

SERVICE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

DEPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS



ENQUETE SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1974

Résultats généraux

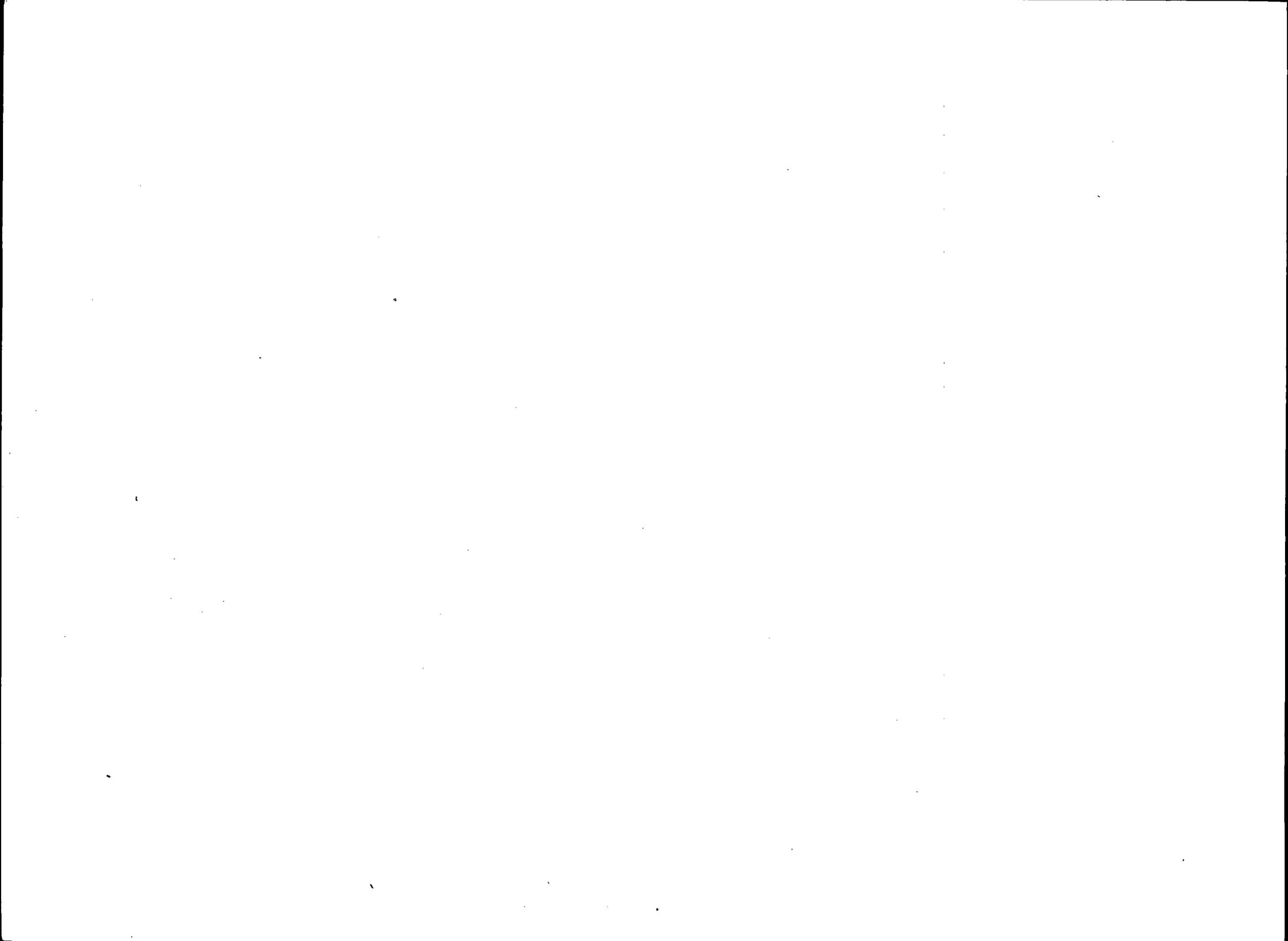
21, rue Mathurin-Régnier, 75732 PARIS Cedex 15
Téléphone : 566-93-56





SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-----------|
| Note au lecteur | 5 |
| Méthodologie et définitions | 6 |
| 1ère Partie — Évolution des transports routiers de marchandises de 1965 à 1974 | 9 |
| Évolution du parc en service et de sa capacité | 10 à 13 |
| Évolution du trafic routier de marchandises — Véhicules d'1 tonne et plus de charge utile | 14 à 17 |
| Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile | 18 à 21 |
| Évolution du trafic moyen par véhicule en service et par tonne de charge utile | 22 |
| 2ème Partie — Les transports routiers de marchandises en 1974 | 23 |
| Parc en service et sa capacité | 25 |
| Répartition du trafic selon la catégorie de trajet | 26 |
| Répartition du trafic selon la classe de charge utile et la distance en charge | 27 à 29 |
| Distances parcourues | 30 et 31 |
| Nature des marchandises transportées selon la distance en charge | 32 à 35 |



Note au lecteur

La présente note comprend deux parties.

La première partie est consacrée à l'évolution des transports routiers de marchandises de 1965 à 1974. Pour tenir compte des changements méthodologiques intervenus ces dernières années (changement dans le classement professionnel en 1970 et modification du champ de l'enquête en 1973) et par conséquent, afin de rendre homogènes les séries annuelles, les données relatives aux années anciennes ont été recalculées.

La seconde partie présente les résultats détaillés de l'année 1974.

*

*

*

Toutes observations ou suggestions sur le présent fascicule sont à adresser à :
M. Jean-Pierre DECURE — Département des Statistiques des Transports
21, rue Mathurin Régnier — 75732 PARIS CEDEX 15
Téléphone : 306-97-05

Méthodologie et définitions

1) ECHANTILLONNAGE

L'échantillon est prélevé dans le fichier central des véhicules utilitaires selon une stratification basée sur la profession du propriétaire, l'âge, le genre, la carrosserie et la charge utile du véhicule.

L'enquête est permanente : les questionnaires sont envoyés par vagues successives tous les quinze jours. Chaque questionnaire porte sur l'utilisation hebdomadaire du véhicule enquêté.

2) CHAMP DE L'ENQUETE

Seuls entrent dans le champ de l'enquête les véhicules porteurs (camions, remorques et semi-remorques) immatriculés en France, d'au moins une tonne de charge utile.

Sont exclus du champ de l'enquête : les véhicules militaires, les véhicules de l'administration, les véhicules agricoles, les caravanes, les tracteurs (routiers, agricoles ou forestiers), les véhicules utilitaires à usages très spéciaux (matériel de travaux publics et d'incendie, bennes à ordures, etc...) les véhicules appartenant à des forains ou à des nomades (cirques, manèges, etc...), les véhicules revendus à l'étranger, les véhicules équipés pour un autre usage que le transport de marchandises (camions ateliers, camions écoles, etc...) et les véhicules utilisés exclusivement à l'intérieur de chantiers ou d'usines.

Le trafic international (importations et exportations, sauf le transit) et le trafic réalisé par des convois exceptionnels sont comptabilisés.

3) VÉHICULES EN SERVICE

Le parc des véhicules en service représente le potentiel de transport. Il comprend les véhicules couverts par le champ de l'enquête à l'exclusion des véhicules définitivement détruits, hors d'usage ou introuvables.

Les véhicules provisoirement immobilisés pour des causes telles qu'absence de conducteur, réparation, mise en vente en état de marche, manque de fret, fermeture annuelle, etc..., sont considérés comme des véhicules en service.

4) 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 les tableaux de la présente note, le transport mixte est inclus dans le transport pour compte d'autrui.

5) NOTATIONS

Dans les tableaux, les coupures de distances en charge ont été notées de la façon suivante :

- [0, 50 [: à moins de 50 km.
- [50, 150 [: de 50 km à moins de 150 km.
- [150, → [: à 150 km et plus.

Les signes conventionnels suivants ont été adoptés :

- résultat nul
- e résultat inférieur à la moitié de l'unité retenue.

