

SERVICE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET INTERNATIONALES

Département des Statistiques des Transports

S.A.E.I. n° 3024

**NOTE D'INFORMATION**

**LES TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES EN 1972**

**ENQUÊTE PAR SONDAGE - RÉSULTATS GÉNÉRAUX**

## LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1972

### Enquête par sondage - Résultats généraux

#### Sommaire

Chapitre I : Introduction et définitions - changement de la méthode de classement du groupe professionnel de l'utilisateur.

Chapitre II : Evolution des données générales des transports routiers de marchandises de 1968 à 1972 (tableau I à V).

Chapitre III : Résultats concernant l'année 1972.

#### Tableaux :

- I Evolution du parc en service selon la classe de charge utile de 1968 à 1972.
- II Evolution de la capacité totale des véhicules en service de 1968 à 1972.
- III Evolution du trafic routier de marchandises de 1968 à 1972. Tonnes chargées par les véhicules utilitaires de charge utile supérieure ou égale à 1 tonne.
- IV Evolution du trafic routier de marchandises de 1968 à 1972. Tonnes-kilomètres produites par les véhicules utilitaires de charge utile supérieure ou égale à 1 tonne.
- V Evolution du trafic routier de marchandises de 1968 à 1972. Tonnes chargées et tonnes - kilomètres produites par les véhicules utilitaires de charge utile supérieure à 6,6 tonnes.
- VI Répartition du trafic selon les différentes catégories de trajet (Année 1972).
- VII Répartition du trafic selon 8 coupures de distance en charge. (Année 1972).
- VIII Répartition du trafic selon la classe de charge utile et la catégorie de distance en charge.
- IX Parcours moyen annuel des véhicules en service (Année 1972).
- X Marchandises transportées pendant l'année 1972.
  - A - Compte d'autrui - Tonnes et tonnes - kilomètres.
  - B - Compte propre - Tonnes et tonnes - kilomètres.

- CHAPITRE I -

Introduction et définitions

INTRODUCTION :

L'I.N.S.E.E. et le S.A.E.I. effectuent chaque année une enquête par sondage sur le trafic routier de marchandises des véhicules utilitaires de charge utile supérieure ou égale à une tonne.

C'est la dernière année que l'I.N.S.E.E. participe à cette enquête. En effet, elle sera désormais réalisée par le Service des Affaires Economiques et Internationales, depuis le transfert en 1973 à ce dernier, des tâches relatives au transport (Fichier des immatriculations - enquêtes de trafic - enquêtes sur les entreprises de transport).

L'échantillon est prélevé dans le fichier central des immatriculations selon une stratification basée sur la profession du propriétaire, l'âge, le genre, la carrosserie et la charge utile du véhicule. Chaque questionnaire fournit les renseignements relatifs à l'utilisation hebdomadaire du véhicule enquêté.

DEFINITIONS :

a) Champ de l'enquête

Véhicules porteurs (camions, remorques et semi-remorques) immatriculés en France, d'au moins une tonne de charge utile. Les véhicules utilitaires à usages très spéciaux (matériel de travaux publics et d'incendie, bennes à ordures, etc...) et les véhicules appartenant à des forains sont hors du champ de l'enquête.

b) Véhicules en service

Le parc des véhicules en service représente le potentiel de transport. Il comprend les camions, remorques et semi-remorques de transport de marchandises à l'exclusion des catégories suivantes : véhicules définitivement détruits ou hors d'usage, véhicules revendus à l'étranger ou utilisés hors des frontières (sauf pour les transports internationaux), véhicules équipés pour un autre usage que le transport de marchandises, véhicules appartenant à des nomades ou à des commerçants forains.

Les véhicules provisoirement immobilisés pour des causes telles qu'absence de chauffeur ou réparation sont considérés comme des véhicules en service.

c) Profession

Les résultats de l'enquête sont classés selon la profession de l'utilisateur du véhicule interrogé :

Transport pour compte d'autrui (ou public) : transport réalisé par des transporteurs professionnels.

Transport pour compte propre (ou privé) : transport réalisé par des transporteurs non professionnels.

Transport mixte : transport réalisé par des entreprises ayant une activité de transporteur public associée à une activité industrielle ou commerciale.

Dans le classement des tableaux par profession, le transport mixte est inclus dans le transport pour compte d'autrui. (A ce sujet il est indispensable de se reporter au paragraphe f).

d) Trafic.

Ne sont pas pris en compte :

- Le trafic réalisé sur des chantiers ou à l'intérieur d'usines,
- Le transit ou les transports effectués totalement à l'étranger.

Les données de trafic, présentées ici, comprennent la partie française du transport international.

e) Marchandises transportées

Dans le dépouillement de l'enquête, la définition des marchandises transportées est donnée par les 175 positions de base de la nomenclature internationale des marchandises pour les statistiques de transports (N.S.T.) adoptée par le Ministère des Transports. Dans la présente note les résultats sont classés selon le regroupement en 19 sections.

f) Remarque importante : le nouveau mode de classement des entreprises

A partir de 1970, un changement a été apporté au classement professionnel des utilisateurs de véhicules.

Ont été classés dans la catégorie des transports mixtes, les véhicules des entreprises exerçant des activités multiples dont la principale est le transport pour compte d'autrui ; les autres dont le transport pour compte d'autrui est minoritaire ont été regroupés avec les transports pour compte propre (industriels ou commerciaux) contrairement au classement des enquêtes antérieures à 1970.

D'après les définitions ci-dessus (§ c) le transport mixte a été inclus dans le transport pour compte d'autrui. En conséquence par rapport aux années antérieures à 1970, une partie du parc et du trafic des années 1971 à 1972 se trouve transférée dans les transports pour compte propre. Les résultats des transports mixtes et par conséquent ceux des transports pour compte d'autrui ont diminué au profit des transports pour compte propre. Les résultats concernant l'ensemble des professions n'en sont pas affectés.

