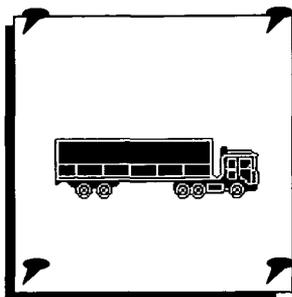


BELGIQUE-FRANCE : DES RELATIONS PRIVILÉGIÉES

*Christian CALZADA, Rosine CHER**



La Belgique, pays de transit, est le premier partenaire de la France à l'importation et le deuxième à l'exportation en tonnage. Un secteur des transports belge fortement dérégulé qui génère 1,2% du PNB et représente 12,6% du transport routier intra-communautaire, lieu privilégié ces dernières années de regroupements d'entreprises de transports à vocation européenne.

Ce pays est et devrait rester dans l'avenir notre voisin étranger le plus proche dans les tous les sens du terme.

***La Belgique :
une économie
résolument
tournée
vers l'extérieur***

Depuis le milieu des années 1980, suite à la mise en oeuvre des politiques de stabilisation, la balance des opérations courantes belge se solde par un surplus d'environ 1,5% du PIB, avec une structure des exportations concentrée sur des marchés très concurrentiels (produits chimiques, acier, métaux non ferreux) qui nécessite des gains de productivité toujours plus élevés.

Ce fort degré d'ouverture de l'économie belge, caractéristique des petits pays, doublé d'une politique de « franc fort » (rattachement au DM) ont contribué à l'attrait des placements en francs belges même si a contrario ceci rend l'économie très vulnérable au mouvements de la demande mondiale.

***Une structure
économique
scindée en deux***

Depuis les accords de la Saint-Michel ratifiés en juillet 1993, le royaume est un état fédéral découpé en trois régions autonomes : la Flandre, la Wallonie et Bruxelles-capitale.

D'un côté la Flandre, région d'Europe à la plus forte densité humaine (quoique vieillissante) qui est totalement vouée à l'exportation, notamment en raison de l'implantation de nombreuses multinationales étrangères. Avec un revenu imposable net par habitant en forte croissance, l'emploi y est concentré dans le secteur tertiaire, notamment celui des transports et communications qui contribuent à 10,4% du PIB.

De l'autre une Wallonie dont la population est irriguée d'apports étrangers, qui de région traditionnellement industrielle après une restructuration rapide et profonde, est devenue une des économies les plus tertiariées d'Europe avec une intense activité de filialisation et de sous-traitance.

***Une économie
des transports
libéralisée***

Soumis aux grandes crises internationales et dans une situation aggravée par la politique de libéralisation des tarifs de transport en 1986, le secteur doit faire face à la disparition de nombreuses petites entreprises, la concurrence des pays de l'Est (extension du système de contingentement multilatéral de la CEMT) et l'apparition de nouvelles exigences écologiques.

***Une utilisation
dominante du
mode routier***

Le mode routier est majoritaire à l'intérieur de la Belgique (tableau 1). A l'export les minéraux et matériaux de construction arrivent en tête tandis qu'à l'import on trouve les produits agricoles (grande distribution) (tableau 2), reste l'importance de certains trafics frontaliers de pondéreux. Au début des années 1980 la perte de compétitivité du pavillon français est provenue en grande partie des trafics franco-belges au profit des transporteurs hollandais.

EUROPE

tableau 1
Partage modal

Modes	1985		1988		1991	
	tonnes	en %	tonnes	en %	tonnes	en %
Transport par route						
trafic intérieur	265 383	85,2	287 611	82,4	298 589	80,4
importation	14 957	4,8	19 077	5,5	22 301	6,0
exportation	20 452	6,6	28 375	8,1	34 342	9,2
transit	10 620	3,4	13 887	4,0	16 206	4,4
	311 412	65,2	348 950	67,9	371 438	70,0
Navigation intérieure						
trafic intérieur	21 471	22,9	22 110	22,3	19 329	20,4
importation	39 451	42,1	45 452	45,8	45 127	47,6
exportation	28 944	30,9	28 446	28,7	27 393	28,9
transit	3 775	4,0	3 151	3,2	3 002	3,2
	93 641	19,6	99 159	19,3	94 851	17,9
Chemin de fer						
trafic intérieur	20 127	21,5	30 713	31,0	28 795	30,4
importation	20 101	21,5	12 112	12,2	11 552	12,2
exportation	14 467	15,4	18 092	18,2	20 014	21,1
transit	17 744	18,9	4 867	4,9	4 136	4,4
	72 439	15,2	65 784	12,8	64 497	12,2
total général	477 492	100	513 893	100	530 786	100

