,1	100		
Remorques.....	12,0	25,2	34,8	28,0	100	51,1	29,2	16,3	3,4	100	41,5	28,2	20,8	9,5	100		
Semi-remorques.....	8,4	14,1	41,3	36,2	100	9,8	32,4	44,4	13,4	100	9,0	22,0	42,6	26,4	100		
TOTAL.....	5,1	19,0	48,8	27,1	100	12,4	34,2	45,0	8,4	100	9,3	27,8	46,6	16,3	100		
<i>Autres (camions, remorques et semi-remorques de charge utile inférieure à 6,5 tonnes)</i>																	
Camions.....	16,3	57,6	23,6	2,5	100	33,6	50,6	15,0	0,8	100	31,9	51,3	15,8	1,0	100		
Remorques.....	32,2	23,6	31,6	12,6	100	87,1	11,4	1,1	0,4	100	81,3	12,6	4,4	1,7	100		
Semi-remorques.....	45,4	42,2	9,9	2,5	100	52,1	22,6	22,1	3,2	100	49,4	30,5	17,2	2,9	100		
TOTAL.....	18,4	55,3	23,3	3,0	100	36,0	48,7	14,5	0,8	100	34,3	49,4	15,3	1,0	100		

TABLEAU 14

Proportion des véhicules du parc en service non utilisés pendant les semaines d'enquête du 2^e trimestre 1965

Charge utile	Transports publics	Transports privés	Ensemble des professions
	%	%	%
1,2 tonne.....	23	28	27
2 tonnes.....	24	29	28
3,5 tonnes.....	28	54	50
5 tonnes.....	32	43	41
7 tonnes.....	31	41	38
10 tonnes.....	15	26	21
15 tonnes.....	27	36	31
20 tonnes.....	18	21	19
TOTAL.....	23	33	31

5. Résultats du trafic de 1963 classé selon le genre de carrosserie du véhicule

Bien qu'il s'agisse de résultats déjà anciens, il paraît utile de donner la répartition du trafic selon le genre de carrosserie des véhicules soumis à l'enquête en 1963.

Le tableau n° 15 donne la ventilation du tonnage transporté selon le genre de carrosserie du véhicule et la distance. On note que les véhicules avec benne basculante effectuent 57,1 % du trafic total, la part la plus importante étant représentée par les parcours à moins de 25 kilomètres. On remarque

aussi que ce sont les véhicules avec plateaux et bennes non basculantes qui font le plus de transports à longue distance. En définitive, les véhicules de ces deux groupes de carrosserie (bennes basculantes ou non et plateaux) effectuent presque les 9/10 des transports.

Dans le classement des marchandises transportées selon la carrosserie du véhicule (tableau 16), il faut surtout noter la très forte proportion des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction dans les transports des véhicules à benne basculante (81 % des tonnes, 69 % des tonnes-kilomètres).

CHAPITRE VI

MARCHANDISES TRANSPORTÉES

1. Classement du trafic effectué en 1965
selon la nomenclature détaillée (N.S.T.)

La nomenclature des marchandises utilisée pour le classement est la nomenclature internationale pour les statistiques de transports adoptée par le ministère de l'Équipement (tableau 17) après avoir été complétée avec un sous-classement intermédiaire en sections.

Elle comprend :

- 10 chapitres;
- 19 sections;
- 54 groupes;
- 176 postes.

Dans la publication des résultats de l'enquête de 1962, les marchandises transportées avaient été ventilées selon les 176 postes élémentaires de la nomenclature simplement à titre indicatif. Il a paru suffisant en 1965 de publier les résultats condensés en 54 groupes et 19 sections, en distinguant toutefois les transports publics et les transports privés.

La méthode d'estimation des transports de marchandises de chaque catégorie pour l'année 1965 à partir des 24 enquêtes d'une semaine a été la même que pour l'ensemble du trafic.

Le tableau n° 18 donne le trafic des marchandises regroupées en 19 sections de la N.S.T. pour l'ensemble des professions, pour les transports publics et privés. Il apparaît tout d'abord que la section n° 61 « Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction » représente la part la plus importante du tonnage total transporté (55,8 %). Dans la proportion de 83 % les chargements de cette catégorie de marchandises sont transportés sur de très petites distances (moins de 25 km). Pour cette section de la nomenclature des marchandises la distance moyenne de transport d'une tonne — quelle que soit la distance et la catégorie de transport — est aussi la plus faible (16,3 km), ce qui s'explique par l'importance des navettes effectuées sur de courtes distances pour les chantiers de construction.

2. Comparaison des trafics
des années 1963, 1964 et 1965

Le tableau n° 19 permet la comparaison pour chaque section de la nomenclature des marchandises des transports des trois dernières années, mais en séparant d'une part le trafic à moins de 50 kilomètres et d'autre part celui à plus de 50 kilomètres. Ce tableau fait ressortir en outre les regroupements des sections qui correspondent aux dix chapitres de la nomenclature.

On observe pour l'ensemble des marchandises, de 1963 à 1965, une progression de tonnage d'environ 25 %, aussi bien pour les transports à moins de 50 kilomètres que pour les transports à plus de 50 kilomètres. Mais si l'on examine chacun des chapitres de marchandises, on remarque des accroissements beaucoup plus importants, par exemple : produits pétroliers, + 50 % pour le trafic à courte distance, + 33 % pour les transports à plus de 50 kilomètres, matériaux de construction, + 33 % d'une part, et + 40 % d'autre part.