Pour permettre d'étudier l'évolution du parc et du trafic de 1968 à 1972, les résultats concernant les années 1968 et 1969 ont été redressés selon le nouveau mode de classement professionnel.

De tels redressements n'ont pu être effectués que pour les résultats généraux.

Ainsi les tableaux I, II, III, IV et V fournissent des données comparables entre elles.

- CHAPITRE II -

Evolution des résultats généraux des transports routiers de marchandises de 1968 à 1972 (tableaux I à V)

Cette évolution est décrite aux tableaux I,II,III,IV et V qui donnent les résultats de 1968 à 1972 présentés selon le nouveau mode de classement professionnel adopté depuis 1970.

A - Parc en service (Tableau I)

L'effectif du parc en service qui avait légèrement diminué en 1971, a repris sa croissance en 1972. (Par rapport à 1971 :

- + 1,1 % pour l'ensemble des professions
- + 3,4 % pour le compte d'autrui
- + 0,7 % pour le compte propre).

La tendance à la baisse de l'effectif du parc des petits porteurs observée depuis quelques années se poursuit, en particulier dans la classe des véhicules dont la charge utile est comprise entre 1,8 t et 2,9 t (pour l'ensemble des professions, baisse de - 4,1 % de 1971 à 1972 et - 16,4 % de 1968 à 1972).

Les véhicules gros porteurs (C.U.  $\geq$  6,6 t) continuent de jouer un rôle important. Ils constituaient 20 % du parc pour l'ensemble des professions en 1968. En 1972, ils en représentent 24 %.

L'effectif des véhicules les plus lourds continue d'augmenter, et plus particulièrement en 1972 où pour les véhicules dont la charge utile est supérieure ou égale à 17 t, l'augmentation est de + 14 % pour l'ensemble des professions, soit + 12 % pour le compte d'autrui et + 19 % pour le compte propre.

B - Capacité du parc en service (Tableau II)

La capacité totale du parc en service des véhicules de l'ensemble des professions est passée de 4 962 milliers de tonnes en 1971 à 5 172 milliers de tonnes en 1972 soit un accroissement de 4 %. Cette augmentation est supérieure à celle de l'effectif lui-même. En effet, l'importance des véhicules gros porteurs est loin d'être négligeable par leur capacité. En 1968, 56,5 % de la capacité totale des véhicules de l'ensemble des professions était représentée par les véhicules gros porteurs. En 1972, cette part est passée à 63,7 %. C'est dans le secteur des transports pour compte d'autrui que l'importance de ces véhicules se fait le plus sentir : ils représentent 86 % de la capacité en 1972.

C - Trafic - (tableaux III,IV et V)

a) Véhicules de charge utile supérieure ou égale à une tonne (tableaux III et IV)

En 1970, un ralentissement de la croissance du tonnage transporté avait été observé (+ 3,9 % de 1969 à 1970 au lieu de + 7,4 % de 1968 à 1969 pour l'ensemble des professions). En 1971, le tonnage avait diminué de 9,7 % pour

l'ensemble des professions. En 1972, on assiste à une reprise du trafic malgré une baisse dans le transport pour compte d'autrui à courte distance.

En effet, pour l'ensemble des professions, l'augmentation du tonnage transporté sur toutes distances a augmenté de 1,8 % de 1971 à 1972.

A moins de 50 km, une augmentation de 0,7 % est observée entre 1971 et 1972, mais le tonnage réalisé sur cette coupure de distance en 1970 (1245 milliers de tonnes) n'a pas encore été rattrapé (1102 milliers de tonnes en 1972).

En 1972, le transport pour compte propre a progressé par rapport à 1971. (Le tonnage a augmenté de 4,0 % à moins de 50 km, de 9,1 % de 50 km à 150 km et de 8,3 % à plus de 150 km). Par contre, le tonnage transporté par les transporteurs pour compte d'autrui a baissé, et ceci sur courte distance (- 6,3 % à moins de 50 km, - 3,3 % de 50 km à 150 km). Cependant comme les années précédentes, les tonnages réalisés à plus de 150 km par les transporteurs pour compte d'autrui sont toujours en forte hausse : + 9,9 %. Cette tendance est aussi valable pour l'ensemble des professions (+ 9,4 %).

L'évolution des tonnes-kilomètres est différente de celle des tonnes.

On observe une hausse de 6,7 % pour l'ensemble des professions, et de + 5,7 % pour compte d'autrui. Les tonnes-kilomètres produites par le compte propre ont progressé de 8,4 %.

La hausse la plus importante s'observe dans le transport pour compte d'autrui à plus de 150 km (+ 9,5 %).

La croissance des tonnes-kilomètres est plus importante que celle des tonnes (qui parfois sont en baisse comme dans le transport pour compte d'autrui à courte distance). Cette évolution est due à la part de plus en plus importante du trafic à longue distance. La distance moyenne de transport d'une tonne de marchandises pour l'ensemble des professions est passée de 40 km en 1968 à 51 km en 1972, quelle que soit la distance en charge (soit un accroissement de 27,5 %). En particulier, dans les transports réalisés à plus de 150 km, la distance moyenne de transport d'une tonne de marchandises en 1972 est de 327 km pour l'ensemble des professions et de 364 km pour le compte d'autrui.

b) Véhicules gros porteurs de charge utile supérieure ou égale à 6,6 tonnes (tableau V).

Pour les petites distances, le tonnage transporté pour le compte d'autrui a aussi baissé (- 5,1 % à moins de 50 km et - 4,9 % de 50 km à 150 km).

Par contre, à plus de 150 km, on observe une forte croissance du tonnage transporté (+ 9,2 %).

