



Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

L'ESPACE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES FRANCO-BELGE

Première partie

DAEI - Service Économique et Statistique

2 22055 LA DEFENSE Cedex Téléphone: 01 40 81 21 22 Télécopie: 01 40 81 17 72

11.9

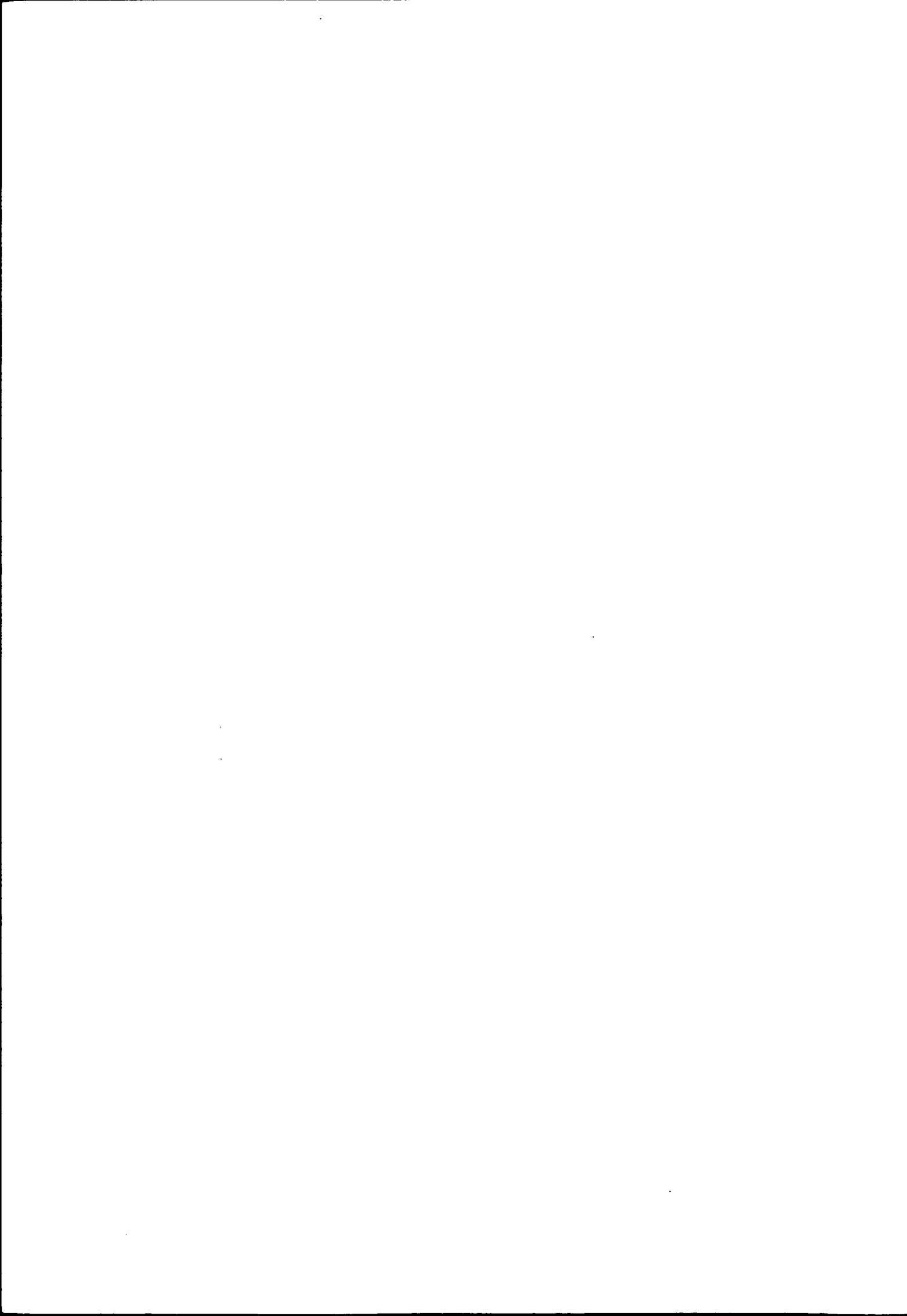


Première partie

L'économie du transport routier de marchandises en Belgique

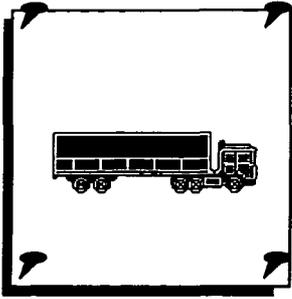
Rosine CHER

Sous la direction de
Christian CALZADA



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 tertiarisées 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 Route" de l'OSCE.
- * 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
dé	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
dé	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

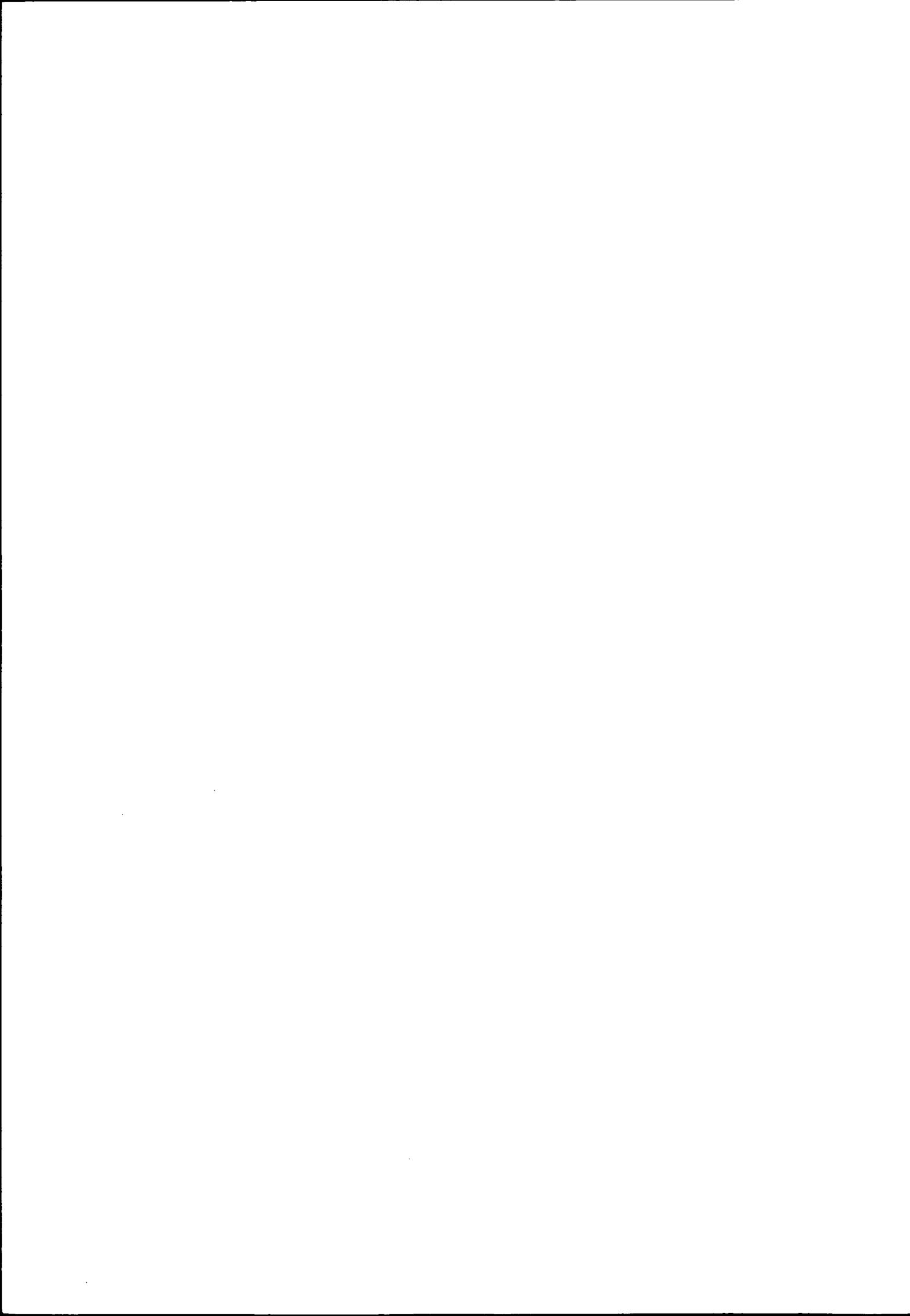
NB : Les données Douanes incluent le Luxembourg ce qui n'est pas le cas pour le TRM belge (Tonnages luxembourgeois avoisinent les 3 % de ceux du TRM belge)

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

TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE

PREAMBULE	3
LES SOURCES STATISTIQUES DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES	4
I. INTRODUCTION	7
<hr/>	
I.1. L'ECONOMIE BELGE	10
I.2. UNE STRUCTURE ECONOMIQUE SCINDEE EN DEUX	10
I.3. COMMERCE EXTERIEUR ET POLITIQUES ECONOMIQUES	12
II. L'ECONOMIE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE	17
<hr/>	
II.1. LES TENDANCES DE LA DEMANDE	21
II.2. LES TENDANCES DE L'OFFRE	28
II.2.1. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LA DEREGLEMENTATION	28
II.2.2. STRUCTURE DU SECTEUR	30
POUR EN SAVOIR PLUS	38
ANNEXES	40

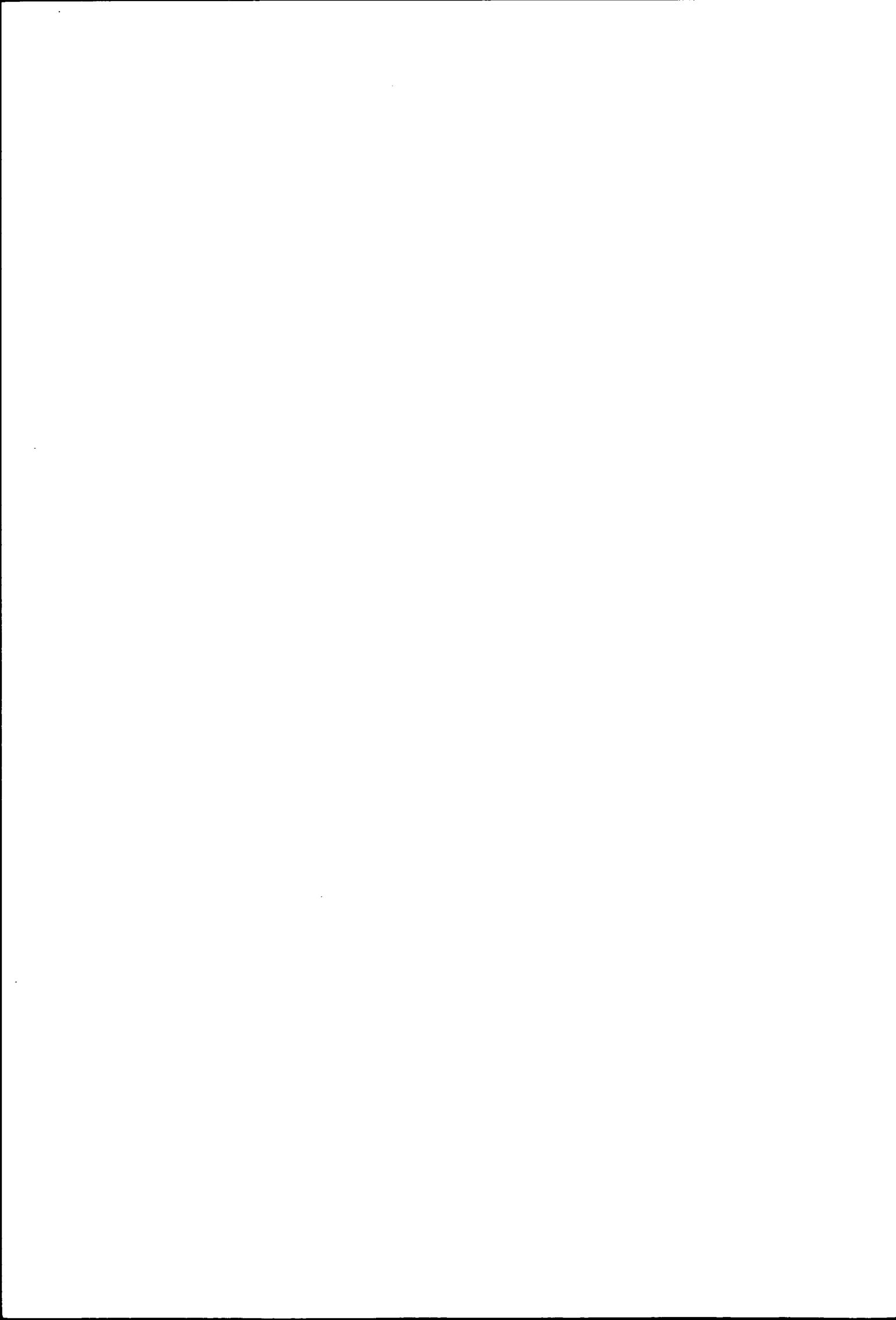


PREAMBULE

Ce rapport comporte deux volets:

- la première étude (PARTIE I) a trait à l'analyse de l'espace routier de marchandises franco-belge du point de vue de l'économie des transports et a été réalisée par Mlle Rosine CHER dans le cadre d'un stage de mémoire de DEA « *Modélisation micro-économique et applications* » (Université du Havre) au sein du département des études de l'OEST (de juillet à septembre 1995) sous la direction conjointe de MM. Christian CALZADA (OEST/DEP), Jean-Claude BUNUEL, Jean-Paul SINSOU, Bernard FRANCK de l'Université Rouen - Le Havre et avec le concours de Mme Madeleine BROCARD, présidente du CIRTAI (Le Havre),

- la seconde étude (PARTIE II) s'inscrit, elle, dans le cadre d'une collaboration entre le département des études de l'OEST en la personne de M. Christian CALZADA (OEST/DEP) et l'Equipe P.A.R.I.S. (CNRS - Université Paris I) représentée par M. Claude GRASLAND, là aussi dans le cadre de deux stages de mémoire de DEA d'« *Analyse Théorique et Epistémologie en Géographie* » (1^{er} semestre 1996), de MM. Didier ROBERT et Vincent SEBIRE (Université PARIS I). Elle traite de l'analyse des effets-frontières franco-belges de flux routiers de marchandises en tonnages pour l'année 1989.



LES SOURCES STATISTIQUES DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES

Sources françaises

- SITRAM (Système d'Information Statistiques des Transports de Marchandises):

⇒ Fichier *TRM* (transport intérieur inter et intra-régional en tonnes et tonnes-kilomètres bruts, par NST). Enquête réalisée par le SES, elle est restreinte aux véhicules porteurs (camions, remorques, semi-remorques) immatriculés en France de moins de 15 ans d'âge et de plus de 3 tonnes de charge utile.