La répartition des marchandises dans chacun des chapitres pour les années 1963 à 1965, montre une relative stabilité. Notons la part essentielle des matières premières brutes ou manufacturées dans le trafic à courte distance (58,8 % à 63,3 %). Le reste des tonnages transportés à moins de 50 kilomètres se répartit à peu près de la même façon dans les autres chapitres mais à des taux assez faibles, sauf pour les produits agricoles et les denrées alimentaires qui ensemble représentent près de 20 %.

Pour les transports à plus de 50 kilomètres, la dispersion des tonnages est beaucoup plus accentuée que pour les petits parcours. Il faut cependant mettre à part les produits agricoles et denrées alimentaires qui représentent le 1/3 du trafic, les matières premières brutes ou manufacturées qui représentent le 1/5, de même que les machines et articles manufacturés divers.

3. Marchandises transportées en 1963 classées selon les lieux de chargement ou de déchargement

Le lieu de « chargement » ou de « déchargement » de chaque opération de transport, tel que l'indiquait le questionnaire de l'enquête n'était pas une notion géographique; sous cette rubrique le transporteur devait indiquer la nature de l'établissement où la marchandise avait été chargée ou déchargée.

Le tableau n° 20 donne la répartition du trafic de l'ensemble des transporteurs publics et privés entre les lieux de chargement et de déchargement combinés.

Des renseignements concernant les transports routiers de marchandises en liaison avec les autres

moyens de transports ont été également calculés. Les tonnages des marchandises qui avaient été chargées ou déchargées dans :

- une gare;
- un port fluvial ou maritime;
- un aéroport,

ont été regroupés; il en résulte que les transports routiers en liaison avec les autres moyens de transport restent sensiblement dans les mêmes proportions de tonnages qu'en 1962 soit 7 % pour l'ensemble des transporteurs (11 % pour les transports publics et 5 % pour les transports privés).

De toutes manières ces résultats ne peuvent avoir qu'un caractère indicatif, la part des transports pour lesquels les renseignements donnés ont été insuffisamment précis, est importante.

TABLEAU 17

Marchandises transportées pendant l'année 1965

Unités : { Millier de tonnes.
Millier de tonnes-kilomètres.

N° groupe N.S.T.	Marchandises (54 groupes)	Compte propre		Compte d'autrui		Total	
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km
00	Animaux vivants.....	7.290	445.081	1.056	120.959	8.346	566.040
01	Céréales.....	24.881	507.275	5.887	362.611	30.768	869.886
02	Pommes de terre.....	3.641	131.103	919	72.367	4.560	203.470
03	Autres légumes frais et fruits frais.	15.584	854.308	4.954	715.768	20.538	1.570.076
04	Matières textiles.....	1.611	102.152	1.215	135.919	2.826	238.071
05	Bois et liège.....	27.266	976.545	10.102	832.775	37.368	1.809.320
06	Betteraves à sucre.....	6.056	77.306	12.608	229.289	18.664	306.595
09	Autres matières premières d'origine animale ou végétale.....	3.291	170.977	931	205.381	4.222	376.358
11	Sucre.....	1.204	42.493	1.559	155.625	2.763	198.118
12	Boissons.....	31.769	1.635.273	9.686	1.253.484	41.455	2.888.757
13	Stimulants et épicerie.....	12.164	594.014	3.948	482.779	16.112	1.076.793
14	Denrées alimentaires périssables ou semi-périssables.....	25.778	1.595.991	6.423	1.113.663	32.201	2.709.654
15	Vianes et poissons non périssables	770	61.043	294	102.035	1.064	163.078
16	Autres denrées alimentaires non périssables et houblon.....	8.233	600.782	2.489	548.803	10.722	1.149.585
17	Nourritures pour animaux et déchets alimentaires.....	20.763	756.912	5.585	416.023	26.348	1.172.935
18	Oléagineux.....	1.128	140.363	2.174	223.271	3.302	363.634
21	Houille.....	20.403	236.500	14.055	473.798	34.458	710.298
22	Lignite.....	1	2	25	5.869	26	5.871
23	Coke.....	897	27.822	567	28.820	1.464	56.642
24	Tourbe.....	-	-	12	1.246	12	1.246

TABLEAU 17 (suite et fin)