Dans l'ensemble des professions et dans le compte propre, après la diminution observée en 1971, une reprise semble s'amorcer, mais sans atteindre toutefois les niveaux de 1970.

C'est encore dans le transport pour compte d'autrui, à plus de 150 km que les tonnes-kilomètres produites ont progressé le plus (+ 8,5 %).

- CHAPITRE III -

- Résultats concernant l'année 1972 -

I - Les tableaux I à V qui font ressortir l'évolution des cinq dernières années, permettent aussi de constater qu'en 1972 :

A) L'effectif du parc en service s'élève à 1 067 milliers de véhicules. Les transporteurs pour compte d'autrui utilisent seulement 16,9 % de l'effectif du parc en service, mais leur potentiel de transport est surtout constitué de véhicules très gros porteurs (66,1 % de véhicules dont la charge utile est supérieure ou égale à 17 tonnes sont utilisés par les transporteurs pour compte d'autrui ).

B) La capacité totale du parc en service est de 5 172 milliers de tonnes, dont 33,5 % est due au compte d'autrui (pour les véhicules de charge utile supérieure à 6,6 t, cette part s'élève à 45,1 %).

C) Les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre ont chargé 1 438 millions de tonnes et produit 72,8 milliards de tonnes-kilomètres. Les transporteurs professionnels jouent un rôle important dans le transport à grande distance : ils ont chargé 34,9 % du tonnage total et réalisé 61,1 % des tonnes-kilomètres. En particulier, au-dessus de 150 km, ils ont chargé 69,5 % du tonnage et produit 77,3 % des tonnes-kilomètres relatives à cette coupure de distance.

II - Les tableaux VI à X qui donnent seulement les résultats relatifs à 1972, permettent en rapprochant la présente note avec celle relative à l'enquête de 1971, pour les mêmes catégories d'informations (Note S.A.E.I. n° 257), de faire les remarques suivantes:

A) Répartition du trafic selon les différentes catégories de trajet  
(Tableau VI)

On notera l'importance du tonnage transporté en navettes sur les distances inférieures à 50 km (90,7 % pour le compte d'autrui, 84,5 % pour le compte propre).

Pour toutes les catégories de trajet, la distance moyenne de transport d'une tonne s'est allongée ( + 9,4 % pour le compte d'autrui et + 3,1 % pour le compte propre).

B) Répartition du trafic en 1972 selon 8 coupures de distance en charge (Tableau VII)

Ce tableau montre la part importante du trafic à petite distance : 50,5 % du tonnage est transporté à moins de 25 km pour le compte d'autrui et 68,5 % pour le compte propre.

Jusqu'à 150 km, le transport pour compte d'autrui est beaucoup plus faible que celui pour compte propre. (A moins de 150 km, 31,5 % du tonnage est transporté pour le compte d'autrui). A partir de 150 km, la situation est inversée. En particulier à très grande distance, au-dessus de 500 km, le compte d'autrui effectue 85,9 % du tonnage et 86,1 % des tonnes-kilomètres.

C) Répartition du trafic en 1972 selon la classe de charge utile et la catégorie de distance en charge (Tableau VIII)

Tant pour les véhicules pour compte d'autrui que pour ceux pour compte propre, c'est la classe des véhicules, dont la charge utile est comprise en 9 t et 13 t, qui transporte la part la plus importante du tonnage chargé (31,5 % pour le compte d'autrui ; 32,5 % pour le compte propre).

Le tableau met aussi en évidence le rôle joué par les véhicules gros porteurs publics sur grande distance. De 1971 à 1972, le tonnage transporté par des véhicules de charge utile supérieure ou égale à 17 tonnes a progressé de 8,6 % pour le compte d'autrui et de 26,9 % pour le compte propre. Pour les tonnes-kilomètres, dans cette même classe de charge utile, les progressions sont dans le transport pour compte d'autrui : + 9,8 %, pour le compte propre : + 27,9 %.

D) Parcours moyen annuel par véhicule en service (Tableau IX)

Les parcours moyens présentés dans ce tableau peuvent sembler faibles. Il faut donc remarquer :

1) Ces parcours correspondent au parcours effectué annuellement par un véhicule en service. Il a donc été tenu compte des véhicules immobilisés lors de la semaine d'enquête, mais en état de marche (absence de marchandises, vacances, vieux véhicules roulant peu, etc....).

Cette catégorie de véhicules représente 33 % du parc en service pour le compte d'autrui et 45 % de celui pour le compte propre.

2) Les remorques sont des véhicules d'appoint qui roulent très peu, et par conséquent font baisser un peu la moyenne. L'effectif des remorques est de 5 % du parc en service pour le compte d'autrui et de 9 % de celui pour compte propre.

3) Les parcours moyens sont donnés ici quelles que soient les catégories de trafic (zones courtes, zones longues, etc...). Or pour le compte d'autrui 18 % des véhicules-kilomètres sont effectués à moins de 50 km et pour le compte propre cette proportion est de 44 %.

L'évolution du parcours moyen de 1971 à 1972 est différente selon la profession de l'utilisateur.

Pour le compte d'autrui, quel que soit le genre de véhicule, le parcours moyen s'est allongé : + 1,1 % pour les camions, + 17,4 % pour les remorques et + 0,7 % pour les semi-remorques.

Pour le compte propre : - 3,5 % pour les camions, + 24 % pour les remorques, + 15,2 % pour les semi-remorques.

Il faut cependant remarquer que pour les remorques, ces variations ne sont pas très significatives, les observations étant peu nombreuses.

E) Les marchandises transportées pendant l'année 1972 (tableaux XA et XB)

Comme les années précédentes, les transporteurs routiers ont principalement chargé des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction, (51,1 % du tonnage transporté pour le compte d'autrui et 59,5 % du tonnage transporté pour le compte propre). La plus grande partie de ce trafic s'effectue à moins de 25 km (68,5 % pour le compte d'autrui - 81,6 % pour le compte propre).

