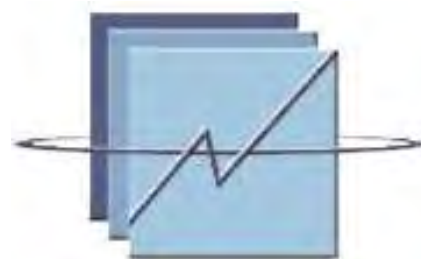




REPUBLIQUE DU SENEGAL
 LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES



ANSD
 Agence Nationale de
 la Statistique et de la Démographie

SITUATION ECONOMIQUE

ET SOCIALE DU SENEGAL

EDITION 2006

Directeur Général, Directeur de Publication	Babakar FALL
Directeur des Statistiques Economiques et de la Comptabilité Nationale	Mamadou Alhousseynou SARR
Directeur des Statistiques Démographiques et Sociales	Ibrahima SARR
Directeur du Management de l'Information Statistique	Mamadou NIANG
Coordonnateur de la Cellule de Programmation, de Coordination et de Coopération Internationale	El.Hadji Malick DIAME

COMITE DE LECTURE

Mamadou Fallou Mbengue - Khalil El Gazri - Momar Ballé Sylla - Mamadou Ndao
Aliou Gaye - Mamadou Bah - Mme Bineta Mbow Guissé - Bakary Djiba - El hadji Malick Diamé

COMITE DE REDACTION

1. PRESENTATION DU PAYS	Coordination : Mory Diouss
2. DEMOGRAPHIE	Fatou Binetou Camara
3. EDUCATION ET FORMATION	Djibril Ndoye & Ahmed Tidiane Diallo
4. EMPLOI	Marième Fall & Macoumba Diouf
5. SANTE	Thierno Diouf & Meissa Ndour
6. ASSISTANCE SOCIALE	Djibril Ndoye
7. AGRICULTURE	Insa Sadio
8. ENVIRONNEMENT	Mamadou Faye
9. ELEVAGE	Insa Sadio
10. PECHE MARITIME SENEGALAISE	Mme Astou Ndiaye
11. TRANSPORT	Papa Seyni Thiam
12. TOURISME	Adama Seck
13. JUSTICE	Assane Thioune
14. BÂTIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS	Adama Seck
15. INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE	Maxime Nagnonhou
16. INSTITUTIONS FINANCIERES	Amar Seck
17. COMMERCE EXTERIEUR	Daouda Balle
18. COMPTES ECONOMIQUES	Mamadou Ngalgou Kane & Ousseynou Sarr
19. PRIX	Baba Ndiaye
20. FINANCES PUBLIQUES	Abou Aw

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DÉMOGRAPHIE

Rue de Diourbel x rue de Saint Louis - B.P. 116 Dakar R.P.

Tél. (221) 33 869 21 39 - 33 825 33 32 - 33 825 00 50 • Fax : (221) 33 824 36 15

E-mail : statsenegal@yahoo.fr • Site internet: www.ansd.sn

Distribution : Division de la Diffusion de la Documentation et des Relations avec les Usagers

SOMMAIRE

ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	4 à 7
AVANT PROPOS	8
PRESENTATION DU PAYS	9
1. DEMOGRAPHIE	10 à 25
2. EDUCATION ET FORMATION	26 à 61
3. EMPLOI	62 à 77
4. SANTE	78 à 95
5. ASSISTANCE SOCIALE	96 à 107
6. AGRICULTURE	108 à 117
7. ENVIRONNEMENT	128 à 132
8. ELEVAGE	128 à 133
9. PECHE MARITIME SENEGALAISE	134 à 141
10. TRANSPORT	142 à 151
11. TOURISME	152 à 155
12. JUSTICE	156 à 175
13. BÂTIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS	176 à 181
14. INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE	182 à 191
15. INSTITUTIONS FINANCIERES	192 à 197
16. COMMERCE EXTERIEUR	198 à 205
17. COMPTES ECONOMIQUES	206 à 215
18. PRIX	216 à 219
19. FINANCES PUBLIQUES	220 à 225
TABLEAUX ANNEXES	226 à 278
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	279

