

# Parc des véhicules utilitaires

Situation au 31/12/2012

**Auteurs:**

Marc KWANTEN, Peter HERMAN

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité

[marc.kwanten@mobilite.fgov.be](mailto:marc.kwanten@mobilite.fgov.be)

# Contenu

---

<b>1 Résumé</b>	<b>4</b>
<b>2 Introduction</b>	<b>5</b>
<b>3 Définitions relatives au parc des véhicules utilitaires</b>	<b>6</b>
3.1 Classification des véhicules utilitaires d'après les catégories internationales de véhicules	6
3.2 Définitions relatives aux véhicules utilitaires	6
3.3 Définitions EUROSTAT pour le transport de marchandises (types de carrosseries)	7
3.4 Définitions relatives aux masses	9
<b>4 Types de véhicules utilitaires considérés</b>	<b>10</b>
<b>5 Parc des véhicules utilitaires : situation au 31/12/2012</b>	<b>11</b>
5.1 Vue d'ensemble et évolution du parc des véhicules utilitaires	11
5.2 Transport de marchandises	13
5.2.1 Parc des véhicules de transport de marchandises par classe de charge utile	13
5.2.2 Parc des véhicules de transport de marchandises par type et classe de charge utile	15
5.2.3 Parc des véhicules de transport de marchandises par carburant et province	19
5.2.4 Parc des véhicules de transport de marchandises par région, carburant et masse maximale autorisée	21
5.2.5 Parc des véhicules de transport de marchandises par carburant et classe de charge utile	25
5.2.6 Parc des véhicules de transport de marchandises selon le nombre d'essieux et la masse maximale autorisée	26
5.3 Transport de personnes	27
5.3.1 Parc des autobus et autocars par région, carburant et nombre de personnes autorisées	27
5.3.2 Parc des autobus et autocars par carburant et tare	28
5.3.3 Parc des autobus et autocars par carburant et province	28

# 1 Résumé

---

En 2012, le parc des véhicules utilitaires de transport de marchandises a dépassé pour la première fois le cap du million de véhicules et a atteint 1 015 967 véhicules, soit une hausse de 1,9 % par rapport à 2011. Cette progression est essentiellement due à l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers (+2,4 %) et du nombre de remorques (+2,8 %). Ces deux catégories de véhicules voient leur tendance croissante de ces dernières années se poursuivre. Le nombre de camions subit une légère baisse de -0,5 % et le nombre de tracteurs de semi-remorques connaît une augmentation de +0,9 %. Le nombre de semi-remorques demeure pratiquement inchangé (+0,1 %).

La capacité globale de transport du parc régresse toutefois de 4,78 à 4,28 millions de tonnes, soit une baisse de -10,4 % (contre une hausse de +2,9 % en 2011 et de +3,4 % en 2010). Ce recul résulte toutefois d'une adaptation du calcul de la charge utile (voir Chapitre 2) et non d'une diminution réelle de la capacité de transport du parc des véhicules. Une comparaison avec les années antérieures présente dès lors des incohérences.

Le nombre d'autobus et d'autocars est pratiquement resté stable en 2012 (+ 0,2 %). En 2011 et 2010, il y avait respectivement une légère baisse de -1,0 % et une hausse de +0,8 %.

## 2 Introduction

---

Cette brochure comprend les statistiques et la composition du parc des véhicules utilitaires au 31 décembre 2012. Cette édition est une suite de la série entamée en 2002. Cette brochure était auparavant publiée par le Secrétariat général du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Cette série traite des véhicules utilitaires qui sont immatriculés à la Direction Immatriculations des Véhicules (DIV) et qui sont spécifiquement conçus et construits pour le transport de marchandises ou le transport de personnes. Pour le transport de marchandises, il s'agit de véhicules utilitaires légers (camionnettes), de camions, de tracteurs de semi-remorques, de remorques et de semi-remorques et pour le transport de personnes, d'autobus et d'autocars.

Le Chapitre 3 définit la terminologie utilisée dans cette brochure. Le Chapitre 4 donne un aperçu des catégories et types de véhicules mentionnés dans cette brochure.

Le Chapitre 5 fournit les chiffres sur le parc des véhicules utilitaires et est scindé en 3 parties : la vue d'ensemble et l'évolution du parc des véhicules (§ 5.1), les chiffres sur le transport de marchandises (§ 5.2) et, enfin, les chiffres sur le transport de personnes (§ 5.3).

Cette édition a été adaptée et optimisée. Outre la mise en pages qui a été calquée sur le style des autres publications de la Direction Mobilité, le contenu a également subi quelques modifications. Ainsi, le calcul de la charge utile (§ 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.5) a été optimisé. Les véhicules dont la masse maximale autorisée ou la tare sont indéterminées ont été classés dans les « véhicules non précisés ». Cette catégorisation distincte permet d'obtenir une image plus fidèle du parc des véhicules utilitaires, étant donné que l'absence de tare a entraîné des surévaluations. De ce fait, les comparaisons avec les chiffres des années antérieures peuvent néanmoins engendrer des inconséquences.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les subdivisions des masses ont été élargies à 32 tonnes au lieu de 26 tonnes dans les éditions précédentes, afin de rendre les tableaux conformes aux prescriptions des comptes rendus (inter)nationaux.

Enfin, un tableau relatif aux camions a été ajouté au § 5.2.6 (Parc selon le nombre d'essieux et la masse maximale autorisée).

Les données techniques et d'immatriculation nécessaires à cette publication proviennent de la banque de données de la DIV. Nous remercions la Direction de la DIV et la Direction Technologie de l'Information et de la Communication pour leur collaboration à l'élaboration de cette publication.

# 3 Définitions relatives au parc des véhicules utilitaires

Les définitions des véhicules utilisées dans cette brochure sont celles de la législation belge et européenne, telles que figurant dans l'arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (version consolidée de l'A.R. du 15 mars 1968, voir <http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules>).

## 3.1 Classification des véhicules utilitaires d'après les catégories internationales de véhicules

Cette classification figure dans l'art. 1er de l'arrêté royal précité. Les catégories de véhicules M, N et O sont subdivisées sur la base de la « masse en charge maximale techniquement admissible » comme suit :

M : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues

M1 comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

M2 comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes.

M3 comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.

N : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.

N1 ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes.

N2 ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 t.

N3 ayant une masse maximale excédant 12 tonnes.

O : Remorques (y compris les semi-remorques)

O1 dont la masse maximale n'excède pas 0,75 tonne.

O2 ayant une masse maximale excédant 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 t.

O3 ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 t.

O4 ayant une masse maximale excédant 10 tonnes.

## 3.2 Définitions relatives aux véhicules utilitaires

\* Un camion est tout véhicule à moteur de catégorie N1, N2 ou N3 qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement au transport de marchandises. Il peut aussi tracter une remorque (art. 1 § 2 55°).

*Dans les tableaux de cette brochure, une distinction est opérée entre véhicule utilitaire léger (camionnette) (catégorie N1 avec une masse maximale autorisée de 3 500 kg) et camion (catégorie N2, N3 avec une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg).*

- \* Un véhicule tracteur de semi-remorque (tracteur de semi-remorque) est tout véhicule tracteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement à tirer des semi-remorques (art 1 §2 58°).
- \* Une remorque est tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur (art 1 §2 79°).
- \* Une semi-remorque est tout véhicule tracté conçu pour être attelé à un véhicule tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au véhicule tracteur ou à l'avant-train (art 1 §2 87°).
- \* Un autobus ou autocar est tout véhicule de catégorie M2 ou M3 conçu et construit pour transporter des passagers assis ou des passagers assis et debout (art 1 §2 49°).
- \* Une dépanneuse est tout véhicule à moteur de la catégorie N destiné en usage normal au dégagement de la voie publique, par traction ou par transport, de véhicules accidentés ou en panne. Un véhicule utilisé occasionnellement à cette fin ne peut être considéré comme dépanneuse. Il peut cependant exister un plateau de chargement, pour autant que le véhicule soit muni au minimum d'un treuil fixe et de deux rampes de chargement fixes ou amovibles (art 1 §2 77°).
- \* Une remorque de camping est toute remorque construite ou transformée aux fins de servir comme lieu de séjour pour des personnes, avec un aménagement intérieur fixé à demeure à la carrosserie (art 1 §2 80°).

### 3.3 Définitions EUROSTAT pour le transport de marchandises (types de carrosseries)

- \* Un véhicule utilitaire de type courant est tout véhicule à moteur ou remorqué muni d'une caisse ou d'un plateau, à l'exclusion de tout dispositif spécial nécessité par la nature des marchandises transportées et à l'exclusion de tout véhicule dont le poids ou les dimensions dépassent les limites légales.
- \* Un véhicule à température dirigée ou contrôlée est tout véhicule routier pourvu d'un dispositif isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique.
- \* Un véhicule-citerne est tout véhicule routier pourvu d'un ou plusieurs réservoirs, spécialement conçus pour le transport en vrac de liquides ou de gaz. Il s'agit soit de citernes pour produits non alimentaires (produits pétroliers ou chimiques) soit de citernes pour produits alimentaires (lait, eau, bière, vin, huiles végétales).
- \* Les autres véhicules à carrosserie spéciale sont tous les autres véhicules routiers spécialement construits ou aménagés pour le transport de certaines marchandises, à l'exclusion des véhicules spéciaux cités ci-dessus.

Le tableau ci-dessous fournit les anciens codes ainsi que les codes en usage depuis le 8/2/2007 pour les différents types de carrosseries (BUILD UP).

Groupes de carrosseries utilisés dans § 5.2.2	BUILD UP group
Type courant	GEW
A température dirigée	KOW
Citernes pour produits alimentaires	EET
Citernes pour produits non-alimentaires	TKN
Carrosserie spéciale	BYZ
Autobus ou autocar (assimilé à BYZ)	BUS
Carrosserie non précisée	NPR