- CONCLUSION -

Malgré les baisses de trafic observées à courte distance, le transport routier continue de jouer un rôle essentiel dans le transport de marchandises. C'est à grande distance (au-dessus de 150 km) que la progression du trafic a été la plus importante ces dernières années (de 1968 à 1972, au-dessus de 150 km : 3,5 % pour les tonnes, + 30,5 % pour les tonnes-kilomètres).

Au-dessus de 50 km (cette coupure de distance étant choisie afin de diminuer la part des transports de matériaux de construction, de déblais, de terres, etc...) par rapport à tous les modes de transport de marchandises (S.N.C.F. Navigation intérieure et route) le transport routier a chargé 49 % du tonnage et réalisé 41 % des tonnes-kilomètres en 1972.

En ce qui concerne les tonnes-kilomètres (sur toutes distances), la route avait dépassé la S.N.C.F. en 1971.

En 1972, l'écart s'est accentué entre ces deux modes (6 % par rapport à la S.N.C.F.). L'importante évolution des tonnes-kilomètres est due principalement aux transports professionnels, c'est-à-dire pour le compte d'autrui.

I - EVOLUTION DU PARC EN SERVICE SELON LA CLASSE DE CHARGE UTILE

(nouveau mode de classement professionnel)

Unité : millier de véhicules

Classes de charge utile en tonnes	1968	1969	1970	1971	1972
<u>ENSEMBLE DES PROFESSIONS</u>					
1,0 t à 1,7 t	392	398	410	418	422
1,8 t à 2,9 t	195	188	178	170	163
3,0 t à 4,5 t	88	89	101	101	106
4,6 t à 6,5 t	122	120	128	121	117
6,6 t à 8,9 t	57	58	66	61	63
9,0 t à 12,9 t	99	105	114	112	115
13,0 t à 16,9 t	18	20	18	23	25
17,0 t et plus	32	38	47	49	56
TOUTES C.U.	1 003	1 016	1 062	1 055	1 067
<u>TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</u>					
1,0 t à 1,7 t	14	16	20	19	22
1,8 t à 2,9 t	21	23	25	23	22
3,0 t à 4,5 t	10	12	15	14	15
4,6 t à 6,5 t	18	21	21	22	22
6,6 t à 8,9 t	12	12	12	12	11
9,0 t à 12,9 t	40	43	47	43	42
13,0 t à 16,9 t	7	8	7	8	9
17,0 t et plus	20	26	32	33	37
TOUTES C.U.	142	161	179	174	180
<u>TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</u>					
1,0 t à 1,7 t	378	382	390	399	400
1,8 t à 2,9 t	174	165	153	147	141
3,0 t à 4,5 t	78	77	86	87	91
4,6 t à 6,5 t	104	99	107	99	95
6,6 t à 8,9 t	45	46	54	49	52
9,0 t à 12,9 t	59	62	67	69	73
13,0 t à 16,9 t	11	12	11	15	16
17,0 t et plus	12	12	15	16	19
TOUTES C.U.	861	855	883	881	887

**II - EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE**

**DES VEHICULES EN SERVICE**

(nouveau mode de classement professionnel)

Unité : millier de tonnes

Profession de l'utilisateur	1968	1969	1970	1971	1972
<b>I - TOUS VEHICULES DE CHARGE UTILE &gt; 1 TONNE</b>					
Compte d'autrui	1 253	1 463	1 653	1 642	1 731
Compte propre	3 060	3 068	3 281	3 320	3 441
<b>ENSEMBLE</b>	<b>4 313</b>	<b>4 531</b>	<b>4 934</b>	<b>4 962</b>	<b>5 172</b>
<b>II - VEHICULES GROS PORTEURS DE CHARGE UTILE &gt; 6,6 TONNES</b>					
Compte d'autrui	1 059	1 240	1 411	1 402	1 486
Compte propre	1 379	1 430	1 585	1 665	1 806
<b>ENSEMBLE</b>	<b>2 438</b>	<b>2 670</b>	<b>2 996</b>	<b>3 067</b>	<b>3 292</b>

**CLASSES DE CHARGE UTILE**

Limites des classes de Charge utile	Valeurs moyennes Observées
1,0 t à 1,7 t	1,28 t
1,8 t à 2,9 t	2,17 t
3,0 t à 4,5 t	3,46 t
4,6 t à 6,5 t	5,29 t
6,6 t à 8,9 t	7,39 t
9,0 t à 12,9 t	10,32 t
13,0 t à 16,9 t	14,85 t
17,0 t et plus	22,65 t

III - EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES(VEHICULES DE CHARGE UTILE  $\geq$  1 TONNE)

(nouveau mode de classement professionnel)

TONNES

Unité : million de tonnes

Profession de l'utilisateur et catégories de distances en charge (km) (*)	1968	1969	1970	1971	1972
<b>A/ TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</b>					
[ 0,50 [	298	348	370	347	325
[ 50,150 [	67	80	84	91	88
[150, → [	64	75	76	81	89
Toutes distances	429	503	530	519	502
<b>B/ TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</b>					
[ 0,50 [	820	851	875	747	777
[ 50,150 [	105	113	122	110	120
[150, → [	35	37	37	36	39
Toutes distances	960	1 001	1 034	893	936
<b>C/ ENSEMBLE DES PROFESSIONS</b>					
[ 0,50 [	1 118	1 199	1 245	1 094	1 102
[ 50,150 [	172	193	206	201	208
[150, → [	99	112	113	117	128
Toutes distances	1 389	1 504	1 564	1 412	1 438

EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES SELON LES AUTRES MODES DE TRANSPORT TERRESTRE

Unité : million de tonnes

	1968	1969	1970	1971	1972
A/ S.N.C.F.	229	243	250	240	246
B/ Navigation intérieure	102	110	110	107	109
C/ Oléoducs (1)					
produits finis	8	10	13	14	18
produits bruts	30	35	46	47	51

(1) Non compris les oléoducs des raffineries côtières.