N° groupe N.S.T.	Marchandises (54 groupes)	Compte propre		Compte d'autrui		Total	
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km
31	Pétrole brut.....	8	1.103	667	26.648	675	27.751
32	Dérivés énergétiques.....	22.501	971.679	16.469	1.515.383	38.970	2.487.062
33	Hydrocarbures énergétiques : ga- zeux, liquéfiés ou comprimés...	2.503	211.872	1.331	137.016	3.834	348.888
34	Dérivés non énergétiques.....	1.095	76.994	2.359	367.533	3.454	444.527
41	Minerai de fer.....	190	1.747	482	3.137	672	4.884
42	Minerai de manganèse.....	-	-	308	925	308	925
45	Autres minerais et déchets non ferreux.....	944	20.708	5.265	219.605	6.209	240.313
46	Ferrailles et poussières de hauts fourneaux.....	5.349	99.907	1.113	76.386	6.462	176.293
47	Autres déchets pour la sidérurgie..	1.835	8.474	1.120	9.471	2.955	17.945
51	Fonte et acier bruts.....	1.530	56.902	1.085	177.288	2.615	234.190
52	Demi-produits sidérurgiques lami- nés.....	165	13.198	40	11.928	205	25.126
53	Produits sidérurgiques laminés C.E.C.A.....	5.601	251.437	4.194	968.330	9.795	1.219.767
55	Autres produits de la sidérurgie, de la forge et de la fonderie....	3.295	165.529	2.914	618.796	6.209	784.325
56	Métaux non ferreux.....	1.808	82.589	1.320	420.138	3.128	502.727
61	Sables, graviers, argiles, scories...	146.529	1.808.011	70.091	1.369.588	216.620	3.177.599
62	Sel, pyrites, soufre.....	1.709	27.672	908	147.663	2.617	175.335
63	Autres pierres, terres et minéraux	241.020	2.025.910	114.894	1.495.960	355.914	3.521.870
64	Ciments, chaux, plâtre.....	20.383	796.622	11.574	1.009.644	31.957	1.806.266
69	Autres matériaux de construction manufacturés.....	63.649	1.593.971	19.056	1.036.157	82.705	2.630.128
71	Engrais naturels.....	11.607	126.779	4.737	100.967	16.344	227.746
72	Engrais manufacturés.....	7.322	183.588	3.302	201.866	10.624	385.454
81	Produits chimiques de base.....	3.715	168.626	5.698	759.524	9.413	928.150
82	Produits carbochimiques.....	954	30.371	359	30.833	1.313	61.204
83	Cellulose et déchets.....	1.739	57.926	745	88.518	2.484	146.444
84	Fibres textiles artificielles ou syn- thétiques.....	2	10	84	21.427	86	21.437
89	Autres matières chimiques.....	5.518	265.000	3.768	1.006.268	9.286	1.271.268
91	Véhicules et matériel de transport	2.368	122.668	1.924	255.681	4.292	378.349
92	Tracteurs, machines et appareillage agricoles.....	938	31.823	455	45.068	1.393	76.891
93	Autres machines, moteurs et pièces	9.615	477.968	4.489	822.332	14.104	1.300.300
94	Articles métalliques.....	5.762	403.756	2.631	501.678	8.393	905.434
95	Verre, verrerie, produits cérami- ques.....	1.894	126.953	1.404	319.681	3.298	446.634
96	Cuirs, textiles, habillement.....	3.703	262.477	1.806	271.951	5.509	534.428
97	Articles manufacturés divers.....	8.428	507.108	7.429	1.497.108	15.857	2.004.216
99	Transactions spéciales.....	28.116	1.106.527	27.948	2.799.688	56.064	3.906.215
	TOUTES MARCHANDISES.....	824.525	21.041.847	406.458	25.814.671	1.230.983	46.856.518

TABLEAU 18

Marchandises transportées pendant l'année 1965

TOUTES PROFESSIONS

Tonnes transportées

Unité : millier de tonnes

N° sections N.S.T.	Marchandises	Total		Dont par catégories de distance (tous trajets)			
		Tonnes	%	< 25 km	25 à 49,9 km	50 à 149,9 km	≥ 150 km
00	Produits agricoles et animaux vivants.....	127.292	10,3	80.507	18.787	18.454	9.544
10	Denrées alimentaires et fourrages.....	133.968	10,9	58.714	25.071	33.409	16.774
20	Combustibles minéraux solides.....	35.961	2,9	28.792	2.402	3.940	827
31	Produits pétroliers bruts.....	697	0,1	295	163	219	20
32	Produits pétroliers raffinés.....	46.235	3,8	16.289	9.206	14.328	6.412
41	Minerais ferreux et déchets de produits métallurgiques.....	10.085	0,8	8.316	1.004	565	200
42	Minerais et déchets non ferreux.....	6.522	0,5	4.189	790	1.263	280
51	Produits métallurgiques ferreux.....	18.813	1,5	9.869	1.369	2.759	4.816
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	3.138	0,2	1.215	314	610	999
61	Minéraux bruts ou manufacturés et maté- riaux de construction.....	687.168	55,8	571.219	69.533	37.738	8.678
62	Matières premières pour l'industrie chi- mique.....	2.645	0,2	2.022	43	204	376
70	Engrais.....	26.967	2,2	21.197	2.675	2.302	793
81	Produits chimiques de base.....	9.429	0,8	5.104	719	1.807	1.799
82	Pâtes à papier et cellulose.....	2.461	0,2	1.471	256	392	342
83	Autres produits chimiques.....	10.692	0,9	4.961	1.388	1.703	2.640
91	Matériel de transport et matériel agricole....	5.686	0,5	3.197	693	827	969
92	Machines et articles métalliques.....	22.509	1,8	10.735	3.090	3.885	4.799
93	Verre, faïence, porcelaine.....	3.287	0,3	1.107	294	951	935
94	Autres articles manufacturés.....	77.428	6,3	37.926	10.994	15.901	12.527
	TOTAL.....	1.230.983	100	867.125	148.791	141.337	72.730

TABLEAU 18 (suite)

TOUTES PROFESSIONS

Tonnes-kilomètre

Unité : millier de tonnes-kilomètre (sauf pour distance moyenne)

