



HAL
open science

Les transports terrestres de marchandises en Belgique

Christian Ambrosini

► **To cite this version:**

| Christian Ambrosini. Les transports terrestres de marchandises en Belgique. 1989. halshs-00850301

HAL Id: halshs-00850301

<https://shs.hal.science/halshs-00850301>

Submitted on 6 Aug 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS

UNITE MIXTE DE RECHERCHE DU CNRS N° 20

MAISON RHONE-ALPES DES SCIENCES DE L'HOMME

UNIVERSITE LUMIERE-LYON 2

ECOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT

Christian AMBROSINI

**LES TRANSPORTS TERRESTRES
DE MARCHANDISES EN BELGIQUE**

**RAPPORT REDIGE POUR LE COMPTE DE
LA DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES
DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

Novembre 1989

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ici toute ma gratitude à :

- M. G. MACHENIL, Directeur de l'Institut du Transport Routier de Bruxelles,
- M. L. de VOGELAERE, Conseiller Général, service des Relations Publiques et du Protocole, Ministère des Communications du Royaume de Belgique,
- MM. F. PECHEUX et J. van STAPPEN, de l'Institut du Transport Routier,
- M. BOON, Chef du Centre de Documentation du Ministère des Communications,
- M. R. LEONARD, Ingénieur en Chef-Directeur des Ponts et Chaussées, service d'Exploitation des Voies Navigables, Ministère des Travaux Publics,
- MME Ch. MASSER, du service de Documentation de l'Institut pour le Transport par Batellerie,
- M. Th. DELAUNOIS, responsable du Centre de Documentation de la SNCB,
- M. L. DILLIE, du service de Documentation de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, Ministère des Communications,
- M. G. GEHENOT, Chef du service de vente de l'Institut Géographique National belge,

pour m'avoir fourni de multiples renseignements, cartes et documents divers sur les transports en Belgique.

SOMMAIRE

Remerciements	
Sommaire	
Avant-propos	
Chapitre 1 : Les caractéristiques physiques et socio-économiques de la Belgique	1
1. La géographie physique	1
2. Les provinces et la population	3
3. L'activité économique	6
4. Le commerce extérieur	9
5. Le contexte socio-politique de la Belgique depuis 20 ans	13
51. La question linguistique	13
52. Conjoncture politique et économique	15
Chapitre 2 : Données générales sur le système des transports de marchandises en Belgique	23
1. Les réseaux d'infrastructures en Belgique	23
11. Les infrastructures routières	23
12. Les infrastructures ferroviaires	28
13. Les infrastructures fluviales	32
14. Les conduites	34
15. Les infrastructures et le trafic aériens	35
2. L'activité des ports belges	36
21. Le trafic maritime des principaux ports belges	37
22. Le trafic du port d'Anvers	41

3. Les transports terrestres en Belgique	47
31. Le trafic intérieur	47
32. Le trafic international	53
33. Le trafic total	59
34. Le trafic total par catégories de produits	66
 Chapitre 3 : La réglementation des transports routiers de marchandises en Belgique	 75
1. L'accès à la profession et son exercice en transport national	75
11. Evolution historique	75
12. La réglementation actuelle en transport national	81
2. L'exercice de la profession de transporteur routier en transport international	93
21. L'autorisation générale de transport international	94
22. Les autorisations étrangères	97
3. La réglementation des prix en transport national	103
31. Le tarif obligatoire CECA	103
32. Le tarif de référence vrac par benne	107
33. Les tarifs indicatifs	108
4. La réglementation des prix en transport international	110
41. Les anciens tarifs bilatéraux communautaires obligatoires	111
42. Les tarifs bilatéraux communautaires de référence	115
43. Applications particulières des tarifs CECA et benne	116
5. La réglementation sociale	116
6. La réglementation technique	120
7. Les marchandises dangereuses	123
8. Contrôles et sanctions	124

Chapitre 4 : Le secteur des transports routiers de marchandises en Belgique	129
1. Le parc des véhicules routiers de marchandises	129
11. Le parc total selon la charge utile des véhicules	129
12. Le parc total selon le régime de transport	132
13. Le parc des véhicules pour compte d'autrui	137
2. Les entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui	141
21. Evolution du nombre des entreprises selon les licences de transport	141
22. Evolution du nombre des entreprises selon le nombre de véhicules	144
23. Evolution du nombre d'entreprises détenant une autorisation de transport international	146
24. Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui selon les licences de transport	148
25. Eléments sur l'exploitation des entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui	150
3. Le trafic national de marchandises par route	158
31. Le trafic selon le régime de transport	158
32. Le trafic par produits	166
4. Le trafic international de marchandises par route	169
41. Les trafics réalisés sous pavillon belge	170
42. Les trafics réalisés par les autres transporteurs de la CEE	180
5. Perspectives d'avenir pour les transports routiers de marchandises en Belgique	187
 Chapitre 5 : Les autres modes de transports terrestres	 193
1. Le secteur des transports par voies navigables	193
11. Le fonctionnement du secteur	193
12. Données sur les entreprises	196
13. La flotte de navigation fluviale	197

14. Le trafic national	199
15. Le trafic international	202
16. Perspectives pour les transports fluviaux	207
2. Les transports ferroviaires	209
21. Données générales	209
22. Les trafics	210
23. Perspectives pour les transports ferroviaires	216
Conclusion	219
Liste des cartes, graphiques et tableaux	221
Bibliographie	229
Table des matières	233

AVANT-PROPOS

Cette étude a pour objectif de présenter les principaux traits qui caractérisent le système des transports terrestres en Belgique, tant au niveau socio-économique que réglementaire.

A de nombreuses reprises, nous avons jugé utile d'établir des comparaisons avec d'autres pays de la CEE, notamment la France et les Pays-Bas qui sont, avec la RFA, les partenaires commerciaux les plus importants de la Belgique.

Par ailleurs, dans nos analyses, nous avons veillé à toujours garder présente à l'esprit la perspective du grand marché européen de 1993. Cela nous a été d'autant plus aisé que les pouvoirs publics, de même qu'un certain nombre de transporteurs, semblent parfaitement conscients des enjeux de cette échéance.

Enfin, il nous est apparu que le relief et la position géographiques de la Belgique sont de nature à expliquer son rôle de plaque tournante dans les échanges ouest-européens. A ces caractéristiques physiques s'ajoutent bien évidemment des éléments historiques, politiques, sociaux et économiques qui font de ce pays une entité nationale spécifique.

Bien entendu, ce contexte éclaire la situation actuelle et l'évolution récente du système des transports de manière aussi substantielle que les règles qui régissent ce dernier de l'intérieur.

C'est la raison pour laquelle nous débutons ce rapport par une présentation, dans le chapitre premier, des principales caractéristiques physiques et socio-économiques de la Belgique.

Un deuxième chapitre fait état de données générales sur le système des transports de marchandises dans le royaume (infrastructures et comparaisons intermodales des trafics). Bien qu'axée sur les transports terrestres, cette étude ne pouvait ignorer la présence, en Belgique, d'Anvers, l'un des plus grands ports mondiaux. C'est pourquoi une partie du chapitre 2 est consacrée à l'activité des ports belges et à son impact sur les autres modes de transports.

Le mode routier, s'il ne fait pas disparaître, loin de là, les modes ferroviaire et fluvial, comme dans d'autres pays de la CEE, connaît toutefois un essor particulier ces dernières années. Pour illustrer cette situation, nous avons consacré deux chapitres aux transports routiers de marchandises : le chapitre 3 rend compte des aspects réglementaires et de leur évolution récente ; le chapitre 4 analyse de façon détaillée le secteur depuis une vingtaine d'années et insiste sur les données actuelles en matière de trafics internationaux.

Enfin, le chapitre 5 complète l'analyse commencée au chapitre 2, dans le cadre intermodal, des modes fluvial et ferroviaire.

CHAPITRE 1

LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES DE LA BELGIQUE

Même si cette étude a essentiellement pour objectif l'analyse du secteur des transports terrestres, il va de soi que la configuration physique du pays et son emplacement privilégié au sein de la CEE (lien entre les pays du Nord et ceux du Sud d'une part, ceux de l'Est et la Grande-Bretagne et l'Irlande d'autre part) expliquent grandement les hauts niveaux de densité et de qualité atteints par les réseaux d'infrastructures dans le Royaume de Belgique. De même, les principales caractéristiques socio-économiques de la Belgique dans les années récentes éclairent particulièrement bien l'évolution des trafics des différents modes de transport.

1. LA GEOGRAPHIE PHYSIQUE

Le Royaume de Belgique, l'un des plus petits pays de l'Europe occidentale, est limité au nord par les Pays-Bas, au nord-est par la République fédérale d'Allemagne, au sud-est par le Grand-Duché de Luxembourg, au sud et à l'ouest par la France et au nord-ouest par la Mer du Nord.

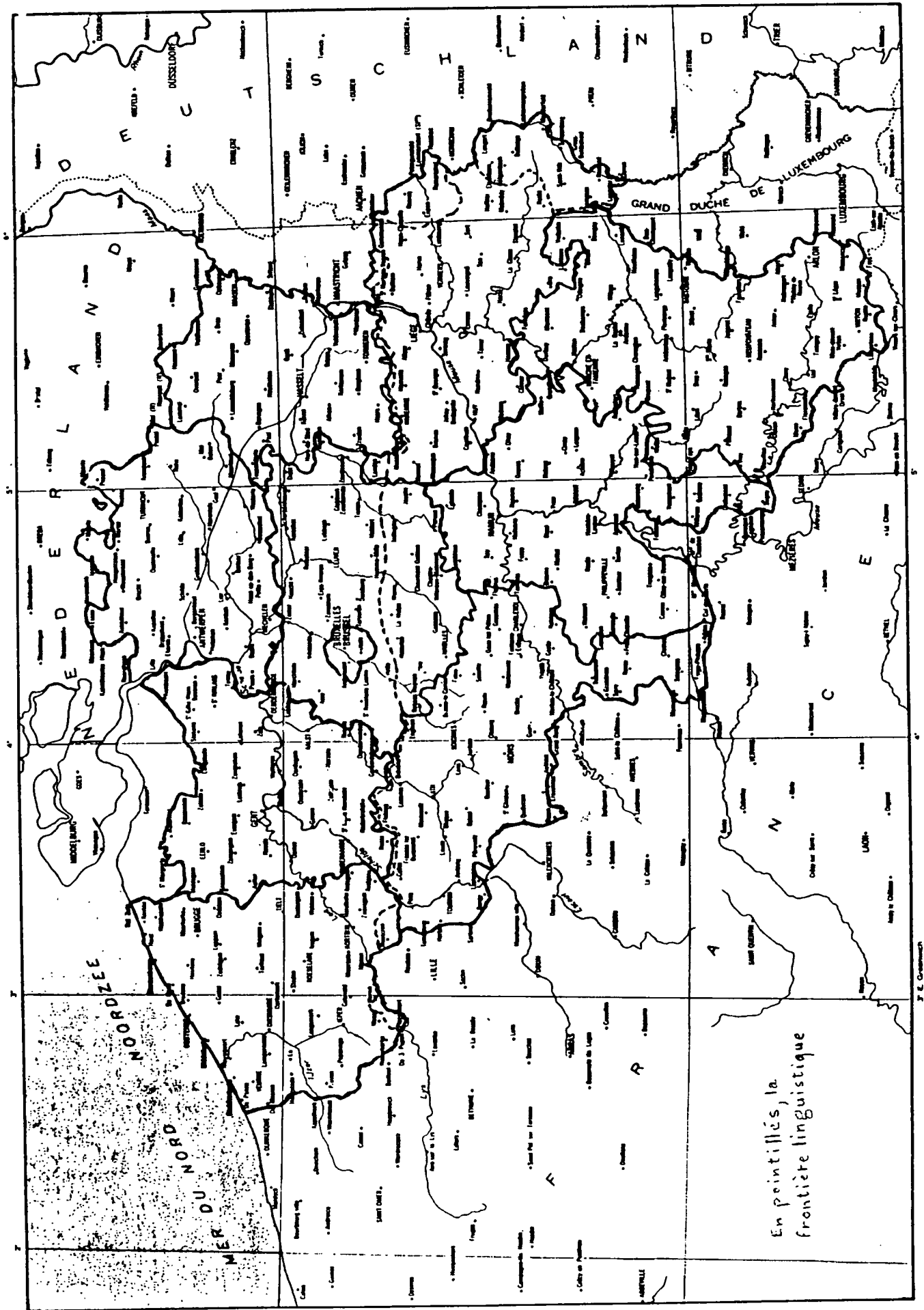
Sa superficie est de 30.519 km², soit 1,4% de celle de l'ensemble des douze pays de la CEE (2.258.000 km²). Le territoire belge est environ 18 fois plus petit que la France ; il est comparable à son voisin du Nord : les Pays-Bas, qui couvrent 41.000 km², ou encore à des régions françaises, comme Provence-Alpes-Côte d'Azur (31.400 km²), la Bourgogne (31.582 km²) ou les Pays de la Loire (32.082 km²). Voir la carte n° 1.

On remarquera que les frontières de la Belgique, Etat créé en 1830 par scission d'avec les Pays-Bas, sont assez artificielles. Elles résultent en effet de traités internationaux peu soucieux des contours naturels (fleuves et rivières, par exemple).

L'extrême sud-est du pays, jouxtant le Grand-Duché de Luxembourg, correspond à la Lorraine belge. C'est le prolongement naturel du Bassin Parisien, au relief caractérisé par des côtes (cuestas) de faible altitude (200 à 400 m). Hormis cette partie du territoire, on constate que les altitudes décroissent presque régulièrement depuis le sud-est, où l'on trouve le massif ardennais, jusqu'au nord-ouest près de la mer du Nord.

Le plateau ardennais, qui couvre à peu près complètement la province belge du Luxembourg et la moitié est de celle de Liège (voir la carte n° 1), correspond aux altitudes les plus élevées du royaume (400 à 700 m). On trouve le point culminant de la Belgique, le signal de Botrange (694 m), au nord du plateau, dans les Hautes Fagnes, à une dizaine de kilomètres seulement de la frontière allemande. Même s'il ne s'agit pas d'altitudes impressionnantes, on remarquera cependant que la densité de population, de même que celle des infrastructures de transports, ainsi que celle des industries, sont les plus faibles du pays.

Carte n° 1



La Belgique et ses provinces

J. E. GUYONNET

A l'ouest du plateau ardennais, on trouve le plateau forestier du Condroz (entre 200 et 350 m d'altitude), limité au nord par le sillon houiller Sambre-Meuse, de Charleroi à Liège. Puis vient, à peu près au centre de la Belgique, le plateau brabançon limité à l'ouest par celui du Hainaut (au nord de Mons) et à l'est par celui de la Hesbaye (au nord de Liège). Ces plateaux ne dépassent pas 200 m et rappellent la Picardie française.

Au sud de la Flandre-Occidentale, près de la frontière française, sont situés les monts des Flandres, dont le point culminant est le mont Kemmel (159 m), derniers contreforts des plateaux du Hainaut. L'ouest et le nord du pays sont formés de plaines ayant moins de 50 m d'altitude. On distingue les plaines côtières de la Flandre maritime, celles du pays de Waes, au nord de l'Escaut entre Gand et Anvers et enfin la Campine, qui s'étend sur la quasi totalité des provinces d'Anvers et du Limbourg, annonce le relief très plat des Pays-Bas voisins.

Nous clorons ce point en soulignant que la géographie de la Belgique est le prolongement naturel de celle des pays limitrophes. D'où le rôle privilégié du royaume, véritable carrefour des nombreux flux de circulation est-ouest et surtout nord-sud. En ce qui concerne les voies d'eau, le pays reçoit de la France un grand nombre de fleuves et rivières importants : d'ouest en est, l'Yser, la Lys et la Deule, la Scarpe et l'Escaut, la Sambre et la Meuse, qui ont permis un fort développement des transports par voie d'eau, grâce à un relief particulièrement favorable et à la présence de minerais (essentiellement le charbon), générateurs d'un intense courant d'industrialisation, dès la deuxième moitié du 19^{ème} siècle. N'oublions pas non plus que la Belgique se trouve en bordure de la mer du Nord, l'une des plus intensément sillonnée par tous les bateaux de commerce du monde entier.

2. LES PROVINCES ET LA POPULATION

La Belgique est composée de neuf provinces (voir la carte n° 1 et le tableau n° 1). Quatre d'entre elles, situées au nord, sont intégralement néerlandophones : d'ouest en est, on distingue la Flandre-Occidentale, la Flandre-Orientale, Anvers et le Limbourg. Au sud et à l'est, on trouve quatre provinces francophones : d'ouest en est, on trouve le Hainaut, Namur, Liège au nord et le Luxembourg au sud. Le long de la frontière allemande, bien que le Français et le Néerlandais soient les deux principales langues du pays, il existe une zone linguistique de parler allemand, héritage de la première guerre mondiale, à l'est de la province de Liège, dans l'arrondissement de Verviers (les différentes zones linguistiques sont mentionnées en pointillés, sur la carte n° 1). Enfin, à peu près au centre de la Belgique, la province du Brabant, dans laquelle se trouve située la capitale Bruxelles, est coupée linguistiquement en deux (environ deux-tiers de parler néerlandais au nord et un tiers de parler français au sud). A noter que l'arrondissement de Bruxelles, enclavé dans la partie flamande du Brabant, est une zone officiellement bilingue, à l'intérieur de laquelle le Français est parlé par environ 80% de la population.

On peut remarquer que la plus petite des provinces belges, le Limbourg, couvre une superficie de 2.422 km², comparable à un petit département français comme les Yvelines (2.284 km²). La plus importante, le

Luxembourg, atteint 4.440 km², soit à peu près la superficie des Hautes-Pyrénées (4.464 km²). L'arrondissement de la capitale couvre 161 km², soit un peu plus que la ville de Paris (105 km²).

Tableau n° 1

Les neuf provinces belges : superficie (en km²), population en 1987 et densité (en nombre d'habitants par km²)

PROVINCES	CAPITALE	SUPERFICIE	POPULATION	DENSITE
ANVERS	ANVERS	2868	1585000	552,6
BRABANT	BRUXELLES	3358	2219000	660,8
HAINAUT	MONS	3786	1274000	336,5
LIEGE	LIEGE	3862	991000	256,6
LIMBOURG	HASSELT	2422	734000	303,1
LUXEMBOURG	BASTOGNE	4440	226000	50,9
NAMUR	NAMUR	3666	414000	112,9
FLANDRES E	GAND	2982	1329000	445,7
FLANDRES O	BRUGES	3135	1093000	348,6
TOTAL		30519	9865000	323,2
BRUXELLES		161	973000	6043,5
R FLAMANDE		13513	5686000	420,8
R WALLONNE		16845	3206000	190,3
dt ALLEMAND		854	66000	77,3

Tableau n° 2

Les principales villes de Belgique (population supérieure à 400.000 habitants en 1987)

VILLES	SUPERFICIE	POPULATION	DENSITE
BRUXELLES	161	973	6043,5
ANVERS	1000	919	919,0
LIEGE	797	592	742,8
HAL/VILVOR.	943	523	554,6
GAND	944	485	513,8
CHARLEROI	555	429	773,0
LOUVAIN	1163	422	362,9

En 1987, la population belge atteint 9.865.000 habitants, soit 3,1% de la population de l'Europe des Douze (321.920.600 habitants). La densité du pays (323 habitants au km²) est l'une des plus élevées du monde, avec les Pays-Bas. Dans l'ensemble du pays, cette population a doublé entre 1850 et 1950. Depuis, sa croissance s'est fortement ralentie. Si l'on prend comme base l'année 1971, durant laquelle le volume de la population était de 9.651.000 h, on voit que la progression n'a été que de +2,2% en 16 ans.

En 1986, le taux de natalité était de 11,9‰ et celui de mortalité de 11,3‰. On observe cette tendance à un accroissement naturel à peu près nul depuis le milieu des années 70. Et ce n'est pas le solde migratoire qui vient arranger les choses, bien au contraire, puisqu'il est quasiment toujours négatif depuis la fin des années 70. Il s'ensuit un vieillissement global assez important de la population.

Ce constat général est à nuancer selon la nationalité des résidents d'une part et selon les provinces du royaume d'autre part. On dénombre en effet 853.000 étrangers sur le territoire belge, soit à peu près 8,7% de la population totale. En 1986, le taux de natalité de cette partie de la population était de 14,4‰ (contre 11,7 ‰ pour les 9.012.000 nationaux belges), alors que son taux de mortalité n'était que de 5,2‰ (contre 11,9‰ pour les Belges !). Même si le solde relatif à des changements de nationalité joue en sens inverse pour chacun des deux types de population, l'accroissement total de la population est de 8‰ pour les étrangers et de -0,1‰ pour les Belges. Cette tendance s'est renforcée depuis une dizaine d'années.

Par ailleurs, si la région wallonne possède une superficie de 25% supérieure à celle de la région flamande, la population de cette dernière est près de 1,8 fois supérieure à celle de la région wallonne. Il s'agit-là d'une constatation importante, dans un pays secoué depuis toujours par une querelle linguistique entre Flamands et Wallons, exacerbée par des différences culturelles et économiques importantes. Peut-être le récent statut fédéral de la Belgique, officialisé par la loi du 8 août 1988 après une quinzaine d'années de discussions serrées, est-il de nature à apaiser les esprits dans chacune des communautés linguistiques (voir le point 5. du présent chapitre).

Le tableau n° 1 permet de remarquer que les provinces flamandes dépassent toutes d'assez loin la densité moyenne du pays, alors que pour la région wallonne, dont la densité moyenne ne représente même pas la moitié de celle de la région flamande, seule la province du Hainaut voit sa densité de population excéder la moyenne nationale. Le sud de la province de Namur et surtout celle du Luxembourg connaissent des valeurs très en dessous de la moyenne. Cette évolution n'est pas récente : depuis de nombreuses années, on constate un dynamisme démographique, mais aussi économique, plus important de la région flamande (en 1986, l'accroissement total a été de 1,7‰, contre -0,2‰ en Wallonie).

Si l'on croise la variable région avec la variable nationalité, on observe des faits significatifs du point de vue économique. En effet, si l'on observe, pour les nationaux belges, un écart moins marqué entre les deux régions (accroissement total de +1,1‰ en région flamande et de +0,1‰ en région wallonne, en 1986), il en va tout autrement pour la population étrangère car, à l'exception du Limbourg, l'accroissement total de cette population est très élevé en région flamande (+15,8‰ en 1986 contre -2,4‰ en Wallonie).

Enfin, le tableau n° 1 montre que la région bruxelloise tend à se dépeupler quelque peu au fil des ans. Ici encore la situation est contrastée : en 1986, si la population a diminué de 3,1‰, la population belge a diminué de 9,9‰, alors que la population étrangère a augmenté de 16,7‰ ! Les données récentes confirment également que la progression enregistrée par la partie de langue allemande, à l'Est du pays, est large-

ment due à la population étrangère (en 1986, on note une diminution totale de 2,2‰, mais -4,6‰ pour les nationaux belges et +14‰ pour les ressortissants étrangers).

Précisons encore que l'on trouve actuellement les taux de natalité les plus élevés (plus de 14‰) dans le Limbourg et Anvers, ainsi que dans le nord du Luxembourg. Les plus bas (moins de 8‰) sont situés dans la province de Liège. A l'opposé, les plus forts taux de mortalité (plus de 14‰) s'observent à l'ouest du Hainaut, dans la province de Liège et au nord-est du Luxembourg. Les plus faibles (moins de 8‰) caractérisent largement Anvers et le Limbourg. L'arrondissement de Bruxelles se situe dans la moyenne nationale.

Entre 1930 et 1985, la population a plus que doublé dans les provinces d'Anvers et du Limbourg, ainsi que dans le Brabant, à l'exception de la capitale. De manière générale, la population flamande s'est notablement accrue durant cette période, au détriment de la partie wallonne du pays.

Les provinces du Hainaut, du Brabant et de Liège sont celles où la population étrangère est la plus élevée (respectivement 15%, 14,2% et 12,9%, en 1987). Le pourcentage est de 25,9% pour la capitale.

Dans le tableau n° 2, nous avons fait apparaître les agglomérations de plus de 400.000 h en 1987. Compte tenu de l'exiguïté du territoire, ce nombre est élevé, mais n'est pas étonnant si l'on considère la densité totale. De manière générale, la Belgique est très urbanisée et plus de 90% de la population vit dans des communes de plus de 2.000 habitants. Seul le Luxembourg échappe quelque peu à ce schéma, du fait de sa très faible densité (la moitié de celle de la France, comparable à celle de la Lozère ou des Alpes de Haute-Provence). Ailleurs, les villes sont de taille moyenne et le contraste ville-campagne est très atténué.

3. L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Le niveau de la valeur ajoutée brute, aux prix du marché et à prix courants, selon les trois principaux secteurs économiques (primaire, secondaire et tertiaire), nous donne une bonne idée de la structure actuelle de l'activité en Belgique. En 1986, respectivement pour les trois secteurs, la valeur ajoutée brute était de 114,2 MMFB, 1.638,1 MMFB et 3.565,5 MMFB¹. Ainsi, la contribution de l'agriculture au PIB est-elle de l'ordre de 2,2%, celle des industries de 30,8% et celle des services de 67% (aux prix de 1980, les pourcentages sont respectivement de 2,5%, 33,7% et 63,8%).

A titre de comparaison, de façon à percevoir le sens de l'évolution récente, on peut considérer les mêmes données pour l'année 1976 : la valeur ajoutée du secteur primaire était de 78,6 MMFB (2,9%), celle du secteur secondaire de 1.007,4 MMFB (37,4%) et celle du secteur tertiaire de 1.609 MMFB (59,7%). Aux prix de 1980, les pourcentages sont respectivement de 2%, 35,5% et 62,5%.

1. En 1989, un franc belge équivaut à peu près à 0,163 franc français. Pour avoir un ordre de grandeur rapide, même si le résultat est un peu grossier, on peut diviser par six les sommes exprimées en francs belges pour obtenir les sommes en francs français.

Plusieurs constatations s'imposent, à commencer par la situation de l'agriculture dans le pays. Son apport paraît modeste au regard des autres activités, d'autant plus que l'espace agricole n'occupe globalement guère plus de la moitié de l'espace national ; souvenons-nous à cet égard de la densité urbaine qui caractérise le royaume. Toutefois, il est bon de préciser que les rendements des exploitations sont très élevés, grâce à des cultures intensives, à l'instar de ce que l'on observe aux Pays-Bas notamment. Cela explique pourquoi la valeur ajoutée (tant à prix courants qu'aux prix de 1980) du secteur a progressé d'environ 45% en dix ans. La moitié de la surface agricole, dans toute la partie sud-est du pays (Condroz et Ardenne), est occupée par des prairies et herbages, le reste par des cultures céréalières, maraîchères, horticoles et florales. De manière générale, les exploitations sont petites (en moyenne 15 hectares) : cette caractéristique tient largement à la nature des spécialisations agricoles, le maraîchage en particulier. On remarquera pour terminer que le poids du secteur tend à se maintenir sur les quinze dernières années.

Ce n'est pas le cas du secteur industriel, dont le poids dans l'activité économique nationale a décliné de 17,7% en dix ans en francs courants et de 5,1% en francs de 1980. La faiblesse constatée du secteur résulte de la crise actuelle et le retournement de tendance est récent et assez brutal. Cependant, on ne peut pas envisager d'un bloc l'évolution de l'ensemble du secteur secondaire. En effet, on observe des évolutions souvent très contrastées selon les secteurs d'activité. Comparons, pour nous en convaincre, les taux de croissance des industries les plus importantes en Belgique, entre 1976 et 1986, sur la base des valeurs ajoutées, aux prix de 1980. On note les évolutions suivantes : industries extractives -31,2%, industries agro-alimentaires +11,1%, industrie textile +5,8%, vêtements et chaussures -34,8%, bois et meubles +8,3%, industries chimiques +134,1% (l'accroissement des industries chimiques proprement dites et des industries du caoutchouc est plus important que celui des raffineries de pétrole, cokeries ou usines à gaz), cimenteries -19,8%, fer et acier -11,9%, métaux non ferreux +15,6%, fabrications métalliques et constructions navales +20,6% et enfin construction -21,8%.

Une analyse sectorielle plus approfondie, sur les quinze dernières années, confirme les tendances que laissent apparaître les pourcentages ci-dessus, à savoir que d'une part les industries chimiques, les métaux non ferreux et les fabrications métalliques sont les points forts de l'industrie belge actuelle et d'autre part le secteur minier, le textile et la sidérurgie sont notablement en perte de vitesse. De manière plus précise, en ce qui concerne ces dernières activités, on note que la décroissance qui affecte le secteur minier est presque régulière ; pour le textile, le creux de la vague se situe avant 1982, alors que pour le fer et l'acier, le fléchissement est plus récent (1984), après une période faite de hauts et de bas assez nettement marqués, depuis 1975.

De façon générale, si la Belgique a produit longtemps de la houille en grande quantité (jusqu'à 30 MT par an dans les années 60), il n'en est plus de même aujourd'hui (5,6 MT en 1976 et 7,3 MT en 1986, soit une diminution de 23,3% entre les deux dates). C'est pourtant l'exploitation de cette matière première, l'une des seules que le pays pouvait tirer de son sous-sol, qui est à l'origine de la localisation des principales zones traditionnelles d'industrialisation du royaume. Ainsi, il y a vingt-cinq ans, on pouvait encore caractériser l'ossature industrielle de ce dernier par un "U" allant d'Anvers à Liège, en passant par Charleroi et Namur, c'est-à-dire par le bassin houiller de la Belgique (axe Sambre-Meuse). Dès

les années 60 cependant, un autre couloir d'industrialisation s'est établi le long de la Lys et de l'Escaut, notamment autour de Gand (sidérurgie sur l'eau).

L'épuisement des réserves nécessitant le passage progressif à d'autres sources d'énergie (l'énergie pétrolière en particulier), la crise économique mondiale et les modifications de la demande expliquent pourquoi la Belgique a été frappée durement en 1974 et en 1980. Elle a du mal aujourd'hui encore à retrouver son second souffle et à mener à bien complètement la restructuration de ses industries, en vue de s'adapter aux conditions d'une concurrence internationale exacerbée par la présence des pays nouvellement industrialisés. Ce dernier point est important du fait du grand degré d'ouverture du pays vis-à-vis de l'extérieur (voir aussi la section 4 du présent chapitre). En matière d'énergie, la Belgique, dont le potentiel hydro-électrique est faible, s'est largement tournée vers le nucléaire qui fournit l'essentiel de l'électricité du pays, ainsi que vers le gaz naturel en provenance des Pays-Bas.

Ainsi, la croissance industrielle, très forte dans les années 60, s'est considérablement ralentie, surtout dans les secteurs traditionnels d'activités, le plus souvent localisés en Wallonie (au surplus, les difficultés économiques ont été aggravées notablement par les querelles linguistiques dont nous verrons les conséquences politiques dans le point 5 de ce chapitre). Ainsi en est-il notamment de la production d'acier, passant de 12,2 MT en 1976 à 9,8 MT en 1986 pour l'acier brut, de 8,5 MT à 7,4 MT pour l'acier et le fer finis).

Avec les experts de l'OCDE, on peut recenser les principales failles du secteur industriel en Belgique sur les dix ou quinze dernières années en remarquant la très grande dépendance du pays par rapport à l'état des marchés extérieurs et les difficultés d'adaptation des structures anciennes aux modifications engendrées par la crise (la Belgique fabrique trop de produits semi-finis, possède peu d'industries de pointe et de secteurs à haute valeur ajoutée). Sauf dans quelques secteurs, les investissements demeurent insuffisants : la politique industrielle nationale n'est pas à la hauteur des difficultés à surmonter en la matière (nécessité de restructurer les industries selon des spécialisations qui permettent une bonne compétitivité extérieure). Enfin, la (trop) faible taille des entreprises belges est à souligner ; le secteur du transport professionnel de marchandises par route ne fait pas exception à cette règle générale (voir le chapitre 4).

Le secteur tertiaire, dont le poids dans l'activité économique tourne désormais autour des deux-tiers, a progressé ces dernières années de façon très inégale selon les secteurs. Ainsi, les services bancaires et financiers ont presque doublé en 10 ans (en francs constants de 1980), les services médicaux ont crû de 41,9%, les services immobiliers de 32,8%, les services d'administration publique de 27,4%, ceux d'enseignement de 13,1% et le commerce intérieur a augmenté de 11,6%.

Quant au secteur des transports, les résultats globaux sont bien décevants : +3,4% seulement entre 1976 et 1986. Si l'on entre un petit peu dans le détail, on note que les prestations de services effectuées par les transports ferroviaires ont diminué de 4,4% en 10 ans. Celles de la route ont également baissé de 4,9% (le second choc pétrolier masque la réalité d'une évolution à la hausse qu'on observe depuis 1981, mais il n'en reste pas moins vrai que le niveau des prestations en 1976 était plus élevé

qu'en 1986). La voie d'eau est en nette perte de vitesse avec -21,5%, alors que l'activité portuaire connaît une croissance de 15,3%, de même que les prestations de services aériens (+41,7%).

Pour terminer ce point, précisons que le poids de chacun des secteurs primaire, secondaire et tertiaire, selon la population active employée, n'est pas très différent de ce qu'on observe pour les valeurs ajoutées en francs courants. En 1986, on a les pourcentages suivants : 2,8% travaillent dans l'agriculture, 28,6% dans l'industrie et 68,6% dans les services.