(\*) [ 0,50 [ : de 0 à 49,9 km.  
 [ 50,150 [ : de 50,0 km à 149,9 km.  
 [150, → [ : 150,0 km et plus.

IV - EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES(VEHICULES DE CHARGE UTILE  $\geq$  1 TONNE)

(nouveau mode de classement professionnel)

TONNES - KILOMETRES

Unité : milliard de tonnes-kilomètres

Profession de l'utilisateur et catégories de distances en charge (km)	1968	1969	1970	1971	1972
<b>A/ TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</b>					
[ 0,50 [	3,8	4,5	4,9	4,8	4,8
[ 50,150 [	5,4	6,5	6,9	7,7	7,3
[150, → [	22,6	26,8	27,3	29,6	32,4
Toutes distances	31,8	37,8	39,1	42,1	44,5
<b>B/ TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</b>					
[ 0,50 [	8,4	8,8	9,8	9,0	9,6
[ 50,150 [	7,3	8,1	8,9	8,1	9,2
[150, → [	8,3	8,6	9,1	9,0	9,5
Toutes distances	24,0	25,5	27,8	26,1	28,3
<b>G/ ENSEMBLE DES PROFESSIONS</b>					
[ 0,50 [	12,2	13,3	14,7	13,8	14,4
[ 50,150 [	12,7	14,6	15,8	15,8	16,5
[150, → [	30,9	35,4	36,4	38,6	41,9
Toutes distances	55,8	63,3	66,9	68,2	72,8

EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES SELON LES AUTRES MODES DE TRANSPORT TERRESTRE

Unité : milliard de tonnes-kilomètres

	1968	1969	1970	1971	1972
<b>A/ S.N.C.F.</b>	63,0	67,2	70,4	67,0	68,6
<b>B/ Navigation intérieure</b>	13,3	14,6	14,1	13,8	14,2
<b>C/ Oléoducs (1)</b>					
Produits finis	1,2	2,0	2,5	2,8	3,5
produits bruts	16,9	18,8	23,8	24,5	26,2

(1) Non compris les oléoducs des raffineries côtières.

**V - EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES**  
**VEHICULES GROS PORTEURS DE CHARGE UTILE  $\geq$  6,6 TONNES**  
 (nouveau mode de classement professionnel)

Unités: million de tonnes  
 milliard de tonnes - kilomètres

Profession de l'utilisateur et catégories de distance en charge (km)	1968	1969	1970	1971	1972
<b>1ère partie - TONNES</b>					
<b>A/ TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</b>					
[ 0,50 [	266	321	336	313	297
[ 50,150 [	58	70	74	81	77
[150, → [	61	72	71	76	83
Toutes distances	385	463	481	470	457
<b>B/ TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</b>					
[ 0,50 [	536	595	599	533	577
[ 50,150 [	69	73	82	77	87
[150, → [	26	28	28	28	31
Toutes distances	631	696	709	638	695
<b>C/ ENSEMBLE DES PROFESSIONS</b>					
[ 0,50 [	802	916	935	846	874
[ 50,150 [	127	143	156	158	164
[150, → [	87	100	99	104	114
Toutes distances	1 016	1 159	1 1190	1 108	1 152
<b>2ème partie - TONNES - KILOMETRES</b>					
<b>A/ TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</b>					
[ 0,50 [	3,4	4,0	4,4	4,3	4,4
[ 50,150 [	4,8	5,8	6,2	7,1	6,6
[150, → [	21,7	25,6	26,1	28,3	30,7
Toutes distances	29,9	35,4	36,7	39,7	41,7
<b>B/ TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</b>					
[ 0,50 [	5,9	6,4	6,9	6,4	7,2
[ 50,150 [	5,3	5,8	6,3	5,9	6,9
[150, → [	6,8	7,0	7,3	7,6	8,0
Toutes distances	18,0	19,2	20,5	19,9	22,1
<b>C/ ENSEMBLE DES PROFESSIONS</b>					
[ 0,50 [	9,3	10,4	11,3	10,7	11,6
[ 50,150 [	10,1	11,6	12,5	13,0	13,5
[150, → [	28,5	32,6	33,4	35,9	38,7
Toutes distances	47,9	54,6	57,2	59,6	63,8

## VI - REPARTITION DU TRAFIC EN 1972 SELON LES DIFFERENTES CATEGORIES DE TRAJET

Véhicules de charge utile  $\geq$  1 tonne

Unités: million de tonnes  
 milliard de tonnes-kilomètres  
 kilomètre:

CATEGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km)	COMPTE D'AUTRUI				COMPTE PROPRE			
	Circuits	Navettes	Autres trajets	TOTAL	Circuits	Navettes	Autres trajets	TOTAL
	A) <u>TONNAGES TRANSPORTES</u>							
[ 0,50 [	4,2	294,7	25,9	324,8	16,9	656,7	103,7	777,3
[ 50,150 [	5,1	46,4	36,2	87,7	17,0	54,2	49,0	120,2
[ 150, → [	4,9	0,2	84,3	89,4	8,7	0,1	29,7	38,5
Toutes distances	14,2	341,3	146,4	501,9	42,6	711,0	182,4	936,0
	B) <u>TONNES - KILOMETRES</u>							
[ 0,50 [	ε	4,2	0,6	4,8	0,2	7,3	2,1	9,6
[ 50,150 [	0,2	3,6	3,5	7,3	0,8	4,1	4,3	9,2
[ 150, → [	0,6	ε	31,8	32,4	1,0	ε	8,5	9,5
Toutes distances	0,8	7,8	35,9	44,5	2,0	11,4	14,9	28,3
	C) <u>DISTANCE MOYENNE DE TRANSPORT D'UNE TONNE</u>							
[ 0,50 [	"	14,3	23,2	14,8	"	11,1	20,3	12,4
[ 50,150 [	"	77,6	96,7	83,2	"	75,7	87,8	76,5
[ 150, → [	"	277,7	377,2	362,4	"	134,0	286,2	24,8
Toutes distances	"	22,9	245,2	88,7	"	16,0	81,7	30,2