N° sections N.S.T.	Marchandises	Total		Dont par catégories de distance (tous trajets)				Distance moyenne de transport d'une tonne (km)
		Tonnes-km	%	< 25 km	25 à 49,9 km	50 à 149,9 km	≥ 150 km	
00	Produits agricoles et animaux vivants	5.939.817	12,7	750.411	645.719	1.514.039	3.029.648	46,7
10	Denrées alimentaires et fourrages...	9.722.552	20,7	536.556	893.101	2.840.592	5.452.303	72,6
20	Combustibles minéraux solides.....	774.058	1,7	189.046	84.116	330.438	170.458	21,5
31	Produits pétroliers bruts.....	28.744	0,1	5.557	4.571	12.542	6.074	41,2
32	Produits pétroliers raffinés.....	3.279.485	7,0	182.275	331.594	1.271.130	1.494.486	70,9
41	Minerais ferreux et déchets de pro- duits métallurgiques.....	200.367	0,4	52.818	34.554	42.179	70.816	19,9
42	Minerais et déchets non ferreux....	239.993	0,5	20.105	25.228	103.473	91.187	36,8
51	Produits métallurgiques ferreux....	2.263.156	4,8	73.478	48.879	252.840	1.887.959	120,3
52	Produits métallurgiques non ferreux	502.980	1,1	9.214	11.498	50.845	431.423	160,3
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	11.135.114	23,8	3.744.645	2.275.233	2.910.889	2.204.347	16,3
62	Matières premières pour l'industrie chimique.....	176.084	0,4	5.888	1.427	17.987	150.782	66,6
70	Engrais.....	613.200	1,3	150.931	90.907	185.997	185.365	22,8
81	Produits chimiques de base.....	928.619	2,0	29.005	26.498	162.669	710.447	98,4
82	Pâtes à papier et celluloses.....	146.715	0,3	10.408	8.948	34.717	92.642	59,7
83	Autres produits chimiques.....	1.353.168	2,9	31.045	50.847	147.498	1.123.778	126,5
91	Matériel de transport et matériel agricole.....	455.411	1,0	26.178	24.301	66.293	338.639	80,1
92	Machines et articles métalliques....	2.204.057	4,7	99.001	104.769	339.856	1.660.431	97,9
93	Verre, faïence, porcelaine.....	445.830	0,9	8.386	9.427	86.429	341.588	135,6
94	Autres articles manufacturés.....	6.447.168	13,7	325.321	391.744	1.367.354	4.362.749	83,3
TOTAL.....		46.856.518	100	6.250.268	5.063.361	11.737.767	23.805.122	38,1

TABLEAU 18 (suite)

Transports publics

Unité : millier de tonnes et de tonnes-kilomètre (sauf pour distance moyenne)

N° sections N.S.T.	Marchandises	Total		Dont \geq 150 km		Distance moyenne de transport d'une tonne (km)
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
00	Produits agricoles et animaux vivants.....	37.673	2.675.069	4.804	1.793.165	71,0
10	Denrées alimentaires et fourrages.....	32.158	4.295.682	8.882	3.379.726	133,6
20	Combustibles minéraux solides.....	14.659	509.734	729	149.509	34,8
31	Produits pétroliers bruts.....	663	26.764	14	4.999	40,4
32	Produits pétroliers raffinés.....	20.162	2.019.817	4.917	1.194.194	100,2
41	Minerais ferreux et déchets de produits métallurgiques.....	2.724	89.643	135	53.710	32,9
42	Minerais et déchets non ferreux.....	5.566	219.881	246	82.755	39,5
51	Produits métallurgiques ferreux.....	8.238	1.776.731	3.940	1.629.662	215,7
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	1.315	419.749	895	399.564	319,2
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	215.625	4.910.339	5.305	1.412.535	22,8
62	Matières premières pour l'industrie chimique.....	897	148.673	295	132.194	165,7
70	Engrais.....	8.038	302.834	508	122.645	37,7
81	Produits chimiques de base.....	5.728	759.960	1.599	654.821	132,7
82	Pâtes à papier et cellulose.....	746	88.931	238	73.764	119,3
83	Autres produits chimiques.....	4.180	1.057.677	2.130	975.086	253,0
91	Matériel de transport et matériel agricole....	2.377	300.388	654	252.563	126,4
92	Machines et articles métalliques.....	7.102	1.321.206	3.068	1.173.101	186,0
93	Verre, faïence, porcelaine.....	1.395	318.749	658	275.118	228,4
94	Autres articles manufacturés.....	37.212	4.572.844	9.430	3.499.873	122,9
	TOTAL.....	406.458	25.814.671	48.447	17.258.984	63,5

TABLEAU 18 (suite et fin)

Transports privés

Unité : millier de tonnes et de tonnes-kilomètre (sauf pour distance moyenne)

N° sections N.S.T.	Marchandises	Total		Dont \geq 150 km		Distance moyenne de transport d'une tonne (km)
		Tonnes	Tonnes-km	Tonnes	Tonnes-km	
00	Produits agricoles et animaux vivants.....	89.619	3.264.748	4.740	1.236.483	36,4
10	Denrées alimentaires et fourrages.....	101.810	5.426.870	7.892	2.072.577	53,3
20	Combustibles minéraux solides.....	21.302	264.324	98	20.949	12,4
31	Produits pétroliers bruts.....	34	1.980	6	1.075	58,0
32	Produits pétroliers raffinés.....	26.073	1.259.668	1.495	300.292	48,3
41	Minerais ferreux et déchets de produits métallurgiques.....	7.361	110.724	65	17.106	15,0
42	Minerais et déchets non ferreux.....	956	20.112	34	8.432	21,0
51	Produits métallurgiques ferreux.....	10.575	486.425	876	258.297	45,9
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	1.823	83.231	104	31.859	45,7
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	471.543	6.224.775	3.373	791.812	13,2
62	Matières premières pour l'industrie chimique.....	1.748	27.411	81	18.588	15,7
70	Engrais.....	18.929	310.366	285	62.720	16,4
81	Produits chimiques de base.....	3.701	168.659	200	55.626	45,6
82	Pâtes à papier et cellulose.....	1.715	57.784	104	18.878	33,7
83	Autres produits chimiques.....	6.512	295.491	510	148.692	45,4
91	Matériel de transport et matériel agricole...	3.309	155.023	315	86.076	46,8
92	Machines et articles métalliques.....	15.407	882.851	1.731	487.330	57,3
93	Verre, faïence, porcelaine.....	1.892	127.081	277	66.470	67,1
94	Autres articles manufacturés.....	40.216	1.874.324	3.097	862.876	46,6
	TOTAL.....	824.525	21.041.847	25.283	6.546.138	25,5

TABLEAU 19
Marchandises transportées
 Comparaison des trois dernières années 1963, 1964, 1965 (toutes professions)
 A. Transports à moins de 50 kilomètres

Unité : Millier de tonnes ou de tonnes-kilomètres.

