

COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
83^e session
Point 6 de l'ordre du jour

MEPC 83/6
18 novembre 2024
Original: ANGLAIS
Diffusion au public avant la session

RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Rapport sur l'intensité carbone annuelle et le rendement énergétique de la flotte (pour l'année 2023)

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Conformément aux Directives de 2022 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (résolution MEPC.349(78)), il est rendu compte dans le présent document de l'intensité carbone fondée sur la demande et fondée sur l'offre pour l'année 2023, qui a été calculée à l'aide du processus de modélisation mathématique décrit dans le document MEPC 81/6/1.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	3
<i>Résultats:</i>	3.7
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 21
<i>Documents de référence:</i>	MEPC 68/INF.24/Rev.1, MEPC 70/18, MEPC 71/17, MEPC 76/6/1, MEPC 77/6/1, MEPC 79/6/1, MEPC 81/6, MEPC 81/6/1 et MEPC 82/6/38

Rappel des faits

1 Aux termes de la règle 27.10 de l'Annexe VI de MARPOL, le Secrétaire général présente un rapport annuel au Comité pour rendre compte des données soumises à la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (ci-après dénommée "DCS de l'OMI"), de l'état des données manquantes et de tout autre renseignement pertinent que pourrait demander le Comité.

2 Par suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2019, de l'obligation de recueillir et de communiquer les données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (règle 27 de l'Annexe VI de MARPOL), le Secrétariat a présenté au Comité des rapports annuels sur le DCS de l'OMI rendant compte des données communiquées pour les années 2019, 2020, 2021, 2022 et 2023, comme indiqué dans les documents MEPC 76/6/1, MEPC 77/6/1, MEPC 79/6/1, MEPC 81/6 et MEPC 82/6/38, respectivement.

3 Parallèlement à l'adoption des mesures de réduction des GES à court terme de l'OMI en juin 2021, notamment le facteur de réduction annuel visant à garantir une amélioration continue de l'intensité carbone opérationnelle du navire (le facteur "Z", tel que défini par la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL), le Comité a également adopté les Directives de 2021 sur les facteurs de réduction de l'intensité carbone opérationnelle par rapport aux lignes de référence (Directives sur les facteurs de réduction relatifs aux CII ou Directives G3) (résolution MEPC.338(76)).

4 Conformément au paragraphe 1.5 des Directives G3, l'Organisation devrait continuer de suivre l'évolution de l'amélioration de l'intensité carbone annuelle au moyen de mesures fondées sur l'offre et sur la demande, en plus de l'analyse annuelle des données de la consommation de combustible communiquées dans le cadre du DCS de l'OMI.

5 Les deux méthodes visant à mesurer l'intensité carbone opérationnelle qui sont mentionnées dans les Directives G3 et qui avaient été proposées par le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de directives techniques relatives à la réduction de l'intensité carbone dans son rapport (MEPC 76/7/5 soumis par la Chine *et al.*) sont les suivantes :

- .1 la "mesure fondée sur l'offre", qui indique les émissions de CO₂ par indicateur indirect de l'activité de transport (à l'instar de l'AER ou du cgDIST de chaque navire); et
- .2 la "mesure fondée sur la demande", qui indique les émissions de CO₂ par activité de transport réelle des transports maritimes internationaux (à l'instar de l'EEOI de chaque navire).

6 Le Secrétariat communique déjà des renseignements sur l'intensité carbone annuelle sur la base des mesures fondées sur l'offre (à savoir, l'AER ou le cgDIST pour chaque catégorie de navire définie dans le cadre de l'EEDI, selon le cas) dans les rapports annuels sur le DCS de l'OMI (à titre d'exemple, voir le tableau 3 des annexes aux documents MEPC 81/6 et MEPC 82/6/38).

7 S'agissant des mesures fondées sur la demande, en l'absence de données réelles relatives à la cargaison, en particulier l'activité de transport, le Secrétariat a chargé UMAS International d'estimer l'intensité carbone fondée sur la demande à l'aide d'un processus de modélisation mathématique qui exploite les données AIS, fournies par Spire Maritime, et les données soumises au DCS de l'OMI*.

8 Dans le document MEPC 81/6/1, le Secrétariat a présenté les données sur l'intensité carbone des transports maritimes internationaux fondée sur la demande et sur l'offre pour la période allant de 2019 à 2022. Le présent document rend compte de l'évolution de l'intensité carbone fondée sur la demande et sur l'offre pour la période allant de 2019 à 2023.