VII - REPARTITION DU TRAFIC EN 1972SELON 8 COUPURES DE DISTANCE EN CHARGEVéhicules de charge utile  $\geq$  1 tonne .Unités : million de tonnes  
million de tonnes-kilomètres

Coupures de distances en charge (km)	Compte d'autrui	Compte propre	Ensemble des professions
<u>I - TONNES</u>			
[ 0,25 [	253,4	641,0	894,4
[ 25,50 [	71,4	136,4	207,8
[ 50,100 [	56,7	85,3	142,0
[ 100,150 [	31,0	34,9	65,9
[ 150,300 [	44,8	27,9	72,7
[ 300,400 [	12,9	4,4	17,3
[ 400,500 [	10,4	2,6	13,0
[ 500, → [	21,3	3,5	24,8
Toutes distances	501,9	936,0	1 437,9
<u>II - TONNES - KILOMETRES</u>			
[ 0,25 [	2 461	5 159	7 620
[ 25,50 [	2 362	4 434	6 796
[ 50,100 [	3 794	5 482	9 276
[ 100,150 [	3 543	3 696	7 239
[ 150,300 [	8 913	4 790	13 703
[ 300,400 [	4 298	1 305	5 603
[ 400,500 [	4 552	1 049	5 601
[ 500, → [	14 619	2 362	16 981
Toutes distances	44 542	28 277	72 819

VIII - REPARTITION DU TRAFIC EN 1972 SELON LA CLASSEDE CHARGE UTILE ET LA CATEGORIE DEDISTANCE EN CHARGEUnités: Million de tonnes  
Milliard de tonnes-kilomètres

Classes de charge utile en tonnes	TONNES				TONNES - KILOMETRES			
	Catégories de distances en charge				Catégories de distances en charge			
	0,50	50,150	150,	TOTAL	0,50	50,150	150,	TOTAL
<b>A - TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI</b>								
1,0t à 1,7t	4,2	0,7	0,2	5,1	0,1	0,2	0,5	0,8
1,8t à 2,9t	6,2	2,9	1,8	10,9	0,1	0,2	0,5	0,8
3,0t à 4,5t	6,0	2,1	1,2	9,3	0,1	0,1	0,3	0,5
4,6t à 6,5t	11,9	4,8	3,3	20,0	0,2	0,4	0,9	1,5
6,6t à 8,9t	15,6	3,5	1,5	20,6	0,2	0,3	0,4	0,9
9,0t à 12,9t	115,2	19,9	22,8	157,9	1,6	1,7	8,1	11,4
13,0t à 16,9t	98,7	6,8	2,2	107,7	1,3	0,5	0,7	2,5
17,0t et plus	67,0	47,0	56,4	170,4	1,3	4,1	21,5	26,9
Toutes C.U.	324,8	87,7	89,4	501,9	4,8	7,3	32,4	44,5
<b>B - TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE</b>								
1,0t à 1,7t	45,2	8,7	1,6	55,5	0,6	0,6	0,3	1,5
1,8t à 2,9t	38,4	3,9	1,3	43,6	0,4	0,2	0,2	0,8
3,0t à 4,5t	40,9	7,4	1,7	50,0	0,5	0,5	0,3	1,3
4,6t à 6,5t	75,2	13,0	3,3	91,5	0,9	0,9	0,6	2,4
6,6t à 8,9t	78,3	12,3	4,1	94,7	1,0	0,9	0,9	2,8
9,0t à 12,9t	255,9	37,0	11,7	304,6	2,9	2,9	3,0	8,8
13,0t à 16,9t	177,0	7,5	1,7	186,2	1,9	0,6	0,4	2,9
17,0t et plus	66,4	30,4	13,1	109,9	1,4	2,6	3,8	7,8
Toutes C.U.	777,3	120,2	38,5	936,0	9,6	9,2	9,5	28,3
<b>C - ENSEMBLE DES PROFESSIONS</b>								
1,0t à 1,7t	49,4	9,4	1,8	60,6	1,1	1,0	1,0	3,1
1,8t à 2,9t	44,6	6,8	3,1	54,5				
3,0t à 4,5t	46,9	9,5	2,9	59,3	0,6	0,6	0,6	1,8
4,6t à 6,5t	87,1	17,8	6,6	111,5	1,1	1,3	1,5	3,9
6,6t à 8,9t	93,9	15,8	5,6	115,3	1,2	1,2	1,3	3,7
9,0t à 12,9t	371,1	56,9	34,5	462,5	4,5	4,6	11,1	20,2
13,0t à 16,9t	275,7	14,3	3,9	293,9	3,2	1,1	1,1	5,4
17,0t et plus	133,4	77,4	69,5	280,3	2,7	6,7	25,3	34,7
Toutes C.U.	1 102,1	207,9	127,9	1 437,9	14,4	16,5	41,9	72,8

IX - PARCOURS MOYEN ANNUEL PAR VEHICULE EN SERVICE

(A N N E E 1972)