N ^o secteur N.S.T.	Marchandises	Tonnes			Tonnes-kilomètres			Tonnes (%)			Tonnes-kilomètres (%)		
		1963	1964	1965	1963	1964	1965	1963	1964	1965	1963	1964	1965
								%	%	%	%	%	%
00	Produits agricoles, animaux vivants.....	82.688	94.968	99.294	1.206.613	1.326.318	1.396.130	10,1	9,4	9,8	12,5	12,5	12,3
10	Denrées alimentaires, fourrages.....	76.437	68.472	83.785	1.349.535	1.249.907	1.429.657	9,4	6,8	8,2	14,0	11,8	12,6
20	Combustibles minéraux solides.....	39.818	38.017	31.194	342.063	290.319	273.162	4,9	3,8	3,1	3,5	2,7	2,4
31	Produits pétroliers bruts.....	274	75	458	5.770	3.001	10.128	-	-	-	0,1	-	0,1
32	Produits pétroliers raffinés.....	17.325	21.735	25.495	362.334	433.007	513.869	2,1	2,1	2,5	3,8	4,1	4,6
	TOTAL produits pétroliers.....	17.599	21.810	25.953	368.104	436.008	523.997	2,1	2,1	2,5	3,9	4,1	4,7
41	Minerais fer, déchets produits métallurgiques.....	4.486	10.338	9.320	37.455	84.527	87.372	0,6	1,0	0,9	0,4	0,8	0,8
42	Minerais, déchets non ferreux.....	4.525	7.080	4.979	57.912	44.915	45.333	0,6	0,7	0,5	0,6	0,4	0,4
	TOTAL minerais, déchets ferreux et non ferreux.....	9.011	17.418	14.299	95.367	129.442	132.705	1,2	1,7	1,4	1,0	1,2	1,2
51	Produits métallurgiques ferreux.....	9.858	17.102	11.238	124.163	162.185	122.357	1,2	1,7	1,1	1,3	1,5	1,1
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	1.047	2.387	1.529	13.239	25.621	20.712	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
	TOTAL produits métallurgiques.....	10.905	19.489	12.767	137.402	187.806	143.069	1,3	1,9	1,3	1,4	1,7	1,3
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	478.493	638.098	640.752	4.782.282	5.499.649	6.019.878	58,7	63,2	63,1	49,6	51,8	53,2
62	Matières premières pour industries chimiques.....	824	2.556	2.065	6.840	27.134	7.315	0,1	0,3	0,2	0,1	0,3	0,1
	TOTAL matières premières, brutes ou manufacturées.....	479.317	640.654	642.817	4.789.122	5.526.783	6.027.193	58,8	63,5	63,3	49,7	52,1	53,3
70	Engrais.....	25.350	27.273	23.872	238.498	240.963	241.838	3,1	2,7	2,3	2,5	2,3	2,1
81	Produits chimiques de base.....	6.726	5.962	5.823	95.301	82.088	55.503	0,8	0,6	0,6	1,0	0,8	0,5
82	Pâtes à papier, cellulose.....	1.267	1.078	1.727	14.918	12.367	19.356	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2
83	Autres produits chimiques.....	4.820	4.519	6.349	70.660	75.659	81.892	0,6	0,4	0,6	0,7	0,7	0,7
	TOTAL produits chimiques.....	12.813	11.559	13.899	180.879	170.114	156.751	1,6	1,1	1,4	1,9	1,6	1,4
91	Matériel transport agricole.....	4.706	5.414	3.890	69.944	70.802	50.479	0,6	0,5	0,4	0,7	0,7	0,4
92	Machines, articles métalliques.....	13.973	16.459	13.825	192.040	235.104	203.770	1,7	1,6	1,4	2,0	2,2	1,8
93	Verre, faïence, porcelaine.....	1.216	1.626	1.401	10.113	20.249	17.813	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
94	Autres articles manufacturés.....	41.164	47.181	48.920	658.275	734.795	717.065	5,1	4,7	4,8	6,8	6,9	6,3
	TOTAL machines et articles manufacturés divers.....	61.059	70.680	68.036	930.372	1.060.950	989.127	7,5	7,0	6,7	9,6	10,0	18,7
	TOTAL GÉNÉRAL.....	814.997	1.010.340	1.015.916	9.637.955	10.618.610	11.313.629	100	100	100	100	100	100

TABLEAU 19 (suite et fin)

B. Transports à plus de 50 kilomètres

Unité : Millier de tonnes ou de tonnes-kilomètres.