4. LE COMMERCE EXTERIEUR

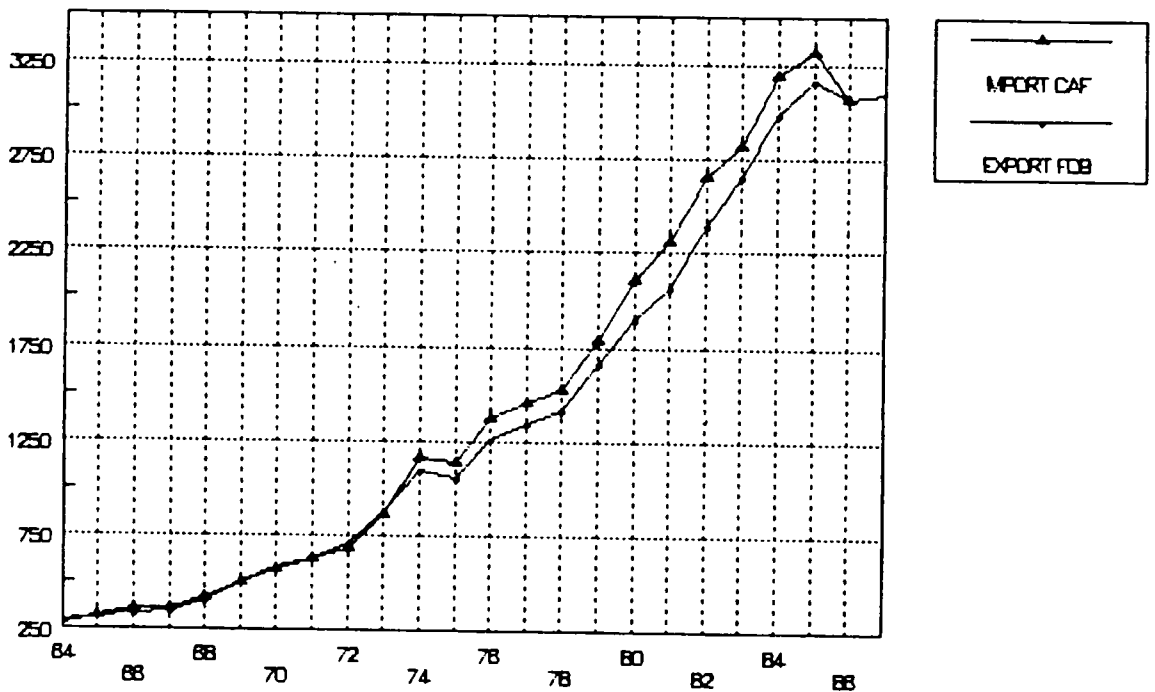
Deux séries de raisons expliquent pourquoi la Belgique est un pays dont le degré d'ouverture sur l'extérieur est très important. D'une part ce pays dispose de tous temps de peu de matières premières (hormis le charbon) et de peu d'énergie. Ses habitants ont donc constamment dû s'adresser aux pays étrangers afin de pallier ces carences naturelles pour assurer leur développement économique. D'autre part, la Belgique, pays de faibles dimensions, possède deux atouts remarquables : une situation géographique privilégiée au sein de l'Europe de l'Ouest et un relief particulièrement favorable aux déplacements. Il n'est donc pas étonnant que ce pays, traversé par des flux croissants est-ouest et nord-sud, joue un rôle de plaque tournante, encore renforcé depuis la création de la CEE qui fait de Bruxelles le centre de cette dernière. Remarquons que les flux de circulation et d'échanges qui sillonnent le territoire belge remontent au moins au Moyen-Age, époque de la puissance flamboyante des cités flamandes, telles que Bruges, Gand ou Anvers, enrichies par le commerce entre les pays du Nord de l'Europe et l'Orient, via l'Italie.

Si l'on s'en tient à la situation qui prévaut aujourd'hui et qu'on fasse une analyse succincte portant sur les vingt-cinq dernières années, force est de constater que les caractéristiques précédentes sont à l'origine de la grande sensibilité de la Belgique aux mouvements de la conjoncture économique internationale. En effet, en cas de récession généralisée, les débouchés extérieurs tendent à se restreindre. Dans la mesure où les exportations représentent près de 60% du PIB (3093 MMFB pour un PIB de 5185 MMFB en 1987), on comprend dès lors mieux les difficultés qui peuvent survenir. De manière symétrique, la Belgique importe plus de 80% de son énergie et de ses matières premières industrielles et l'ensemble de ses importations représente également près de 60% du PIB (3099 MMFB en 1987).

Le graphique n° 1 relate l'évolution des exportations (FOB) et des importations (CAF) de la Belgique depuis 1964. On notera l'impact particulièrement négatif du premier choc pétrolier sur les deux composantes du commerce extérieur, traduisant à la fois une baisse de la demande mondiale (notamment des principaux partenaires de la CEE) et une diminution presque équivalente de la demande intérieure (baisse du PIB en volume en 1975). Le second choc pétrolier, en Belgique, exerce une influence néfaste sur les importations, dont la croissance reste plus rapide que celle des exportations, pourtant très soutenue au regard des autres pays de la CEE, entre 1979 et 1984. L'année 1974 marque le début d'une rupture d'équilibre dont on ne verra la fin qu'en 1986.

Graphique n° 1

Les exportations (FOB) et les importations (CAF) de la Belgique, de 1964 à 1987 (en milliards de francs belges)

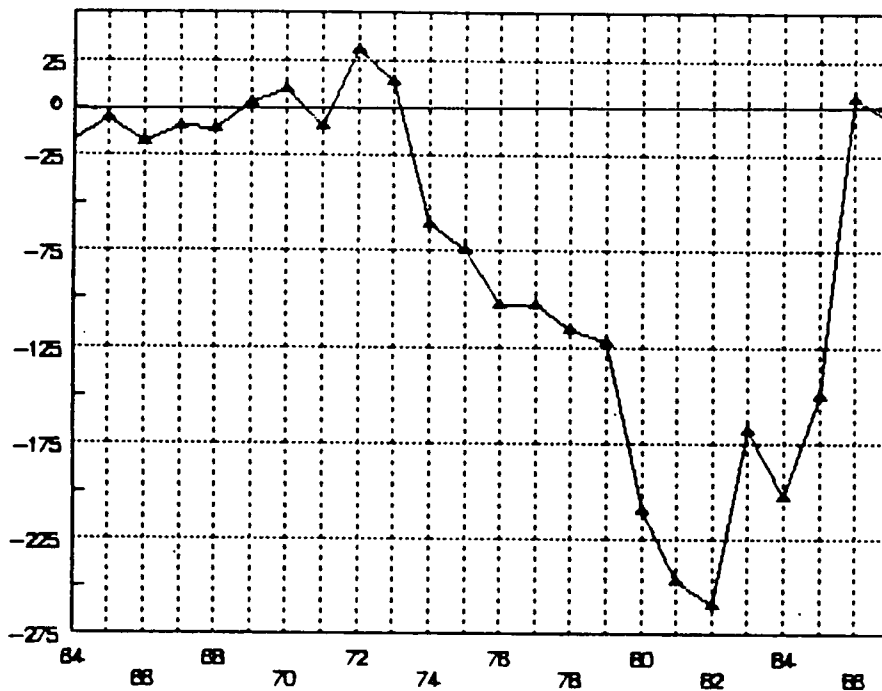


Avant 1974, il semble que la Belgique ait pu maintenir relativement bien sa balance des paiements en équilibre. Toutefois, l'échelle du graphique ne nous permet pas une analyse suffisamment fine. C'est la raison pour laquelle nous présentons, dans le graphique n° 2, les variations de la balance commerciale belge, entre 1964 et 1987. On visualise ainsi nettement mieux les fluctuations de la période 1964-1974 : les données font apparaître la plupart du temps un léger déficit (inférieur à 2% du PIB), sauf en 1969-70 et 1972-73. L'excédent de 1972 (29,2 MMFB) représente d'ailleurs un record historique pour le pays. A partir de 1974, on assiste à un véritable effondrement, aggravé en 1980. Depuis 1976, le déficit a toujours oscillé entre 100 MMFB et 260 MMFB en 1982 (année extrême où le déficit a représenté plus de 6,5% du PIB).

C'est seulement en 1986 que la Belgique enregistre à nouveau un excédent commercial, d'un peu plus de 5 MMFB. Il faut toutefois préciser que ce retournement est quelque peu conjoncturel, même si de timides signes de retour à la normale ont pu être observés en 1983 et 1985. En effet, la politique des revenus menée dans le pays depuis 1983 a commencé de porter ses fruits en permettant un freinage efficace de la demande intérieure. Cela a eu pour conséquence une limitation des importations (-7,6% en 1986 par rapport à 1985). Dans le même temps, les exportations n'ont diminué que de 3,1%, grâce à une amélioration des prix relatifs des produits, imputable pour partie à une baisse des coûts salariaux. Malheureusement, il ne s'agit toujours pas d'un mouvement structurel de grande ampleur.

Graphique n° 2

La balance commerciale de la Belgique, entre 1964 et 1987
(en milliards de francs belges)



A l'heure actuelle en effet, la Belgique exporte essentiellement des produits dont la demande ne croît que faiblement. Par contre, elle est absente des secteurs porteurs, tels l'informatique et la bureautique ou encore les matériels électriques ou électroniques. En résumé, on peut dire que la progression des exportations n'est en aucune manière freinée par une mauvaise compétitivité des produits ou par un manque de rentabilité des entreprises belges. C'est d'une inadaptation de l'appareil productif belge à la demande mondiale qu'il s'agit, malgré des progrès accomplis dans la douleur ces quinze dernières années (voir dans le point 5 le problème du chômage). Le résultat de l'année 1987, qui fait apparaître un déficit de 6,1 MMFB, montre assez bien que la situation n'est pas encore maîtrisée, même si on peut considérer que le plus dur est désormais passé.

La répartition géographique des échanges est fondamentale. En effet, en 1987, 72,4% des importations proviennent des pays de la CEE (81% de l'ensemble de l'Europe) et 74,4% des exportations sont à destination de la CEE (82,4% en direction de l'ensemble de l'Europe). Plus précisément encore, si l'on considère les trois principaux fournisseurs et clients de la Belgique, 57,2% des importations proviennent de la RFA (24,3%), des Pays-Bas (17,2%) et de la France (15,7%) et 55,4% des exportations sont à destination de la France (20,5%), de la RFA (19,9%) et des Pays-Bas (15%). On comprend mieux dans quelle mesure l'activité économique générale de la Belgique est tributaire de la bonne santé économique de ses voisins immédiats, compte tenu du poids important des échanges extérieurs, rapportés au PIB.

Le graphique n° 3 montre l'évolution de la part de la CEE dans les importations et les exportations belges, entre 1964 et 1986. On remarquera la diminution conséquente de cette part dans les importations, entre

1974 et 1977 d'une part et entre 1980 et 1982 d'autre part. On peut l'attribuer, pour la plus grande partie, au gonflement de la facture énergétique, consécutivement aux chocs pétroliers de 1974 et de 1980.

Graphique n° 3

Poids de la CEE dans les importations et exportations de la Belgique, entre 1964 et 1986 (en pourcentage)

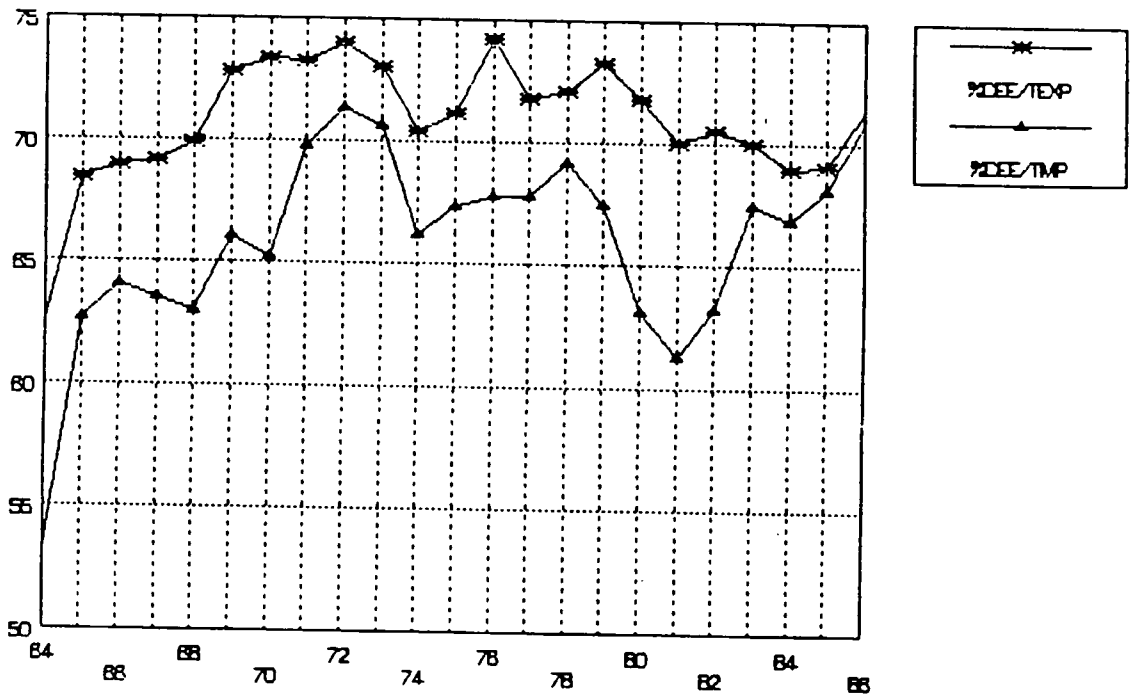


Tableau n° 3

Répartition des importations et des exportations belges, en 1987, selon les produits (en millions de tonnes et en milliards de francs belges)

PRODUITS	IMP en MT	IMP en MMFB	EXP en MT	EXP en MMFB
0 PROD ALIMENTAIRE	13,7	273,1	9,8	277,4
1 BOISSONS TABAC	1,0	38,2	0,8	25,5
2 MAT. PREMIERES	53,8	194,4	23,3	77,2
3 COMBUST MINERAUX	60,9	288,2	19,6	117,1
4 HUILES GRAISSES	0,6	10,2	0,7	12,5
5 PROD. CHIMIQUES	12,3	323,9	15,7	388,3
6 ART MANUFACTURES	11,6	669,4	24,4	908,9
7 MACHINES/TRANSP	3,3	909,8	2,7	834,6
8 AUTRES MANUFACT	0,8	315,4	1,0	251,1
9 DIVERS	2,6	76,7	3,9	200,5
TOTAL	160,6	3099,2	101,9	3093,1

Pour compléter ce tour d'horizon, nous présentons, dans le tableau n° 3, la ventilation des importations et des exportations selon les produits en 1987. Il s'agit de la classification type pour le commerce international, en dix sections. Nous indiquons, en sus des valeurs, les tonnages concernés.

Une analyse, même rapide, des tonnages en importations fait apparaître l'une des caractéristiques de la Belgique, à savoir son manque criant de matières premières et d'énergie. Les deux rubriques correspondantes représentent à elles seules 71,4% des tonnages importés. En ce qui concerne les exportations, trois rubriques totalisent 66,1% des tonnages exportés : on retrouve les deux sections précédentes, dans des proportions moindres, et la section 6, qui correspond aux articles manufacturés classés d'après la matière première.

En valeurs, le tableau change. Les sections 6 (articles manufacturés classés d'après la matière première) et 7 (machines et matériel de transport) représentent 51% de la valeur des importations. Les sections 0, 3, 5 et 8 tournent, chacune, autour de 9 à 11% de la valeur totale des importations. Ce sont les mêmes sections 6 et 7 qui fondent plus de la moitié de la valeur des exportations (56,4%). Enfin, les sections 0, 5, 8 et 9 contribuent, entre 9 et 13%, à la valeur des produits exportés.

5. LE CONTEXTE SOCIO-POLITIQUE DE LA BELGIQUE DEPUIS 20 ANS

Avant de passer à une analyse approfondie du système des transports en Belgique, nous allons focaliser notre attention sur l'évolution politique et sociale du pays depuis une vingtaine d'années, tant il est évident que ce contexte explique en grande partie l'évolution des modes de transport, tant au niveau de leur structuration qu'au niveau de leurs trafics.

A bien des égards, si l'on a pu constater que les chocs pétroliers n'avaient fait qu'accélérer des tendances qui prévalaient dès la fin des années 60 dans de nombreux pays industrialisés, la Belgique n'a pas fait pas exception à cette règle. Pour ne rappeler qu'un exemple, déjà entrevu précédemment, nous évoquerons simplement l'insuffisance des investissements industriels et le vieillissement des équipements qui sont à l'origine de difficultés non encore surmontées complètement aujourd'hui, malgré les efforts importants réalisés à ce jour dans le sens d'une restructuration.

Mais la Belgique se distingue de la grande majorité des autres pays industrialisés, le Canada et la Suisse mis à part, par un particularisme incontournable : le délicat problème de la langue et, au-delà, celui de la présence de deux cultures différentes sur le sol national.

51. LA QUESTION LINGUISTIQUE

Officiellement, la Belgique est trilingue. Le Néerlandais est parlé par 5,7 M de personnes en Flandre, le Français par 3,2 M d'habitants en Wallonie et l'Allemand par 70.000 individus dans l'extrême partie est du pays, depuis les réajustements de frontières issus de la première guerre mondiale.

Certes, le problème n'est pas nouveau. Il est même présent depuis l'indépendance du pays en 1831, lorsque la Belgique se sépare des Pays-Bas voisins et devient une monarchie parlementaire. Tout au long de l'histoire du royaume, on assiste à une pression exercée par les Flamands pour obtenir des prérogatives plus nombreuses. C'est cependant après la deuxième guerre mondiale que les problèmes deviennent plus aigus. Il est évident que la crise économique actuelle a encore renforcé les antagonismes entre les deux principales communautés linguistiques du pays.

A l'origine, la Constitution de 1831 est rédigée en Français et affirme la liberté d'emploi des différentes langues en usage sur le territoire national. Mais initialement, le Français est la langue de l'élite sociale, celle de la communauté économique et culturelle la plus nombreuse et la plus dynamique (cf. l'industrialisation naissante du pays, fondée sur les riches bassins houillers de la Wallonie) : elle est donc, de fait, la langue officielle du royaume. face à cette hégémonie linguistique et économique, le Néerlandais n'est guère parlé que dans les milieux modestes des Flandres, émietté en un grand nombre de dialectes.

C'est à la fin du 19ème siècle que s'opère le réveil flamand ; il aboutit à une loi de 1898 qui stipule l'égalité juridique entre les deux langues, toute loi devant dorénavant être promulguée en Français et en Néerlandais. Mais le nationalisme flamand ne se contenta pas longtemps de ce bilinguisme d'Etat et, dans les années 30, d'autres lois sont venues flamandiser les services publics des provinces néerlandophones.

A noter qu'une loi de 1921 prévoyait de réviser tous les dix ans la frontière linguistique qui sépare les deux communautés (voir la carte n° 1) mais, en 1963 après plusieurs années de vives tensions, sous la pression flamande, cette limite a été fixée une fois pour toutes, parachevant du même coup l'unilinguisme régional. De fait, de part et d'autre de la frontière linguistique, quelques communes ont un statut officiel particulier, en ce sens qu'elles possèdent une minorité d'expression linguistique différente, protégée par la loi.

La réforme constitutionnelle de 1970 reconnaît, en Belgique, l'emploi de trois langues et l'existence de quatre régions linguistiques (région de langue française, de langue néerlandaise, de langue allemande et région bilingue de Bruxelles). Situation paradoxale de la capitale, complètement enclavée dans la partie flamande du Brabant et dont les habitants s'expriment à 80% en Français. Du reste, plusieurs communes limitrophes de Bruxelles possèdent des minorités protégées d'expression française. Simultanément, la réforme de 1970 pose l'existence de trois communautés culturelles (française, néerlandaise et allemande) qui disposent chacune d'un Conseil culturel composé de parlementaires de la communauté en question, et de trois régions géographiques (la Flandre, la Wallonie et Bruxelles).

La loi du 1er août 1974, modifiée en 1977 et 1979, met en place des institutions communautaires et régionales provisoires, car le cas de la capitale n'est pas réglé. Chaque région dispose d'un Conseil régional consultatif composé de parlementaires, à l'instar des Conseils culturels, et également d'un Comité ministériel des affaires régionales, véritable exécutif intégré au gouvernement national. Les compétences de ces institutions sont très larges et s'étendent notamment à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme, à l'expansion économique et à l'emploi régionaux, au logement, à la politique de la famille, aux politiques industrielle, énergétique,.... Les sommes affectées globalement chaque année aux dépenses régionales, à

partir du budget général, sont réparties entre les régions en fonction de la population de chaque région, de sa superficie et de son rendement au regard de l'impôt sur le revenu des personnes. Une fois effectuée cette première répartition, chaque Comité ministériel propose l'affectation des crédits budgétaires destinés à sa propre région.

En août 1980, deux nouvelles lois fixent des institutions définitives pour la Flandre et la Wallonie, le cas de la capitale restant une fois de plus en suspens. Les deux régions sont dotées de deux assemblées législatives, élues au suffrage universel : un Conseil de communauté, pour les affaires culturelles et un Conseil de région, pour les affaires économiques. Chaque conseil légifère avec prééminence de pouvoir sur l'Etat central, dans son domaine de compétence. De plus, il élit en son sein son propre exécutif. Communautés et régions sont dotées d'une administration propre et la tutelle des collectivités locales est assurée par les régions.

Les compétences des institutions régionales et communautaires s'étendent à la formation (sauf l'enseignement), à la santé (sauf la législation de base de l'assurance maladie), à l'aide sociale (sauf les réglementations minimales, telles le revenu légal minimum). En matière de politique économique régionale, les Régions doivent évoluer dans le cadre des normes nationales et en ce qui concerne l'emploi, les politiques menées doivent rester en accord avec l'exécution des programmes nationaux (par exemple, au début des années 80, la mise au travail des chômeurs, qui correspond un peu au système des travaux d'utilité collective en France).

Il faut attendre 1988 pour voir régler l'épineux cas de la capitale. Dans le même temps, la loi du 8 août 1988 dote la Belgique d'une structure fédérale. Aujourd'hui, le pays compte désormais trois régions autonomes qui, si l'on s'en tient aux questions relatives aux transports et aux infrastructures, ont pour tâche de mener une politique économique qui respecte le cadre défini par l'autorité nationale, notamment en matière de libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, dans la nouvelle union économique et monétaire belge. Ainsi, dans le cas de travaux d'infrastructures transfrontaliers entre les régions, ces dernières doivent désormais conclure des accords bilatéraux afin de sauvegarder l'économie nationale. Si les compétences économiques en matière d'infrastructures sont totalement transférées aux régions, la compétence en matière de réglementation demeure toutefois nationale.

En conclusion de ce point, on peut souligner le danger que peuvent constituer toutes ces structures, lors d'investissements importants à vocation nationale, voire internationale dans le cas d'infrastructures routières, fluviales ou ferroviaires. Il existe des risques de non-coïncidence des décisions entre les régions, malgré la volonté du législateur (voir le compte rendu de l'étude de F. PECHEUX dans le point 5. du chapitre 4). On peut aussi penser qu'avec l'autonomie, les passions culturelles et linguistiques vont s'apaiser suffisamment pour qu'une collaboration concertée puisse voir le jour.

52. CONJONCTURE POLITIQUE ET ECONOMIQUE

Si nous avons assez longuement développé le point précédent, c'est tout simplement que la querelle linguistique et culturelle a mobilisé toutes les énergies de la nation à un moment où celle-ci, dans le contexte de la crise actuelle, aurait pu les utiliser à d'autres tâches tout aussi

urgentes. Au vu de ces difficultés spécifiques, on comprend mieux pourquoi, malgré des efforts notoires pour contrecarrer les effets de la crise (surtout en matière de chômage et de redéploiement industriel), les résultats ont été lents à se manifester, sachant qu'il reste encore beaucoup à faire dans les domaines précités.

Sans vouloir présenter ici une analyse approfondie, nous tenterons d'éclairer en quoi les instabilités politique et économique de la période récente en Belgique ont pu se répercuter dans le domaine des transports, dans la mesure surtout où l'on n'assiste pas, depuis 1974, à des modifications fondamentales dans les systèmes de réglementation des différents modes (si ce n'est un renforcement de la procédure d'entrée dans la branche des transports routiers de marchandises professionnels ; voir le chapitre 4).

Certes, le premier choc pétrolier a rompu les grands équilibres économiques en Belgique, comme dans la plupart des autres pays industrialisés, mais de nombreux dysfonctionnements sont apparus dans le royaume dès la fin, voire le milieu des années 60. C'est le cas, notamment, du retard économique de plus en plus criant de la Wallonie vis-à-vis de la Flandre : les industries traditionnelles fondées sur le charbon et l'acier connaissent déjà, durant les années 60, un essoufflement certain. Le taux de croissance des activités est notablement inférieur à celui des activités nouvellement implantées en Flandre, à Gand, à Anvers et dans la Campine belge. La situation wallonne, aggravée par les problèmes linguistiques et démographiques (voir le point 2.), voit les poches de chômage se résorber de plus en plus malaisément.

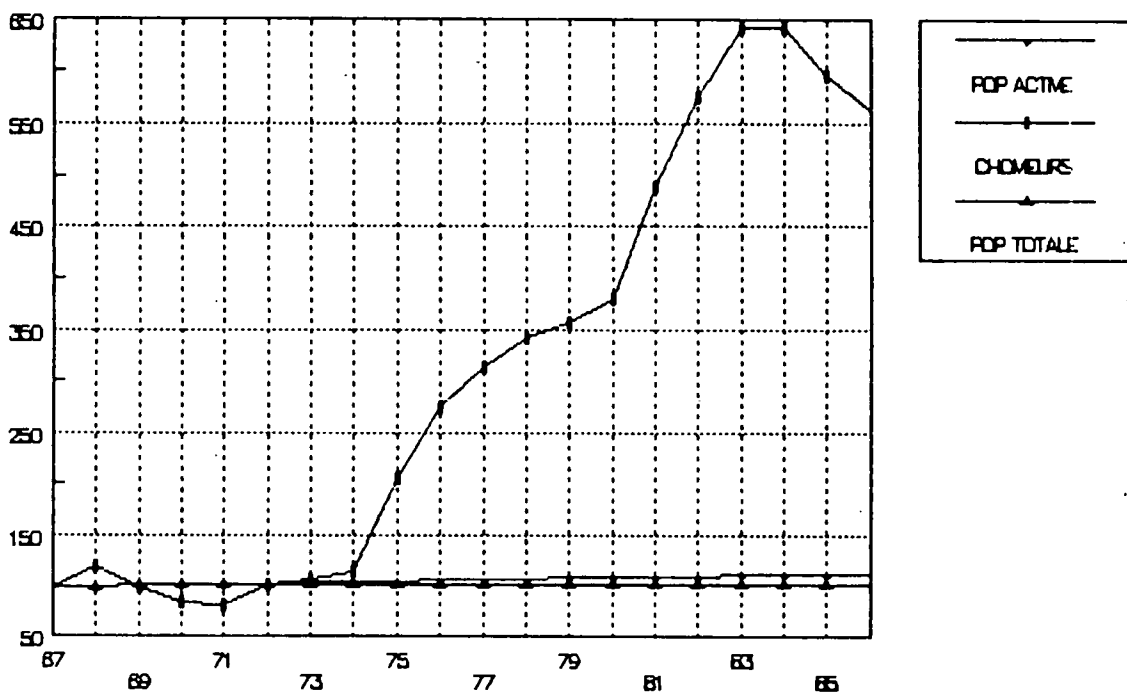
Politiquement, les gouvernements démissionnent souvent, incapables qu'ils sont de résoudre les problèmes, dans la mesure même où ces derniers mettent en jeu des intérêts parfaitement contradictoires. C'est ainsi qu'à la suite de la démission du cabinet Vanden Boeynants au début de 1968, les élections du mois de mars se traduisent par un affaiblissement des trois grands partis (social-chrétien, socialiste et libéral) au profit des extrémistes des deux bords (fédération des francophones et rassemblement wallon d'une part et Volksunie d'autre part). Aucun des partis n'ayant, et de loin, une majorité à lui tout seul (c'est d'ailleurs une constante dans la vie politique belge depuis l'après-guerre), un cabinet de coalition (sociaux-chrétiens et socialistes) est formé par Gaston Eyskens, mais il est le plus souvent condamné à l'immobilisme, car ses différentes composantes se neutralisent (au clivage droite-gauche se superpose un clivage flamand-wallon). De fait, malgré la réforme constitutionnelle de 1970, les difficultés du gouvernement ne disparaissent pas pour autant et le cabinet Eyskens démissionne fin 1972, relayé par le socialiste Edmond Leburton, à la tête d'une coalition des trois plus grands partis.

C'est dans ce contexte qu'éclate la crise du pétrole. La coalition vole en éclat dès le premier mois de 1974, les socialistes s'en retirant. Les nouvelles élections marquent le recul des partis "linguistiques" et le statu quo pour les grands partis. Léo Tindemans, en avril 1974, forme un cabinet minoritaire avec les sociaux-chrétiens et les libéraux. Fin 1974, la production industrielle s'effondre entraînant des vagues de licenciements. Le chômage devient le problème n° 1 (hausse de 50% du nombre de chômeurs indemnisés en un an). Les prix flambent et, par les mécanismes d'indexation existant en Belgique, les salaires s'envolent également. Si le gouvernement donne la priorité aux problèmes économiques et sociaux, son objectif à moyen terme reste cependant la régionalisation du pays (voir point 5!..).

En 1975, la récession se poursuit et le PIB, comme les exportations, stagnent. Le taux de chômage continue d'augmenter (+80% entre 1974 et 1975 ; voir le graphique n° 4). L'Etat est alors conduit à mener une politique sociale plus soutenue, ce qui a pour effet de gonfler le déficit des finances publiques dans des proportions rapidement inquiétantes (voir le graphique n° 5). Ces problèmes n'empêchent pas la coalition gouvernementale de franchir victorieusement le cap des élections de 1977, à la suite desquelles le "nouveau" cabinet se fixe trois objectifs prioritaires :

Graphique n° 4

Les indices d'évolution du chômage, de la population active et de la population totale en Belgique, de 1967 à 1986 (base 100 en 1967)



a) amélioration de l'emploi et lutte contre le chômage (au moyen d'une relance keynésienne de l'activité économique : aides à l'investissement et plan de lutte anti-chômage)

b) maintien de la parité du franc vis-à-vis du mark et du florin (rappelons-nous l'importance des échanges et particulièrement avec la RFA et les Pays-Bas ; cf. point 4.)

c) assainissement des finances publiques

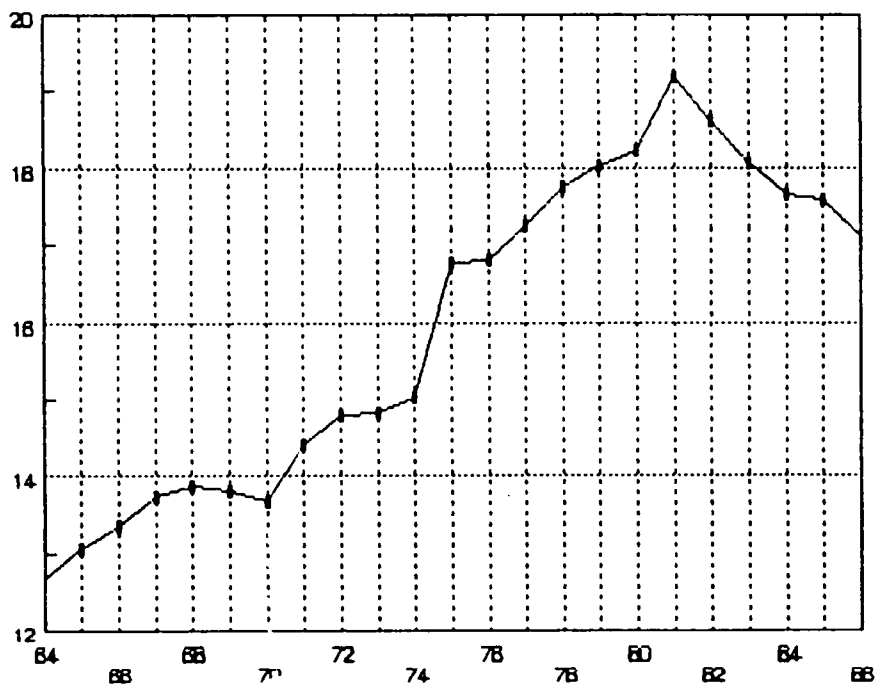
Il n'est guère que sur le deuxième point que la politique menée a réussi, car le chômage et le déficit public se sont encore accrus. Entre 1974 et 1977, l'industrie a perdu 140.000 emplois (à peu près 3,5% de la population active de 1977), alors que 30.000 emplois seulement ont été créés dans le secteur tertiaire. Dès lors, début 1978, le gouvernement envisage une nouvelle politique industrielle, qui vise à adapter les structures de l'industrie belge (sidérurgie et textile notamment) et à permettre

l'élargissement des débouchés au niveau international (stratégie de spécialisation vers des produits élaborés à haute valeur ajoutée, ce qui nécessite bien sûr des efforts en matière de recherche-développement).

Dans le même temps, le gouvernement achoppe lors de la mise en place de la régionalisation et fin 1978, Léo Tindemans est remplacé par Vanden Boeynants, puis en avril 1979 par Wilfrid Martens, lui-même remplacé en avril 1981 par Mark Eyskens qui ne "tiendra" que cinq mois. La crise économique, la question linguistique et l'instabilité des coalitions expliquent le laminage rapide des gouvernements successifs.

Graphique n° 5

Poids de la consommation publique rapportée au PIB,
en Belgique, de 1964 à 1986 (en pourcentage)



Les élections anticipées de la fin de 1981 consacrent une avancée des socialistes et des libéraux au détriment des sociaux-chrétiens qui restent toutefois le premier parti belge. Il en résulte une nouvelle coalition des sociaux-chrétiens et des libéraux, sous la houlette de Wilfrid Martens. Ce gouvernement obtient des pouvoirs spéciaux pour mener une véritable politique d'austérité, de manière à faire face plus efficacement à la persistance de l'inflation, au déficit de plus en plus impressionnant des finances publiques (en 1981, la consommation publique représente 19,2% du PIB (record historique) ; voir le graphique n° 5) et, fait nouveau et inquiétant, à un déficit massif de la balance des paiements courants (4,5% du PIB en 1982 ; voir le point 4.), sans parler du chômage dont la croissance n'est toujours pas maîtrisée.

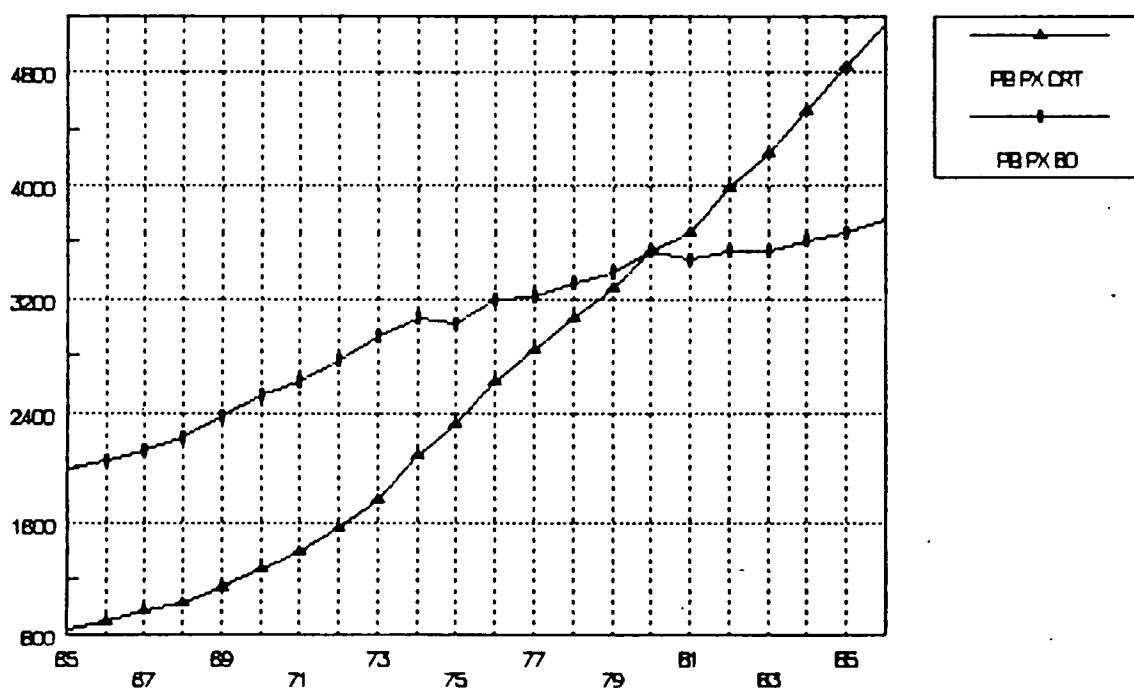
C'est en février 1982 que, jusqu'à ce jour et depuis la création du SME, l'on assiste à la seule dévaluation (-8,5%) du franc belge, destinée à restaurer la compétitivité des produits. Simultanément, une politique de désindexation partielle des revenus salariaux est mise en œu-

vre, de façon à transférer une partie des revenus du travail vers les entreprises (en 1982, pour permettre la reconstitution des marges et favoriser de nouveaux investissements), vers l'emploi (en 1983, dans le cadre d'un programme de partage du travail, essentiellement une diminution des heures de travail) et pour une diminution des déficits publics (en 1984 et 1985). Tout ne se passe pas sans mal ; des grèves violentes éclatent, notamment dans la métallurgie en 1982 et dans les services publics en 1983, en réaction contre la politique d'austérité (les syndicats cherchant à limiter la diminution des emplois et le gouvernement cherchant à rétablir la compétitivité des entreprises).