Amélioration du DCS de l'OMI et communication des données relatives à l'intensité carbone

9 Le MEPC 81 a adopté des amendements à l'appendice IX de l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.385(81)) concernant les renseignements à soumettre au DCS de l'OMI, y compris l'ajout d'une nouvelle rubrique intitulée "Activité de transport totale" et d'autres rubriques pour améliorer le niveau de détail des données communiquées. En outre,

* Les données et la méthode utilisées pour calculer l'intensité carbone fondée sur la demande aux fins du présent document n'interprètent pas les instruments existants de l'OMI et ne préjugent pas de l'évolution future de la politique de l'OMI.

le MEPC 81 a adopté des amendements en conséquence aux Directives de 2022 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.388(81)).

10 À cet égard, le MEPC 82 a :

- .1 pris note des améliorations qui étaient en train d'être apportées au processus de notification dans le module du GISIS consacré au DCS de l'OMI, en particulier le calendrier et les mises à jour prévus pour rendre compte de l'activité de transport et améliorer le niveau de détail à partir du 1^{er} janvier 2025 (MEPC 82/17, paragraphe 6.4.2); et
- .2 noté qu'en l'absence de données relatives à la cargaison, en particulier l'activité de transport, le Secrétariat avait l'intention de soumettre au MEPC 83 des renseignements sur l'intensité carbone des transports maritimes internationaux fondée sur la demande pour la période allant de 2019 à 2023 (MEPC 82/17, paragraphe 6.4.5).

Évolution de l'intensité carbone opérationnelle des transports maritimes internationaux

11 Le tableau 3 de la Quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2020) présente des estimations de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux fondée sur l'offre et sur la demande pour la période allant de 2008 à 2018. Ces données ont été intégrées aux évolutions/tendances globales de l'intensité carbone, illustrées respectivement dans les figures 1 et 2 ci-dessous.

12 Les paragraphes 5.4.1 et 5.4.2 des Directives G3 portent sur les mesures de l'intensité carbone, dans le cadre de l'objectif de 2030 visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux d'au moins 40 % par rapport au niveau de 2008, tel qu'il est fixé dans la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES et la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

13 Dans les Directives G3, il a été estimé, à l'aide des données de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020), que l'intensité carbone fondée sur l'offre avait diminué de 23,6 % entre 2008 et 2019, et que l'intensité carbone fondée sur la demande avait diminué de 33,3 %. De plus amples explications sont présentées dans le document MEPC 76/INF.10 (Chine *et al.*).

Méthode employée pour étudier l'évolution de l'intensité carbone de la flotte maritime pour la période 2019-2023

14 Le processus de modélisation mathématique présenté en détail dans le document MEPC 81/6/1 a été utilisé pour comparer l'évolution de l'intensité carbone au cours de la période allant de 2019 à 2022 et l'évolution en 2023, comme indiqué en annexe au présent document.

15 Il a été fait mention dans le document MEPC 81/6/1 de l'incertitude entourant l'estimation des données relatives à la cargaison provenant de l'AIS. Cette incertitude découle essentiellement d'erreurs lors de la saisie du tirant d'eau du navire dans les données AIS relatives au voyage et du manque de données précises concernant les volumes d'eaux de ballast utilisés sur un voyage. En outre, il convient de noter que l'incertitude varie en fonction du type et des dimensions des navires. Il faudrait tenir compte de ces facteurs d'incertitude lorsque l'on analyse les données du tableau 1 qui figure en annexe.

16 On trouvera dans le tableau 1 ci-dessous les moyennes annuelles de l'intensité carbone fondée sur l'offre et de l'intensité carbone fondée sur la demande, pour la période

allant de 2019 à 2023, exprimées à l'aide des valeurs de l'AER et du cgDIST et de l'EEOI estimé, respectivement.