X. TRANSPORT

INTRODUCTION

L'élaboration en 1990 de la première lettre de politique sectorielle des transports a été l'élément majeur qui a déclenché une profonde mutation dans le secteur des transports. L'adoption de cette lettre, qui a abouti à l'élaboration du Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) et du Projet Sectoriel des Transports (PST), a mis en exergue toute l'importance que les pouvoirs publics accordent à ce secteur. Ces différents projets visent à moderniser les infrastructures et à rendre plus efficace le système des transports, dans l'optique de redynamiser le secteur productif. De plus, son importante contribution dans l'économie, son dynamisme et sa diversité ont fini de faire du secteur des Transports un élément essentiel du paysage économique sénégalais.

Le sous-secteur des Transports Publics est marqué par la mise en place du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU). Le PAMU est un programme ambitieux d'un montant d'environ 87 milliards de F CFA, sur la période 2000-2007. Il met l'accent sur l'amélioration des infrastructures routières, la privatisation de l'entretien routier et les réformes institutionnelles, avec la création de l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR). Le PAMU s'articule autour des cinq grands axes ci-après

1. Infrastructures routières, sécurité et fluidité du trafic Réhabilitation et construction de voiries, aménagement de carrefours (dont Cynros et Malick Sy autoroute), élimination des points noirs de la circulation à Dakar, Thiès et Kaolack, aménagement de trottoirs, de passerelles ou de passages souterrains, installation de ralentisseurs de vitesse aux normes internationales;
2. Développement du chemin de fer de banlieue dont la première phase consiste à assurer la sécurité du trafic et les déplacements de piétons le long du chemin de fer de banlieue.
3. Mécanisme de crédit-bail pour le renouvellement du parc de cars rapides, d'autobus et de taxis urbains.
4. Gestion de la qualité de l'air en milieu urbain de Dakar.
5. Renforcement des capacités.

Ce chapitre fait une succincte présentation succincte du secteur des Transports, articulé autour des différents sous-secteurs des transports à savoir le transport maritime, le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport terrestre.

I- TRANSPORT MARITIME

1 LE PORT AUTONOME DE DAKAR

Le Port de Dakar reste l'un des plus anciens et des plus modernes ports de la côte Ouest Africaine. Ses atouts incomparables font de lui, un port très fréquenté avec un trafic annuel régulièrement en hausse depuis 1995, exception faite de l'année 2004 où l'on a noté une baisse de 5%. Les plus grandes lignes maritimes touchent le Port de Dakar dans les deux sens Nord / Sud et Est / Ouest.

1.1- Trafic de marchandises

Le trafic total de marchandises au Port Autonome de Dakar a connu en 2006 une baisse de 9,2% qui fait suite à la hausse de 9,2% enregistrée en 2005. Le nombre d'escales de navires a, quant à lui, connu un mouvement inverse, passant d'une baisse de 7,8% en 2005 à une hausse de 0,5% en 2006.

a) Débarquements

À la suite d'une hausse de 12,3% en 2005, les débarquements de marchandises ont connu en 2006 une baisse de 4,7%. Cette baisse est consécutive à celles enregistrées dans les débarquements de marchandises diverses (4,1%) et du Pétrole brut (66%). A côté de ces contre performances, on observe la forte hausse des débarquements d'hydrocarbures raffinés (106,3%) dont le volume a plus que doublé entre 2005 et 2006, du fait des difficultés liées à l'arrêt de production de la SAR en 2006.

b) Embarquements

La tendance à la hausse des embarquements de marchandises enregistrée entre 2004 et 2005, avec une croissance de 1,2% ne s'est pas maintenue en 2006. L'année 2006 a été marquée par une très forte baisse (-21,7%) par rapport à 2005. L'origine de cette baisse sera trouvée dans la contre performance des embarquements de marchandises diverses. En effet, avec un poids de 90,1%, les marchandises diverses influent fortement sur l'évolution des embarquements.