N° secteur N.S.T.	Marchandises	Tonnes			Tonnes-kilomètres			Tonnes (%)			Tonnes-kilomètres (%)		
		1963	1964	1965	1963	1964	1965	1963	1964	1965	1963	1964	1965
								%	%	%	%	%	%
00	Produits agricoles, animaux vivants.....	21.774	26.579	27.998	3.385.139	4.083.780	4.543.687	12,9	13,9	13,0	12,3	13,1	12,8
10	Denrées alimentaires, fourrages.....	39.551	42.801	50.183	6.405.478	7.059.039	8.292.895	23,5	22,4	23,3	23,3	22,7	23,3
20	Combustibles minéraux solides.....	4.386	4.004	4.767	435.470	442.600	500.896	2,6	2,1	2,2	1,6	1,4	1,4
31	Produits pétroliers bruts.....	152	155	239	24.654	23.896	18.616	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
32	Produits pétroliers raffinés.....	15.385	17.695	20.740	2.041.380	2.413.065	2.765.616	9,1	9,2	9,6	7,4	7,8	7,8
	TOTAL produits pétroliers.....	15.537	17.850	20.979	2.066.034	2.436.961	2.784.232	10,2	10,3	9,7	7,5	7,9	7,9
41	Minerais fer, déchets pour métaux.....	460	747	765	65.456	123.510	112.995	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	0,3
42	Minerais, déchets non ferreux.....	715	1.458	1.543	120.053	169.039	194.660	0,4	0,8	0,7	0,4	0,6	0,5
	TOTAL minerais, déchets ferreux et non ferreux	1.175	2.205	2.308	185.509	292.549	307.655	0,7	1,2	1,1	0,6	1,0	0,8
51	Produits métallurgiques ferreux.....	5.222	7.933	7.575	1.403.430	2.053.749	2.140.799	3,1	4,1	3,6	5,1	6,6	6,0
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	1.176	1.600	1.609	366.258	435.686	482.268	0,7	0,8	0,7	1,3	1,4	1,4
	TOTAL produits métallurgiques.....	6.398	9.533	9.184	1.769.688	2.489.435	2.623.067	3,8	4,9	4,3	6,4	8,0	7,4
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	33.123	40.745	46.416	3.651.127	4.082.658	5.115.236	19,7	21,3	21,6	13,3	13,1	14,4
62	Matières premières pour industries chimiques.....	629	592	580	144.777	143.020	168.769	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5
	TOTAL matières premières brutes ou manufacturées.....	33.752	41.337	46.996	3.795.904	4.225.678	5.284.005	20,0	21,6	21,9	13,9	13,6	14,9
70	Engrais.....	3.705	3.934	3.095	378.661	412.785	371.362	2,2	2,1	1,5	1,4	1,3	1,0
81	Produits chimiques de base.....	4.364	3.959	3.606	1.029.629	995.765	873.116	2,5	2,1	1,7	3,8	3,2	2,5
82	Pâtes à papier, cellulose.....	443	612	734	81.236	107.287	127.359	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
83	Autres produits chimiques.....	2.041	3.238	4.343	535.818	954.848	1.271.276	1,2	1,7	2,0	2,0	3,1	3,6
	TOTAL produits chimiques.....	6.848	7.809	8.683	1.646.683	2.057.900	2.271.751	3,9	4,1	4,0	6,1	6,6	6,5
91	Matériel transport agricole.....	1.764	1.884	1.796	353.494	484.426	404.982	1,0	1,0	0,8	1,3	1,6	1,1
92	Machines, articles métalliques.....	7.074	7.378	8.684	1.491.215	1.773.200	2.000.287	4,2	3,9	4,0	5,4	5,7	5,6
93	Verre, faïence, porcelaine.....	1.133	1.190	1.886	329.593	341.432	428.017	0,6	0,6	0,9	1,2	1,1	1,2
94	Autres articles manufacturés.....	25.981	24.763	28.508	5.206.042	4.979.979	5.730.103	15,4	12,9	13,3	19,0	16,0	16,1
	TOTAL machines et articles manufacturés divers	35.952	35.215	40.874	7.380.344	7.579.037	8.563.339	21,2	18,4	19,0	26,9	24,4	24,0
	TOTAL GÉNÉRAL.....	168.078	191.267	215.067	27.448.910	31.079.764	35.542.889	100	100	100	100	100	100

TABLEAU 20

Classement des transports selon le lieu de chargement et de déchargement
(Moyenne hebdomadaire de l'année 1963 pour l'ensemble des professions)

Unité = tonnes

Lieu de chargement	Lieu de déchargement (1)												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1. Exploitation agricole et forestière.....	382.346	3.395	59.409	378.059	96.022	-	42.259	2.885	43	-	108	168.292	1.132.818
2. Carrière ou mine.....	9.612	252.056	2.213.159	294.741	25.845	2.000	20.810	3.707	205	-	48	242.626	3.064.809
3. Chantier ou décharge publique.....	7.034	35.310	3.205.009	127.456	40.289	-	12.528	3.346	43	-	-	277.114	3.708.129
4. Usine ou atelier.....	79.038	15.488	853.939	1.061.640	386.363	2.413	124.589	24.540	8.063	1.114	8.530	496.793	3.062.510
5. Commerçant de détail. Grossiste. Marché....	37.617	1.300	140.675	134.363	400.717	188	17.355	2.443	1.296	1.061	1.495	217.843	956.353
6. Aéroport.....	-	-	-	36	15	2.602	260	66	-	-	-	138	3.117
7. Gare S.N.C.F.....	15.683	518	119.876	136.497	47.462	-	18.117	1.662	2.091	1.115	3.494	179.599	526.114
8. Port fluvial.....	1.006	351	104.847	91.746	17.645	-	274	11.038	-	16	522	32.045	259.490
9. Douane de port maritime	-	-	8.267	23.500	7.285	-	3.172	-	1.855	76	655	4.535	49.345
0. Autre transporteur public. Camionneur urbain.....	-	-	32	491	3.335	-	399	21	50	3.848	57	3.039	11.272
11. Groupeur.....	117	-	53	4.613	5.694	-	1.493	268	592	395	17.198	15.811	46.234
12. Administration. Domicile d'un particulier. Autres lieux indiqués et ne pouvant être rattachés à l'un de ceux ci-dessus. Dépôt, entrepôt. Garage. <i>Lieu non déclaré</i>	55.362	10.375	618.544	344.468	297.949	4.701	75.896	17.337	6.663	1.094	6.041	3.846.355	5.284.785
	587.815	318.793	7.323.810	2.597.610	1.328.621	11.904	317.152	67.313	20.901	8.719	38.148	5.484.190	18.104.976

(1) Suivant le même code que le lieu de chargement.