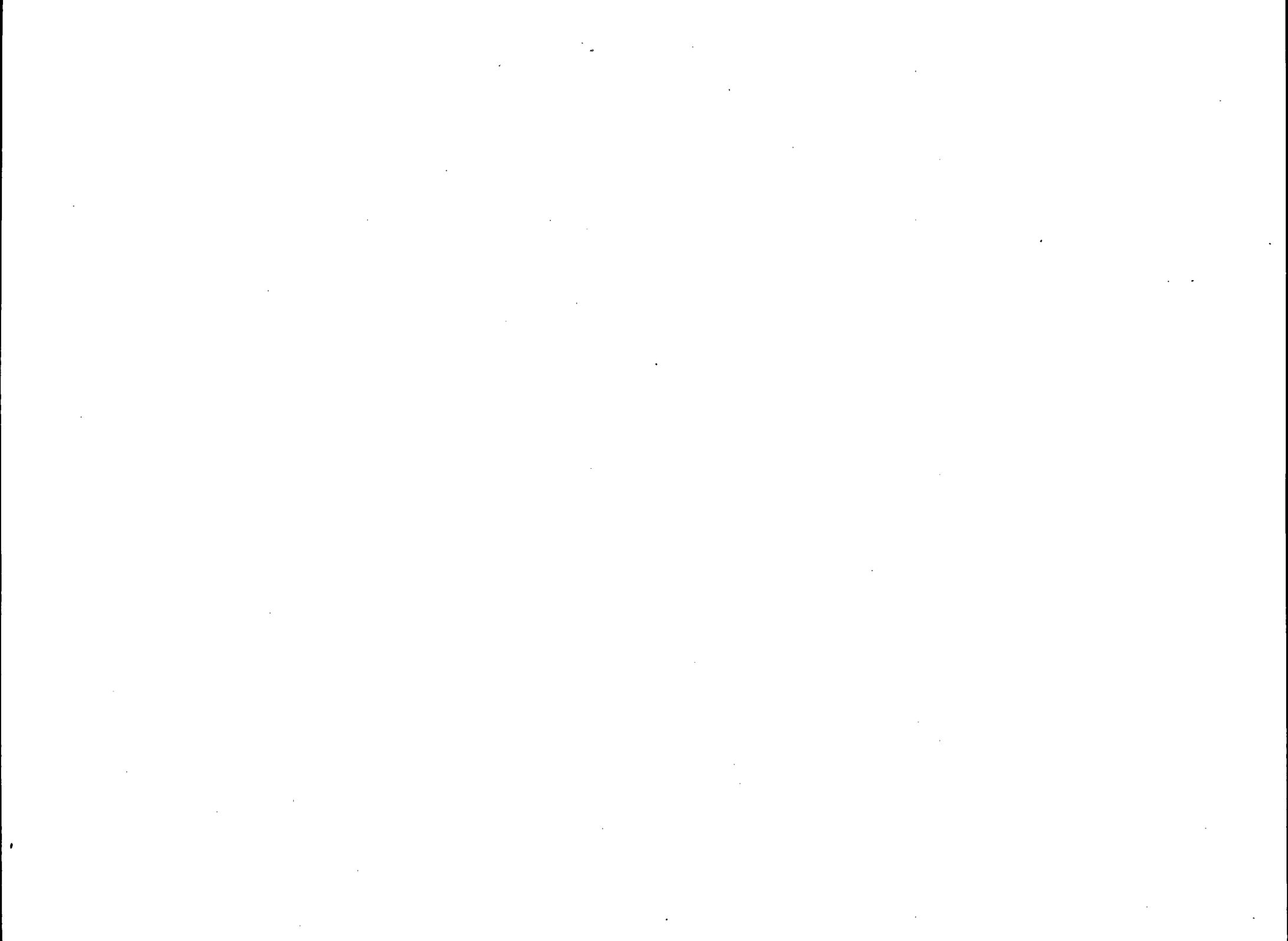
6) SOUS-ESTIMATIONS DES RÉSULTATS DU SONDAGE

Plusieurs facteurs contribuent à la sous-estimation du trafic routier de marchandises obtenu à partir du sondage auprès des véhicules utilitaires de 1 tonne et plus de charge utile.

Ainsi l'enquête a tendance à sous-déclarer le trafic et en particulier à ne pas décrire les trajets annexes au transport proprement dit (trajets d'approche vers le lieu de travail par exemple). Ce type d'erreur ne peut pas être évalué quantitativement.

Par ailleurs, lors du dépouillement de l'enquête, un biais systématique apparaît : les véhicules relatifs aux questionnaires non rentrés sont considérés comme hors service. Une autre méthode consisterait à traiter cette catégorie de véhicules comme se répartissant conformément aux questionnaires bien renseignés.

Cette hypothèse, la plus haute, amènerait à majorer les résultats obtenus de 15 %. En fait, la réalité devrait se situer à environ 10 % au-dessus des résultats présentés ici.



1ère partie

Evolution des Transports Routiers de Marchandises de 1965 à 1974

Évolution du parc en service et de sa capacité

Les tableaux I et II décrivent l'évolution du parc en service et de sa capacité de 1965 à 1974. Durant cette période le parc en service a augmenté de 21 %. La croissance de loin la plus importante concerne le compte d'autrui, où elle a été de 51 % contre 17 % pour le compte propre.

L'évolution du parc en service et de sa capacité pendant ces dix dernières années, est principalement caractérisée par la croissance de l'effectif des véhicules de gros tonnages. En effet, selon la charge utile, l'évolution du parc en service est différente. Ainsi en se référant à l'année 1965, les taux moyens de croissance (ou de décroissance) annuelle les plus caractéristiques sont pour l'ensemble des professions :

- 4,1 % pour les véhicules de la classe de charge utile [1,8 t. ; 2,9 t.]
- + 6,8 % pour les véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile.
- + 18,7 % pour les véhicules de 17,0 tonnes et plus de charge utile.

En particulier dans cette dernière classe, l'effectif du parc en service a plus que quadruplé.

La tendance à s'équiper en véhicules lourds se traduit dans l'évolution de la capacité. Ainsi pour l'ensemble des professions, de 1965 à 1974, la capacité des véhicules d'une tonne et plus de charge utile a augmenté de 61,5 % alors que la croissance du parc n'a été que de 21 %. Par ailleurs les véhicules gros porteurs (véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile) qui représentaient 50,2 % de la capacité totale en 1965 en représentent 68,4 % en 1974. Cette progression s'observe quelle que soit la profession : pour le compte d'autrui : 79,3 % en 1965 ; 89,2 % en 1974 - pour le compte propre 39,9 % en 1965, 57,4 % en 1974.

I - Évolution du parc en service selon la classe de charge utile.

A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

Unité : Millier de véhicules

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1,0 t. à 1,7 t | 353 | 365 | 373 | 405 | 411 | 423 | 431 | 436 | 449 | 471 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 217 | 218 | 211 | 204 | 197 | 186 | 178 | 170 | 160 | 149 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 91 | 100 | 99 | 98 | 99 | 112 | 112 | 117 | 111 | 108 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 120 | 124 | 124 | 122 | 120 | 121 | 121 | 117 | 116 | 118 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 53 | 58 | 56 | 57 | 58 | 60 | 61 | 63 | 67 | 67 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 84 | 90 | 95 | 99 | 105 | 110 | 112 | 115 | 118 | 124 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 15 | 16 | 17 | 18 | 20 | 18 | 23 | 25 | 29 | 32 |
| 17,0 t. et plus | 18 | 22 | 26 | 32 | 38 | 47 | 49 | 56 | 70 | 84 |
| TOUTES CHARGES UTILES | 951 | 993 | 1 001 | 1 035 | 1 048 | 1 077 | 1 087 | 1 099 | 1 120 | 1 153 |

II - Évolution de la capacité du parc en service.

A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

Unité : Millier de tonnes

| CATÉGORIES DE CHARGE UTILE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tous véhicules de charge utile \geq 1 tonne | 3 761 | 4 035 | 4 169 | 4 381 | 4 601 | 4 883 | 5 024 | 5 243 | 5 649 | 6 076 |
| dont : Véhicules gros porteurs de charge utile \geq 6,6 tonnes | 1 889 | 2 093 | 2 236 | 2 435 | 2 670 | 2 910 | 3 058 | 3 292 | 3 729 | 4 153 |

I - Évolution du parc en service selon la classe de charge utile.

B - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de véhicules

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1,0 t. à 1,7 t. | 14 | 15 | 15 | 14 | 16 | 20 | 19 | 22 | 21 | 23 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 22 | 22 | 23 | 21 | 23 | 25 | 23 | 22 | 19 | 21 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 11 | 11 | 11 | 10 | 12 | 15 | 14 | 15 | 12 | 13 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 19 | 18 | 19 | 18 | 21 | 21 | 22 | 22 | 19 | 20 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 11 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 11 | 11 | 11 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 33 | 35 | 37 | 40 | 43 | 43 | 43 | 42 | 42 | 42 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 9 | 10 | 10 |
| 17,0 t. et plus | 12 | 14 | 17 | 20 | 26 | 32 | 33 | 37 | 44 | 53 |
| TOUTES CHARGES UTILES | 128 | 133 | 141 | 142 | 161 | 175 | 174 | 180 | 178 | 193 |

II - Évolution de la capacité du parc en service.

B - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de tonnes

| CATÉGORIE DE CHARGE UTILE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tous véhicules de charge utile ≥ 1 tonne | 987 | 1 056 | 1 167 | 1 252 | 1 463 | 1 604 | 1 638 | 1 731 | 1 870 | 2 089 |
| dont : Véhicules gros porteurs de charge utile $\geq 6,6$ tonnes | 783 | 856 | 960 | 1 058 | 1 240 | 1 361 | 1 399 | 1 486 | 1 660 | 1 864 |

I - Évolution du parc en service selon la classe de charge utile.

C - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de véhicules

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1,0 t. à 1,7 t. | 339 | 350 | 358 | 391 | 395 | 403 | 412 | 414 | 428 | 448 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 195 | 196 | 188 | 183 | 174 | 161 | 155 | 148 | 141 | 128 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 80 | 89 | 88 | 88 | 87 | 97 | 98 | 102 | 99 | 95 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 101 | 106 | 105 | 104 | 99 | 100 | 99 | 95 | 97 | 98 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 42 | 46 | 44 | 45 | 46 | 48 | 49 | 52 | 56 | 56 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 51 | 55 | 58 | 59 | 62 | 67 | 69 | 73 | 76 | 82 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 9 | 10 | 10 | 11 | 12 | 11 | 15 | 16 | 19 | 22 |
| 17,0 t. et plus | 6 | 8 | 9 | 12 | 12 | 15 | 16 | 19 | 26 | 31 |
| TOUTES CHARGES UTILES | 823 | 860 | 860 | 893 | 887 | 902 | 913 | 919 | 942 | 960 |

II - Évolution de la capacité du parc en service.

C - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de tonnes

| CATÉGORIES DE CHARGE UTILE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tous véhicules de charge utile \geq 1 tonne | 2 774 | 2 979 | 3 002 | 3 129 | 3 138 | 3 279 | 3 386 | 3 512 | 3 779 | 3 987 |
| dont : Véhicules gros porteurs de charge utile \geq 6,6 tonnes | 1 106 | 1 237 | 1 276 | 1 377 | 1 430 | 1 549 | 1 659 | 1 806 | 2 069 | 2 289 |

Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules d'une tonne et plus de charge utile)

Les tableaux III donnent l'évolution du trafic routier de marchandises, réalisé par les véhicules utilitaires d'une tonne et plus de charge utile, de 1965 à 1974.

De 1965 à 1974, le tonnage transporté pour compte d'autrui et pour compte propre, sur toutes distances, a augmenté de 37 %. Cette évolution n'a pas été régulière. En effet le tonnage transporté annuellement n'a pas cessé de croître de 1965 à 1970 (+ 27 %), puis il a chuté de 10 % en 1971, et enfin a recommencé à croître en 1972 mais avec une croissance très faible en 1974 (+ 1,5 % par rapport à 1973).

Contrairement à l'évolution des tonnes, celle des tonnes-kilomètres a toujours été croissante. De 1965 à 1974, les tonnes-kilomètres produites sur toutes distances, dans les transports pour compte d'autrui et pour compte propre ont doublé.

Les tableaux ci-dessous montrent l'importance du rôle joué par le transport professionnel dans les transports à grande distance. On constate d'ailleurs une légère tendance à voir s'accroître cette évolution au cours des dix dernières années.

Part du tonnage transporté pour compte d'autrui

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| Toutes distances | 27 % | 32 % |
| A 150 km et plus | 60 % | 63 % |

Part des tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| Toutes distances | 50 % | 56 % |
| A 150 km et plus | 68 % | 69 % |

III - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules d'une tonne et plus de charge utile)

A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

Unités : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Million de tonnes} \\ \text{Milliard de tonnes-kilomètres} \\ \text{Million de véhicules-kilomètres} \end{array} \right.$

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 1 050 | 1 051 | 1 039 | 1 154 | 1 237 | 1 285 | 1 127 | 1 137 | 1 293 | 1 290 |
| [50, 150 [| 146 | 165 | 178 | 178 | 199 | 212 | 207 | 214 | 269 | 289 |
| [150, → [| 75 | 85 | 89 | 100 | 113 | 114 | 118 | 129 | 159 | 167 |
| Toutes distances | 1 271 | 1 301 | 1 306 | 1 432 | 1 549 | 1 611 | 1 452 | 1 480 | 1 721 | 1 746 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 11,5 | 11,8 | 12,0 | 12,4 | 13,5 | 15,0 | 14,0 | 14,7 | 17,4 | 17,5 |
| [50, 150 [| 11,9 | 13,8 | 13,6 | 12,9 | 14,8 | 16,0 | 16,0 | 16,7 | 20,9 | 22,3 |
| [150, → [| 24,0 | 27,4 | 28,6 | 31,0 | 35,5 | 36,5 | 38,7 | 42,0 | 51,7 | 55,0 |
| Toutes distances | 47,4 | 53,0 | 54,2 | 56,3 | 63,8 | 67,5 | 68,7 | 73,4 | 90,0 | 94,8 |
| III Véhicules-kilomètres | 12 069 | 12 431 | 13 207 | 13 594 | 14 362 | 15 504 | 15 171 | 15 455 | 18 781 | 19 384 |

III - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules d'une tonne et plus de charge utile)

B - COMPTE D'AUTRUI

Unités : } Million de tonnes
 } Milliard de tonnes-kilomètres
 } Million de véhicules-kilomètres

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 246 | 264 | 243 | 298 | 348 | 370 | 347 | 325 | 350 | 342 |
| [50, 150 [| 50 | 57 | 67 | 67 | 80 | 84 | 91 | 88 | 109 | 116 |
| [150, → [| 45 | 51 | 55 | 64 | 75 | 76 | 81 | 89 | 102 | 105 |
| Toutes distances | 341 | 372 | 365 | 429 | 503 | 530 | 519 | 502 | 561 | 563 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 3,2 | 3,3 | 3,4 | 3,8 | 4,5 | 4,9 | 4,8 | 4,8 | 5,4 | 5,2 |
| [50, 150 [| 4,3 | 5,0 | 5,4 | 5,4 | 6,5 | 6,9 | 7,7 | 7,3 | 9,0 | 9,5 |
| [150, → [| 16,4 | 18,5 | 19,7 | 22,6 | 26,8 | 27,3 | 29,6 | 32,4 | 36,6 | 38,1 |
| Toutes distances | 23,9 | 26,8 | 28,5 | 31,8 | 37,8 | 39,1 | 42,1 | 44,5 | 51,0 | 52,8 |
| III Véhicules-kilomètres | 3 544 | 3 810 | 4 162 | 4 508 | 5 056 | 5 262 | 5 531 | 5 884 | 6 270 | 6 243 |

III - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules d'une tonne et plus de charge utile)

C - COMPTE PROPRE

Unités : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Million de tonnes} \\ \text{Milliard de tonnes-kilomètres} \\ \text{Million de véhicules-kilomètres} \end{array} \right.$

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 804 | 787 | 796 | 856 | 889 | 915 | 780 | 812 | 943 | 948 |
| [50, 150 [| 96 | 108 | 111 | 111 | 119 | 128 | 116 | 126 | 160 | 173 |
| [150, → [| 30 | 34 | 34 | 36 | 38 | 38 | 37 | 40 | 57 | 62 |
| Toutes distances | 930 | 929 | 941 | 1 003 | 1 046 | 1 081 | 933 | 978 | 1 160 | 1 183 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 8,3 | 8,5 | 8,6 | 8,6 | 9,0 | 10,1 | 9,2 | 9,9 | 12,0 | 12,3 |
| [50, 150 [| 7,6 | 8,8 | 8,2 | 7,5 | 8,3 | 9,1 | 8,3 | 9,4 | 11,9 | 12,8 |
| [150, → [| 7,6 | 8,9 | 8,9 | 8,4 | 8,7 | 9,2 | 9,1 | 9,6 | 15,1 | 16,9 |
| Toutes distances | 23,5 | 26,2 | 25,7 | 24,5 | 26,0 | 28,4 | 26,6 | 28,9 | 39,0 | 42,0 |
| III Véhicules-kilomètres | 8 525 | 8 621 | 9 045 | 9 086 | 9 306 | 10 242 | 9 640 | 9 571 | 12 511 | 13 141 |

Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile)

Les tableaux IV donnent l'évolution du trafic routier de marchandises réalisé par les véhicules gros porteurs (6,6 tonnes et plus de charge utile) de 1965 à 1974.