Tableau 1 – Intensité carbone annuelle moyenne et variation en pourcentage par rapport à 2019

Année	Intensité carbone annuelle moyenne et variation en pourcentage de l'intensité carbone par rapport à 2019						Consommation de combustible selon le Rapport au Comité sur le DCS de l'OMI	
	AER		cgDIST		EEOI estimé		Rapport au Comité	Consommation totale de combustible (tonnes)
2019	5,90	0,0 %	8,44	0,0 %	10,94	0,0 %	MEPC 76/6/1	213 millions
2020	5,83	-1,2 %	8,24	-2,3 %	10,92	-0,2 %	MEPC 77/6/1	203 millions
2021	5,89	-0,1 %	8,34	-1,2 %	10,90	-0,4 %	MEPC 79/6/1	212 millions
2022	5,66	-4,1 %	8,05	-4,6 %	10,89	-0,5 %	MEPC 81/6	213 millions
2023	5,32	-9,7 %	7,60	-9,9 %	10,42	-4,8 %	MEPC 82/6/38	211 millions

17 Les figures 1 et 2 ci-dessous montrent les évolutions/tendances globales de l'intensité carbone, qui ont été établies en utilisant les mesures fondées sur l'offre et les mesures fondées sur la demande, respectivement. Comme expliqué dans le document MEPC 81/6/1, les données de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES et les données provenant du DCS de l'OMI sont comparées uniquement à titre indicatif car il s'agit de deux ensembles de données différents.

18 L'intensité carbone moyenne annuelle pour la période allant de 2019 à 2023, telle qu'illustrée aux figures 1 et 2, a été légèrement ajustée pour faire le lien avec les estimations de la réduction de l'intensité carbone fondée sur l'offre et de l'intensité carbone fondée sur la demande atteinte en 2019 par rapport à 2008, à savoir 23,6 % et 33,3 %, respectivement, comme indiqué dans les Directives G3. Il ressort des résultats indicatifs que l'intensité carbone moyenne fondée sur l'offre et l'intensité carbone moyenne fondée sur la demande en 2023 ont diminué de 31,0 % et de 36,5 %, respectivement, par rapport à 2008.

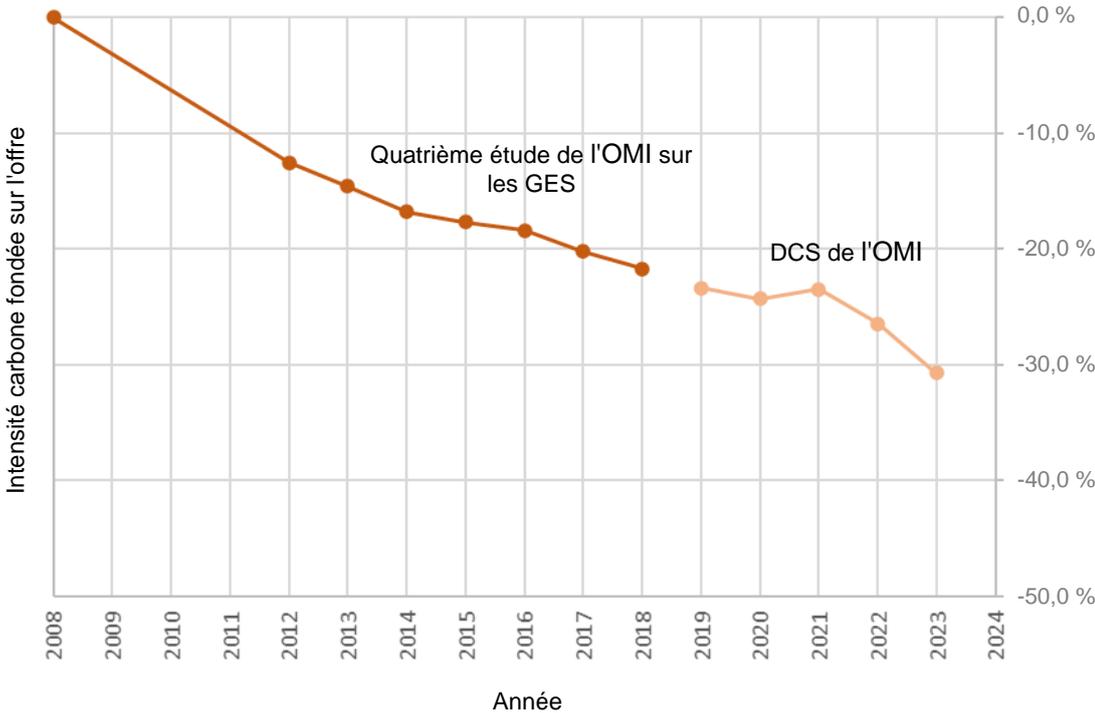


Figure 1 – Intensité carbone des transports maritimes internationaux fondée sur l'offre (AER) (2008-2023)