Description de la carrosserie (anciens codes)	Old codes BUILD UP	Group BUILD UP	Equivalent new codes	Description de la carrosserie (codes utilisables depuis le 8/2/2007)	New codes BUILD UP	New codes BUILD UP	Equivalent old codes
non précisé	00	NPR		non précisé		NPR	
autocar	01	BUS	H5,H6,H7,H8	Fourgon (vitré ou tôle)	A1	GEW	10,11,13
service public bus	02	BUS	H1,H2,H3,H4	Fourgon isotherme sans groupe frigo (avec ou sans attestation ATP)	A2	GEW	14
service bus privé	03	BUS	H1-8	Fourgon isotherme avec groupe frigo (avec ou sans attestation ATP)	A3	KOW	15,16
service de taxi	04	GEW		Fourgon isotherme chauffé (avec ou sans attestation ATP)	A4	KOW	15(?),50
location de voiture avec chauffeur	05	GEW		Fourgon blindé	A5	GEW	50
transport de personne non soumis à autorisation	06	GEW		Caisse fermée (aluminium, polystyler, plywood,...)	B1	GEW	13
véhicule auto-école	07	GEW		Caisse fermée isotherme sans groupe frigo (avec ou sans attestation ATP)	B2	GEW	14
Pompier, police, armée, protection civile (pompe, échelle, citerne,...)	08	GEW	G1	Caisse fermée isotherme avec groupe frigo (avec ou sans attestation ATP)	B3	KOW	15,16
tracteur de semi-remorque	09	BYZ		Caisse fermée isotherme chauffée (avec ou sans attestation ATP)	B4	KOW	15(?),50
carrosserie vitrée et fermée porte arrière	10	GEW	A1	Benne basculante avec ridelles (basculant longitudinalement ou latéralement)	C1	GEW	31
carrosserie tôle et fermée porte arrière	11	GEW	A1	Benne basculante avec parois fixes (basculant longitudinalement ou latéralement)	C2	GEW	31
bâché	12	GEW	D3	Benne basculante à fond ouvrant (véhicule à trémie)	C3	GEW	22
tapisserie	13	GEW	A1,B1,D4	Plateau fixe (avec ou sans ridelles)	D1	GEW	23-24
isotherme	14	GEW	A2,B2	Plateau fixe à fond ouvrant (véhicule à trémie)	D2	GEW	22
réfrigérant	15	KOW	A3,A4,B3,B4	Plateau bâché	D3	GEW	12
frigorifique	16	KOW	A3,B3	Plateau rideau coulissant	D4	GEW	13
citerne (produits blancs)	17	TKN	E3,E6	Châssis pour structures amovibles (conteneurs,...)	D5	GEW	25,26,27,28,29
citerne (produits noirs)	18	TKN	E2,E5	Plateau surbaissé	D6	GEW	30
citerne (produits chimiques)	19	TKN	E2,E3,E5	Plateau extensible	D7	GEW	50
citerne (produits d'alimentation : lait)	20	EET	E1,E4	Citerne fixe pour transport produits alimentaires (non ADR)	E1	EET	20
citerne (produits d'alimentation : mélasse)	21	EET	E2,E5	Citerne fixe pour transport produits non-alimentaires (non ADR)	E2	TKN	18,19,21
véhicule à trémiés	22	GEW	C3,D2	Citerne fixe pour transport ADR	E3	TKN	17,19,37
plateau avec à côtés	23	GEW	D1	Citerne basculante pour transport produits alimentaires (non ADR)	E4	EET	20
plateau sans à côtés	24	GEW	D1	Citerne basculante pour transport produits non-alimentaires (non ADR)	E5	TKN	18,19,21
plateau mobile	25	GEW	D5	Citerne basculante pour transport ADR	E6	TKN	17,19,37
plateau pour conteneurs 6-9m	26	GEW	D5	Transport d'animaux vivants (grande et petite bétailière, volaille, chevaux, pigeons,...)	F1	BYZ	50
plateau pour conteneurs 9-12m	27	GEW	D5	Transport de véhicules (dépanneuses exclues)	F2	BYZ	50
plateau pour conteneurs +12m	28	GEW	D5	Transport de boissons (casier)	F3	EET	50
transport exclusif de conteneurs	29	GEW	D5	Transport de vitres, châssis, panneaux,...	F4	BYZ	50
plateau surbaissé charge utile > 20T	30	GEW	D6	Bétonnière et pompe à béton	F5	BYZ	50
benne	31	GEW	C1,C2	Groupe électrogène ou compresseur	F6	BYZ	32
groupe électrogène ou compresseur	32	BYZ	F6	Benne à ordures (ménagères et industrielles)	F7	BYZ	50
dépanneuse sur châssis voiture	33	BYZ		Nettoyeuse de voirie (balayeuse, arroseuse, aspirateur de boue, ...)	F8	BYZ	50
dépanneuse sur châssis camion	34	BYZ		Élévateur à nacelle (télescopique ou déployable, élévateurs de démantèlement, véhicules à échelle,...)	F9	BYZ	50
dépanneuse sur camion lourd	35	BYZ		Pompier, police, armée, protection civile (pompe, échelle, citerne,...)	G1	BYZ	8
grue	36	BYZ		Véhicule magasin	G2	BYZ	50
transport ADR	37	TKN	E3,E6	Véhicule forain	G3	BYZ	50
véhicule lent	49	NPR		Véhicule amphibie	G4	BYZ	50
non classifiable ou incomplet	50	NPR	A4,A5,B4,D7, F1-5,F7-9, G0,G2-7	Carrosserie ou transformation à des fins publicitaires, promotionnelles, événements, Véhicule combiné route/trail Carrosserie spéciale / exemplaire unique	G5	BYZ	50
				Double usage	G6	BYZ	50
				Autres & Divers	G7	BYZ	50
				urbain - sans impériale	G8	BYZ	
				urbain - à impériale (deux étages)	G9	NPR	50
				urbain - articulé sans impériale	H1	BUS	02,03
				urbain - articulé à impériale (deux étages)	H2	BUS	02,03
				tourisme - sans impériale	H3	BUS	02,03
				tourisme - à impériale (deux étages)	H4	BUS	02,03
				tourisme - articulé sans impériale	H5	BUS	01,03
				tourisme - articulé à impériale (deux étages)	H6	BUS	01,03
					H7	BUS	01,03
					H8	BUS	01,03



### 3.4 Définitions relatives aux masses

- \* La masse en charge maximale techniquement admissible est la masse maximale du véhicule en fonction de sa construction et de ses performances, déclarée par le constructeur. Elle est déterminée d'après la résistance du châssis et des autres organes du véhicule (art. 1 § 2 101°).
- \* La masse maximale autorisée correspond à la masse techniquement admissible éventuellement limitée par les prescriptions de l'article 32 du présent arrêté (art. 1 § 2 101°).

*L'article 32 fixe les dimensions et masses maximales des véhicules en fonction de la catégorie du véhicule et du nombre d'essieux.*

*Lors de l'immatriculation, la masse maximale autorisée du véhicule peut encore être limitée (code F2 DIV).*

- \* La charge utile est la différence entre masse en charge maximale techniquement admissible et de la masse en ordre de marche, pour autant que la masse maximale au sol sous chacun des essieux n'excède pas celle prévue par le constructeur et que la masse minimale au sol sous l'essieu avant prévue par le constructeur est atteinte.  
La charge utile maximale peut être limitée pour des raisons techniques (calcul de répartition des masses, centre de gravité trop haut) et physiques (arrimage) (art. 1 § 2 114°).
- \* La masse du véhicule en ordre de marche est la masse du véhicule carrossé en ordre de marche à vide, avec dispositif d'attelage, s'il s'agit d'un véhicule tracteur, ou la masse du châssis-cabine si le constructeur ne pose pas de carrosserie et/ou de dispositif d'attelage (y compris le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90 % du carburant, 100 % des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur (75 kg) et, pour les autobus et les autocars, la masse du convoyeur (75kg) si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule) (art. 1 § 2 112°).
- \* La masse à vide du véhicule, aussi appelée tare est la masse du véhicule en ordre de marche mais sans conducteur (art. 1 § 2 113°).

## 4 Types de véhicules utilitaires considérés

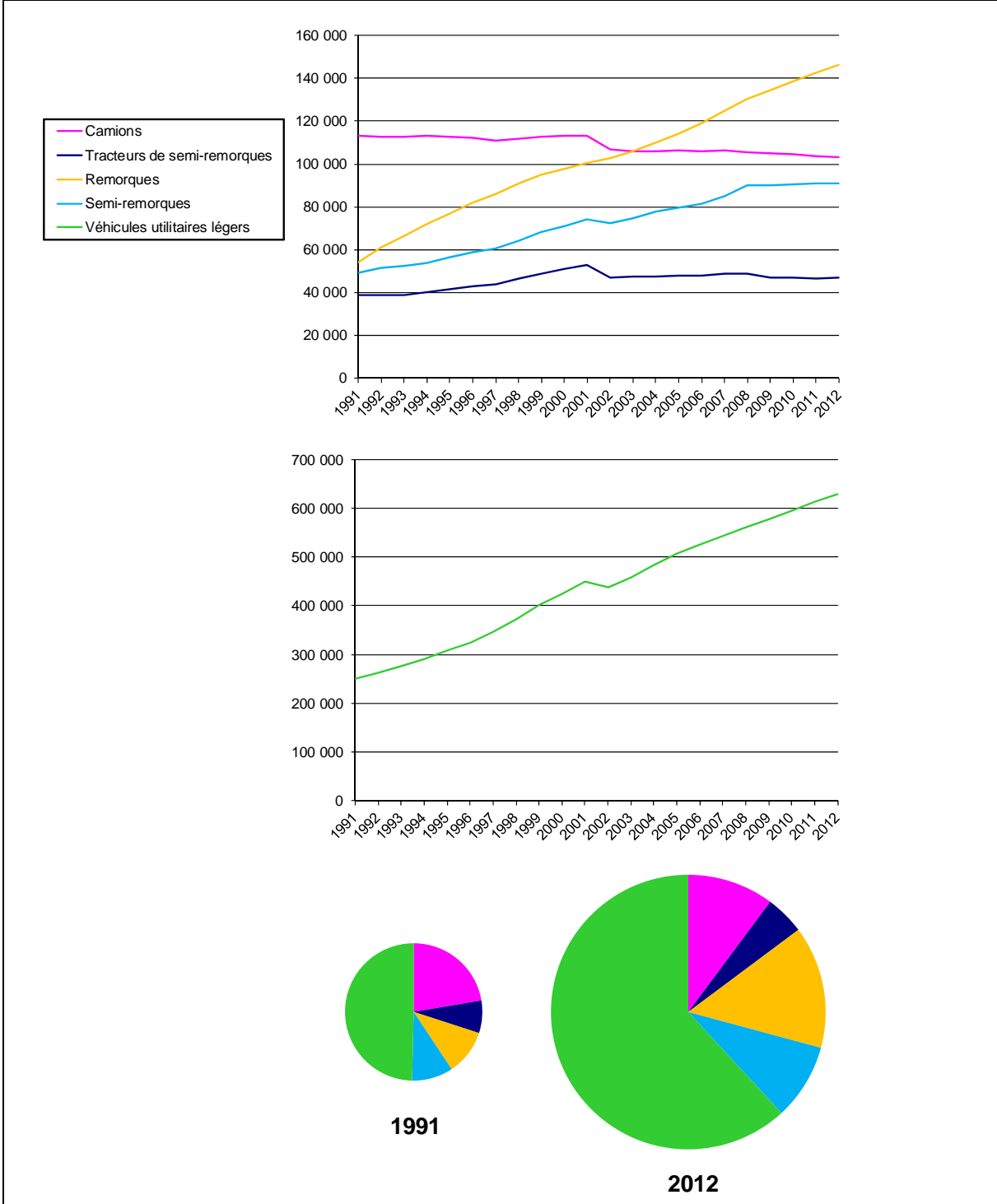
Cette brochure traite des véhicules utilitaires destinés tant au transport de marchandises qu'au transport de personnes. Les véhicules utilitaires de transport de marchandises comprennent les véhicules utilitaires motorisés (véhicules utilitaires légers, camions et tracteurs de semi-remorques) et les véhicules utilitaires non motorisés (remorques et semi-remorques). Les véhicules utilitaires de transport de personnes englobent les autobus et les autocars. Les dépanneuses et les remorques de camping apparaissent également dans la vue d'ensemble et l'évolution du parc des véhicules utilitaires (§ 5.1).

Le tableau ci-dessous fournit un aperçu des différentes catégories et des types de véhicules correspondants.