CHAPITRE VII

LES VÉHICULES DE TRANSPORTEURS PROFESSIONNELS EXERÇANT ÉGALEMENT UNE ACTIVITÉ INDUSTRIELLE OU COMMERCIALE

Parmi les questionnaires des enquêtes par sondage, une part non négligeable concerne des véhicules appartenant à des entreprises qui exercent simultanément une activité industrielle ou commerciale et une activité de transporteur professionnel. Mais s'il est facile de distinguer ces entreprises dont l'activité est mixte de celles qui sont exclusivement industrielles ou commerciales, ou de transport, il n'en est pas de même pour classer leurs véhicules et surtout le trafic de ceux-ci afin de séparer les transports pour « compte propre » des transports pour « compte d'autrui ».

En fait l'affectation des véhicules à l'un ou l'autre trafic n'est pas permanente; un véhicule couvert par une licence peut très bien assurer un transport pour compte propre. En outre il faut bien dire que tous les transporteurs ne peuvent préciser pour chaque transport signalé dans leur réponse s'il s'agit véritablement d'un transport pour compte d'autrui ou simplement d'une livraison d'un produit de l'entreprise, donc d'une opération pour compte propre.

Compte tenu de ces difficultés, il avait paru préférable de considérer une fois pour toutes, tous les véhicules et tous les transports des transporteurs mixtes comme relevant des transports publics. Cette règle a été appliquée dans le dépouillement de toutes les enquêtes sur l'emploi des véhicules de transports routiers de marchandises qui ont été réalisées par l'I.N.S.E.E. pour le compte du Ministère de l'Équipement depuis plus de dix ans.

Cependant en raison de l'importance relative du parc que cela concerne, il a paru nécessaire dans le dépouillement de l'enquête de 1965 d'indiquer les résultats principaux des transporteurs mixtes et de les comparer au parc et au trafic des transporteurs publics et des transporteurs privés définis selon les règles habituelles dans ces enquêtes.

1. Le parc de véhicules

Le parc des véhicules en service des transporteurs mixtes n'a pas été déterminé mais on a pu

dénombrer le parc des véhicules utilisés pendant les semaines d'enquête (13.460) et le comparer à celui des transporteurs publics. Il représente 13 % du nombre de véhicules utilisés et 14 % de leur capacité totale (taux variant de 10 % à 17 % suivant les charges utiles).

Si pour les dépouillements, on avait adopté la solution opposée c'est-à-dire le classement avec les transporteurs privés, les véhicules des transporteurs mixtes n'auraient représenté que 2,7 % de la capacité de ce nouveau groupe (le taux pour les classes de charge utile de 10 et 15 tonnes est égal à 11 % et pour les 20 tonnes à 22 %).

2. Les transports

L'impossibilité de répartir le trafic des véhicules des transporteurs mixtes entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui entraîne pour les résultats des enquêtes une imprécision non négligeable.

En effet ces transports qui ont toujours été compris dans le dépouillement des sondages pour leur totalité dans les transports pour compte d'autrui représentent 18,5 % des tonnes chargées et 4 % des tonnes kilomètres des transporteurs publics.

Si au contraire les transporteurs mixtes avaient été compris avec les transporteurs privés (tableau n° 21), il en résulterait une diminution de 18,6 % du tonnage transporté par les transporteurs publics et une augmentation de 9,1 % pour les transporteurs privés. En considérant seulement le trafic dépassant 150 km, les variations seraient respectivement de - 8 % et + 15,2 %. Pour les tonnes-kilomètres, les résultats pour les deux groupes sont presque égaux.

On pourrait évidemment faute de renseignements plus précis considérer arbitrairement que le trafic est moitié pour compte d'autrui, moitié pour compte propre, ce qui réduirait l'erreur pour 1965. Pour les années antérieures le trafic total des transporteurs mixtes pourrait être estimé en vue de faire la

même répartition. Cependant on ne saurait raisonnablement appliquer cette méthode pour « redresser » la répartition du trafic détaillé par catégorie de marchandises.

Nous nous contenterons donc de donner les résultats du classement des marchandises transportées par les véhicules des transporteurs mixtes en 1965 (tableau n° 22).

TABLEAU 21

Trafic des transporteurs mixtes

Catégories de distance	Publics		Privés	Publics moins mixtes	Privés et mixtes
	Total	Dont mixtes			
<i>Tonnes (en milliers)</i>					
< 50 kilomètres.....	301.936	62.442	713.980	239.494	776.422
50 à 150 kilomètres.....	56.075	9.048	85.261	47.027	94.309
> 150 kilomètres.....	48.447	3.853	25.284	44.594	29.137
TOTAL.....	406.458	75.343	824.525	331.115	899.868
<i>Tonnes-kilomètres (milliers)</i>					
< 50 kilomètres.....	3.764.321	780.334	7.549.308	2.983.987	8.329.642
50 à 150 kilomètres.....	4.791.365	699.262	6.946.401	4.092.103	7.645.663
> 150 kilomètres.....	17.258.984	1.246.426	6.546.138	16.012.558	7.792.564
TOTAL.....	25.814.670	2.726.022	21.041.847	23.088.648	23.767.869

TABLEAU 22

Marchandises transportées par les véhicules des transporteurs mixtes pendant l'année 1965

