

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Economiques
et Internationales

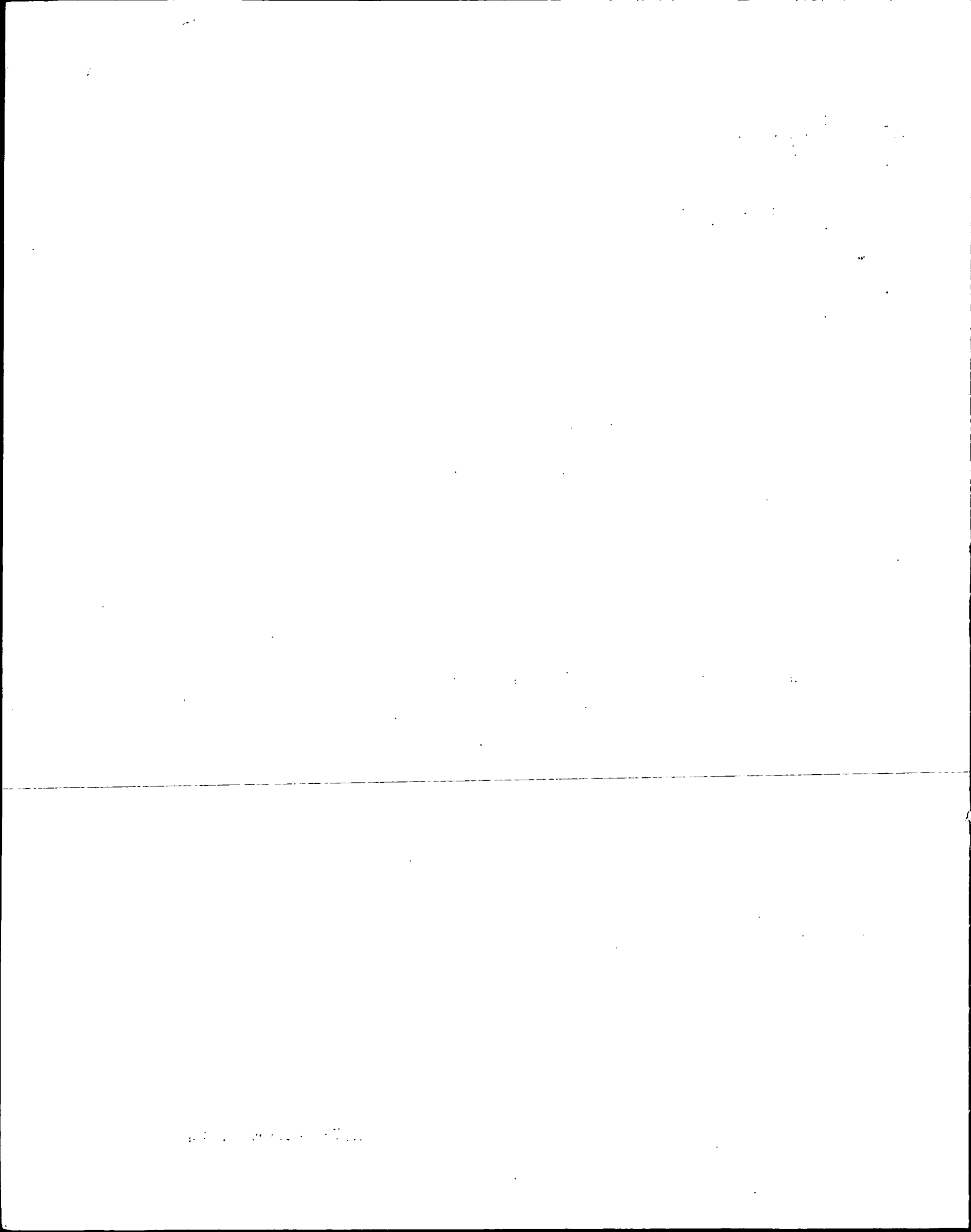
S.A.E.I. N° 0072

NOTE D'INFORMATION N° 20

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
EN 1962



PARIS - Mars 1964



LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1962

S O M M A I R E

- I - Organisation générale.
- II - Le parc de véhicules en service - Capacité totale.
- III - Emploi du parc au cours de chaque trimestre de l'année 1962.
- IV - Estimation du trafic routier pendant l'année 1962.
- V - Classement du trafic selon le lieu du chargement.
- VI - Classement du trafic selon le carburant utilisé.
- VII - Marchandises transportées (estimation pour l'année).
- VIII - Véhicules employés selon les marchandises transportées

NOTE ANNEXE

Evolution du parc des véhicules diesel . . .

CHAPITRE I

ORGANISATION GENERALE

La présente note se propose de faire connaître les principaux résultats de l'enquête par sondage organisée par le Ministère des Travaux Publics et des Transports (1) et par l'I.N.S.E.E. avec le concours de l'Office Statistique des Communautés Européennes.

A la différence des enquêtes des années précédentes dont tous les questionnaires portaient sur une seule semaine (par exemple, du 23 au 29 Juin 1961), le sondage de 1962 a été réparti sur 18 semaines à partir du 1er Avril 1962, à raison de 1 000 questionnaires chaque quinzaine dont moitié pour les transports publics, moitié pour les transports privés. Cet étalement de l'enquête a permis de mieux apprécier les variations saisonnières et par conséquent de donner une meilleure estimation du trafic de l'année entière.(2)

L'enquête de 1962, comme celle des années précédentes, n'a porté que sur les véhicules de transport de marchandises de charge utile égale ou supérieure à une tonne (camions, remorques, semi-remorques).

Pour faciliter la comparaison avec les résultats des années précédentes, les renseignements sont présentés soit sous la forme de résultats moyens pour une semaine, soit pour l'année entière, en valeur absolue.

-
- (1) Service des Affaires Economiques et Internationales (Bureau Central de Statistiques) et Direction des Transports Terrestres (Service des Transports Routiers).
 - (2) Pour l'année 1963, l'enquête s'est déroulée dans les mêmes conditions qu'en 1962, mais a porté sur les quatre trimestres.

CHAPITRE II

Le parc de véhicules en service -Capacité totale.

a) Selon la définition adoptée pour les enquêtes précédentes le parc des véhicules en service comprend également les véhicules qui n'ont pas roulé pendant la semaine (pour laquelle le questionnaire a été envoyé) faute de marchandises ou pour des causes diverses (mais n'ayant pas le caractère d'un arrêt définitif ou de longue durée).

Pour faciliter les comparaisons avec les années précédentes dont les enquêtes avaient lieu au mois de Juin, le tableau n° 1 donne le parc au 2ème trimestre de 1962. Compte tenu de ce que le nombre de questionnaires envoyés à l'occasion de chaque enquête bimensuelle de 1962 était plus faible que pour les enquêtes précédentes (voir ch. III, § b), il a fallu s'en tenir à une moyenne pour le trimestre afin d'avoir à la même période de l'année des résultats d'une précision comparable.

b) On observe une progression du nombre de véhicules de toutes les classes de charges utile à l'exception de la catégorie 7t (-1%).