Unité : millier de kilomètres

Classes Genres de C.U. en tonnes	CAMIONS	REMQRQUES	SEMI-REMQRQUES	TOUS GENRES
<u>COMPTE D'AUTRUI</u>				
1,0 t à 1,7 t	10,8	"	"	10,7
1,8 t à 2,9 t	23,5	"	"	23,8
3,0 t à 4,5 t	20,9	22,5	5,1	20,2
4,6 t à 6,5 t	25,6	32,7	8,9	24,1
6,6 t à 8,9 t	22,1	22,1	13,6	20,8
9,0 t à 12,9 t	41,9	39,6	37,0	40,9
13,0 t à 16,9 t	41,2	31,6	26,8	36,0
17,0 t et plus	53,8	34,5	54,7	54,3
Toutes C.U.	27,0	33,1	45,9	32,7
<u>COMPTE PROPRE</u>				
1,0 t à 1,7 t	8,1	"	"	7,9
1,8 t à 2,9 t	6,0	"	"	5,9
3,0 t à 4,5 t	12,8	0,9	3,1	9,3
4,6 t à 6,5 t	14,2	0,9	7,8	10,8
6,6 t à 8,9 t	19,1	3,9	13,8	16,2
9,0 t à 12,9 t	25,4	19,3	19,0	24,0
13,0 t à 16,9 t	31,5	9,0	20,5	25,9
17,0 t et plus	26,1	15,4	38,4	37,0
Toutes C.U.	10,9	3,1	25,7	10,8
<u>ENSEMBLE DES PROFESSIONS</u>				
1,0 t à 1,7 t	8,2	"	"	8,1
1,8 t à 2,9 t	8,6	2,6	"	8,1
3,0 t à 4,5 t	14,2	1,9	3,5	10,8
4,6 t à 6,5 t	16,4	3,5	8,4	13,3
6,6 t à 8,9 t	19,6	5,5	13,7	17,0
9,0 t à 12,9 t	31,3	26,0	27,9	30,4
13,0 t à 16,9 t	35,0	14,0	30,0	29,5
17,0 t et plus	32,2	23,9	49,3	48,4
Toutes C.U.	13,1	6,2	37,4	14,5

X A - MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT L'ANNEE 1972 -- COMPTE D'AUTRUI -

Tonnes transportées

Unité : millier de tonnes

MARCHANDISES CLASSEES SELON LES SECTIONS N.S.T.	TOUTES DISTANCES		Dont par catégories de distance en charge			
	Tonnes	Pourcentage	[ 0,25 [	[25,50[	[50,150[	[150, →[
0 Produits agricoles et animaux vivants	38 074	7,6	14 751	6 985	8 277	8 061
1 Denrées alimentaires et fourrages	38 757	7,7	11 954	3 880	9 322	13 601
2 Combustibles minéraux solides	9 184	1,8	5 209	1 465	1 827	683
3 A Produits pétroliers bruts	139	E	7	10	44	78
3 B Produits pétroliers raffinés	27 173	5,4	5 505	3 945	11 353	6 370
4 A Minerais ferreux & déchets p.métallurgie	3 471	0,7	2 634	187	274	376
4 B Minerais et déchets non ferreux	5 486	1,1	3 254	1 274	729	229
5 A Produits métallurgiques ferreux	14 748	2,9	4 280	1 283	2 424	6 761
5 B Produits métallurgiques non ferreux	2 015	0,4	484	55	296	1 180
6 A Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	256 699	51,1	175 963	40 329	29 541	10 866
6 B Matières premières pour l'industrie chimique	985	0,2	15	253	182	535
7 Engrais	9 285	1,9	4 863	876	1 678	1 868
8 A Produits chimiques de base	6 341	1,3	908	688	1 396	3 349
8 B Pâtes à papier et cellulose	1 949	0,4	743	320	276	610
8 C Autres produits chimiques	6 324	1,3	859	494	1 450	3 521
9 A Matériel de transport & matériel agricole	4 370	0,9	1 294	428	864	1 784
9 B Machines et articles métalliques	10 725	2,1	2 310	1 022	1 681	5 712
9 C Verre, faïence, porcelaine	2 344	0,5	606	112	399	1 227
9 D Autres articles manufacturés	63 815	12,7	17 759	7 832	15 645	22 579
<b>TOTAL</b>	<b>501 884</b>	<b>100,0</b>	<b>253 398</b>	<b>71 438</b>	<b>87 658</b>	<b>89 390</b>

X B - MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT L'ANNEE 1972- COMPTE PROPRE -

Tonnes transportées

Unité : millier de tonnes

MARCHANDISES CLASSEES SELON LES SECTIONS N.S.T.	TOUTES DISTANCES		Dont par catégories de distance en charge			
	Tonnes	Pourcentage	[0,25 [	[25,50 [	[50,150 [	[150, → [
0 Produits agricoles et animaux vivants	90 073	9,6	46 504	17 698	18 826	7 045
1 Denrées alimentaires et fourrages	101 720	11,0	34 092	24 021	33 800	10 607
2 Combustibles minéraux solides	14 641	1,2	12 800	1 259	484	98
3 A Produits pétroliers bruts	18	ε	-	8	7	3
3 B Produits pétroliers raffinés	42 195	4,5	18 976	9 399	11 190	2 630
4 A Minerais ferreux & déchets p.métallurgie	9 440	1,0	7 370	1 089	852	129
4 B Minerais et déchets non ferreux	3 200	0,3	2 966	50	82	102
5 A Produits métallurgiques ferreux	10 327	1,1	5 305	1 276	2 255	1 491
5 B Produits métallurgiques non ferreux	1 211	0,1	574	188	236	213
6 A Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	556 527	59,6	454 340	64 717	32 555	4 915
6 B Matières premières pour l'industrie chimique	1 163	0,1	993	20	77	73
7 Engrais	21 213	2,3	14 838	2 909	2 610	856
8 A Produits chimiques de base	3 142	0,3	1 321	413	896	512
8 B Pâtes à papier et cellulose	1 457	0,2	501	456	386	114
8 C Autres produits chimiques	4 599	0,5	2 050	616	1 124	809
9 A Matériel de transport & matériel agricole	5 960	0,7	2 970	1 156	998	836
9 B Machines et articles métalliques	17 349	1,9	8 168	2 435	4 075	2 671
9 C Verre, faïence, porcelaine	2 648	0,3	1 465	287	502	394
9 D Autres articles manufacturés	49 075	5,3	25 762	8 346	10 084	4 883
TOTAL	935 958	100,0	640 995	136 343	120 239	38 381