Unité : millier de tonnes

N° sections N.S.T.	Marchandises	Unité : millier de tonnes			%
		< 50 km	> 50 km	Total	
00	Produits agricoles et animaux vivants.....	7.468	1.990	9.458	12,6
10	Denrées alimentaires et fourrages.....	2.284	1.691	3.975	5,3
20	Combustibles minéraux solides.....	4.517	460	4.977	6,6
31	Produits pétroliers bruts.....	-	-	-	-
32	Produits pétroliers raffinés.....	730	1.231	1.961	2,6
41	Minéraux ferreux et déchets de produits métallurgiques. ...	1.865	49	1.915	2,5
42	Minerais et déchets non ferreux.....	820	185	1.005	1,3
51	Produits métallurgiques ferreux.....	749	450	1.199	1,6
52	Produits métallurgiques non ferreux.....	3	46	49	0,1
61	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	38.905	4.714	43.619	57,9
62	Matières premières pour l'industrie chimique.....	130	27	157	0,2
70	Engrais.....	1.812	323	2.135	2,8
81	Produits chimiques de base.....	1.214	60	1.274	1,7
82	Pâtes à papier et cellulose.....	110	14	124	0,2
83	Autres produits chimiques.....	96	144	240	0,3
91	Matériel de transport et matériel agricole.....	134	58	192	0,3
92	Machines et articles métalliques.....	232	258	490	0,6
93	Verre, faïence, porcelaine.....	4	58	62	0,1
94	Autres articles manufacturés.....	1.368	1.143	2.511	3,3
	TOUTES MARCHANDISES.....	62.442	12.901	75.343	100,0

CHAPITRE VIII

TRAFIC DES VÉHICULES EN LOCATION

Le questionnaire des enquêtes par sondage sur les véhicules de transports routiers de marchandises était établi pour permettre de déterminer le nombre des véhicules pris en location et leur trafic. Le résultat du dépouillement de ce rensei-

gnement, pour 1965, ne concorde pas avec la statistique des licences. La différence est trop importante pour que l'on puisse conclure qu'il s'agit seulement d'une variation due à la méthode des sondages.

Dans le cas d'une enquête faite par la voie postale, il est difficile d'obtenir des résultats précis sur ce sujet parce que :

— l'activité de location ne peut être définie brièvement et que les activités de transports publics et de location sont souvent associées,

— beaucoup de véhicules sont loués pour une courte durée à des usagers différents, l'emploi du véhicule ne peut être reconstitué complètement.

Les résultats de ce dépouillement sont donc sous-estimés et doivent faire l'objet de sérieuses réserves, mais il ne paraît pas inutile de donner à titre indicatif la nature des transports réalisés avec des véhicules en location.

Rappelons que le relevé des droits de coordination établi à la demande du ministère de l'Équipement dans les départements au 31 décembre 1965 donne un parc de location de 27.000 véhicules. Dans l'enquête par sondage de 1965, les véhicules signalés comme utilisés par des locataires sont au nombre de 9.450 dont 2.400 gros porteurs soit environ le tiers du parc correspondant aux licences. Si le dépouillement avait permis de calculer le parc en service et non pas seulement le parc utilisé pendant la semaine d'enquête, l'écart aurait été réduit mais serait probablement resté important.

La répartition en fonction de l'activité de l'entreprise utilisatrice du véhicule pris en location aboutit au résultat suivant :

	Transports publics	Transports privés	Ensemble
	%	%	%
Parc.....	50	50	100
Tonnes transportées.....	57	43	-
Tonnes-kilomètres.....	58	42	-

Il se peut que parmi les utilisateurs de véhicules en location, certains transporteurs pour compte propre soient classés comme transporteurs publics en raison de l'imprécision des réponses.

Cette hypothèse pourrait être confirmée par le fait que le taux d'emploi des véhicules loués par les transporteurs publics est très voisin de celui des transporteurs privés. Les résultats suivants sont calculés pour les véhicules utilisés et non pour le parc en service (voir définition chapitre II).

*Moyenne d'une semaine
de la période avril-décembre 1965
pour les véhicules utilisés en location*

	Transports publics	Transports privés	Ensemble
Tonnes transportées par véhicule.....	55,3	41,8	48,5
Tonnes kilomètres par véhicule.....	2.704,9	1.942,2	2.324,6
Tonnes transportées par tonne de charge utile..	10,3	10,5	10,4
Tonnes - kilomètres par tonne de charge utile..	505,0	487,2	497,4

La distance moyenne de transport d'une tonne par les véhicules en location est de 49 kilomètres pour les transporteurs publics, de 47 kilomètres pour les transporteurs privés au lieu de 63 kilomètres et 25 kilomètres respectivement pour l'ensemble des véhicules des transporteurs publics et des transporteurs privés.

Des indications sur la nature des marchandises transportées par les véhicules loués montrent que la répartition diffère sensiblement de celles du trafic total données au chapitre VI.

Chapitres N.S.T.	Transports locations publiques	Transports locations privées
	%	%
0. Production agricole.....	13,7	15,6
1. Denrées alimentaires.....	11,0	17,0
2. Combustibles solides.....	-	-
3. Produits pétroliers.....	10,6	7,6
4. Minerais.....	-	0,9
5. Produits métalliques.....	2,9	-
6. Minerais bruts et matériaux de construction.....	36,5	40,5
7. Engrais.....	0,5	-
8. Produits chimiques.....	1,7	3,2
9. Articles manufacturés.....	23,0	14,4
	100	100

D'autre part, les résultats du dépouillement ont fait également apparaître que la location concerne un grand nombre de véhicules spécialisés, notamment de citernes (produits pétroliers, boissons, etc.).