Deux points particuliers sont à signaler : d'une part, l'augmentation du nombre des 3,5 t qui marque une reprise (dans le secteur privé) après la baisse continue des années précédentes.

D'autre part, la très forte progression des véhicules de la classe 20 t (en fait 17 t et plus); cette classe comprend essentiellement des semi-remorques.

c) Capacité totale du parc (tableau II) - Calculée en multipliant l'effectif des véhicules de chaque classe de charge utile par le tonnage qui la désigne (probablement un peu différent du tonnage moyen) la capacité totale du parc a progressé de 6,5% en un an. Mais si on limite la comparaison aux véhicules gros porteurs, le taux est de 9,5% ; cette dernière augmentation est due principalement aux véhicules de très grande capacité (plus de 17 t).

Le taux de progression des gros porteurs est à peu près égal pour les transporteurs publics (9,3%) et les transporteurs privés (9,7%).

CHAPITRE III

Emploi du parc au cours de chaque trimestre de
l'année 1962

a) Le tableau III donne les résultats moyens hebdomadaires de chacun des trois derniers trimestres de 1962, et le rappel des enquêtes (sur une seule semaine) de 1961 et 1960.

La comparaison des trois trimestres de 1962 entre eux permet de constater que le parc en service diminue au 4ème trimestre (1) ; mais en même temps le tonnage chargé progresse et la distance moyenne de transports a tendance à diminuer.

D'autre part, le 3ème trimestre, celui des congés annuels, est marqué par une décroissance du trafic des transports publics, alors que l'inverse apparaît pour les transporteurs privés.

b) Avant de faire la comparaison avec les enquêtes des années précédentes, il faut souligner la différence de précisions des résultats ; pour chaque trimestre de 1962, les résultats sont obtenus avec 6 000 questionnaires véhicule/semaine répartis sur trois mois, alors que pour 1960 et 1961 ils portaient respectivement sur 9 400 et 10 200 véhicule/semaine rassemblés sur une seule semaine.

Cette réserve faite, il ressort de l'examen du tableau que pour l'ensemble des professions, le parcours moyen des véhicules du parc a été relativement constant, que le tonnage transporté a progressé ainsi que le tonnage kilométrique mais plus vite que l'effectif des véhicules en service, si l'on s'en tient aux comparaisons de 1962 avec les deux années antérieures ; cela provient de l'augmentation de la capacité totale du parc, très nette, en particulier, pour les gros porteurs (véhicules dont la charge utile est supérieure à 6,5 t).

(1) Comme cela avait déjà été constaté entre Juin et Novembre 1957.

Estimation du trafic routier d'ensemble pendant
l'année 1962

Disposant des données sur trois trimestres, il a été possible de procéder à une estimation du trafic annuel (tableaux VI et VII) plus précise qu'avec les résultats des enquêtes précédentes portant sur une seule semaine. La méthode de calcul a été la suivante :

1°- Estimation de l'ensemble des transports de chacun des trois trimestres. Pour cela les résultats des six semaines d'enquêtes sont divisés par six pour donner une moyenne hebdomadaire de trafic. Cette moyenne est alors multipliée par le nombre de semaines de travail du trimestre; ce nombre est identique pour les trois trimestres de 1962 (12,833).

2°- Pour estimer le trafic du 1er trimestre de 1962, pendant lequel aucune enquête n'a eu lieu, on a considéré la part de la consommation de gasoil pendant ce 1er trimestre dans la consommation annuelle totale de gasoil pour 1962. On a ainsi déterminé le total des tonnes et tonnes-kilomètres du 1er trimestre 1962, et on l'a réparti par coupure de distance selon les proportions observées pour le 4ème trimestre 1962.

3°- La méthode employée pour l'estimation annuelle du trafic des années précédentes était différente sur certains points.

Rappelons que l'on disposait des résultats d'une seule semaine toujours en Juin pour les années les plus récentes.

On estimait en premier le trafic total du mois de l'enquête (donc le mois de Juin en 1961, en 1960..) selon la même méthode que celle exposée ci-dessus § 1 et utilisée pour chacun des trois derniers trimestres de 1962.

Ensuite pour calculer le trafic de l'année, on considérait la part du mois de Juin dans le trafic (en tonnage) total de l'année de la S.N.C.F., faute d'autre élément précis sur l'activité générale des transports de marchandises, la statistique de la consommation mensuelle de gasoil n'offrant pas une précision suffisante.

4°- La valeur des estimations pour l'ensemble de l'année 1962 est donc améliorée par rapport aux enquêtes précédentes ; les questionnaires répartis sur trois trimestres ont été presque deux fois plus nombreux.

Aussi la comparaison avec les estimations précédentes ne peut être considérée comme absolument significative.

Le tableau n° VI fait apparaître en 1962 une augmentation du tonnage chargé de 9,5% par rapport à 1961, alors que pour la S.N.C.F. la différence est seulement de 0,4% et qu'il n'y en a eu aucune pour la navigation fluviale. Mais si pour la route, il y a eu progression du tonnage à courte et moyenne distance, on observe une baisse pour la grande distance.

Pour le tonnage kilométrique, le progrès de l'ensemble est légèrement plus accentué, mais les différences par coupures de distance sont au contraire nettement plus fortes que pour les tonnages ; notamment pour la grande distance (plus de 150 km) le tonnage kilométrique augmente de 3,3%, alors que le tonnage transporté baisse de 5,8%.

L'ensemble reflète l'augmentation continue des distances moyennes des transports routiers.

La progression de la consommation de gasoil en 1962 par rapport à 1961 a été de 13,8%. Cette augmentation est supérieure à celle du trafic des gros porteurs (tableau n° VII). Mais, en plus du développement du trafic, il y a une autre cause qui explique ce phénomène : l'extension du parc des véhicules diesel aux dépens des véhicules à essence. (Voir in fine - note annexe).

CHAPITRE VCLASSEMENT DE TRAFIC SELON LE LIEU DE CHARGEMENT

Le "lieu de chargement" n'est pas une notion géographique ; sous cette rubrique le transporteur devait indiquer la nature de l'établissement où la marchandise a été chargée.

Le tableau n° VIII qui a été établi avec les résultats des 2ème, 3ème et 4ème trimestres 1962, donne la répartition entre les lieux de chargement pour l'ensemble des transports, ainsi que pour les transports publics et les transports privés. Il est regrettable que, dans 22% des cas les déclarations des transporteurs ne précisent pas le lieu de chargement (Codes S et X)

Des résultats analogues ont été établis pour les lieux de déchargement, de sorte qu'il sera possible de publier ultérieurement des tableaux croisés : lieu de chargement X lieu de déchargement. Enfin, ce même renseignement a été, dans d'autres tableaux mécanographiques, combiné d'une part avec nature de la marchandise selon une nomenclature en 19 sections et, d'autre part, avec la classe de charge utile des véhicules. Les résultats pourraient être communiqués sur demande ; mais ils ne seront pas publiés. Les personnes intéressées pourront en prendre connaissance sur place.