Source : INS & SNCB

Remarques:

- * Transport exécuté à l'aide de véhicules ayant une charge utile d'au moins une tonne
- * Le trafic intérieur avec des véhicules étrangers est considéré comme non existant.
- * Les chiffres concernant le transit sans transbordement par route ont été révisés.
Ils seront dorénavant dérivés de données publiées par la revue annuelle "Transports de Marchandises par..."
- * La distance parcourue est forfaitairement fixée à 200 km.

Tableau 2

Evolution et part des flux routiers en tonnages à destination de la France

	NST0	NST1	NST2	NST3	NST4	NST5	NST6	NST7	NST8	NST9	TOTAL
TAMC 78/91											
Le royaume	8,4%	9,1%	1,4%	10,6%	11,7%	3,1%	9,4%	12,2%	4,3%	8,4%	8,0%
région flamande	8,2%	8,9%	17,2%	15,5%	7,4%	6,4%	13,2%	10,9%	4,2%	9,2%	8,8%
région wallonne	10,6%	12,0%	- 12,2%	-	17,7%	-1,1%	8,3%	13,4%	4,7%	6,4%	6,9%
bruxelles-capitale	14,8%	5,0%	-	-	-	28,7%	1,9%	-	1,1%	3,1%	4,2%
part en % en 1991											
Le royaume dont	7,9%	15,4%	1,2%	0,7%	1,5%	6,6%	31,4%	5,2%	7,0%	23,1%	100,0%
région flamande	89,0%	88,2%	86,5%	100,0%	42,9%	65,1%	29,0%	44,1%	71,4%	80,9%	62,4%
région wallonne	10,2%	10,1%	13,5%	0,0%	57,1%	32,9%	70,7%	55,9%	27,4%	15,9%	36,2%
bruxelles-capitale	0,7%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,3%	0,0%	1,3%	3,2%	1,4%

Source : INS

TAMC : Taux annuel moyen de croissance

Evolution et part des flux routiers en tonnages en provenance de la France

	TAMC 78-91	NST0	NST1	NST2	NST3	NST4	NST5	NST6	NST7	NST8	NST9	TOTAL
Le royaume	6,67	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
part en % en 1991												
Le royaume dont:		30,5%	20,4%	1,1%	0,1%	0,3%	8,1%	8,7%	0,7%	6,9%	23,2%	100,0%
région flamande		88,5%	75,5%	86,3%	0,0%	79,2%	78,5%	72,3%	50,0%	93,9%	81,8%	82,1%
région wallonne		9,9%	21,6%	13,7%	100,0%	20,8%	19,1%	26,1%	50,0%	5,5%	11,5%	14,9%
bruxelles-capitale		1,6%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	1,5%	0,0%	0,6%	6,8%	3,0%

Source : INS

Nomenclature NST (F-B) :

- NST0 : produits agricoles et animaux vivants
- NST1 : denrées alimentaires et fourrages
- NST2 : combustibles et minéraux solides
- NST3 : produits pétroliers
- NST4 : minerais et déchets pour la métallurgie

- NST5 : produits métallurgiques
- NST6 : minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de constructions
- NST7 : engrais
- NST8 : produits chimiques
- NST9 : divers

EUROPE

Quand Infrastructure rime avec développement régional

La Belgique dispose d'un réseau dense d'infrastructures routières et d'excellente qualité dont la construction est pratiquement achevée. Depuis 1989 trois réseaux d'infrastructures : (autoroutes & routes), voies navigables et aéroports sont à la charge de la région. On s'oriente dès lors vers une amélioration qualitative du réseau en matière de sécurité (éclairage des autoroutes) et d'environnement.

Une dimension spécifique des entreprises de transports

La Belgique compte une majorité d'entreprises de transport de très petite taille (moins de 5 véhicules), dont plus de la moitié sont établies en Flandre. Des entreprises de petite taille qui sont en perte de part de marché depuis les années 1970 et qui s'orientent de plus en plus vers l'international (France et Allemagne). A l'international le nombre d'entreprises détenant une autorisation de transport a été en croissance régulière pour toutes les catégories de firmes au cours des années 1980.