A noter que la crise fait éclater l'homogénéité économique des régions. On voit ainsi apparaître un chômage important en Flandre, notamment dans le sud (activité textile) et dans la Campine (houille) ; au contraire, Liège, par exemple, retrouve un développement dynamique, après de nouvelles implantations industrielles et tertiaires.

Graphique n° 6

Le PIB belge de 1965 à 1986 (en milliards de francs belges courants et en milliards de francs belges, base 1980)



Le bilan du plan d'austérité sur les années 1983-1985 n'est pas franchement positif. Si l'on note un redressement de la balance commerciale, le franc connaît toujours des fluctuations importantes par rapport au mark et au florin, le PIB en volume tend à stagner (moins de 2% de hausse annuelle ; voir le graphique n° 6) et le chômage, s'il n'augmente plus, reste stabilisé à un niveau trop élevé (13,5% en 1985 et une part des chômeurs de longue durée supérieure à celle des autres pays de l'OCDE ; voir le graphique n° 4).

A ce propos, si l'on analyse succinctement l'évolution de l'emploi en Belgique, il faut avoir présentes à l'esprit les quelques données suivantes : tout d'abord, entre 1960 et 1983, la population active a crû plus vite que dans les pays de la CEE et la baisse du taux d'activité des hommes a été plus que compensée par la hausse du taux d'activité des femmes (+14% en un quart de siècle). Si l'emploi n'a diminué que de 220.000, entre 1974 et 1983, c'est parce qu'il y a eu 125.000 emplois créés dans le secteur public (dont un tiers dans l'enseignement) dans le même laps de temps (ce fait explique évidemment en partie la hausse du déficit des finances publiques). Depuis 1974, l'ajustement à la baisse de l'emploi s'est fait aux dépens de la population masculine ; cela apparaît nettement dans une analyse sectorielle qui montre que la diminution de la population active occupée, entre 1974 et 1983, résulte d'une très forte baisse dans la population active masculine et, simultanément, d'une hausse du nombre de femmes au travail. Le chômage féminin s'explique en fonction de cette arrivée massive de demandeuses sur le marché du travail, dans le cadre d'une économie en croissance réduite.

En juillet 1985, le roi Beaudoin refuse la démission de Wilfrid Martens, mais des élections anticipées se déroulent en octobre de la même année. Il en résulte une poussée des sociaux-chrétiens et des socialistes, au détriment des libéraux et des partis linguistiques. Du fait que les disparités régionales ne se superposent plus exactement au clivage Flandre-Wallonie, d'aucuns ont pu déceler dans ces résultats une prise en compte prioritaire des problèmes économiques communs, avant les problèmes linguistiques et communautaires. Quoiqu'il en soit, Wilfrid Martens est à nouveau nommé premier ministre et en mai 1986 un nouveau plan d'austérité est adopté. Il s'ensuit une vive agitation sociale, notamment dans la fonction publique qui voit son pouvoir d'achat stagner depuis plusieurs années.

Simultanément, la situation internationale s'améliore, l'inflation générale diminue et l'activité reprend. En Belgique, le chômage diminue, de même que le déficit public. Toutefois, compte tenu de la charge de la dette, on observe un mécanisme d'auto-alimentation du déficit. Par ailleurs, pour la première fois depuis 1973, la balance des paiements courants est excédentaire. La priorité est donc toujours donnée à la diminution du déficit public, mais maintenant il s'agit aussi de procéder rapidement à une réforme de la fiscalité directe des ménages, pour réduire les distorsions créées par la pression fiscale extrêmement élevée que connaît le pays depuis une dizaine d'années, dans le souci d'alléger la dette de l'Etat.

Toutefois, 1986 n'a représenté qu'une embellie. La conjoncture internationale, redevenue morose, a favorisé le retour au niveau inférieur de signes d'instabilité et de fragilité des équilibres à peine rétablis. De plus, la demande intérieure a fléchi en 1987, à l'instar de la demande mondiale. C'est dans ce climat qu'ont lieu les élections de décembre 1987, qui donnent aux socialistes (34%) une large avance, pour la première fois depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, sur les sociaux-chrétiens (29%), grands battus de ce scrutin, alors que les libéraux progressent faiblement (23%) et que le parti linguistique flamand de la Volksunie (7%) marque le pas. Le nouveau gouvernement de coalition a dû, encore une fois, s'attacher au dossier linguistique pour aboutir, avec les textes d'août 1988, à une Belgique fédéralisée.

Si le plus gros de la tempête semble être passé pour la Belgique aujourd'hui, on a pu, dans les développements précédents, prendre la mesure des transformations, quelquefois violentes, qui ont secoué le pays depuis une vingtaine d'années. Nul doute dès lors que le secteur des trans-

ports, de ce fait même, a subi les conséquences de cet environnement national et international agité. Soulignons, pour conclure ce point, que les travaux publics d'infrastructures ont été notablement ralentis depuis 1983, la priorité ayant été donnée à la lutte contre l'accroissement des déficits publics.

Enfin, comme nous l'avons déjà noté plus haut, c'est dorénavant vers les nouvelles régions autonomes qu'il faut se tourner pour la mise en oeuvre de la politique des transports. Toutefois à cet égard, dans une note politique de décembre 1988, le Ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene, précise les compétences qui restent nationales en matière de transport :

- les chemins de fer

- en matière de transport par route des personnes et des marchandises : - la réglementation technique et le contrôle des véhicules ; - l'immatriculation des véhicules ; - le règlement général de la circulation et de la sécurité routière ; - la réglementation et le contrôle du transport des marchandises par route ; - la réglementation générale et la police du transport rémunéré de personnes par route ; - l'accès à la profession et au marché

- en matière de politique de la navigation aérienne, seuls sont transférés aux régions l'exploitation et l'équipement des aéroports régionaux et des aérodromes publics

- en matière de navigation maritime, le pouvoir national reste compétent pour la police (nationale et internationale), l'inspection, le jaugeage des navires et l'enregistrement

- en matière de navigation intérieure, le pouvoir national reste compétent pour la réglementation et l'organisation du marché

- le département des Travaux Publics conserve les compétences suivantes : - les services d'exploitation des voies maritimes ; - les réseaux de télécommunications et de contrôle ; - la détermination des normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des infrastructures ; - la délivrance d'autorisation pour transports exceptionnels ; la recherche scientifique.

La note précise également que la réussite pratique du transfert des compétences aux régions exige évidemment la conclusion d'accords de coopération entre ces dernières ou entre elles et l'Etat, en particulier dans le cadre des transports urbains franchissant les limites régionales (cas de Bruxelles essentiellement), des services extérieurs de l'administration de la marine et de la navigation intérieure, enfin dans le cadre de la sécurité du trafic aérien sur les aéroports régionaux.

CHAPITRE 2

DONNEES GENERALES SUR LE SYSTEME DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

Dans le présent chapitre, notre objectif est de prendre tout d'abord connaissance des principales données attachées aux différents modes de transport en matière d'infrastructures. Dans un second temps, bien qu'il ne s'agisse pas de transport terrestre, nous donnerons quelques éléments concernant l'activité portuaire, importante s'il en est avec la présence d'Anvers dont le trafic, en Europe, est seulement devancé par le port néerlandais de Rotterdam. Naturellement, les flux engendrés par les activités portuaires sont d'essence maritime et internationale au premier chef, mais les différents modes de transport sont directement concernés, au niveau terrestre et intérieur, car ces flux maritimes induisent bien évidemment des parcours d'acheminement plus ou moins longs à travers tout le pays. Enfin dans un troisième temps, en prenant en considération l'évolution des trafics de chacun des modes dans les années récentes, nous introduirons des éléments de comparaison intermodale afin de situer quantitativement ces modes les uns par rapport aux autres.

1. LES RESEAUX D'INFRASTRUCTURES EN BELGIQUE

11. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le tableau n° 4 et les graphiques n° 7 et 8 retracent l'évolution récente du réseau routier de grande voirie (autoroutes, autres routes de l'Etat et routes provinciales). C'est évidemment le formidable essor des autoroutes qui retient l'attention. Celles-ci voient en effet la longueur de leur réseau multipliée par 3,8, passant de 411 km en 1970 à 1567 km en 1988. Dans le même temps, le réseau des autres routes de l'Etat ne s'accroît que de 10,3% et celui des routes provinciales de 10,1% seulement. Si l'on considère la seule décennie des années 1980, on retrouve les mêmes tendances, mais nettement ralenties par rapport aux années 70 : le réseau autoroutier voit son kilométrage augmenter de 30,3% depuis 1980, les routes provinciales de 1,4% seulement et la longueur du réseau des autres routes nationales diminuent même de 3,4% (c'est une conséquence du désengagement du pouvoir central, l'exploitation des routes étant transférée aux nouvelles régions).

En 1988, les autoroutes représentent 12,1% du réseau de l'Etat et 11% si l'on tient compte des routes provinciales, contre respectivement 3,8% et 3,4% en 1970. Toutefois, pour compléter ce panorama, il faut ajouter, d'une part environ 12.000 km de voirie vicinale de grande communication et d'autre part environ 100.000 km de routes communales dont la longueur du réseau est stable depuis 1975. Cet ensemble fait de la Belgique l'un des tous premiers pays européens quant à la densité de ses réseaux routiers et autoroutiers. En 1988, il y a 4,1 km de routes et 51 m d'auto-

routes par kilomètre carré, données similaires à celles qu'on trouve aux Pays-Bas, mais notablement supérieures aux valeurs françaises (respectivement 1,5 km/km² et 10 m/km²) ou britanniques (1,4 km/km² et 11 m/km²).

Tableau n° 4

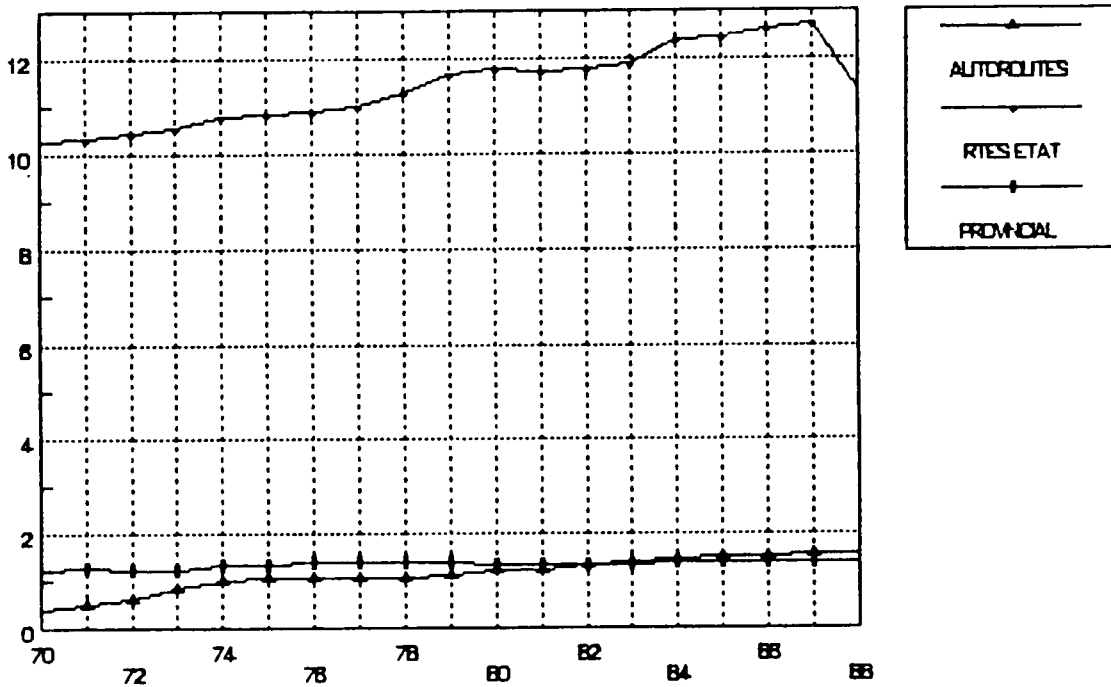
Evolution de la longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, entre 1970 et 1988 (en kilomètres)

ANNEES	ROUTES DE L'ETAT			ROUTES PROVINCIALES	TOTAL
	AUTOROUTES	AUTRES	TOTAL		
1970	411	10298	10709	1244	11953
1971	488	10357	10845	1264	12109
1972	650	10473	11123	1248	12371
1973	868	10580	11448	1252	12700
1974	1026	10758	11784	1355	13139
1975	1048	10832	11880	1351	13231
1976	1051	10907	11958	1394	13352
1977	1062	10997	12059	1388	13447
1978	1082	11277	12359	1371	13730
1979	1110	11664	12774	1372	14146
1980	1203	11757	12960	1351	14311
1981	1252	11717	12969	1362	14331
1982	1315	11778	13093	1349	14442
1983	1388	11909	13297	1367	14664
1984	1456	12373	13829	1369	15198
1985	1488	12443	13931	1374	15305
1986	1534	12587	14121	1375	15496
1987	1549	12710	14259	1375	15634
1988	1567	11357	12924	1370	14294

Cette densité déjà très élevée d'infrastructures routières explique sans doute largement pourquoi le réseau traditionnel n'a connu qu'une croissance modérée ces dernières années. En ce qui concerne le réseau autoroutier, si sa longueur continue d'augmenter, c'est essentiellement pour homogénéiser le réseau, dans une perspective stratégique plus internationale encore que nationale. Nous avons en effet déjà évoqué la position géographique centrale de la Belgique au sein de la CEE, en tant que véritable trait d'union entre les pays du Nord et du Sud d'une part et lieu de passage naturel entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne d'autre part (à ce point de vue, la Belgique a une carte majeure à jouer dans le cadre de l'ouverture prochaine du tunnel sous la Manche). Force est de constater cependant que l'impact du premier choc pétrolier a eu pour conséquence de reléguer au second plan la poursuite de l'effort de construction, entre 1974 et 1979, comme le montre bien le graphique n° 8.

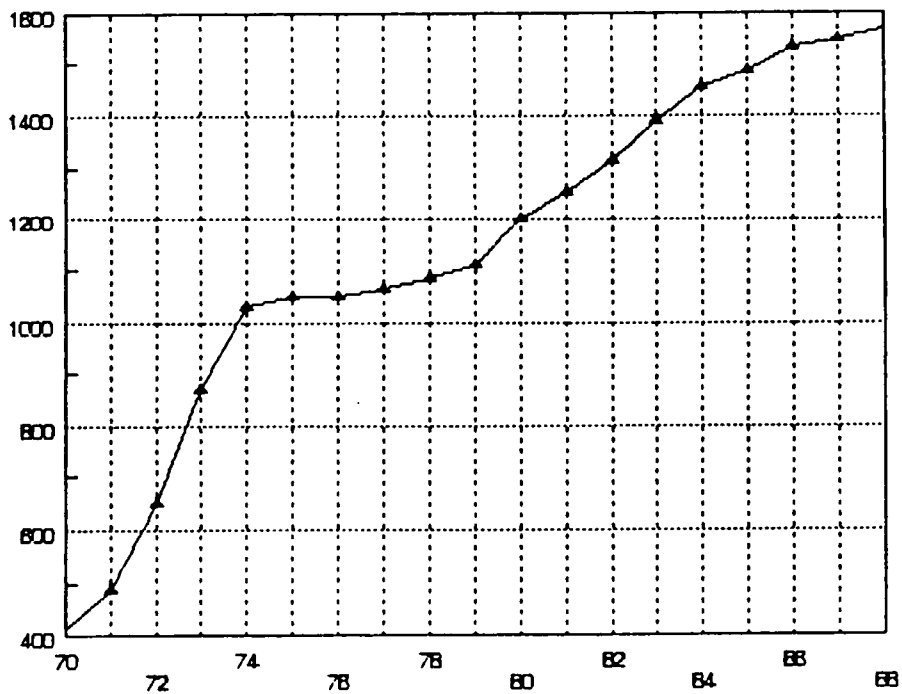
Graphique n° 7

Evolution de la longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, entre 1970 et 1988 (en milliers de kilomètres)



Graphique n° 8

Evolution de la longueur du réseau autoroutier belge, entre 1970 et 1988 (en kilomètres)



La carte n° 2 donne une idée précise de la configuration du réseau autoroutier belge, au début de 1988. Les lignes de force du réseau apparaissent parfaitement. Les zones attractives sont bien mises en évidence : il en va ainsi notamment des grandes agglomérations dynamiques comme Anvers, Liège, Charleroi, Kortrijk et Gand. On remarque que la capitale se trouve au centre d'une grande zone, délimitée par les autoroutes reliant les villes précédentes comme un immense boulevard périphérique comportant de nombreuses radiales. La carte permet en outre de repérer la partie la moins bien pourvue en infrastructures autoroutières, à savoir la partie sud-est du pays, qui ne dispose que depuis quelques années des axes Namur-Arlon et Liège-Arlon, en direction du Luxembourg.

Le tableau n° 5 permet de confirmer quantitativement ce jugement visuel. En effet, si l'on tient compte de la superficie de chaque province, on s'aperçoit qu'Anvers (74,3 m/km²) ou le Brabant (77,7 m/km²) ont une densité d'autoroutes trois fois supérieure à celle des provinces du Luxembourg (24,6 m/km²) et de Namur (20,5 m/km²). Avec ces deux dernières provinces, le Limbourg (42,1 m/km²) est la seule dont la densité autoroutière est largement inférieure à la moyenne nationale. Cette constatation ne doit pas surprendre outre mesure, car la plus grande partie des provinces de Namur (sauf au Nord, autour de la ville du même nom) et du Luxembourg notamment, sont peu industrialisées et peu peuplées par rapport au reste du pays, sans doute en partie à cause d'un relief plus élevé et plus "accidenté".

Tableau n° 5

Longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, par province, au premier janvier 1988 (en kilomètres)

PROVINCES	ROUTES DE L'ETAT			ROUTES PROVINCIALES	TOTAL
	AUTOROUTES	AUTRES	TOTAL		
ANVERS	213	938	1151	125	1276
BRABANT	264	1173	1437	208	1645
HAINAUT	208	1169	1377	288	1665
LIEGE	250	1585	1835	20	1855
LIMBOURG	102	1045	1147	0	1147
LUXEMBOURG	109	1557	1666	275	1941
NAMUR	91	1534	1625	75	1700
FLANDRE EST	158	1122	1280	191	1471
FLANDRE OUEST	171	1234	1405	189	1594
TOTAL	1567	11357	12924	1370	14294

La fin de la construction des autoroutes européennes E25 et E411, effective en 1989, est de nature à réduire un peu le retard des régions les moins bien pourvues en la matière et à les désenclaver quelque peu. Ainsi, entre 1987 et 1988, le Luxembourg s'est trouvé pourvu d'une trentaine de kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Remarquons enfin que la province du Limbourg ne possède pas de routes provinciales.

12. LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le tableau n° 6 et le graphique n° 9 mettent en évidence un double mouvement : d'une part on constate une contraction pratiquement continue de l'ensemble du réseau des lignes exploitées depuis 1970, d'autre part on note un effort extrêmement important d'électrification de ce réseau, depuis le début des années 80.

Tableau n° 6

Evolution de la longueur du réseau des lignes ferroviaires exploitées, entre 1970 et 1987 (en kilomètres)

ANNEES	LIGNES NON ELECTRIFIEES	LIGNES ELECTRIFIEES	TOTAL
1970	2947	1218	4165
1971	2912	1232	4144
1972	2849	1232	4081
1973	2776	1272	4048
1974	2732	1272	4004
1975	2722	1276	3998
1976	2702	1296	3998
1977	2701	1302	4003
1978	2739	1307	4046
1979	2634	1344	3978
1980	2558	1413	3971
1981	2268	1662	3930
1982	2157	1763	3920
1983	2000	1842	3842
1984	1834	1907	3741
1985	1689	1978	3667
1986	1462	2156	3618
1987	1368	2200	3568

En Belgique, comme dans tous les autres pays de la CEE, le souci d'une meilleure gestion économique de l'outil ferroviaire se traduit par la fermeture au trafic de lignes déficitaires. Si le rythme des fermetures n'atteint pas des sommets comme ce fut le cas en Grande-Bretagne (dont le réseau compte 16.500 km de lignes en 1986) à la fin des années 60 (ou actuellement encore en ce qui concerne les lignes ouvertes au seul trafic marchandises) ou même en France (réseau actuel : environ 35.000 km de lignes), il est toutefois plus soutenu qu'en Allemagne fédérale (27.500 km de lignes en 1986). Ainsi, entre 1970 et 1987, 14,3% de lignes ont été fermées au trafic. La tendance s'est accélérée sur la dernière décennie : la longueur du réseau exploité a en effet diminué de 10,2% depuis 1980, contre 4,7% seulement entre 1970 et 1980.

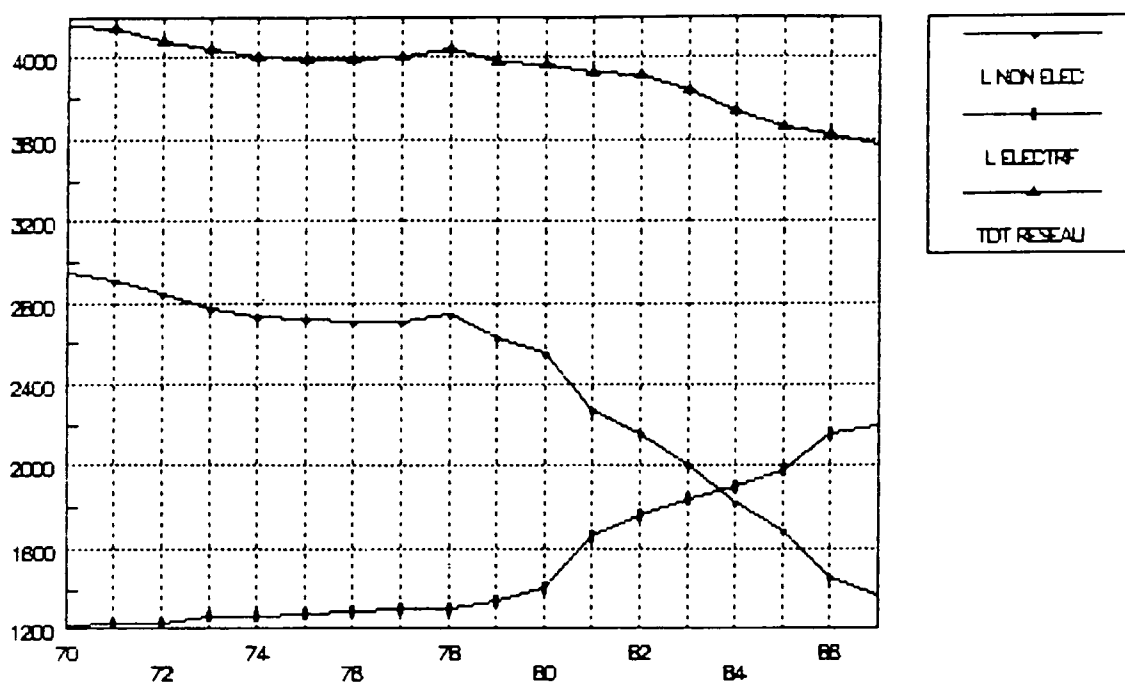
Si l'on rapporte les 3.568 km du réseau actuel à la superficie du pays, on obtient une densité de l'infrastructure ferroviaire qui est l'une des plus élevée de la CEE et même du monde : 117 m/km². Elle est bien

plus élevée que celle de la France (63), du Royaume-Uni (70) et même des Pays-Bas (84) ; par contre, elle est voisine de celle de la RFA (117).

Au titre de la modernisation du réseau en exploitation, l'effort d'électrification est très important : le kilométrage de lignes électrifiées a crû de 80,6% entre 1970 et 1987. L'augmentation est encore plus sensible depuis 1980 (+55,7%), contre 16% seulement durant les années 70. En 1987, les lignes électrifiées représentent 61,7% de l'ensemble du réseau, alors même qu'elles n'en représentaient que 29,2% en 1970 et 35,6% en 1980. C'est en 1984 que, pour la première fois, les lignes électrifiées sont majoritaires sur le réseau, avec 51%. Malgré ces efforts, des pays comme les Pays-Bas (65%) ou la Suisse possèdent un réseau encore plus électrifié. A l'inverse, la RFA (41,5%) ou la Grande-Bretagne (25%) ont encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Graphique n° 9

Evolution de la longueur du réseau ferroviaire belge (lignes électrifiées et non électrifiées), de 1970 à 1987 (en kilomètres)



En ce qui concerne les lignes non électrifiées, en 1980 plus de la moitié d'entre elles (52,4%) étaient à voie unique ; en 1987, ce pourcentage est passé à 56,7%. Ce n'est pas paradoxal car les lignes qui sont électrifiées sont presque toutes à double voie et plus. La proportion de voies ferrées à simple voie qui restent non électrifiées tend donc à augmenter : ces dernières correspondent le plus souvent à des lignes restant ouvertes pour des raisons de service public et sont affectées à des services voyageurs. Au contraire, dans le cas des lignes électrifiées, la proportion de lignes à double voie était de 91,8% en 1980 et de 90,4% en 1987. Cette légère diminution montre que l'électrification continue, alors même que la plupart des lignes existantes à double voie sont déjà électrifiées. Signalons également 2,2% de voies multiples électrifiées en 1987.

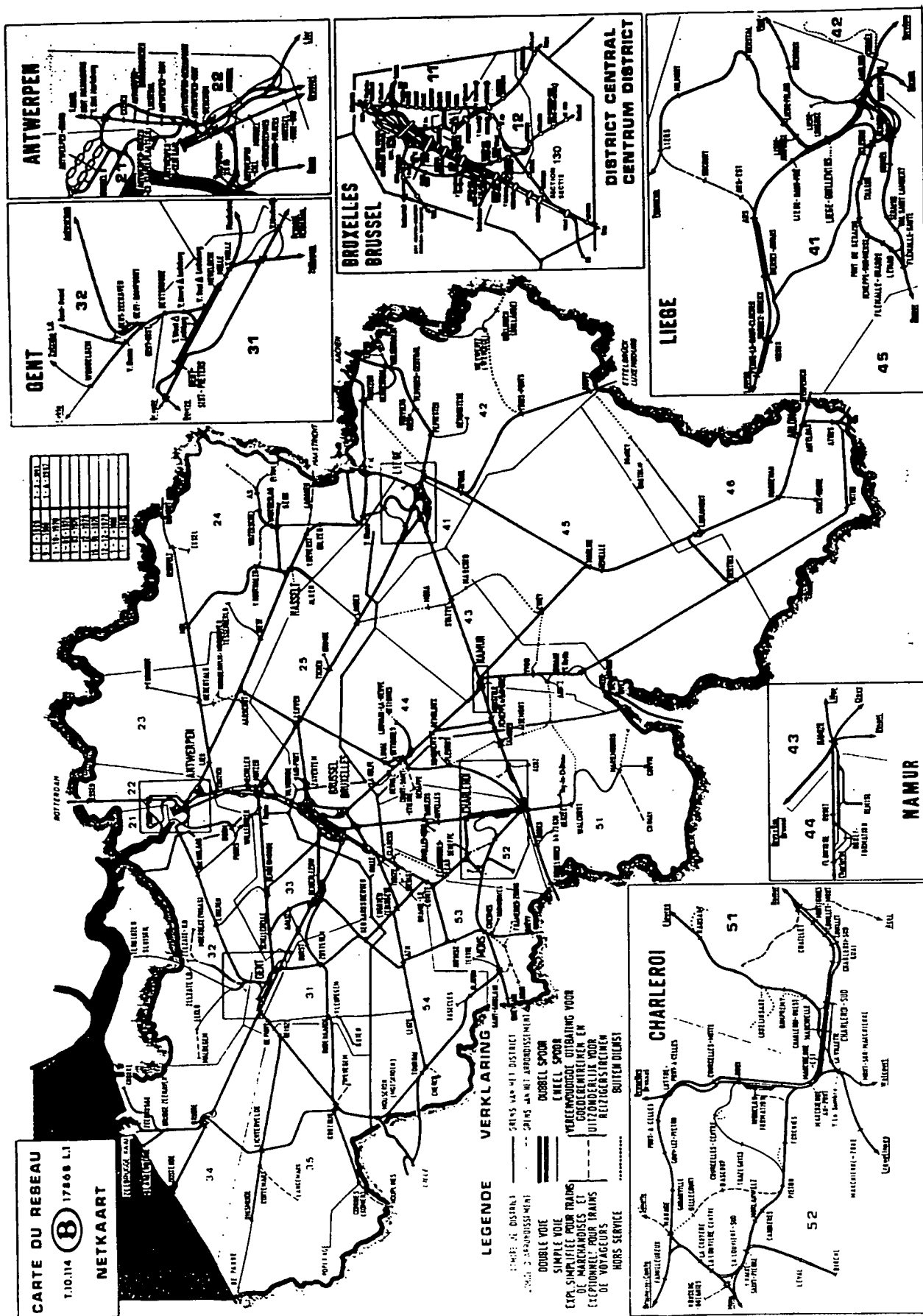
Il est cependant assez paradoxal de constater que ces investissements ne semblent pas porter leurs fruits. Ainsi, le trafic marchandises tend à diminuer, tout en connaissant des variations quelquefois contrastées de l'ordre de 10%, à la hausse comme à la baisse, d'une année sur l'autre. Plus inquiétante encore est la diminution, à peu près régulière, de 42,4% du nombre de voyageurs transportés depuis 1970. Durant la même période, le nombre de voyageurs-kilomètres a lui aussi chuté de 24%, le parcours moyen d'un voyageur restant faible (41 km), malgré un accroissement de 22,8% par rapport à 1970 (33,4 km).

En 1970, près de 55% du réseau en exploitation étaient réservés au trafic marchandises (2.255 km sur 4.165 km). Avec la crise, ce pourcentage a fondu rapidement pour être à peine supérieur à 25% en 1975 (1.072 km sur 3.998 km). Depuis cette date, le kilométrage de voies ferrées où ne circulent que des trains de marchandises diminue peu à peu par rapport à l'ensemble du réseau (un peu plus de 20% en 1987).

Un autre élément a lieu d'inquiéter pour le moyen terme, c'est la diminution d'un tiers des embranchements privés : de 937 en 1980, leur nombre est passé à 634 en 1986 et 626 en 1987. Il y a lieu de se poser la question de savoir si c'est seulement une conjoncture économique particulièrement défavorable qui produit cette baisse ou s'il existe chez les chargeurs un véritable changement d'attitude vis-à-vis du chemin de fer. De son côté, la SNCB affirme que ce mouvement est réalisé en concertation avec ses clients, sans que ces derniers abandonnent pour autant le mode ferroviaire.

Nous terminons ce point en présentant une carte du réseau ferré belge en 1987. Bien qu'extrêmement dense, on note que le maillage du réseau, tout comme celui des autoroutes, néglige la partie sud-est du pays, traversée seulement par deux axes reliant le reste du royaume au Luxembourg et à la RFA. On remarque la même densité d'infrastructures que pour les axes routiers autour des agglomérations principales.

Le réseau ferroviaire belge en 1987



13. LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES

En 1987, la Belgique compte 1.511 kilomètres de voies navigables, soit environ 50 m/km². Cela ne représente que le tiers du réseau néerlandais (4.843 km), le plus dense d'Europe (142 m/km²). A titre de comparaison, la France possède un réseau de 8.568 km de voies d'eau, dont 6.476 km seulement sont en exploitation, et sa densité est de 12 m/km². En RFA, on dénombre 4.319 km de voies d'eau, pour une densité de 18 m/km².

Ces valeurs globales masquent des disparités selon les gabarits des rivières ou des canaux, qui sont répartis par classes selon le type de bateaux qu'ils peuvent accueillir. L'Office Statistique des Communautés Européennes distingue sept classes de voies navigables, suivant le port en lourd des bateaux qui peuvent y circuler :

- classe 0 : bateaux de 50 à moins de 250 T de port en lourd
- classe I : bateaux de 250 à moins de 400 T de port en lourd ; le spits est le type de bateau qui entre dans cette catégorie
- classe II : bateaux de 400 à moins de 650 T de port en lourd ; le campinois est le bateau type de cette classe
- classe III : bateaux de 650 à moins de 1.000 T de port en lourd ; le Dortmund Ems est caractéristique de cette classe
- classe IV : bateaux de 1.000 à moins de 1.500 T de port en lourd ; le bateau type est le Rhin-Herne type Europe
- classe V : bateaux de 1.500 à moins de 3.000 T de port en lourd ; les grands rhénans correspondent à cette classe
- classe VI : bateaux de 3.000 T de port en lourd et plus ; il s'agit ici des systèmes de bacs poussés et de la navigation maritime.

La carte n° 4 présente le réseau des voies navigables de la Belgique en précisant les gabarits des différentes voies d'eau. On notera la densité plus importante des canaux dans la partie flamande du pays, à l'exception du bassin Sambre-Meuse et du Borinage, dont les canaux sont reliés au réseau français du Nord. Dans son ensemble, le réseau est fort bien interconnecté. Il existe une véritable unité qu'on retrouve en RFA et plus encore aux Pays-Bas, mais pas en France. Ici encore, la partie du territoire qui correspond à l'Ardenne n'est pas maillée par le réseau, mais on note également un trou important dans le triangle Bruxelles-Charleroi-Liège, zone moins favorisée par l'irrigation de cours d'eau naturels.