Les tableaux ci-dessous montrent que de 1965 à 1974, les véhicules gros porteurs effectuent une part de plus en plus importante du trafic routier, et ceci quelle que soit la catégorie de distance en charge.

**Part du tonnage transporté par les véhicules gros porteurs
(ensemble des professions)**

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| [0, 50 [| 63 % | 80 % |
| [50, 150 [| 65 % | 80 % |
| [150, → [| 73 % | 87 % |
| Toutes distances | 64 % | 81 % |

**Part des tonnes-kilomètres réalisées par les véhicules gros porteurs
(ensemble des professions)**

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| [0, 50 [| 71 % | 81 % |
| [50, 150 [| 73 % | 83 % |
| [150, → [| 84 % | 90 % |
| Toutes distances | 78 % | 87 % |

Dans le trafic effectué par les véhicules gros porteurs, la part des transports pour compte d'autrui n'a pratiquement pas varié au cours de ces dix dernières années, quelle que soit la distance en charge.

Dans le transport pour compte d'autrui, le trafic est réalisé pour la plus grande part par les véhicules gros porteurs, et ceci de plus en plus comme le montrent les deux tableaux ci-dessous.

**Part du tonnage transporté pour compte d'autrui
par les véhicules gros porteurs**

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| [0, 50 [| 86 % | 94 % |
| [50, 150 [| 84 % | 89 % |
| [150, → [| 84 % | 93 % |
| Toutes distances | 85 % | 93 % |

**Part des tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui
par les véhicules gros porteurs**

| Distances en charge | 1965 | 1974 |
|---------------------|------|------|
| [0, 50 [| 91 % | 92 % |
| [50, 150 [| 91 % | 92 % |
| [150, → [| 93 % | 96 % |
| Toutes distances | 92 % | 95 % |

IV - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile)

Unités : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Million de tonnes} \\ \text{Milliard de tonnes-kilomètres} \\ \text{Million de véhicules-kilomètres} \end{array} \right.$

A - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0 , 50 [| 664 | 690 | 679 | 802 | 916 | 935 | 846 | 874 | 1 010 | 1 037 |
| [50 , 150 [| 95 | 109 | 125 | 127 | 143 | 156 | 158 | 164 | 209 | 231 |
| [150 , → [| 55 | 71 | 76 | 87 | 100 | 99 | 104 | 114 | 140 | 145 |
| Toutes distances | 814 | 870 | 880 | 1 016 | 1 159 | 1 190 | 1 108 | 1 152 | 1 359 | 1 413 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0 , 50 [| 8,2 | 8,0 | 8,5 | 9,3 | 10,4 | 11,3 | 10,7 | 11,6 | 13,8 | 14,1 |
| [50 , 150 [| 8,7 | 9,3 | 10,2 | 10,1 | 11,6 | 12,5 | 13,0 | 13,5 | 16,9 | 18,6 |
| [150 , → [| 20,1 | 24,1 | 25,7 | 28,5 | 32,6 | 33,4 | 35,9 | 38,7 | 47,6 | 49,5 |
| Toutes distances | 37,0 | 41,4 | 44,4 | 47,9 | 54,6 | 57,2 | 59,6 | 63,8 | 78,3 | 82,2 |
| III Véhicules-kilomètres | 5 222 | 5 610 | 6 042 | 6 572 | 7 071 | 7 554 | 7 657 | 8 011 | 9 278 | 9 530 |

IV - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile)

B - COMPTE D'AUTRUI

Unités : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Million de tonnes} \\ \text{Milliard de tonnes-kilomètres} \\ \text{Million de véhicules-kilomètres} \end{array} \right.$

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 211 | 226 | 213 | 266 | 321 | 336 | 313 | 297 | 326 | 320 |
| [50, 150 [| 42 | 49 | 57 | 58 | 70 | 74 | 81 | 77 | 96 | 103 |
| [150, → [| 38 | 48 | 52 | 61 | 72 | 71 | 76 | 83 | 95 | 98 |
| Toutes distances | 291 | 323 | 322 | 385 | 463 | 481 | 470 | 457 | 517 | 521 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 2,9 | 2,8 | 3,0 | 3,4 | 4,0 | 4,4 | 4,3 | 4,4 | 5,0 | 4,8 |
| [50, 150 [| 3,9 | 4,2 | 4,8 | 4,8 | 5,8 | 6,2 | 7,1 | 6,6 | 8,1 | 8,7 |
| [150, → [| 15,3 | 17,7 | 18,7 | 21,7 | 25,6 | 26,1 | 28,3 | 30,7 | 34,8 | 36,4 |
| Toutes distances | 22,1 | 24,7 | 26,5 | 29,9 | 35,4 | 36,7 | 39,7 | 41,7 | 47,9 | 49,9 |
| III Véhicules-kilomètres | 2 636 | 2 821 | 3 048 | 3 414 | 3 784 | 3 992 | 4 220 | 4 300 | 4 672 | 4 705 |

IV - Évolution du trafic routier de marchandises.

(Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile)

Unités : } Million de tonnes
 } Milliard de tonnes-kilomètres
 } Million de véhicules-kilomètres

C - COMPTE PROPRE

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I Tonnes | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 453 | 464 | 466 | 536 | 595 | 599 | 533 | 577 | 684 | 717 |
| [50, 150 [| 53 | 60 | 68 | 69 | 73 | 82 | 77 | 87 | 113 | 128 |
| [150, → [| 17 | 23 | 24 | 26 | 28 | 28 | 28 | 31 | 45 | 47 |
| Toutes distances | 523 | 547 | 558 | 631 | 696 | 709 | 638 | 695 | 842 | 892 |
| II Tonnes-kilomètres | | | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 5,3 | 5,2 | 5,5 | 5,9 | 6,4 | 6,9 | 6,4 | 7,2 | 8,8 | 9,3 |
| [50, 150 [| 4,8 | 5,1 | 5,4 | 5,3 | 5,8 | 6,3 | 5,9 | 6,9 | 8,8 | 9,9 |
| [150, → [| 4,8 | 6,4 | 7,0 | 6,8 | 7,0 | 7,3 | 7,6 | 8,0 | 12,8 | 13,1 |
| Toutes distances | 14,9 | 16,7 | 17,9 | 18,0 | 19,2 | 20,5 | 19,9 | 22,1 | 30,4 | 32,3 |
| III Véhicules-kilomètres | 2 586 | 2 789 | 2 994 | 3 158 | 3 287 | 3 562 | 3 437 | 3 711 | 4 606 | 4 825 |

V - Évolution du trafic moyen par véhicule en service.

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| A - TONNES TRANSPORTÉES PAR VÉHICULE EN SERVICE | | | | | | | | | | |
| Compte d'autrui | 2 664 | 2 797 | 2 589 | 3 021 | 3 124 | 3 029 | 2 983 | 2 789 | 3 152 | 2 917 |
| Compte propre | 1 130 | 1 080 | 1 182 | 1 123 | 1 179 | 1 198 | 1 022 | 1 064 | 1 231 | 1 232 |
| Ensemble des professions | 1 336 | 1 310 | 1 305 | 1 380 | 1 478 | 1 496 | 1 336 | 1 347 | 1 537 | 1 514 |
| B - TONNES-KILOMETRES PRO- DUITES PAR VÉHICULE EN SERVICE | | | | | | | | | | |
| Compte d'autrui | 186 719 | 201 504 | 202 128 | 223 944 | 234 783 | 223 429 | 241 954 | 247 222 | 286 517 | 273 575 |
| Compte propre | 28 554 | 30 465 | 29 884 | 27 436 | 29 312 | 31 486 | 29 135 | 31 447 | 41 401 | 43 750 |
| Ensemble des professions | 49 842 | 53 374 | 54 146 | 54 396 | 60 878 | 62 674 | 63 201 | 66 788 | 80 357 | 82 220 |

VI - Évolution du trafic moyen par tonne de charge utile.

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| A - TONNES TRANSPORTÉES PAR TONNE DE CHARGE UTILE | | | | | | | | | | |
| Compte d'autrui | 345 | 352 | 313 | 343 | 344 | 330 | 317 | 290 | 300 | 270 |
| Compte propre | 335 | 312 | 313 | 321 | 333 | 330 | 276 | 278 | 307 | 297 |
| Ensemble des professions | 338 | 322 | 313 | 327 | 337 | 330 | 289 | 282 | 305 | 287 |
| B - TONNES-KILOMETRES PRO- DUITES PAR TONNE DE CHARGE UTILE | | | | | | | | | | |
| Compte d'autrui | 24 215 | 25 379 | 24 422 | 25 399 | 25 837 | 24 377 | 25 702 | 25 708 | 27 273 | 25 275 |
| Compte propre | 8 472 | 8 795 | 8 561 | 7 830 | 8 286 | 8 661 | 7 856 | 8 229 | 10 320 | 10 534 |
| Ensemble des professions | 12 603 | 13 135 | 13 001 | 12 851 | 13 867 | 13 823 | 13 674 | 14 000 | 15 932 | 15 602 |

2^{ème} partie

Les Transports Routiers de Marchandises en 1974

Les transports routiers de marchandises en 1974.