⇒ Fichier *DOUANES* (transport international en tonnages nets et en valeur des produits, O-D régions françaises effectives, O-D pays étrangers, zones frontières)

Les problèmes statistiques rencontrés

- *Les nomenclatures des sources Douanes et Transport*: les statistiques douanières enregistrent des tonnages nets (hors emballage), tandis que les données transport enregistrent des tonnages bruts. En effet, les trafics internationaux ne sont pas définis de la même manière: les statistiques douanières suivent la « marchandise »; autrement dit les tonnages des importations et exportations françaises transportées en France par un transporteur national sont considérées comme des tonnages internationaux. C'est le cas notamment des pré et post acheminements.

Les données transport suivent, quant à elles, le « véhicule », et les tonnages précédemment cités sont enregistrés comme un transport intérieur français lorsqu'il y a rechargement sur un autre véhicule pour le passage de la frontière.

- *Les origines-destinations des trafics internationaux n'ont pas le même niveau de désagrégation géographique*. Celles françaises sont indiquées par *région* (ou département) effective de chargement ou de déchargement de marchandises. Les O-D étrangères sont distinguées *par pays*, pour les douanes, c'est le pays de première destination ou de dernière origine (tableau 0). Les données belges renseignent sur les flux O-D région-région en domestique comme à l'international.

- *La sous-estimation chronique* de l'ordre de 15% à 20% des résultats de l'enquête TRM.

Sources belges

Nous avons pu disposer des trafics en tonnages franco-belges (*source*: l'*INS* belge) par produits NST pour les années 1988-1991 qui codent à la fois la région d'origine et la région de destination (voir questionnaires TRM belge en annexe).

A partir de 1991, on code séparément les camions avec remorque et camions avec semi-remorque: si le camion tire une remorque, le tout est considéré comme une cargaison unique avec éventuellement chargement ou livraison chez plusieurs clients.

tableau 0:
Comparaison des Sources Douanes avec sources TRM

En Millions de Tonnes

1988		<i>Pav. belge</i>	<i>Douanes</i>	<i>Pav. français</i>	<i>Douanes</i>
<i>de</i>	<i>vers</i>				
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

Comparaison des Sources Douanes avec sources TRM

En Millions de Tonnes

1989		<i>Pav. belge</i>	<i>Douanes</i>	<i>Pav. français</i>	<i>Douanes</i>
<i>de</i>	<i>vers</i>				
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

*N.B.: Les données Douanes incluent le Luxembourg ce qui n'est pas le cas pour le TRM belge
(Tonnages Luxembourgeois avoisinant les 3% de ceux du TRM belge)*

Références des sources utilisées

- « *Mode de transport de marchandises à l'importation, à l'exportation, et au transit dans l'union économique belgo-luxembourgeoise* ». Extrait de la brochure « *Statistiques du Commerce intérieur et des Transports* », données pour 1975-91, INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE (INS). Ministère des Affaires Economiques, BRUXELLES.
- « *Les entreprises de transport routier de marchandises en Belgique* », 1988, INSTITUT DE TRANSPORT ROUTIER (I.T.R.).
- « *Statistiques des Transports en Belgique* », 24^{ème} Edition, 1993, MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE, BRUXELLES.

Statistiques européennes

- « *Le transport routier de marchandises en Europe* », 1988, PRECEPTA: STRATEGIES EUROPEENNES.
- « *Europe in 2000, Economic analysis & forecasts* », Juin 1995, ERECO (European Economic Research & advisory Consortium).
- « *Comptes nationaux sec (agrégats)* », 1970-92, EUROSTAT, Luxembourg, 1994.
- « *Statistiques de base de la Communauté* », 31^{ème} Edition, 1994, EUROSTAT (véhicules de plus de 3,5t).



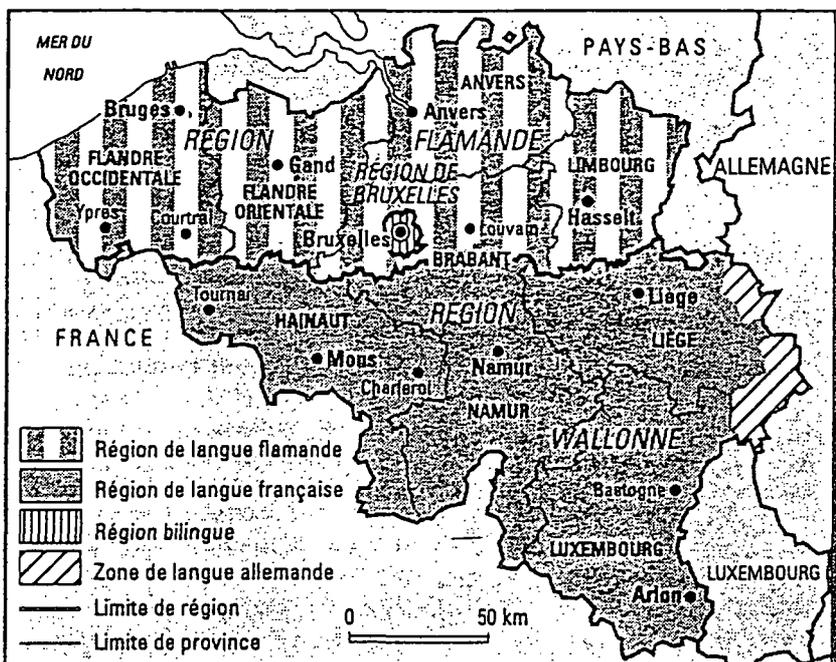
I. INTRODUCTION

La Belgique est notre voisin étranger le plus proche dans plusieurs sens du terme:

- * aucune véritable barrière naturelle, massif montagneux ou fleuve ne nous séparent,
- * nos Histoires se sont souvent mêlées au cours des siècles,
- * notre langue est la langue officielle d'une partie du royaume dont Bruxelles, la capitale, francophone à 80% (**carte 1**).

Pourtant, il n'est pas certain que nous connaissions réellement ce petit pays de 30 500 m² composé de 10 millions d'habitants. Il est situé au coeur de l'Europe géographique, politique et économique: cerné par les pays les plus dynamiques de l'Europe, il accueille les principales instances de la Communauté, et aujourd'hui s'affirme de plus en plus comme un pays de transit pour le commerce international, grâce notamment au dynamisme de ses ports. Ce transit est facilité par une infrastructure dense et de qualité constituée de 631 km d'autoroutes, 11 430 km de routes nationales et de 1 359 routes provinciales (chiffres de 1992).

Un pays petit par la taille, soumis depuis toujours aux tensions séparatrices entre « le Nord et le Sud ». Des conflits socio-politiques entre la Flandre et la Wallonie qui remontent à la création du royaume indépendant de la Belgique en 1830 et qui sont allés en s'aggravant, jusqu'à ce que la Belgique devienne un Etat fédéral en juillet 1993, constitué de trois régions autonomes (accords de la *Saint-Michel*): la Flandre, la Wallonie, et Bruxelles-capitale, régions elles-mêmes divisées en onze provinces (**carte 2**).



PHILIPPE REKACEWICZ

Institutions

La fédération de la Belgique s'est faite en quatre grandes étapes, de 1970 à 1993. Ratifiés par le Parlement belge le 14 juillet 1993, les accords dits « de la Saint-Michel » (en souvenir du jour de l'automne 1992 où les partis de la coalition gouvernementale se sont entendus sur les grandes lignes d'une nouvelle révision de la Constitution) consacrent dans les textes la transformation de l'Etat unitaire classique en un Etat fédéral.

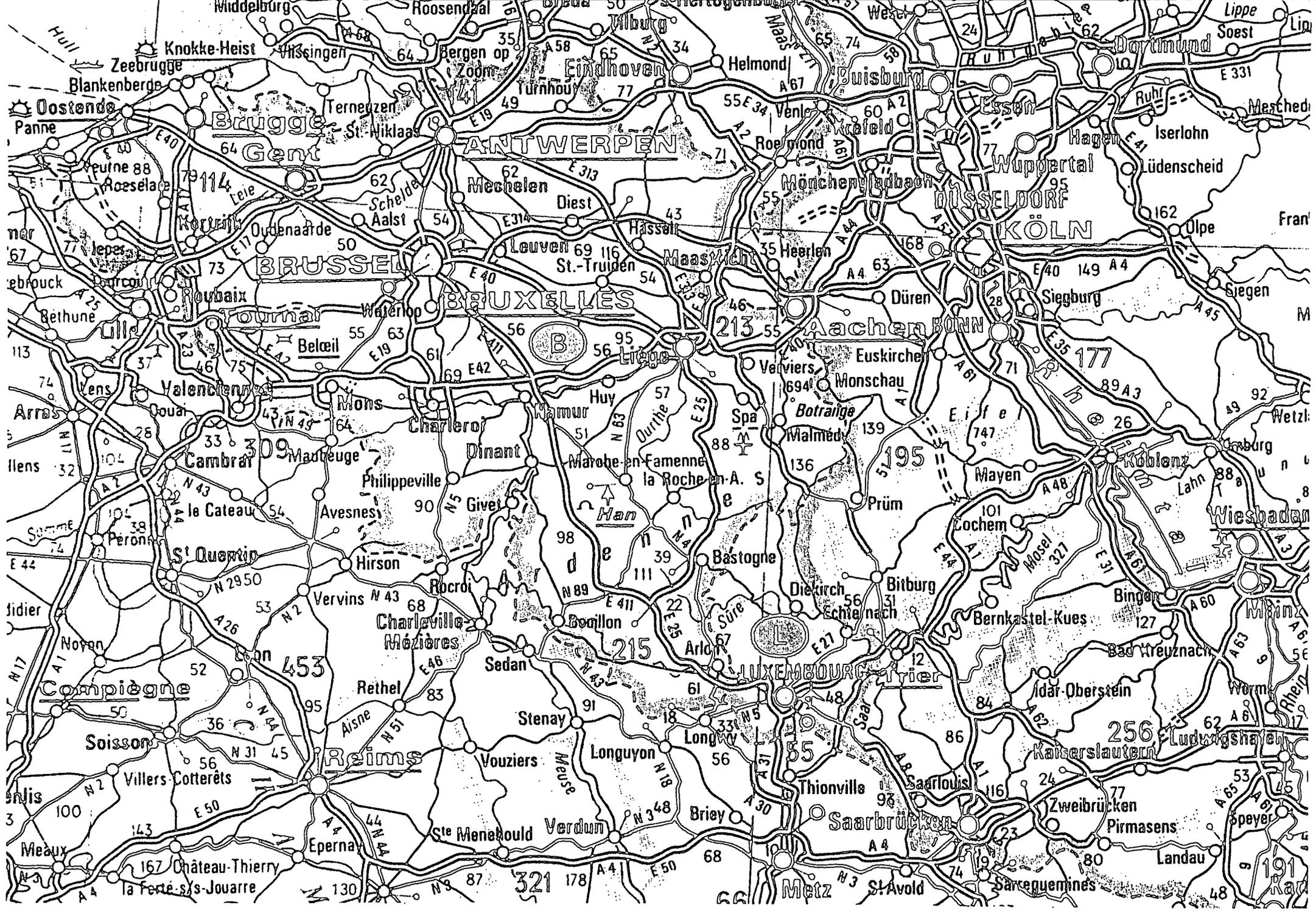
L'autorité fédérale, c'est-à-dire le gouvernement de Bruxelles – limité à quinze membres – et le Parlement élu au scrutin proportionnel, garde le pouvoir dans les domaines suivants : défense nationale, politique étrangère, union économique et monétaire, sécurité sociale, justice et ordre public.

La Belgique compte trois régions : la Flandre (5,8 millions d'habitants) ; la Wallonie (3,2 millions d'habitants) et Bruxelles-capitale (1 million d'habitants). L'autorité y est exercée par un gouvernement et par un conseil élu au suffrage universel. La région est compétente notamment pour l'économie, l'emploi, le commerce extérieur et la coopération internationale ; elle peut signer des traités avec des pays tiers.

La Fédération belge compte, par ailleurs, trois communautés : flamande, française et germanophone (cette dernière est rattachée administrativement à la région wallonne). Ces communautés, dotées d'un gouvernement et d'un conseil, prennent en charge notamment l'enseignement, les affaires culturelles et l'audiovisuel.

La Belgique est divisée en neuf provinces : quatre pour les néerlandophones (Anvers, Flandre occidentale, Flandre orientale et Limbourg) ; quatre pour les francophones (Hainaut, Luxembourg, Namur et Liège), et le Brabant, qui comprend la ville de Bruxelles. A partir de janvier 1995, cette dernière province éclatera en un Brabant flamand et un Brabant wallon.

Enfin, les communes constituent le niveau local de l'édifice politique. Leur conseil est élu au suffrage universel et leur bourgmestre (maire) est nommé par le roi sur proposition du conseil.





I.1. L'ECONOMIE BELGE

La structure de l'activité économique belge est comparable à celle des autres pays industrialisés

- L'activité économique belge est caractérisée par une part très modeste du *secteur agricole* (2,2% du PIB en 1986) qui tend à se maintenir sur la longue période.

- Le *secteur industriel* représente le tiers de l'activité économique mais son poids a décliné de 17,7% entre 1976 et 1986. Les évolutions sont en fait très contrastées entre les secteurs.

La Belgique est contrainte d'avoir une ouverture extérieure très importante car elle dispose de très peu de ressources naturelles, à l'exception du charbon. L'épuisement des réserves, la crise mondiale et les modifications de la demande ont durement frappé le pays en 1974 et en 1980. Ce sont les *industries extractives*, les industries sidérurgiques, la construction, les vêtements et chaussures qui ont été les plus touchées. A l'inverse, les industries chimiques, les métaux non ferreux et la construction navale ont connu des croissances significatives.

L'effort de restructuration des industries va se concentrer dans le sens d'une taille plus grande et plus de spécialisation, la cause majeure de la mauvaise compétitivité des produits belges venant de l'inadaptation de l'appareil productif.

- Le *secteur tertiaire* qui représente 67% du PIB en 1986 a connu une croissance très inégale. Les services bancaires ont doublé leur activité en dix ans, suivis des services médicaux (+41,9%), des services immobiliers (+32,8%), des services des Administrations Publiques (+27,4%) et du commerce extérieur (+11,6).

En matière de transports, les résultats ont été plutôt décevants: +3,4% entre 1976 et 1986, avec -21,5% pour la voie d'eau, - 4,9% pour la route, et -4,4% pour le fer. Sur cette période, ce sont les prestations de services aériens et des ports qui ont connu des hausses remarquables, respectivement +41,7% et +15,3%.

I.2. UNE STRUCTURE ECONOMIQUE SCINDEE EN DEUX

Une Flandre moderne vouée à l'exportation.

- C'est une région fortement urbanisée et densément peuplée qui concentre 60% de la population totale belge et la moitié de la population de la Communauté Européenne dans un rayon de 500 km autour d'Anvers.

◦ Dans cette zone se trouvent les plus importantes régions industrielles de l'Europe sur lesquelles repose tout le dynamisme de la région.