CHAPITRE VI

CLASSEMENT DU TRAFIC SELON LE CARBURANT UTILISE

a) Le tableau n° IX donne la proportion des transports effectués par les camions diesel au cours du 2ème trimestre 1962.

Par rapport aux résultats publiés pour l'enquête de 1961, deux différences notables apparaissent: d'une part l'augmentation de la proportion des camions diesel dans le parc effectivement utilisé (25% au lieu de 23%) et d'autre part la progression de la part du tonnage transporté par ces mêmes camions (64% au lieu de 59%). Mais simultanément les parcours et le tonnage kilométrique des camions diesel restent dans les mêmes proportions qu'en 1961. Cela signifie que en 1961/1962 la dieselisation a surtout intéressé les transports à courte ou moyenne distance.

b) Le questionnaire employé ne permet pas de connaître le carburant utilisé pour les véhicules tracteurs des remorques et semi-remorques mais, compte tenu du tonnage moyen de ces véhicules, il paraît certain qu'il s'agit de diesel dans la presque totalité des cas.

En fin de compte, l'estimation de la part des diesels dans les transports de marchandises de 1962 peut être établie en additionnant le trafic assuré par camions diesel et celui qui est acheminé par remorques et semi-remorques.

CHAPITRE VII

MARCHANDISES TRANSPORTEES PENDANT L'ANNEE 1962

Les résultats des enquêtes des 2ème, 3ème et 4ème trimestre 1962 nous ont permis d'estimer les transports de chaque catégorie de marchandises pendant l'ensemble de ces neuf mois. Pour le premier trimestre 1962, le trafic total, estimé comme indiqué ci-dessus - chapitre IV, § 2 - a été réparti entre les différentes catégories de marchandises selon les proportions observées pour le 4ème trimestre 1962 compte tenu du fait, constaté par ailleurs, qu'il y a plus de similitude entre les 1er et 4ème trimestres qu'entre le 1er et le 2ème ou le 3ème.

Le tableau n° X donne les résultats d'ensemble pour l'année 1962. (A- Total, B- transports publics, C-Transports privés).

La nomenclature de marchandises utilisée pour le classement est la N.S.T. (nomenclature internationale des transports adoptée par le Ministère des Travaux Publics et des Transports pour les statistiques françaises). Les résultats publiés ici sont limités aux 19 sections.

CHAPITRE VIII

CLASSEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTEES SELON LA CHARGE UTILE DU VEHICULE

Le tableau n° XI donne la répartition des marchandises selon les 19 sections de la N.S.T. et les diverses classes de charge utile, pour les transporteurs publics d'une part, les transporteurs privés d'autre part.

Compte tenu de l'utilisation possible de ces résultats, et pour ne pas encombrer le tableau, les nombres qui y figurent correspondent à la moyenne hebdomadaire des transports pour l'ensemble des trois trimestres sur lesquels a porté l'enquête de 1962, sans distinction entre les camions, les remorques et les semi-remorques.

- NOTE ANNEXE -

EVOLUTION DU PARC DE VEHICULES DIESEL

Au cours de l'année 1962, le nombre des voitures particulières et des voitures commerciales à moteur diesel mises en service sur le marché français a poursuivi sa progression.

1959	925
1960	5.506
1961	8.124
1962	9.360

Au total : 23.915 véhicules qui doivent représenter à peu près le parc des voitures diesel à fin 1962.

Mais pour estimer l'effet de la progression de ce parc sur la consommation de gasoil, il vaut mieux calculer le niveau moyen du parc pour chaque année, en prenant la demi-somme des nombres de voitures enregistrées au début et à la fin de l'année :

1.7.61	10.500
1.7.62	19.200

soit une progression de 83 %.

D'autre part, les immatriculations de camions et camionnettes diesel neufs ont évolué comme suit :

Tableau A.

	1960	1961	1962
<u>Immatriculations de véhicules neufs (diesel)</u>	20.997	30.550	34.354
<u>Immatriculations de véhicules neufs (tous carburants)</u>	118.457	114.586	125.311
<u>% véhicules neufs diesel (tous véhicules neufs)</u>	17,7	26,7	27,4

Pour estimer le parc des camions et camionnettes diesel en service, il paraît raisonnable de ne retenir que les véhicules construits depuis 10 ans. Le tableau B montre que la part des véhicules diesel dans l'ensemble du parc a continué à progresser (inscriptions dans le Fichier Central des Automobiles).

Tableau B.

	Nombre de véhicules			Varia- tion 1962/1961	Varia- tions 1963/1962
	1/1/61	1/1/62	1/1/63		
a) Parc diesel < 10 ans	116.272	139.998	168.278	+23.726 (+20,4%)	+28.280 (20,2%)
Parc tous carburants < 10 ans	946.606	982.641	1035220	+36.035 (+ 3,8%)	+52.579 (+5,8%)
Proportion du parc diesel < 10 ans dans l'ensemble du parc tous carburants < 10 ans	12,3%	14,2%	16,3%		

TABLEAU I

EVOLUTION DU PARC EN SERVICE SELON LA CLASSE DE CHARGE UTILE
(Camions et véhicules spéciaux, remorques et semi-remorques de charge utile) I tonne

A Ensemble des professions

CHARGE UTILE	Jun 1958	Jun 1959	Jun 1960	Jun 1961	moyenne 2è trim. 1962	varia- tion de 1962 par rapport à 1961
1,2 tonne	261.840	262.798	261.196	263.872	280.494	+ 6,3
2 tonnes	175.800	192.451	191.390	196.118	206.733	+ 5,4
3,5 -	95.690	95.153	90.477	85.299	88.045	+ 3,2
5 -	105.340	108.720	114.008	104.420	107.662	+ 3,1
7 -	46.470	46.745	46.431	48.976	48.499	- 1,0
10 -	34.354	38.847	44.570	48.507	54.542	+12,4
15 -	11.326	11.752	11.355	11.464	11.606	+ 1,2
20 -	1.990	1.990	3.581	5.593	7.932	+41,8
TOTAL	730.820	758.456	763.008	764.249	805.513	+ 5,4

B Transports publics

1,2 tonne			11.877	13.824	9.409	+ 31,9
2 tonnes			18.811	21.208	18.521	+ 12,7
3,5 -			10.323	10.630	10.105	+ 4,9
5 -			18.521	16.370	16.789	+ 2,6
7 -			12.303	12.612	11.835	+ 6,2
10 -			18.419	21.264	23.102	+ 8,6
15 -			5.863	5.919	5.965	+ 0,8
20 -			2.383	3.885	5.388	+ 38,7
TOTAL			98.500	105.712	101.114	+ 4,3