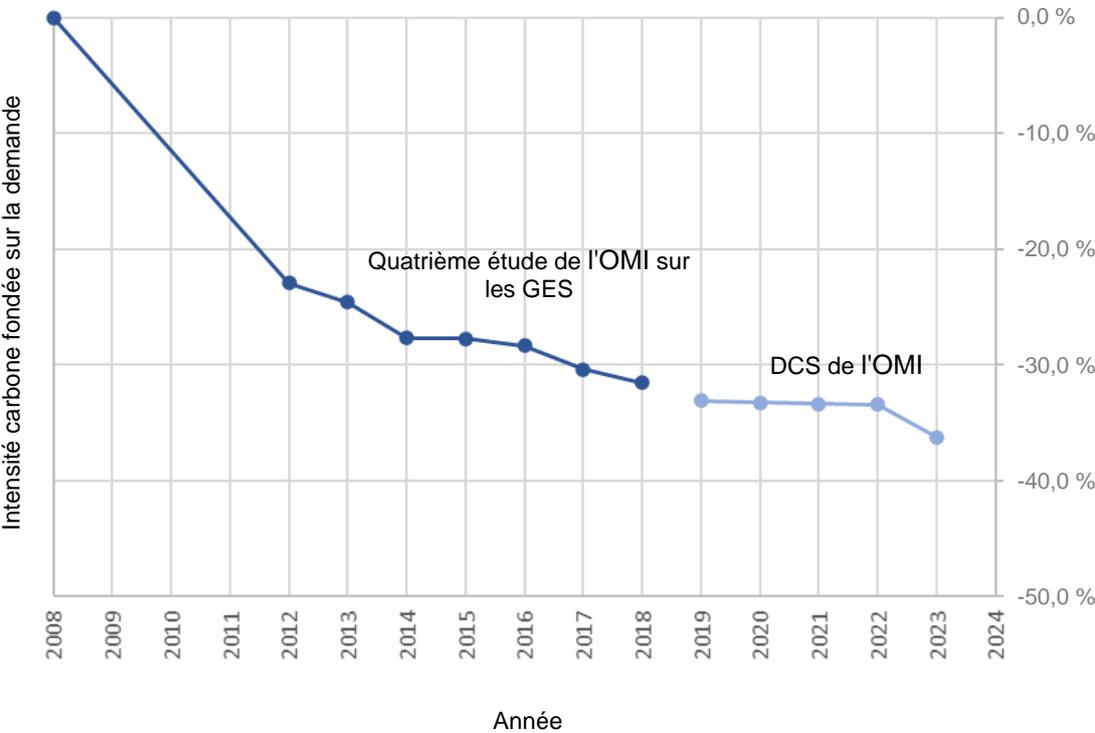


Figure 2 – Intensité carbone des transports maritimes internationaux fondée sur la demande (EEOI estimé) (2008-2023)

Évolutions de l'intensité carbone de la flotte maritime pour la période allant de 2019 à 2023

19 L'analyse de l'intensité carbone de la flotte maritime pour la période allant de 2019 à 2023 a permis de tirer les conclusions générales suivantes :

- .1 en considérant une moyenne sur toute la flotte, l'intensité carbone fondée sur l'offre, exprimée en AER et en cgDIST, a connu une diminution globale allant jusqu'à 9,9 % en 2023 par rapport à 2019, avec néanmoins des fluctuations annuelles (voir la figure 1);
- .2 la tendance qui se dessine après 2021 signale une baisse de l'intensité carbone moyenne de la flotte fondée sur l'offre, cette tendance s'observant également pour l'intensité carbone fondée sur la demande (voir le tableau 1) mais dans une moindre mesure;
- .3 de manière générale, pour l'ensemble des types et dimensions de navires visés par la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020) (voir le tableau 1 en annexe), les changements d'orientation des valeurs médianes de l'AER et du cgDIST par rapport à 2019 sont cohérents avec les évolutions de la valeur médiane de l'EEOI, l'amplitude de ces changements étant toutefois différente; et
- .4 pour les trois types de navires qui produisent le plus d'émissions (vraquiers, porte-conteneurs et pétroliers), on observe des différences entre les groupes de dimensions en ce qui concerne l'amélioration du rendement (voir le tableau 1 en annexe). Sur la période étudiée, alors que les vraquiers et les pétroliers enregistrent la meilleure amélioration de la valeur médiane de l'AER dans le cas des navires de grandes dimensions, ce sont les porte-conteneurs de dimensions moyennes (5 000 à 14 499 EVP) qui affichent la plus forte amélioration de cette valeur en 2023 par rapport à 2019.