L'activité industrielle a progressé de 31% entre 1979 et 1989. Les secteurs leaders sont la transformation métallurgique (10% du produit régional brut), la chimie (5,2% du PRB), le textile. La Flandre exporte 75% de sa production industrielle dont les 3/4 vers la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Au total, les 2/3 des exportations belges proviennent de la Flandre.

- Le commerce et les services assurent 60% du PRB (*Produit Régional Brut*).
- Une zone géographique centrale valorisée par un excellent réseau routier et ferroviaire qui relie de façon équilibrée les grandes agglomérations. Le centre de gravité économique de la région se situe dans le triangle constitué par les villes de Gand, Anvers et Bruxelles.
- Mais l'atout majeur du développement économique de la région réside dans ses ports (Anvers, Gand et Zeebrugge) situés en bordure des mers et fréquentés par des groupes industriels internationaux (Air Liquide, Rhône-Poulenc, Solvay, Ford, etc...). Ces gains se font principalement au détriment des ports français et notamment le Havre et Marseille.
- L'agriculture est essentiellement tournée vers les céréales, l'horticulture, et l'élevage.
- Les spécialisations sont hautement axées sur le bois et les meubles ainsi que le commerce des diamants dans la région anversoise.

Une Wallonie traditionnelle tournée vers l'agriculture.

Le tissu économique de la Wallonie sort profondément changé de la période de mutation qui caractérise la fin des années 70 et le début des années 80, particulièrement dans sa composante industrielle.

Au total, la Wallonie contribue pour 26,3% du PIB national, son produit intérieur régional progressant de 1,6% en 1992.

- Elle concentre une majeure partie des terres agricoles du pays mais cela ne signifie pas sous-développement de la région. Les exploitations y sont très petites (15 hectares en moyenne) mais les cultures intensives permettent des rendements très élevés, supérieurs aux besoins du pays. A cause de ce particularisme agricole (4% de l'Emploi), la Wallonie développe une forte industrie agro-alimentaire représentée par de nombreuses industries de transformation.
- Région traditionnellement minière, dont l'activité industrielle est aujourd'hui axée sur les constructions mécaniques, métallurgiques et électriques qui regroupent 700 petites

entreprises travaillant principalement en sous-traitance pour quelques grosses sociétés telles que: Caterpillar, les Fonderies de Lyon ACEC, Sonaca, Sabca, etc... .

On note cependant l'émergence et le développement du secteur chimique avec l'implantation de groupes internationaux (Shell, Mobil Plastic, Corning, l'Oréal, ...).

Les biotechnologies et les nouveaux matériaux sont deux centres particuliers d'investissement.

- Le taux d'exportation de la Wallonie est proche de 40%, il est essentiellement imputable aux grandes entreprises des secteurs traditionnels qui représentent 80% de ses exportations: sidérurgie, mécanique, chimie, agro-alimentaire et papier.
- L'ouverture des frontières en 1993 va permettre aux PME de continuer la « re-dynamisation » du tissu productif wallon, aidée par l'attractivité que représente la Wallonie pour les investissements étrangers dont le volume a pratiquement doublé entre 1983 et 1989.

1.3. COMMERCE EXTERIEUR ET POLITIQUES ECONOMIQUES

Sa position au carrefour de l'Europe de l'Ouest fait de l'espace économique belge un lieu de passage obligé, en outre le manque criant de matières premières et d'énergie l'obligent à recourir largement à l'international. Ses principaux partenaires commerciaux sont bien sûr les pays limitrophes comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la France, et le Royaume-Uni (tableau 1).

tableau 1: Distribution géographique du commerce extérieur belge

	Importations	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
EUR 12	<i>en % du total OCDE</i>	64,2	62,9	64,8	67,7	68,3	69,8	72,3	72,3	73,0	71,4	73,1	72,8
dont:													
Allemagne		19,7	19,3	20,5	20,6	19,9	21,0	23,1	24,3	24,4	23,5	23,9	23,5
Pays Bas		16,4	17,1	17,8	18,1	18,8	18,5	17,9	17,2	17,8	17,6	17,5	17,2
France		14,4	13,7	13,8	14,0	14,6	15,0	15,8	15,7	15,4	14,9	15,8	15,8
Royaume Uni		8,1	7,4	7,0	8,6	8,8	8,9	8,3	7,9	7,6	7,9	8,3	8,4
Italie		3,6	3,4	3,6	3,7	3,6	3,6	4,2	4,3	4,3	4,2	4,5	4,5
total (5)	<i>en % du total EUR12</i>	62,2	60,9	62,7	65,0	65,7	67,0	69,3	69,4	69,5	68,1	70,0	69,4
	Exportations												
EUR 12	<i>en % du total OCDE</i>	73,1	71,3	72,0	71,4	70,1	70,3	73,1	74,3	74,2	73,6	75,2	75,2
dont:													
Allemagne		21,2	20,1	20,4	21,1	19,7	18,6	19,7	19,8	19,4	18,9	21,2	23,7
France		19,4	19,2	19,4	18,2	18,5	19,0	20,0	20,4	20,0	20,5	20,2	19,1
Pays Bas		15,2	14,8	14,2	14,2	13,9	14,2	15,0	15,0	14,7	13,7	13,6	13,7
Royaume Uni		8,5	8,6	9,6	9,9	9,9	9,8	8,7	8,4	9,3	9,4	8,7	7,7
Italie		5,5	5,1	5,0	4,7	5,1	5,4	5,8	6,4	6,2	6,4	6,5	6,0
total (5)	<i>en % du total EUR12</i>	69,8	67,8	68,6	68,1	67,1	67	69,2	70	69,6	68,9	70,2	70,2

source: INS

Ses exportations représentent environ 60% du PIB en 1987, de même pour ses importations (dont plus de 80% de matières premières et d'énergie). Elle devient dès lors très vulnérable aux mouvements de la conjoncture économique extérieure en particulier en cas de récession. Dans ce contexte, le premier choc pétrolier a engendré une baisse de ses importations et de ses exportations tandis que le second choc s'est traduit par une augmentation plus rapide des importations que des exportations. Sur la période 1976-86, on assiste à un véritable effondrement de la balance commerciale avec un déficit qui oscille entre 100 et 260 milliards de FB.

C'est en 1986 que le solde commercial redevient positif de 5 milliards de FB. Les produits belges deviennent compétitifs grâce notamment à la baisse des coûts unitaires de main-d'oeuvre; elle est consécutive à l'instauration de la politique de restriction salariale de 1983 (graphique 1).

Cette dernière est elle-même liée à la nécessité de réduire le déficit budgétaire dont le montant (6,9% du PIB en 1991) est le double de celui autorisé par le traité de Maastricht. En fait, c'est la sécurité sociale qui est le plus grand responsable de ce déficit, finançant en même temps les allocations de chômage (8,2% en 1992) et les mesures politiques accompagnant l'emploi.

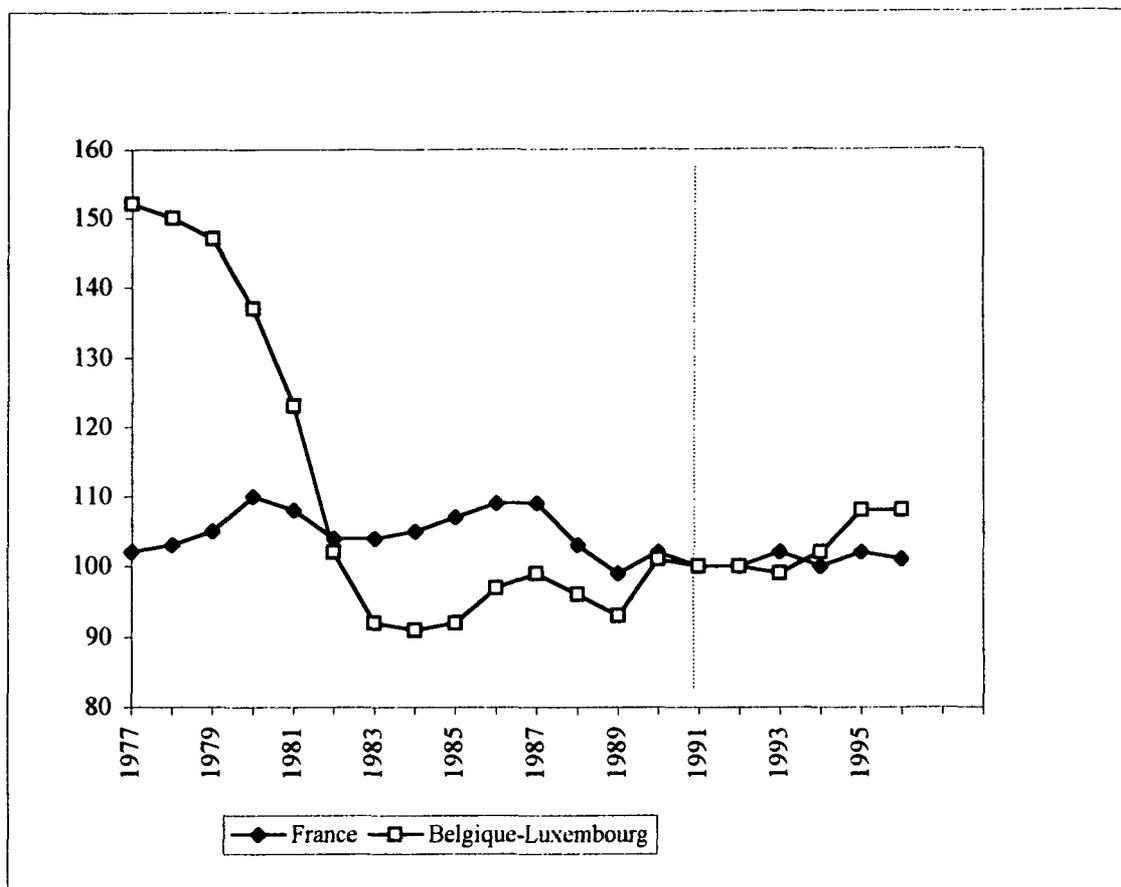
Jusqu'en 1990, la balance commerciale est proche de l'équilibre. Les années 90 sont caractérisées par le dynamisme de la demande intérieure (hausse des importations) qui est compensée par le grand dynamisme de la demande extérieure (les échanges internationaux égalisent 73% du PIB). L'investissement privé est la composante principale de la demande intérieure (tableau 2).

tableau 2: Les investissements directs de l'UEBL à l'étranger

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Investissements de l'UEBL à l'étranger						
EUR 12 en % de L'OCDE	44,5	56,4	67,4	34	64	88,9
dont :						
ALLEMAGNE	2,9	6,3	0,4	-3	34,7	85,1
FRANCE	53,3	9,8	9,1	23,5	1,9	10,5
PAYS-BAS	-84,7	34,1	16	5,8	13,2	-5
Investissements étrangers dans l'UEBL						
EUR 12 en % de l'OCDE	56,8	83,7	66,2	71	73,1	77,4
dont :						
ALLEMAGNE	9	53,5	6,4	7,9	12,1	19,4
FRANCE	1,9	16	39,2	41,9	26,1	18,5
PAYS-BAS	12,3	0,7	-4,7	6,5	23,1	34,5

source : Banque nationale de Belgique

graphique 1: Positions concurrentielles, Coûts unitaires relatifs de main d'oeuvre
indice base 100 en 1991



source: OCDE

Il est encouragé par la baisse des coûts de main-d'oeuvre et par la réduction du taux d'impôt sur les bénéfices des sociétés qui passe de 41% en 1989 à 39% en 1991. Il résulte aussi de la forte croissance de la demande globale depuis 1987 et de la perspective du marché unique.

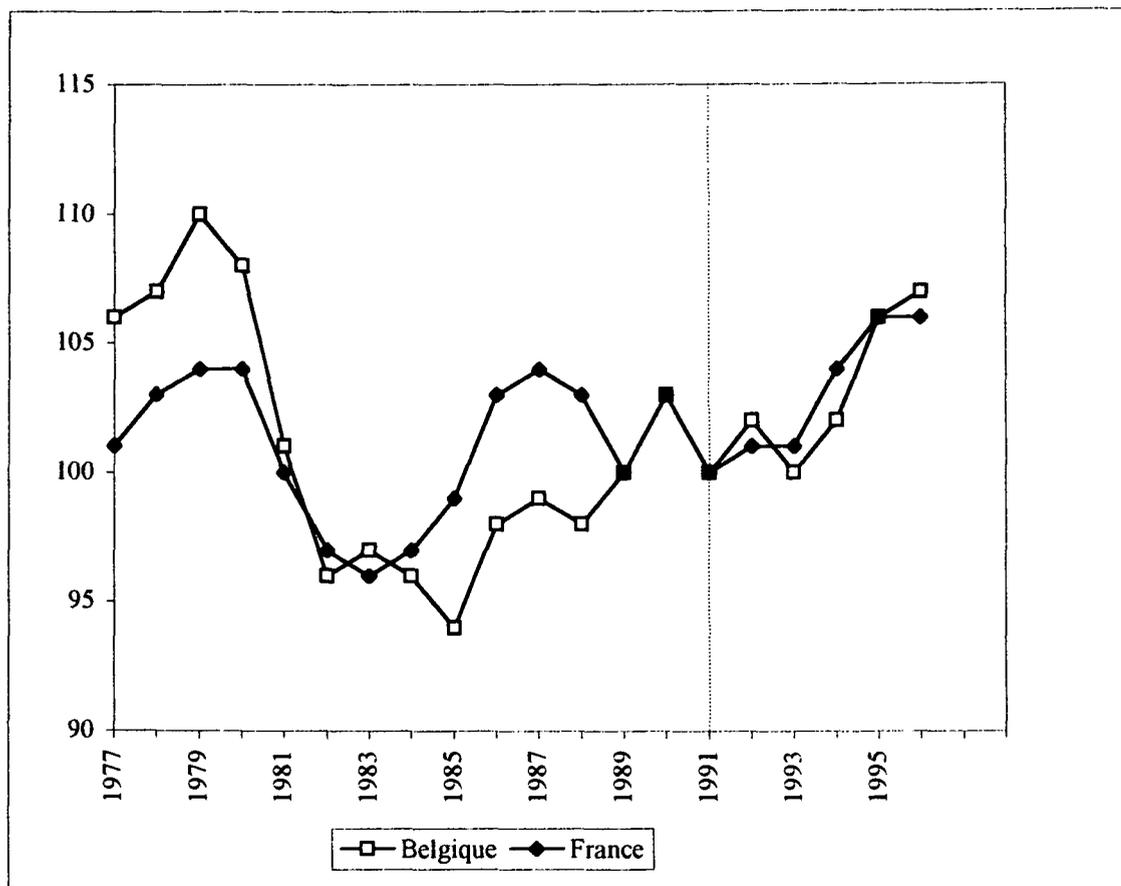
On assiste également à la déréglementation du secteur financier dans les années 90 qui garantit le développement et l'ouverture des marchés concurrentiels, ce qui a permis l'abaissement des taux d'intérêts.