C Transports privés

1,2 tonne			249.319	250.048	271.085	+ 8,4
2 tonnes			172.579	174.910	188.212	+ 7,6
3,5 -			80.154	74.669	77.940	+ 4,4
5 -			95.487	88.050	90.873	+ 3,2
7 -			34.128	36.364	36.664	+ 0,8
10 -			26.151	27.243	31.440	+15,4
15 -			5.492	5.545	5.641	+ 1,7
20 -			1.198	1.708	2.544	+48,9
TOTAL			664.508	658.537	704.399	+ 7,0

TABLEAU II

EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE DES VEHICULES EN SERVICE

UNITE : Millier de tonnes

	Jun	Jun	Jun	Jun	Moyenne	Variation	
	1958	1959	1960	1961	2è trim	1962	
					1962	par rapport	
						à	
						1958	1961
I. - TOUS VEHICULES						%	%
DE CHARGE UTILE > 1 TONNE							
Transports publics	501,1	524,7	586,5	645,5	678,8	+ 35,5	+ 5,2
Transports privés	1865,0	1974,0	2009,1	1995,8	2135,4	+ 14,5	+ 7,0
Ensemble	2366,1	2498,7	2595,6	2641,3	2814,2	+ 18,9	+ 6,5
II. - VEHICULES GROS PORTEURS							
DE CHARGE UTILE > 6,5 TONNES							
Transports publics	324,3	352,3	405,9	467,4	511,1	+ 57,6	+ 9,3
Transports privés	514,4	569,5	606,8	644,3	706,5	+ 37,3	+ 9,7
Ensemble	838,7	921,8	1012,7	1111,7	1217,6	+ 45,2	+ 9,5

TABLEAU III - Moyenne hebdomadaire de chaque trimestre
(Camions, remorques et semi-remorques de charge utile) I T

	Véhicules utilisés	Véhicules non utilisés	Parc en service	Parcours hebdomadaire		Moyen pour I véhicule en service (Kms)	Tonnes transportées (milliers de tonnes)	Tonnes kilomètres (milliers de T.K.)	T.K. T
				TOTAL en milliers de kms	A vide en milliers de kms				
A - Transports Publics									
2ème trim. 1962	78097	23017	101 114	55903,4	14306,9	552,9	5438,8	355 725,5	65,4
3ème trim. 1962	75293	30739	106 032	53365,5	14601,7	503,3	4938,8	315 489,0	63,9
4ème trim. 1962	78600	24618	103 218	54368,8	15280,2	526,7	5650,3	338 365,9	59,9
du 23 au 29 Juin 1961	76057	29655	105 712	53526,4	14466,7	506,3	5557,4	317 256,3	57,1
du 24 au 30 Juin 1960	72859	25641	98 500	49737,6	12989,6	504,9	4906,8	303 312,6	61,8
B - Transports privés									
2ème trim. 1962	479478	224921	704 399	137010,5	41549,9	194,5	13127,8	313199,6	23,9
3ème trim. 1962	458919	242276	701 195	148577,2	45320,0	211,9	13663,1	337095,3	24,7
4ème trim. 1962	456441	213536	669 977	129213,6	42262,7	192,9	13855,0	318105,4	23,0
du 23 au 29 Juin 1961	440219	218318	658 537	130682,8	39898,5	198,4	11906,0	285829,4	24,0
du 24 au 30 Juin 1960	459253	205255	664 508	128501,4	40226,7	193,4	11920,9	289904,2	24,3
C - ENSEMBLE									
2ème trim. 1962	557575	247938	805 513	192913,9	55856,8	239,5	18566,6	668925,1	36,0
3ème trim. 1962	534212	273015	807 227	201942,7	59921,7	250,2	18601,9	652584,3	35,1
4ème trim. 1962	535041	238154	773195	183582,4	57542,9	237,4	19505,3	656471,3	33,7
du 23 au 29 Juin 1961	516276	247973	764249	184209,2	54365,2	241,0	17463,4	603085,7	34,5
du 24 au 30 Juin 1960	532112	230896	763008	178239,0	53216,3	233,6	16827,7	593216,8	35,3

TABLEAU IV - Comparaison avec l'enquête de Juin 1961 (base 100)

	Véhicules utilisés	Parc en Service	Parcours hebdomadaire TOTAL	Moyen par véhicule en service	tonnes transportées	tonnes kilomètres
A - Transports publics -						
24 au 30/6/1960	95,8	93,2	92,9	99,7	88,3	95,6
23 au 29/6/1961	100	100	100	100	100	100
2 ^e trim. 1962	102,7	95,7	104,4	109,2	97,9	112,1
3 ^e trim. 1962	99,0	100,3	99,7	99,4	88,9	99,4
4 ^e trim. 1962	103,3	97,6	101,6	104,0	101,7	106,7
B - Transports privés -						
24 au 30/6/1960	104,3	100,9	98,3	97,4	100,1	101,4
23 au 29/6/1961	100	100	100	100	100	100
2 ^e trim. 1962	108,9	107,0	104,8	98,0	110,3	109,6
3 ^e trim. 1962	104,2	106,4	113,7	106,8	114,8	117,9
4 ^e trim. 1962	103,7	101,7	98,9	97,2	116,4	111,3
C - Ensemble -						
24 au 30/6/1960	103,1	99,8	96,8	96,9	96,4	98,4
23 au 29/6/1961	100	100	100	100	100	100
2 ^e trim. 1962	108,0	105,4	104,7	99,4	106,3	110,9
3 ^e trim. 1962	103,4	105,6	109,6	103,8	106,5	108,2
4 ^e trim. 1962	103,6	101,2	99,7	98,5	111,7	108,9

TABLEAU V - MOYENNE HEBDOMADAIRE PENDANT LES 9 MOIS (OU MOYENNE DES 18 SEMAINES D'ENQUETE DE 1962)
pour chaque genre de véhicule