On remarquera les voies navigables les plus importantes par leur gabarit (classe 6) : le canal Albert (130 km), qui traverse la Campine belge, depuis Liège jusqu'à Anvers ; la Meuse, de Namur à Liège (50 km) ; le canal de Bruxelles au Rupel, qui rejoint ensuite Anvers et se termine au fond de l'embouchure de l'Escaut occidental, en territoire néerlandais (70 km) ; le canal de Gand à Zelzate (20 km) et Terneuzen (aux Pays-Bas) qui se termine lui aussi dans l'Escaut occidental ; le canal de Bruges à Zeebrugge (12 km), stratégique s'il en est, puisqu'il connecte au réseau le principal port maritime du pays, dont le trafic "pleine mer" n'est pas obligé de transiter par les Pays-Bas.

Le tableau n° 7 utilise la classification de l'Office Statistique des Communautés Européennes pour ventiler l'état des voies navigables belges au 31 décembre 1987. En pourcentage de l'ensemble, 23,2% des fleuves et canaux peuvent recevoir des péniches de la classe I, 22,1% de la classe II, 27,8% de la classe IV, 8,5% de la classe V et 18,4% de la classe VI.

Carte n° 4

Le réseau des voies navigables belges en 1988

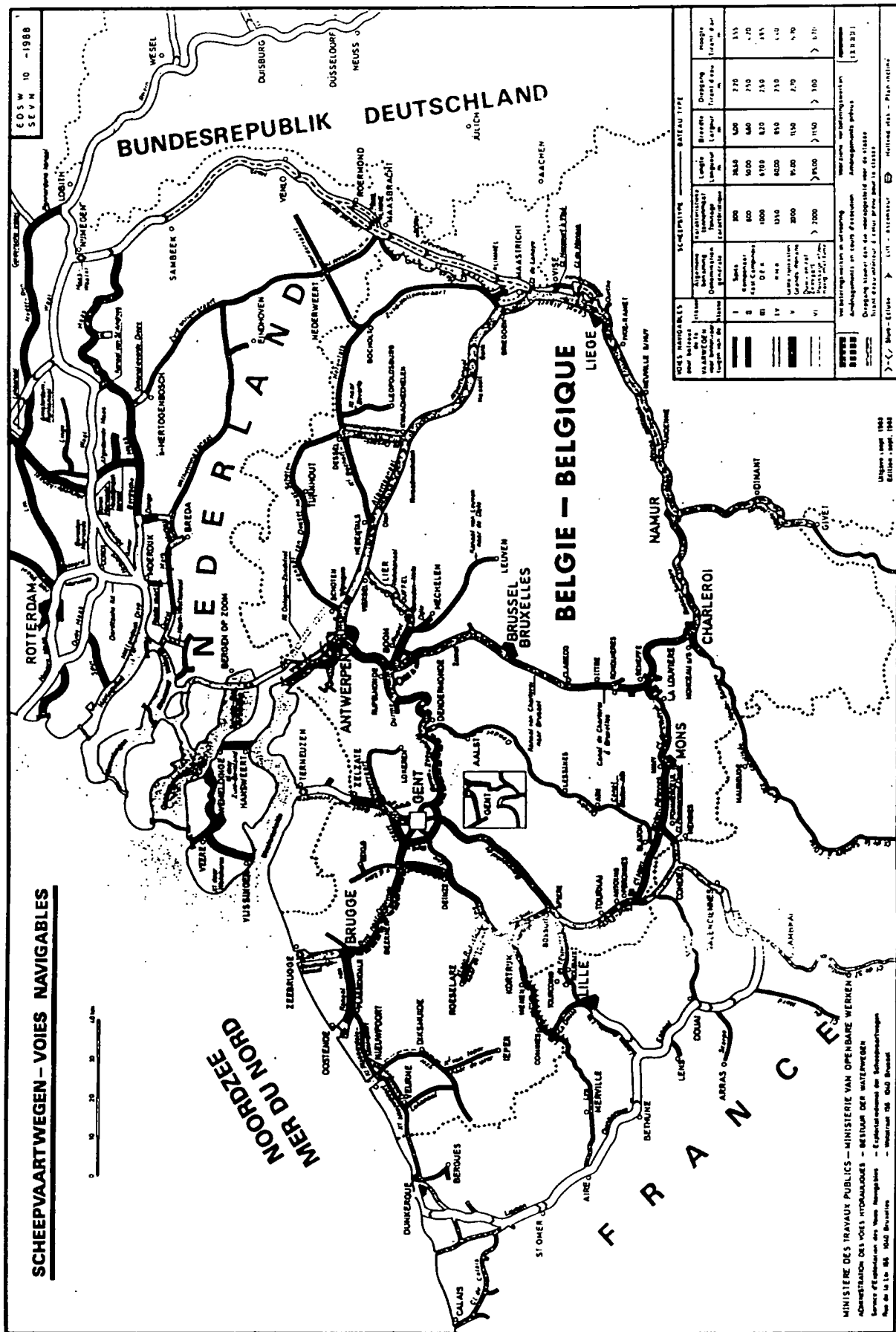


Tableau n° 7

Longueur des voies navigables, par bassin
et par classe, en 1987 (en kilomètres)

BASSINS FLUVIAUX	CLASSE DES VOIES NAVIGABLES					TOTAL
	CLASSE I	CLASSE II	CLASSE IV	CLASSE V	CLASSE VI	
BASSIN DE L'ESCAUT MARIT	9	43	36	23	56	167
CANAUX DE LA CAMPINE	0	184	16	1	132	333
CANAUX BRABANCONS	0	30	72	0	28	130
MEUSE ET SAMBRE	33	18	102	43	28	224
BASSIN DU HAUT-ESCAUT	163	59	134	44	19	419
CENTRE ET BORINAGE	33	0	60	0	0	93
BASSIN DE L'YSER ET COTE	112	0	0	17	16	145
TOTAL	350	334	420	128	279	1511

Depuis 1960, la longueur totale du réseau n'évolue guère (-6,5% environ). Par contre, les aménagements réalisés correspondent à des passages au gabarit supérieur : en 25 ans, le réseau classe I a régressé de plus de 50%, alors que celui de la classe IV a augmenté de 145% environ.

14. LES CONDUITES

En Belgique, le réseau des conduites pétrolières a connu un essor certain au début des années 80, sa longueur atteignant 461 km en 1983. Cependant, ces dernières années, un certain nombre d'oléoducs ne sont plus en service. C'est pourquoi il est aisé aux services statistiques belges de préciser exhaustivement quelles sont les conduites en exploitation en 1987.

On trouve tout d'abord le pipe-line Rotterdam-Anvers, dont 34 km sont situés sur le territoire belge et qui fonctionne depuis juin 1971 ; il véhicule du pétrole brut. La plus longue conduite pétrolière en Belgique

va d'Anvers à Geleen, dans le Limbourg néerlandais, en traversant la Campine belge sur 154 km ; elle a été mise en service en avril 1978 et sert au transport de produits raffinés. Enfin, l'oléoduc Anvers-Marly-Feluy, mis en service en 1971, relie le grand port belge au nord de la province du Hainaut (au nord-ouest de Charleroi) sur 98 km et permet, comme le précédent, l'acheminement de produits raffinés. En 1987, la Belgique ne dispose donc que de 286 km de conduites, soit une densité de 9,4 m/km², contre 14 m/km² au Royaume-Uni (il est vrai que ce pays est producteur de pétrole), 9,3 m/km² en France (environ 5.100 km de conduites) et 4,1 m/km² en Espagne (2100 km).

Pour le transport de gaz naturel, il existe deux axes principaux. Le premier traverse le pays, de façon presque rectiligne, du nord (près de Turnhout, dans la Campine) au sud (près de Mons, dans le Hainaut) en provenance des Pays-Bas et en direction de la France. Sur les deux conduites principales sont réalisés des branchements de part et d'autre, notamment vers Anvers, Gand et Bruges, vers la capitale, vers la Campine et au sud, vers Charleroi. Le second axe de transport du gaz naturel relie le Limbourg néerlandais à Liège, puis suivant la Meuse et la Sambre, rejoint Namur, Charleroi et l'axe des conduites nord-sud. Entre Liège et Namur, près de Huy, un branchement est établi en direction du sud, à travers la province du Luxembourg, jusqu'à Arlon et en direction du Grand-Duché de Luxembourg.

15. LES INFRASTRUCTURES ET LE TRAFIC AERIENS

Les quelques éléments de ce point sont donnés à titre d'information complémentaire, dans la mesure où il ne s'agit pas de transports terrestres. Cela nous permettra néanmoins de vérifier le rôle négligeable du transport aérien dans les transports de marchandises en Belgique.

La Belgique dispose de cinq aéroports : Bruxelles-National (dans le Brabant), Anvers-Deurne (province d'Anvers), Charleroi-Gosselies (dans le Hainaut), Ostende (Flandre-Occidentale) et Liège-Bierset (province de Liège) et de trois aérodromes : Bruxelles-Grimbergen, Saint-Hubert (au Luxembourg) et Spa-Sauvenière (province de Liège). A noter que l'aérodrome de Gand-St Denijs-Westrem a été définitivement fermé en 1984.

Le tableau n° 8 donne l'évolution récente du trafic marchandises (transit et trafic postal inclus, mais hors bagages) réalisé par les aérodromes belges, ainsi que le fret transporté par la compagnie aérienne nationale SABENA (dans ce dernier cas, en ce qui concerne les tonnes-kilomètres, seul le fret est comptabilisé, et non pas le trafic postal qui représentait 8 MTKM en 1970 et 22,5 MTKM en 1987).

Nous nous bornerons à constater que le trafic marchandises (réalisé par les compagnies aériennes belges et étrangères) des aérodromes belges a crû de 40% depuis 1970, le trafic des compagnies aériennes belges augmentant de plus de 60%. En ce qui concerne le trafic de la compagnie SABENA (à noter qu'on parle de services réguliers dans le cas de lignes régulières fonctionnant à horaires fixes), le trafic en tonnes chargées s'accroît de 86% depuis 1970 et est multiplié par trois, en tonnes-kilomètres, sur la même période.

Tableau n° 8

Evolution du trafic commercial des aéroports belges, dont trafic assuré par les seules compagnies belges, de 1970 à 1987 (en milliers de tonnes) et fret transporté par la SABENA (en milliers de tonnes et en millions de TKM)

ANNEES	TRAFIC TOTAL AERODROMES	DONT TRAFIC BELGE	SERVICES REGULIERS MILLIERS DE T.	SABENA MILLIONS TKM
1970	143	62	56	184
1971	137	63	58	202
1972	130	66	62	225
1973	134	61	63	239
1974	134	68	70	286
1975	142	69	69	281
1976	172	83	76	317
1977	169	90	81	339
1978	174	96	84	376
1979	173	102	87	395
1980	187	93	81	395
1981	184	93	86	442
1982	174	95	89	479
1983	145	94	91	494
1984	173	99	96	534
1985	174	98	105	581
1986	201	101	111	583
1987			105	553

Malgré cet accroissement apparemment spectaculaire, il suffit de comparer le trafic marchandises de la SABENA en 1987 à celui de la route, du fer et de la voie d'eau réunis, sans avoir besoin d'ajouter les conduites, pour donner la mesure du caractère parfaitement négligeable du fret aérien en Belgique. Ainsi, ce dernier ne représente-t-il que 0,02% des tonnes chargées et 1,8% des tonnes-kilomètres. Si le pourcentage des tonnes-kilomètres est nettement moins faible que celui des tonnes, cela est dû à la distance moyenne très élevée des trajets aériens effectués par une tonne de marchandise, soit 5.300 km environ.

2. L'ACTIVITE DES PORTS BELGES

Comme nous l'avons précisé dans l'introduction de ce chapitre, il est aisé de justifier la présence de ce point dans notre travail. Même si les activités portuaires maritimes sont naturellement tournées vers l'extérieur, on comprendra facilement que dans un petit pays où le port principal, Anvers, possède l'un des trafics les plus importants d'Europe et même du monde, une partie du trafic des autres modes de transport soit directement influencée par les activités portuaires et maritimes. Les perspectives d'évolution de ces dernières ne peuvent pas laisser indifférents les autres modes qui sont les générateurs initiaux et terminaux (parcours d'approche) des flux de trafics maritimes.

Seul le nord-ouest du pays (Flandre occidentale) est doté d'une façade maritime sur la mer du Nord. Cette façade est de dimension modeste (environ 70 kilomètres de côtes) et ne comporte que deux grands ports : d'une part l'ensemble Zeebrugge-Bruges, le plus au nord, à une dizaine de kilomètres de la frontière néerlandaise, d'autre part Ostende, situé un peu plus à l'ouest. Plus près de la frontière française, on peut mentionner le port de Nieuwpoort, dont le trafic n'est pas individualisé dans les statistiques générales belges. L'originalité des deux principaux ports de la Belgique est de déboucher en territoire étranger, dans la mesure où l'embouchure de l'Escaut occidental, sur une soixantaine de kilomètres, se trouve aux Pays-Bas. C'est le cas de l'ensemble Anvers-Linkeroever et de celui de Gand-Zelzate. Signalons enfin le trafic maritime de Bruxelles qui, lui aussi, transite par l'Escaut occidental néerlandais, via Anvers. Depuis 1986, ce trafic n'est plus individualisé dans les statistiques, car très faible au regard de celui des quatre grands ports du pays.

Avant de considérer les trafics, présentons d'un mot les infrastructures relatives aux ports, afin de mettre d'emblée en relief le rôle essentiel tenu par Anvers. En 1985, ce dernier possédait 1378 hectares de bassins, 98 kilomètres de quais et 475 grues. En 1987, Gand en possédait respectivement 499, 19 et 117, Bruges 969, 8 et 42, Ostende 130, 8 et 18 et enfin Bruxelles 273, 20 et 26. Cette disproportion donne déjà une bonne idée du caractère quasi monopolistique de l'activité du port d'Anvers. Le rôle privilégié et essentiel de ce dernier tient évidemment à sa situation, au carrefour des voies d'eau principales du réseau de navigation intérieure (canal Albert à l'est, canal de Bruxelles à Anvers au sud, l'Escaut à l'ouest vers Gand et Bruges).

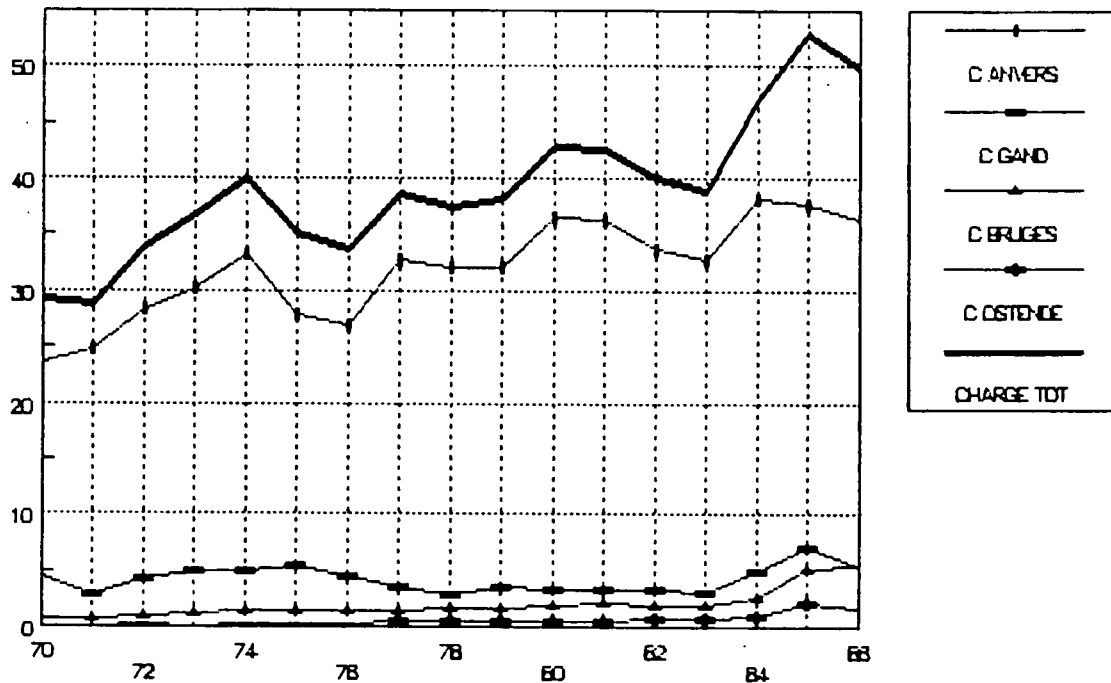
21. LE TRAFIC MARITIME DES PRINCIPAUX PORTS BELGES

Les graphiques n° 10, 11 et 12 relatent l'évolution des trafics maritimes des quatre ports principaux évoqués ci-dessus (Anvers, Gand, Bruges et Ostende), sachant qu'à eux seuls, ils représentent 98,5% du trafic total en 1986. Le graphique n° 10 illustre l'évolution des déchargements (ou importations). Une première constatation s'impose : le poids relatif du trafic d'Anvers est écrasant (80,6% du trafic total en 1970 et 62,3% en 1986). On note un parallélisme presque parfait entre l'évolution du trafic total et celle du trafic d'Anvers, sauf en 1985 et dans une moindre mesure en 1978.

On peut distinguer grossièrement trois périodes. La première va de 1970 à 1974 : le trafic global déchargements chute de 20% entre 1970 et 1972, passant de 70,9 MT à 56,6 MT. Mais en fait le seul port d'Anvers est affecté (-30% sur deux ans, le trafic passant de 57,1 MT à 39,7 MT). On peut penser que la concurrence de Rotterdam explique en partie cette diminution. Les années 73 et 74 voient progresser les trafics de tous les ports. Une deuxième période va de 1975 à 1983, durant laquelle le trafic global stagne. Celui d'Anvers marque de son empreinte la tendance générale, mais le trafic du port de Gand croît de 50%, passant de 10,2 MT en 1974 à 15,4 MT en 1983. Autre scénario pour Bruges et Ostende, dont les trafics stagnent avant de s'effondrer à partir de 1980 (-60% pour Bruges entre 1980 et 1983 ; -70% pour Ostende entre 1980 et 1984), corrélativement au second choc pétrolier. Troisième période enfin, de 1984 à 1986, caractérisée par une reprise spectaculaire d'activité des deux derniers ports évoqués : tra-

Graphique n° 11

Le trafic maritime chargements des quatre principaux ports belges entre 1970 et 1986 (en millions de tonnes)



En 1970, la part d'Anvers dans le trafic total chargements était de 80,8% et, jusqu'en 1984 (81,3%), elle a oscillé entre 79 et 86%. Ce n'est qu'en 1985 et 1986 qu'on note une baisse, qui semble d'origine conjoncturelle, de 5,2% du trafic, alors que celui des autres ports augmente : cela explique le passage à 72,7% en 1986 de la part du ports d'Anvers dans les chargements. Ici encore, les poids relatifs des ports font apparaître des écarts importants : en 1986, les trafics de Gand et Bruges, à peu près équivalents, autour de 5,5 MT, sont 6,5 fois inférieurs à celui d'Anvers et le trafic d'Ostende est trois fois inférieur à celui de Gand. Comme pour les déchargements, l'évolution à la hausse la plus forte est à mettre à l'actif du port d'Ostende.

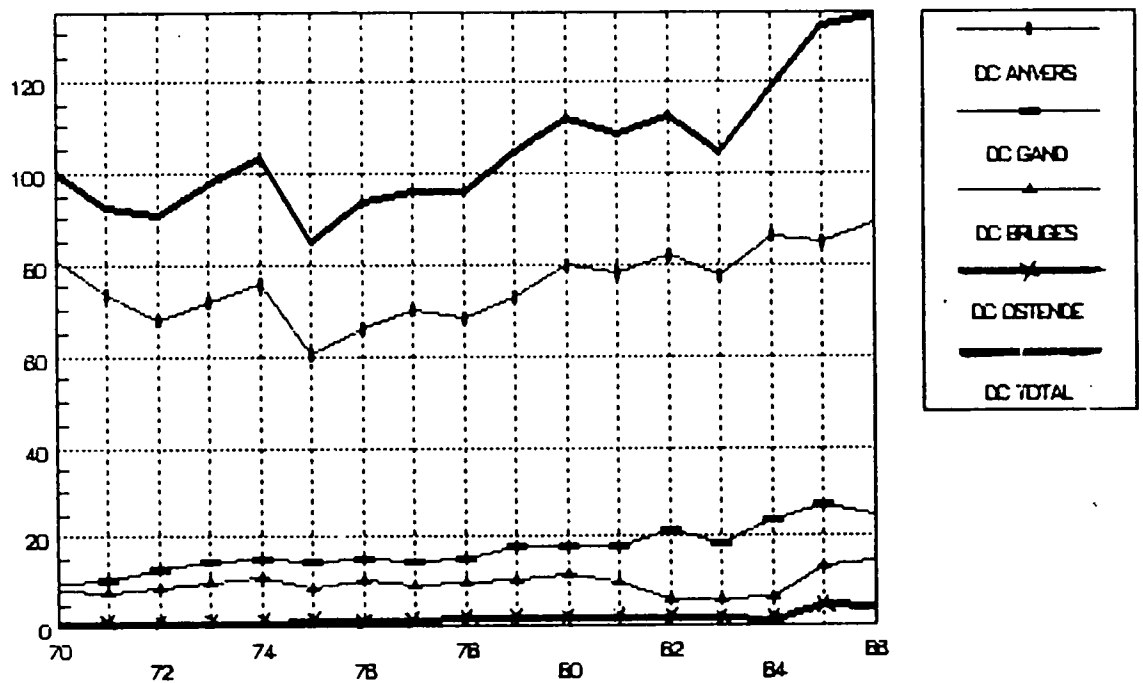
Le graphique n° 11 permet ici encore de distinguer trois périodes qui coïncident grosso modo avec celles vues pour les déchargements. Cette constatation confirme que la conjoncture économique est à l'origine de ce mouvement global marqué par les deux chocs pétroliers et le ralentissement général de la croissance. La période 1970-74 connaît une forte progression du trafic total (+37%, soit plus de 8% par an), due au dynamisme d'Anvers, tandis que le trafic de Gand stagne jusqu'en 1975. La période 1975-83, à l'image du trafic anversois, voit stagner le trafic total (38,8 MT en 1983 contre 35,2 MT en 1975, avec un maximum de 42,8 MT en 1980). Mais l'activité des ports est très contrastée : si le trafic de Gand fléchit entre 1975 et 1978 de plus de 45%, puis stagne jusqu'en 1983 (3,2 MT en 1983), celui de Bruges croît de façon assez régulière de 1975 à 1981 de près de 48% (2,1 MT en 1981), puis stagne également. Enfin, pour Ostende, la croissance est très forte sur toute la période (+132%, soit 11% l'an, en moyenne), mais le trafic absolu reste faible (0,9 MT en 1983).

La période 1984-86 est caractérisée par une forte reprise globale (+36% entre 84 et 85, +28% entre 84 et 86). La situation des différents ports n'est pas similaire : en 1984, Anvers et Gand connaissent une hausse sensible de leur trafic, pendant que Bruges et Ostende voient le leur stagner ; en 1985, c'est au tour d'Anvers de stagner, alors que les autres ports sont en activité croissante ; en 1986, le mouvement de Gand rejoint celui d'Anvers qui s'amplifie à la baisse.

Compte tenu du poids nettement plus important des déchargements (près de 63% du total) par rapport aux chargements (37%), le graphique n° 12 montre des évolutions générales très proches de celles observées sur le graphique n° 10 (déchargements), notamment entre 1975 et 1983. De 1970 à 1974, la décroissance du trafic global est tempérée par le trafic en hausse des chargements ; la situation est inverse après 1983, où la reprise est modérée par la diminution de ces mêmes chargements.

Graphique n° 12

Le trafic maritime total des quatre principaux ports belges entre 1970 et 1986 (en millions de tonnes)

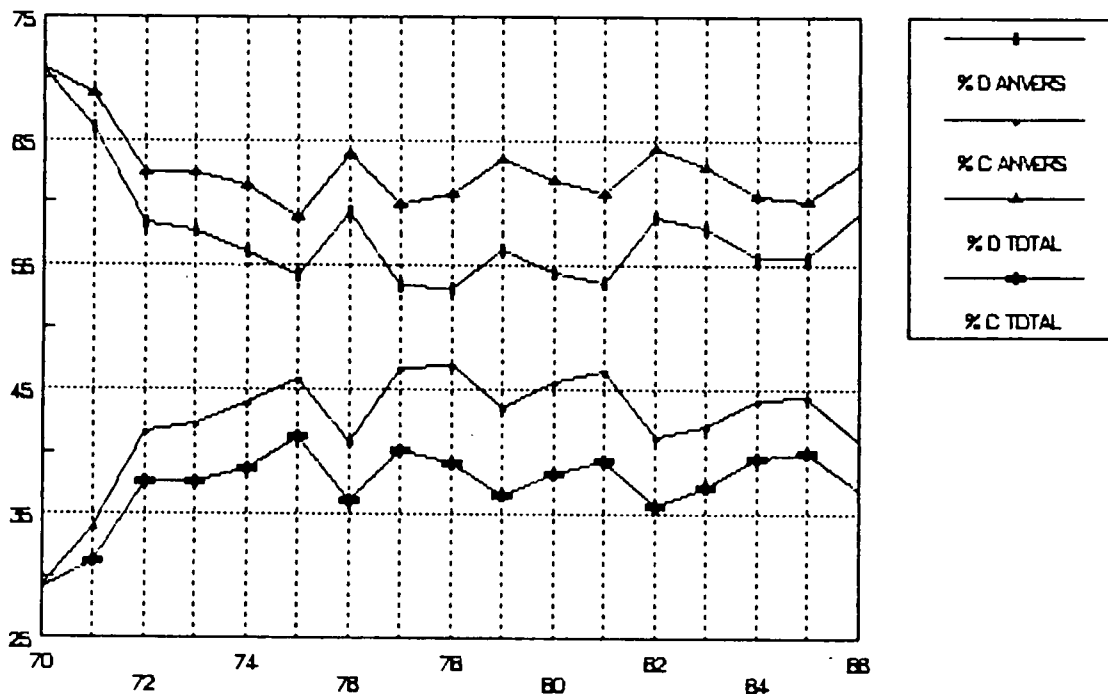


L'important déficit de la balance des trafics, révélé par les données, nous a incité à mettre ce phénomène en évidence dans le graphique n° 13 qui présente l'évolution du trafic global (en chargements et déchargements), ainsi que celle du trafic d'Anvers, selon les poids respectifs de chaque type de prestation. On observe une diminution assez nette, et plus sensible pour le port d'Anvers, de l'écart existant entre les trafics de chargements et de déchargements. En 1970, alors qu'on observait 70,8% en déchargements et 29,2% en chargements, le taux de couverture n'était que de 41,2% pour l'ensemble des ports belges et de 41,4% pour Anvers. La situation devient de moins en moins mauvaise jusqu'en 1975, date à partir de laquelle s'établit un palier au niveau global, alors qu'on perçoit pour Anvers un léger effritement, puis une dégradation plus nette après 1982.

Si, en 1975, le taux de couverture est monté à 70,3% pour le trafic total et à 84,8% pour Anvers, il est retombé respectivement à 58,8% et 63% pour les déchargements et à 68,6% et 59,3% pour les déchargements, en 1987.

Graphique n° 13

Le trafic maritime total et le trafic maritime d'Anvers,
en chargements et déchargements, de 1970 à 1986
(en pourcentage des trafics totaux respectifs)



Pour répondre à la question de savoir d'où provient ce déficit structurel, il convient de se souvenir que la Belgique manque de produits énergétiques et de matières premières. Ainsi, les déchargements de produits des catégories NST 2 (combustibles minéraux solides), NST 3 produits pétroliers) et NST 4 (minerais et déchets pour la métallurgie) expliquent à elles seules l'écart observé. Nous allons, entre autres, préciser ce fait dans le point suivant 22., consacré au port d'Anvers, du fait de l'importance de celui-ci, bien mise en évidence par les développements précédents.

22. LE TRAFIC DU PORT D'ANVERS

Le tableau n° 9 permet tout d'abord de saisir concrètement la raison du déséquilibre chargements-déchargements que nous évoquions dans le point précédent.

Tableau n° 9

Le trafic total du port d'Anvers, par mode et selon la nature des marchandises, en 1978 et en 1986 (en milliers de tonnes)¹

DECHARGEMENTS	MER 78	EAU 78	FER 78	RTE 78	TOTAL78	MER 86	EAU 86	FER 86	RTE 86	TOTAL86
PROD AGR/ANIM VIVANT	4846	469	150	214	5679	3236	1058	96	439	4829
DENR ALIM / FOURRAG	1789	453	235	688	3165	1979	626	1031	1290	4926
COMBUSTIBLES SOLIDES	2166	300	33	93	2592	5102	126	32	91	5351
PRODUITS PETROLIERS	6756	227	1	99	7083	16315	999	13	309	17636
MINER/DECHETS METALL	10122	56	20	26	10224	12970	2978	1626	1149	18723
PRODUITS METALLURGIQ	2697	3101	908	2006	8712	0	0	0	0	0
MIN BRUTS/MAT CONSTR	1246	427	38	142	1853	1391	408	55	256	2110
ENGRAIS	2049	480	14	129	2672	3005	446	3	51	3505
PRODUITS CHIMIQUES	2300	926	288	1253	4767	4424	1259	623	2066	8372
MACHIN/VEHIC/DIVERS	2359	602	585	1627	5173	3364	578	695	2036	6673
TOTAL	36330	7041	2272	6277	51920	51786	8478	4174	7687	72125
PARTS MODALES	70,0	13,6	4,4	12,1	100,0	71,8	11,8	5,8	10,7	100,0
IND / TOT (BASE 78)						142,5	120,4	183,7	122,5	138,9

CHARGEMENTS	MER 78	EAU 78	FER 78	RTE 78	TOTAL78	MER 86	EAU 86	FER 86	RTE 86	TOTAL86
PROD AGR/ANIM VIVANT	2569	740	119	904	4332	2129	483	143	1188	3943
DENR ALIM / FOURRAG	1913	552	68	327	2860	4393	323	81	466	5263
COMBUSTIBLES SOLIDES	525	112	11	88	736	808	425	54	128	1415
PRODUITS PETROLIERS	6943	5732	156	267	13098	7766	5568	1337	522	15193
MINER/DECHETS METALL	188	449	506	70	1213	8845	3005	1437	501	13788
PRODUITS METALLURGIQ	9373	1478	53	363	11267	0	0	0	0	0
MIN BRUTS/MAT CONSTR	1727	457	71	225	2480	1525	334	64	133	2056
ENGRAIS	2052	862	158	133	3205	2107	824	297	279	3507
PRODUITS CHIMIQUES	2980	1145	304	1540	5969	4574	1579	516	2647	9316
MACHIN/VEHIC/DIVERS	3792	531	255	1318	5896	4461	597	380	1564	7002
TOTAL	32062	12058	1701	5235	51056	36608	13138	4309	7428	61483
PARTS MODALES	62,8	23,6	3,3	10,3	100,0	59,5	21,4	7,0	12,1	100,0
IND / TOT (BASE 78)						114,2	109,0	253,3	141,9	120,4

Tant en 1978 qu'en 1986, si l'on considère le seul trafic maritime du port d'Anvers, on peut observer le fort poids des matières premières et des produits pétroliers déchargés (52,5% en 1978 et 66,4% en 1986). En 1986, on a 57,3% à Gand, 34,8% à Bruges et 8,1% à Ostende.

En 1978, pour les déchargements maritimes à Anvers, les trois catégories NST les plus importantes sont les classes 0, 3 et 4, respectivement 13,3% pour les produits agricoles, 18,6% pour les produits pétroliers

1. En 1986, les données correspondant aux catégories NST 4 (minerais et déchets pour la métallurgie) et NST 5 (produits métallurgiques) ont été regroupées dans les statistiques générales officielles. Les données ne sont donc pas nulles en ce qui concerne la NST 5.

et 27,9% pour les minerais et déchets pour la métallurgie. En 1986, on retrouve les classes 2 (combustibles minéraux solides), 3 et 4 avec 9,9%, 31,5% et 25%. En ce qui concerne les chargements en 1978, les trois catégories de produits qui prédominent sont les classes 3, 5 (produits métallurgiques) et 9 (machines, véhicules, divers) avec respectivement 21,7% (produits raffinés), 29,2% et 11,8% des marchandises chargées. En 1986, on trouve les classes 3, 4 et 8 (produits chimiques), avec 21,2%, 24,2% et 12,5%. A noter qu'il s'agit de produits qui sont le point fort des exportations de la Belgique.

Mais, au-delà du trafic proprement maritime, l'intérêt du tableau n° 9 réside pour nous dans le fait qu'il indique également les trafics des modes terrestres, en liaison avec l'activité portuaire. On perçoit ainsi dans quelle mesure la route, le rail et la voie d'eau sont concernés par l'activité du plus grand port du pays et quels sont les produits stratégiques pour chacun des modes.

Considérons en premier lieu les déchargements. La voie d'eau réalisait près de 45% de son trafic déchargements dans le port d'Anvers sur les seules catégories NST 4 et 5 en 1978, contre 35% seulement en 1986, les produits pétroliers et les produits agricoles notamment ayant remplacé les produits liés à la métallurgie. Le rail concentre, quant à lui, les 2/3 de son trafic sur les NST 5 (40%) et 9 (26%) en 1978 ; en 1986, si l'on a toujours les produits métallurgiques (39%), les denrées alimentaires et fourrages (NST 1) ont relayé les machines, véhicules et divers avec 25%, pour assurer près des 2/3 du trafic ferroviaire en déchargements. La route enfin, réalise les 4/5 de son trafic sur trois classes de produits, les NST 5 (32%), 8 (20%) et 9 (26%) en 1978. En 1986, le trafic se diversifie : quatre classes assurent 85% du trafic déchargements de la route : les NST 1 (17%), 5 (15%), 8 (27%) et 9 (27%).