Catégorie de véhicule	Type de véhicule	Description	Nombre	Motorisé	Repris dans la brochure
Véhicule utilitaire léger	CT	CAMIONNETTE	627713	X	X
	FA	VEHICULE A USAGES MULTIPLES	503	X	X
	LT	CAMIONNETTE LENTE	291	X	X
Camion	CV	CAMION	102519	X	X
	LC	CAMION LENT	765	X	X
Tracteur de semi-remorque	TR	TRACTEUR (DE SEMI-REMORQUE)	46937	X	X
Remorque	AR	REMORQUE NORMALE	146124		X
	CR	CARAVANE	45856		(X)
	OR	REMORQUE OUTIL	12323		
	BR	REMORQUE POUR BATEAUX	7461		
	RL	REMORQUE LENTE	313		X
	PR	REMORQUE POUR PLANEURS	239		
Semi-remorque	OS	SEMI-REMORQUE NORMALE	87480		X
	OA	SEMI-REMORQUE LENTE	3322		X
	CO	SEMI-REMORQUE CARAVANE	15		
Bus	BC	AUTOBUS OU AUTOCAR	16051	X	X
	TB	TROLLEYBUS	3	X	
Dépanneuse	DT	DEPANNEUSE	4298	X	(X)
Nombre de types de véhicules conc. parc des véhicules utilitaires dans la base de donnée DIV au 1 janvier 2013: 11(13) en total, 7(8) motorisés, 4(5) non-motorisés					
(): Seulement repris dans § 5.1 Vue d'ensemble et évolution du parc des véhicules utilitaires					

# 5 Parc des véhicules utilitaires : situation au 31/12/2012

## 5.1 Vue d'ensemble et évolution du parc des véhicules utilitaires



Véhicules de transport de marchandises		1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% '12-02
Véhicules utilitaires légers	(a)	250.842	294.597	399.562	421.755	436.624	456.164	482.176	506.644	523.161	543.118	561.303	576.127	594.750	613.343	627.692	3,7%
	(b)	251.121	308.209	424.657	448.929	437.308	456.987	483.943	508.450	524.693	544.106	562.151	576.870	595.863	613.927	628.507	
			+6,2%	+5,7%	+5,7%	-2,6%	+4,5%	+5,9%	+5,1%	+3,2%	+3,7%	+3,3%	+2,6%	+3,3%	+3,0%	+2,4%	
Camions	(a)	113.008	111.006	108.348	107.756	106.805	105.570	104.955	105.200	105.065	105.295	104.815	104.201	103.810	103.025	102.249	-0,4%
	(b)	113.032	112.761	113.243	113.353	106.981	105.833	105.786	106.139	106.006	106.203	105.615	104.991	104.602	103.810	103.284	
			-0,2%	+0,6%	+0,1%	-5,6%	-1,1%	-0,0%	+0,3%	-0,1%	+0,2%	-0,6%	-0,6%	-0,4%	-0,8%	-0,5%	
Tracteurs de semi	(a,d)		40.152	45.824	46.440	46.890	47.066	47.216	47.355	47.440	48.319	48.687	47.000	46.592	46.419	45.296	0,0%
	(b)	38.808	41.619	50.943	52.755	47.094	47.502	47.530	47.757	47.852	48.738	48.848	47.150	46.791	46.520	46.937	
			+3,6%	+4,7%	+3,6%	-10,7%	+0,9%	+0,1%	+0,5%	+0,2%	+1,9%	+0,2%	-3,5%	-0,8%	-0,6%	+0,9%	
Remorques	(b)	54.108	76.985	97.826	100.339	102.533	105.931	109.823	114.082	118.977	125.010	130.242	134.368	138.643	142.502	146.437	3,6%
Semi-remorques	(b)	49.098	56.514	71.119	74.276	72.474	74.700	77.607	79.680	81.618	85.152	89.894	89.986	90.401	90.728	90.802	2,3%
			+4,6%	+4,5%	+4,4%	-2,4%	+3,1%	+3,9%	+2,7%	+2,4%	+4,3%	+5,6%	+0,1%	+0,5%	+0,4%	+0,1%	
TOTAL	(b)	506.167	596.088	757.788	789.652	766.390	790.953	824.689	856.108	879.146	909.209	936.750	953.365	976.300	997.487	1.015.967	2,9%
			+4,7%	+4,4%	+4,2%	-2,9%	+3,2%	+4,3%	+3,8%	+2,7%	+3,4%	+3,0%	+1,8%	+2,4%	+2,2%	+1,9%	
Véhicules de transport de personnes		1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% '12-02
Autobus et autocars :	(a,d)	15.261	14.646	14.555	14.699	14.931	15.101	15.281	15.266	15.428	15.539	15.891	16.005	16.112	15.958	15.796	0,7%
	(b)	15.261	17.163	18.761	19.438	15.023	15.203	15.401	15.369	15.509	15.612	15.979	16.059	16.180	16.011	16.051	
			+1,4%	+1,1%	+3,6%	-22,7%	+1,2%	+1,3%	-0,2%	+0,9%	+0,7%	+2,4%	+0,5%	+0,8%	-1,0%	+0,2%	
dont -de 9 à 40 places	(b)	5.278	7.587	7.992	8.272	5.075	4.939	4.796	4.605	4.370	4.197	4.109	3.953	3.878	3.707	3.838	-2,8%
-de 41 à 60 places	(b)	3.370	3.145	3.349	3.383	2.931	2.971	2.890	2.911	2.848	2.694	2.610	2.560	2.496	2.250	2.472	-1,7%
-plus de 60 places	(b)	5.124	4.924	4.936	4.951	4.878	4.968	5.117	5.073	5.063	4.890	4.855	4.707	4.582	4.220	4.667	-0,4%
-nombre non précisé	(b,c)	1.489	1.507	2.484	2.832	2.139	2.325	2.598	2.780	3.228	3.831	4.405	4.839	5.224	5.834	5.074	9,0%
Autres véhicules		1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% '12-02
Dépanneuses	(a)	3.159	3.617	4.071	4.173	4.215	4.327	4.312	4.370	4.352	...	...	...	...	...	...	0,1%
	(b)	3.289	3.740	4.257	4.314	4.237	4.328	4.312	4.367	4.343	4.323	4.291	4.320	4.313	4.309	4.298	
			+2,7%	+2,8%	+1,3%	-1,8%	+2,1%	-0,4%	+1,3%	-0,5%	-0,5%	-0,7%	+0,7%	-0,2%	-0,1%	-0,3%	
Remorques de camping	(b)	55.151	64.407	56.320	54.063	52.313	51.618	51.024	50.570	50.076	49.657	48.960	48.429	47.774	46.670	45.856	-1,3%
			+1,4%	-6,8%	-4,0%	-3,2%	-1,3%	-1,2%	-0,9%	-1,0%	-0,8%	-1,4%	-1,1%	-1,4%	-2,3%	-1,7%	

(a) sans les véhicules en transit (rec. Febiac)

(b) y compris les véhicules en transit. Les diminutions constatées au 31/12/2002 sont dues à la suppression par la D.I.V. des plaques de transit devenues sans objet.

(c) véhicules dont les données techniques manquent.

(d) les chiffres soulignés sont estimés.

## 5.2 Transport de marchandises

### 5.2.1 Parc des véhicules de transport de marchandises par classe de charge utile

#### A. Véhicules utilitaires légers

Classe de charge utile	31 décembre 2011		31 décembre 2012			
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	% charge	% augm.
<= 1 t	461 693	341 209,1	354 698	225 243,4	64,9%	-34,0%
1,001 t à 1,5 t	104 962	139 688,5	94 299	112 671,3	32,5%	-19,3%
1,501 t à 2 t	10 677	18 792,2	4 125	6 684,1	1,9%	-64,4%
2,001 t à 3 t	12 364	33 498,0	811	1 916,7	0,6%	-94,3%
3,001 t à 3,5 t	12 268	42 550,2	35	331,0	0,1%	-99,2%
TOTAL charge connue	601 964	575 738,0	453 968	346 846,5	100%	-39,8%
Véhicules non précisés	11 963	-	174 539	-	-	-
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>613 927</b>	<b>1 526 251,7</b>	<b>628 507</b>	<b>480 200,1</b>		<b>-68,5%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

#### B. Camions

Classe de charge utile	31 décembre 2011		31 décembre 2012			
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	% charge	% augm.
<= 1 t	1 304	909,7	1 355	938	0,3%	3,2%
1,001 t à 1,5 t	1 856	2 363,1	1 745	2 227	0,6%	-5,8%
1,501 t à 2 t	3 812	6 723,4	3 603	6 345	1,8%	-5,6%
2,001 t à 3 t	10 712	26 575,3	9 441	23 393	6,7%	-12,0%
3,001 t à 3,5 t	4 336	14 044,3	3 983	12 923	3,7%	-8,0%
3,501 t à 4 t	3 890	14 593,9	3 597	13 493	3,9%	-7,5%
4,001 t à 5 t	8 365	37 715,3	7 286	32 894	9,5%	-12,8%
5,001 t à 6 t	7 449	40 712,6	6 756	36 963	10,7%	-9,2%
6,001 t à 7 t	4 733	30 596,2	4 280	27 669	8,0%	-9,6%
7,001 t à 10 t	14 920	127 244,1	12 312	106 210	30,6%	-16,5%
10,001 t à 12 t	9 177	101 860,5	6 283	68 163	19,7%	-33,1%
12,001 t à 14 t	6 054	79 369,0	5 272	69 143	19,9%	-12,9%
14,001 t à 16 t	6 166	91 386,6	5 649	83 502	24,1%	-8,6%
16,001 t à 18 t	2 748	47 214,0	1 449	24 609	7,1%	-47,9%
18,001 t à 20 t	3 683	69 127,6	394	7 351	2,1%	-89,4%
20,001 t à 22 t	214	4 549,7	101	2 123	0,6%	-53,3%
22,001 t à 24 t	123	2 794,5	12	274	0,1%	-90,2%
24,001 t à 26 t	5 040	130 270,0	4	99	0,0%	-99,9%
26,001 t à 28 t			1	26	0,0%	0,0%
28,001 t à 30 t			0	0	0,0%	0,0%
30,001 t à 32 t			1	31	0,0%	0,0%
> 32 t (2011: > 26 t)	1 205	38 445,5	1	34	0,0%	-99,9%
TOTAL charge connue	95 787	866 495,3	73 525	518 410,6	149%	-40,2%
Véhicules non précisés	8 023	-	29 759	-	-	-
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>103 810</b>	<b>1 526 251,7</b>	<b>103 284</b>	<b>728 235,6</b>		<b>-52,3%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

#### C. Remorques

Classe de charge utile	31 décembre 2011		31 décembre 2012			
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	% charge	% augm.
<= 1 t	21 249	12 411,2	17 524	12 554,5	4,1%	1,2%
1,001 t à 1,5 t	39 736	50 184,3	38 992	49 662,9	16,3%	-1,0%
1,501 t à 2 t	26 665	44 993,1	25 658	43 929,4	14,4%	-2,4%
2,001 t à 3 t	36 199	83 831,3	20 966	48 819,9	16,0%	-41,8%
3,001 t à 3,5 t	1 958	5 911,7	101	327,3	0,1%	-94,5%
3,501 t à 4 t	4 802	16 828,0	92	344,8	0,1%	-98,0%
4,001 t à 5 t	234	1 043,6	214	966,4	0,3%	-7,4%
5,001 t à 6 t	184	992,0	146	800,8	0,3%	-19,3%
6,001 t à 7 t	358	2 335,9	268	1 763,6	0,6%	-24,5%
7,001 t à 10 t	868	7 212,7	737	6 158,4	2,0%	-14,6%
10,001 t à 12 t	620	6 841,2	472	5 284,5	1,7%	-22,8%
12,001 t à 14 t	1 513	19 644,2	1 353	17 640,9	5,8%	-10,2%
14,001 t à 16 t	2 061	30 929,7	2 019	30 377,8	10,0%	-1,8%
16,001 t à 18 t	1 238	20 466,5	1 116	18 512,1	6,1%	-9,5%
18,001 t à 20 t	1 190	21 969,9	403	7 693,2	2,5%	-65,0%
20,001 t à 22 t	1 234	25 416,5	631	13 336,6	4,4%	-47,5%
22,001 t à 24 t	545	12 496,2	590	13 567,5	4,5%	8,6%
24,001 t à 26 t	543	13 434,5	464	11 531,0	3,8%	-14,2%
26,001 t à 28 t			21	560,8	0,2%	
28,001 t à 30 t			46	1 344,4	0,4%	
30,001 t à 32 t			418	13 045,1	4,3%	
> 32 t (2011: > 26 t)	1 276	51 955,9	106	6 206,4	2,0%	
TOTAL charge connue	142 473	428 898,5	112 337	304 428,2	100%	-29,0%
Véhicules non précisés	29	-	34 100	-	-	-
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>142 502</b>	<b>428 985,8</b>	<b>146 437</b>	<b>396 837,7</b>		<b>-7,5%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## D. Semi-remorques