	Véhicules utilisés	Véhicules non utilisés	Parc en service	Parcours hebdomadaire			Tonnes Milliers	T.K. Milliers	$\frac{T}{K}$ T
				TOTAL milliers de kms	A vide milliers de kms	Moyen pour véhicule en service (kms)			
A - TRANSPORTS PUBLICS									
Camions	61.977	19.559	81.536	40782,5	10.874,9	500,8	4375,4	196.011,3	44,8
Remorques	3.628	3.564	7.192	2728,2	767,3	377,4	131,9	13.983,2	106,0
Semi-remor- ques	11.725	3.001	14.726	11035,2	3087,4	750,4	835,3	126.532,3	151,4
TOTAL	77.330	26.124	103.454	54545,9	14729,6	527,6	5342,6	336.526,8	63,0
B - TRANSPORTS PRIVÉS									
Camions	414.029	172.505	586.534	129.156,1	39372,2	220,1	11825,9	266607,1	22,5
Remorques	38.240	47.872	86.112	3351,4	1557,6	38,9	949,6	10858,1	11,4
Semi-Remor- ques	12.677	6.535	19.212	5759,6	2114,4	308,6	773,1	45334,9	58,6
TOTAL	464.946	226.912	691.858	138267,1	43044,2	199,8	13548,6	322.800,1	23,8
C - ENSEMBLE									
Camions	476.006	192.064	668.070	169.938,6	50247,1	254,3	16201,3	462618,4	28,6
Remorques	41.868	51.436	93.304	6079,6	2324,9	65,0	1081,5	24841,3	23,0
Semi-remor- ques	24.402	9.536	33.938	16.794,8	5201,8	499,8	1608,4	171867,2	106,9
TOTAL	542.276	253.036	795.312	192813,0	57773,8	242,4	18891,2	659326,9	34,9

TABLEAU VI - ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

A - Toutes professions

	1958	1959	1960	1961	1962	Variation 1962 par rapport à	
						1958	1961
a. TONNES						Unité : Million de tonnes	
						%	%
< 50 km	703	676	709	710	790	+ 12,4	+ 11,3
50 à 150 km	81	89	106	100	105	+ 29,6	+ 5,8
> 150 km	36	44	52	52	49	+ 36,1	- 5,8
Total	<u>820</u>	<u>809</u>	<u>867</u>	<u>862</u>	<u>944</u>	+ 15,1	+ 9,5
S.N.C.F.	212	213	227	230	231	+ 9,0	+ 0,4
Transports fluviaux	63	63	68	71	71	+ 12,7	-
b. TONNES-KILOMETRES						Unité : Milliard de tonnes-kilomètres	
< 50 km	6,6	6,6	7,2	7,4	8,5	+ 28,8	+ 14,9
50 à 150 km	5,8	6,4	7,5	7,2	8,7	+ 50,0	+ 20,8
> 150 km	10,6	13,4	15,9	15,2	15,7	+ 48,1	+ 3,3
Total	<u>23,0</u>	<u>26,4</u>	<u>30,6</u>	<u>29,8</u>	<u>32,9</u>	+ 43,0	+ 10,4
S.N.C.F.	52,9	53,4	56,9	58,8	61,2	+ 15,7	+ 4,1
Transports fluviaux	9,4	9,5	10,8 R	11,3 R	10,9	+ 16,0	+ 3,5

B - Transports publics

	1958	1959	1960	1961	1962	Variation 1962 par rapport à	
						1958	1961
a. TONNES						Unité : Million de tonnes	
< 50 km	162	141	188	205	199	+ 22,8	+ 2,9
50 à 150 km	27	27	32	37	36	+ 33,3	+ 2,7
> 150 km	23	28	33	32	32	+ 39,1	-
Total	<u>212</u>	<u>196</u>	<u>253</u>	<u>274</u>	<u>267</u>	+ 29,9	- 2,6
b. TONNES-KILOMETRES						Unité : Milliard de tonnes-kilomètres	
< 50 km	1,8	1,6	2,1	2,3	2,5	+ 38,9	+ 8,7
50 à 150 km	2,2	2,2	2,5	3,0	3,1	+ 40,9	+ 3,3
> 150 km	7,5	9,5	11,0	10,4	11,2	+ 49,3	+ 7,7
Total	<u>11,5</u>	<u>13,3</u>	<u>15,6</u>	<u>15,7</u>	<u>16,8</u>	+ 46,1	+ 7,0

(Suite du Tableau VI) - ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

C - Transports privés

	1958	1959	1960	1961	1962	Variation 1962 par rapport à	
						1958	1961
a. TONNES						Unité : Million de tonnes	
< 50 km	541	535	521	505	591	+ 9,2	+ 17,0
50 à 150 km	54	62	74	63	69	+ 27,8	+ 9,5
> 150 km	13	16	19	20	17	+ 30,8	- 15,0
TOTAL	608	613	614	588	647	+ 11,3	+ 15,1
b TONNES-KILOMETRES						Unité : Milliard de tonnes-kilomètres	
< 50 km	4,8	5,0	5,1	5,1	6,0	+ 25,0	+ 17,6
50 à 150 km	3,6	4,2	5,0	4,2	5,6	+ 55,6	+ 33,0
> 150 km	3,1	3,9	4,9	4,8	4,5	+ 45,2	- 6,2
TOTAL	11,5	13,1	15,0	14,1	16,1	+ 40,0	+ 14,2
Parcours total						Unité : Million de kilomètres	
Toutes professions	8.330	9.054	9.197	9.092	9.612	+ 15,4	+ 5,7
dont publics	2.116	2.361	2.566	2.641	2.720	+ 28,5	+ 3,0

TABLEAU VII - ESTIMATIONS ANNUELLES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
PAR VEHICULES GROS PORTEURS

(Camions, remorques et semi-remorques de charge utile supérieure à 6,5 tonnes)

	1958	1959	1960	1961	1962	Variation 1962 par rapport à	
						1958	1961
a. TONNES							
		Unité : Million de Tonnes					
Transports Publics	135	134	176	204	203	+ 50,4	- 0,5
Transports Privés	219	221	264	261	327	+ 49,3	+25,3
TOTAL	354	355	440	465	530	+ 49,7	+14,0
b. TONNES-KILOMETRES							
		Unité : Milliard de tonnes-kilomètres					
Transports Publics	10,0	11,7	14,0	14,1	15,0	+ 50,0	+ 6,4
Transports Privés	6,1	6,7	7,9	8,0	9,1	+ 49,2	+13,8
TOTAL	16,1	18,4	21,9	22,1	24,1	+ 49,7	+ 9,0
c. Parcours total							
		Unité : Million de kilomètres					
Toutes professions	2.588	2.885	3.196	3.184	3.560	+ 37,6	+ 11,8
dont publics	1.369	1.536	1.761	1.836	1.912	+ 39,9	+ 4,1

TABLEAU n° VIII - Répartition des tonnages transportés selon le lieu de chargement
(résultats des 2^e, 3^e, et 4^eme trimestre 1962)