Depuis l'engagement des autorités belges, le 21 mai 1990, de rattacher le franc au mark allemand (marge réduite de 0,5%), la politique monétaire suivie par les autorités est largement déterminée par la Bundesbank. Parallèlement la réforme en profondeur du marché monétaire et la plus grande autonomie accordée à la banque centrale préparent la Belgique à l'intégration européenne.

La reprise économique s'est nettement affermie en 1994, le taux de croissance atteignant 3,7% au quatrième trimestre.

A l'horizon de 1996, la croissance devrait atteindre 3% environ grâce à une forte progression de l'investissement et de la consommation des ménages liés à une augmentation de l'emploi et une diminution de l'épargne. On s'attend à une hausse moyenne des prix limitée à 2 %, qui va permettre à la Belgique de conserver sa place parmi les pays de l'Union européenne ayant l'inflation la plus basse. La balance commerciale est excédentaire depuis 1986 (et +4,8 milliards de dollars en 1996) et la balance courante depuis 1985 (+4,9% du PIB entre 1985 et 1996). Elle réduit aussi les différentiels d'inflation surtout avec l'Allemagne (2,5 points en 1985, 0 en 1989). Toutefois elle nécessite une vigilance particulière en matière de compétitivité des produits exportés, les prix relatifs à l'exportation en 1996 devraient augmenter de 7% par rapport à ceux de 1991, ce qui engendrerait une légère dégradation du solde commercial de 0,2 point (**graphique 2**).

graphique 2: Positions concurrentielles, Prix relatifs à l'exportation
indice base 100 en 1991



source: OCDE

II. L' ECONOMIE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

Au sein de l'Europe des Douze, les activités de transport de marchandises ont augmenté de plus de 50% au cours des vingt dernières années, en utilisant principalement le mode routier. Selon les économistes européens et les bureaux d'études, les échanges commerciaux en Europe continueront à s'intensifier au cours des prochaines décennies et les flux de marchandises qui en résultent augmenteront considérablement. La majeure partie de cette hausse devrait en principe être absorbée par le transport routier.

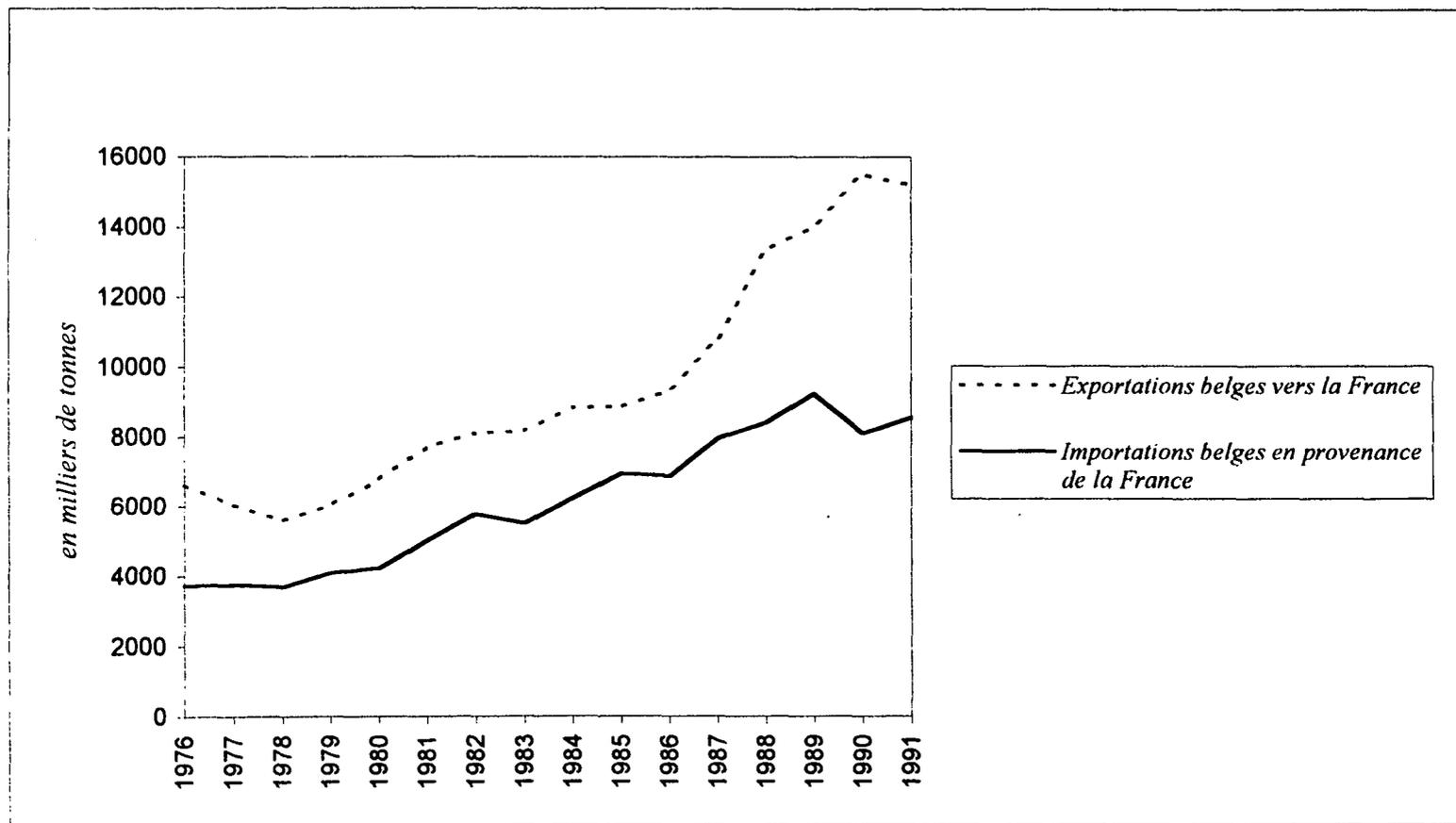
Quelles évolutions a connu le transport routier de marchandises belge depuis 1970 ?

• En 1993, la Belgique compte 8 172 entreprises de transport routier de marchandises qui emploient 37 510 salariés et près de 10 732 indépendants. Ensemble, ils assurent 337,3 millions de tonnes soit près de 70% du volume transporté en Belgique. Ce secteur représente près de 1,5% du PIB, il est encore et toujours en progrès (à l'inverse des modes concurrents). Il doit son succès d'abord à ses avantages naturels: un moyen de transport rapide, flexible et souple associé à un service personnalisé grâce aux techniques du « juste à temps » et du « porte à porte ». Ensuite, aux progrès technologiques réalisés dans la conception des camions (augmentation des capacités), à une croissance phénoménale de l'échange de marchandises tant au niveau national qu'international (augmentation des distances parcourues) et à une nette amélioration du réseau routier.

La Belgique bénéficie en outre d'une position géographique favorable et d'un réseau routier dense et performant. Incontestablement, c'est un secteur souple et dynamique qui cherche à s'intégrer efficacement dans la course à l'international. En effet, le transport international occupe 15% du tonnage transporté, dont 12,6% de transport intra-communautaire, et parvient à maintenir sa place.

• Sur le plan commercial, la Belgique échange jusqu'à 98,1% avec l'Europe entière en 1988. Comme l'ensemble des échanges effectués au sein de l'Union Européenne, les flux de marchandises entre la France et la Belgique continuent de se renforcer depuis vingt ans. Aujourd'hui, la Belgique devient le premier partenaire de la France à l'import et le deuxième partenaire à l'export en tonnages (**graphique 3**).

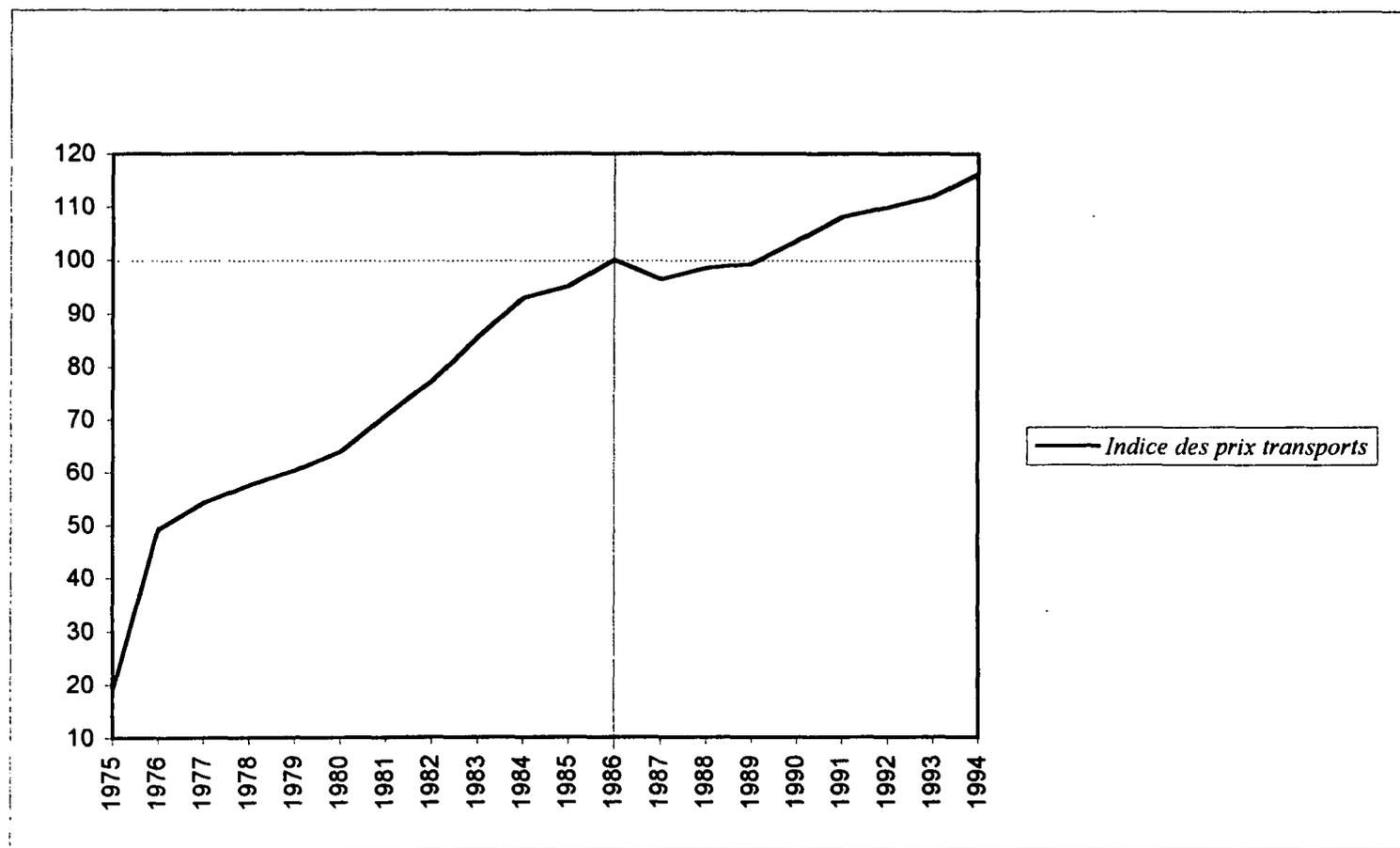
graphique 3: EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR BELGE AVEC LA FRANCE



◦ Malgré ceci le secteur du transport routier a connu des difficultés certaines et est aujourd'hui confronté à de nouveaux défis. Comme d'autres secteurs, il a subi de plein fouet les conséquences des crises intervenues en 1973 et en 1979. Avec une situation ensuite aggravée par la politique de libéralisation des tarifs de transport en 1986 dont l'effet a été l'abaissement régulier de ces derniers (**graphique 4**), il a vu disparaître un bon nombre de petites entreprises tout en cherchant à s'adapter au contexte concurrentiel international de plus en plus difficile, notamment avec l'arrivée sur le marché des transporteurs de l'Europe de l'Est. Aujourd'hui, les transporteurs routiers sont souvent accusés d'être les responsables des accidents de la route, de la pollution et du bruit.

• Les tendances observées depuis 1974 traduisent l'effort de restructuration de ce secteur, dans une perspective stratégique dynamique d'intégration européenne pour répondre à la fois aux exigences écologiques et aux critères d'harmonisation en vue d'une libéralisation coordonnée et synchronisée en Europe.

graphique 4: Indice des prix Transports et Communications (OSCE)



II.1. LES TENDANCES DE LA DEMANDE

Les traits marquants du transport professionnel routier en Belgique sont:

Une utilisation dominante du mode routier (tableau 3)

- En 1991, les tonnages transportés par la route en Belgique s'élevaient à 371 millions, soit 70% du trafic total, alors que la voie d'eau n'occupait que 17,9% et le fer 12,1%.
- Par rapport à 1985, ces chiffres représentent une croissance de 19,3% pour la route, de 1,3% pour la voie d'eau et une baisse de 11% pour le rail. On observe les mêmes tendances pour les distances moyennes.
- De nos jours, le chemin de fer est utilisé principalement pour le transport de charbon, le minerai et l'acier tandis que la voie d'eau se charge des produits agricoles.

Tableau 3: Comparaison des marchandises transportées en Belgique par les trois modes principaux de transport

Mode de transport	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Route (1)							
trafic intérieur (2)	85,2%	84,4%	82,9%	82,4%	81,7%	80,0%	80,4%
importation (3)	4,8%	5,0%	5,5%	5,5%	5,7%	5,9%	6,0%
exportation (4)	6,6%	6,9%	7,8%	8,1%	8,6%	9,3%	9,2%
transit (4) (5)	3,4%	3,7%	3,8%	4,0%	4,0%	4,8%	4,4%
total	65,2%	65,8%	66,4%	67,9%	68,2%	67,4%	70,0%
Navigation intérieure							
trafic intérieur	22,9%	21,9%	23,3%	22,3%	20,7%	21,2%	20,4%
importation	42,1%	42,1%	43,1%	45,8%	47,8%	46,9%	47,6%
exportation	30,9%	32,4%	30,5%	28,7%	28,6%	28,7%	28,9%
transit	4,0%	3,6%	3,0%	3,2%	2,9%	3,2%	3,2%
total	19,6%	20,6%	20,0%	19,3%	19,1%	19,5%	17,9%
Chemin de fer (6)							
trafic intérieur	27,8%	47,1%	49,0%	46,7%	46,8%	45,5%	44,6%
importation	27,7%	18,2%	18,4%	18,4%	17,8%	18,0%	17,9%
exportation	20,0%	27,1%	25,1%	27,5%	28,0%	29,5%	31,0%
transit	24,5%	7,5%	7,5%	7,4%	7,4%	7,0%	6,4%
total	15,2%	13,6%	13,6%	12,8%	12,8%	13,2%	12,2%
total général	100,0%						

Source: INS-SNCB

(1) Transport exécuté à l'aide de véhicules ayant une charge utile d'au moins une tonne.