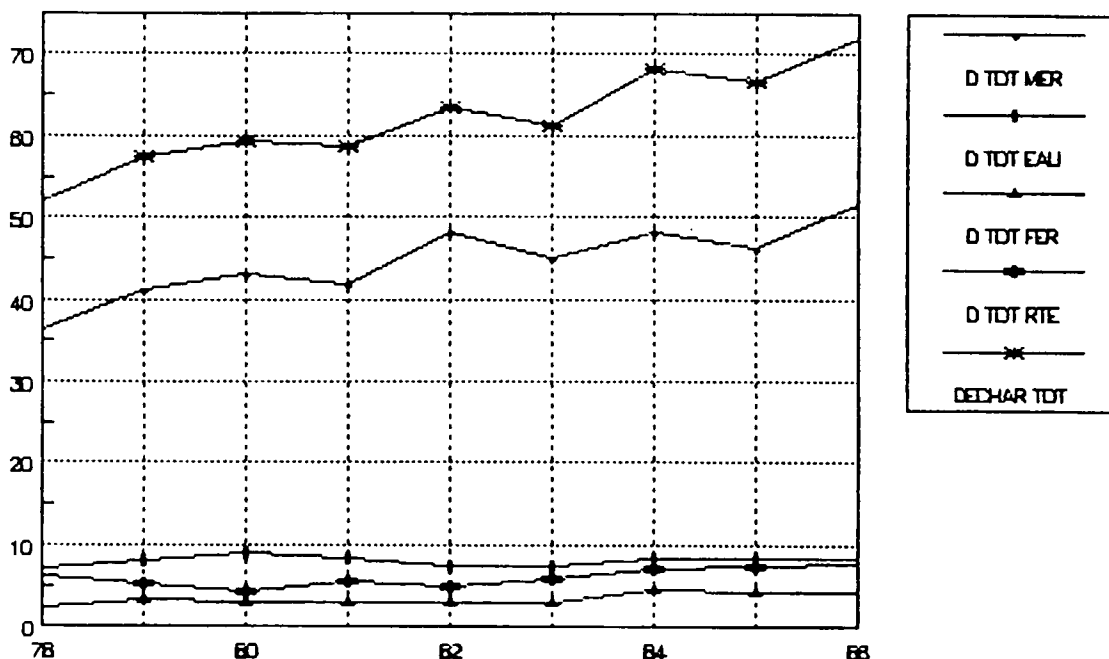
Au niveau des chargements, la voie d'eau concentre les 3/5 de son trafic sur les produits NST 3 (44,5%), 4 et 5 (16%) en 1978, la tendance se renforçant en 1986 (42,4% pour les produits pétroliers et 22,9% pour les minerais et produits métallurgiques, soit près des 2/3 du trafic chargements). C'est sur les NST 4 (30%), 8 (18%) et 9 (15%) que sont réalisés un peu moins des 2/3 du trafic ferroviaire. On constate une grosse évolution en 1986, car la même proportion du trafic est fondée sur deux types de produits : la NST 4 (33%) et la NST 3 (31%, contre 9% en 1978) au détriment des classes NST 8 et surtout 9. Pour la route, plus de 70% du trafic étaient réalisés sur les NST 0 (17%), 8 (29%) et 9 (25%), en 1978. Huit ans après, la situation confirme la tendance précédente : les pourcentages respectifs deviennent 16%, 36% et 21%.

Remarquons les trafics chargements et déchargements très déséquilibrés de la voie d'eau dans le sens d'un excédent (les chargements sont 1,7 fois supérieurs aux déchargements en 1978 et 1,5 fois en 1986). La tendance est inverse (déficit de la balance des trafics) pour la route pour les deux années de référence (0,83 en 1978 et 0,97 en 1986, soit un quasi équilibre). Le rail est passé d'un déficit assez marqué (0,75 en 1978) à un léger excédent (1,03 en 1986).

Les données nous permettent également de constater que les positions du rail surtout et de la route se sont améliorées entre les deux dates. Pour mieux percevoir la réalité de ces évolutions, nous illustrons notre propos à l'aide des graphiques n° 14 à 16, relatant successivement l'évolution des trafics déchargements, chargements et total, pour le port d'Anvers.

Graphique n° 14

Evolution du trafic déchargements du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (en millions de tonnes)



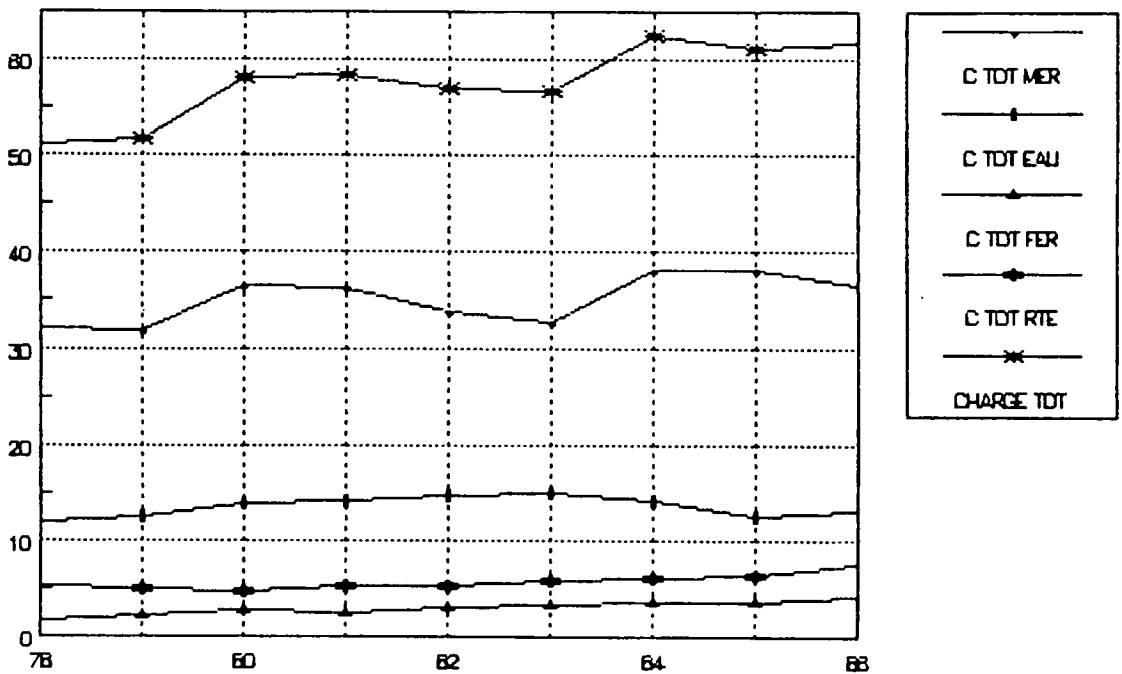
Nous donnons ces graphiques pour compléter l'information. Nous nous contenterons de remarquer que le trafic maritime de déchargements (graphique n° 14) connaît des fluctuations importantes entre 1980 et 86, mais la tendance du trafic est nettement à la hausse en valeur absolue (+43% en huit ans). La croissance affecte surtout le rail (+83%) et très peu la voie d'eau (+20%) et la route (+22%). La situation est très différente pour les chargements (graphique n° 15) : les trafics maritime et par voie d'eau stagnent (respectivement +14% et +8% en huit ans) ; la route voit sa position se conforter un peu (+42%) et le rail connaît un développement spectaculaire (+153%, soit plus de 12% l'an, en moyenne).

Globalement (graphique n° 16), seul le rail tire son épingle du jeu avec 113% d'augmentation de son trafic total, contre 29% pour le maritime, 13% pour la voie d'eau et 31% pour la route. Relativisons toutefois en observant que le trafic total maritime (88,4 MT en 1986) est quatre fois supérieur à celui de la voie d'eau (21,6 MT), près de six fois à celui de la route (15,1 MT) et 10 fois à celui du fer (8,5 MT). Le trafic total des modes terrestres, de 45,2 MT, bien que près de deux fois inférieur au trafic maritime du port d'Anvers, est loin d'être négligeable.

Si l'on considère les seuls modes terrestres, la voie d'eau réalise 47,8% des 45,2 MT en 1986, la route 33,4% et le fer 18,8%. En 1978, sur 34,6 MT, les pourcentages respectifs étaient de 55,2%, 33,2% et 11,6%. Comme on peut le constater, le rail a réalisé une percée au détriment du seul trafic par voies navigables, surtout au niveau des chargements.

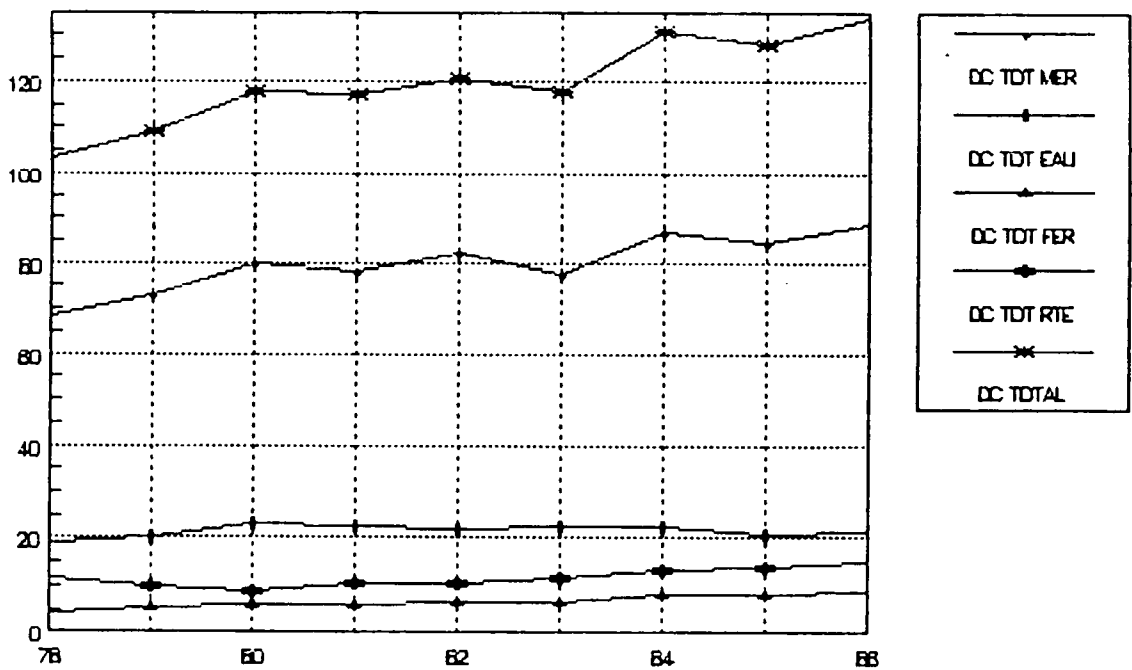
Graphique n° 15

Evolution du trafic chargements du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (en millions de tonnes)



Graphique n° 16

Evolution du trafic total du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (en millions de tonnes)



En anticipant sur les données présentées dans le point 3., notons les résultats suivants : le trafic ferroviaire réalisé en relation avec l'activité du port d'Anvers en 1986 (8,5 MT) représente près de 13,5% du trafic total de la SNCB (63,1 MT). Cette part est encore plus importante pour la voie d'eau (21,6 MT, soit 22,7% du trafic total de 95,3 MT) et relativement faible au contraire pour la route (15,1 MT, soit 4,4% des 341,3 MT qui constituent le trafic routier total en 1986).

Nous clorons cette analyse des trafics du port d'Anvers avec le tableau n° 10 qui montre l'importance prise par le trafic des conteneurs depuis 1970.

Tableau n° 10

Trafic des conteneurs dans le port d'Anvers, de 1970 à 1985
(en nombre, en tonnage et en indices respectifs, base 1970)

Années	Nombre de conteneurs (TEU)	Tonnage (tonnes)	Evolution en % des conteneurs	Tonnage
1970	167.789	2.216.027	100,0	100,0
1971	133,443	1.954.808	79,6	88,3
1972	155,532	2.303.491	92,7	104,0
1973	214.794	3.228.794	128,1	145,8
1974	251.678	3.864.012	150,0	174,4
1975	222.506	3.335.558	132,6	150,6
1976	247.400	3.723.225	147,4	168,1
1977	304.296	4.878.466	181,4	220,2
1978	359.317	5.737.542	214,1	259,0
1979	424.703	6.731.611	253,1	303,8
1980	724.247	6.125.967	431,6	276,5
1981	794.611	7.121.852	473,6	321,4
1982	846.029	7.216.984	504,2	325,7
1983	1.025.517	8.791.473	611,2	396,7
1984	1.247.533	10.718.499	743,5	483,7
1985	1.243.009	10.921.320	740,8	492,8

Précisons que le nombre de conteneurs est exprimé à partir du conteneur standard de 20 pieds (TEU = Twenty feet Equivalent Unit, unité équivalent 20 pieds, soit un conteneur de six mètres de long environ). D'autre part, le tonnage relaté dans le tableau n° 10 est net (la tare des conteneurs n'est pas comprise).

Nous disposons également des données en tonnages pour 1986 et 1987. On a respectivement 11.090.000 T (dont 4.009.000 T (36,2%) en importation et 7.081.000 T (63,8%) en exportation) et 12.880.000 T (dont 4.883.000 T (37,9%) en importation et 7.997.000 T (62,1%) en exportation). Les indices base 1970 sont de 500,1 en 1986 et de 581,2 en 1987. L'évolution générale est spectaculaire, surtout depuis le début de la dernière décennie (+110,3% depuis 1980, soit +11,2% par an en moyenne).

Le taux de couverture (exportation/importation) est très élevé, variant entre 1,64 et 1,77, sur la période 1982-1987. Zeebrugge et Gand ont des trafics conteneurs en croissance (+30% pour le premier, entre 1982 et 1987 et +113% pour le second sur la même période), mais en valeur absolue, les trafics de 1987 sont nettement inférieurs à celui d'Anvers, qui représente pratiquement 85% du total (2.337.000 T (poids des conteneurs inclus) pour Zeebrugge et 68.000 T seulement pour Gand !).

Un mot enfin sur le trafic portuaire roll-on/roll-off. Pour le port d'Anvers, ce trafic est passé de 1,763 MT en 1982 (dont 0,909 MT en importation et 0,854 MT en exportation) à 2,444 MT en 1987, soit 38,6% d'augmentation sur la période (dont 1,298 MT en importation et 1,146 MT en exportation). Une fois n'est pas coutume, le trafic de Zeebrugge est près de quatre fois supérieur à celui d'Anvers (4,135 MT en 1982 et 9,509 MT en 1987, soit 130% de hausse en cinq ans). L'explication principale tient au fait que les relations avec la Grande-Bretagne et l'Irlande, réalisées essentiellement avec les ports côtiers, connaissent un regain de ce mode au détriment du transport par conteneurs. Le trafic du port de Gand est beaucoup plus faible (quatre fois inférieur à celui d'Anvers) : 0,397 MT en 1982 et 0,595 MT en 1987, soit près de 50% de hausse du trafic en cinq ans.

3. LES TRANSPORTS TERRESTRES EN BELGIQUE

L'idée directrice de ce point est double : d'une part faire état de l'évolution des trafics nationaux et internationaux des différents modes de transport et d'autre part situer les modes ferroviaire et fluvial relativement au mode routier. Nous considérerons successivement le trafic intérieur, le trafic international, le trafic total et, pour mieux situer les points forts de chaque mode, le trafic par catégories de produits transportés.

De manière générale, les statistiques officielles belges, lorsqu'elles envisagent des comparaisons intermodales, ne confrontent les données que des trois principaux modes, à savoir la route, la voie d'eau et le rail ; les conduites sont comptabilisées à part. Nous verrons que cette procédure n'introduit pratiquement aucun biais pour les années les plus récentes. Toutefois, lors de l'analyse du trafic total, nous envisagerons une comparaison intermodale incluant les conduites pétrolières, de manière à avoir un panorama plus complet des trafics des modes de transports terrestres.

31. LE TRAFIC INTERIEUR

En ce qui concerne le chemin de fer, pour l'ensemble de son activité marchandise, seul le trafic des wagons complets est pris en compte, mais le fait de laisser de côté les envois de détail n'occasionne pas de distorsion majeure, puisque ceux-ci ne représentent que 0,3% des tonnes et des tonnes-kilomètres transportées par le rail en 1987.

Le tableau n° 11 et les graphiques n° 17 à 21 présentent les informations nécessaires à une bonne appréhension du trafic intérieur belge et de son évolution récente. Dans le premier cadre du tableau est relaté le trafic de chacun des modes de transport, exprimé en tonnes chargées, et la part relative de marché de ces derniers, exprimée en pourcentage.

Tableau n° 11

Evolution du trafic intérieur et répartition modale en Belgique, de 1970 à 1987 (en milliers de T et millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

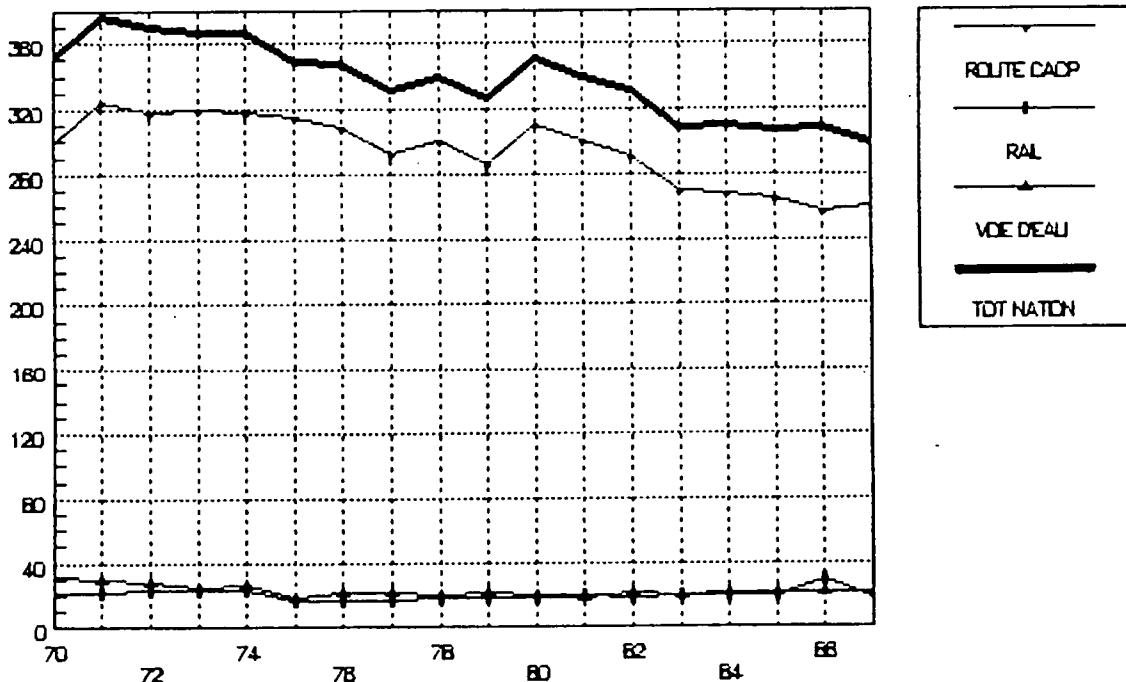
	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
RTE CAPT T	298763	324395	319002	319165	317890	314291	308850	292081	300953	286495	310711	299884	291211	269999	267727	265384	257557	259480
RAIL T	21646	22213	23258	23263	23179	16605	17037	16838	17585	18181	19008	20308	18534	19162	20150	20127	29700	17438
EAU T	31237	29414	28092	24925	26133	18477	21934	21746	20113	21080	20206	18678	21826	20050	22026	21471	20884	22034
TOT NAT T	351646	376022	370352	367353	367202	349373	347821	330665	338651	325756	349925	338870	331571	309211	309903	306982	308141	298952
RTE CAPTK	84,96	86,27	86,13	86,88	86,57	89,96	88,80	88,33	88,87	87,95	88,79	88,50	87,83	87,32	86,39	86,45	83,58	86,80
RAIL TK	6,16	5,91	6,28	6,33	6,31	4,75	4,90	5,09	5,19	5,58	5,43	5,99	5,59	6,20	6,50	6,56	9,64	5,83
EAU TK	8,88	7,82	7,59	6,79	7,12	5,29	6,31	6,58	5,94	6,47	5,77	5,51	6,58	6,48	7,11	6,99	6,78	7,37
RTE CAPTK	9194	9901	10072	10048	10321	9834	9300	9251	9909	9861	10315	10060	10201	9909	10684	10380	10834	10958
RAIL TK	1182	1279	1282	1275	1235	1011	1051	1066	1105	1132	1109	1055	1001	986	1054	1024	2270	904
EAU TK	2702	2437	2291	1966	2120	1421	1739	1706	1609	1662	1570	1364	1656	1589	1720	1678	1641	1671
TOT NAT TK	13078	13617	13645	13289	13676	12266	12090	12023	12623	12655	12994	12479	12858	12484	13458	13082	14745	13533
RTECAPTKX	70,30	72,71	73,81	75,61	75,47	80,17	76,92	76,94	78,50	77,92	79,38	80,62	79,34	79,37	79,39	79,35	73,48	80,97
RAIL TKX	9,04	9,39	9,40	9,59	9,03	8,24	8,69	8,87	8,75	8,95	8,53	8,45	7,79	7,90	7,83	7,83	15,40	6,68
EAU TKX	20,66	17,90	16,79	14,79	15,50	11,58	14,38	14,19	12,75	13,13	12,08	10,93	12,88	12,73	12,78	12,83	11,13	12,35
MOY RTE	30,8	30,5	31,6	31,5	32,5	31,3	30,1	31,7	32,9	34,4	33,2	33,5	33,0	36,7	39,9	39,1	42,1	42,2
MOY RAIL	54,6	57,6	55,1	54,8	53,3	60,9	61,7	63,3	62,8	62,3	58,3	51,9	54,0	51,5	52,3	50,9	76,4	51,8
MOY EAU	86,5	82,9	81,6	78,9	81,1	76,9	79,3	78,5	80,0	78,8	77,7	73,0	75,9	79,3	78,1	78,2	78,6	75,8
DIST MOY	37,2	36,2	36,8	36,2	37,2	35,1	34,8	36,4	37,3	38,8	37,1	36,8	38,8	40,4	43,4	42,6	47,9	45,3

Dans le second cadre, on a les données relatives aux tonnages kilométriques. Enfin, le troisième cadre précise les distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandise, qui sont exprimées en kilomètres.

L'analyse des chiffres du tableau n° 11 et des graphiques amène plusieurs remarques qui mettent en évidence les caractéristiques principales des transports de marchandises en Belgique. Si l'on considère d'abord les tonnages chargés (graphique n° 17), on note un trafic total en régression presque continue depuis 1971 (-20,5%). Cette tendance s'explique largement par le contexte économique médiocre qu'a connu et que connaît encore le pays et qui a conduit à une raréfaction des frets. Cette dernière a affecté tous les modes, y compris le mode routier. Celui-ci, malgré une certaine reprise entre 1980 et 1982, a vu son trafic diminuer globalement de 20% depuis 1971 et stagner en particulier depuis 1983. D'autres données montrent par ailleurs que les transports pour compte propre ont beaucoup plus souffert que les transports pour compte d'autrui, notamment depuis 1976. Ainsi, la part du compte propre qui était de 64,7% en 1976 n'est plus que de 56,1% en 1986.

Graphique n° 17

Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1970 et 1987, en trafic intérieur belge (en millions de tonnes)



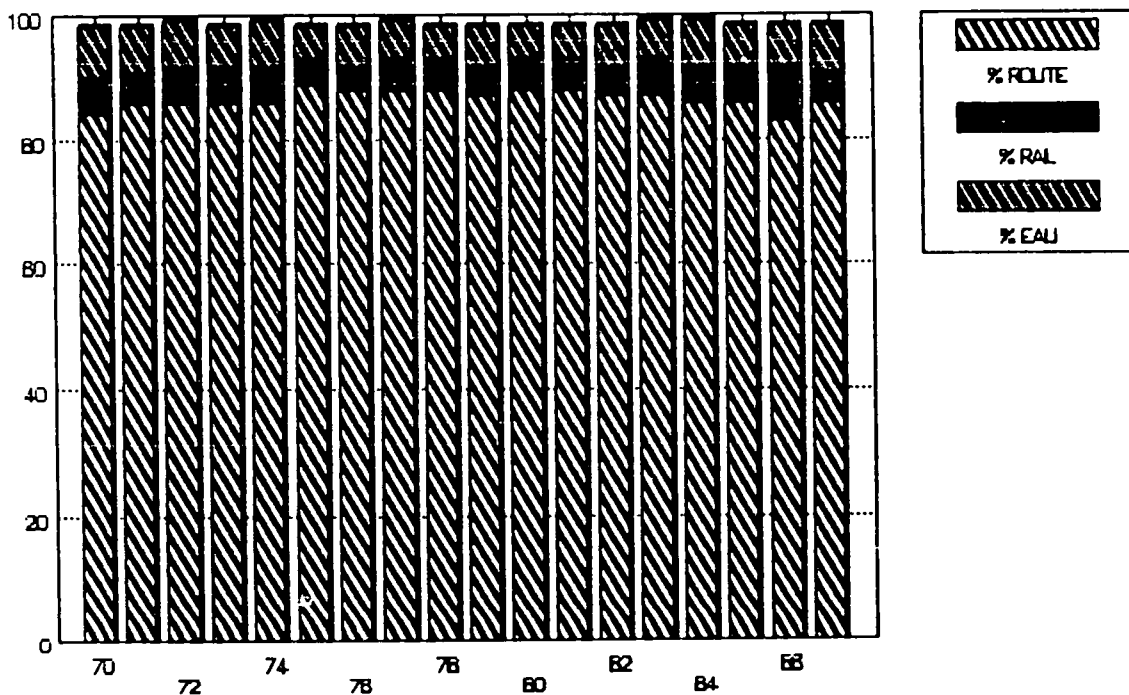
Le trafic du rail se maintient jusqu'en 1974, chute de 29% en 1975, puis remonte peu à peu et marque le pas à partir de 1981. La pointe de trafic qu'on note en 1986 (+47% par rapport à 1985), suivie d'une baisse de 41% en 1987, semble n'être due qu'à une anomalie statistique (problème

de répartition entre les trafics intérieur et international : voir le mouvement inverse du graphique n° 22). Comme celui du fer, le trafic de la voie d'eau s'est affaïssé à partir de 1975 et depuis, il reste stagnant.

Les difficultés dues à la crise n'empêchent pas la route de dominer le marché de façon écrasante (86,8% en 1987), même si l'on peut noter un léger effritement de sa part, depuis le début des années 80. La route retrouve aujourd'hui la position qu'elle occupait au début des années 70. Les parts modales du fluvial et du rail, même si elles se sont quelque peu dégradées entre 75 et 83, sont remontées à la marge, la voie d'eau (7,4% en 87) résistant un peu mieux que le fer (5,8% en 87).

Graphique n° 18

Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic intérieur belge, de 1970 à 1987 (en pourcentage des tonnages chargés)

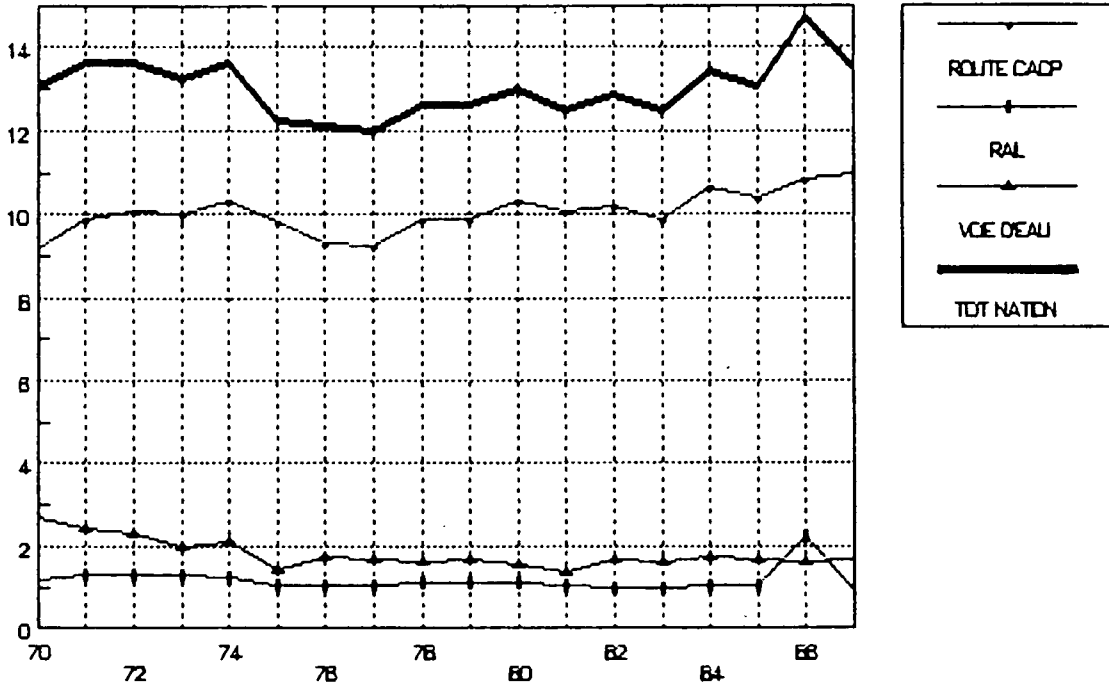


Les graphiques n° 19 et 20 sont similaires aux précédents, mais relatifs aux tonnes-kilomètres. On n'observe pas du tout le même mouvement que pour les tonnes. Si le trafic total a diminué de 10,2% en 1975 par rapport à l'année précédente et a stagné ensuite jusqu'en 1983, on observe une légère remontée (près de 10% entre 1983 et 1987) qui permet de retrouver les niveaux absolus d'avant 1975. La tendance est donc nettement moins négative que pour les tonnages chargés.

Ici, la suprématie de la route est moins nette par rapport aux autres modes, mais celle-ci réalise cependant les 4/5 des tonnes-kilomètres en 1987 (11 MT). Sa part de marché, pas plus que son trafic, ne tendent à croître sensiblement depuis 1980. Par contre, bien que le trafic n'ait que peu augmenté dans les années 70, la part de marché de la route a augmenté de 10 points durant la même période.

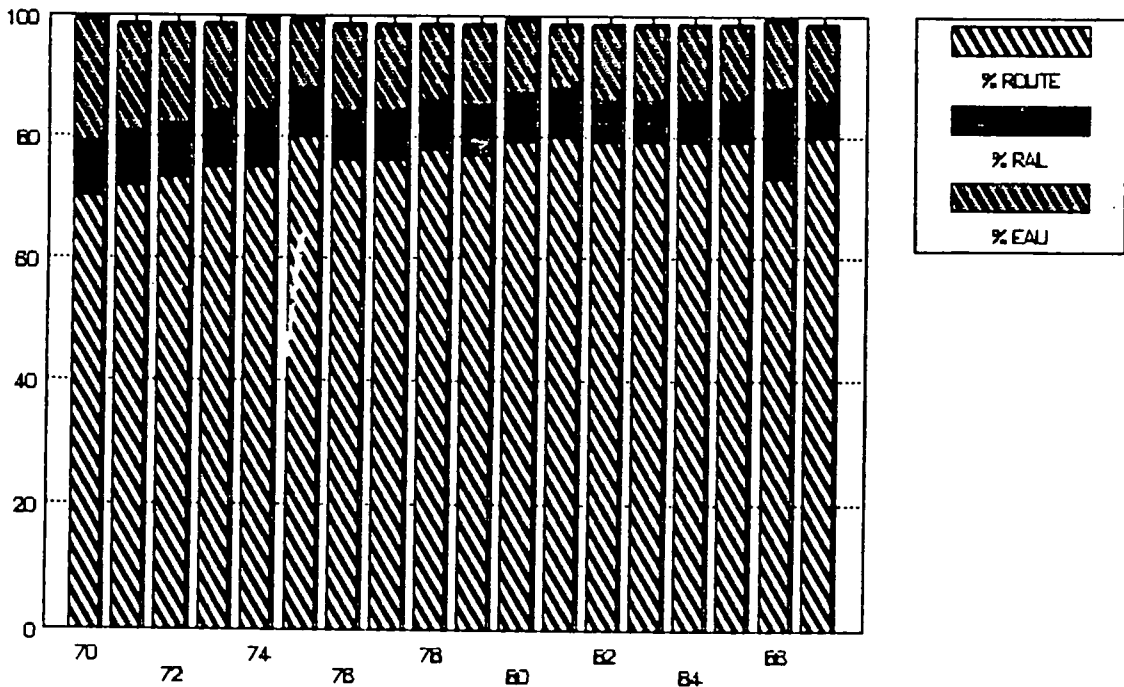
Graphique n° 19

Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1970 et 1987, en trafic intérieur belge (en milliards de TKM)



Graphique n° 20

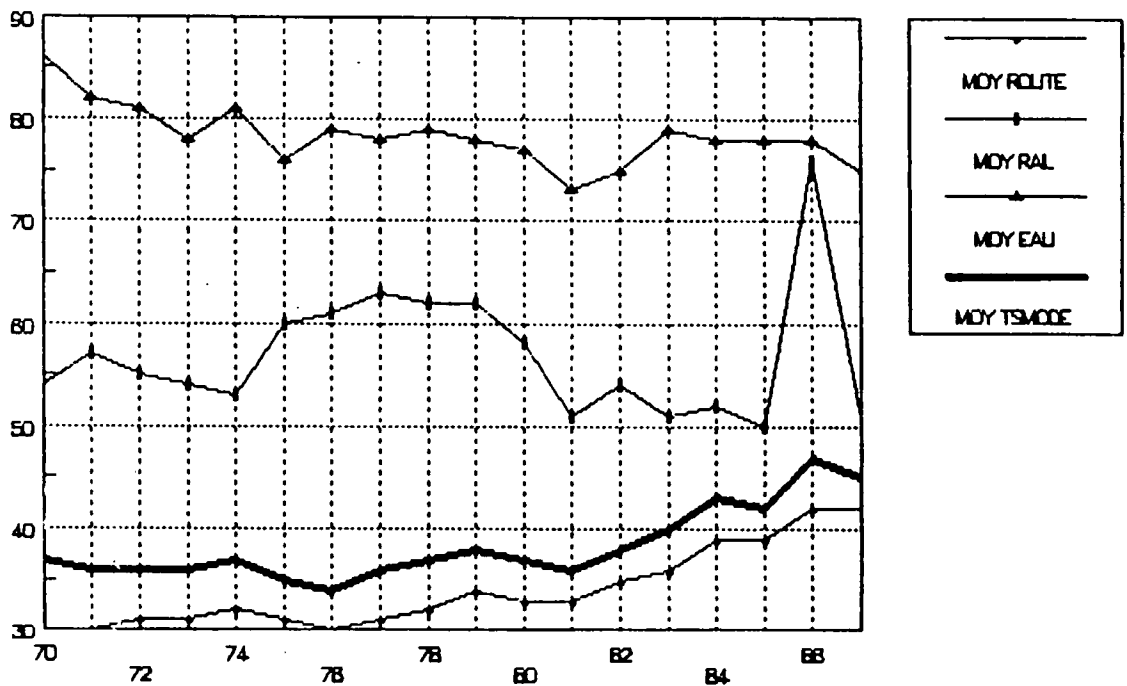
Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic intérieur belge, de 1970 à 1987 (en pourcentage des TKM)



Par rapport aux tonnages chargés, les deux autres modes, fer et voie d'eau, ne sont plus au coude à coude. La voie d'eau possède un avantage assez net sur le chemin de fer (sauf en 1986). La position et le trafic de ce dernier tendent à s'effriter petit à petit (6,7% du marché et 0,9 MT en 1987 contre 9% et 1,2 MT avant 1975). Avec une part du marché des tonnes-kilomètres, de 12,4% en 1987, qui se maintient depuis 1978, la voie d'eau ne connaît pas une évolution spectaculaire de son trafic (1,7 MT en 1987). Ce dernier est en retrait de 38% par rapport à 1970. Après avoir perdu, en 1975, 47% de son trafic de 1970 (2,7 MT), la voie d'eau n'a jamais pu retrouver ses niveaux d'avant la crise.