20 On observe une baisse plus marquée de l'intensité carbone des transports maritimes en 2023, par rapport à la période 2019-2022, et ce quel que soit l'indicateur de l'intensité carbone, à savoir l'AER et le cgDIST ou l'EEOI estimé. Cette tendance pourrait avoir plusieurs explications. Les mesures à court terme (EEXI et CII) entrées en vigueur en 2023 peuvent, par exemple, être l'une des raisons. L'évolution du rendement pourrait aussi s'expliquer par la modification des routes maritimes à la suite d'événements géopolitiques, ayant eu pour effet de rallonger les voyages.

Mesures que le Comité est invité à prendre

21 Le Comité est invité à examiner l'intensité carbone de la flotte existante fondée sur la demande et sur l'offre qui a été calculée pour la période allant de 2019 à 2023, ainsi que les renseignements pertinents communiqués dans le présent document, et en particulier à :

- .1 prendre note de l'évolution de l'intensité carbone de la flotte maritime au cours de la période allant de 2019 à 2023, telle que présentée aux paragraphes 19 et 20, et du rapport détaillé sur l'intensité carbone de la flotte pour 2023, tel qu'il figure en annexe;
- .2 prendre note des faiblesses de l'estimation de l'intensité carbone fondée sur la demande calculée à l'aide des données AIS relatives au tirant d'eau et du fait que cette estimation ne saurait remplacer la notification des données

relatives à la cargaison ou, idéalement, des données relatives à l'activité de transport à transmettre au DCS de l'OMI; et

- .3 prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

ANNEXE

RAPPORT SUR L'INTENSITÉ CARBONE DE LA FLOTTE POUR 2023

Rappel des faits

1 En l'absence de données relatives à la cargaison, en particulier à l'activité de transport, le Secrétariat a chargé UMAS International d'estimer l'intensité carbone fondée sur la demande pour 2023, à l'aide d'un processus de modélisation mathématique qui exploite les données AIS, fournies par Spire Maritime, et les données communiquées au DCS de l'OMI. Le processus et la méthode de modélisation mathématique, ainsi que leurs facteurs d'incertitude, sont expliqués en détail dans le document MEPC 81/6/1 et son annexe.

Évolutions de l'intensité carbone en 2023

2 L'intensité carbone pour 2023 a été calculée à l'aide du processus de modélisation mathématique présenté dans le document MEPC 81/6/1, dans lequel on trouve également les calculs de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux pour la période allant de 2019 à 2022.

Tableau 1 – Intensité carbone opérationnelle en 2023 pour les types et dimensions de navires ayant une jauge brute supérieure à 5 000 définis dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020)

Types et dimensions de navires définis dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES		Flotte DCS non filtrée		Flotte AIS filtrée			Flotte DCS non filtrée				Flotte AIS filtrée	
		Nombre de navires avec données DCS et AIS appariées	Port en lourd moyen	Port en lourd moyen	Usage de la capacité de chargement (%)	Taux d'usage en charge (%)	AER médian	Variation AER par rapport à 2019 (%)	cgDIST médian	Variation cgDIST par rapport à 2019 (%)	EEOI médian	Variation EEOI par rapport à 2019 (%)
Vraquier (TPL)	0-9 999	55	8 073	7 914	91,8	59,7	14,87	-9,9	21,45	-8,2	25,95	-1,7
	10 000-34 999	1 245	28 035	29 307	86,0	59,4	8,01	-6,9	12,74	-6,2	14,58	6,6
	35 000-59 999	2 840	49 365	48 485	82,5	61,6	5,70	-6,8	9,69	-6,7	10,87	1,8
	60 000-99 999	4 036	75 655	74 694	81,6	55,8	4,02	-4,9	7,32	-5,4	8,56	-2,9
	100 000-199 999	1 229	169 784	172 364	82,1	48,7	2,56	-7,6	4,95	-7,7	6,23	-6,9
	200 000+	702	245 942	244 162	87,5	39,4	2,05	-9,0	3,96	-8,7	6,15	-1,0