(2) Le trafic intérieur avec des véhicules étrangers est considéré comme non existant.

(3) L'importation, respectivement l'exportation, à l'aide de véhicules étrangers est assimilée forfaitairement à l'exportation (respectivement l'importation) à l'aide de véhicules belges.

(4) Les chiffres concernant le transit sans transbordement par route ont été révisés. Ils seront dorénavant dérivés de données publiées dans la revue annuelle « Transports de marchandises par Route » de l'Office Statistique de la CEE.

(5) La distance parcourue est forfaitairement fixée à 200 km.

(6) Depuis 1986, les statistiques pour les transports par chemins de fer ont été revues en fonction des définitions des transports intérieurs, à l'importation, à l'exportation, et en transit sans transbordement.

Un réseau d'infrastructures routières denses et d'excellente qualité

La Belgique est caractérisée par un relief peu accidenté, elle est située au coeur de l'Europe de l'Ouest, et possède une tradition de transport.

Au cours des années 70, le gouvernement belge a tiré profit de sa position géographique favorable pour construire l'un des meilleurs réseaux routiers en Europe. Celui-ci a exercé une influence favorable à l'utilisation de la route pour l'acheminement du fret. C'est le réseau autoroutier qui a connu un essor formidable, avec une longueur multipliée par 3,8 entre 1970 et 1988.

Dans le même temps, les autres routes de l'Etat et les routes provinciales ne s'accroissent respectivement que de 10,3% et 10,1% (**graphique 5**). La forte densité du réseau d'une part, et le désengagement de la politique de l'Etat qui confie aux régions l'exploitation des routes d'autre part ont fait que, depuis 1980, le réseau traditionnel n'a connu qu'une faible croissance: +3,4% pour les nationales, 1,4% pour les routes provinciales contre +30,3% pour les autoroutes. La densité des réseaux au km² est de 4,1 km pour les routes et de 51 m pour les autoroutes, des valeurs supérieures à celles de la France (respectivement 1,5 km et 10m). Toutefois la longueur des autoroutes continue d'augmenter en vue d'homogénéiser le réseau et d'attirer des transporteurs étrangers. Enfin, le premier choc pétrolier a mis au second plan la poursuite de la construction des routes nationales.

Une évolution favorable au transport pour compte d'autrui

- Le compte propre occupe une place majeure dans le trafic total intérieur (**graphique 6**). Le trafic national en tonnes est caractérisé par une tendance à la baisse depuis 1971 (-20%) malgré une reprise en 1979. Cette baisse est imputable uniquement au seul compte propre, -32% de tonnage entre 1971 et 1987, avec des chutes spectaculaires après les deux chocs pétroliers.

Son trafic en tonnes-kilomètres reste stable sur la période grâce à l'augmentation de la distance moyenne (**graphique 7**) des parcours et au changement de la structure du trafic en faveur des produits de la classe NST 0,1 et 9 (produits agricoles, denrées alimentaires, divers) transportés sur des parcours longs (supérieurs à 100 km).

Au contraire le trafic pour compte d'autrui a connu une évolution globale à la hausse après une rupture brute en 1974.

Le second choc pétrolier a eu peu d'influence sur lui, il a été compensé par l'effondrement du compte propre et par l'augmentation de la longueur moyenne des trajets. La chute de 1988 était due à une baisse du trafic de classe NST 6 (minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction) qui concerne des produits transportés sur des trajets courts (36 km en moyenne).

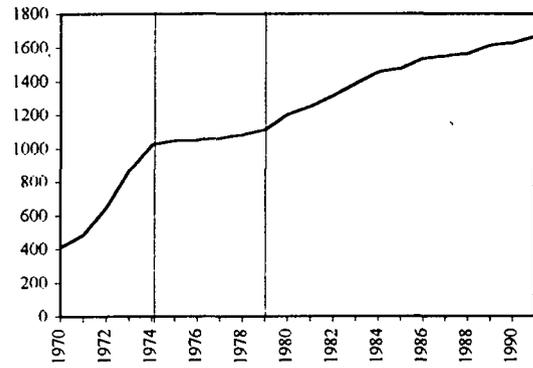
L'écart entre compte propre et compte d'autrui devient quasiment nul en 1991. Leur part de marché tend à s'égaliser.

◦ Le trafic international (graphique 8) est effectué majoritairement par le *compte d'autrui* (66% contre 34% pour le *compte propre*). Il est faible en tonnes chargées mais connaît une augmentation continue et croissante. Il est passé de 12,3% du trafic total en 1986 à 15% en 1993. Il devient prépondérant en tonnes-kilomètres.

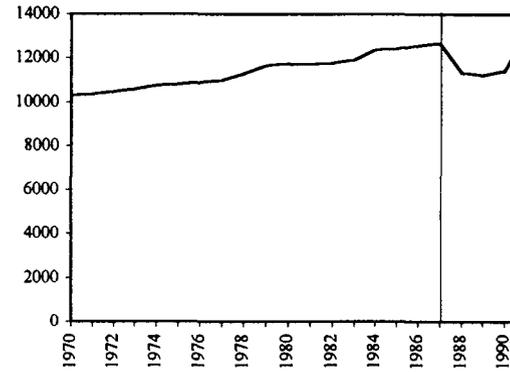
Globalement, les trafics avec la France sont en hausse (+25,5% en entrées et +15,1% en sorties de 1982 à 1986). Bien entendu, les distances moyennes parcourues en *compte d'autrui* (355 km) sont supérieures à celles effectuées en *compte propre* mais pour ce dernier la distance connaît une hausse plus forte depuis 1978 avec une accentuation en 1986 (graphique 9).

graphique 5: Le réseau routier belge

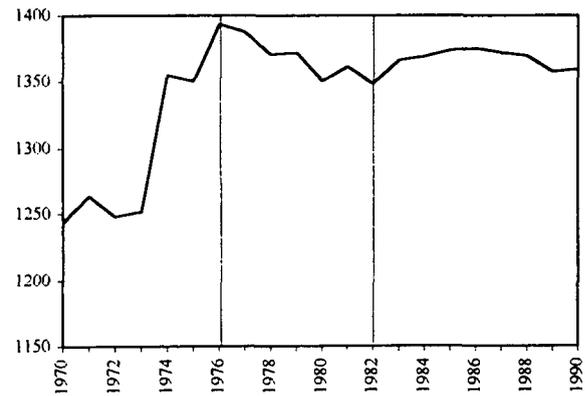
Longueur des autoroutes (km)



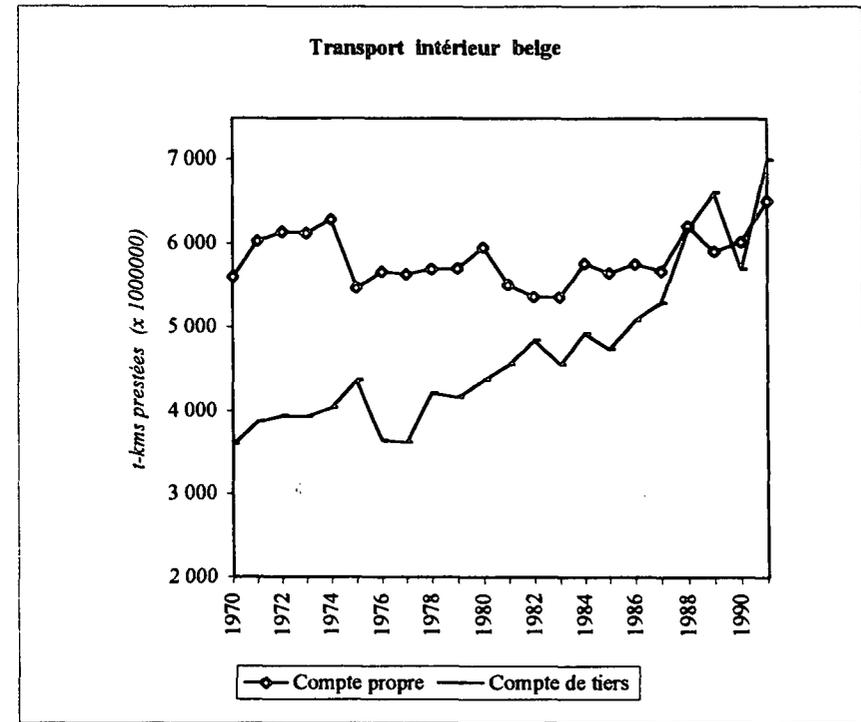
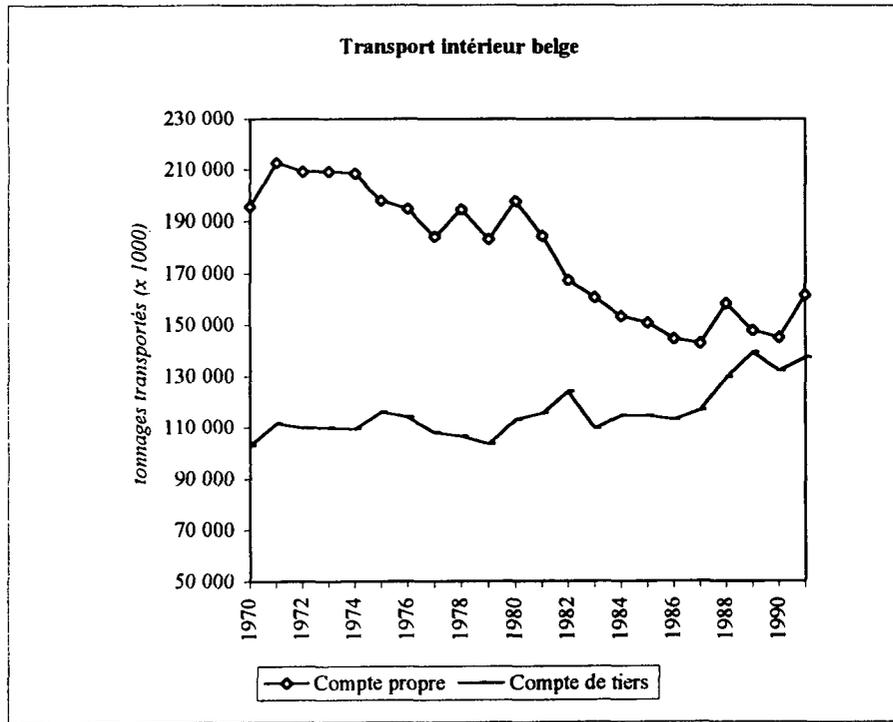
Les autres routes de l'Etat (km)



Routes provinciales (km)