Classe de charge utile	31 décembre 2011		31 décembre 2012			
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	% charge	% augm.
<= 1 t	415	11,5	23	16,7	0,0%	44,7%
1,001 t à 1,5 t	28	34,7	31	38,8	0,0%	11,8%
1,501 t à 2 t	35	61,3	39	68,7	0,0%	12,2%
2,001 t à 3 t	115	285,4	125	312,7	0,0%	9,6%
3,001 t à 3,5 t	70	224,6	72	234,1	0,0%	4,2%
3,501 t à 4 t	112	422,2	128	484,6	0,0%	14,8%
4,001 t à 5 t	271	1 210,6	282	1 264,2	0,1%	4,4%
5,001 t à 6 t	105	566,7	83	452,9	0,0%	-20,1%
6,001 t à 7 t	285	1 873,9	88	573,6	0,0%	-69,4%
7,001 t à 10 t	502	4 196,7	375	3 203,6	0,2%	-23,7%
10,001 t à 12 t	554	6 033,9	524	5 729,0	0,3%	-5,1%
12,001 t à 14 t	641	8 349,4	532	6 964,5	0,4%	-16,6%
14,001 t à 16 t	1 106	16 668,4	1 072	16 177,5	0,8%	-2,9%
16,001 t à 18 t	860	14 402,0	777	13 068,2	0,7%	-9,3%
18,001 t à 20 t	534	10 042,3	436	8 240,7	0,4%	-17,9%
20,001 t à 22 t	1 188	25 053,2	874	18 518,0	0,9%	-26,1%
22,001 t à 24 t	3 612	82 697,7	2 369	54 703,7	2,8%	-33,9%
24,001 t à 26 t	3 199	80 096,1	2 952	73 972,2	3,7%	-7,6%
26,001 t à 28 t			3 600	97 517,9	4,9%	
28,001 t à 30 t			9 379	273 754,9	13,8%	
30,001 t à 32 t			22 390	696 830,5	35,2%	
> 32 t (2011: > 26 t)	77 085	2 571 045,9	20 879	704 933,2	35,7%	
<b>TOTAL charge connue</b>	<b>90 717</b>	<b>2 823 276,4</b>	<b>67 030</b>	<b>1 977 060,2</b>	<b>100%</b>	<b>-30,0%</b>
Véhicules non précisés	11	-	23 772	-		
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>90 728</b>	<b>2 823 618,8</b>	<b>90 802</b>	<b>2 678 219,0</b>		<b>-5,1%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## E. Total

Classe de charge utile	31 décembre 2011		31 décembre 2012			
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	% charge	% augm.
<= 1 t	484 661	354 541,5	373 600	238 753,1	7,6%	-32,7%
1,001 t à 1,5 t	146 582	192 270,5	135 067	164 599,7	5,2%	-14,4%
1,501 t à 2 t	41 189	70 570,0	33 425	57 027,7	1,8%	-19,2%
2,001 t à 3 t	59 390	144 190,0	31 343	74 442,5	2,4%	-48,4%
3,001 t à 3,5 t	18 632	62 730,8	4 191	13 815,6	0,4%	-78,0%
3,501 t à 4 t	8 804	31 844,1	3 817	14 322,2	0,5%	-55,0%
4,001 t à 5 t	8 870	39 969,5	7 782	35 124,9	1,1%	-12,1%
5,001 t à 6 t	7 738	42 271,3	6 985	38 216,4	1,2%	-9,6%
6,001 t à 7 t	5 376	34 806,0	4 636	30 005,7	1,0%	-13,8%
7,001 t à 10 t	16 290	138 653,5	13 424	115 572,3	3,7%	-16,6%
10,001 t à 12 t	10 351	114 735,6	7 279	79 176,8	2,5%	-31,0%
12,001 t à 14 t	8 208	107 362,7	7 157	93 748,6	3,0%	-12,7%
14,001 t à 16 t	9 333	138 984,7	8 740	130 057,2	4,1%	-6,4%
16,001 t à 18 t	4 846	82 082,5	3 342	56 189,2	1,8%	-31,5%
18,001 t à 20 t	5 407	101 139,8	1 233	23 285,4	0,7%	-77,0%
20,001 t à 22 t	2 636	55 019,4	1 606	33 978,1	1,1%	-38,2%
22,001 t à 24 t	4 280	97 988,4	2 971	68 544,8	2,2%	-30,0%
24,001 t à 26 t	8 782	223 800,6	3 420	85 601,9	2,7%	-61,8%
26,001 t à 28 t			3 622	98 104,9		
28,001 t à 30 t			9 425	275 099,3		
30,001 t à 32 t			22 809	709 906,2		
> 32 t (2011: > 26 t)	79 566	2 661 447,4	20 986	711 173,1	22,6%	-73,3%
<b>TOTAL charge connue</b>	<b>930 941</b>	<b>4 694 408,2</b>	<b>706 860</b>	<b>3 146 745,5</b>	<b>100%</b>	<b>-33,0%</b>
Véhicules non précisés	20 026	-	262 170	-		
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>950 967</b>	<b>4 778 856,2</b>	<b>969 030</b>	<b>4 283 492,3</b>		<b>-10,4%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## 5.2.2 Parc des véhicules de transport de marchandises par type et classe de charge utile

### A. Véhicules utilitaires légers

Classe de charge utile	Type courant		Température dirigée		Citernes pour produits alimentaires		Citernes pour produits non alimentaires		Carrosserie spéciale		Carrosserie non précisée		Total	
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile
<= 1 t	350 599	222 625,9	2 476	1 615,2	1	1,0	0	0,0	926	584,8	696	416,6	354 698	225 243,4
1,001 t à 1,5 t	93 337	111 573,0	452	498,3	1	1,5	0	0,0	257	298,7	252	299,9	94 299	112 671,3
1,501 t à 2 t	4 065	6 582,7	21	36,3	0	0,0	0	0,0	13	21,8	26	43,4	4 125	6 684,1
2,001 t à 3 t	793	1 874,5	8	18,6	0	0,0	0	0,0	5	12,0	5	11,6	811	1 916,7
> 3 t	32	305,5	1	5,6	0	0,0	0	0,0	1	7,5	1	12,5	35	331,0
TOTAL charge connue	448 826	342 961,5	2 958	2 173,9	2	2,4	0	0,0	1 202	924,7	980	783,9	453 968	346 846,5
Véhicules non précisés	227	-----	1	-----	0	-----	1	-----	1	-----	174 309	-----	174 539	-----
TOTAL charge estimée	449 053	343 135,0	2 959	2 174,7	2	2,4	1	0,8	1 203	925,5	175 289	140 210,5	628 507	480 200,1

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

### B. Camions

Classe de charge utile	Type courant		Température dirigée		Citernes pour produits alimentaires		Citernes pour produits non alimentaires		Carrosserie spéciale		Carrosserie non précisée		Total	
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile
<= 1 t	965	667,8	26	17,4	1	0,8	1	0,6	156	107,4	206	144,5	1 355	938,5
1,001 t à 1,5 t	1 247	1 599,0	73	93,6	0	0,0	2	2,8	197	248,6	226	282,7	1 745	2 226,7
1,501 t à 2 t	2 834	4 993,9	130	228,0	0	0,0	3	5,5	314	554,5	322	563,5	3 603	6 345,4
2,001 t à 3 t	8 000	19 790,9	310	787,2	3	7,6	5	13,3	537	1 333,2	586	1 461,1	9 441	23 393,3
3,001 t à 3,5 t	3 308	10 730,1	172	557,8	1	3,5	2	6,6	266	863,0	234	762,2	3 983	12 923,2
3,501 t à 4 t	2 919	10 944,2	281	1 058,8	3	11,4	5	19,0	167	627,0	222	832,3	3 597	13 492,8
4,001 t à 5 t	5 983	27 032,1	512	2 306,5	5	22,8	28	127,9	305	1 362,7	453	2 042,3	7 286	32 894,3
5,001 t à 6 t	5 754	31 445,1	276	1 504,2	10	56,2	39	216,9	274	1 517,9	403	2 222,5	6 756	36 962,7
6,001 t à 7 t	3 309	21 345,8	139	910,7	10	64,6	82	536,4	301	1 962,7	439	2 848,3	4 280	27 668,5
7,001 t à 10 t	9 602	83 263,5	886	7 372,9	19	168,4	332	2 966,1	607	5 107,3	866	7 332,0	12 312	106 210,3
10,001 t à 12 t	4 466	48 336,3	61	667,8	28	298,3	383	4 102,4	570	6 261,9	775	8 496,6	6 283	68 163,4
12,001 t à 14 t	4 252	55 892,8	310	4 092,2	12	161,7	97	1 259,1	245	3 164,1	356	4 573,4	5 272	69 143,2
14,001 t à 16 t	4 777	70 501,9	106	1 528,6	38	560,1	427	6 435,7	88	1 315,3	213	3 160,2	5 649	83 501,9
16,001 t à 18 t	1 051	17 806,6	7	121,5	8	134,5	30	493,7	176	3 027,8	177	3 024,8	1 449	24 608,9
18,001 t à 20 t	288	5 388,9	2	37,0	3	56,5	5	92,5	54	995,0	42	781,6	394	7 351,5
20,001 t à 22 t	84	1 768,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	106,2	12	248,6	101	2 123,5
22,001 t à 24 t	9	205,2	0	0,0	0	0,0	1	22,3	1	22,2	1	23,9	12	273,6
24,001 t à 26 t	4	98,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	98,6
26,001 t à 28 t	1	26,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	26,2
28,001 t à 30 t	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
30,001 t à 32 t	1	30,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	30,7
> 32 t	1	33,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	33,5
TOTAL charge connue	58 855	411 901,9	3 291	21 284,2	141	1 546,4	1 442	16 300,6	4 263	28 576,8	5 533	38 800,8	73 525	518 410,6
Véhicules non précisés	45	-----	1	-----	1	-----	1	-----	29	-----	29 682	-----	29 759	-----
TOTAL charge estimée	58 900	412 216,8	3 292	21 290,7	142	1 557,4	1 443	16 311,9	4 292	28 771,2	35 215	246 949,2	103 284	728 235,6