Malgré tout il y a surcapacité de l'offre, héritage des effets du comportement de surinvestissement des années 1980, même si le volume de trafic est toujours en progrès. D'où de nombreuses faillites et rachats, dans un contexte de stratégies d'implantations des transporteurs notamment français (rachats, implantations en propre, accords de partenariat) dû à la présence de centres générateurs de trafics importants (port d'Anvers).

L'évolution reste favorable au transport pour compte d'autrui, même si les parts de marché propre-compte d'autrui tendent à s'égaliser, le trafic international est majoritairement effectué par le compte d'autrui.

Le contexte européen

Des divergences importantes demeurent encore au niveau des régimes fiscaux et juridiques entre pays européens avec un avantage fiscal pour les transporteurs belges. Une harmonisation fiscale européenne risquerait à terme de les pénaliser fortement : instauration de l'Eurovignette, de normes de sécurité supplémentaires, de délais plus longs de récupération de la TVA payée à l'étranger. Ainsi la principale fédération de transporteurs belges la FEBETRA a mis en garde dans le Livre Vert de 1991 contre une politique de libéralisation non concertée.

Homogénéité des flux intra- provinciaux belges

La Belgique reste caractérisée par espace linguistique tridimensionnel (français - flamand - allemand) et des conflits socio-politiques entre Flamands et Wallons qui remontent à la création du royaume indépendant de Belgique en 1830. Ce séparatisme politico-culturel se retrouve dans l'analyse des échanges intra-provinciaux belges, l'analyse de ces flux sur la période 1976-1991 à l'aide d'indicateurs d'autocorrélation d'appartenance et spatiale permet de montrer que l'appartenance politique et la proximité géographique sont deux facteurs complémentaires mais non indépendants qui expliquent les disparités régionales en termes de flux routiers de marchandises.

L'émergence de nouvelles coopérations

En dehors des eurocorridors qui associent généralement concentration économique, démographique et des flux tendus de transports, il existe des villes éloignées des eurocorridors qui possèdent d'anciennes industries mais aussi des zones plus prospères. Ces systèmes métropolitains transfrontaliers : la métropole transfrontalière lilloise (Lille, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, Courtrai) et le système Saar-Lor-Lux (Sarrebruck, Trèves, Nancy, Hagondange-Thionville, Metz, Luxembourg, Arlon) pourraient engendrer à terme leurs propres eurocorridors.

EUROPE

En outre de nouvelles relations se sont tissées ces dernières années citons :

- entre le Nord-Pas-de-Calais et la Wallonie depuis 1989 (Avesnes-Valenciennes-Cambrai / Hainaut) coopération qui s'intègre dans le cadre du programme européen INTERREG II et qui vise aussi à la constitution d'un pôle économique commun (zone franche) entre la métropole Lilloise et Mouscron-Mons-Tournai.
- entre le Nord-Pas-de-Calais et la Flandre occidentale depuis 1990, avec la création de l'ARD (l'Agence Régionale de Développement).

Le tableau ci après reprend les écarts existant dans l'évaluation des tonnages avec la Belgique pour différentes sources. ■

Comparaison des Sources Douanes avec sources TRM

En Millions de Tonnes

1988		Pav. belge	Douanes Fr. pav.belge	Pav. français	Douanes Fr. Pav. français
de	vers				
BELGIQUE	FRANCE	13,3	11,8	6,6	6,9
FRANCE	BELGIQUE	8,4	7,2	4,7	5,0
FRANCE	FRANCE	-	-	1 442,7	-
BELGIQUE	BELGIQUE	287,6	-	-	-

Source : EUROSTAT / INS

En Millions de Tonnes

1989		Pav. belge	Douanes Fr. pav.belge	Pav. français	Douanes Fr. Pav. français
de	vers				
BELGIQUE	FRANCE	14,0	13,9	7,2	7,6
FRANCE	BELGIQUE	9,2	7,2	4,9	5,3
FRANCE	FRANCE	-	-	1 419,9	-
BELGIQUE	BELGIQUE	287,1	-	-	-

Source : EUROSTAT / INS

NB : Les données Douanes incluent le Luxembourg ce qui n'est pas le cas pour le TRM belge (Tonnages luxembourgeois avoisinent les 3 % de ceux du TRM belge)

Les données utilisées proviennent de l'Institut National de la Statistique belge.