Après une très forte baisse de 55% en 2005, liée aux difficultés rencontrées par les Industries Chimiques du Sénégal (ICS), les embarquements de phosphates ont connu en 2006 une hausse de 26,7%. Mais, du fait de leur faible poids, cette bonne performance n'a pas pu améliorer de manière sensible l'ensemble des embarquements.

Tableau 10.1 : Trafic au Port Autonome de DAKAR 1999-2006

(en milliers de tonnes)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Variations	
								2006	2006/2005
STATISTIQUES MARCHANDES									
TOTAL									
DEBARQUEMENT	4969,7	5307,1	5882,3	6480,3	7520,6	7 144,0	8 026,1	7 651,3	-4,7%
- MARCHANDISES DIVERSES	3120,7	3466,1	4443,8	4958,9	5749,3	5 230,0	6 407,6	6 145,8	-4,1%
- PETROLE BRUT	893	778,5	776,3	991,8	1215,6	1 151,0	977,7	332,1	-66,0%
- HYDROCARBURES RAFFINES	783	960,3	553,9	413,6	421,9	610,0	517,4	1 067,3	106,3%
- PRODUITS DE LA MER	173	102,2	108,3	116	133,9	154,0	123,6	106,1	-14,1%
TOTAL									
EMBARQUEMENT	2258,7	2060,1	2209,3	2602,3	3027,6	2 876,0	2 911,3	2 278,9	-21,7%
- MARCHANDISES DIVERSES	1495,7	1576,8	1661,3	2176,6	2728,6	2 517,0	2 702,3	2 053,1	-24,0%
- PHOSPHATES	670	425,2	446,4	326	190,8	239,0	107,6	136,3	26,7%
- PRODUITS DE LA MER	93	58	101,6	99,9	108,2	120,0	102,0	89,5	-12,2%
TOTAL									
EMBARQUEMENT + DEBARQT	7226,4	7367,2	8091,6	9082,6	10548,2	10 020,0	10 937,6	9 930	-9,2%
NOMBRES D'ESCALES									
NAVIRES	2511	2205	2225	2355	2483	2608	2405	2 416	0,5%
Dont Navires de pêche	843	623	723	991	1063	1514	1168	774	-33,7%

Source Port Autonome de Dakar

2 - LES PORTS SECONDAIRES

Les principaux ports secondaires du Sénégal sont Kaolack, Saint-Louis et I Ziguinchor. Pour une raison de disponibilité de données, notre analyse se limitera seulement aux ports de Kaolack et de Ziguinchor.

2.1- Le port de Kaolack

Le trafic maritime s'effectue au niveau du port de Kaolack et de ses annexes Lyndiane et Diorhane. Les principaux produits exportés sont le sel en provenance de Diorhane, l'huile d'arachide et les tourteaux qui partent de Lyndiane.

Les échanges commerciaux de la région de Kaolack sont marqués par une forte hausse des volumes échangés. Au total, le fret est passé de 57 520 tonnes en 2005 à 110 507 tonnes en 2006, soit un accroissement en valeur relative de 92,1%. Les échanges de l'année 2006 sont surtout marqués par la très forte augmentation des exportations de tourteaux qui sont passées de 4 163 tonnes en 2005 à 43135 tonnes en 2006, soit une hausse de 936,2%.