Graphique n° 21

Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic intérieur, entre 1970 et 1987 (en km)



Le graphique n° 21 présente l'évolution des distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandise selon les modes. Tous modes confondus, on s'aperçoit que la crise n'a pas sensiblement affecté la distance moyenne de parcours, même si 1975-76 d'une part et 1980-81 d'autre part la voient régresser faiblement (37 km environ en 1970 et 1981). Depuis 1981, on assiste à une véritable ascension presque régulière (+23% sur six ans), imputable au seul mode routier (45 km en 1987). Ce dernier progresse en effet de 26% sur la même période, passant de 34 à 42 km, tandis que le rail, durement et brutalement éprouvé à partir de 1980, est en pleine stagnation depuis 1981, année où l'on enregistre déjà la même distance moyenne de trajet qu'en 1987 (52 km). L'année 1986 fait apparaître l'anomalie envisagée plus haut. La voie d'eau, quant à elle, voit sa distance moyenne de parcours décroître de 12% depuis 1970, passant de 86,5 à 76 km. Elle possède un avantage indéniable sur les modes concurrents, à savoir une longueur moyenne de trajet élevée (compte tenu de la dimension du pays), 1,8 fois plus élevée que la route et près de 1,5 fois plus que le fer. Nul

doute que la qualité et la densité du réseau des voies navigables explique largement cette situation qu'on ne retrouve pas dans les autres pays européens.

En conclusion de ce point, on peut dire que la situation des transports de marchandises intérieurs en Belgique est assez différente de celle des autres pays européens en ce qui concerne la répartition modale des trafics, en tonnes comme en tonnes-kilomètres. Elle se distingue nettement des pays où la voie d'eau proprement dite est pratiquement inexistante, comme l'Espagne ou la Grande-Bretagne. Dans certains pays, comme la RFA ou la France, le fluvial joue un certain rôle, à des degrés divers, mais dans les deux cas le rail le supplante assez largement. Enfin si, comme en Belgique, on retrouve bien, par ordre d'importance la route, la voie d'eau et le fer, aux Pays-Bas le trafic ferroviaire est insignifiant par rapport à celui de la voie d'eau (en 1986, pour les tonnages chargés, les parts respectives de la route, de la voie d'eau et du rail sont de 80,3%, 18,6% et 1,2% ; en tonnes-kilomètres, on a 69,7%, 26,5% et 3,7%).

32. LE TRAFIC INTERNATIONAL

Nous avons construit le tableau n° 12 et les graphiques n° 22 à 26 selon le même principe que les précédents, afin de montrer l'évolution du trafic international des différents modes de transport. A noter que les données présentées incluent le transit, en plus des importations et des exportations. Si nous n'avons pas distingué ce dernier, c'est tout simplement que, pour le mode routier, les statistiques officielles, faute de données précises en la matière, fixent forfaitairement à 200 km la distance parcourue par les marchandises en transit sans transbordement, ce qui limite singulièrement la portée des comparaisons réalisées, notamment au niveau des tonnes-kilomètres.

Par ailleurs, toujours pour la route, les chiffres que nous utilisons concernent, sur le territoire belge, des transports effectués aussi bien par des transporteurs belges qu'étrangers. L'Institut National de Statistique belge estime que le trafic (en importations et exportations) réalisé par les transporteurs étrangers est égal à celui qui est réalisé par les transporteurs belges. C'est pourquoi la valeur des importations est présentée égale à celle des exportations, sans qu'il soit possible de connaître l'importance du biais introduit par cette procédure, par manque de données réelles sur le trafic routier des véhicules étrangers en Belgique.

Ces raisons expliquent pourquoi nous ne considérons que les évolutions du seul trafic global, sans distinguer importations, exportations et transit, dans notre comparaison intermodale, nous conformant en cela à la présentation des statistiques officielles belges.

Les données du tableau n° 12 montrent que la situation est très différente de celle du trafic intérieur, ce dernier étant caractérisé par une morosité certaine. La tendance générale du trafic international, exprimé en tonnes, est à la hausse depuis 1975, même si l'on observe des fluctuations à la baisse en 1982-83, dues à un affaïssement des trafics de la voie d'eau et du rail. En 1986, on retrouve pour le rail, symétriquement au trafic intérieur, l'anomalie statistique déjà évoquée. De 75 à 87, le trafic international total passe de 159,6 MT à 213,9 MT (+34%).

Tableau n° 12

Evolution du trafic international et répartition modale en Belgique, de 1974 à 1987 (en milliers de T et millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

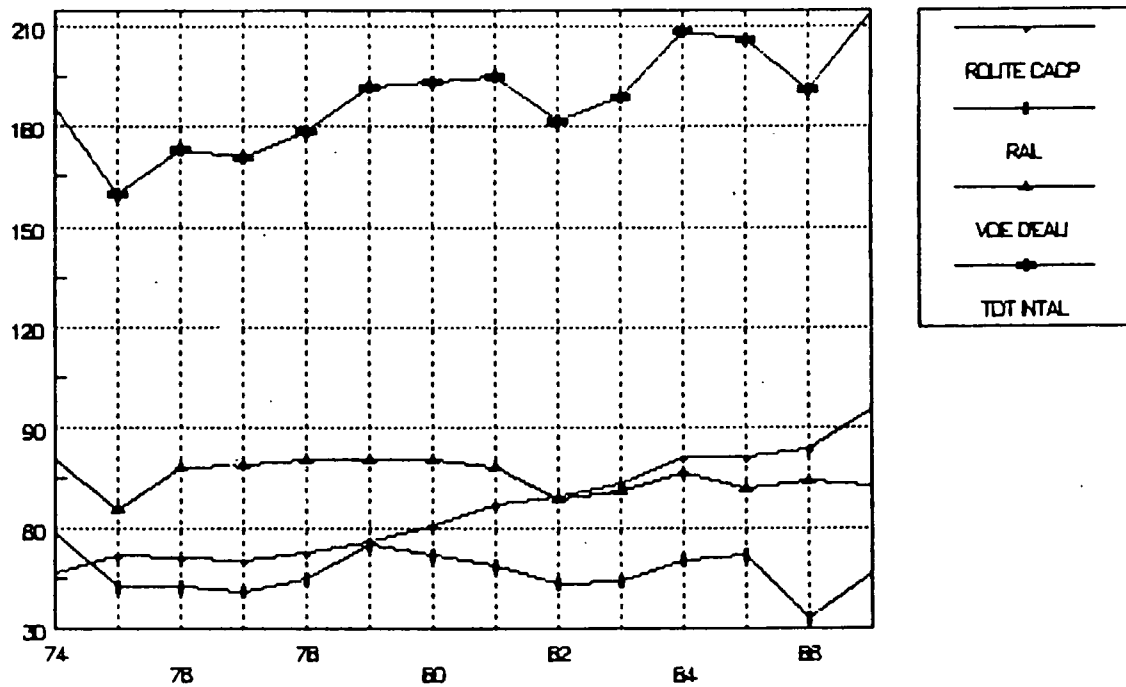
	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
RTE CACP T	46388	51914	51609	50608	53063	56025	60552	67314	69530	73300	81330	81438	83783	95041
RAIL T	58651	42440	42887	41369	45503	55698	52056	49328	43867	44143	50682	52312	33369	46550
EAU T	80745	65256	78340	79178	80133	80320	80723	78525	68763	71172	76662	72170	74454	72344
TOT NAT T	185784	159610	172836	171155	178699	192043	193331	195167	182160	188615	208674	205920	191606	213935
RTE CACPTX	24,97	32,53	29,86	29,57	29,69	29,17	31,32	34,49	38,17	38,86	38,97	39,55	43,73	44,43
RAIL T %	31,57	26,59	24,81	24,17	25,46	29,00	26,93	25,27	24,08	23,40	24,29	25,40	17,42	21,76
EAU T %	43,46	40,88	45,33	46,26	44,84	41,82	41,75	40,23	37,75	37,73	36,74	35,05	38,86	33,82
RTE CACPTK	5496	5355	5465	5185	5736	5843	6423	6996	7250	7690	8946	8744	9405	10325
RAIL TK	7867	5719	5584	5401	6001	7403	6890	6473	5787	5884	6851	7230	5153	6362
EAU TK	4733	3702	4334	4057	4326	4246	4283	4077	3347	3383	3522	3385	3565	3451
TOT NAT TK	18096	14776	15383	14643	16063	17492	17596	17546	16384	16957	19319	19359	18123	20138
RTECACP TKX	30,37	36,24	35,53	35,41	35,71	33,40	36,50	39,87	44,25	45,35	46,31	45,17	51,90	51,27
RAIL TKX	43,47	38,70	36,30	36,88	37,36	42,32	39,16	36,89	35,32	34,70	35,46	37,35	28,43	31,59
EAU TKX	26,15	25,05	28,17	27,71	26,93	24,27	24,34	23,24	20,43	19,95	18,23	17,49	19,67	17,14
MOY RTE	118,5	103,2	105,9	102,5	108,1	104,3	106,1	103,9	104,3	104,9	110,0	107,4	112,3	108,6
MOY RAIL	134,1	134,8	130,2	130,6	131,9	132,9	132,4	131,2	131,9	133,3	135,2	138,2	154,4	136,7
MOY EAU	58,6	56,7	55,3	51,2	54,0	52,9	53,1	51,9	48,7	47,5	45,9	46,9	47,9	47,7
DIST MOY	97,4	92,6	89,0	85,6	89,9	91,1	91,0	89,9	89,9	89,9	92,6	94,0	94,6	94,1

Le graphique n° 22 fait nettement apparaître une évolution en hausse constante dès 1977 pour la route, qui double son trafic en treize ans (95 MT en 1987). On n'observe sur celui-ci qu'une faible incidence due à la crise économique entre 1975 et 1978. Cela peut s'expliquer par le développement récent des transports routiers de marchandises dans le contexte international. En 1970 en effet, la part de la route dans ce trafic tournait déjà autour de 25%. Ce n'est qu'en 1975 et les années suivantes qu'on note un décollage véritable, qui permet à la route de dépasser de plus en plus le rail depuis 1979 et la voie d'eau depuis 1982.

Entre 1974 et 1987, le rail et la voie d'eau perdent environ 10 points chacun de part de marché au profit de la route, qui passe de 25 à 44,4% durant cette période (graphique n° 23). L'évolution de ces deux modes est cependant assez différente. Le trafic de la voie d'eau se maintient jusqu'en 1981, puis chute de plus de 12% et conserve ensuite à peu près ce niveau (72,3 MT en 1987, pour une part de marché de 33,8%). Le rail au contraire, perd 28% de son trafic entre 1974 et 1975, qui stagne avant de remonter entre 77 et 79, puis s'effrite jusqu'en 1983, enfin se stabilise avant de s'effondrer en 1986 (46,6 MT en 1987 et 21,8% de part de marché).

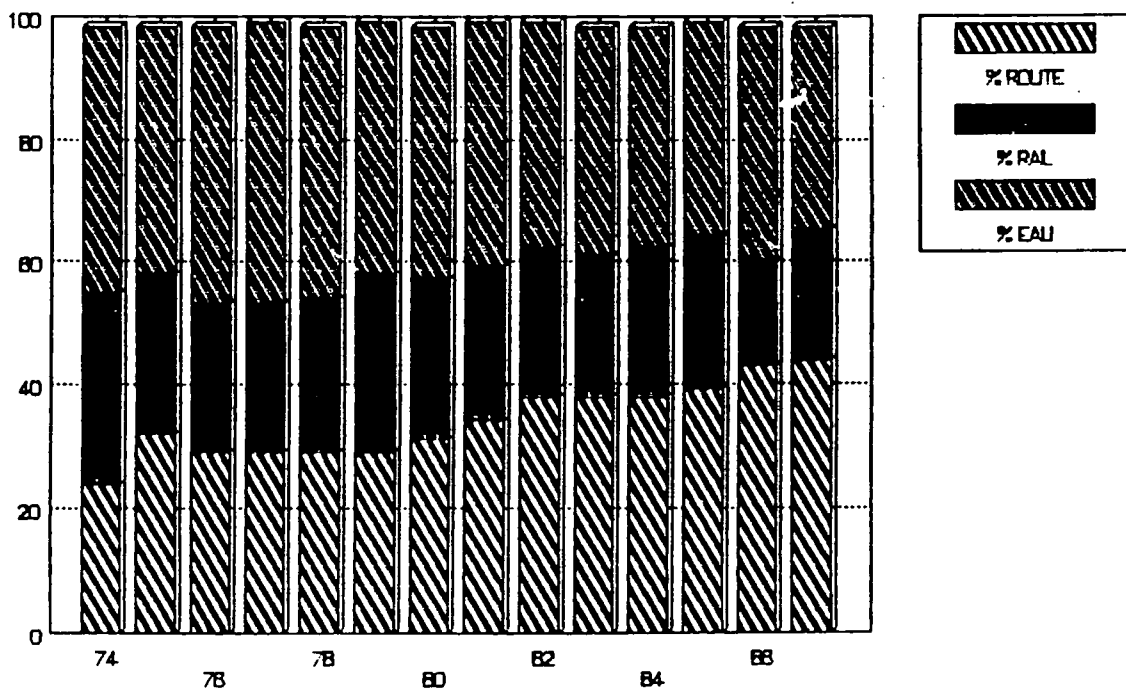
Graphique n° 22

Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987, en trafic international (en millions de tonnes)



Graphique n° 23

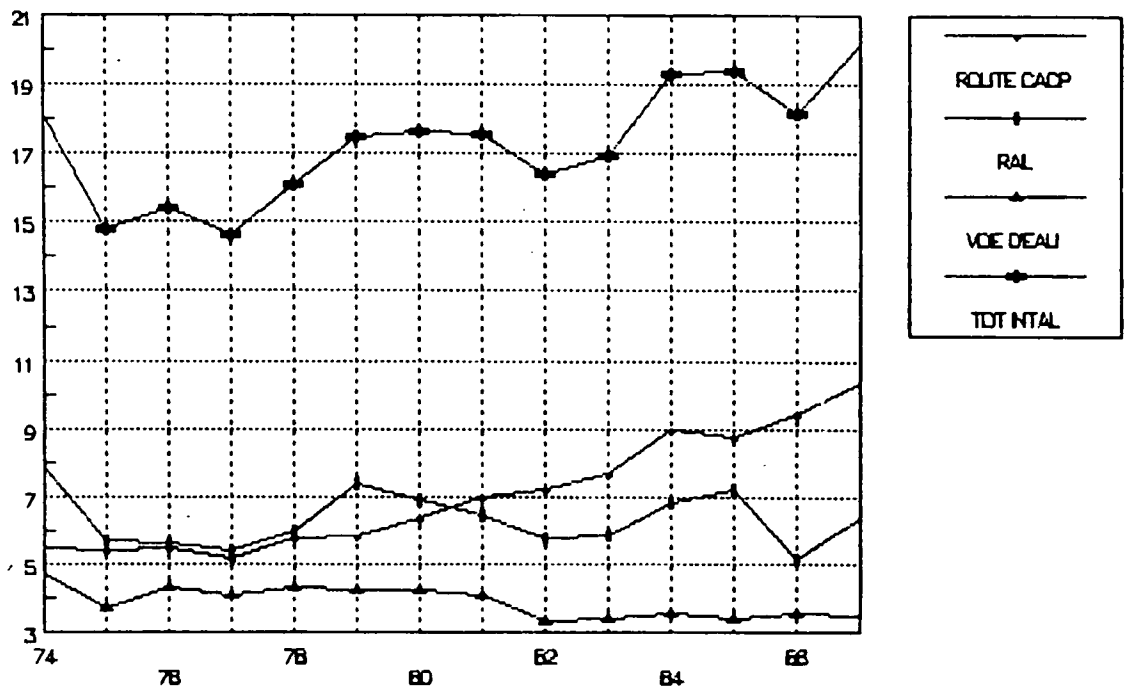
Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic international, de 1974 à 1987 (en pourcentage des tonnages chargés)



Une comparaison entre les données des tableaux n° 11 et 12 permet de rendre compte de l'importance du trafic international par rapport au trafic domestique. En 1987, ce dernier représente 58,3% du trafic total exprimé en tonnes (41,7% pour le trafic international), mais en 1974, il en représentait 66,4% (33,6% seulement pour le trafic international). De fait, en tonnes chargées, le trafic intérieur est seulement 1,4 fois supérieur au trafic international (1,6 fois si l'on exclut le transit). Même aux Pays-Bas, pays nettement tourné vers l'extérieur, le rapport trafic domestique sur trafic international est cependant plus important (2,2). Il est encore plus élevé en RFA (8) et en France (11,6). Enfin, avec la Grande-Bretagne, on se trouve dans un cas extrême, dû au caractère insulaire de ce pays : les transports internationaux terrestres de marchandises y sont pratiquement inexistant.

Graphique n° 24

Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987, en trafic international (en milliards de TKM)

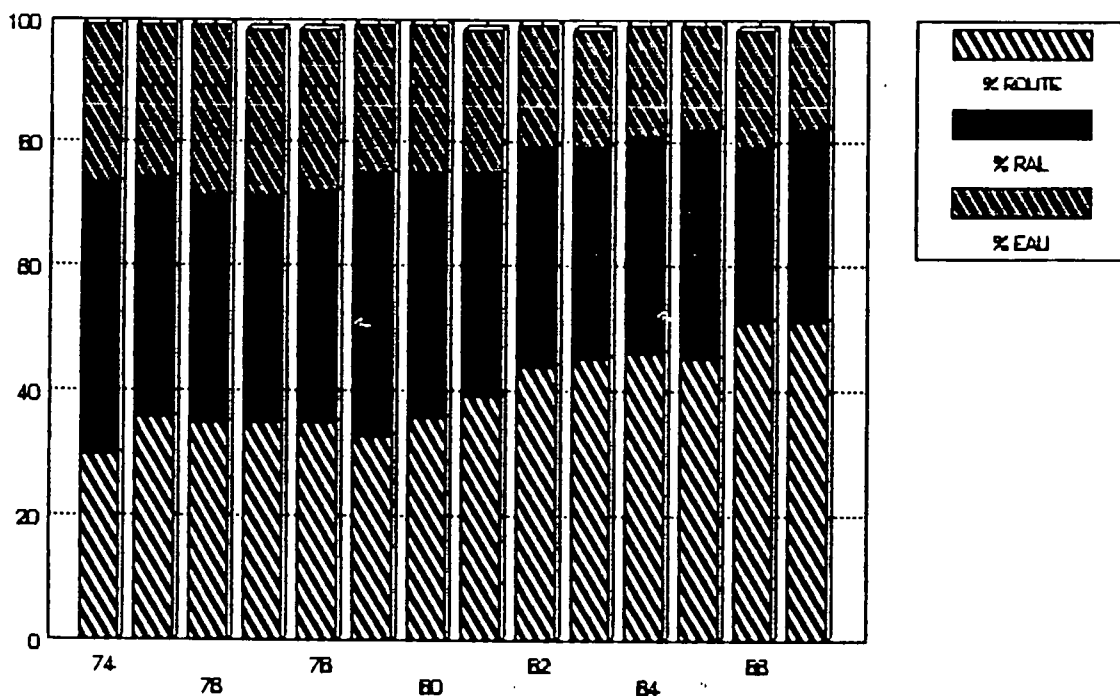


Cette donnée qui caractérise la Belgique tient évidemment à sa situation géographique, fait que nous avons déjà largement souligné. Le pays est en effet au centre des grands flux de trafic Nord-Sud, entre l'Allemagne et les Pays scandinaves d'une part, la France et la Péninsule ibérique d'autre part. De même en ce qui concerne les flux Est-Ouest, de l'Europe centrale aux Iles britanniques.

En tonnes-kilomètres (graphiques n° 24 et 25), on retrouve des évolutions similaires, tant du trafic total que du trafic de chacun des modes, ce qui n'était pas le cas en trafic intérieur. La seule différence importante tient aux distances de parcours beaucoup plus grandes du rail : il en résulte que la part du mode ferroviaire est ici bien supérieure à ce qu'elle était au niveau des tonnages et au regard des voies navigables.

Graphique n° 25

Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic international, de 1974 à 1987 (en pourcentage des TKM)



La poussée du mode routier est presque aussi forte que pour les tonnages chargés (le trafic routier s'accroît de 88% entre 1974 et 1987, passant de 5,5 MMTKM à 10,3 MMTKM). La part de marché de la route gagne 21 points, passant de 30,3% à 51,3%, sur la même période (en 1970, cette part, comme pour les tonnages, tournait autour de 25%). Des données complémentaires mettent en évidence le fait que cette évolution est essentiellement due aux transports réalisés pour compte d'autrui. La route a non seulement profité d'un marché en expansion mais aussi de la baisse de trafic des modes concurrents.

En effet, comme pour les tonnes, le rail et la voie d'eau voient leur trafic et leur part de marché baisser. La voie d'eau a perdu 27% de son trafic en 13 ans (3,5 MMTKM en 1987) et 9 points de part de marché (17,1% de part de marché en 1987 ; c'est au début des années 70 que la route a dépassé les voies navigables en terme de trafic et de part de marché). Le rail a résisté à la route jusqu'en 1981 et malgré quelques reprises en 77-79 et en 83-85, son trafic de 1987 (6,4 MMTKM) est de 14% inférieur à celui de 1979. Le fer a perdu 12 points de part de marché en 13 ans (31,6% en 1987).

Même si les tonnes-kilomètres sont plus favorables encore à la route que les tonnages chargés et si la tendance amorcée au début de la décennie semble irréversible, la situation reste encore très ouverte par rapport aux transports domestiques, car la route ne domine pas sans partage le marché international. Ce n'est que depuis 1986 qu'elle assure un peu plus de la moitié des tonnes-kilomètres internationales. La comparaison des trafics intérieur et international en tonnes-kilomètres avantage naturelle-

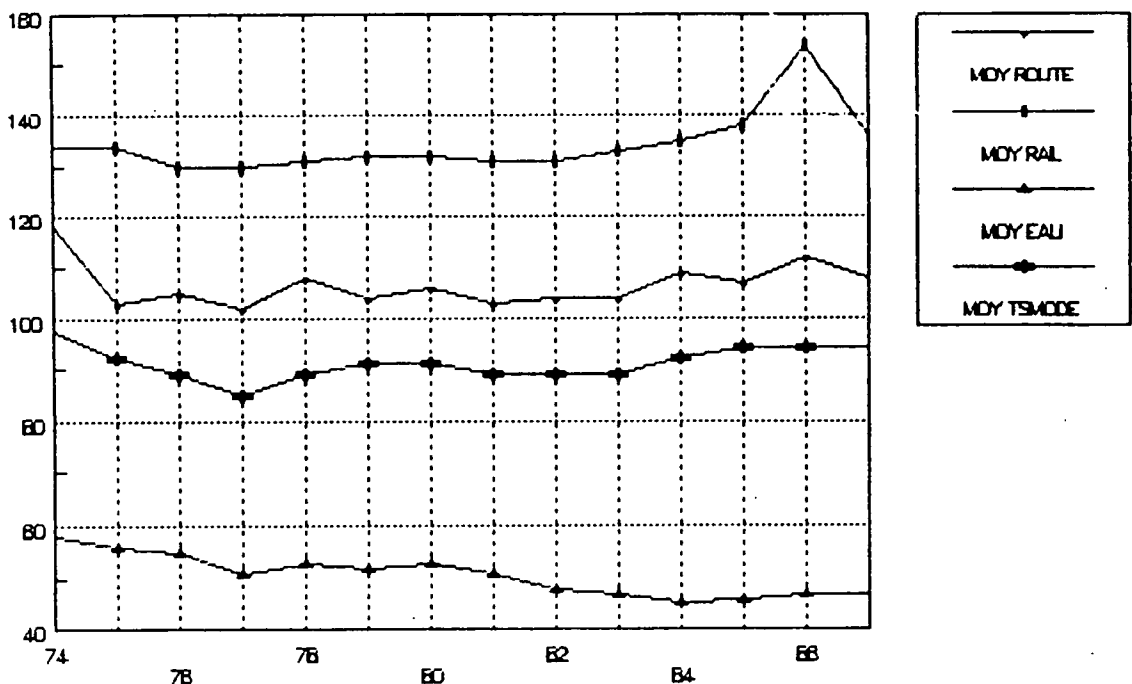
ment ce dernier trafic, compte tenu de la longueur des trajets : 59,8% des tonnes-kilomètres sont réalisées par le transport international en 1987 contre 58,1% en 1974. S'il n'y a qu'une faible variation entre les deux dates, c'est que la distance moyenne des parcours internationaux était de 3,5% supérieure en 1974 à 1987, alors qu'elle s'est accrue de 21% en transport national, en 13 ans.

Le graphique n° 26 montre une évolution très différente de celle du trafic intérieur. On remarque tout d'abord que, pour la voie d'eau et de façon apparemment paradoxale, la distance moyenne de parcours en trafic intérieur est 1,6 fois supérieure à celle du trafic international. L'explication réside en le fait que seule la partie intérieure d'un transport international est prise en compte dans les tonnes-kilomètres. Néanmoins, la longueur des trajets moyens a diminué de près de 19% en 13 ans. Celle des trajets routiers stagne pratiquement depuis 1975, quoique légèrement ascendante depuis 1983. La distance moyenne de parcours du rail (2,9 fois supérieure à celle de la voie d'eau et 1,3 fois à celle de la route en 1987) croît d'environ 5% depuis 1976. Cela n'arrive pas à compenser la baisse de longueur du trajet moyen de la voie d'eau, au niveau de la distance moyenne globale en international qui stagne sur l'ensemble de la période.

En même temps que cette dernière constatation, on note que le parcours moyen est d'un kilométrage seulement deux fois supérieur à celui du trafic intérieur (contre 2,6 en 1974). On peut avancer comme explication le fait que l'essentiel des échanges sont réalisés dans le cadre de la CEE et plus précisément avec la RFA, la France et les Pays-Bas, c'est-à-dire des pays proches de la Belgique.

Graphique n° 26

Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic international, entre 1974 et 1987 (en km)



En conclusion de ce point, nous considérerons un instant le transit de 1987, au regard du seul trafic international : le transit total s'élève à 29,1 MT, soit 13,6% des tonnes chargées internationales, et à 5,3 MMTKM, soit 26,3% des tonnes-kilomètres internationales. Le transit est important surtout pour le mode ferroviaire (30,8% des tonnes et 38,7% des tonnes-kilomètres) et, dans une moindre mesure, pour la route (12,5% des tonnes et 23,7% des tonnes-kilomètres). La voie d'eau est, par contre, peu concernée par ce phénomène (4% des tonnes et 11% des tonnes-kilomètres).

33. LE TRAFIC TOTAL

Nous présentons ici non seulement l'évolution du trafic global de chacun des modes étudiés dans les points 31. et 32., mais nous ajoutons, dans un second temps, les conduites qui, si elles ne réalisent qu'un trafic négligeable en Belgique aujourd'hui, n'en représentent pas moins un mode de transport terrestre.

331. LE TRAFIC TOTAL ROUTE, RAIL ET VOIE D'EAU

Dans le tableau n° 13 et les graphiques n° 27 à 31, confectionnés sur le modèle des précédents, sont relatés les trafics de chacun des modes, obtenus par sommation des données intérieures et internationales.

En tonnes chargées (graphique n° 27), la tendance générale du trafic total est parfaitement stagnante sur la période envisagée (combinant bien en cela les évolutions inverses repérées sur les trafics intérieur et international), la reprise ébauchée en 1977 ayant tourné court de 1981 à 1983. En 1987, avec 512,9 MT, le trafic est au même niveau qu'en 1975 et 7% en dessous de celui de 1974.

La position du rail tend à se dégrader peu à peu face aux autres modes (12,5% en 1987 contre 14,8% en 1974). On constate au travers des données que son trafic total (64 MT en 1987) reste à peu près identique depuis 1975, mais avec des fluctuations de l'ordre de 10% à la hausse, en 1979, 84 et 85, comme à la baisse (1982 et 1986). La voie d'eau résiste mieux que le rail. Elle conserve une part de marché (18,4% en 1987 contre 19,3% en 1974) et un trafic plus important que le fer, en tonnages (94,4 MT en 1987), même si la tendance, au-delà de fluctuations conjoncturelles moins nettes que pour le rail, est plutôt étale. Le handicap majeur de ce mode par rapport aux deux autres tient évidemment à l'infrastructure même, les zones géographiques couvertes étant nécessairement plus localisées.

La route ne connaît pas une évolution plus marquée, sur le plan global. Les trois points de part modale gagnés entre 1974 et 1987 (69% au lieu de 66%), au détriment de la voie d'eau et du mode ferroviaire, sont surtout à mettre au compte des trafics internationaux. Tout se passe comme si, à première vue, la crise n'avait modifié que de manière très marginale la structure du marché des transports, avec un léger avantage pour la route, bien que le trafic à partager entre les modes ait eu tendance à diminuer. Cette constatation nous a incité à rechercher les modifications éventuellement intervenues dans la structure des trafics, selon les produits transportés (voir le point 34.).

Tableau n° 13

Evolution du trafic total et répartition modale en Belgique, de 1974 à 1987 (en milliers de T et millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

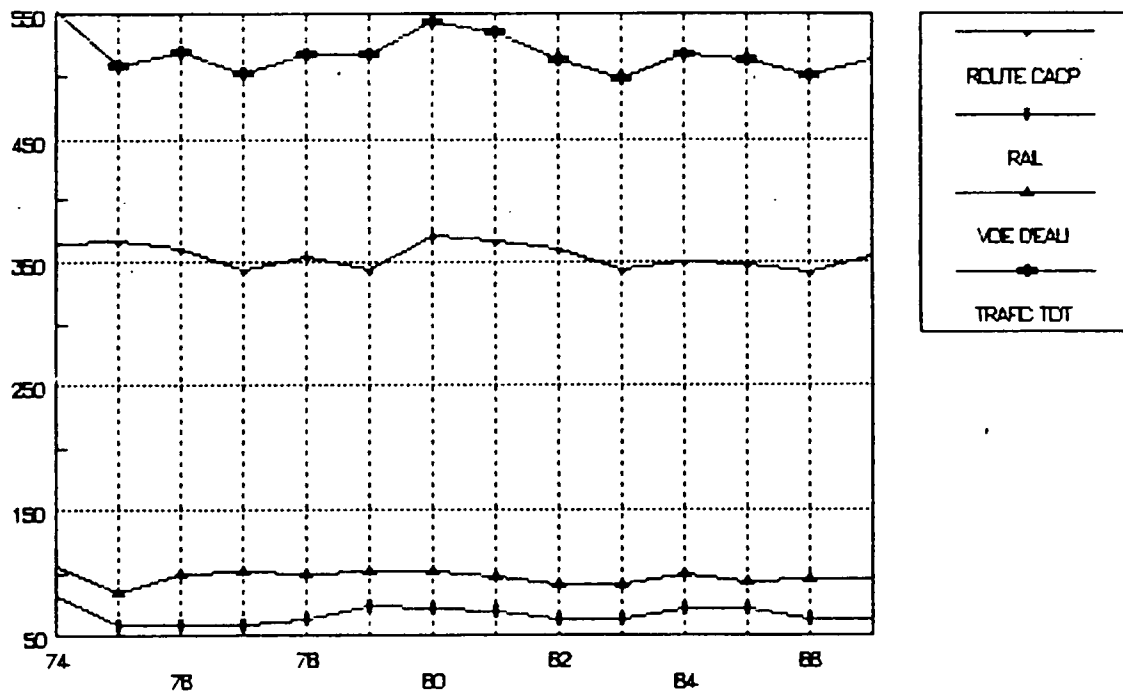
	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
RTE CACP T	364278	366205	360459	342689	354016	342520	371263	367198	360741	343299	349057	346822	341340	354521
RAIL T	81830	59045	59924	58207	63088	73879	71064	69636	62401	63305	70832	72439	63069	63988
EAU T	106878	83733	100274	100924	100246	101400	100929	97203	90589	91222	98688	93641	95338	94378
TOT NAT T	552986	508983	520657	501820	517350	517799	543256	534037	513731	497826	518577	512902	499747	512887
RTE CACPTX	65,87	71,95	69,23	68,29	68,43	66,15	68,34	68,76	70,22	68,96	67,31	67,62	68,30	69,12
RAIL T %	14,80	11,60	11,51	11,60	12,19	14,27	13,08	13,04	12,15	12,72	13,66	14,12	12,62	12,48
EAU T %	19,33	16,45	19,26	20,11	19,38	19,58	18,58	18,20	17,63	18,32	19,03	18,26	19,08	18,40
RTE CACPTK	15817	15189	14765	14436	15645	15704	16738	17056	17451	17599	19630	19124	20239	21283
RAIL TK	9102	6730	6635	6467	7106	8535	7999	7528	6788	6870	7905	8254	7423	7266
EAU TK	6853	5123	6073	5763	5935	5908	5853	5441	5003	4972	5242	5063	5206	5122
TOT NAT TK	31772	27042	27473	26666	28686	30147	30590	30025	29242	29441	32777	32441	32868	33671
RTECACPTKX	49,78	56,17	53,74	54,14	54,54	52,09	54,72	56,81	59,68	59,78	59,89	58,95	61,58	63,21
RAIL TKX	28,65	24,89	24,15	24,25	24,77	28,31	26,15	25,07	23,21	23,33	24,12	25,44	22,58	21,58
EAU TKX	21,57	18,94	22,11	21,61	20,69	19,60	19,13	18,12	17,11	16,89	15,99	15,61	15,84	15,21
MOY RTE	43,4	41,5	41,0	42,1	44,2	45,8	45,1	46,4	48,4	51,3	56,2	55,1	59,3	60,0
MOY RAIL	111,2	114,0	110,7	111,1	112,6	115,5	112,6	108,1	108,8	108,5	111,6	113,9	117,7	113,6
MOY EAU	64,1	61,2	60,6	57,1	59,2	58,3	58,0	56,0	55,2	54,5	53,1	54,1	54,6	54,3
DIST MOY	57,5	53,1	52,8	53,1	55,4	58,2	56,3	56,2	56,9	59,1	63,2	63,2	65,8	65,6

En ce qui concerne les tonnes-kilomètres (graphiques n° 29 et 30), la situation est très différente des tonnages chargés. Globalement, le trafic tend à s'accroître (ici encore grâce au trafic international essentiellement), dépassant même le niveau de 1974 (31,7 MMTKM) depuis 1984, pour atteindre 33,4 MMTKM en 1987. La route connaît une croissance incontestable depuis 1977 (15,7 MMTKM en 1977 et 21,3 MMTKM en 1987) au détriment des deux modes concurrents, dans des proportions similaires. La part de marché de la route est passée de 49,8% en 1974 à 63,2% en 1987.