Le parc en service en 1974 et sa capacité sont donnés dans les tableaux VII et VIII.

Le tableau IX donne la répartition du trafic en 1974 selon la catégorie de trajet, définie ci-dessous :

Transports en circuits : transports au cours desquels plusieurs chargements partiels successifs (ramassages) ou déchargements partiels successifs (distributions) sont réalisés.

Transports en navette : transports répétés et identiques quant à la marchandise, à la distance parcourue, au lieu de chargement et au lieu de déchargement.

Pour les circuits, la distance moyenne de transport d'une tonne n'est pas indiquée. En effet pour cette catégorie de trajet, le calcul des tonnes-kilomètres est effectué en supposant que les marchandises sont chargées ou déchargées uniformément au cours du trajet, et par conséquent la distance moyenne calculée ne correspondrait pas à la distance en charge.

Les tableaux X donnent la répartition du trafic selon la charge utile et la distance en charge. En 1974, par rapport à 1973, on observe une forte augmentation du trafic réalisé par les véhicules de 1 à 3 tonnes de charge utile au delà de 500 km (en particulier pour le compte propre). Il s'agit principalement de transports d'articles manufacturés divers, effectués par des fourgonnettes.

En ce qui concerne les distances parcourues en 1974, le tableau XI donne les distances totales exprimées en véhicules-kilomètres. Les parcours moyens annuels par véhicule en service sont donnés au tableau XII. Ils paraissent faibles. Outre les causes de sous-estimations évoquées à la page 7, il faut remarquer que :

1) Ces parcours correspondent au parcours effectué 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.

2) Les remorques sont des véhicules d'appoint qui roulent très peu et par conséquent font baisser la moyenne.

3) Les parcours moyens sont donnés ici quelles que soient les catégories de trafic (zones courtes, zones longues, etc.).

4) Les trajets annexes au transport ne sont pas toujours décrits par l'enquête.

Les tableaux XIII et XIV donnent la répartition du trafic selon la nature des marchandises (classées selon la Nomenclature Statistique des Transports).

VII - Parc en service (Année 1974)

Unité : Véhicule

| PROFESSION DE L'UTILISATEUR ET GENRE DU VÉHICULE | | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILES | |
|---|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | | 17,0 t. et plus |
| COMPTE D'AUTRUI | Camions | 22 804 | 20 759 | 11 469 | 15 894 | 8 402 | 29 522 | 5 738 | 191 | 114 779 |
| | Remorques | 105 | 108 | 841 | 2 263 | 795 | 3 642 | 801 | 757 | 9 312 |
| | Semi-remorques | — | — | 577 | 2 296 | 2 109 | 9 338 | 3 307 | 52 137 | 69 764 |
| | Tous genres | 22 909 | 20 867 | 12 887 | 20 453 | 11 306 | 42 502 | 9 846 | 53 085 | 193 855 |
| COMPTE PROPRE | Camions | 441 155 | 123 228 | 70 500 | 73 264 | 47 109 | 67 699 | 13 775 | 439 | 837 169 |
| | Remorques | 6 432 | 5 167 | 20 662 | 22 474 | 6 422 | 6 848 | 2 477 | 984 | 71 466 |
| | Semi-remorques | 41 | 100 | 4 362 | 1 775 | 2 184 | 7 171 | 5 777 | 29 280 | 50 690 |
| | Tous genres | 447 628 | 128 495 | 95 524 | 97 513 | 55 715 | 81 718 | 22 029 | 30 703 | 959 325 |
| ENSEMBLE DES PROFESSIONS | Camions | 463 959 | 143 987 | 81 969 | 89 158 | 55 511 | 97 221 | 19 513 | 630 | 951 948 |
| | Remorques | 6 537 | 5 275 | 21 503 | 24 737 | 7 217 | 10 490 | 3 278 | 1 741 | 80 778 |
| | Semi-remorques | 41 | 100 | 4 939 | 4 071 | 4 293 | 16 509 | 9 084 | 81 417 | 120 454 |
| | Tous genres | 470 537 | 149 362 | 108 411 | 117 966 | 67 021 | 124 220 | 31 875 | 83 788 | 1 153 180 |

VIII- Capacité du parc en service (Année 1974)

Unité : Millier de tonnes

| PROFESSION DE L'UTILISATEUR | | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILES | |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | | 17,0 t. et plus |
| | Compte d'autrui | 29 | 46 | 45 | 106 | 81 | 433 | 149 | 1 200 | 2 089 |
| | Compte propre | 573 | 278 | 329 | 518 | 414 | 846 | 327 | 702 | 3 987 |
| | Ensemble des professions | 602 | 324 | 374 | 624 | 495 | 1 279 | 476 | 1 902 | 6 076 |

IX - Répartition du trafic en 1974 selon la catégorie de trajet.

Unités : } Million de tonnes
 Milliard de t-km
 Million de km

| CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | COMPTE D'AUTRUI | | | | COMPTE PROPRE | | | |
|--|-----------------|----------|----------------|---------------|---------------|----------|----------------|---------------|
| | Circuits | Navettes | Autres trajets | Tous parcours | Circuits | Navettes | Autres trajets | Tous parcours |
| A - TONNAGES TRANSPORTÉS | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 4,7 | 297,6 | 39,5 | 341,8 | 26,4 | 760,3 | 160,8 | 947,5 |
| [50, 150 [| 8,4 | 50,5 | 56,9 | 115,8 | 31,1 | 55,8 | 86,2 | 173,1 |
| [150, → [| 6,4 | 0,5 * | 98,0 | 104,9 | 11,6 | 0,8 * | 50,0 | 62,4 |
| Toutes distances | 19,5 | 348,6 | 194,4 | 562,5 | 69,1 | 816,9 | 297,0 | 1 183,0 |
| B - TONNES KILOMETRES | | | | | | | | |
| [0, 50 [| 0,1 | 4,2 | 0,9 | 5,2 | 0,3 | 8,6 | 3,4 | 12,3 |
| [50, 150 [| 0,4 | 3,8 | 5,3 | 9,5 | 1,4 | 4,1 | 7,3 | 12,8 |
| [150, → [| 0,8 | ε * | 37,3 | 38,1 | 1,3 | 0,1 * | 15,5 | 16,9 |
| Toutes distances | 1,3 | 8,0 | 43,5 | 52,8 | 3,0 | 12,8 | 26,2 | 42,0 |
| C - DISTANCE MOYENNE DE TRANSPORT D'UNE TONNE | | | | | | | | |
| [0, 50 [| " | 14,1 | 22,8 | 15,2 | " | 11,3 | 21,1 | 13,0 |
| [50, 150 [| " | 75,2 | 93,1 | 82,0 | " | 73,5 | 84,7 | 73,9 |
| [150, → [| " | 196,7 * | 380,6 | 363,2 | " | 125,0 * | 310,0 | 270,8 |
| Toutes distances | " | 22,9 | 223,8 | 93,9 | " | 15,7 | 88,2 | 35,5 |

* Eléments donnés à titre indicatif, mais non fiables, car ils résultent d'un nombre très faible d'observations.

X - Répartition du trafic en 1974 selon la classe de charge utile et la catégorie de distance en charge.