Tableau 10.2 : Trafic du port de Kaolack 1999-2006

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variations 2006/2005
Nombre de Navires 88	94	103	99	39	46	29	78	169,0%	
Jauges Brutes	159 002	181 893	206 094	197 805	77 481	78 139	56 153	113 761	102,6%
Jauges Nettes	85 268	97 348	112 224	110 478	44 967	44 256	32 791	60 748	85,3%
Exportation (en tonne)	140 371	156 496	212 321	113 146	65 891	87 305	57 520	106 112	84,5%
Sel	50 472	65 750	76 535	6 660	53 401	56 425	47 673	41 622	-12,7%
Huile d'arachide	43 371	34 914	38 124	43 881	12 490	10 613	5 684	13 072	130,0%
Graine de coton	0	3 322	1 332	0	0	3 848	0	8 283	-
Tourteaux	46 528	52 510	96 330	62 605	0	16 419	4 163	43 135	936,2%
Importation (en tonne) Dont	531	0	146	459	66	982	0	4 395	-
Sacs vides	0	0	0	34	0	0	0	0	-
Bois et sacs en balle	531	0	146	179	66	39	0	0	-
Arachide	0	0	0	0	0	0	0	2 858	-
Arachides décortiquées	0	0	0	0	0	0	0	1 537	-
Total Import & Export	140 902	156 496	212 467	113 605	65 957	88 287	57 520	110 507	92,1%

Source Capitainerie du port de Kaolack

II- TRANSPORT AERIEN

Depuis 2002, le nombre des mouvements d'aéronefs suit une tendance à la hausse, pour atteindre une hausse de 12% en 2006 contre seulement 1,6% en 2005.

Avec une augmentation de 9,8% en 2006, le nombre de passagers a suivi l'expansion enregistrée dans les mouvements des aéronefs. Cette croissance est tirée par les arrivées et les transits directs de passagers, qui ont connu des hausses respectives de 15,6% et 89,2%. Face à ces bonnes performances, la baisse de 6,7% du nombre de départs n'a nullement affecté les mouvements de passagers qui passent ainsi de 40 935 à 45 861 passagers entre 2005 et 2006.

Malgré les bonnes performances enregistrées dans les mouvements d'aéronefs et de passagers, l'activité de fret a paradoxalement connu une baisse de 11,1%, passant ainsi de 24 795 tonnes en 2005 à 22 041 tonnes en 2006. Cette baisse est notée aussi bien dans le fret au départ que dans celui à l'arrivée.

Tableau 10.4 : Trafic à l'aéroport de Dakar 2000-2006

STRUCTURE DU TRAFIC	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variations 2006/2005
Mouvements d'aéronefs	35 755	34 838	35 604	38 376	40 287	40 935	45 861	12,0%
Mouvements passagers (en nombre)	1 170 754	1 279 028	1 358 538	1 482 726	1 566 573	1 605 010	1 762 641	9,8%
Arrivées	564 042	610 741	642 180	705 566	737 189	716 841	829 012	15,6%
Départs	572 704	597 386	664 430	738 722	791 046	778 879	726 813	-6,7%
Transit direct	34 008	70 901	51 928	38 438	38 338	109 290	206 816	89,2%
FRET (en tonne)	27 982	23 387	16 953	17 051	21 159	24 795	22 041	-11,1%
Arrivées	5 601	5 971	4 643	4 974	6 494	8 529	8 468	-0,7%
Départs	22 381	17 416	12 310	12 077	14 665	16 267	13 573	-16,6%

Source ASECNA Service gestion commerciale

Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises était assuré, jusqu'en octobre 2003 par la Société Nationale des chemins de fer du Sénégal (SNCS). Depuis la privatisation de la SNCS en novembre 2003, la nouvelle société TRANSRAIL SA assure le transport international de marchandises entre Dakar et Bamako. Le trafic ferroviaire de voyageurs en banlieue est dévolu à la société Petit Train Bleu SA.

1 LE RESEAU

La longueur de l'ensemble des voies principales de l'ex SNCS s'élève à 905,510 km avec 70 km de double voie de Dakar à Thiès. Les voies ont une longueur de 151,800 km dont 6,3 km de voie mère.