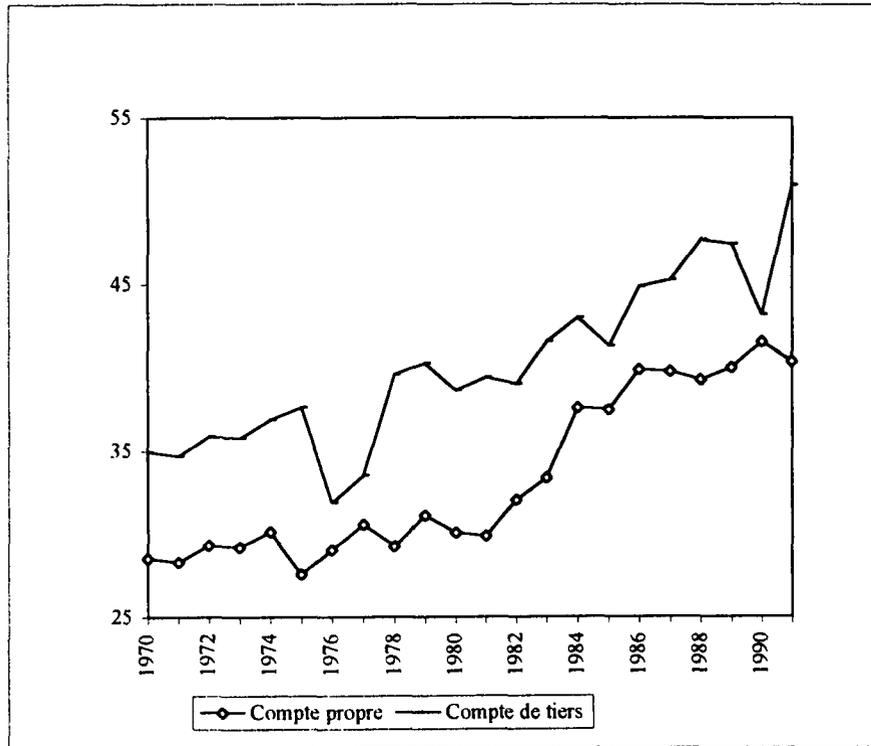


graphique 6: Evolution des tonnages et tonnages x km

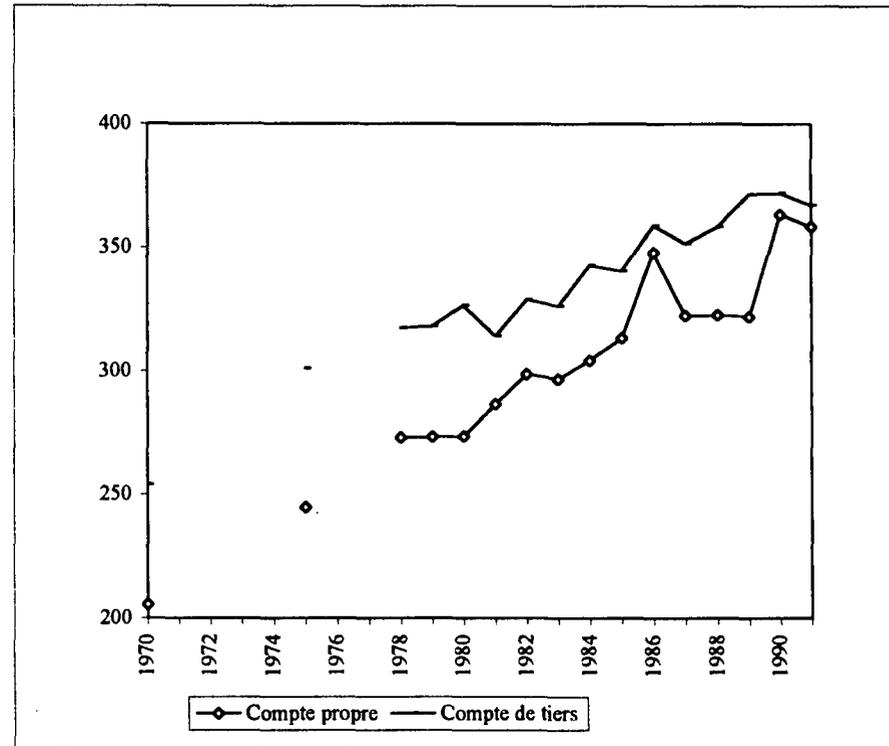


source: INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE

graphique 7: Distance moyenne (km) en transport intérieur

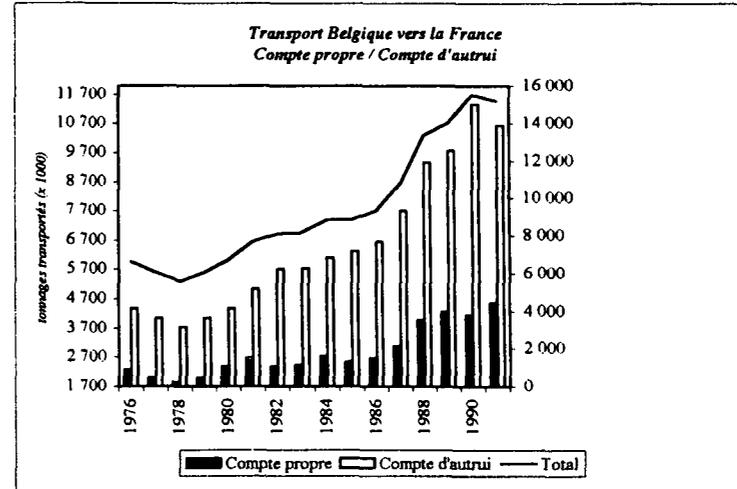
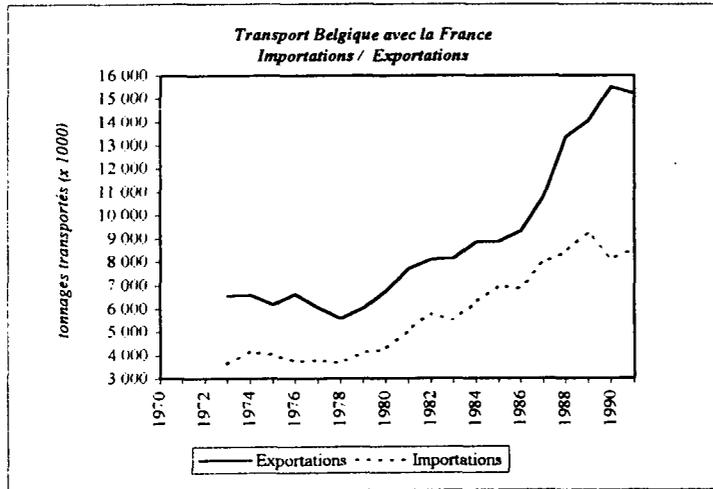
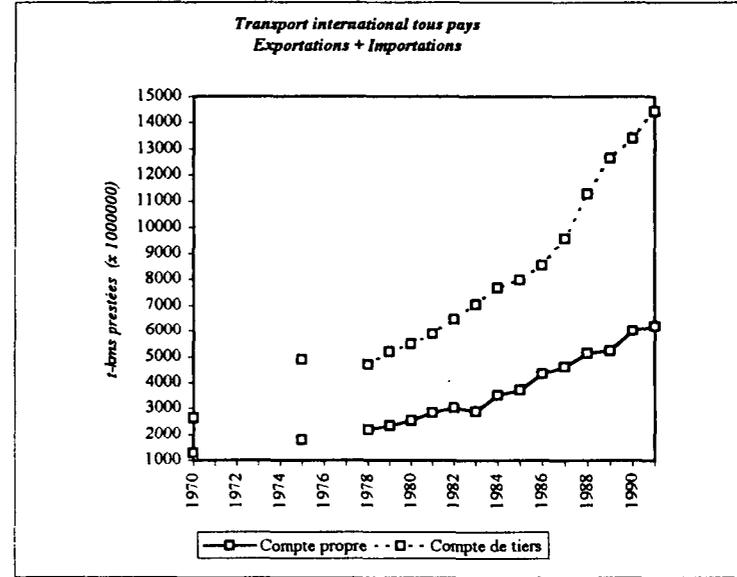
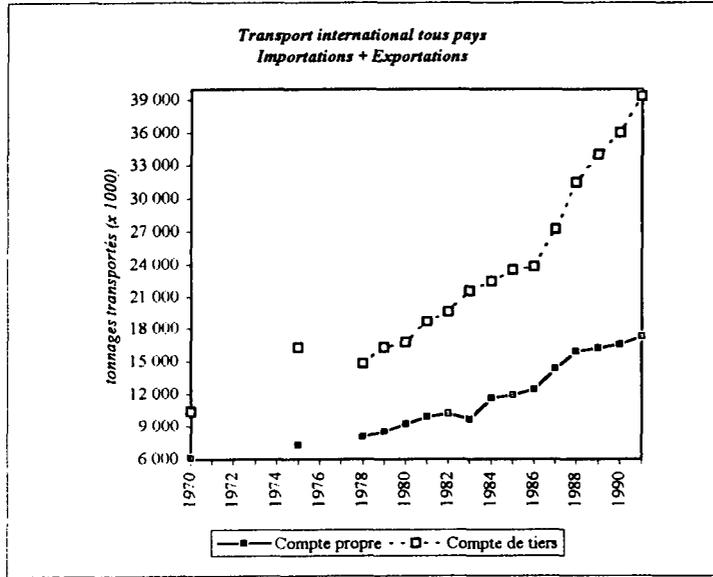


graphique 9: distance moyenne (km) en transport international



source : INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE (BRUXELLES)

graphique 8



source : INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE (BRUXELLES)

II.2. LES TENDANCES DE L'OFFRE

II.2.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET DEREGLEMENTATION

La réglementation belge du transport routier comme dans tous les pays de la Communauté concerne la profession, la technique, la fiscalité et le social.

La plupart des transports nationaux sont soumis à la réglementation et les transports internationaux à la déréglementation.

- L'accès à la profession porte sur la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle, la capacité financière (un dépôt de garantie de 200 000 FB équivalent à 27 285 FF, parité au 8 août 1995) et l'honorabilité du dirigeant. L'entrée est régulée par la délivrance d'autorisations de transport: un permis P pour la zone courte (< 75 km); un permis V pour le transport national, accordé après au moins 3 ans d'exercice (valable 6 ans à partir de la délivrance et avec un chiffre d'affaires minimal requis), un permis international accordé après 9 ans d'activité. Il existe également des autorisations spéciales de transport national (S) destinées au transport saisonnier (durée maximale de 6 mois) et dont le nombre est illimité.

- La technique concerne le poids et la dimension des véhicules: longueur des ensembles articulés (16,50m), des trains routiers (18,35 m), la hauteur autour de 4m, la largeur autour de 2,50m, la charge maximale à l'essieu entre 10 et 13 tonnes (44t pour un 5 essieux belge).

- La fiscalité: c'est le volet le plus important et le plus complexe car elle recèle beaucoup d'enjeux. Les transporteurs sont soumis à des taxes d'assurance, taxe locale, taxe sur le gazole et vignette (tableau 4).

tableau 4: Comparaison de taxes imposées aux poids lourds français et belges

Types de taxes	Dates de validité	Caractéristiques des taxes	France	Belgique
TVA	01-01-87	gazole et lubrifiants frais de route	18,6% 18,6%	25% 19%
Fiscalité liée à l'acquisition		taxe à l'immatriculation (niveau faible)	-	-
Taxes nationales: Fiscalité fixe liée à la possession du véhicule	01-07-84 01-01-89	-taxes annuelles sur véhicules -taxes sur assurances:	759 - march.: 0% - véhicule: 35%	1 001 - march.: 1,4% - véh.: 22-27%
Taxes territoriales: Fiscalité liée à l'usage du véhicule (variable)	1989	TIPP: accises franchises sur carburant Péages autoroutes (sur 100 km en Ecus)	1 573 300 l 6,4 à 12,5	1 139 600 l 0

Coûts des itinéraires autoroutiers France / Belgique: de Paris à Anvers via Valenciennes / Bruxelles:

total aller/retour,	720 FF	
dont:		
km en France:	420 FF	
km en Belgique:	300 FF	
Péages aller / retour,		
dont,		
en France:	206 FF	(-25 % en moyenne si abonnement)
en Belgique:	0 FF	

Malgré l'intensification de la concurrence intervenue après la libéralisation des tarifs en 1986 et l'ouverture des marchés en 1993, il subsiste des divergences encore importantes au niveau des régimes fiscaux et juridiques entre les pays européens. La fiscalité est souvent citée comme un des responsables de la différence du coût de revient des transporteurs communautaires (la fiscalité spécifique représente 16% de celui-ci).

En international, les écarts de charges spécifiques entre transporteurs européens sont faibles, avec un léger avantage pour les transporteurs belges. Mais en transport intérieur, les charges nationales sont largement supérieures aux charges territoriales.

Jusqu'ici, les transporteurs belges sont avantagés au niveau de la fiscalité par rapport à leurs concurrents européens. Une harmonisation fiscale à la carte à l'échelle communautaire risquerait de les pénaliser fortement, par exemple l'instauration de l'*Eurovignette*, de normes de sécurité supplémentaires imposées aux transporteurs belges (freins, limiteurs de vitesse, bavettes, protections latérales), de délais plus longs de récupération de la TVA payée à l'étranger.

Les professionnels français s'estiment souvent désavantagés par rapport à leurs concurrents étrangers parce qu'ils supportent une fiscalité plus importante, ainsi dans le cadre du cabotage, les transporteurs français sont pénalisés sur leur territoire par rapport aux caboteurs belges.

En 1994, le contingent des autorisations de cabotage était fixé à 40 000 en Europe, il augmente de 30% chaque année jusqu'au 1^{er} juillet 1998, date à partir de laquelle tout contingent devra disparaître (déréglementation totale). Selon un rapport de la Commission Européenne publiée en juillet 1994, le processus de libéralisation était globalement favorable à l'économie européenne. Au Bénélux, le nombre d'opérateurs était stable entre 1986 et 1990, tandis qu'il avait augmenté de 28% en France. Mais compte tenu des distorsions encore trop importantes (surtout fiscale et salariale) entre les pays de la Communauté, une harmonisation semble prioritaire à la libéralisation.

II.2.2. STRUCTURE DU SECTEUR

Les performances du transport routier de marchandises ont été marquées par les phénomènes suivants: l'augmentation des distances, de la capacité des véhicules et du nombre de camions, ainsi que par l'abaissement des coûts d'exploitation notamment des coûts salariaux.

Il existe une majorité d'entreprises de très petite taille, en perte de part de marché depuis 1970 (graphique 10).

On comptait en 1993 un total de 5 244 entreprises (63,9% de l'ensemble) possédant moins de 5 véhicules. Mais la taille des firmes augmente tant au niveau du nombre de véhicules qu'au niveau de la charge utile (orientation vers l'international).

On assiste depuis 1970 à la diminution du nombre d'entreprises de transport routier professionnel en Belgique (graphique 11).

• Leur nombre global est passé de 11 579 en 1970 à 8 172 en 1993, soit une perte de 29,4%. Cette baisse est relativement faible pour les entreprises titulaires d'un permis V (-18%), elle est très accentuée pour les transporteurs titulaires d'un permis P (-62%). Il faut noter que les entreprises P sont constituées principalement d'entreprises de très petite taille dont la diminution est responsable de la chute du nombre des entreprises P. A titre d'exemple, la part des firmes possédant un véhicule s'est effondrée de moitié sur la période au profit d'autres catégories. Elles ont été les plus touchées par les crises d'une part et par la politique de liberté des prix de 1986 dont l'effet a été un abaissement des tarifs, les mettant dans une position concurrentielle fragile (surcapacité, difficultés de trésorerie). Enfin, un bon nombre d'entre elles s'orientent de plus en plus vers l'international.

• L'augmentation spectaculaire du nombre des grandes entreprises est à nuancer par l'existence des entreprises de location de véhicules qui ne sont pas de véritables entreprises de transport.

Le secteur des transports belges a été marqué par des regroupements de transporteurs à vocation internationale au début des années 90. Les entreprises regroupées sont les mieux armées sur le marché international. La nouvelle organisation basée sur le « juste à temps » permet au transport routier d'avoir une place dans le système productif, comme industrie et non plus comme un simple service (Savy et Rowe, 1990). Ce phénomène se traduit par une évolution du comportement des chargeurs qui préfèrent recourir à un seul opérateur pour l'ensemble de leurs prestations: une firme multiservices organise l'ensemble de leurs transports. L'accent est mis sur la diversification, la gestion rigoureuse et moderne, le rapport qualité-prix.

Les recours au marketing, à la logistique, à l'investissement en EDI (*Echanges de Données Informatisés*), à l'organisation des chargements de retour et les contacts avec les chargeurs font preuve de l'effort de restructuration de la plupart des entreprises de transports routiers. Elles limitent les investissements dans la flotte de véhicules et les frais de personnel qui sont les deux composantes principales du prix de revient.

- L'évolution du nombre d'entreprises est différente selon les régions. En 1988, la partie wallonne enregistre une perte de 59% d'entreprises P et de 39% d'entreprises V, tandis que la partie flamande connaît une perte de 65% d'entreprises P et une stabilisation d'entreprises V.

Le nombre d'entreprises détenant une autorisation de transport international augmente de façon régulière pour toutes les catégories de firmes au cours des années 80

(graphique 12).

- Parmi celles-ci, il y a 45% d'entreprises V dont 76,1% de grandes firmes en 1988. C'est dans la région flamande que l'on trouve le plus grand nombre d'entreprises travaillant à l'international (47% contre 40% en région wallonne). En 1991, 80% des entreprises de plus de 20 véhicules exploitent en international mais ce sont les petites entreprises qui ont le plus développé cette activité entre 1991 et 1992, principalement avec la France et l'Allemagne.

Les mesures de la politique de libéralisation de 1986 ont permis de multiplier les autorisations étrangères (accords bilatéraux et multilatéraux) de transport avec les pays tiers. En 1991 le contingent communautaire en faveur des entreprises belges, était de 550 000 avec la France et 430 000 avec l'Allemagne.

- Le trafic bilatéral franco-belge effectué par les transporteurs belges est principalement concentré sur la région Nord-Pas-de-Calais (44% des échanges bilatéraux en 1989) et seules les régions Bourgogne, Franche-Comté et Midi-Pyrénées génèrent pour eux un trafic de retour plus important que le trafic aller.