Le rail résiste mieux en tonnes-kilomètres, notamment en devant les voies navigables, parce que les transports ferroviaires sont réalisés sur des distances plus longues que les autres modes. Néanmoins, son trafic total, qui connaît les mêmes fluctuations que pour les tonnages, stagne sur la période (6,7 MMTKM en 1975 et 7,3 MMTKM en 1987). Sa part de marché régresse nettement au profit de la route, avec des variations conjoncturelles importantes (28,7% en 1974 et 21,6% en 1987).

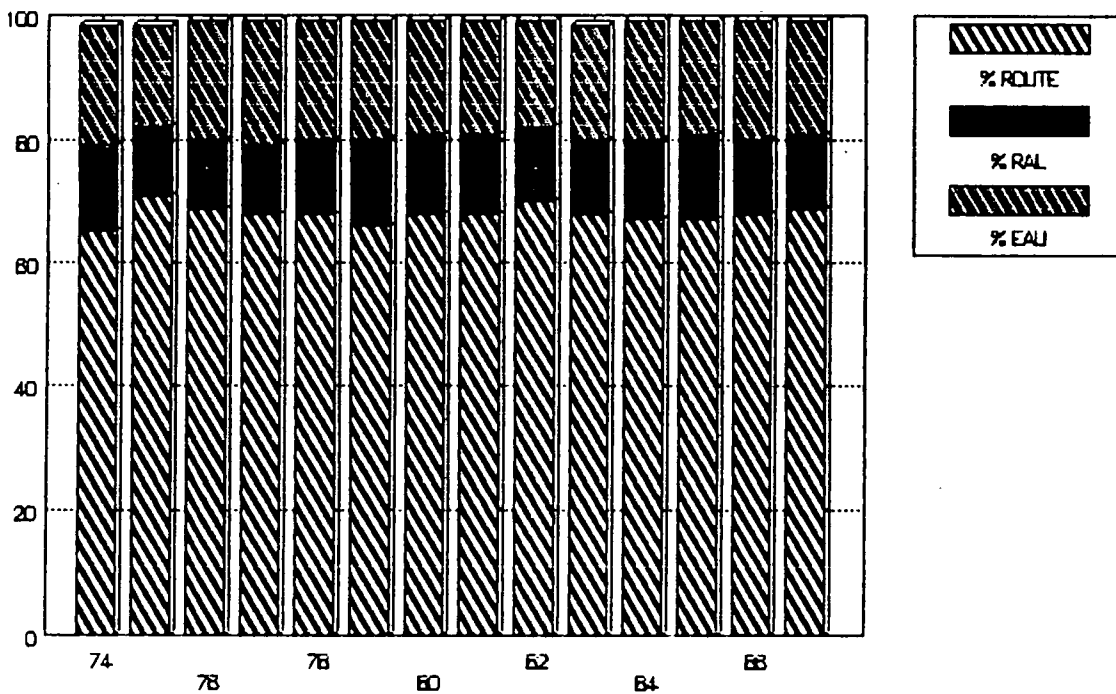
Graphique n° 27

Evolution du trafic total de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987 (en millions de tonnes)



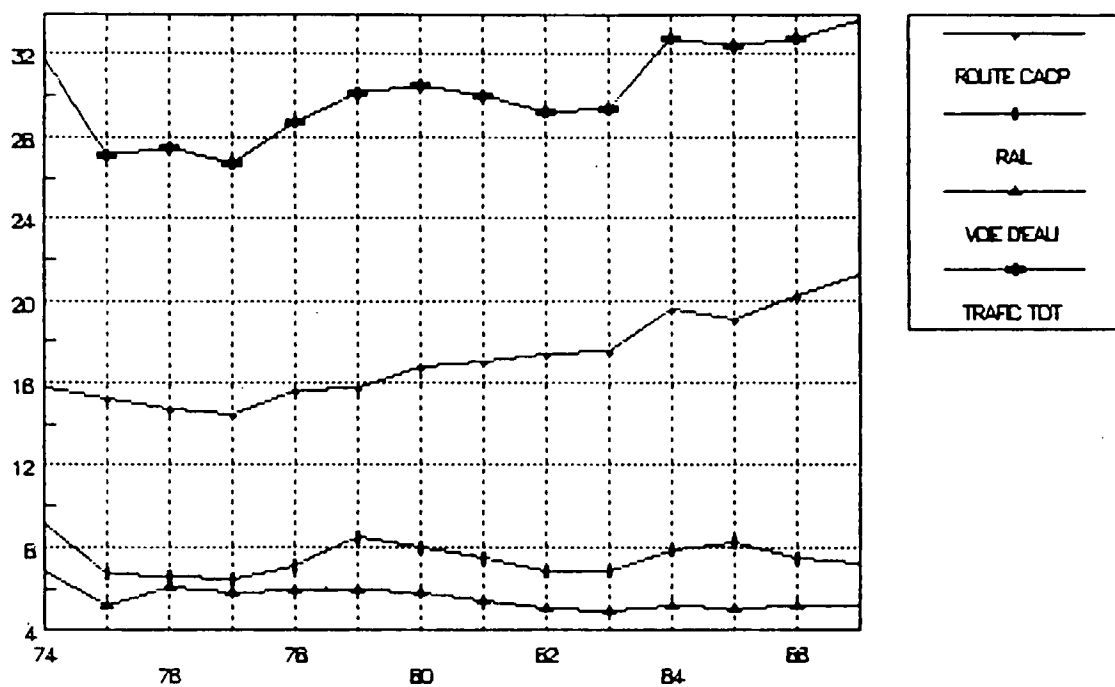
Graphique n° 28

Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic total, de 1974 à 1987 (en pourcentage des tonnages chargés)



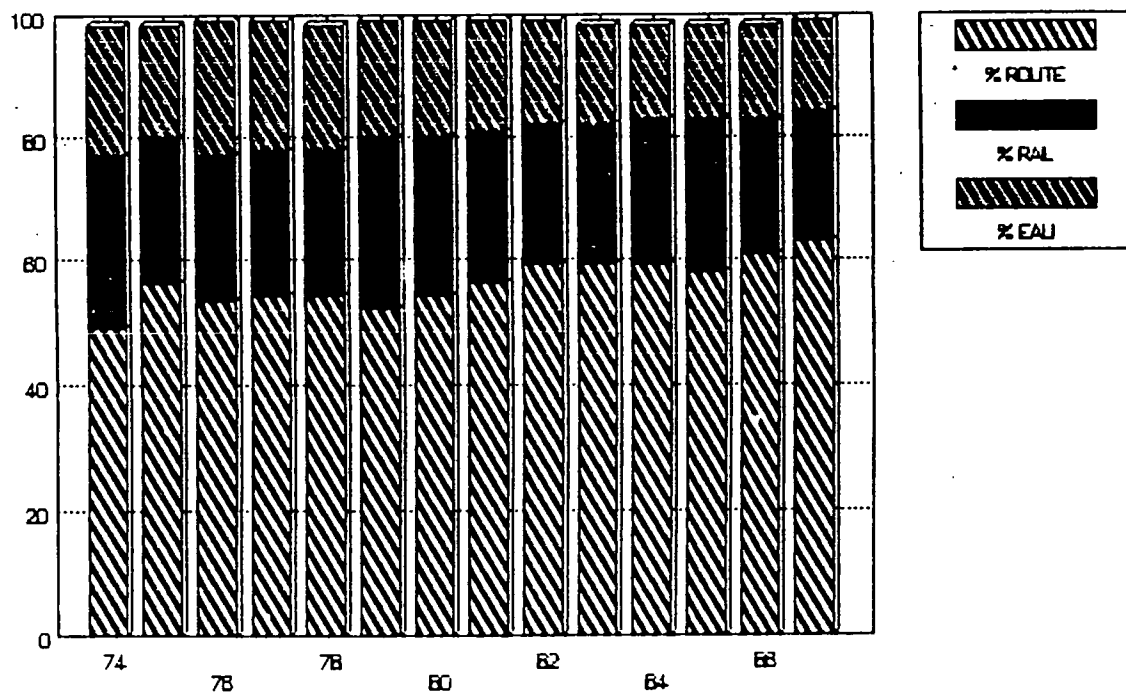
Graphique n° 29

Evolution du trafic total de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987 (en milliards de tonnes-kilomètres)



Graphique n° 30

Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic total, de 1974 à 1987 (en pourcentage des tonnes-kilomètres)



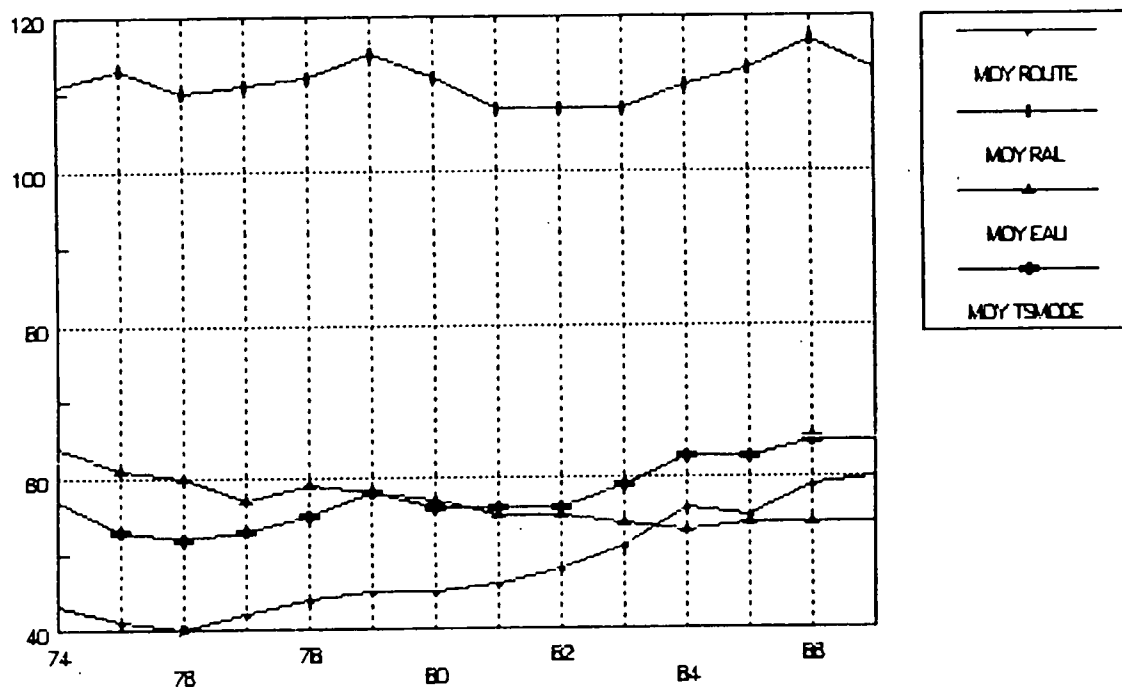
La situation de la voie d'eau est un peu identique à celle du fer, aux variations conjoncturelles près qui sont beaucoup moins sensibles. Le trafic de 1974 s'élevait à 6,9 MMTKM, pour une part de marché de 21,6% contre respectivement 5,1 MMTKM et 15,2% en 1987.

En définitive, retenons qu'en ce qui concerne les tonnes chargées, tous trafics confondus, la route assure 69% du trafic actuel, la voie d'eau 18,5% et le rail 12,5%. En tonnes-kilomètres, la route réalise 63% du trafic en 1987, le rail 21,5% et les voies navigables 15,5%.

En ce qui concerne le trafic total, à partir de 1984, le parcours moyen d'une tonne de marchandise par la route dépasse celui des voies navigables, continuant ainsi de croître depuis 1976 (41 km en 1976 et 60 km en 1987) et se rapprochant de la longueur du trajet moyen (66 km en 1987). Même si le rail possède toujours une avance substantielle en ce domaine (114 km contre 60 pour la route et 54 pour la voie d'eau), il est remarquable de constater que cette valeur était déjà la même en 1975 et sans grande variation depuis. Pendant ce temps, elle s'est accrue de 45% pour la route et a diminué de 11% pour la voie d'eau, passant de 61 km en 1975 à 54 en 1987.

Graphique n° 31

Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic total, entre 1974 et 1987 (en km)



Enfin, si l'on rapproche les données des tableaux n° 11 à 13 pour 1974, en tonnages chargés, on observe que le trafic international, tous modes confondus, représente 33,6% du trafic total (66,4% pour le trafic intérieur). En 1987, on a respectivement 41,7% et 58,3%. Cette percée

du trafic international est due à la route qui passe de 12,6% en 1974 à 26,8% en 1987. Le rail (passant de 72% à 73,4%) et la voie d'eau (de 75,7% à 76,6%) se maintiennent à un haut niveau d'ouverture sur l'extérieur.

En tonnes-kilomètres, le poids du trafic international est évidemment plus important, du fait de la longueur moyenne des parcours. Tous modes confondus, le trafic international en 1974 représente 57,1% du trafic total (42,9% pour le trafic intérieur). En 1987, on a respectivement 59,9% et 40,1%. Ici encore, la route connaît une forte progression de la part de son trafic international, qui passe de 34,8% en 1974 à 48,6% en 1987. Pour le rail, cette part, déjà très conséquente, croît un peu, passant respectivement de 86,8% à 87,7% du trafic total ferroviaire. Par contre, en ce qui concerne la voie d'eau, la part de son trafic international régresse entre 1974 et 1987, passant de 69,1% à 67,3%.

332. LE TRAFIC TOTAL, CONDUITES COMPRISES

Avant de considérer la structure par produits du marché des transports belge et les tendances d'évolution repérables pour chacun des modes, nous allons donner quelques précisions sur le trafic des conduites, en incluant ce dernier dans le tableau n° 14, construit suivant le même principe que tableau n° 13. Nous avons seulement ajouté le trafic total des pipe-lines, modifiant ainsi les pourcentages de parts de marché, aussi bien en tonnes qu'en tonnes-kilomètres.

Au vu des chiffres du tableau, on comprend aisément pourquoi, à l'instar de la présentation des statistiques belges elles-mêmes, nous avons laissé de côté les conduites d'une analyse plus poussée. Une difficulté est également intervenue et a contribué à nous faire oeuvrer en ce sens, à savoir celle de disposer de données récentes, ventilées en trafic intérieur et en trafic international, tout comme pour les autres modes.

Des chiffres antérieurs à 1974 montrent que les conduites ont joué un rôle non négligeable dans les transports belges entre 1972 et 1981. En 1972 (et ce n'est pas un hasard, puisque les conduites Rotterdam-Anvers et Anvers-Feluy ont été mises en service en 1971), les conduites ont en effet acheminé 32,5 MT de produits pétroliers et réalisé 1,6 MMTKM, ce qui donne un trajet moyen de 49 km. Leur part de marché atteignait environ 6% du trafic total en tonnes et 4,5% en tonnes-kilomètres, alors qu'en 1970, avec 5,4 MT et 0,3 MMTKM, cette part était de 1% seulement en tonnes comme en TKM, et en 1971 avec 12,6 MT et 0,5 MMTKM, elle était de l'ordre de 4,5% en tonnes et de 1,5% en tonnes-kilomètres.

De même, après 1981, on remarque que le trafic et la part de marché des conduites se sont progressivement amenuisés, même si 1986 fait apparaître une forte remontée, que nous n'avons pu voir confirmée, faute de données plus récentes. De toute façon, on note qu'en tonnages chargés, le poids des conduites n'a jamais excédé 7,2%, résultat obtenu en 1977 avec le tonnage également le plus élevé (39,2 MT). Mais force est de constater qu'en 1986, malgré une hausse 30% par rapport à 1985, le trafic est deux fois moins élevé qu'en 1977 (1,7 fois moins qu'en 1981) et la part de marché n'atteint pas 4%.

En tonnes-kilomètres, la situation est encore plus insignifiante. C'est aussi en 1977 que le transport par conduites réalise son meilleur trafic (1,8 MMTKM), ce qui représente sa part de marché la plus

conséquence (6,2%). Dans ce cas encore, en 1986, même avec une hausse de 85% par rapport à 1985, le trafic reste 1,9 fois inférieur à 1977 (1,8 fois moins qu'en 1981) et la part de marché reste à un niveau très marginal de moins de 3%.

Des données relatives aux années 1975 à 1982 nous permettent d'avoir une idée de la proportion du trafic intérieur par rapport aux exportations et importations. En 1975, le trafic intérieur tournait autour de 40% du trafic total des conduites, exprimé en tonnes chargées (en tonnes-kilomètres, les pourcentages sont à majorer de 15 à 20% environ). De 1977 à 1981, autour de 30-33% et en 1982 autour de 15%. De 1975 à 1981, le trafic intérieur a oscillé entre 10 et 13 MT, passant à 3,9 MT en 1982.

Tableau n° 14

Evolution du trafic total et répartition modale en Belgique, conduites comprises, de 1974 à 1986 (en milliers de T et millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
RTE CACP T	364278	366205	360459	342689	354016	342520	371263	367198	360741	343299	349057	346822	341340
RAIL T	81830	59045	59924	58207	63088	73879	71064	69636	62401	63305	70832	72439	63069
EAU T	106878	83733	100274	100924	100246	101400	100929	97203	90589	91222	98688	93641	95338
PIPE T	30521	31515	32125	39186	37615	37416	36621	32655	23481	18302	15893	14762	19214
TOT NAT T	583507	540498	552782	541006	554965	555215	579877	566692	537212	516128	534470	527664	518961
RTE CACPTX	62,43	67,75	65,21	63,34	63,79	61,69	64,02	64,80	67,15	66,51	65,31	65,73	65,77
RAIL T %	14,02	10,92	10,84	10,76	11,37	13,31	12,26	12,29	11,62	12,27	13,25	13,73	12,15
EAU T %	18,32	15,49	18,14	18,65	18,06	18,26	17,41	17,15	16,86	17,67	18,46	17,75	18,37
PIPE TX	5,23	5,83	5,81	7,24	6,78	6,74	6,32	5,76	4,37	3,55	2,97	2,80	3,70
RTE CACPTK	15817	15189	14765	14436	15645	15704	16738	17056	17451	17599	19630	19124	20239
RAIL TK	9102	6730	6635	6467	7106	8535	7999	7528	6788	6870	7905	8254	7423
EAU TK	6853	5123	6073	5763	5935	5908	5853	5441	5003	4972	5242	5063	5206
PIPE TK	1472	1535	1524	1756	1726	1784	1802	1668	1135	866	709	502	928
TOT NAT TK	33244	28577	28997	28422	30412	31931	32392	31693	30377	30307	33486	32943	33796
RTECACPTKX	47,58	53,15	50,92	50,79	51,44	49,18	51,67	53,82	57,45	58,07	58,62	58,05	59,89
RAIL TKX	27,38	23,55	22,88	22,75	23,37	26,73	24,69	23,75	22,35	22,67	23,61	25,06	21,96
EAU TKX	20,61	17,93	20,94	20,28	19,52	18,50	18,07	17,17	16,47	16,41	15,65	15,37	15,40
PIPE TKX	4,43	5,37	5,26	6,18	5,68	5,59	5,56	5,26	3,74	2,86	2,12	1,52	2,75
MOY RTE	43,4	41,5	41,0	42,1	44,2	45,8	45,1	46,4	48,4	51,3	56,2	55,1	59,3
MOY RAIL	111,2	114,0	110,7	111,1	112,6	115,5	112,6	108,1	108,8	108,5	111,6	113,9	117,7
MOY EAU	64,1	61,2	60,6	57,1	59,2	58,3	58,0	56,0	55,2	54,5	53,1	54,1	54,6
MOY PIPE	48,2	48,7	47,4	44,8	45,9	47,7	49,2	51,1	48,3	47,3	44,6	34,0	48,3
DIST MOY	57,0	52,9	52,5	52,5	54,8	57,5	55,9	55,9	56,5	58,7	62,7	62,4	65,1

Le trafic international, de son côté, concrétisé à 95-98% par des importations, a décliné régulièrement entre 1977 et 1982, passant de 27,2 MT à 18,3 MT. Il semble que l'effondrement du trafic des conduites soit exclusivement dû au trafic intérieur, mais nous ne disposons pas de données sur une période suffisamment longue pour l'affirmer de manière définitive.

Il n'y a rien d'étonnant à ce que la longueur du parcours moyen ne varie pratiquement pas pour les conduites (de 44 à 48 km, entre 1974 et 1986). En effet, il s'agit-là d'infrastructures fixes qui mettent en relation des ports, où arrive le pétrole brut, et les raffineries. Compte tenu du nombre restreint de pipe-lines sillonnant la Belgique, il est facile de faire rapidement le tour de la question. Ainsi, les données complémentaires dont nous disposons entre 1975 et 1982 nous permettent-elles de savoir de manière certaine quelles sont les distances moyennes (qui, du même coup sont fixes) des parcours réalisés en relation avec l'étranger. Elles sont de 34 km pour les importations (longueur de la conduite Anvers-Rotterdam) et de 154 km pour les exportations (longueur de la conduite Anvers-Geleen, qui aboutit dans le Limbourg néerlandais). En trafic intérieur, les distances moyennes parcourues entre 1975 et 1982 sont de l'ordre de 70 km (rappelons ici que la conduite nationale Anvers-Feluy a une longueur de 98 km).

En guise de conclusion, si l'on en revient à une comparaison intermodale pour l'année 1986, nous retiendrons que la prise en compte des conduites dans le trafic total amène la répartition suivante, en tonnes chargées : la route monopolise les 2/3 du trafic, la voie d'eau 18,4%, le fer 12,2% et les conduites 3,7%. En tonnes-kilomètres, la route réalise les 3/5 du trafic total, le rail 22%, les voies navigables 18,4% et les pipe-lines 2,8% seulement.

Signalons enfin qu'en Belgique, les transports combinés rail-route tendent à se développer à un rythme soutenu de près de 13% l'an en moyenne, entre 1977 et 1987. Mais cela ne représente que très peu de chose en valeur absolue : en 1987, le trafic est de l'ordre de 650.000 tonnes seulement. Les relations sur lesquelles s'établit ce type de transport sont peu nombreuses : à 74,1% cela concerne l'Italie, à 9,9% la RFA, à 6,7% l'Autriche, à 5,2% l'Espagne, à 2,5% la Scandinavie et à 0,5% seulement la France.

34. LE TRAFIC TOTAL PAR CATEGORIES DE PRODUITS

Pour achever cette présentation du marché des transports terrestres de marchandises hors conduites, nous ventilons, dans les tableaux n° 15 et 16, le trafic total (intérieur et international, transit compris) réalisé par chacun des modes, selon la nature des marchandises transportées (selon les dix catégories de produits NST).

Toutefois, les données utilisées ici pour le mode routier ne sont pas strictement comparables à celles des points précédents. En effet, comme nous l'avons signalé plus haut, l'Institut National de Statistique belge, en ce qui concerne les chiffres du trafic international routier, considère l'ensemble du trafic réalisé sur le territoire belge, y compris par des transporteurs et des véhicules étrangers. La part effectuée par ces derniers est estimée, à tort ou à raison, identique à celle effectuée par

les transporteurs belges eux-mêmes (en particulier, la valeur des tonnes-kilomètres réalisées ne prend en compte, dans un voyage pour l'étranger, que la partie roulée en territoire national).

Dans le cadre de la comparaison intermodale selon les produits, les données utilisées correspondent aux seuls véhicules immatriculés en Belgique (véhicules belges). C'est un critère de nationalité qui est retenu ici, contrairement au précédent fondé sur la territorialité du transport. Ainsi, pour la route, par rapport aux données utilisées dans les points précédents, ne sont pas compris le transit d'une part et l'estimation du trafic réalisé en Belgique par les véhicules étrangers d'autre part. Par contre, en tonnages kilométriques, seront ajoutés les trafics réalisés à l'étranger par les véhicules belges.

Méthodologiquement, les données utilisées dans ce point sont basées sur une enquête par sondage qui prend en compte les véhicules (camions, semi-remorques et remorques) pour compte propre et pour compte d'autrui, d'au moins une tonne de charge utile, et immatriculés en Belgique. La méthode employée pour le relevé statistique a été mise en oeuvre dès le début des années 60. Elle consiste à recueillir des renseignements, auprès des entreprises de transport de marchandises, pendant une semaine seulement sur un mois et sur un pourcentage donné de véhicules (le véhicule immatriculé en Belgique représentant l'unité de l'enquête), ce pourcentage variant selon le genre de transport (compte d'autrui ou compte propre), la nature du véhicule (camion, remorque ou semi-remorque) et sa charge utile (plus elle est élevée, plus le pourcentage augmente). Les unités de l'échantillon utile sont tirées au hasard et, chaque mois, pour la durée d'une semaine, un douzième des groupes ainsi constitués fait l'objet de l'enquête.

Les tableaux n° 15 et 16 comprennent plusieurs cadres. Dans le premier bloc, on trouve les tonnages chargés, par modes et par catégories NST ; ensuite, on a les tonnes-kilomètres et enfin les distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandise par mode et par catégorie NST. Le deuxième cadre reprend les tonnages et les tonnes-kilomètres, exprimés cette fois, en pourcentages. Ces derniers sont totalisés en colonnes : cela permet donc de déterminer clairement les produits les plus "stratégiques" pour le mode correspondant. Le troisième cadre est construit de façon similaire, mais totalise les pourcentages en lignes : cela permet de faire apparaître la répartition modale pour chaque catégorie de produit.

Le tableau n° 15 va nous servir à voir dans quelle mesure la structure des trafics de chaque mode, au regard des différentes catégories de produits, a pu se modifier en un peu moins d'une dizaine d'années.

Considérons d'abord les tonnes chargées. Le mode ferroviaire de 1978 concentre l'essentiel de son trafic (les 2/3), et de manière très nette, sur trois catégories de produits : les combustibles minéraux solides (NST 2), les minerais et déchets destinés à la métallurgie (NST 4) et les produits métallurgiques (NST 5). De même, pour la voie d'eau, trois catégories principales de produits fournissent les 3/5 du trafic : les produits pétroliers (NST 3), les produits métallurgiques et les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction (NST 6). Ces derniers et les produits pétroliers représentent la moitié du trafic total de la voie d'eau. Pour la route, cette catégorie NST 6 représente à elle seule 55,6% du trafic routier ! Si l'on ajoute les denrées alimentaires et fourrages (NST 1) et les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions

spéciales (NST 9), qui chacune dépassent 10% du trafic, on arrive à près des 4/5 du trafic total de la route. Tous produits confondus enfin, la classe 6 représente plus des 2/5 du trafic total en 1978.

Tableau n° 15

Trafic total réalisé par la route, le fer et la voie d'eau, en 1978, selon les catégories de produits NST (en milliers de T et en millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

NST 1978	RAIL T	EAU T	RTE T	TOTAL T	RAIL TK	EAU TK	RTE TK	TOT TK	RAIL KM	EAU KM	RTE KM	TOT KM
PROD AGRI/ANIM.VIV.	2220	6936	18450	27606	249	672	1561	2482	112,2	96,9	84,6	89,9
DENREES ALIM/FOURRA	1017	6548	38322	45887	123	432	2670	3225	120,9	66,0	69,7	70,3
COMBUST MINER SOLID	13112	7101	6822	27035	1245	491	243	1982	95,2	69,1	35,6	73,3
PROD PETROLIERS	3422	20074	16008	39504	521	870	725	2116	152,3	43,3	45,3	53,6
MINERAIS/DECH.METAL	14833	4597	2730	22160	1851	374	151	2376	124,8	81,4	55,3	107,2
PROD METALLURGIQUES	13966	11851	9026	34843	1416	644	1195	3257	101,5	54,3	132,4	93,5
MINER/MAT.CONSTRUCT	4173	29210	180091	213474	354	1735	4640	6729	84,8	59,4	25,8	31,5
ENGRAIS	2080	3391	7547	13018	221	227	271	719	106,3	66,9	35,9	55,2
PROD CHIMIQUES	2374	9206	9357	20937	354	445	1350	2149	149,1	48,3	144,3	102,6
MACH/VEHIC/MANUFACT	5870	1333	35447	42650	763	45	3993	4801	130,0	33,8	112,6	112,6
TOTAL	63067	100247	323800	487114	7102	5935	16799	29836	112,6	59,2	51,9	61,3
PROD AGRI/ANIM.VIV.	3,52	6,92	5,70	5,67	3,51	11,32	9,29	8,32				
DENREES ALIM/FOURRA	1,61	6,53	11,84	9,42	1,73	7,28	15,89	10,81				
COMBUST MINER SOLID	20,79	7,08	2,11	5,55	17,57	8,27	1,45	6,64				
PROD PETROLIERS	5,43	20,02	4,94	8,11	7,34	14,66	4,32	7,09				
MINERAIS/DECH.METAL	23,52	4,59	0,84	4,55	26,06	6,30	0,90	7,96				
PROD METALLURGIQUES	22,14	11,82	2,79	7,15	19,97	10,85	7,11	10,92				
MINER/MAT.CONSTRUCT	6,62	29,14	55,62	43,82	4,98	29,23	27,62	22,55				
ENGRAIS	3,30	3,38	2,33	2,67	3,11	3,82	1,61	2,41				
PROD CHIMIQUES	3,76	9,18	2,89	4,30	4,98	7,50	8,04	7,20				
MACH/VEHIC/MANUFACT	9,31	1,33	10,95	8,76	10,74	0,76	23,77	16,09				
% EN COLON (PAR MOD)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00				
PROD AGRI/ANIM.VIV.	8,04	25,12	66,83	100,00	10,03	27,07	62,89	100,00				
DENREES ALIM/FOURRA	2,22	14,27	83,51	100,00	3,81	13,40	82,79	100,00				
COMBUST MINER SOLID	48,50	26,27	25,23	100,00	62,97	24,77	12,26	100,00				
PROD PETROLIERS	8,66	50,82	40,52	100,00	24,62	41,12	34,26	100,00				
MINERAIS/DECH.METAL	66,94	20,74	12,32	100,00	77,90	15,74	6,36	100,00				
PROD METALLURGIQUES	40,08	34,01	25,90	100,00	43,54	19,77	36,69	100,00				
MINER/MAT.CONSTRUCT	1,95	13,68	84,36	100,00	5,26	25,78	68,96	100,00				
ENGRAIS	15,98	26,05	57,97	100,00	30,74	31,57	37,69	100,00				
PROD CHIMIQUES	11,34	43,97	44,69	100,00	16,47	20,71	62,82	100,00				
MACH/VEHIC/MANUFACT	13,76	3,13	83,11	100,00	15,89	0,94	83,17	100,00				
% EN LIGN (INTERMOD)	12,95	20,58	66,47	100,00	23,80	19,89	56,30	100,00				

En tonnes-kilomètres, la situation est très proche de celle des tonnes pour le rail : les mêmes catégories de produits représentent encore presque les 2/3 de son trafic total. En ce qui concerne les voies navigables, les produits pétroliers sont moins nettement présents dans le trafic, même s'ils restent en deuxième position avec près de 15% des transports réalisés par la voie d'eau. Par contre, les produits agricoles et animaux vivants (NST 0) dépassent largement les 10% du trafic. Cette catégorie de produits, plus les trois déjà mentionnées pour les tonnages, forment les 2/3 du trafic total. Pour la route, la situation est très différente des tonnages chargés : les produits de la classe 6 ne représentent qu'un gros quart du trafic, alors que ceux de la classe 9 les talonnent. A elles deux, ces catégories réalisent la moitié du trafic total. Si on ajoute la classe 1, comme pour les tonnages, on atteint 2/3 du trafic. Tous produits confondus, quatre classes (1, 5, 6 et 9) sont à l'origine des 3/5 du trafic total en tonnes-kilomètres.

On remarque que les produits qui correspondent aux trafics les plus importants pour le rail et la route ne coïncident pas (NST 2,4 et 5 pour le fer et NST 1, 6 et 9 pour la route). Chaque mode apparaît donc avoir des créneaux de prédilection, ce qui amoindrit quelque peu la concurrence intermodale. Il n'en est pas de même pour la voie d'eau qui voit son trafic le plus important (NST 6) largement concurrencé par la route. Son trafic de produits de la classe 5 fait l'objet d'une concurrence rail-voie d'eau. Seul son trafic en produits pétroliers se trouve un peu moins directement attaqué par les autres modes.

Les colonnes du tableaux qui ont trait aux longueurs des trajets moyens nous aident à comprendre les différences que nous venons de noter entre tonnes et tonnes-kilomètres. Remarquons que le trajet moyen du rail est 2,2 fois supérieur à celui de la route et 1,9 fois à celui de la voie d'eau. Il est caractéristique aussi de voir que le rapport de la plus grande distance moyenne à la plus petite n'est que de 1,8 pour le rail, contre 2,9 pour le fluvial et 5,5 pour la route. Cette différenciation plus grande des distances moyennes de parcours routiers selon les produits est à mettre en relation avec la valeur ajoutée de ceux-ci. Les classes 8 et 9 notamment contiennent, de manière générale, des produits à haute valeur ajoutée ; elles correspondent précisément à des distances moyennes de parcours très élevées pour la route, de même que les produits métallurgiques, qui sont, avec les précédents, les fleurons des exportations belges.

Pour la route, dans la mesure où le plus faible parcours moyen concerne la classe 6, avec 26 km seulement, on comprend que la part de ces produits dans le tonnage kilométrique s'effondre littéralement, par rapport aux tonnages chargés. A l'inverse, une tonne de produits de la classe 9 est transportée en moyenne sur 113 km, ce qui est très supérieur au trajet global moyen de la route. Pour la voie d'eau, on retrouve ce cas avec les produits agricoles, transportés en moyenne sur près de 100 km, alors que la moyenne tous produits confondus n'est que de 59 km. A l'inverse, les produits pétroliers sont acheminés sur 43 km seulement en moyenne par la voie d'eau. On ne perçoit pas de mouvements aussi importants pour le fer, compte tenu de la plus grande homogénéité des trajets moyens selon les produits ; tout au plus l'entrevoit-on pour les classes 2 (95 km) et 4 (125 km), situées de part et d'autre de la distance moyenne globale de 113 km.

Le dernier cadre du tableau n° 15 nous présente l'état de la répartition modale par catégories de produits en pourcentages. Globalement, même si les données ne sont pas absolument comparables avec celles des

points précédents, on note la suprématie de la route, plus évidente en tonnages chargés (2/3 du trafic total) qu'en tonnes-kilomètres (56%), du fait d'une distance moyenne des trajets plus faible que les autres modes.

En tonnages chargés, la route écrase véritablement ses concurrents (4/5 du trafic du produit) dans trois catégories (NST 1, 6 et 9). Pour les deux premières, le rail est inexistant ; pour la troisième, c'est la voie d'eau. Avec les 2/3 du trafic des produits de la classe 0, la route devance la voie d'eau qui, avec 1/4 du marché, rend encore le rôle du chemin de fer très négligeable. La route vient encore en tête pour les classes 7 (58%) et 8 (45%), à chaque fois devant la voie d'eau (26% et 44%), réduisant la part du rail à, respectivement, 16 et 11% du trafic.