Types et dimensions de navires définis dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES		Flotte DCS non filtrée		Flotte AIS filtrée			Flotte DCS non filtrée				Flotte AIS filtrée	
		Nombre de navires avec données DCS et AIS apparées	Port en lourd moyen	Port en lourd moyen	Usage de la capacité de chargement (%)	Taux d'usage en charge (%)	AER médian	Variation AER par rapport à 2019 (%)	cgDIST médian	Variation cgDIST par rapport à 2019 (%)	EEOI médian	Variation EEOI par rapport à 2019 (%)
Chimiquier (TPL)	0-4 999	0										
	5 000-9 999	313	8 243	8 225	79,6	98,9	20,12	-2,1	29,14	-4,2	28,11	1,3
	10 000-19 999	942	15 586	15 741	80,2	70,3	14,61	-5,5	22,69	-6,8	21,96	-3,9
	20 000-39 999	674	32 185	31 862	79,4	69,5	9,40	-7,1	14,83	-7,0	14,85	-3,4
	40 000+	1 424	49 615	50 127	73,2	52,0	6,39	-8,5	10,67	-7,6	15,08	-1,7
Porte-conteneur (EVP)	0-999	428	10 207	10 413	66,7	100,0	22,35	-8,2	27,00	-8,8	32,28	-2,7
	1 000-1 999	1 261	19 457	20 100	65,1	100,0	14,22	-10,7	18,06	-8,8	20,34	-11,0
	2 000-2 999	733	35 103	34 744	62,7	100,0	10,63	-9,5	13,16	-11,1	15,81	-12,7
	3 000-4 999	801	52 850	53 212	61,1	100,0	9,10	-7,2	11,26	-6,1	14,28	-5,2
	5 000-7 999	543	77 392	77 203	59,9	100,0	7,76	-13,4	8,65	-11,3	12,72	-7,5
	8 000-11 999	641	114 732	115 963	57,1	100,0	6,49	-8,7	7,43	-5,5	10,48	-6,5
	12 000-14 499	261	150 010	147 712	56,5	100,0	5,43	-9,6	5,80	-4,7	8,71	-8,5
	14 500-19 999	202	177 948	175 462	61,1	100,0	4,59	-9,8	4,95	-4,4	7,03	-2,4
	20 000+	128	224 359	224 648	60,6	100,0	4,34	-10,3	4,26	-4,3	6,78	-5,9
Navire à passagers de croisière (JB)	0-1 999	0										
	2 000-9 999	31	1 185	1 209	96,6	100,0	189,11	-1,6	26,14	-7,1	169,91	-33,1
	10 000-59 999	99	3 404	3 034	95,7	99,9	170,21	10,2	16,70	-4,4	159,46	10,5
	60 000-99 999	75	8 586	8 664	95,6	100,0	119,58	-1,5	12,54	-3,5	119,21	-6,4
	100 000-149 999	66	11 400	11 227	96,6	100,0	109,63	-5,3	10,17	-2,1	116,95	-0,5
150 000+	38	15 467	15 068	92,0	100,0	94,86	-8,2	8,17	-2,8	112,32	-6,1	
Navire à passagers exclusivement (JB)	0-299	0										
	300-999	0										
	1 000-1 999	0										
	2 000+	5	3 070				106,15	-38,6	49,05	-23,1		