X A<sup>2</sup> - MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT L'ANNEE 1972 -

- COMPTE D'AUTRUI -

Tonnes - kilomètres

Unité : million de tonnes-kilomètres

MARCHANDISES CLASSEES SELON LES SECTIONS N.S.T.	TOUTES DISTANCES		Dont par catégories de distance en charge			
	Tonnes	Pourcentage	0,25	25,50	50,150	150, →
0 Produits agricoles et animaux vivants	4 115,6	9,2	193,7	232,6	696,0	2 993,3
1 Denrées alimentaires et fourrages	6 480,3	14,6	123,4	127,2	789,8	5 439,9
2 Combustibles minéraux solides	409,9	0,9	35,5	50,2	157,5	166,7
3 A Produits pétroliers bruts	33,8	0,1	—	0,4	3,2	30,2
3 B Produits pétroliers raffinés	2 702,1	6,1	62,4	137,1	989,1	1 513,5
4 A Minerais ferreux & déchets p.métallurgie	191,9	0,4	22,6	6,4	24,6	138,3
4 B Minerais et déchets non ferreux	230,9	0,5	45,3	38,3	53,2	94,1
5 A Produits métallurgiques ferreux	2 834,8	6,4	36,5	45,0	215,3	2 538,0
5 B Produits métallurgiques non ferreux	549,5	1,2	4,1	2,3	21,6	521,5
6 A Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	8 644,8	19,4	1 665,9	1 338,3	2 372,9	3 267,7
6 B Matières premières pour l'industrie chimique	237,3	0,5	0,2	9,5	14,2	213,4
7 Engrais	763,6	1,7	56,1	27,2	156,6	523,7
8 A Produits chimiques de base	1 568,8	3,5	9,0	21,7	131,7	1 406,4
8 B Pâtes à papier et cellulose	276,7	0,6	7,4	10,0	26,1	233,2
8 C Autres produits chimiques	1 718,6	3,9	7,5	15,0	129,2	1 566,9
9 A Matériel de transport & matériel agricole	738,6	1,7	14,3	14,1	71,3	638,9
9 B Machines et articles métalliques	2 567,5	5,8	24,5	32,3	161,3	2 349,4
9 C Verre, faïence, porcelaine	532,3	1,2	4,8	4,0	36,4	487,1
9 D Autres articles manufacturés	9 944,1	22,3	147,5	250,7	1 287,0	8 258,9
TOTAL	44 541,1	100,0	2 460,7	2 362,3	7 337,0	32 381,1

X B - MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT L'ANNEE 1972- COMPTE PROPRE -

Tonnes - kilomètres

Unité : million de tonnes-kilomètres

MARCHANDISES CLASSEES SELON LES SECTIONS N.S.T.	TOUTES DISTANCES		Dont par catégories de distance en charge			
	Tonnes	Pourcentage	[0,25[	[25,50[	[50,150[	[150,—→[
0 Produits agricoles et animaux vivants	4 262,1	15,1	439,7	585,2	1 482,4	1 754,8
1 Denrées alimentaires et fourrages	6 047,9	21,4	356,1	762,0	2 431,3	2 498,5
2 Combustibles minéraux solides	173,1	0,6	70,1	36,1	44,4	22,5
3 A Produits pétroliers bruts	1,0	ε	—	0,3	0,3	0,4
3 B Produits pétroliers raffinés	1 759,9	6,2	200,0	303,2	815,1	441,6
4 A Minerais ferreux & déchets p.métallurgie	181,5	0,6	49,7	35,7	62,6	33,5
4 B Minerais et déchets non ferreux	52,5	0,2	12,9	1,8	8,1	29,7
5 A Produits métallurgiques ferreux	669,5	2,4	38,3	44,1	184,9	402,2
5 B Produits métallurgiques non ferreux	101,8	0,4	5,4	6,5	21,9	68,0
6 A Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction	9 165,9	32,4	3 446,3	2 115,1	2 494,0	1 110,5
6 B Matières premières pour l'industrie chimique	28,6	0,1	2,5	0,6	6,9	18,6
7 Engrais	638,0	2,3	136,7	91,9	212,4	197,0
8 A Produits chimiques de base	234,3	0,8	12,9	14,0	77,4	130,0
8 B Pâtes à papier et cellulose	86,8	0,3	4,0	16,7	33,9	32,2
8 C Autres produits chimiques	362,9	1,3	22,9	17,1	87,5	235,4
9 A Matériel de transport & matériel agricole	372,4	1,3	26,0	42,7	81,8	221,9
9 B Machines et articles métalliques	1 302,9	4,6	88,3	82,9	312,6	819,1
9 C Verre, faïence, porcelaine	168,5	0,6	5,5	8,9	39,9	114,2
9 D Autres articles manufacturés	2 667,8	9,4	241,7	269,1	780,4	1 376,6
<b>TOTAL</b>	<b>28 277,4</b>	<b>100,0</b>	<b>5 159,0</b>	<b>4 433,9</b>	<b>9 177,8</b>	<b>9 506,7</b>