LIEUX DE CHARGEMENT		ENSEMBLE	PUBLICS	PRIVES	Part des transports publics (%)	Part des transports privés (%)
A	Exploitation agricole et forestière	740	360	889	13,8	86,2
B	Carrière ou mine	1811	1855	1794	29	71
C	Chantier ou décharge publique	1873	1627	1971	25	75
D	Usine ou atelier	1669	1998	1540	33,9	66,1
E	Commerçant de détail	131	47	164	10,2	89,8
F	Grossiste	367	272	404	21	79
G	Marché	38	15	47	11,7	88,3
H	Administration	6	7	6	33,9	66,1
J	Domicile d'un particulier	51	75	42	41,4	58,6
K	Aérodrome	2	2	2	30,2	69,8
L	Gare S.N.C.F.	307	476	240	43,9	56,1
M	Port fluvial	152	281	101	52,4	47,6
N	Douane du port maritime	24	60	9	73,	27
P	Autre transporteur public	5	14	2	76,8	23,2
Q	Camionneur urbain	3	9		97,2	2,8
R	Groupeur	38	111	9	83,6	16,4
S	Autres lieux indiqués et ne pouvant être rattachés à l'un de ceux ci-dessus	1138	1023	1183	25,5	74,5
T	Dépôt, entrepôt	597	502	635	23,8	76,2
U	Garage	6	2	7	9,3	90,7
X	Lieu non déclaré	1042	1264	955	34,3	65,7
		10.000	10.000	10.000	28,3	71,7

TABLEAU IX

REPARTITION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISÉS PAR
 GENRE DE VEHICULES DE CHARGE UTILE > 1 TONNE D'APRES
 L'ENQUETE PAR SONDAGE DU 2^e TRIMESTRE 1962.

Genre	Nombre de véhicules utilisés	Ensemble des parcours	Tonnes	T.K.
Camions dont diesel	89,4 (25)	88,6 (45)	87,3 (64)	70,9 (57)
Remorques	6,4	3,0	4,5	3,7
Semi-remorques	4,2	8,4	8,2	25,4
	100	100	100	100
dont véhicules diesels ou assimilés	35,6	56,4	76,7	86,1

Tableau n° X

Toutes professions
 Marchandises transportées pendant l'année 1962
 Partie A. - Tonnes

UNITE : Milliers de t.

Sections N.S.T.	MARCHANDISES	dont par catégories de distance (tous trajets)				
		TOTAL	< 50 km	50 à 150 km	150 km	
N°s						
00	Produits agricoles et animaux vivants	113230,3	12,0	94220,6	13095,1	5.914,6
10	Denrées alimentaires et fourrages	114518,1	12,1	76986,5	27025,1	10.506,5
20	Combustibles minéraux solides	41752,0	4,4	37929,6	3165,6	656,8
3A	Produits pétroliers bruts	365,7	-	133,1	195,1	37,5
3B	Produits pétroliers raffinés	27567,5	2,9	14360,2	9341,9	3865,4
4A	Minerais ferreux et déchets pour métallurgie	6344,9	0,7	5795,7	454,2	95,0
4B	Minerais et déchets non ferreux	6095,9	0,6	4786,9	830,1	478,9
5A	Produits métallurgiques ferreux	14960,2	1,6	9879,2	1956,5	3124,5
5B	Produits métallurgiques non ferreux	2753,2	0,3	1461,8	581,4	710,0
6A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	68754,0	49,7	440621,3	22849,2	5283,5
6B	Matières premières pour l'industrie	1749,1	0,2	1252,8	226,8	269,5
70	Engrais chimiques	32211,6	3,4	30204,4	1575,2	432,0
8A	Produits chimiques de base	10107,9	1,1	6213,8	2021,3	1872,8
8B	Pâtes à papier et celluloses	1869,5	0,2	954,8	716,0	198,7
8C	Autres produits chimiques	6451,0	0,7	4470,1	746,7	1234,2
9A	Transports et matériel agricole	5480,4	0,6	4071,3	904,0	505,1
9B	Machines et articles métalliques	21203,2	2,2	14198,5	4173,2	2831,5
9C	Verre, faïence, porcelaine	1595,4	0,2	689,8	454,7	450,9
9D	Autres articles manufacturés	67136,7	7,1	42215,2	15049,3	9872,2
		944.146,6	100	790445,6	105361,4	48.339,6

Toutes professions

Tableau n° X

Marchandises transportées pendant l'année 1962

Partie B. - Tonnes-Km

UNITES : Milliers de TK

Sections N.S.T.	MARCHANDISES	dont par catégories de distance (tous trajets)					distance moyenne d'une tonne km
		TOTAL	%	50 km	50 à 150 km	150 km	
00	Produits agricoles et animaux vivants	4232705,0	12,8	1234930,2	1.078.716,5	1919058,3	37,4
10	Denrées alimentaires et fourrages	7029858,3	21,3	1235228,5	2199872,7	3594757,1	61,4
20	Combustibles minéraux solides	676389,8	2,1	297247,0	248693,9	130448,9	16,2
3A	Produits pétroliers bruts	34226,9	0,1	3394,8	14536,3	16295,8	93,6
3B	Produits pétroliers raffinés	2067780,5	6,3	288609,4	832609,3	946561,8	75,0
4A	Minerais ferreux et déchets pour métal	141315,4	0,4	62059,7	41642,2	37613,5	22,3
4B	Minerais et déchets non ferreux	289940,5	0,9	39755,8	68246,4	181938,3	47,6
5A	Produits métallurgiques ferreux	1482900,0	4,5	110317,2	173640,6	1198942,2	99,1
5B	Produits métallurgiques non ferreux	373463,5	1,1	21510,3	50944,8	301008,4	135,6
6A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	7062856,9	21,4	3906311,8	1798954,4	1357590,7	15,1
6B	Matières premières pour l'industrie chimique	117572,6	0,4	5867,0	19370,0	92335,6	67,2
70	Engrais	450669,8	1,4	228210,7	129909,8	92549,3	14,0
8A	Produits chimiques de base	912901,1	2,8	96342,1	171363,7	645195,3	90,3
8B	Pâtes à papier et celluloses	134150,0	0,4	2296,8	51154,3	736498,9	71,7
8C	Autres produits chimiques	570786,9	1,7	632447,0	68186,5	439353,4	88,5
9A	Transport et matériel agricole	286559,9	0,9	52655,7	80681,8	153222,4	52,3
9B	Machines et articles métalliques	1561756,6	4,7	185141,2	351353,5	1025261,9	73,6
9C	Verre, faïence, porcelaine	225612,8	0,7	7576,8	45916,4	172119,6	141,4
9D	Autres articles manufacturés	5300739,8	16,1	699637,5	1275860,1	3325262,2	78,9
		32952206,3	100	8547339,5	8.701.653,2	15703213,6	34,9

C - Transports publics

Tableau n° X (Suite)