21 - Les notes relatives à ce sous secteur des transports sont contenues dans le tableau 10.4

2 LE TRAFIC

2.1 Trafic de marchandises.

Afin de s'assurer une autonomie suffisante, les Industries Chimiques du Sénégal (ICS) se sont dotées d'une société de transport ferroviaire la Société d'Exploitation Ferroviaire des ICS (SEFICS) qui est chargée du transport des matières premières et des produits entre les différents sites industriels (TAÏBA, DAROU, MBAO) et le Terminal Portuaire de Dakar. Pour ce faire, elle utilise le réseau de la SNCS, à laquelle elle verse des redevances de péage. Ainsi, seules les recettes tirées de l'exploitation du réseau ferroviaire par la SEFICS sont disponibles au niveau du Système statistique, le tonnage transporté a été obtenu à partir des statistiques de l'entreprise.

Cependant, du fait de la crise qui a secoué les Industries Chimiques du Sénégal (ICS) durant l'année 2006, les statistiques dans le secteur sont indisponibles.

2-2 Trafic voyageurs

La tendance à la baisse du nombre de voyageurs en train amorcée depuis 2003, s'est poursuivie jusqu'en 2006. Ce nombre passe ainsi de 4 882 001 voyageurs en 2005 à 3 157 010 en 2006, soit une baisse de 35,3%. Cette situation est à mettre sur le compte du Petit Train Bleu, qui transporte 96,2% des passagers et dont le nombre d'utilisateurs a fortement chuté en 2006. La très forte baisse de 51,3% du nombre de voyageurs par train express ne s'est pas entièrement répercutée sur le trafic de voyageurs, à cause de son faible poids dans le secteur. Dans une moindre mesure, le nombre de voyageurs par autorail a aussi diminué en 2006, pour passer de 128 595 voyageurs en 2005 à 110 720 voyageurs en 2006.

Tableau 10.5: Situation du trafic de marchandises et de voyageurs 2000-2006

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variations 2006/2005
Trafic de marchandises (en tonne)							
Trafic national	1 764 348	1 938 237	1 764 887	1 608 301	1 480 782	nd	-
Trafic international	222 388	227 018	270 416	306 820	347 369	nd	-
Montée	169 076	156 964	193 752	234 086	266 301	nd	-
Descente	53 312	70 054	76 664	72 734	81 068	nd	-
Trafic de voyageurs (en nombre)							
Petit Train Bleu	4 102 854	4 832 433	6 214 738	5 910 638	4 882 001	3 157 010	-35,3%
Autorail	0	0	0	18 798	128 595	110 720	-13,9%
Express	0	0	0	20 611	17 202	8 373	-51,3%

Source Direction petit Train Bleu

IV TRANSPORT ROUTIER

1- LE RESEAU

Au Sénégal, le réseau routier est réparti en réseau classé et en réseau non classé. Le réseau routier classé était jusque-là sous l'administration de la Direction des Travaux Publics (DTP). Mais à la suite de la mise en place de l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR), la maîtrise d'ouvrage déléguée lui est confiée, notamment pour la mise en œuvre des travaux de construction, d'entretien et de réhabilitation du réseau routier.

La loi n° 74-20 du 24 janvier 1974 en son décret d'application n° 74-718 portant sur la classification du réseau routier national et fixant le régime domanial de ce réseau distingue

- les Routes Nationales qui assurent les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec les Etats limitrophes ;
- les Routes Régionales qui assurent la liaison entre différents chefs lieux de Départements d'une même région ;
- les Routes Départementales qui assurent la desserte des chefs lieux de communauté rurale à l'intérieur d'un même département ;
- les Pistes répertoriées qui relient les routes départementales aux centres de production agricole ;
- et les Voiries Urbaines qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

En 2006, le réseau routier du Sénégal est long de 14 805 km. Ce réseau comprend 10 000 km (soit 67,5%) de routes non revêtues et 4.805 km de routes revêtues (soit 32,5%). Les routes non revêtues sont composées des routes de terre (d'une longueur de 5 786,2 km) et celles ayant déjà fait l'objet d'un aménagement.