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## C. Remorques

Classe de charge utile	Type courant		Température dirigée		Citernes pour produits alimentaires		Citernes pour produits non alimentaires		Carrosserie spéciale		Carrosserie non précisée		Total	
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile
<= 1 t	11 378	8 498,9	184	135,0	4	2,5	1	0,7	2 240	1 501,3	3 717	2 416,3	17 524	12 554,5
1,001 t à 1,5 t	27 649	35 958,9	185	223,5	4	5,0	9	9,3	4 773	5 714,3	6 372	7 751,9	38 992	49 662,9
1,501 t à 2 t	22 651	38 821,1	66	114,1	0	0,0	1	1,6	1 448	2 452,3	1 492	2 540,2	25 658	43 929,4
2,001 t à 3 t	19 539	45 468,2	11	25,1	0	0,0	3	7,0	555	1 312,0	858	2 007,6	20 966	48 819,9
3,001 t à 3,5 t	68	219,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	32,4	23	75,4	101	327,3
3,501 t à 4 t	60	226,2	2	7,2	0	0,0	0	0,0	6	21,9	24	89,5	92	344,8
4,001 t à 5 t	135	609,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	45,6	69	311,6	214	966,4
5,001 t à 6 t	89	487,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	22,9	53	291,0	146	800,8
6,001 t à 7 t	116	757,0	0	0,0	0	0,0	1	6,2	52	346,7	99	653,6	268	1 763,6
7,001 t à 10 t	390	3 230,4	10	94,4	2	16,5	1	9,8	138	1 187,0	196	1 620,2	737	6 158,4
10,001 t à 12 t	309	3 497,8	81	887,0	6	66,0	7	78,6	27	292,7	42	462,5	472	5 284,5
12,001 t à 14 t	1 198	15 597,9	49	648,6	27	361,5	13	172,3	19	247,6	47	613,0	1 353	17 640,9
14,001 t à 16 t	1 714	25 707,3	3	44,0	26	386,2	155	2 392,9	18	270,0	103	1 577,4	2 019	30 377,8
16,001 t à 18 t	1 030	17 072,4	17	285,4	3	51,2	1	16,1	2	34,2	63	1 052,8	1 116	18 512,1
18,001 t à 20 t	359	6 849,6	2	37,2	0	0,0	2	38,5	11	212,3	29	555,7	403	7 693,2
20,001 t à 22 t	543	11 498,7	3	62,5	1	21,7	33	682,4	13	272,0	38	799,4	631	13 336,6
22,001 t à 24 t	559	12 853,0	1	22,6	0	0,0	1	22,2	8	183,2	21	486,5	590	13 567,5
24,001 t à 26 t	426	10 591,4	0	0,0	0	0,0	3	72,5	4	98,8	31	768,4	464	11 531,0
26,001 t à 28 t	18	480,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	27,3	2	52,8	21	560,8
28,001 t à 30 t	38	1 108,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	236,4	46	1 344,4
30,001 t à 32 t	381	11 891,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	155,7	32	997,9	418	13 045,1
> 32 t	88	4 546,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	47,5	17	1 612,6	106	6 206,4
<b>TOTAL charge connue</b>	<b>88 738</b>	<b>255 971,0</b>	<b>614</b>	<b>2 586,7</b>	<b>73</b>	<b>910,5</b>	<b>231</b>	<b>3 510,0</b>	<b>9 345</b>	<b>14 477,4</b>	<b>13 336</b>	<b>26 972,7</b>	<b>112 337</b>	<b>304 428,2</b>
Véhicules non précisés	27	-----	0	-----	0	-----	0	-----	2	-----	34 071	-----	34 100	-----
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>88 765</b>	<b>256 048,9</b>	<b>614</b>	<b>2 586,7</b>	<b>73</b>	<b>910,5</b>	<b>231</b>	<b>3 510,0</b>	<b>9 347</b>	<b>14 480,5</b>	<b>47 407</b>	<b>95 882,8</b>	<b>146 437</b>	<b>396 837,7</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.



## D. Semi-remorques

Classe de charge utile	Type courant		Température dirigée		Citernes pour produits alimentaires		Citernes pour produits non alimentaires		Carrosserie spéciale		Carrosserie non précisée		Total	
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile
<= 1 t	12	9,2	1	0,8	0	0,0	0	0,0	3	2,3	7	4,4	23	16,7
1,001 t à 1,5 t	17	21,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	3,2	11	14,2	31	38,8
1,501 t à 2 t	21	37,3	1	1,6	0	0,0	0	0,0	5	9,2	12	20,7	39	68,7
2,001 t à 3 t	69	171,8	3	7,8	0	0,0	1	2,7	21	51,8	31	78,6	125	312,7
3,001 t à 3,5 t	44	142,5	6	19,7	0	0,0	0	0,0	7	22,5	15	49,4	72	234,1
3,501 t à 4 t	98	369,9	1	3,8	0	0,0	1	3,5	8	30,6	20	76,8	128	484,6
4,001 t à 5 t	228	1 024,2	5	22,7	0	0,0	0	0,0	14	62,4	35	154,9	282	1 264,2
5,001 t à 6 t	56	303,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	55,9	17	93,4	83	452,9
6,001 t à 7 t	54	352,7	0	0,0	0	0,0	5	32,0	6	39,7	23	149,1	88	573,6
7,001 t à 10 t	278	2 375,4	8	76,3	0	0,0	12	100,5	13	110,4	64	541,0	375	3 203,6
10,001 t à 12 t	445	4 857,4	26	293,1	1	11,0	7	77,3	9	98,4	36	391,9	524	5 729,0
12,001 t à 14 t	415	5 422,2	35	461,1	4	53,7	10	129,5	6	75,9	62	822,3	532	6 964,5
14,001 t à 16 t	866	13 112,3	50	737,9	1	15,8	13	193,5	10	146,4	132	1 971,6	1 072	16 177,5
16,001 t à 18 t	644	10 802,0	2	33,9	5	84,8	53	912,1	5	85,6	68	1 149,7	777	13 068,2
18,001 t à 20 t	281	5 320,5	28	547,6	0	0,0	73	1 343,7	5	94,9	49	934,1	436	8 240,7
20,001 t à 22 t	551	11 723,8	226	4 736,3	1	20,8	14	298,0	17	356,1	65	1 383,0	874	18 518,0
22,001 t à 24 t	1 850	42 794,2	296	6 757,7	8	186,1	53	1 227,9	26	602,2	136	3 135,5	2 369	54 703,7
24,001 t à 26 t	2 276	57 008,9	75	1 861,3	35	875,2	128	3 202,3	160	4 031,0	278	6 993,6	2 952	73 972,2
26,001 t à 28 t	2 646	71 480,4	339	9 303,8	21	572,1	106	2 876,2	198	5 416,5	290	7 869,0	3 600	97 517,9
28,001 t à 30 t	6 346	185 413,3	1 856	54 064,4	157	4 585,4	413	12 088,7	206	5 948,5	401	11 654,6	9 379	273 754,9
30,001 t à 32 t	19 536	608 645,6	868	26 432,0	284	8 871,6	1 207	37 557,1	55	1 699,1	440	13 625,2	22 390	696 830,5
> 32 t	19 139	645 428,4	23	770,0	275	8 967,5	961	31 495,6	44	1 611,0	437	16 660,6	20 879	704 933,2
<b>TOTAL charge connue</b>	<b>55 872</b>	<b>1 666 817,0</b>	<b>3 849</b>	<b>106 131,8</b>	<b>792</b>	<b>24 244,0</b>	<b>3 057</b>	<b>91 540,6</b>	<b>831</b>	<b>20 553,4</b>	<b>2 629</b>	<b>67 773,6</b>	<b>67 030</b>	<b>1 977 060,2</b>
Véhicules non précisés	7	-----	0	-----	0	-----	1	-----	0	-----	23 764	-----	23 772	-----
<b>TOTAL charge estimée</b>	<b>55 879</b>	<b>1 667 025,8</b>	<b>3 849</b>	<b>106 131,8</b>	<b>792</b>	<b>24 244,0</b>	<b>3 058</b>	<b>91 570,5</b>	<b>831</b>	<b>20 553,4</b>	<b>26 393</b>	<b>680 391,1</b>	<b>90 802</b>	<b>2 678 219,0</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

E. Total

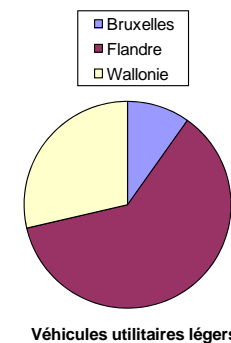
Classe de charge utile	Type courant		Température dirigée		Citernes pour produits alimentaires		Citernes pour produits non alimentaires		Carrosserie spéciale		Carrosserie non précisée		Total	
	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile	Nombre	Charge utile
<= 1 t	362 954	231 801,6	2 687	1 768,4	6	4,3	2	1,3	3 325	2 195,8	4 626	2 981,7	373 600	238 753,1
1,001 t à 1,5 t	122 250	149 152,2	710	815,4	5	6,4	11	12,1	5 230	6 264,8	6 861	8 348,8	135 067	164 599,7
1,501 t à 2 t	29 571	50 435,0	218	380,0	0	0,0	4	7,1	1 780	3 037,7	1 852	3 167,8	33 425	57 027,7
2,001 t à 3 t	28 401	67 305,5	332	838,6	3	7,6	9	23,0	1 118	2 708,9	1 480	3 558,9	31 343	74 442,5
3,001 t à 3,5 t	3 452	11 397,6	179	583,0	1	3,5	2	6,6	284	925,4	273	899,6	4 191	13 815,6
3,501 t à 4 t	3 077	11 540,4	284	1 069,8	3	11,4	6	22,6	181	679,5	266	998,6	3 817	14 322,2
4,001 t à 5 t	6 346	28 665,6	517	2 329,2	5	22,8	28	127,9	329	1 470,6	557	2 508,8	7 782	35 124,9
5,001 t à 6 t	5 899	32 235,6	276	1 504,2	10	56,2	39	216,9	288	1 596,6	473	2 606,9	6 985	38 216,4
6,001 t à 7 t	3 479	22 455,5	139	910,7	10	64,6	88	574,6	359	2 349,1	561	3 651,0	4 636	30 005,7
7,001 t à 10 t	10 270	88 869,4	904	7 543,6	21	184,9	345	3 076,4	758	6 404,7	1 126	9 493,3	13 424	115 572,3
10,001 t à 12 t	5 220	56 691,5	168	1 847,9	35	375,3	397	4 258,2	606	6 653,0	853	9 351,0	7 279	79 176,8
12,001 t à 14 t	5 865	76 912,9	394	5 201,8	43	576,8	120	1 560,8	270	3 487,5	465	6 008,7	7 157	93 748,6
14,001 t à 16 t	7 357	109 321,5	159	2 310,6	65	962,2	595	9 022,1	116	1 731,7	448	6 709,2	8 740	130 057,2
16,001 t à 18 t	2 725	45 681,0	26	440,8	16	270,5	84	1 421,8	183	3 147,7	308	5 227,3	3 342	56 189,2
18,001 t à 20 t	928	17 558,9	32	621,8	3	56,5	80	1 474,6	70	1 302,1	120	2 271,5	1 233	23 285,4
20,001 t à 22 t	1 178	24 991,2	229	4 798,8	2	42,5	47	980,4	35	734,3	115	2 431,0	1 606	33 978,1
22,001 t à 24 t	2 418	55 852,4	297	6 780,3	8	186,1	55	1 272,3	35	807,7	158	3 645,9	2 971	68 544,8
24,001 t à 26 t	2 706	67 698,9	75	1 861,3	35	875,2	131	3 274,8	164	4 129,7	309	7 761,9	3 420	85 601,9
26,001 t à 28 t	2 665	71 987,3	339	9 303,8	21	572,1	106	2 876,2	199	5 443,7	292	7 921,8	3 622	98 104,9
28,001 t à 30 t	6 384	186 521,4	1 856	54 064,4	157	4 585,4	413	12 088,7	206	5 948,5	409	11 891,0	9 425	275 099,3
30,001 t à 32 t	19 918	620 567,7	868	26 432,0	284	8 871,6	1 207	37 557,1	60	1 854,8	472	14 623,0	22 809	709 906,2
> 32 t	19 228	650 008,2	23	770,0	275	8 967,5	961	31 495,6	45	1 658,5	454	18 273,2	20 986	711 173,1
TOTAL charge connue	652 291	2 677 651,3	10 712	132 176,6	1 008	26 703,3	4 730	111 351,1	15 641	64 532,2	22 478	134 330,9	706 860	3 146 745,5
Véhicules non précisés	306	-----	2	-----	1	-----	3	-----	32	-----	261 826	-----	262 170	-----
TOTAL charge estimée	652 597	2 678 426,4	10 714	132 183,8	1 009	26 714,2	4 733	111 393,2	15 673	64 730,5	284 304	1 163 433,6	969 030	4 283 492,3
31/12/2011	647 997	2 756 207,5	10 566	130 065,8	1 072	28 351,9	4 675	108 647,1	12 544	50 282,0	274 113	1 750 412,5	950 967	4 778 856,2
% augmentation	0,7%	-2,8%	1,4%	1,6%	-5,9%	-5,8%	1,2%	2,5%	24,9%	28,7%	3,7%	-33,5%	1,9%	-10,4%

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## 5.2.3 Parc des véhicules de transport de marchandises par carburant et province