A - TOUTES PROFESSIONS

a - TONNES

Unité : Millier de tonnes

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 49 063 | 13 809 | 13 879 | 4 408 | 4 554 | 346 | 205 | 1 100 | 87 364 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 28 486 | 8 862 | 6 446 | 3 322 | 2 514 | 430 | 182 | 704 | 50 946 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 44 343 | 9 429 | 7 412 | 2 310 | 2 555 | 460 | 348 | 274 | 67 131 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 77 704 | 21 076 | 13 998 | 5 877 | 5 723 | 972 | 562 | 943 | 126 855 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 77 481 | 18 378 | 14 625 | 6 387 | 4 668 | 737 | 444 | 757 | 123 477 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 304 753 | 67 720 | 44 529 | 21 267 | 20 728 | 5 005 | 4 434 | 6 542 | 474 978 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 320 370 | 44 731 | 14 602 | 4 100 | 3 720 | 695 | 411 | 738 | 389 367 |
| 17,0 t. et plus | 126 652 | 76 418 | 83 992 | 41 691 | 50 195 | 13 820 | 10 562 | 22 034 | 425 364 |
| Toutes charges utiles | 1 028 852 | 260 423 | 199 483 | 89 362 | 94 657 | 22 465 | 17 148 | 33 092 | 1 745 482 |

b - TONNES-KILOMETRES

Unité : Million de t-km

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 491,0 | 394,6 | 761,3 | 397,5 | 742,0 | 83,5 | 81,5 | 786,1 | 3 737,5 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 199,2 | 264,2 | 343,4 | 289,4 | 356,3 | 112,5 | 78,9 | 518,9 | 2 162,8 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 421,1 | 273,9 | 395,5 | 194,8 | 402,8 | 131,8 | 126,2 | 167,3 | 2 113,4 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 636,4 | 646,2 | 792,6 | 536,1 | 830,2 | 278,7 | 224,7 | 599,6 | 4 544,5 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 647,1 | 579,4 | 841,9 | 614,5 | 745,1 | 206,1 | 184,8 | 483,4 | 4 302,3 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 2 589,0 | 2 220,6 | 2 812,8 | 2 331,8 | 3 825,2 | 1 606,9 | 1 892,9 | 4 393,5 | 21 672,7 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 2 438,2 | 1 437,3 | 923,8 | 458,6 | 701,2 | 225,1 | 172,8 | 499,6 | 6 856,6 |
| 17,0 t. et plus | 1 518,6 | 2 672,6 | 5 699,2 | 4 929,3 | 10 099,8 | 4 662,8 | 4 613,4 | 15 192,3 | 49 388,0 |
| Toutes charges utiles | 8 940,6 | 8 488,8 | 12 570,5 | 9 752,0 | 17 702,6 | 7 307,4 | 7 375,2 | 22 640,7 | 94 777,8 |

X - Répartition du trafic en 1974 selon la classe de charge utile et la catégorie de distance en charge.

B - COMPTE D'AUTRUI

a - TONNES

Unité : Millier de tonnes

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 2 438 | 987 | 1 603 | 307 | 278 | 72 | 68 | 44 | 5 797 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 2 261 | 1 778 | 1 674 | 1 083 | 773 | 160 | 86 | 85 | 7 900 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 2 725 | 1 248 | 1 825 | 679 | 840 | 160 | 192 | 185 | 7 854 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 7 785 | 2 898 | 3 272 | 1 708 | 2 525 | 451 | 345 | 479 | 19 463 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 9 817 | 2 627 | 2 676 | 1 381 | 1 222 | 201 | 203 | 260 | 18 387 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 75 781 | 19 044 | 12 095 | 7 995 | 9 812 | 2 983 | 3 283 | 4 933 | 135 926 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 92 743 | 16 132 | 4 988 | 1 670 | 1 680 | 358 | 258 | 540 | 118 369 |
| 17,0 t. et plus | 65 722 | 37 791 | 48 065 | 24 770 | 34 206 | 10 462 | 8 908 | 18 853 | 248 777 |
| Toutes charges utiles | 259 272 | 82 505 | 76 198 | 39 593 | 51 336 | 14 847 | 13 343 | 25 379 | 562 473 |

b - TONNES-KILOMETRES

Unité : Million de t-km

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 27,3 | 28,8 | 91,6 | 28,4 | 35,9 | 21,5 | 25,1 | 25,8 | 284,4 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 24,5 | 53,0 | 85,4 | 88,6 | 118,3 | 43,1 | 37,2 | 57,8 | 507,9 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 29,7 | 36,0 | 95,3 | 57,2 | 140,2 | 46,2 | 78,2 | 133,7 | 616,5 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 70,9 | 87,1 | 196,2 | 157,2 | 397,6 | 143,1 | 142,8 | 303,2 | 1 498,1 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 93,3 | 84,8 | 157,3 | 137,2 | 199,0 | 57,7 | 85,0 | 163,9 | 978,2 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 626,5 | 620,5 | 788,0 | 912,8 | 1 899,3 | 965,6 | 1 408,1 | 3 273,5 | 10 494,3 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 763,4 | 524,5 | 303,3 | 186,5 | 326,4 | 112,6 | 112,8 | 361,4 | 2 690,9 |
| 17,0 t. et plus | 767,7 | 1 335,3 | 3 284,3 | 2 947,5 | 6 979,5 | 3 534,4 | 3 904,7 | 12 997,9 | 35 751,3 |
| Toutes charges utiles | 2 403,3 | 2 770,0 | 5 001,4 | 4 515,4 | 10 096,2 | 4 924,2 | 5 793,9 | 17 317,2 | 52 821,6 |

X - Répartition du trafic en 1974 selon la classe de charge utile et la catégorie de distance en charge.

C - COMPTE PROPRE

a - TONNES

Unité : Millier de tonnes

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 46 625 | 12 822 | 12 276 | 4 101 | 4 276 | 274 | 137 | 1 056 | 81 567 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 26 225 | 7 084 | 4 772 | 2 239 | 1 741 | 270 | 96 | 619 | 43 046 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 41 618 | 8 181 | 5 587 | 1 631 | 1 715 | 300 | 156 | 89 | 59 277 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 69 919 | 18 178 | 10 726 | 4 169 | 3 198 | 521 | 217 | 464 | 107 392 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 67 664 | 15 751 | 11 949 | 5 006 | 3 446 | 536 | 241 | 497 | 105 090 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 228 972 | 48 676 | 32 434 | 13 272 | 10 916 | 2 022 | 1 151 | 1 609 | 339 052 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 227 627 | 28 599 | 9 614 | 2 430 | 2 040 | 337 | 153 | 198 | 170 998 |
| 17,0 t. et plus | 60 930 | 38 627 | 35 927 | 16 921 | 15 989 | 3 358 | 1 654 | 3 181 | 176 587 |
| Toutes charges utiles | 769 580 | 177 918 | 123 285 | 49 769 | 43 321 | 7 618 | 3 805 | 7 713 | 1 183 009 |

b - TONNES-KILOMETRES

Unité : Million de t-km

| CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes) | CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | | | TOUTES DISTANCES |
|--|--|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| | [0,25 [| [25,50 [| [50,100 [| [100,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [| |
| 1,0 t. à 1,7 t. | 463,7 | 365,8 | 669,7 | 369,1 | 706,1 | 62,0 | 56,4 | 760,3 | 3 453,1 |
| 1,8 t. à 2,9 t. | 174,7 | 211,2 | 258,0 | 200,8 | 238,0 | 69,4 | 41,7 | 461,1 | 1 654,9 |
| 3,0 t. à 4,5 t. | 391,4 | 237,9 | 300,2 | 137,6 | 262,6 | 85,6 | 48,0 | 33,6 | 1 496,9 |
| 4,6 t. à 6,5 t. | 565,5 | 559,1 | 596,4 | 378,9 | 432,6 | 135,6 | 81,9 | 296,4 | 3 046,4 |
| 6,6 t. à 8,9 t. | 553,8 | 494,6 | 684,6 | 477,3 | 546,1 | 148,4 | 99,8 | 319,5 | 3 324,1 |
| 9,0 t. à 12,9 t. | 1 962,5 | 1 600,1 | 2 024,8 | 1 419,0 | 1 925,9 | 641,3 | 484,8 | 1 120,0 | 11 178,4 |
| 13,0 t. à 16,9 t. | 1 674,8 | 912,8 | 620,5 | 272,1 | 374,8 | 112,5 | 60,0 | 138,2 | 4 165,7 |
| 17,0 t. et plus | 750,9 | 1 337,3 | 2 414,9 | 1 981,8 | 3 120,3 | 1 128,4 | 708,7 | 2 194,4 | 13 636,7 |
| Toutes charges utiles | 6 537,3 | 5 718,8 | 7 569,1 | 5 236,6 | 7 606,4 | 2 383,2 | 1 581,3 | 5 323,5 | 41 956,2 |

XI - Distances parcourues en 1974.

(Véhicules-kilomètres)

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Million de véhicules-kilomètres

| | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILES |
|-------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Kilométrage total | 291 | 422 | 290 | 535 | 263 | 1 595 | 341 | 2 506 | 6 243 |
| Dont à vide | 72 | 99 | 79 | 144 | 76 | 399 | 130 | 737 | 1 736 |

B - COMPTE PROPRE

Unité : Million de véhicules-kilomètres

| | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILES |
|-------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Kilométrage total | 4 826 | 1 320 | 928 | 1 242 | 991 | 2 127 | 581 | 1 126 | 13 141 |
| Dont à vide | 1 447 | 404 | 330 | 428 | 366 | 823 | 259 | 433 | 4 490 |

C - TOUTES PROFESSIONS

Unité : Million de véhicules-kilomètres

| | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILES |
|-------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Kilométrage total | 5 117 | 1 742 | 1 218 | 1 777 | 1 254 | 3 722 | 922 | 3 632 | 19 384 |
| Dont à vide | 1 519 | 503 | 409 | 572 | 442 | 1 222 | 389 | 1 170 | 6 226 |

XII - Distances moyennes parcourues par véhicule en service en 1974.