Les principaux acteurs du transport professionnel belge (tableau 5)

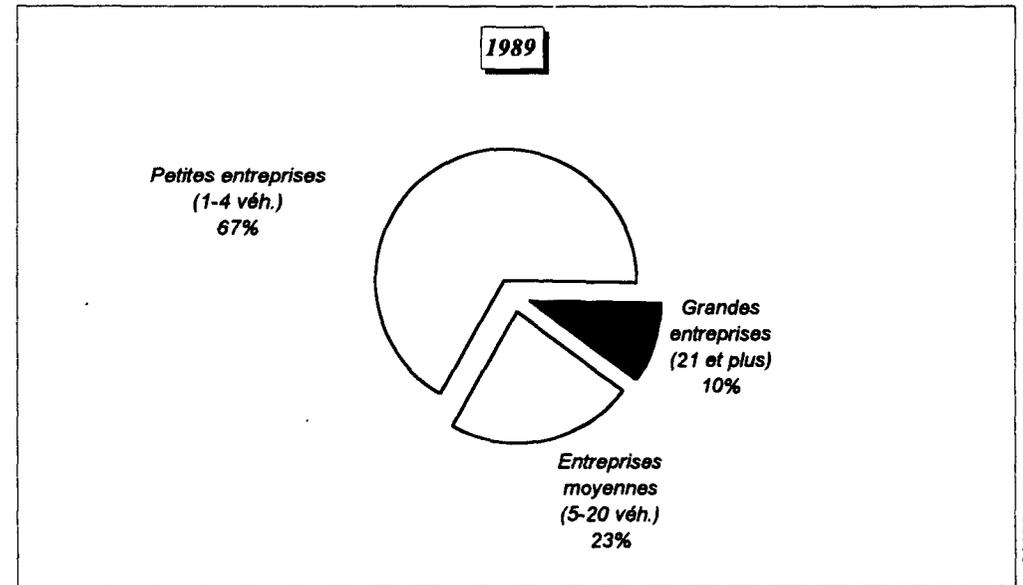
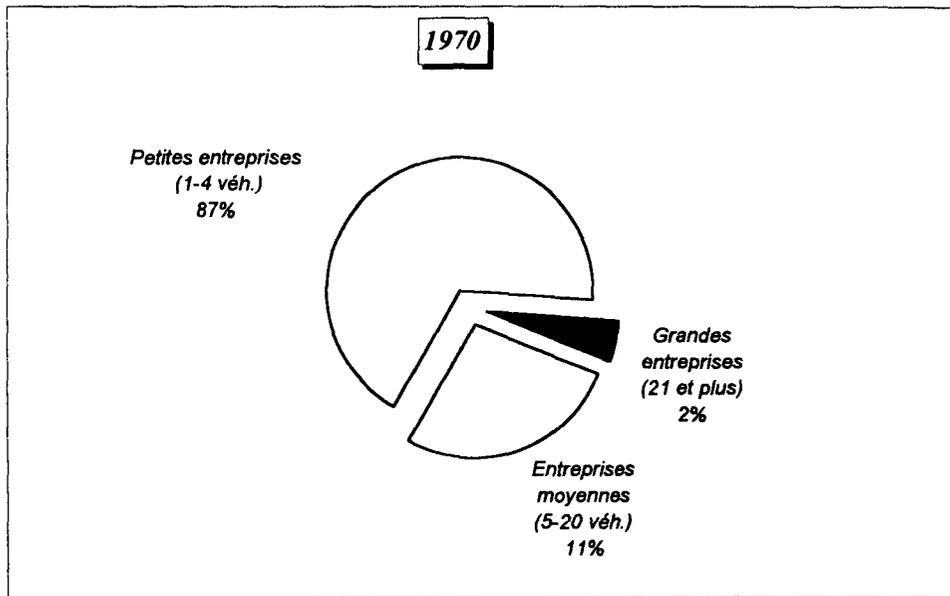
- Les transporteurs belges occupent une part importante dans le marché européen. Les volumes en tonnage échangés avec l'Europe sont de l'ordre de 98,5% en 1988, dont la moitié avec la France. De plus, le début des années 90 est marqué par des regroupements d'entreprises, les transporteurs concentrant leurs efforts sur une intégration européenne.

- Les principales fédérations du transport belge sont: la FEBETRA, la SAV, l'UTPR, la VVL. Les transporteurs en compte propre sont regroupés au sein de la VBO.

Ce sont des unions professionnelles qui ont pour vocation l'étude, la protection et le développement des intérêts professionnels des transporteurs membres.

La FEBETRA, créée il y a 45 ans, a dressé un bilan sur la situation des transporteurs en Belgique en 1991 dans *Le Livre Vert*. Elle traite des volets social, légal, fiscal, technique. Elle sollicite une harmonisation urgente de la fiscalité et de la technique et réclame une meilleure compréhension et un soutien des pouvoirs publics. Elle met particulièrement en garde contre une libéralisation irréfléchie, que les transporteurs belges risquent de payer cher.

graphique 10: Part du marché de diverses entreprises selon leur taille



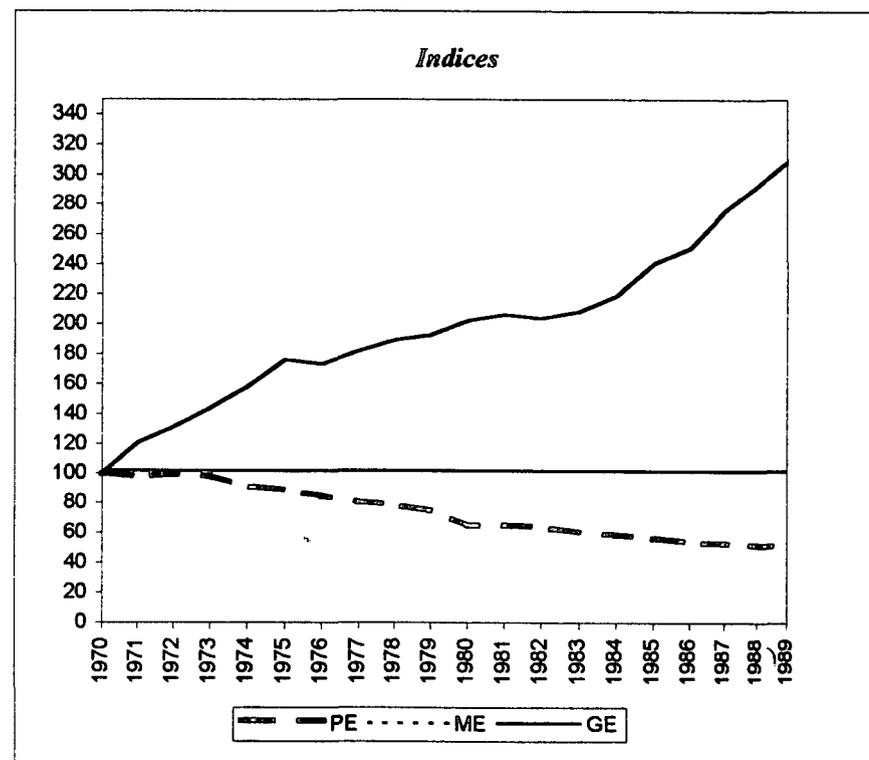
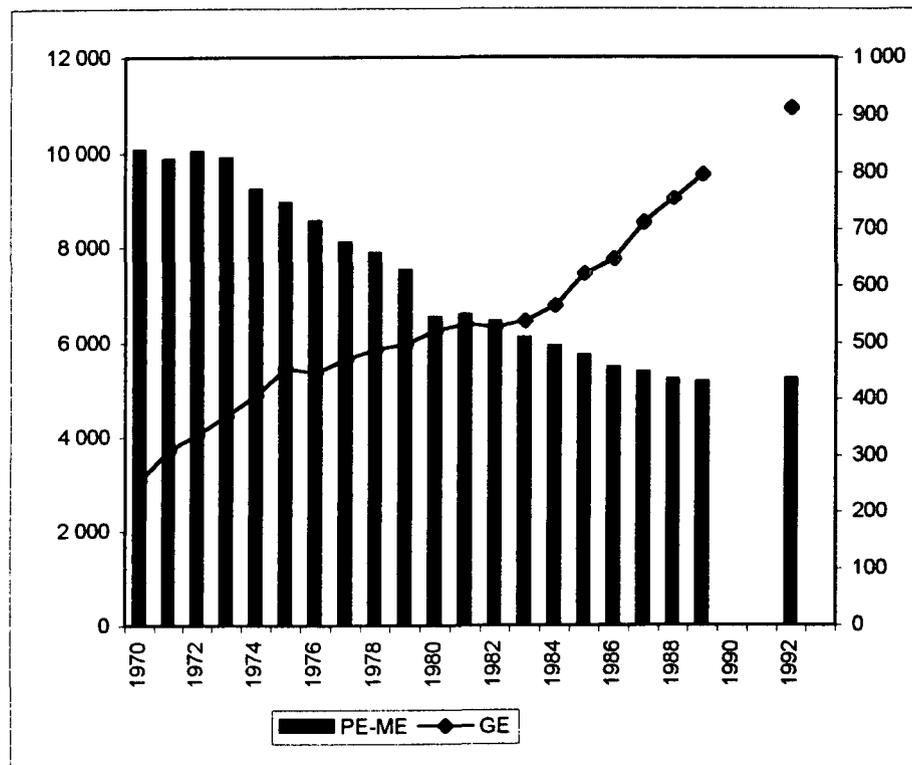
Source: Transport routier (1989)

graphique 11: Evolution du nombre d'entreprises belges en 3 catégories

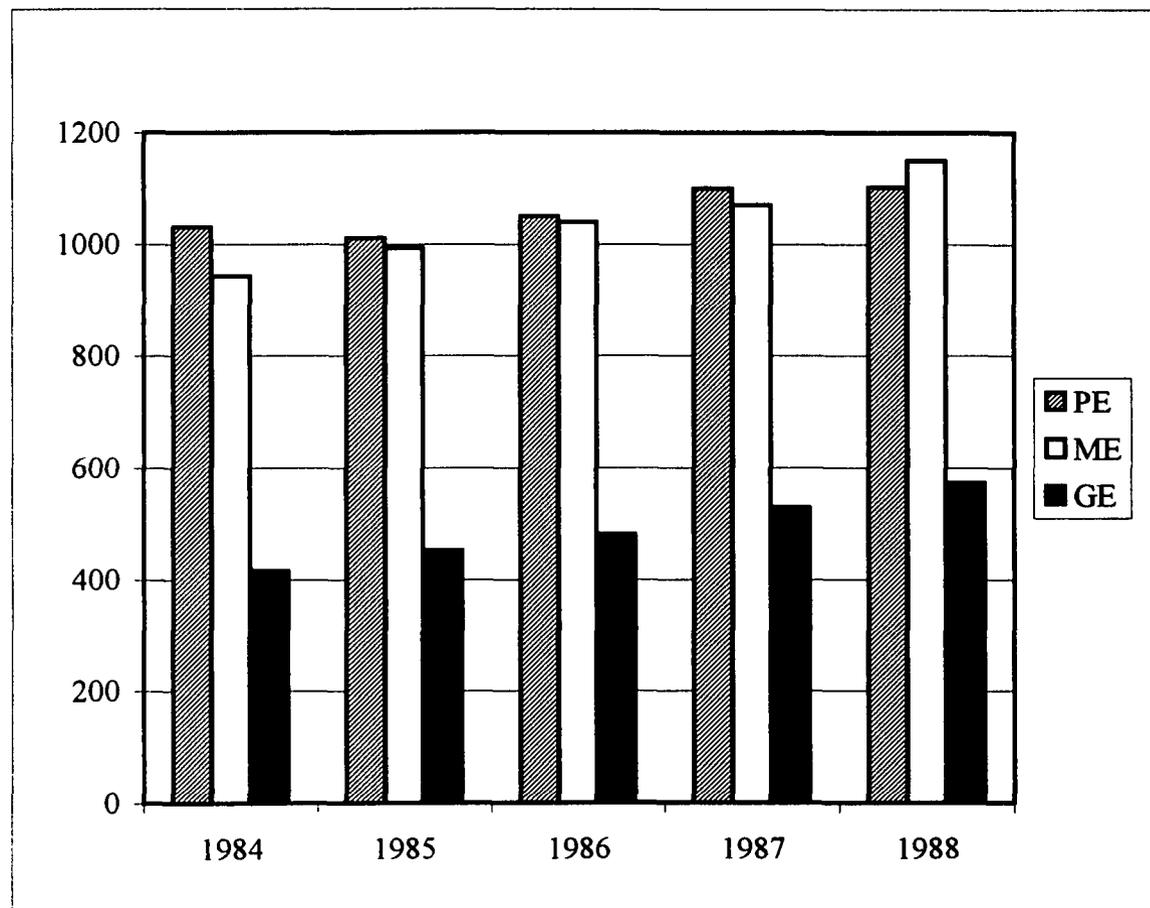
Petites entreprises: 1 à 4 véhicules

Moyennes: 5 à 20 véhicules

Grandes: plus de 20 véhicules



graphique 12: Nombre d'entreprises détenant une autorisation à l'international



Source : ITR

tableau 5: CLASSEMENT DES PRINCIPAUX ACTEURS EN BELGIQUE

Entreprises (maison mère) 1990	Chiffre d'affaires en millions de FB	Flotte de véhicules	Effectifs
Ziegler	5 202	750	1 057
Danzas	2 291	300	509
Depaire Edmont (SBCB)	2 268	355	616
Coulier	1 862	1 504	517
Essers & ZN	1 820	190	101
Wagner Ultra Rap.	1 500	550	226
Gerlach	1 255	nc	325
Dejicker	1 128	503	243
Vandecasteele (Gefco)	948	73	243
Supertransport	853	830	235

Source : Camions Magazine

Entreprises 1992	CA MFB	Siège Social
Intercontainer	14 981	Bruxelles
Ziegler	5 692	Bruxelles
SBT	2 142	Grimbergen
Edmont Depaire	2 006	Anvers
Konig & C°	1 908	Anvers
Frans Maas	1 615	Anvers
Transport Route Wagon	1 568	Bruxelles
DHL Worlwide Network	1 552	Bruxelles
Universal Express	1 458	Bruxelles
Interfrigo	1 423	Bruxelles

1 franc belge = 0,16 franc français

Source : l'Officiel des Transports

tableau 5: CLASSEMENT DES PRINCIPAUX ACTEURS EN FRANCE

Sociétés 1990	CA MFF	Flotte de véhicules	Effectifs
Bourgey & Montreuil	1883	2340	2936
Calberson	8 061	3200	13198
CAT	1 769	360	707
Causse-Walon	1 312	1 244	nc
Danzas HP	3 000	1 500	4332
Draguet Sarl	732	nc	170
Ed. Dubois & Fils	1 600	550	2700
Finaltra Groupe Heppner	908	309	1750
France Distribution System	1 000	550	1200
Geatrans	1 550	1 700	2500

Source : Camions Magazine

Sociétés 1993	CA MDFP	Siège Social
Groupe Scéta	17,20	Levallois-Perret
Gefco	6,50	Courbevois
Novalliance	6,00	Paris
STEF/TFE	4,50	Paris
Danzas	4,10	Paris
CAT	2,70	Boulogne Billancourt
Dubois & Fils	2,50	Roubaix
Groupe Giraud (Sogétrans)	2,30	Vitry sur Seine
Groupe Norbert Dentressange	2,00	Saint-Vallier
Causse-Wallon	1,50	Vélizy-Villacoublay

Source : l'Officiel des Transports

POUR EN SAVOIR PLUS

- **AMBROSINI Christian**, «*Les transports terrestres de marchandises en Belgique* »
Laboratoire d'Economie des Transports. Unité mixte de recherche du CNRS n° 20
Université Lumière Lyon 2, Ecole nationale des travaux publics de l'Etat. Nov. 1989.
- **BOSSARD CONSULTANTS**, «*Etude de l'impact de la fiscalité spécifique du transport routier dans six pays européens* », Ministère des Affaires Européennes . - Transport . Mars 1990.
- **BULLETIN DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE**, «*Eurovignette*», n° 2622 , 17 juillet 1995.
- **EUROSIRIS-LATTS**, «*Le transport combiné en Belgique* ». Rapport réalisé par la SPI dans le cadre de l'étude «*Transport intermodal en Europe, intégration et diversité* », commandé par le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, 24 août 1994.
- **FEBETRA**, «*Livre Vert des transporteurs belges* », 1991.
- **INRETS-G.R.R.T.**, «*Grandes infrastructures de transport et territoires* », Entreprises de transport et infrastructures dans le Nord-Pas-de-Calais. Castalain D. & Lombard J. Lille, 8-9 Juin 1995.
- **OEST**, «*Transport au Bénélux* ». Dossiers européens du CDT, Juin 1995.
- **L' OFFICIEL DES TRANSPORTS**,
«*Eurovignette, mode d'emploi* », n° 1817, 8 octobre 1994.
«*Le transport belge s'ultra-libéralise* », n° 1827-1828 , 17 décembre 1994.
«*Eurovignette: la grogne des transporteurs frontaliers* », n° 1834, 11 février 1995.
«*Eurovignette: cessez le feu* » n°1856, 15 juillet 1995.
- **PERSPECTIVES ECONOMIQUES DE L' OCDE**. Juin 1995.
- **RAPPORT DU GROUPE DES SAGES**, «*Le transport routier de marchandises au sein du marché unique européen* ». Juillet 1994.
- **TRANSPORT ECHO**, «*Comparaison du prix de revient des transporteurs routiers de la CEE* ». Février 1992.
- **TRANSPORT MAGAZINE**, «*La Belgique en bonne position sur le marché intra-communautaire* », 1992.
- **M. de FALLEUR, V. VANDEVILLE, JL. VAN GHELUWE/** (GREa, INSEE)
«*Les flux frontaliers de main-d'oeuvre: les échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique* ». Cahiers Economiques de Bruxelles, n° 144, 4^{ème} trimestre de 1994.
- **JP. GRAFE**, Ministre des Travaux publics. «*Développer les infrastructures de transport de la Wallonie pour placer la région au coeur de l'Europe* ».