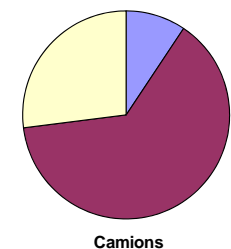
### A. Véhicules utilitaires légers

Province	Carburant							Parc en % du total 31/12/2012	Parc en % du total 31/12/2011
	Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total		
Anvers	3 993	93 294	1 873	76	42	270	99 548	15,8%	16,0%
<b>Bruxelles</b>	<b>2 929</b>	<b>57 638</b>	<b>397</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>629</b>	<b>61 648</b>	<b>9,8%</b>	<b>9,9%</b>
Brabant flamand	2 505	60 112	890	48	58	299	63 912	10,2%	10,2%
Brabant wallon	1 005	16 770	307	12	8	55	18 157	2,9%	2,9%
Flandre occidentale	2 486	78 449	810	20	30	96	81 891	13,0%	13,0%
Flandre orientale	3 341	79 639	1 517	50	15	266	84 828	13,5%	13,5%
Hainaut	3 623	57 188	947	11	3	644	62 416	9,9%	9,9%
Liège	2 993	49 638	954	24	51	307	53 967	8,6%	8,5%
Limbourg	2 108	52 421	1 481	31	3	190	56 234	8,9%	9,0%
Luxembourg	1 169	16 301	240	3	0	49	17 762	2,8%	2,8%
Namur	1 521	25 189	502	7	0	134	27 353	4,4%	4,3%
Etranger	33	746	12	0	0	0	791	0,1%	0,0%
<b>Flandre</b>	<b>14 433</b>	<b>363 915</b>	<b>6 571</b>	<b>225</b>	<b>148</b>	<b>1 121</b>	<b>386 413</b>	<b>61,5%</b>	<b>61,6%</b>
<b>Wallonie</b>	<b>10 311</b>	<b>165 086</b>	<b>2 950</b>	<b>57</b>	<b>62</b>	<b>1 189</b>	<b>179 655</b>	<b>28,6%</b>	<b>28,4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>27 706</b>	<b>587 385</b>	<b>9 930</b>	<b>330</b>	<b>217</b>	<b>2 939</b>	<b>628 507</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



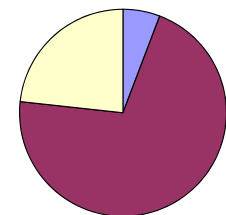
### B. Camions

Province	Carburant							Parc en % du total 31/12/2012	Parc en % du total 31/12/2011
	Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total		
Anvers	301	17 305	35	1	7	354	18 003	17,4%	17,4%
<b>Bruxelles</b>	<b>219</b>	<b>8 827</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>560</b>	<b>9 618</b>	<b>9,3%</b>	<b>9,4%</b>
Brabant flamand	187	8 867	17	0	0	429	9 500	9,2%	9,3%
Brabant wallon	95	2 078	11	0	0	107	2 291	2,2%	2,2%
Flandre occidentale	106	13 660	23	1	3	129	13 922	13,5%	13,5%
Flandre orientale	243	14 874	38	0	2	325	15 482	15,0%	15,0%
Hainaut	434	8 000	27	0	0	1 004	9 465	9,2%	9,2%
Liège	325	8 724	19	2	0	459	9 529	9,2%	9,2%
Limbourg	197	8 076	35	0	0	334	8 642	8,4%	8,4%
Luxembourg	94	2 338	6	0	0	127	2 565	2,5%	2,5%
Namur	168	3 551	6	0	0	222	3 947	3,8%	3,8%
Etranger	5	315	0	0	0	0	320	0,3%	0,0%
<b>Flandre</b>	<b>1 034</b>	<b>62 782</b>	<b>148</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>1 571</b>	<b>65 549</b>	<b>63,5%</b>	<b>63,5%</b>
<b>Wallonie</b>	<b>1 116</b>	<b>24 691</b>	<b>69</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1 919</b>	<b>27 797</b>	<b>26,9%</b>	<b>27,1%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 374</b>	<b>96 615</b>	<b>228</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4 050</b>	<b>103 284</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



### C. Tracteurs de semi-remorques

Province	Carburant							Parc en % du total 31/12/2012	Parc en % du total 31/12/2011
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total		
Anvers	32	8 171	6	0	1	317	8 527	18,2%	19,2%
<b>Bruxelles</b>	<b>12</b>	<b>2 534</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>88</b>	<b>2 638</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,3%</b>
Brabant flamand	23	3 472	2	0	1	306	3 804	8,1%	8,5%
Brabant wallon	7	760	0	0	0	155	922	2,0%	2,0%
Flandre occidentale	6	8 233	5	0	0	157	8 401	17,9%	18,6%
Flandre orientale	25	6 822	2	0	0	399	7 248	15,4%	15,9%
Hainaut	55	3 447	3	0	0	968	4 473	9,5%	9,6%
Liège	31	2 503	2	0	0	399	2 935	6,3%	6,5%
Limbourg	16	3 951	3	0	0	366	4 336	9,2%	9,5%
Luxembourg	12	669	0	0	0	198	879	1,9%	2,0%
Namur	19	951	1	0	0	419	1 390	3,0%	3,0%
Etranger	2	1 382	0	0	0	0	1 384	2,9%	0,0%
<b>Flandre</b>	<b>102</b>	<b>30 649</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1 545</b>	<b>32 316</b>	<b>68,8%</b>	<b>71,6%</b>
<b>Wallonie</b>	<b>124</b>	<b>8 330</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 139</b>	<b>10 599</b>	<b>22,6%</b>	<b>23,1%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>42 895</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3 772</b>	<b>46 937</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



Tracteurs de semi-remorques

## 5.2.4 Parc des véhicules de transport de marchandises par région, carburant et masse maximale autorisée

### 5.2.4.1 Flandre

#### A. Véhicules utilitaires légers

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 1 t	N1	138	32	1	1	0	1	173
1,001 t à 2 t	N1	7 947	87 325	840	39	36	7	96 194
2,001 t à 3 t	N1	2 529	150 394	2 672	160	24	2	155 781
> 3 t	N1	1 198	124 297	2 873	8	87	4	128 467
non précisé ou 0	N1	2 621	1 867	185	17	1	1 107	5 798
<b>TOTAL</b>		<b>14 433</b>	<b>363 915</b>	<b>6 571</b>	<b>225</b>	<b>148</b>	<b>1 121</b>	<b>386 413</b>

#### B. Camions

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
3,501 t à 6 t	N2	195	6 264	123	0	2	15	6 599
6,001 t à 7,5 t	N2	35	6 745	5	1	3	13	6 802
7,501 t à 8,0 t	N2	5	511	0	0	0	4	520
8,001 t à 10 t	N2	50	4 765	1	0	0	18	4 834
10,001 t à 12 t	N2	34	11 586	0	0	4	10	11 634
12,001 t à 14 t	N3	10	1 659	0	0	0	4	1 673
14,001 t à 16 t	N3	6	1 992	0	0	1	4	2 003
16,001 t à 18 t	N3	5	2 580	1	0	0	0	2 586
18,001 t à 20 t	N3	5	8 872	1	0	2	0	8 880
20,001 t à 22 t	N3	0	59	0	0	0	1	60
22,001 t à 24 t	N3	0	129	0	0	0	0	129
24,001 t à 26 t	N3	4	13 517	2	0	0	1	13 524
26,001 t à 28 t	N3	0	159	0	0	0	0	159
28,001 t à 30 t	N3	0	93	0	0	0	0	93
30,001 t à 32 t	N3	0	2 158	0	0	0	0	2 158
> 32 t	N3	1	224	0	0	0	0	225
non précisé ou 0	-	684	1 469	15	1	0	1 501	3 670
<b>TOTAL</b>		<b>1 034</b>	<b>62 782</b>	<b>148</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>1 571</b>	<b>65 549</b>

#### C. Tracteurs de semi-remorques

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 4 t	N2	1	488	0	0	0	1	490
4,001 t à 6 t	N2	0	16	0	0	0	0	16
6,001 t à 7,5 t	N2	1	33	0	0	0	0	34
7,501 t à 8,0 t	N2	0	13	0	0	0	0	13
8,001 t à 10 t	N2	0	51	0	0	0	0	51
10,001 t à 12 t	N2	0	102	0	0	0	0	102
12,001 t à 14 t	N3	1	58	0	0	0	0	59
14,001 t à 16 t	N3	0	53	0	0	0	2	55
16,001 t à 18 t	N3	2	3 361	2	0	0	0	3 365
18,001 t à 20 t	N3	6	22 805	12	0	2	0	22 825
20,001 t à 22 t	N3	0	305	0	0	0	0	305
22,001 t à 24 t	N3	0	90	0	0	0	0	90
24,001 t à 26 t	N3	0	2 185	0	0	0	0	2 185
26,001 t à 28 t	N3	0	65	0	0	0	0	65
28,001 t à 30 t	N3	0	13	0	0	0	0	13
30,001 t à 32 t	N3	0	21	0	0	0	0	21
> 32 t	N3	0	17	0	0	0	0	17
non précisé ou 0	-	91	973	4	0	0	1 542	2 610
<b>TOTAL</b>		<b>102</b>	<b>30 649</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1 545</b>	<b>32 316</b>

## 5.2.4.2 Wallonie

### A. Véhicules utilitaires légers

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 1 t	N1	82	34	1	0	0	1	118
1,001 t à 2 t	N1	5 679	44 900	624	12	29	10	51 254
2,001 t à 3 t	N1	1 472	69 798	1 282	30	20	2	72 604
> 3 t	N1	493	49 237	936	11	13	3	50 693
non précisé ou 0	N1	2 585	1 117	107	4	0	1 173	4 986
<b>TOTAL</b>		<b>10 311</b>	<b>165 086</b>	<b>2 950</b>	<b>57</b>	<b>62</b>	<b>1 189</b>	<b>179 655</b>

### B. Camions

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
3,501 t à 6 t	N2	157	1 858	39	1	0	11	2 066
6,001 t à 7,5 t	N2	31	2 073	4	0	0	13	2 121
7,501 t à 8,0 t	N2	4	203	0	0	0	1	208
8,001 t à 10 t	N2	36	1 567	5	0	0	14	1 622
10,001 t à 12 t	N2	24	3 875	1	0	0	9	3 909
12,001 t à 14 t	N3	6	965	0	0	0	5	976
14,001 t à 16 t	N3	6	901	1	0	0	4	912
16,001 t à 18 t	N3	2	1 140	0	0	0	3	1 145
18,001 t à 20 t	N3	4	3 957	1	0	0	2	3 964
20,001 t à 22 t	N3	0	28	0	0	0	1	29
22,001 t à 24 t	N3	0	27	0	0	0	0	27
24,001 t à 26 t	N3	1	5 650	1	0	0	1	5 653
26,001 t à 28 t	N3	0	69	0	0	0	0	69
28,001 t à 30 t	N3	0	64	0	0	0	0	64
30,001 t à 32 t	N3	0	964	0	0	0	0	964
> 32 t	N3	0	97	0	0	0	0	97
non précisé ou 0	-	845	1 253	17	1	0	1 855	3 971
<b>TOTAL</b>		<b>1 116</b>	<b>24 691</b>	<b>69</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1 919</b>	<b>27 797</b>

### C. Tracteurs de semi-remorques

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 4 t	N2	1	89	0	0	0	0	90
4,001 t à 6 t	N2	0	5	0	0	0	0	5
6,001 t à 7,5 t	N2	0	9	0	0	0	0	9
7,501 t à 8,0 t	N2	0	7	0	0	0	0	7
8,001 t à 10 t	N2	0	8	0	0	0	0	8
10,001 t à 12 t	N2	1	20	0	0	0	0	21
12,001 t à 14 t	N3	1	10	0	0	0	0	11
14,001 t à 16 t	N3	0	14	0	0	0	0	14
16,001 t à 18 t	N3	2	929	0	0	0	0	931
18,001 t à 20 t	N3	3	5 544	1	0	0	0	5 548
20,001 t à 22 t	N3	0	61	0	0	0	1	62
22,001 t à 24 t	N3	0	13	0	0	0	0	13
24,001 t à 26 t	N3	0	605	0	0	0	0	605
26,001 t à 28 t	N3	0	18	0	0	0	0	18
28,001 t à 30 t	N3	0	10	0	0	0	0	10
30,001 t à 32 t	N3	0	5	0	0	0	0	5
> 32 t	N3	0	4	0	0	0	0	4
non précisé ou 0	-	116	979	5	0	0	2 138	3 238
<b>TOTAL</b>		<b>124</b>	<b>8 330</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 139</b>	<b>10 599</b>