Types et dimensions de navires définis dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES		Flotte DCS non filtrée		Flotte AIS filtrée			Flotte DCS non filtrée				Flotte AIS filtrée	
		Nombre de navires avec données DCS et AIS apparées	Port en lourd moyen	Port en lourd moyen	Usage de la capacité de chargement (%)	Taux d'usage en charge (%)	AER médian	Variation AER par rapport à 2019 (%)	cgDIST médian	Variation cgDIST par rapport à 2019 (%)	EEOI médian	Variation EEOI par rapport à 2019 (%)
Roulier à passagers (JB)	0-1 999	0										
	2 000-4 999	0										
	5 000-9 999	56	1 413	1 559	94,3	100,0	196,62	-35,3	37,68	-18,8	148,06	-42,2
	10 000-19 999	87	3 539	3 995	74,5	100,0	102,70	-4,9	22,30	-1,1	100,88	0,8
	20 000+	224	6 630	7 365	82,0	100,0	87,05	-7,7	17,43	-3,9	92,43	-5,3
Navire marchandises diverses (TPL)	0-4 999	28	3 457	3 608	82,2	100,0	39,17	-9,4	23,31	2,3	50,70	20,3
	5 000-9 999	725	8 236	8 310	83,1	67,9	16,99	-6,9	22,72	-6,5	29,68	1,8
	10 000-19 999	958	13 818	14 349	77,6	69,6	13,20	-6,5	18,51	-4,2	23,54	2,9
	20 000+	349	33 664	35 568	77,1	65,1	9,35	20,9	12,57	7,1	16,15	13,9
Transporteur gaz liquéfié (m ³)	0-49 999	443	16 420	15 327	75,4	66,3	18,47	-7,2	21,08	-7,5	22,24	-17,9
	50 000-99 999	397	53 964	54 047	84,6	40,7	6,92	-9,2	7,76	-11,3	20,57	11,9
	100 000-199 999	549	87 141	90 242	75,7	85,8	8,01	-21,0	6,27	-17,9	11,52	-22,9
	200 000+	44	126 893	128 424	74,1	100,0	9,30	-7,1	8,12	-3,3	14,74	0,4
Pétrolier (TPL)	0-4 999	0										
	5 000-9 999	149	7 552	7 714	82,5	98,6	22,36	-5,2	28,86	-6,3	28,09	-3,6
	10 000-19 999	104	14 528	15 002	83,2	72,8	14,69	-20,3	21,05	-24,2	22,41	-10,4
	20 000-59 999	365	44 969	45 569	79,4	46,6	8,13	-9,9	13,18	-9,1	18,44	-2,3
	60 000-79 999	356	73 295	73 328	78,2	51,3	6,46	2,4	11,11	0,7	13,43	7,7
	80 000-119 999	919	110 485	110 693	78,5	52,0	4,24	-10,9	7,67	-11,6	9,97	-3,1
	120 000-199 999	569	156 726	156 627	78,9	46,5	3,24	-7,4	6,20	-7,7	8,66	6,4
200 000+	744	308 191	307 947	76,2	45,7	2,14	-10,6	4,13	-10,1	5,75	-2,2	
Autres liquides (TPL)	0-999	0										
	1 000+	13	30 720	31 391	76,7	75,0	11,99	2,0	12,16	-7,0	18,81	-9,9
Vraquier réfrigéré (TPL)	0-1 999	0										
	2 000-5 999	7	5 959	5 565	89,4	100,0	38,11	7,3	37,57	5,2	55,86	15,3
	6 000-9 999	121	7 634	7 504	74,3	100,0	28,67	-11,1	32,87	-6,9	48,00	-3,8
	10 000+	118	12 645	13 124	67,8	99,0	23,87	-2,1	25,05	-3,1	37,53	-10,4

Types et dimensions de navires définis dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES		Flotte DCS non filtrée		Flotte AIS filtrée			Flotte DCS non filtrée				Flotte AIS filtrée	
		Nombre de navires avec données DCS et AIS appariées	Port en lourd moyen	Port en lourd moyen	Usage de la capacité de chargement (%)	Taux d'usage en charge (%)	AER médian	Variation AER par rapport à 2019 (%)	cgDIST médian	Variation cgDIST par rapport à 2019 (%)	EEOI médian	Variation EEOI par rapport à 2019 (%)
Navire roulier (TPL)	0-4 999	21	4 491	4 426	77,4	100,0	41,43	-12,2	21,72	1,1	59,67	5,4
	5 000-9 999	87	7 188	7 084	72,5	100,0	34,10	-1,7	20,62	-7,9	49,54	-3,5
	10 000-14 999	104	12 250	12 035	77,3	100,0	31,85	-3,2	13,66	-1,6	41,34	-4,5
	15 000+	99	26 134	24 855	72,3	100,0	17,66	15,4	7,67	-5,9	25,92	20,2
Transporteur de véhicules (JB)	0-29 999	54	5 710	5 880	35,2	100,0	37,89	-12,3	11,65	-9,1	110,00	-11,0
	30 000-49 999	147	13 305	13 540	34,3	100,0	22,07	-0,3	6,81	-1,7	58,93	-0,6
	50 000+	499	20 862	20 309	31,9	100,0	16,68	2,4	5,52	1,0	51,15	2,1