Tableau 3 : Répartition par catégorie de routes régulièrement inspectées

Catégories de routes	ROUTES REVETUES (en Km)		ROUTES NON REVETUES (en Km)		RESEAU TOTAL (en Km)
	Longueur	%	Longueur	%	Longueur
Routes nationales	2 620	78%	740	22%	3 360
Routes régionales	560	47%	630	53%	1 190
Routes départementales	770	14%	4 810	86%	5 580
Voiries urbaines	223	97%	7	3%	230
Pistes répertoriées	85	2%	3 635	98%	3 720
Total	4 258	30%	9 822	70%	14 080

Source Direction des Transports Terrestres

Concernant l'état des routes, il ressort des inspections visuelles de 2004 que seulement 35% des routes revêtues sont en bon état (dégradations de chaussée ≤ 5%), 18% présentent une dégradation moyenne (dégradations de chaussée comprises entre 5 et 15%) et 47% sont en mauvais état (dégradations de chaussée ≥ 15%). (tableau 10.7)

S'agissant des routes non revêtues, 15% d'entre elles sont en bon état, 12% en dégradation moyenne et 73% en mauvais état.

Tableau 10.7 : Etat du réseau routier

Catégories de route	Etat Bon (Dégradations de chaussée ≤ 5%)		Etat Moyen (Dégradations de chaussée entre 5 et 15%)		Etat Mauvais (Dégradations de chaussée > 15%)	
	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues	Routes revêtues	Routes non revêtues
Indice moyen de Rugosité	IRI = 4%	IRI = 6%	IRI = 8%	IRI = 10%	IRI ≥ 12%	IRI ≥ 14%
Route Nationale	35%	0%	14%	1%	51%	99%
Routes Régionales	34%	20%	24%	8%	42%	72%
Routes Départementales	36%	24%	24%	14%	40%	62%
Voiries Urbaines	27%	0%	22%	0%	51%	100%
Pistes	50%	8%	47%	10%	3%	82%
TOTAL	35%	15%	18%	12%	47%	73%

Source AATR, Programme triennal glissant 2007 - 2009

2- LE PARC AUTOMOBILE

Depuis le 31 juillet 2003, date de la mise en vigueur du décret 2001-72 du 26/01/2001, l'importation de véhicules au Sénégal obéit à une nouvelle réglementation qui interdit la mise en circulation de cinq catégories de véhicules, cycles et cyclomoteurs

- véhicules de tourisme dont l'âge est supérieur à 5 ans ;
- véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes PTAC dont l'âge est supérieur à 5 ans ;
- véhicules de transport des personnes, comportant un minimum de sept places et dont l'âge est supérieur à 8 ans ;
- véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes PTAC dont l'âge est supérieur à 10 ans ;
- cycles et cyclomoteurs usagés d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³.

Cependant certains types de véhicules ne sont pas concernés par la nouvelle réglementation. Il s'agit de