### 5.2.4.3 Bruxelles

#### A. Véhicules utilitaires légers

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 1 t	N1	23	2	0	1	0	2	28
1,001 t à 2 t	N1	1 191	14 846	121	12	1	3	16 174
2,001 t à 3 t	N1	650	23 750	160	31	3	2	24 596
> 3 t	N1	204	18 673	103	1	3	2	18 986
non précisé ou 0	N1	861	367	13	3	0	620	1 864
<b>TOTAL</b>		<b>2 929</b>	<b>57 638</b>	<b>397</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>629</b>	<b>61 648</b>

#### B. Camions

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
3,501 t à 6 t	N2	39	1 505	7	0	0	5	1 556
6,001 t à 7,5 t	N2	9	820	0	0	0	6	835
7,501 t à 8,0 t	N2	1	47	0	0	0	3	51
8,001 t à 10 t	N2	9	535	0	0	0	5	549
10,001 t à 12 t	N2	3	1 765	0	0	0	2	1 770
12,001 t à 14 t	N3	3	291	0	0	0	3	297
14,001 t à 16 t	N3	0	432	0	0	0	0	432
16,001 t à 18 t	N3	0	479	0	0	0	1	480
18,001 t à 20 t	N3	1	1 447	0	0	1	1	1 450
20,001 t à 22 t	N3	0	63	0	0	0	1	64
22,001 t à 24 t	N3	0	6	0	0	0	0	6
24,001 t à 26 t	N3	0	932	0	0	0	0	932
26,001 t à 28 t	N3	0	13	0	0	0	0	13
28,001 t à 30 t	N3	0	18	0	0	0	0	18
30,001 t à 32 t	N3	0	148	0	0	0	0	148
> 32 t	N3	0	13	0	0	0	0	13
non précisé ou 0	-	154	313	4	0	0	533	1 004
<b>TOTAL</b>		<b>219</b>	<b>8 827</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>560</b>	<b>9 618</b>

#### C. Tracteurs de semi-remorques

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 4 t	N2	0	59	0	0	0	0	59
4,001 t à 6 t	N2	0	2	0	0	0	0	2
6,001 t à 7,5 t	N2	0	2	0	0	0	0	2
7,501 t à 8,0 t	N2	0	0	0	0	0	0	0
8,001 t à 10 t	N2	0	3	0	0	0	0	3
10,001 t à 12 t	N2	0	4	0	0	0	0	4
12,001 t à 14 t	N3	0	2	0	0	0	0	2
14,001 t à 16 t	N3	0	3	0	0	0	0	3
16,001 t à 18 t	N3	0	311	0	0	0	0	311
18,001 t à 20 t	N3	0	1 619	0	0	1	1	1 621
20,001 t à 22 t	N3	0	51	0	0	0	0	51
22,001 t à 24 t	N3	0	11	0	0	0	0	11
24,001 t à 26 t	N3	0	131	0	0	0	0	131
26,001 t à 28 t	N3	0	3	0	0	0	0	3
28,001 t à 30 t	N3	0	1	0	0	0	0	1
30,001 t à 32 t	N3	0	2	0	0	0	0	2
> 32 t	N3	0	2	0	0	0	0	2
non précisé ou 0	-	12	328	0	3	0	87	430
<b>TOTAL</b>		<b>12</b>	<b>2 534</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>88</b>	<b>2 638</b>

## 5.2.4.4 Total

### A. Véhicules utilitaires légers

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 1 t	N1	243	68	2	2	0	4	319
1,001 t à 2 t	N1	14 833	147 155	1 585	63	66	20	163 722
2,001 t à 3 t	N1	4 657	244 221	4 121	221	47	6	253 273
> 3 t	N1	1 898	192 572	3 917	20	103	9	198 519
non précisé ou 0	N1	6 075	3 369	305	24	1	2 900	12 674
<b>TOTAL</b>		<b>27 706</b>	<b>587 385</b>	<b>9 930</b>	<b>330</b>	<b>217</b>	<b>2 939</b>	<b>628 507</b>

Ce total est différent de la somme Flandre, Wallonie et Bruxelles en raison des entreprises ayant leur siège à l'étranger.

### B. Camions

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
3,501 t à 6 t	N2	393	9 653	169	1	2	31	10 249
6,001 t à 7,5 t	N2	74	9 615	9	1	3	29	9 731
7,501 t à 8,0 t	N2	11	808	0	0	0	11	830
8,001 t à 10 t	N2	95	6 879	6	0	0	37	7 017
10,001 t à 12 t	N2	61	17 260	1	0	4	21	17 347
12,001 t à 14 t	N3	19	2 931	0	0	0	12	2 962
14,001 t à 16 t	N3	12	3 329	1	0	1	8	3 351
16,001 t à 18 t	N3	7	4 212	1	0	0	4	4 224
18,001 t à 20 t	N3	10	14 310	2	0	3	3	14 328
20,001 t à 22 t	N3	0	151	0	0	0	3	154
22,001 t à 24 t	N3	0	162	0	0	0	0	162
24,001 t à 26 t	N3	5	20 133	3	0	0	2	20 143
26,001 t à 28 t	N3	0	241	0	0	0	0	241
28,001 t à 30 t	N3	0	176	0	0	0	0	176
30,001 t à 32 t	N3	0	3 276	0	0	0	0	3 276
> 32 t	N3	1	335	0	0	0	0	336
non précisé ou 0	-	1 686	3 144	36	2	0	3 889	8 757
<b>TOTAL</b>		<b>2 374</b>	<b>96 615</b>	<b>228</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4 050</b>	<b>103 284</b>

Ce total est différent de la somme Flandre, Wallonie et Bruxelles en raison des entreprises ayant leur siège à l'étranger.

### C. Tracteurs de semi-remorques

Masse maximale autorisée	Cat. UE	Carburant						Total
		Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	
<= 4 t	N2	2	637	0	0	0	1	640
4,001 t à 6 t	N2	0	23	0	0	0	0	23
6,001 t à 7,5 t	N2	1	46	0	0	0	0	47
7,501 t à 8,0 t	N2	0	20	0	0	0	0	20
8,001 t à 10 t	N2	0	62	0	0	0	0	62
10,001 t à 12 t	N2	1	127	0	0	0	0	128
12,001 t à 14 t	N3	2	70	0	0	0	0	72
14,001 t à 16 t	N3	0	70	0	0	0	2	72
16,001 t à 18 t	N3	4	4 629	2	0	0	0	4 635
18,001 t à 20 t	N3	9	30 413	13	0	3	1	30 439
20,001 t à 22 t	N3	0	505	0	0	0	1	506
22,001 t à 24 t	N3	0	115	0	0	0	0	115
24,001 t à 26 t	N3	0	2 924	0	0	0	0	2 924
26,001 t à 28 t	N3	0	87	0	0	0	0	87
28,001 t à 30 t	N3	0	24	0	0	0	0	24
30,001 t à 32 t	N3	0	28	0	0	0	0	28
> 32 t	N3	0	23	0	0	0	0	23
non précisé ou 0	-	221	3 092	9	3	0	3 767	7 092
<b>TOTAL</b>		<b>240</b>	<b>42 895</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3 772</b>	<b>46 937</b>

Ce total est différent de la somme Flandre, Wallonie et Bruxelles en raison des entreprises ayant leur siège à l'étranger.



## 5.2.5 Parc des véhicules de transport de marchandises par carburant et classe de charge utile

### A. Véhicules utilitaires légers

Classe de charge utile	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
- 1 t	6 575	248 913	2 397	69	45	15	258 014
1,001 à 1,5 t	1 486	92 466	334	1	7	5	94 299
1,501 à 2 t	284	3 806	21	11	0	3	4 125
2,001 à 3 t	7	802	2	0	0	0	811
3,001 t et plus	10	23	0	0	0	2	35
non précisé	19 344	241 375	7 176	249	165	2 914	271 223
<b>TOTAL</b>	<b>27 706</b>	<b>587 385</b>	<b>9 930</b>	<b>330</b>	<b>217</b>	<b>2 939</b>	<b>628 507</b>
<b>% du total</b>	<b>4,41%</b>	<b>93,46%</b>	<b>1,58%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,03%</b>	<b>0,47%</b>	<b>100%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

### B. Camions

Classe de charge utile	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
- 1 t	73	914	78	0	0	4	1 069
1,001 à 1,5 t	68	1 658	17	0	0	2	1 745
1,501 à 2 t	128	3 449	14	0	0	12	3 603
2,001 à 3 t	124	9 292	8	0	1	16	9 441
3,001 à 3,5 t	38	3 928	6	0	1	10	3 983
3,501 à 4 t	39	3 535	1	0	0	22	3 597
4,001 à 5 t	54	7 192	4	0	1	35	7 286
5,001 à 6 t	26	6 709	1	0	1	19	6 756
6,001 à 7 t	27	4 245	0	0	0	8	4 280
7,001 à 10 t	20	12 267	1	0	1	23	12 312
10,001 à 12 t	11	6 267	0	0	0	5	6 283
12,001 à 14 t	5	5 266	0	0	0	1	5 272
14,001 à 16 t	2	5 645	1	0	0	1	5 649
16,001 à 18 t	0	1 449	0	0	0	0	1 449
18,001 à 20 t	0	394	0	0	0	0	394
20,001 à 22 t	0	101	0	0	0	0	101
22,001 à 24 t	0	12	0	0	0	0	12
24,001 à 26 t	0	4	0	0	0	0	4
26,001 à 28 t	0	3	0	0	0	0	3
28,001 à 30 t	0	0	0	0	0	0	0
30,001 à 32 t	0	0	0	0	0	0	0
> 32 t	0	0	0	0	0	0	0
non précisé	1 759	24 285	97	4	8	3 892	30 045
<b>TOTAL</b>	<b>2 374</b>	<b>96 615</b>	<b>228</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4 050</b>	<b>103 284</b>
<b>% du total</b>	<b>2,30%</b>	<b>93,54%</b>	<b>0,22%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,01%</b>	<b>3,92%</b>	<b>100%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

### C. Tracteurs de semi-remorques

Classe de charge utile	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
- 1 t	1	48	0	0	0	0	49
1,001 à 1,5 t	0	145	0	0	0	1	146
1,501 à 2 t	0	6	0	0	0	0	6
2,001 à 3 t	0	12	0	0	0	0	12
3,001 à 3,5 t	0	6	0	0	0	0	6
3,501 à 4 t	0	29	0	0	0	0	29
4,001 à 5 t	0	50	0	0	0	0	50
5,001 à 6 t	0	30	0	0	0	0	30
6,001 à 7 t	0	77	0	0	0	0	77
7,001 à 10 t	3	424	0	0	0	2	429
10,001 à 12 t	6	11 631	2	0	0	0	11 639
12,001 à 14 t	6	2 212	1	0	1	1	2 221
14,001 à 16 t	0	252	0	0	0	0	252
16,001 à 18 t	0	788	0	0	0	0	788
18,001 à 20 t	0	40	0	0	0	0	40
20,001 à 22 t	0	4	0	0	0	0	4
22,001 à 24 t	0	0	0	0	0	0	0
24,001 à 26 t	0	0	0	0	0	0	0
26,001 à 28 t	0	1	0	0	0	0	1
28,001 à 30 t	0	0	0	0	0	0	0
30,001 à 32 t	0	0	0	0	0	0	0
> 32 t	0	0	0	0	0	0	0
non précisé	224	27 140	21	3	2	3 768	31 158
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>42 895</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3 772</b>	<b>46 937</b>
<b>% du total</b>	<b>0,51%</b>	<b>91,38%</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,01%</b>	<b>0,00%</b>	<b>8,08%</b>	<b>100%</b>

Le calcul de la charge utile a été revu (voir chapitre 2). Une comparaison avec les années antérieures est susceptible de présenter des incohérences.