Marchandises transportées pendant l'année 1962

UNITES : Millier de T ou de T.K

Sec tes	MARCHANDISES	TOTAL		dont > 150 km		distance moyenne d'une tonne (Km)
		TONNES	TONNES-KM	TONNES	TONNES-KM	
00	Produits agricoles et animaux vivants	30078,3	1.833.767,4	3127,6	1.171.412,6	61,0
10	Denrées alimentaires et fourrages	25206,6	2.826.289,8	5686,3	2.200.835,6	112,1
20	Combustibles minéraux solides	14410,3	361.582,8	507,8	96.139,7	25,1
3A	Produits pétroliers bruts	182,2	22.053,0	23,8	13.634,9	121,0
3B	Produits pétroliers raffinés	10750,5	1.253.790,2	3026,8	780.614,0	116,6
4A	Minerais ferreux et déchets pour métallurgie	1083,0	63.272,7	82,8	35.667,2	58,4
4B	Minerais et déchets non ferreux	2939,9	260.297,0	443,8	173.693,1	88,5
5A	Produits métallurgiques ferreux	5818,6	1.142.534,1	2515,3	1.042.630,4	196,3
5B	Produits métallurgiques non ferreux	1431,4	309.158,0	597,9	272.307,1	216,0
6A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	121935,1	2.805.835,1	3114,0	913.374,8	23,0
6B	Matières premières pour l'industrie chimique	442,2	89.570,7	231,2	84344,3	202,5
70	Engrais	4065,4	150.231,3	242,9	55473,9	36,9
8A	Produits chimiques de base	4975,4	601.568,9	1379,9	507006,4	120,9
8B	Pâtes à papier et celluloses	673,1	81.236,8	182,5	65822,4	120,7
8C	Autres produits chimiques	2581,8	351.813,8	748,7	305294,8	136,3
9A	Transport et matériel agricole	1450,6	117.742,3	199,3	72590,1	81,2
9B	Machines et articles métalliques	4740,8	774.680,8	1593,6	666996,8	163,4
9C	Verre, faïence, porcelaine	795,1	164.128,3	343,2	140557,4	206,4
9D	Autres articles manufacturés	33459,4	3.609.683,9	7242,3	2.595103,6	107,9
		267.019,7	116.819.236,9	31489,7	11.193.499,1	63,0

Tableau n° X (Suite et fin) Marchandises transportées pendant l'année 1962

D Transports privés

UNITES : Millier de T ou de T.K

Section NST N°	MARCHANDISES	TOTAL		dont > 150 km		distance moyenne d'une tonne (Km)
		TONNES	TONNES-KM	TONNES	TONNES-KM	
00	Produits agricoles et animaux vivants	83152,0	12.398.937,6	2787,0	747 645,7	28,9
10	Denrées alimentaires et fourrages	89311,5	14203568,5	4820,2	1.393 921,5	47,1
20	Combustibles minéraux solides	27341,7	314807,0	149,0	34309 ,2	11,5
3A	Produits pétroliers bruts	183,5	12173,9	13,7	2660,9	66,3
3B	Produits pétroliers raffinés	16817,0	813990,3	838,6	165947,8	48,4
4A	Minerais ferreux et déchets pour métallurgie	5261,9	78042,7	12,2	1946,3	14,8
4B	Minerais et déchets non ferreux	3156,0	29643,5	35,1	8245,2	9,4
5A	Produits métallurgiques ferreux	9141,6	340365,9	609,2	156311,8	37,2
5B	Produits métallurgiques non ferreux	1321,8	64305,5	112,1	28701,3	48,6
6A	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	346818,9	14257021,8	1969,5	444215,9	12,3
6B	Matières premières pour l'industrie chimique	1306,9	28001,9	38,3	7991,3	21,4
70	Engrais	28146,2	300438,5	182,4	37075,4	10,7
8A	Produits chimiques de base	5132,5	311332,2	492,9	138188,9	60,6
8B	Pâtes à papier et celluloses	1196,4	52913,2	16,2	7876,5	44,2
8C	Autres produits chimiques	3869,2	218973,1	485,5	134058,6	56,6
9A	Transport et matériel agricole	4029,8	168817,6	305,8	80632,3	41,9
9B	Machines et articles métalliques	16462,4	787075,8	1237,9	358265,1	47,8
9C	Verre, faïence, porcelaine	800,3	61484,5	107,7	31562,2	76,8
9D	Autres articles manufacturés	33.677,3	11691075,9	2.629,9	730158,6	50,2
		677126,9	16.132969,4	16.849,9	14.509.714,5	23,8

Tableau n° KI

CLASSEMENT DES MARCHANDISES, SELON LA CHARGE UTILE DU VEHICULE

1ère partie - Transports Publics

A - TONNES

Moyenne hebdomadaire des 2è, 3è et 4ème trimestre de 1962

Sections N.S.T.	I t 2	2 t	3 t 5	5 t	7 t	10 t	15 t	20 t	TOTAL
00	2,4	15,4	8,1	72,4	53,9	279,3	35,6	40,5	507,6
10	7,7	36,4	18,1	68,8	66,2	184,0	58,8	46,0	486,0
20	0,6	40,7	16,4	30,4	31,4	138,4	9,9	11,5	279,3
3A	-	-	-	-	1,2	0,1	0,6	1,7	3,6
3B	0,2	4,6	9,8	15,6	16,4	30,5	52,7	89,8	219,6
4A	0,1	0,1	-	6,0	-	13,9	2,7	1,8	24,6
4B	-	-	0,3	6,9	0,8	30,1	6,9	16,5	61,5
5A	0,1	2,0	2,9	11,8	8,0	44,8	16,3	35,8	121,7
5B	1,1	0,4	1,6	0,3	2,9	10,2	5,9	6,3	28,7
6A	1,8	26,7	34,1	358,1	374,6	1444,4	207,4	95,0	2542,1
6B	-	0,1	-	0,3	4,3	2,4	0,9	1,5	9,5
70	-	3,2	6,0	20,4	9,5	33,0	5,6	3,5	81,2
8A	0,3	2,0	0,9	7,4	10,7	46,7	10,7	22,2	100,9
8B	-	0,2	0,2	2,1	1,3	3,4	2,2	3,4	12,8
8C	0,7	4,0	1,1	5,1	2,3	27,0	4,2	7,4	51,9
9A	0,2	5,8	2,8	14,3	1,3	4,2	0,9	2,6	32,1
9B	2,3	10,4	4,5	14,2	8,2	31,1	10,4	16,1	97,2
9C	-	0,5	0,2	0,4	2,8	5,3	4,9	1,8	15,9
9D	35,0	149,1	62,1	122,8	102,5	131,4	33,8	29,7	666,4
TOTAL	52,5	301,6	169,1	757,4	698,3	2460,2	470,4	433,1	5342,6

Tableau n° XI. (Suite)

CLASSEMENT DES MARCHANDISES, SELON LA CHARGE UTILE DU VEHICULE

1ère partie - Transports Publics B - TONNES-KM Moyenne hebdomadaire des 2è, 3è et 4ème trimestre de 1962