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de kilomètres

| GENRES | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILLES |
|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|------------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Camions | 13,9 | 21,9 | 24,0 | 30,6 | 27,2 | 40,1 | 40,1 | 45,7 | 27,8 |
| Remorques | | 34,2 | | 30,8 | 27,4 | 44,9 | 39,5 | 17,3 | 36,4 |
| Semi-remorques | — | — | 11,3 | 11,9 | 17,1 | 41,8 | 33,3 | 52,0 | 47,0 |
| Tous genres | 13,8 | 22,0 | 24,5 | 28,5 | 25,4 | 40,9 | 37,8 | 51,5 | 35,1 |

B - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de kilomètres

| GENRES | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILLES |
|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|------------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Camions | 11,9 | 11,6 | 14,0 | 17,5 | 21,8 | 29,5 | 33,7 | 22,3 | 14,9 |
| Remorques | 1,9 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 4,1 | 20,9 | 16,7 | 11,1 | 4,0 |
| Semi-remorques | — | — | 1,4 | 26,4 | 13,5 | 25,4 | 22,1 | 41,2 | 31,5 |
| Tous genres | 11,8 | 11,2 | 10,6 | 13,9 | 19,4 | 28,4 | 28,7 | 40,0 | 14,9 |

C - TOUTES PROFESSIONS

Unité : Millier de kilomètres

| GENRES | CLASSES DE CHARGE UTILE | | | | | | | | TOUTES CHARGES UTILLES |
|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|------------------------------|
| | 1,0 t. à 1,7 t. | 1,8 t. à 2,9 t. | 3,0 t. à 4,5 t. | 4,6 t. à 6,5 t. | 6,6 t. à 8,9 t. | 9,0 t. à 12,9 t. | 13,0 t. à 16,9 t. | 17,0 t. et plus | |
| Camions | 12,0 | 13,1 | 15,4 | 19,8 | 22,6 | 32,7 | 35,6 | 29,4 | 16,4 |
| Remorques | 1,8 | 2,3 | 2,6 | 3,9 | 6,7 | 29,2 | 22,3 | 13,8 | 7,8 |
| Semi-remorques | — | — | 1,2 | 18,2 | 15,2 | 34,7 | 26,2 | 48,1 | 40,5 |
| Tous genres | 11,9 | 12,7 | 12,3 | 16,4 | 20,4 | 32,7 | 31,5 | 47,3 | 18,3 |

XIII - Marchandises transportées pendant l'année 1974 Tonnes.

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de tonnes

| NUMÉROS DE SECTIONS N.S.T. | MARCHANDISES | TOUTES DISTANCES | DONT PAR CATEGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) (tous trajets) | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---------------------|---|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | [0,25 [| [25,50 [| [50,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [|
| 0 | Produits agricoles et animaux vivants | 59 687 | 26 445 | 12 127 | 12 384 | 4 210 | 1 360 | 1 052 | 2 109 |
| 1 | Denrées alimentaires et fourrages | 45 142 | 10 350 | 3 733 | 13 902 | 7 454 | 2 652 | 2 099 | 4 952 |
| 2 | Combustibles minéraux solides | 9 745 | 5 001 | 2 574 | 1 648 | 347 | 106 | 26 | 43 |
| 3 A | Produits pétroliers bruts | 352 | 45 | 50 | 125 | 60 | — | 46 | 26 |
| 3 B | Produits pétroliers raffinés | 37 143 | 6 805 | 5 403 | 16 179 | 7 665 | 510 | 231 | 350 |
| 4 A | Minerais ferreux et déchets pour métallurgie | 2 585 | 1 649 | 203 | 254 | 237 | 84 | 68 | 90 |
| 4 B | Minerais et déchets non ferreux | 3 866 | 2 731 | 76 | 745 | 104 | 57 | 68 | 85 |
| 5 A | Produits métallurgiques ferreux | 16 796 | 4 877 | 1 028 | 2 432 | 3 588 | 1 352 | 1 243 | 2 276 |
| 5 B | Produits métallurgiques non ferreux | 3 490 | 1 584 | 85 | 247 | 366 | 246 | 281 | 681 |
| 6 A | Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction | 260 332 | 166 165 | 44 606 | 38 305 | 7 157 | 1 399 | 1 039 | 1 661 |
| 6 B | Matières premières pour l'industrie chimique | 1 648 | 489 | 372 | 363 | 201 | 74 | 103 | 46 |
| 7 | Engrais | 11 941 | 5 517 | 1 782 | 2 417 | 1 664 | 281 | 124 | 156 |
| 8 A | Produits chimiques de base | 11 301 | 2 937 | 1 229 | 2 284 | 1 598 | 853 | 686 | 1 714 |
| 8 B | Pâtes à papier et cellulose | 2 628 | 919 | 451 | 610 | 291 | 139 | 105 | 113 |
| 8 C | Autres produits chimiques | 7 259 | 1 266 | 371 | 1 491 | 1 294 | 576 | 639 | 1 622 |
| 9 A | Matériel de transport et matériel agricole | 5 778 | 1 003 | 528 | 1 660 | 1 245 | 493 | 376 | 473 |
| 9 B | Machines et articles métalliques | 14 240 | 4 087 | 1 374 | 2 424 | 2 535 | 854 | 1 142 | 1 824 |
| 9 C | Verre, faïence, porcelaine | 3 477 | 1 081 | 88 | 541 | 632 | 282 | 268 | 585 |
| 9 D | Autres articles manufacturés | 65 063 | 16 321 | 6 425 | 17 780 | 10 688 | 3 529 | 3 747 | 6 573 |
| | TOTAL | 562 473 | 259 272 | 82 505 | 115 791 | 51 336 | 14 847 | 13 343 | 25 379 |

XIII - Marchandises transportées pendant l'année 1974

Tonnes.

B - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de tonnes

| NUMÉROS DE SECTIONS N.S.T. | MARCHANDISES | TOUTES DISTANCES | DONT PAR CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | |
|-------------------------------------|---|---------------------|---|----------------|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | (tous trajets) | | | | | | |
| | | | [0,25 [| [25,50 [| [50,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [|
| 0 | Produits agricoles et animaux vivants | 118 096 | 58 578 | 22 246 | 26 211 | 8 292 | 1 190 | 478 | 1 101 |
| 1 | Denrées alimentaires et fourrages | 127 149 | 43 249 | 26 133 | 41 209 | 11 129 | 2 012 | 1 222 | 2 195 |
| 2 | Combustibles minéraux solides | 9 753 | 6 768 | 1 515 | 1 199 | 243 | 28 | — | — |
| 3 A | Produits pétroliers bruts | 215 | 63 | 26 | 72 | 24 | 10 | 10 | 10 |
| 3 B | Produits pétroliers raffinés | 67 002 | 27 991 | 13 877 | 20 416 | 4 408 | 215 | 65 | 30 |
| 4 A | Minerais ferreux et déchets pour métallurgie | 8 718 | 5 793 | 1 321 | 1 368 | 183 | 37 | 6 | 10 |
| 4 B | Minerais et déchets non ferreux | 3 118 | 1 556 | 1 174 | 229 | 141 | — | 7 | 11 |
| 5 A | Produits métallurgiques ferreux | 11 326 | 4 967 | 1 450 | 2 975 | 1 141 | 341 | 139 | 313 |
| 5 B | Produits métallurgiques non ferreux | 1 803 | 433 | 3 97 | 494 | 241 | 45 | 95 | 98 |
| 6 A | Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction | 689 951 | 549 551 | 86 159 | 46 664 | 6 361 | 756 | 199 | 261 |
| 6 B | Matières premières pour l'industrie chimique | 1 952 | 1 639 | 129 | 96 | 67 | 15 | 6 | — |
| 7 | Engrais | 27 864 | 18 732 | 4 460 | 3 667 | 785 | 131 | 65 | 24 |
| 8 A | Produits chimiques de base | 6 543 | 2 270 | 849 | 2 038 | 778 | 302 | 112 | 194 |
| 8 B | Pâtes à papier et cellulose | 1 690 | 736 | 461 | 351 | 96 | 36 | — | 10 |
| 8 C | Autres produits chimiques | 7 947 | 2 662 | 936 | 2 876 | 832 | 278 | 109 | 254 |
| 9 A | Matériel de transport et matériel agricole | 9 799 | 4 058 | 1 075 | 2 769 | 1 245 | 399 | 114 | 139 |
| 9 B | Machines et articles métalliques | 27 589 | 11 806 | 4 482 | 6 927 | 2 176 | 490 | 348 | 1 360 |
| 9 C | Verre, faïence, porcelaine | 3 197 | 1 760 | 317 | 581 | 238 | 108 | 51 | 142 |
| 9 D | Autres articles manufacturés | 59 297 | 26 968 | 10 911 | 12 912 | 4 941 | 1 225 | 779 | 1 561 |
| | TOTAL | 1 183 009 | 769 580 | 177 918 | 173 054 | 43 321 | 7 618 | 3 805 | 7 713 |

XIV - Marchandises transportées pendant l'année 1974

Tonnes - kilomètres.