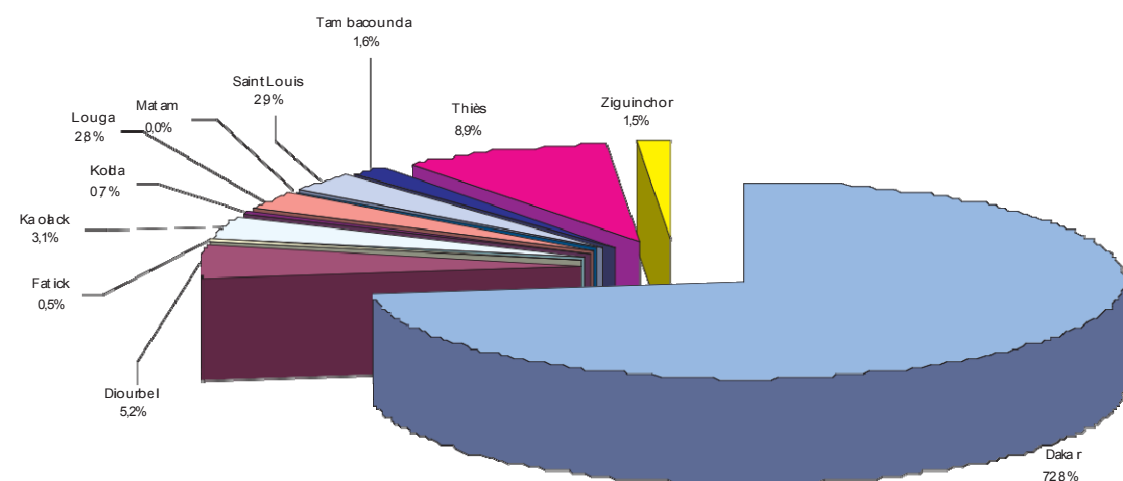
- véhicules pour lesquels il est prouvé qu'ils avaient, avant le 31 juillet 2003, fait l'objet d'une immatriculation au nom de l'importateur depuis 6 mois au moins;
- véhicules qui séjournèrent déjà régulièrement au Sénégal avant le 31 juillet 2003, quelque soit leur age;
- véhicules importés par les membres du Corps Diplomatique, lorsqu'ils entrent dans leur quota familial normal;
- véhicules couverts par un carnet de passage en douane ou un carnet Admission Temporaire Autorisée (ATA) qui devront, au terme de leur délai légal de présence sur le territoire douanier, faire obligatoirement l'objet d'une réexportation, sans possibilité aucune de dérogation en vue de leur mise à la consommation.

Selon les statistiques de la Direction des Transports Terrestres portant sur les immatriculations de véhicules au Sénégal, les visites techniques et la carte grise, le parc immatriculé national est estimé à 263 525 véhicules en 2006. Cependant, du fait du manque de statistiques fiables sur les exportations de véhicules à destination de la sous région et sur la destruction des véhicules, le parc estimé ne correspond pas exactement au parc roulant.

La répartition du parc sur le territoire national met en exergue un très grand déséquilibre au profit de la région de Dakar qui représente 72,8% du parc, suivie des régions de Thiès et de Diourbel avec respectivement 8,9% et 5,2% du parc. (graphique 10.1)

Depuis 2003, le nombre de nouvelles immatriculations diminue progressivement pour atteindre 11 610 véhicules en 2006 contre 25 990 en 2003. Cette situation est imputable au décret 2001-72, mis en vigueur le 31 juillet 2003. En 2006, le parc est composé de 54% de véhicules âgés de moins de 7 ans.

Graphique 10.1 : Répartition du Parc automobile par région



Source Direction des transports terrestres

Tableau 10.8 : Répartition des nouvelles immatriculations par genre et par année

GENRE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
Autocar	1 266	1 188	1 243	1 177	455	331	405	6 065
Camion	1 036	1 216	1 228	1 052	627	326	281	5 766
Camionnette	2 021	2 338	2 532	2 523	1 879	1 563	2 020	14 876
Motocycle	103	260	189	266	448	519	388	2 173
V.Très Spé. Mat. Incendie	26	30	22	25	72	58	73	306
Quadricycle	4	14	3	2	8	1	0	32
Remorque	517	767	874	672	582	741	663	4 816
Semi-Remorque	546	805	903	597	484	534	472	4 341
Tricycle	3	10	1	3	4	3	23	47
Tracteur	486	479	439	339	215	120	202	2 280
V.Très Spé. à Usa. Agricole	1	1	1	1	3	0	0	7
V.Très Spé. Divers	42	37	33	17	4	6	13	152
V.Très Spé. à Usa. Industriel	5	15	62	20	30	23	14	169
Vélocycle	0	0	0	0	2	0	2	4
Voiture Particulière	0	0	2	0	0	2	0	4
V.Très Spé. à Usa. Sanitaire	380	296	1 249	783	758	951	844	5 261
V. Très Spé. de Transport	18 006	19 335	19 394	18 509	7 929	6 574	6 209	95 95
Indéterminé	14	14	3	4	12	9	1	57
TOTAL	24 456	26 805	28 178	25 990	13 512	11 761	11 610	142 312

Source Direction des Transports Terrestres