- **Marc LEMLIN**, Cabinet du Ministre de l'Aménagement du territoire, du Patrimoine et des Transports, « *La politique d'aménagement du territoire et de mobilité en Région wallonne* ».

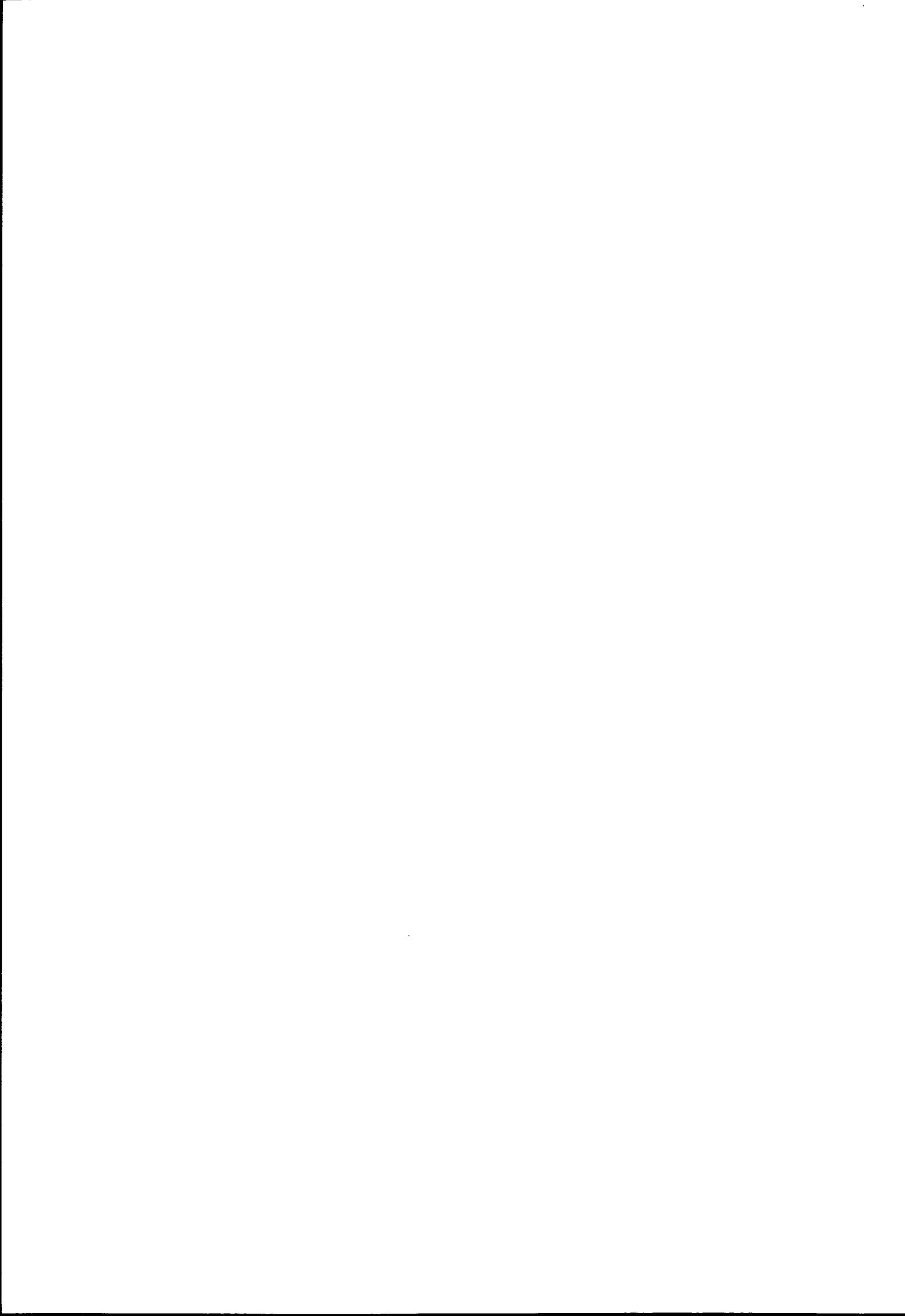
- **Abdeslam MARFOUK**, Département d'économie appliquée, Université libre de Bruxelles, « *Impact de l'infrastructure sur le développement régional* ».

* * * *

ANNEXES

⇒ *Questionnaires « TRM belge » (INS)*

⇒ *Echanges par pavillon en tonnages avec l'UEBL (source: EUROSTAT)*



2. Parcours total (en charge et à vide) effectué par le véhicule (en km).

JOUR	En Belgique	A l'étranger
Lundi		
Mardi		
Mercredi		
Jeudi		
Vendredi		
Samedi		
Dimanche		

3. Nature des transports

(Mettre une croix (x) dans le carré approprié et indiquer éventuellement le numéro de l'autorisation ou de la plaque).

Véhicule couvert par une autorisation générale de transport professionnel n°

Véhicule non couvert par une autorisation générale ou un certificat de transport (transport pour compte propre c.à.d. pour les besoins propres).

Certifié exact et complet

A le 19
(Signature)

Nom de la personne qualifiée pour donner éventuellement toutes précisions utiles :

N° de téléphone :

Vos déclarations permettront d'établir une statistique globale et anonyme des transports routiers de marchandises. Plus vos réponses seront précises et rapides, plus les résultats publiés par l'I.N.S. seront exacts et disponibles rapidement.

Les résultats de cette enquête ainsi que d'autres données statistiques relatives au secteur du transport sont publiés dans la revue "Statistiques du commerce et des transports".

Un extrait des derniers résultats disponibles est joint au présent formulaire.

Ce formulaire, dûment complété, doit être retourné endéans les 8 jours à :

INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE

Rue de Louvain 44

1000 BRUXELLES

L'A.R. soumet les utilisateurs de tracteurs et de véhicules utilitaires destinés aux transports de marchandises à l'enquête statistique sur l'utilisation de ces véhicules.

Ils doivent communiquer les renseignements demandés relatifs aux prestations de transports durant la semaine de référence.

Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont recherchées, poursuivies et punies conformément aux art. 19 à 23 de la loi du 4 juillet 1962 modifiée par la loi du 1^{er} août 1965.

MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE

3ème Direction - 2ème Section

Rue de Louvain 44 - 1000 BRUXELLES

Pour toute information

02 / 548.63.06

02 / 548.63.08

INVESTIGATION STATISTIQUE RELATIVE AUX TRANSPORTS ROUTIERS DE CHOSES REALISES POUR COMPTE PROPRE OU POUR COMPTE D'AUTRUI

Une étiquette a été apposée sur l'exemplaire du questionnaire destiné à l'I.N.S. Elle mentionne :

- un numéro de référence (à rappeler lors de toute correspondance);
- le premier jour de la semaine pour laquelle vous devez renseigner les transports;
- le numéro d'immatriculation de votre véhicule.

Les renseignements demandés dans ce formulaire, relatifs à l'utilisation du tracteur susmentionné, sont utilisés exclusivement à des fins statistiques.

Le tableau de la page 4 concerne les distances quotidiennes totales parcourues par votre tracteur, accompagné ou non d'une semi-remorque.

Le tableau des pages 2 et 3 concerne les trajets spécifiques des semi-remorques tractées avec chargement en considérant : - que le **départ du trajet** = lieu de prise en charge de la semi-remorque chargée et - que l'**arrivée du trajet** = là où la semi-remorque chargée est détachée du tracteur.

1. Avez-vous utilisé ce véhicule durant la semaine de référence ? (noircissez la case correspondante)

- Oui, alors ceci vous concerne, remplissez les tableaux suivants
- Pas roulé - cause :
- Non, car :
- Vendu à M
rue et localité code postal,
- Loué Dans ce cas, le locataire est tenu de remplir le formulaire. Mentionnez les noms et adresses des différents locataires du véhicule durant la semaine d'enquête. L'INS se chargera de contacter les locataires.
- M
rue et localité code postal
- M
rue et localité code postal
- M
rue et localité code postal
- Mis à la ferraille
- Autre (hors d'usage, réparation, ...)

2. Parcours total (en charge et à vide) effectué par le véhicule (en km).

JOUR	En Belgique	A l'étranger
Lundi		
Mardi		
Mercredi		
Jeudi		
Vendredi		
Samedi		
Dimanche		

3. Nature des transports

(Mettre une croix (x) dans le carré approprié et indiquer éventuellement le numéro de l'autorisation ou de la plaque).

Véhicule couvert par une autorisation générale de transport professionnel n°

Véhicule non couvert par une autorisation générale ou un certificat de transport (transport pour compte propre c.à.d. pour les besoins propres).

Certifié exact et complet

A le 19

(Signature)

Nom de la personne qualifiée pour donner éventuellement toutes précisions utiles :

N° de téléphone :

Vos déclarations permettront d'établir une statistique globale et anonyme des transports routiers de marchandises. Plus vos réponses seront précises et rapides, plus les résultats publiés par l'I.N.S. seront exacts et disponibles rapidement.

Les résultats de cette enquête ainsi que d'autres données statistiques relatives au secteur du transport sont publiés dans la revue "Statistiques du commerce et des transports".

Ce formulaire, dûment complété, doit être retourné endéans les 8 jours à :

INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE

Rue de Louvain 44

1000 BRUXELLES

L'A.R. soumet les utilisateurs de tracteurs et de véhicules utilitaires destinés aux transports de marchandises à l'enquête statistique sur l'utilisation de ces véhicules.

Ils doivent communiquer les renseignements demandés relatifs aux prestations de transports durant la semaine de référence.

Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont recherchées, poursuivies et punies conformément aux art. 19 à 23 de la loi du 4 juillet 1962 modifiée par la loi du 1^{er} août 1985.

MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE

3ème Direction - 2ème Section

Rue de Louvain 44 - 1000 BRUXELLES

Pour toute information

02 / 548.63.06

02 / 548.63.08

INVESTIGATION STATISTIQUE RELATIVE AUX TRANSPORTS ROUTIERS DE CHOSES REALISES POUR COMPTE PROPRE OU POUR COMPTE D'AUTRUI

Une étiquette a été apposée sur l'exemplaire du questionnaire destiné à l'I.N.S. Elle mentionne :

- un numéro de référence (à rappeler lors de toute correspondance);
- le premier jour de la semaine pour laquelle vous devez renseigner les transports;
- le numéro d'immatriculation de votre véhicule.

Les renseignements demandés dans ce formulaire, relatifs à l'utilisation du camion susmentionné, sont utilisés exclusivement à des fins statistiques. Si le camion tire une remorque, considérez le tout comme une cargaison unique, avec éventuellement livraison ou chargement chez plusieurs clients.

1. Avez-vous utilisé ce véhicule durant la semaine de référence ? (noircissez la case correspondante)

Oui, alors ceci vous concerne, remplissez les tableaux suivants →

Pas roulé - cause :

Non, car :

Vendu à M

rue et localité

code postal

Loué

Dans ce cas, le locataire est tenu de remplir le formulaire.

Mentionnez les noms et adresses des différents locataires du véhicule durant la semaine d'enquête. L'INS se chargera de contacter les locataires.

M

rue et localité

code postal

M

rue et localité

code postal

M

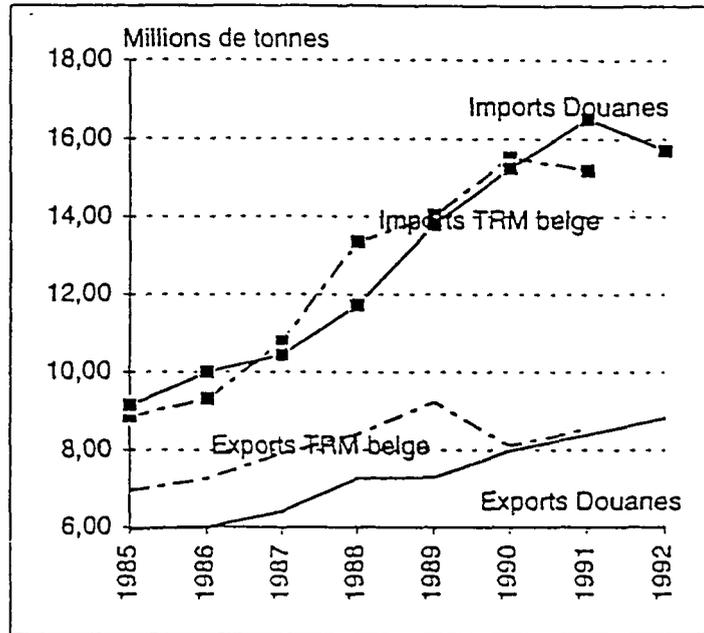
rue et localité

code postal

Mis à la ferraille

Autre (hors d'usage, réparation, ...)

Echanges avec l'UEBL, pavillon étranger



Echanges avec l'UEBL, pavillon français