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : million de tonnes-kilomètres

| NUMÉROS DE SECTIONS N.S.T. | MARCHANDISES | TOUTES DISTANCES | DONT PAR CATÉGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---------------------|---|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | | | (tous trajets) | | | | | | |
| | | | [0,25 | [25,50 | [50,150 | [150,300 | [300,400 | [400,500 | [500, → |
| 0 | Produits agricoles et animaux vivants | 4 958,0 | 300,9 | 416,5 | 1 021,0 | 845,5 | 459,6 | 457,0 | 1 457,5 |
| 1 | Denrées alimentaires et fourrages | 8 076,1 | 97,6 | 123,7 | 1 132,9 | 1 428,3 | 878,8 | 902,5 | 3 512,3 |
| 2 | Combustibles minéraux solides | 419,0 | 41,1 | 79,8 | 151,8 | 74,1 | 36,8 | 7,1 | 28,3 |
| 3 A | Produits pétroliers bruts | 63,8 | 0,6 | 1,9 | 11,1 | 11,3 | — | 22,2 | 16,7 |
| 3 B | Produits pétroliers raffinés | 3 658,9 | 88,3 | 182,2 | 1 435,5 | 1 449,2 | 161,7 | 102,3 | 239,7 |
| 4 A | Minerais ferreux et déchets pour métallurgie | 208,6 | 13,5 | 7,1 | 19,5 | 47,4 | 28,8 | 30,9 | 61,4 |
| 4 B | Minerais et déchets non ferreux | 172,4 | 7,2 | 2,6 | 41,9 | 17,5 | 19,1 | 29,4 | 54,7 |
| 5 A | Produits métallurgiques ferreux | 3 522,6 | 29,6 | 37,2 | 234,4 | 751,2 | 439,2 | 541,9 | 1 489,1 |
| 5 B | Produits métallurgiques non ferreux | 759,2 | 4,1 | 3,1 | 24,2 | 74,9 | 88,1 | 125,8 | 439,0 |
| 6 A | Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction | 9 448,4 | 1 492,6 | 1 498,9 | 2 974,1 | 1 410,9 | 473,9 | 457,8 | 1 140,2 |
| 6 B | Matières premières pour l'industrie chimique | 197,8 | 7,3 | 14,1 | 28,3 | 48,5 | 24,9 | 42,7 | 32,0 |
| 7 | Engrais | 928,4 | 51,2 | 60,7 | 225,2 | 340,3 | 94,8 | 55,3 | 100,9 |
| 8 A | Produits chimiques de base | 2 434,3 | 33,0 | 41,6 | 212,6 | 329,9 | 290,3 | 306,0 | 1 220,9 |
| 8 B | Pâtes à papier et cellulose | 309,6 | 13,1 | 15,7 | 53,2 | 66,4 | 48,0 | 44,1 | 69,1 |
| 8 C | Autres produits chimiques | 2 023,3 | 12,0 | 11,9 | 146,1 | 258,8 | 195,3 | 278,7 | 1 120,5 |
| 9 A | Matériel de transport et matériel agricole | 1 083,8 | 11,1 | 18,9 | 141,5 | 257,4 | 164,2 | 163,0 | 327,7 |
| 9 B | Machines et articles métalliques | 2 836,3 | 35,8 | 48,1 | 200,4 | 523,5 | 280,1 | 495,9 | 1 252,5 |
| 9 C | Verre, faïence, porcelaine | 827,8 | 6,1 | 2,9 | 56,2 | 135,7 | 95,7 | 119,0 | 412,2 |
| 9 D | Autres articles manufacturés | 10 893,3 | 158,2 | 203,1 | 1 406,9 | 2 025,4 | 1 144,9 | 1 612,3 | 4 342,5 |
| | TOTAL | 52 821,6 | 2 403,3 | 2 770,0 | 9 516,8 | 10 096,2 | 4 924,2 | 5 793,9 | 17 317,2 |

XIV - Marchandises transportées pendant l'année 1974

Tonnes - kilomètres.

B - COMPTE PROPRE

Unité : million de tonnes-kilomètres

| NUMÉROS DE SECTIONS N.S.T. | MARCHANDISES | TOUTES DISTANCES | DONT PAR CATEGORIES DE DISTANCES EN CHARGE (km) (tous trajets) | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---------------------|---|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | [0,25 [| [25,50 [| [50,150 [| [150,300 [| [300,400 [| [400,500 [| [500, → [|
| 0 | Produits agricoles et animaux vivants | 6 287,5 | 589,4 | 732,6 | 2 064,0 | 1 572,5 | 381,6 | 200,3 | 747,1 |
| 1 | Denrées alimentaires et fourrages | 8 450,5 | 459,5 | 804,4 | 2 755,2 | 1 812,6 | 609,3 | 505,4 | 1 504,1 |
| 2 | Combustibles minéraux solides | 249,5 | 48,6 | 42,9 | 104,6 | 43,7 | 9,7 | — | — |
| 3 A | Produits pétroliers bruts | 21,8 | 1,0 | 0,8 | 5,1 | 2,1 | 1,9 | 2,1 | 8,8 |
| 3 B | Produits pétroliers raffinés | 3 090,7 | 294,9 | 435,3 | 1 540,2 | 720,9 | 55,9 | 23,8 | 19,7 |
| 4 A | Minerais ferreux et déchets pour métallurgie | 237,9 | 53,8 | 43,1 | 86,4 | 31,1 | 11,6 | 2,6 | 9,3 |
| 4 B | Minerais et déchets non ferreux | 99,9 | 8,0 | 42,7 | 14,8 | 25,0 | — | 2,9 | 6,5 |
| 5 A | Produits métallurgiques ferreux | 937,1 | 45,5 | 48,7 | 247,2 | 206,3 | 117,5 | 62,2 | 209,7 |
| 5 B | Produits métallurgiques non ferreux | 227,6 | 5,8 | 13,0 | 40,7 | 45,2 | 13,7 | 36,1 | 73,1 |
| 6 A | Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction | 12 330,4 | 4 367,5 | 2 785,4 | 3 486,5 | 1 176,2 | 253,7 | 84,5 | 176,6 |
| 6 B | Matières premières pour l'industrie chimique | 45,1 | 10,2 | 4,5 | 8,1 | 13,8 | 5,8 | 2,7 | — |
| 7 | Engrais | 839,0 | 167,7 | 141,4 | 290,8 | 152,9 | 42,2 | 28,1 | 15,9 |
| 8 A | Produits chimiques de base | 667,0 | 21,3 | 26,1 | 171,5 | 157,3 | 94,9 | 50,0 | 145,9 |
| 8 B | Pâtes à papier et cellulose | 92,4 | 6,0 | 16,6 | 30,2 | 19,4 | 13,1 | — | 7,1 |
| 8 C | Autres produits chimiques | 707,3 | 32,8 | 29,3 | 206,5 | 132,4 | 87,5 | 46,9 | 171,9 |
| 9 A | Matériel de transport et matériel agricole | 818,7 | 39,3 | 39,2 | 242,2 | 218,1 | 137,5 | 49,3 | 93,1 |
| 9 B | Machines et articles métalliques | 2 407,8 | 118,1 | 145,9 | 474,6 | 402,5 | 144,5 | 147,0 | 975,2 |
| 9 C | Verre, faïence, porcelaine | 270,4 | 10,8 | 10,4 | 47,8 | 43,5 | 33,0 | 21,7 | 103,2 |
| 9 D | Autres articles manufacturés | 4 175,6 | 257,1 | 356,5 | 989,3 | 830,9 | 369,8 | 315,7 | 1 056,3 |
| | TOTAL | 41 956,2 | 6 537,3 | 5 718,8 | 12 805,7 | 7 606,4 | 2 383,2 | 1 581,3 | 5 323,5 |