## 5.2.6 Parc des véhicules de transport de marchandises selon le nombre d'essieux et la masse maximale autorisée

### A. Camions

Masse maximale autorisée	1 essieu	2 essieux	3 essieux	4 essieux	> 4 essieux	non précisé	Total	% total
<= 1 t	0	0	0	0	0	1	1	0,0%
1,001 t à 2 t	2	6	0	0	0	4	12	0,0%
2,001 t à 3 t	0	4	1	0	0	11	16	0,0%
3,501 t à 4 t	1	422	6	0	0	296	725	0,7%
4,001 t à 6 t	0	6 302	373	0	0	2 820	9 495	9,2%
6,001 t à 8 t	0	8 348	46	0	0	2 167	10 561	10,2%
8,001 t à 10 t	0	5 578	4	30	0	1 405	7 017	6,8%
10,001 t à 12 t	0	13 724	32	0	0	3 591	17 347	16,8%
12,001 t à 14 t	1	2 079	23	0	0	859	2 962	2,9%
14,001 t à 16 t	1	2 406	40	0	0	904	3 351	3,2%
16,001 t à 18 t	1	3 222	33	0	0	968	4 224	4,1%
18,001 t à 20 t	0	10 112	323	0	0	3 893	14 328	13,9%
20,001 t à 22 t	0	2	82	0	0	70	154	0,1%
22,001 t à 24 t	0	1	107	0	0	54	162	0,2%
24,001 t à 26 t	0	642	13 408	282	0	5 811	20 143	19,5%
26,001 t à 28 t	0	169	150	2 312	2	1 396	4 029	3,9%
28,001 t à 30 t	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
30,001 t à 32 t	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
> 32 t	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
non précisé	0	0	0	0	0	8 757	8 757	8,5%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>53 017</b>	<b>14 628</b>	<b>2 624</b>	<b>2</b>	<b>33 007</b>	<b>103 284</b>	<b>100%</b>

### C. Semi-remorques

Masse maximale autorisée	1 essieu	2 essieux	3 essieux	4 essieux	> 4 essieux	non précisé	Total	% total
<= 1 t	0	0	0	0	0	1	1	0,0%
1,001 t à 2 t	0	5	0	0	0	3	8	0,0%
2,001 t à 3 t	0	1	0	0	0	2	3	0,0%
3,501 t à 4 t	0	1	0	0	0	3	4	0,0%
4,001 t à 6 t	20	37	2	0	0	42	101	0,1%
6,001 t à 8 t	261	75	2	0	0	224	562	0,6%
8,001 t à 10 t	88	55	1	0	0	46	190	0,2%
10,001 t à 12 t	44	24	2	0	0	29	99	0,1%
12,001 t à 14 t	141	25	1	0	0	55	222	0,2%
14,001 t à 16 t	309	58	0	0	0	118	485	0,5%
16,001 t à 18 t	222	51	4	0	0	115	392	0,4%
18,001 t à 20 t	204	72	0	0	0	116	392	0,4%
20,001 t à 22 t	807	330	2	0	0	512	1 651	1,8%
22,001 t à 24 t	165	474	6	0	0	359	1 004	1,1%
24,001 t à 26 t	27	164	2	0	0	129	322	0,4%
26,001 t à 28 t	3	188	17	0	0	78	286	0,3%
28,001 t à 30 t	0	1 882	30	4	6	599	2 521	2,8%
30,001 t à 32 t	10	3 160	487	61	62	1 242	5 022	5,5%
> 32 t	87	3 283	45 825	292	326	23 953	73 766	81,2%
non précisé	0	1	0	0	0	3 770	3 771	4,2%
<b>TOTAL</b>	<b>2 388</b>	<b>9 886</b>	<b>46 381</b>	<b>357</b>	<b>394</b>	<b>31 396</b>	<b>90 802</b>	<b>100%</b>

### B. Remorques

Masse maximale autorisée	1 essieu	2 essieux	3 essieux	4 essieux	> 4 essieux	non précisé	Total	% total
<= 1 t	845	443	2	0	0	335	1 625	1,1%
1,001 t à 2 t	3 822	50 227	93	73	25	15 716	69 956	47,8%
2,001 t à 3 t	436	25 133	136	4	23	12 435	38 167	26,1%
3,501 t à 4 t	410	7 600	1 717	183	0	5 605	15 515	10,6%
4,001 t à 6 t	88	159	10	1	0	76	334	0,2%
6,001 t à 8 t	70	187	2	2	0	98	359	0,2%
8,001 t à 10 t	70	163	10	0	0	105	348	0,2%
10,001 t à 12 t	115	158	2	0	0	159	434	0,3%
12,001 t à 14 t	0	131	0	0	0	88	219	0,1%
14,001 t à 16 t	11	309	0	1	4	147	472	0,3%
16,001 t à 18 t	40	1 491	28	2	37	825	2 423	1,7%
18,001 t à 20 t	74	2 398	16	5	16	961	3 470	2,4%
20,001 t à 22 t	0	28	29	0	0	34	91	0,1%
22,001 t à 24 t	0	11	255	2	6	112	386	0,3%
24,001 t à 26 t	0	8	279	2	0	74	363	0,2%
26,001 t à 28 t	0	12	585	3	65	287	952	0,7%
28,001 t à 30 t	25	21	429	19	8	166	668	0,5%
30,001 t à 32 t	0	1	272	1	0	127	401	0,3%
> 32 t	0	4	48	450	39	256	797	0,5%
non précisé	0	1	0	0	0	9 456	9 457	6,5%
<b>TOTAL</b>	<b>6 006</b>	<b>88 485</b>	<b>3 913</b>	<b>748</b>	<b>223</b>	<b>47 062</b>	<b>146 437</b>	<b>100%</b>

## 5.3 Transport de personnes

### 5.3.1 Parc des autobus et autocars par région, carburant et nombre de personnes autorisées

#### 5.3.1.1 Flandre

Nombre de personnes autorisées	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
9-25	13	1 118	1	0	0	0	1 132
26-30	5	158	0	0	0	0	163
31-25	1	421	0	0	0	0	422
36-40	1	652	0	0	0	0	653
41-45	0	107	0	0	0	0	107
45-50	0	183	0	0	0	0	183
51-55	0	896	0	0	0	0	896
56-60	0	269	0	0	0	1	270
61-65	0	194	0	0	0	0	194
66-70	0	52	0	0	0	0	52
>70	0	2 155	0	0	0	0	2 155
non précisé	51	2 745	0	0	0	52	2 848
<b>TOTAL</b>	<b>71</b>	<b>8 950</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>9 075</b>

#### 5.3.1.3 Bruxelles

Nombre de personnes autorisées	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
9-25	15	351	0	0	1	0	367
26-30	0	18	0	0	0	0	18
31-25	0	29	0	0	0	0	29
36-40	0	37	0	0	0	0	37
41-45	0	28	0	0	0	0	28
45-50	0	39	0	0	0	0	39
51-55	0	128	0	0	0	0	128
56-60	0	43	0	0	0	0	43
61-65	0	34	0	0	0	0	34
66-70	0	4	0	0	0	0	4
>70	0	498	0	0	0	0	498
non précisé	8	558	0	0	2	16	584
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>1 767</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>1 809</b>

#### 5.3.1.2 Wallonie

Nombre de personnes autorisées	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
9-25	14	512	0	0	0	0	526
26-30	0	59	1	0	0	0	60
31-25	0	156	0	0	0	0	156
36-40	1	242	0	0	0	0	243
41-45	0	115	0	0	0	0	115
45-50	0	111	0	0	0	0	111
51-55	0	277	0	0	0	0	277
56-60	0	228	0	0	0	0	228
61-65	0	112	0	0	0	0	112
66-70	0	25	0	0	0	0	25
>70	3	1 572	0	0	0	2	1 577
non précisé	17	1 488	0	0	0	16	1 521
<b>TOTAL</b>	<b>35</b>	<b>4 897</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>4 951</b>

#### 5.3.1.4 Total

Nombre de personnes autorisées	Carburant						
	Essence	Gasoil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
9-25	42	1 994	1	0	1	0	2 038
26-30	5	240	1	0	0	0	246
31-25	1	615	0	0	0	0	616
36-40	2	936	0	0	0	0	938
41-45	0	250	0	0	0	0	250
45-50	0	341	0	0	0	0	341
51-55	0	1 335	0	0	0	0	1 335
56-60	0	545	0	0	0	1	546
61-65	0	340	0	0	0	0	340
66-70	0	81	0	0	0	0	81
>70	3	4 241	0	0	0	2	4 246
non précisé	76	4 912	0	0	2	84	5 074
<b>TOTAL</b>	<b>129</b>	<b>15 830</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>87</b>	<b>16 051</b>

Ce total est différent de la somme Flandre, Wallonie et Bruxelles en raison des entreprises ayant leur siège à l'étranger.

### 5.3.2 Parc des autobus et autocars par carburant et tare

Tare	Carburant						
	Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres	Total
<= 4 t	49	1 457	1	0	0	0	1 507
4,001 t à 6 t	1	980	1	0	0	0	982
6,001 t à 8,0 t	2	393	0	0	0	0	395
8,001 t à 10 t	0	734	0	0	0	0	734
10,001 t à 12 t	1	3 458	0	0	1	2	3 462
12,001 t à 14 t	0	1 326	0	0	0	0	1 326
14,001 t à 16 t	0	397	0	0	0	0	397
16,001 t à 18 t	0	449	0	0	0	0	449
18,001 t à 20 t	0	138	0	0	0	0	138
20,001 à 22 t	0	8	0	0	0	0	8
22,001 t à 24 t	0	0	0	0	0	0	0
24,001 t à 26 t	0	3	0	0	0	0	3
> 26 t	0	0	0	0	0	0	0
non précisé ou 0	76	6 487	0	0	2	85	6 650
<b>TOTAL</b>	<b>129</b>	<b>15 830</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>87</b>	<b>16 051</b>

### 5.3.3 Parc des autobus et autocars par carburant et province

Province	Carburant							Total	% total
	Essence	Gasoiil	GPL	Electricité	Gaz naturel	Autres			
Anvers	18	3 917	0	0	0	8	3 943	24,6%	
<b>Bruxelles</b>	<b>23</b>	<b>1 767</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>1 809</b>	<b>11,3%</b>	
Brabant flamand	8	1 189	0	0	0	16	1 213	7,6%	
Brabant wallon	2	606	0	0	0	0	608	3,8%	
Flandre occidentale	6	1 270	1	0	0	7	1 284	8,0%	
Flandre orientale	16	1 424	0	0	0	14	1 454	9,1%	
Hainaut	15	1 652	1	0	0	11	1 679	10,5%	
Liège	11	1 479	0	0	0	1	1 491	9,3%	
Limbourg	23	1 150	0	0	0	8	1 181	7,4%	
Luxembourg	1	315	0	0	0	2	318	2,0%	
Namur	6	845	0	0	0	4	855	5,3%	
non précisé	0	216	0	0	0	0	216	1,3%	
<b>Flandre</b>	<b>71</b>	<b>8 950</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>9 075</b>	<b>56,5%</b>	
<b>Wallonie</b>	<b>35</b>	<b>4 897</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>4 951</b>	<b>30,8%</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>129</b>	<b>15 830</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>87</b>	<b>16 051</b>	<b>100,0%</b>	