Sections N.S.T.	1 t 2	2 t	3 t 5	5 t	7 t	10 t	15 t	20 t	TOTAL
00	90,7	230,1	323,3	2103,3	2726,2	18.125,4	4825,2	6827,5	35.251,7
10	352,2	1147,3	912,7	2965,1	5226,6	21.814,6	10170,6	14054,0	56643,1
20	5,7	324,1	74,9	253,4	539,8	4.186,7	553,1	1084,5	7032,2
3A	-	-	-	-	70,1	72,2	22,4	250,8	415,5
3B	9,1	196,3	324,2	438,6	827,6	2486,4	6382,7	13875,3	2454,2
4A	0,9	0,4	-	80,8	3,0	474,8	197,3	552,1	1310,3
4B	-	-	3,6	70,6	12,3	834,2	1967,6	1587,7	4476,0
5A	2,7	160,6	149,4	247,9	617,8	7143,0	4330,0	10345,5	22996,9
5B	8,9	6,7	30,5	59,8	162,3	2093,8	1734,1	2232,4	6328,5
6A	36,4	362,4	255,6	2722,7	5537,6	29282,5	8626,0	11018,4	57841,6
6B	1,6	0,6	-	5,7	98,7	676,8	315,7	593,0	1692,1
70	0,7	20,3	79,0	294,3	203,5	1708,7	319,7	489,3	3120,5
8A	21,5	116,0	30,4	313,0	583,7	3279,6	2113,8	5613,6	12071,6
8B	-	2,6	5,5	70,4	52,2	680,1	393,7	481,7	1686,2
8C	65,0	207,4	11,2	197,1	238,8	3419,8	922,9	2173,8	7236,0
9A	6,2	219,7	107,4	742,2	254,9	385,2	232,5	596,2	2544,3
9B	75,9	303,0	154,3	762,6	1062,2	6529,7	3002,8	3863,2	15753,7
9C	1,2	26,7	17,5	52,6	113,5	1673,6	834,4	731,9	3451,4
9D	1977,4	6336,9	2086,0	6925,8	8840,4	27339,4	8232,9	10396,2	72135,0
TOTAL =	2656,1	9661,1	4565,5	18.315,9	27.176,2	132.206,5	55177,4	86768,1	336.526,8

Tableau n° XI (Suite)

CLASSEMENT DES MARCHANDISES, SELON LA CHARGE UTILE DU VEHICULE

2ème partie - Transports privés

A - TONNES

Moyenne hebdomadaire des 2è, 3è et 4ème trimestre de 1962

Sections N.S.T.	1 t 2	2 t	3 t 5	5 t	7 t	10 t	15 t	20 t	TOTAL
00	204,2	243,4	176,5	431,5	208,3	297,3	30,8	19,6	1611,6
10	311,0	488,1	221,1	358,4	181,7	175,6	29,9	22,0	1787,8
20	15,4	171,2	75,3	83,1	31,2	122,4	24,8	7,4	530,8
3A	-	-	-	-	2,3	2,3	-	0,2	4,8
3B	14,1	50,3	7,6	46,7	41,1	86,9	56,6	26,5	329,8
4A	3,1	19,6	22,9	20,7	22,5	18,2	0,2	0,4	107,6
4B		1,8	0,5	0,6	8,3	39,4	13,2	13,4	77,2
5A	6,1	20,9	23,3	39,7	19,8	42,3	19,2	11,6	182,9
5B	2,7	5,9	0,1	8,8	1,6	3,6	1,1	0,4	24,2
6A	41,9	495,5	302,1	1754,4	1368,4	2593,4	355,3	107,0	7018,0
6B		2,5	0,9	1,4	0,6	16,3	-	0,1	21,8
70	16,6	105,3	137,0	179,2	48,7	51,9	2,4	1,0	542,1
8A	10,1	13,6	3,6	21,3	8,0	26,0	11,5	10,2	104,3
8B	0,1	5,4	-	3,2	1,9	9,1	0,2	0,7	20,6
8C	16,6	22,2	7,2	8,5	3,9	7,2	9,6	2,7	77,9
9A	8,1	17,5	0,4	19,1	3,6	24,3	3,3	4,2	80,5
9B	77,9	90,3	10,0	37,2	30,0	51,1	17,4	18,0	331,9
9C	11,5	0,6	0,7	0,6	1,5	3,3	0,4	0,2	18,8
9D	209,1	122,4	45,2	121,5	61,9	89,9	17,9	8,1	676,0
TOTAL =	948,5	1876,5	1034,4	3135,9	2045,3	3660,5	593,8	253,7	13.548,6

Tableau n° XI (suite et fin)

CLASSEMENT DES MARCHANDISES, SELON LA CHARGE UTILE DU VEHICULE

2ème partie - Transports Privés

B - TONNES-KM

Moyenne hebdomadaire des 2è, 3è et 4ème trimestre de 1962

Sections
N.S.T.

	I t 2	2 T	3 t 5	5 t	7 t	10 t	15 t	20 t	TOTAL
00	3285,9	7299,4	2921,3	8381,7	7026,8	14877,5	1926,3	1625,4	47.344,3
10	12779,3	19820,6	4247,3	14904,6	9865,4	14816,0	4271,7	4042,8	84.747,7
20	165,0	1341,1	643,2	800,6	666,9	1512,4	229,2	479,6	5.838,0
3A	-	-	-	-	102,5	172,8	-	40,9	316,2
3B	550,3	1416,4	479,8	1734,6	2054,6	5137,9	2877,2	2021,9	16.272,7
4A	61,6	208,3	204,4	503,8	221,4	393,8	16,4	3,5	1.613,2
4B	1,9	7,2	1,6	19,6	123,7	212,2	46,4	145,6	558,2
5A	97,2	561,4	169,8	880,2	829,3	2456,4	628,4	1110,3	6.733,0
5B	53,8	133,0	3,4	334,9	120,5	296,3	98,0	110,6	1.150,5
6A	653,3	4537,9	2525,0	12447,5	15370,1	37183,5	6432,8	6047,3	85.197,4
6B	-	41,1	56,3	46,3	1,0	308,3	-	24,1	447,1
70	106,8	642,9	410,3	1518,6	827,9	2028,0	108,6	72,0	5.715,1
8A	357,6	363,6	113,2	1339,6	523,9	1604,9	1016,5	1131,2	6.450,5
8B	0,4	44,8	-	18,8	51,6	581,4	48,0	109,6	854,6
8C	1319,7	1053,6	109,3	346,1	259,1	839,6	301,0	294,7	4.523,1
9A	147,5	870,0	3,3	453,2	66,0	1.227,1	178,9	380,2	3.326,2
9B	3245,9	3222,6	384,9	2021,4	1814,2	2890,2	1191,0	1332,8	16.103,0
9C	289,5	26,2	62,0	107,7	283,7	438,7	94,7	25,0	1.327,5
9E	8719,2	5093,3	1012,9	5959,0	3578,0	6861,1	1651,2	1377,1	34.251,8
TOTAL =	31.834,9	46.683,4	13.348,0	51.818,2	43.786,6	21.116,3	20374,6	322.800,1	