Restent les quatre dernières classes (NST 2, 3, 4 et 5) où la prééminence revient aux autres modes. La voie d'eau vient en tête pour les produits pétroliers, avec la moitié du trafic, contre 41% à la route et 9% seulement au rail. Pour ce dernier, on remarque une coïncidence parfaite entre ses produits stratégiques et une certaine suprématie en terme de part modale. Ainsi, le rail assure près de la moitié du trafic des produits de la classe 2, le reste étant partagé à peu près à égalité entre les deux autres modes. De même, il réalise plus des 2/3 du trafic de la classe 4, la voie d'eau en réalisant 1/5. C'est pour cette catégorie de produits que la route réalise son plus mauvais score (12%). Enfin, avec 2/5 du trafic des produits de la NST 5, le rail est en tête de la répartition modale, devant la voie d'eau (34%) et la route (1/4 du trafic).

En tonnes-kilomètres, de façon générale, la situation de la voie d'eau est nettement amenuisée, sauf pour les NST 0, 6 et 7, du fait de trajets moyen plus courts. C'est aussi l'explication pour la route qui perd 10 points au profit du chemin de fer, ramenant sa part de marché à 56% en tonnes-kilomètres, le rail élevant la sienne à 24%. Pour chaque catégorie de produits, la part modale du rail augmente en tonnes-kilomètres ; c'est l'inverse pour la route, sauf, et la hausse est très forte, pour les classes 5 (37%, passant ainsi devant la voie d'eau) et 8 (63%). Hormis les trois classes qui sont le point fort du rail, on notera que celui-ci conforte sa position notamment pour le transport des produits pétroliers (1/4 du trafic) et des engrais (31%).

Le tableau n° 16 permet de prendre la mesure des modifications ayant pu avoir lieu en huit ans, entre 1978 et 1986. Considérons tout d'abord la répartition intra-modale en tonnages chargés. Pour le rail, nous constatons que son trafic ne s'est guère diversifié ; ce sont toujours les trois mêmes catégories (combustibles minéraux solides, minerais et déchets pour la métallurgie, produits métallurgiques) qui représentent près des 2/3 du trafic. De même pour la voie d'eau qui, avec les deux catégories, produits pétroliers, minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction, effectue toujours presque la moitié de son trafic total. Pour la route, par contre, la diversification des trafics selon les produits est nettement perceptible (la part de marché de la route augmente partout, sauf, évidemment, pour les produits de la NST 6), même si les trois catégories de produits principalement transportés restent les denrées alimentaires et fourrages, les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction (-18 points en 8 ans) et les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (69%, contre 78% en 1978).

Pour comprendre ce spectaculaire retournement, il convient d'attirer l'attention sur les chiffres absolus. Entre les deux dates de référence, le trafic total a diminué de plus de 7% et, pour la route, celui

du trafic des produits de la classe 6, de 38%. Tous produits confondus, la classe 6 ne représente plus que 1/3 du trafic total en 1986, contre 2/5 en 1978. 55% du trafic total sont concentrés sur trois catégories : les denrées alimentaires et fourrages, les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction, et les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.

Tableau n° 16

Trafic total réalisé par la route, le fer et la voie d'eau, en 1986, selon les catégories de produits NST (en milliers de T et en millions de TKM) et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres)

NST 1986	RAIL T	EAU T	RTE T	TOTAL T	RAIL TK	EAU TK	RTE TK	TOT TK	RAIL KM	EAU KM	RTE KM	TOT KM
PROD AGRI/ANIM.VIV.	1628	6535	27921	36084	175	439	2894	3508	107,5	67,2	103,6	97,2
DENREES ALIM/FOURRA	2017	6227	45871	54115	260	329	4223	4812	128,9	52,8	92,1	88,9
COMBUST MINER SOLID	13925	5373	6931	26229	1181	413	247	1841	84,8	76,9	35,6	70,2
PROD PETROLIERS	2853	22321	14636	39810	599	929	874	2402	210,0	41,6	59,7	60,3
MINERAIS/DECH.METAL	11745	5071	3491	20307	1582	414	155	2151	134,7	81,6	44,4	105,9
PROD METALLURGIQUES	15094	8067	14596	37757	1565	381	1748	3694	103,7	47,2	119,8	97,8
MINER/MAT.CONSTRUCT	3513	25479	111610	140602	332	1544	3970	5846	94,5	60,6	35,6	41,6
ENGRAIS	1690	5308	10311	17309	208	301	544	1053	123,1	56,7	52,8	60,8
PROD CHIMIQUES	3310	7777	14406	25493	497	376	2433	3306	150,2	48,3	168,9	129,7
MACH/VEHIC/MANUFACT	7344	3181	44077	54602	1024	79	6629	7732	139,4	24,8	150,4	141,6
TOTAL	63119	95339	293850	452308	7423	5205	23717	36345	117,6	54,6	80,7	80,4
PROD AGRI/ANIM.VIV.	2,58	6,85	9,50	7,98	2,36	8,43	12,20	9,65				
DENREES ALIM/FOURRA	3,20	6,53	15,61	11,96	3,50	6,32	17,81	13,24				
COMBUST MINER SOLID	22,06	5,64	2,36	5,80	15,91	7,93	1,04	5,07				
PROD PETROLIERS	4,52	23,41	4,98	8,80	8,07	17,85	3,69	6,61				
MINERAIS/DECH.METAL	18,61	5,32	1,19	4,49	21,31	7,95	0,65	5,92				
PROD METALLURGIQUES	23,91	8,46	4,97	8,35	21,08	7,32	7,37	10,16				
MINER/MAT.CONSTRUCT	5,57	26,72	37,98	31,09	4,47	29,66	16,74	16,08				
ENGRAIS	2,68	5,57	3,51	3,83	2,80	5,78	2,29	2,90				
PROD CHIMIQUES	5,24	8,16	4,90	5,64	6,70	7,22	10,26	9,10				
MACH/VEHIC/MANUFACT	11,64	3,34	15,00	12,07	13,79	1,52	27,95	21,27				
% EN COLON (PAR MOD)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00				
PROD AGRI/ANIM.VIV.	4,51	18,11	77,38	100,00	4,99	12,51	82,50	100,00				
DENREES ALIM/FOURRA	3,73	11,51	84,77	100,00	5,40	6,84	87,76	100,00				
COMBUST MINER SOLID	53,09	20,48	26,42	100,00	64,15	22,43	13,42	100,00				
PROD PETROLIERS	7,17	56,07	36,76	100,00	24,94	38,68	36,39	100,00				
MINERAIS/DECH.METAL	57,84	24,97	17,19	100,00	73,55	19,25	7,21	100,00				
PROD METALLURGIQUES	39,98	21,37	38,66	100,00	42,37	10,31	47,32	100,00				
MINER/MAT.CONSTRUCT	2,50	18,12	79,38	100,00	5,68	26,41	67,91	100,00				
ENGRAIS	9,76	30,67	59,57	100,00	19,75	28,58	51,66	100,00				
PROD CHIMIQUES	12,98	30,51	56,51	100,00	15,03	11,37	73,59	100,00				
MACH/VEHIC/MANUFACT	13,45	5,83	80,72	100,00	13,24	1,02	85,73	100,00				
% EN LIGN (INTERMOD)	13,95	21,08	64,97	100,00	20,42	14,32	65,26	100,00				

En tonnes-kilomètres, de manière plus évidente que pour les tonnages chargés, on note une certaine progression de la classe 9 pour le rail. C'est en nous appuyant sur les données de 1985 et de 1987 qu'on peut affirmer que la progression est constante, quoique très lente. Par ailleurs, on retrouve l'explication des fluctuations de pourcentages entre les tonnages et les tonnes-kilomètres dans des distances de parcours moyens très différents. A cet égard, le fait que, pour l'ensemble des produits, la longueur des parcours moyens ferroviaires n'ait crû que de 4,5% explique la perte de poids du fer dans la comparaison intermodale, vis-à-vis de la route. En effet, comme on le voit sur les tableaux, la distance moyenne, pour la route, a augmenté de 56% en huit ans et celle de la voie d'eau a régressé de près de 7%. Globalement, pour l'ensemble des produits, les classes 1, 5, 6 et 9 représentent cependant toujours les 3/5 du trafic en 1986. Toutefois, les pondérations ont évolué entre ces quatre catégories, du fait de la classe 6, passant de 23 à 16%, tandis que les denrées alimentaires passent de 11 à 13% et les produits manufacturés de 16 à 21%, les produits métallurgiques restant à peu près à 10%.

La répartition intermodale, en tonnes chargées, n'évolue guère en 1986, par rapport à 1978. Les données de 1985 montrent qu'il n'y a pas de réel progrès pour le rail (15,5% des tonnes en 1985 et 23,3% des tonnes-kilomètres). La route a toujours une position dominante ; contrairement à l'impression laissée par le pourcentage total, tous produits confondus, on peut même dire qu'elle est confortée. En effet, la diminution de son emprise sur les produits de la classe 6 (toute relative d'ailleurs, avec 79% contre 84%, huit ans plus tôt) et de la classe 3 (-4 points sur la période) a été relayée par une augmentation de la part de marché, pour presque toutes les autres catégories de produits, notamment les classes 0, 4, 5 et 8.

Comme en 1978, les différents modes arrivent en tête pour les mêmes catégories de produits qu'en 1978. Mais la position du rail n'est pas aussi assurée en 1986 : sa situation s'est dégradée pour la classe 4 (passant de 67 à 56%) et, pour la classe 5, le fer (39%) se trouve talonné par la route (38%). Le rail résiste mieux pour le trafic des produits de la classe 2. La voie d'eau conforte sa position dans le transport des produits pétroliers (56% contre 51%). Pour la route, 6 catégories dépassent 50% du trafic total (0, 1, 6, 7, 8 et 9) et deux seulement n'atteignent pas le 1/3 de ce même trafic (NST 2, avec 26% et NST 4, avec 17%).

Le rail et la voie d'eau n'ont pas les mêmes atouts ni les mêmes défauts. Si le rail "assure" mieux dans les domaines qui sont les siens, plus nombreux que la voie d'eau, cette dernière, à l'inverse, est présente, de manière plus large, dans toutes les classes NST, à l'exception de la classe 9. Si l'on exclut également la classe 1, où le trafic de la voie d'eau n'est que de 12%, toutes les autres catégories de produits dépassent ou avoisinent 20% du trafic de la classe. Au contraire, dans le cas du rail, on trouve cinq classes dont le trafic est inférieur à 10% du trafic NST 0, 1, 3, 6 et 7).

Si l'on considère les tonnes-kilomètres, la situation de la route est, d'une part similaire à celle qui prévaut pour les tonnes chargées, d'autre part extrêmement différente de celle qu'on pouvait observer en 1978. La hausse spectaculaire de la distance moyenne de parcours de la route, qui dépasse désormais la longueur moyenne des trajets, tous modes confondus intervient en effet en même temps qu'une stagnation de celle du

rail et une diminution absolue de celle de la voie d'eau. Cela explique les neuf points de part de marché gagnés en huit ans par la route (65% contre 56%), au détriment du rail (20% contre 24%) et des voies navigables (15% contre 20%).

Cette prééminence de la route se retrouve, lorsqu'on compare tonnages chargés et tonnes-kilomètres. En 1978, le rail voyait sa position nettement confortée, lorsqu'on raisonnait selon le critère des tonnes-kilomètres, car le parcours moyen ferroviaire était 2,2 fois supérieur à celui de la route ; mais en 1986, il n'est plus que 1,5 fois supérieur. Il en résulte un différentiel d'accroissement de la part de marché du rail bien moindre aujourd'hui. S'il reste substantiel, c'est surtout parce que la voie d'eau s'avère la grande perdante en tonnes-kilomètres, avec un parcours moyen en baisse absolue.

* * *

En guise de conclusion à ce chapitre, nous pouvons résumer ici quelques grands traits caractéristiques du système des transports en Belgique. Tout d'abord, à l'instar de ce qu'on observe dans les autres pays de la CEE, on note une suprématie de la route, consolidée par la présence d'un réseau d'infrastructures, en particulier d'autoroutes, tout à la fois coordonné et performant. Mais, contrairement à la plupart des autres pays, excepté les Pays-Bas et la RFA, on se trouve également en présence d'un des réseaux de voies navigables les plus cohérents et les plus développés d'Europe. D'où la présence d'un mode de transport par voie d'eau dynamique, avec lequel il faut compter. Enfin, et surtout en tonnes-kilomètres et pour certaines catégories de produits, le chemin de fer, dont le réseau est l'un des mieux maillés au monde, joue également un rôle non négligeable. On peut noter une certaine complémentarité dans les trafics de chacun des modes, ce qui explique pourquoi, malgré la crise, le fer et la voie d'eau résistent assez bien à la route jusqu'à ces dernières années.

CHAPITRE 3

LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

Dans la mesure où les transports routiers prédominent sur le marché des transports de marchandises, il est dès lors normal de consacrer la plus grande partie de notre étude à ce secteur. Dans un premier temps, nous allons focaliser l'attention sur les mesures réglementaires de tous ordres qui régissent les transports routiers : c'est l'objet de ce troisième chapitre, avant d'analyser le secteur de manière plus approfondie dans le chapitre suivant.

En Belgique, plus encore que dans d'autres pays européens, la notion de service public a toujours été intimement rattachée aux transports. La philosophie qui prévaut, depuis l'origine, dans le cadre du droit administratif belge, est en effet fondée sur l'idée que l'activité transport doit satisfaire des besoins collectifs. Il est par conséquent nécessaire d'organiser cette dernière en vue d'assurer sa régularité et sa continuité. Ce souci se traduit de manière constante dans la réglementation des transports, avant même l'indépendance du pays en 1830.

1. L'ACCES A LA PROFESSION ET SON EXERCICE EN TRANSPORT NATIONAL

11. EVOLUTION HISTORIQUE

111. LES PREMIERES MESURES

C'est en 1829 qu'un arrêté royal subordonne pour la première fois les transports routiers de personnes et de marchandises à une concession préalable. Cet arrêté fut abrogé en 1891, mais la période de libéralisation fut de courte durée, puisqu'une loi du 14 juillet 1893 mit à nouveau en place un système d'autorisations qui touchait tous les transports routiers de personnes et de marchandises effectuant des services publics et réguliers. Il faut toutefois souligner que cette loi ne prévoyait pas de sanctions en cas d'infractions.

Une nouvelle fois, par la loi du 15 septembre 1924, les transports publics de marchandises par route sont libérés de toute entrave réglementaire. Cependant, en 1932, les chemins de fer belges, alors durement concurrencés par la route, suscitent l'étude de la question de la coordination des transports de marchandises. Cette réflexion fut confiée à une sous-commission "Rail-Route" du Comité Supérieur des Transports. Son rapport, déposé au début de l'année 1933, fut à l'origine d'un arrêté royal du 14 juillet 1933 qui frappait d'une taxe de 20% tout transport de marchandises effectué par la route sur une distance supérieure à 20 kilomètres. Cette taxe devait compenser diverses charges qui grevaient l'exploitation des chemins de fer. Mais cet arrêté fut abrogé avant même la fin de l'année 1933 !

112. L'ARRETE ROYAL DU 5 MARS 1936

Dès 1934, un projet de loi fut déposé au Sénat belge, afin qu'une meilleure coordination des transports par route et par rail soit définie. Ce projet comportait deux volets distincts. Le premier avait pour objet de mettre sur pied une réglementation visant à soumettre à autorisation les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui. Le second tendait à affranchir le rail d'un certain nombre d'obligations de services qui lui avaient été imposées en 1926, lors de la constitution de la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges, qui détenait déjà à cette époque un quasi monopole de fait sur les transports ferroviaires). Le projet de loi autorisait le Gouvernement à envisager l'abandon de l'exploitation de certaines lignes ferroviaires, avec ou sans substitution de services effectués par des autobus (transports de voyageurs) ou des camions (transports de marchandises). De fait, le Parlement belge ne discuta jamais ce second point du projet de loi de 1934.

Seul le premier volet du projet de loi fut donc débattu et il constitua l'essentiel de la matière de la loi du 31 juillet 1934, qui fut mise en oeuvre par l'arrêté royal du 5 mars 1936. Ce dernier réglementait "les transports de choses (terme juridique officiellement utilisé en Belgique pour qualifier les marchandises) par véhicules automobiles", tout en attribuant au Roi certains pouvoirs relatifs au redressement économique et financier et à la diminution des charges publiques.

L'esprit de la réglementation édictée en 1936 était de maintenir un équilibre entre l'offre et la demande en matière de transports routiers, tout en prenant en compte les besoins du trafic. On percevait également le souci d'améliorer la qualité des entreprises de transports routiers et de promouvoir la coordination des différents modes de transport, en évitant une surcapacité néfaste au bon fonctionnement du marché.

L'arrêté de 1936 créait également un Office des Transports par Route (OTR), autorité neutre et indépendante chargée de délivrer les autorisations de transport. Administrativement, l'OTR consistait en un service spécial au sein du Département des Communications et les demandeurs d'autorisations pouvaient interjeter appel contre les décisions de l'office devant une Commission d'Appel. Cette dernière était composée de cinq personnalités indépendantes de l'Administration et nommées par le Roi. On y trouvait un président choisi en raison de sa compétence particulière, deux membres choisis parmi les usagers, un membre parmi les transporteurs routiers et un membre parmi les représentants des sociétés de chemins de fer. Lorsque les avis émis par la Commission d'Appel et par l'OTR ne concordaient pas, c'était le Ministre des Communications qui tranchait en dernière instance.

La réglementation du 5 mars 1936 classait les transports rémunérés de marchandises en trois catégories, au regard des autorisations de transport.

La première catégorie comportait tous les transports non assujettis à la réglementation, c'est-à-dire pour lesquels aucune formalité préalable n'était à remplir, soit les transports de dépêches postales et

colis postaux, les transports mortuaires, les transports occasionnels justifiés par une urgence exceptionnelle et les transports effectués par des véhicules non utilitaires.

La deuxième catégorie comprenait les transports réalisés dans l'enceinte des zones portuaires et les transports à courte distance (initialement, dix kilomètres autour du centre de la commune dans laquelle se trouvait situé le siège d'exploitation du transporteur). Ces transports exigeaient un certificat et une plaque de transport, qui ne portaient pas de date limite de validité. Aucune justification sur les besoins de transport n'était demandée pour obtenir de tels certificats et les entreprises concernées pouvaient exercer simultanément une autre activité commerciale ou industrielle.

Enfin, la troisième catégorie englobait tous les transports pour compte d'autrui et contre rémunération, n'entrant pas dans les catégories précédentes, et donc soumis à une autorisation préalable.

L'OTR délivrait cette dernière essentiellement au vu de l'article trois de l'arrêté royal de 1936 qui prévoyait la disposition suivante : "Pour l'examen des demandes d'autorisation, sont notamment pris en considération les besoins du trafic, ainsi que les progrès techniques et la nécessité d'assurer la sécurité des transports". De ce fait, toute demande d'autorisation était soumise à une enquête portant sur le trafic à effectuer, sur la nature de celui-ci et sur les possibilités effectivement offertes par les divers modes de transport concurrents.

Les autorisations de transport avaient une durée maximale de cinq ans. Elles étaient strictement personnelles, donc non transférables. Cependant, la reprise réelle d'un fonds de commerce, dans la même région d'exploitation, était possible.

Dans la pratique, les décisions de l'OTR ont été souvent controversées, surtout lorsqu'elles étaient fondées sur le seul critère de "besoins de trafic", notion considérée comme trop subjective. En conséquence de quoi, très rapidement, furent instaurées des autorisations spécifiques, d'utilisation plus ou moins restrictive :

- pour une seule relation et une seule catégorie de marchandises
- pour une seule relation et toutes catégories de marchandises
- pour une zone déterminée et une ou plusieurs catégories de marchandises
- pour une zone déterminée et toutes catégories de marchandises
- pour les transports nationaux d'une ou plusieurs catégories de marchandises
- pour les transports nationaux et toutes catégories de marchandises

La complication administrative du système eut pour effet de rendre pratiquement impossibles les contrôles réalisés sur route et ayant trait au respect de ces différentes restrictions. Par ailleurs, la distribution des autorisations étant effectuée de manière très parcimonieuse, l'accès au marché devint de plus en plus difficile. Jusqu'à la Commission d'Appel qui se montrait également très restrictive, compte tenu de la situation peu brillante du chemin de fer, principal mode concurrent de la route.

La conséquence la plus nocive de cet état de fait, qui était apparu progressivement, consista en un développement spectaculaire du secteur des transports pour compte propre, pendant que le secteur des transports professionnels routiers stagnait et même régressait : ainsi en 1938, 10.044 camions sur 77.600, soit 12,9%, appartenaient à des transporteurs professionnels ; en 1959, à la veille de la mise en place du système actuel, 11.738 camions sur 187.600, soit 6,3% seulement, étaient affectés au transport rémunéré de marchandises. Manifestement, une modification radicale des textes en vigueur s'imposait pour supprimer l'anomalie d'une vive concurrence routière intra-modale qui, à l'évidence, consacrait une situation économique peu optimale.

Entre 1936 et 1960, bien que l'arrêté de 1936 soit toujours à la base du système de réglementation en vigueur, on observe cependant quelques aménagements. Ainsi, par l'arrêté royal du 12 mai 1951, le rayon de dix kilomètres des certificats de transport est étendu à 25 kilomètres et, d'autre part, les divers types d'autorisations de transport d'un rayon supérieur à 25 kilomètres sont rendues valables pour le transport de toutes marchandises sur l'ensemble du territoire national belge.

L'arrêté royal du 20 juillet 1954 habilite l'OTR à délivrer, à la requête expresse du demandeur, des autorisations valables uniquement pour les transports nécessitant l'emploi de matériel spécialisé, ainsi que pour les transports à caractère saisonnier ou régional ou encore pour des transports effectués pour le compte exclusif d'un ou plusieurs commettants déterminés.

A noter enfin qu'en cas d'urgence ou dans le cas de transports qu'il était impossible d'effectuer normalement dans le cadre des autorisations existantes, l'OTR avait la possibilité de délivrer, au coup par coup, des autorisations spéciales à destination et à durée de validité limitées.

113. LA LOI DU PREMIER AOUT 1960

Le développement hypertrophique des transports pour compte propre, avec son double impact sur le compte d'autrui (concurrence intra-modale aggravée d'une part, et frein à la croissance et à la modernisation par défaut d'auto-financement suffisant d'autre part), a conduit le législateur belge à définir et à assigner de nouveaux objectifs à la réglementation. Les principaux axes qui sont à l'origine de la refonte de 1960 sont les suivants :

- permettre aux entreprises de transports publics de se développer normalement

- contribuer à la création d'entreprises de transport bien organisées et convenablement équipées
- faire jouer la concurrence sur la qualité de service et offrir aux transporteurs une position concurrentielle au plan européen
- prévoir la possibilité, pour les autorités, de fixer des prescriptions en matière de tarification

L'abrogation de la réglementation de 1936 eut pour conséquence immédiate la suppression de l'Office des Transports par Route et de la Commission d'Appel. Désormais, c'est le Ministre des Communications (ou son fonctionnaire délégué) qui est compétent en matière d'attribution ou de retrait des autorisations de transport.

Sur le fond, l'originalité de la loi de 1960 consiste en une rupture définitive avec la notion économique et subjective de "besoins de trafic". Celle-ci est dès lors remplacée par des critères d'expansion opérationnelle, basés sur la notion de stages effectués dans l'exercice même de la profession. Dans l'esprit de la nouvelle loi, l'accès au marché des transports publics routiers de marchandises doit être progressif : les conditions de délivrance des autorisations prévoient la possibilité, pour les transporteurs, d'étendre graduellement leurs activités.

Ainsi, pendant les trois premières années d'exercice d'une activité professionnelle continue et régulière, les opérateurs ne peuvent effectuer des transports pour compte d'autrui que sur de petites distances (depuis l'arrêté royal du 11 septembre 1987, la distance maximale de la zone courte a été portée à 75 kilomètres, contre 25 kilomètres seulement dans le cadre de la loi initiale, autour du centre de la commune dans laquelle se trouve le domicile, le siège social ou une succursale du transporteur). Durant les six années suivantes, les opérateurs ont la possibilité d'exercer sur l'ensemble du territoire national belge, mais les autorisations de transport qu'ils détiennent sont en nombre limité. En définitive, c'est donc au bout de neuf ans seulement qu'un transporteur belge est habilité à recevoir des autorisations générales de transport national en nombre illimité et sans limitation de charge utile des véhicules utilisés.

Cette progression initiale graduelle avait pour but de sensibiliser les opérateurs, d'une part aux dangers présentés par un accroissement trop rapide de leur parc de véhicules et d'autre part aux effets négatifs résultant d'une concurrence non ou mal maîtrisée. Toutefois, sur ce point, la pratique effective des transporteurs n'a pas permis de concrétiser cette vision quelque peu idéale. On observe en effet, entre le premier janvier 1960 et le premier janvier 1972, une extension considérable du parc de véhicules utilitaires (en partie due aux pratiques de certains vendeurs de véhicules, ainsi qu'à de très larges facilités de crédit), la capacité totale du parc passant de 82.715 tonnes de charge utile à 319.625 T. Il en résulta bien évidemment peu à peu une surcapacité de l'offre qui se traduisit par un avilissement des tarifs et une multiplication des faillites.

La loi du premier août 1960 reste cependant à la base de la réglementation en vigueur en 1989. Bien évidemment, elle a été modifiée à plusieurs reprises, par des lois (10 octobre 1967, 18 novembre 1977, 6 mai et 21 juin 1985) et un arrêté royal du 31 décembre 1983. Il en est de même pour ses deux arrêtés d'exécution : -l'arrêté royal du 9 septembre 1967,

portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, et -l'arrêté ministériel du 11 septembre 1967, qui fixe certaines modalités d'exécution de l'arrêté précédent. Ces deux arrêtés d'exécution ont été modifiés une dizaine de fois chacun depuis leur mise en oeuvre (en septembre 1987, pour la dernière fois).

Diverses mesures ont été prises dans le cadre d'une adaptation du règlement général portant exécution de la loi, en particulier en ce qui concerne la question de la location des véhicules, le problème du transfert des autorisations d'un transporteur à un autre et les divers critères requis lors du passage du transport local (à courte distance) au transport national.

Sur ce dernier point, l'application pratique de la loi de 1960 mit en évidence un certain nombre de lacunes. En effet, le texte initial ne permet pas, au bout des trois premières années de stage, d'augmenter immédiatement la capacité de charge utile du parc de véhicules. Or, il est bien évident que la courte distance convient mieux aux véhicules légers affectés à des services de distribution, alors que le transport de type national (ou international) requiert des véhicules dont la capacité est élevée. Il en résulte une transition extrêmement difficile pour les nouveaux arrivants sur le marché national, face aux entreprises pré-établies. Difficulté aggravée par le fait qu'en cas de stagnation ou de récession de l'activité économique, l'adaptation de la capacité totale du parc n'était pas prévue par les textes.

C'est pour combler cette dernière lacune que la loi du 18 novembre 1977 a modifié la loi du premier août 1960. Elle prévoit en effet (article trois bis) de freiner l'expansion du parc de véhicules, en cas de nécessité : face à un dysfonctionnement important du marché des transports, le Roi a la possibilité de suspendre, pour une durée maximale de six mois, la délivrance des certificats de transport et des autorisations de transport national.

L'article onze ter de la même loi vise, par ailleurs, à mieux déceler les infractions à la réglementation, en renforçant les pouvoirs des agents qualifiés, qui sont habilités à dresser les procès-verbaux et à visiter les véhicules, ainsi que l'ensemble des installations affectées aux activités professionnelles des transporteurs.

Enfin, par l'article onze bis, le législateur tente d'éviter que les chargeurs fassent pression sur leurs transporteurs pour que ceux-ci réduisent illicitement les tarifs. Il est en effet prévu de poursuivre pénalement toute personne qui aura toléré, facilité ou participé à des infractions aux prescriptions officielles en matière de prix et de conditions de transports rémunérés de choses par véhicules automobiles.

Un arrêté royal du 11 septembre 1987 modifie profondément la réglementation, sous l'influence conjointe, d'une part de décisions prises au niveau de la Communauté Economique Européenne, en particulier la signature de l'Acte unique, qui prévoit la réalisation d'un grand marché européen à l'horizon 1993 et d'autre part de la présence, à la tête du Département des Communications, d'un ministre libéral, depuis le début des années 80.

La réalisation du marché européen suppose évidemment la suppression, tant au niveau national qu'international, de toute restriction quantitative au transport, de même que celle de diverses limitations por-

tant sur les zones d'exploitation, le nombre ou le tonnage des véhicules. C'est pourquoi les modifications apportées à la loi du premier août 1960 oeuvrent dans ce sens. Elles constituent la première de deux étapes qui doivent conduire à une libéralisation totale de l'exercice de la profession de transporteur public en Belgique, dès la fin de 1992. Il faut toutefois souligner que les conditions d'accès à la profession seront maintenues, voire renforcées, d'ici à l'échéance.

De manière immédiate, on constate que la réglementation modifiée par l'arrêté royal du 11 septembre 1987, va dans le sens d'une libéralisation partielle des conditions de l'activité, notamment en ce qui concerne :

- a) l'augmentation du rayon d'action des détenteurs de certificats de transport (passage de 25 à 75 km autour du centre de la commune dans laquelle se trouve le siège social du transporteur),

- b) le passage plus facile du certificat de transport à l'autorisation générale de transport national,

- c) la suppression complète de la limitation des autorisations de transport national en fonction de la charge utile (classes de tonnages),

- d) l'obtention plus aisée d'un nombre illimité d'autorisations générales de transport national (il suffit d'avoir exercé durant six ans, au moyen d'un véhicule pour lequel a été délivrée une autorisation),

- e) l'assouplissement des conditions de transfert des autorisations de transport national.

En contrepartie, la loi a renforcé les conditions d'accès à la profession, en instaurant un cautionnement, devant être constitué par le transporteur, garant d'une véritable capacité financière de ce dernier.

12. LA REGLEMENTATION ACTUELLE EN TRANSPORT NATIONAL

121. TEXTES OFFICIELS EN VIGUEUR ET AUTORITES COMPETENTES

Bien que modifiés à de nombreuses reprises (voir point 11. ci-dessus), la loi du premier août 1960, relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, et ses deux arrêtés d'exécution, l'arrêté royal du 9 septembre 1967 d'une part et l'arrêté ministériel du 11 septembre 1967 d'autre part, régissent encore aujourd'hui les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier public.

A ces textes, il convient d'ajouter : -l'arrêté royal du 5 septembre 1978, qui fixe les conditions d'accès à la profession dans le domaine des transports nationaux et internationaux (cet arrêté a été modifié par deux arrêtés royaux, du 14 juillet 1982 et du 11 septembre 1987) ; -l'arrêté ministériel du 4 octobre 1982, qui porte liste des matières des cours et examens en vue de l'obtention des certificats de capacité professionnelle au transport de marchandises et -l'arrêté royal du 30 juin 1981, relatif à la reconnaissance par la Belgique des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises par route délivrés dans les divers états de la CEE.

En Belgique, l'autorité compétente est le Ministère des Communications qui comprend trois administrations spécialisées selon le mode de transport : transports par terre, transports par eau et transport par air. C'est l'Administration des Transports, qui s'occupe plus particulièrement de la route et du rail. Cette administration, qui se compose de huit Directions, est secondée par des commissions consultatives et des organismes agréés, notamment l'Institut du Transport Routier (ITR).

122. LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE ET LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI, A TITRE GRATUIT

La législation nationale belge ne soumet le transport pour compte propre à aucune réglementation. Aucune licence de transport n'est donc requise dans ce cas. La loi de 1960 (article 11) précise qu'est considéré comme du compte propre un transport de marchandises qui sont la propriété du transporteur ou qui font l'objet de son commerce ou de son industrie. En cas de contrôle, certains documents administratifs qui accompagnent la marchandise (par exemple, un bon de chargement, un ordre d'enlèvement, une facture ou un document douanier) servent alors de preuve au transporteur pour compte propre.

En principe, des transports effectués pour le compte d'un tiers, à titre gratuit, sont autorisés sans conditions spécifiques, sur le territoire belge. Toutefois, il est bien évident que le transporteur, dans ce cas, doit faire la preuve que la prestation de service de transport est bien réalisée à titre gratuit.

Si l'on considère la définition des transports rémunérés pour compte d'autrui, par complémentarité on peut déduire celle qui correspond implicitement à des transports effectués à titre gratuit : est considéré comme un transport pour compte d'autrui, à titre gratuit, tout transport qui est effectué en contrepartie de prestations d'aucune sorte (ni en espèces, ni en nature, ni sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques). On conçoit, dès lors, que la marge de manoeuvre soit extrêmement étroite. Même si, au niveau pénal, on peut interpréter la loi, de manière souple, en ne prenant en compte que les avantages matériels, on peut se demander par ailleurs s'il est possible de distinguer transport pour compte d'autrui non rémunéré et travail au noir.

Or, à ce sujet, une loi du 6 juillet 1976, sur la répression du travail frauduleux à caractère commercial ou artisanal, précise dans son article deux qu'est frauduleux tout transport de marchandises pour compte de tiers, rémunéré ou non, sans être immatriculé au registre du commerce en tant que transporteur de marchandises pour compte d'autrui, s'il s'avère que ce travail présente un caractère professionnel spécifique. Ce dernier résulte de l'une des trois conditions suivantes : -le travail est important et présente un caractère technique incontestable ; -il est affecté d'un caractère de fréquence ou -il requiert l'utilisation d'un matériel ou d'un outillage.

Il semble donc possible de ne pas tomber sous le coup de cette loi si le transport est tout-à-fait occasionnel et ne nécessite pas l'emploi d'un matériel ou d'un outillage professionnel (exemples : transport d'un meuble pour le compte d'un ami ou transport bénévole de matériel pour le compte d'associations sportives ou culturelles).

123. LE TRANSPORT REMUNERE POUR COMPTE D'AUTRUI

L'arrêté royal du 9 septembre 1967 précise dans son article deux qu'un transport rémunéré de choses désigne tout transport effectué, soit moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques, soit au moyen d'un véhicule loué. Dans ce dernier cas, on distingue deux éventualités : -lorsqu'un véhicule utilitaire est pris en location pour effectuer uniquement des transports pour compte propre, seul celui qui loue le véhicule tombe sous le coup de la loi d'août 1960 et de l'arrêté de septembre 1967 (le locataire devra évidemment prouver qu'il effectue bien des transports pour son propre compte, dans le cadre de son exploitation industrielle ou commerciale) ; -lorsque le véhicule est loué pour effectuer des transports pour compte d'autrui, le loueur comme le locataire, sont soumis à la réglementation de 1960.

Notons toutefois que les entreprises de crédit-bail, depuis la modification de septembre 1978, ne sont pas considérées comme effectuant des transports rémunérés de marchandises. Donc, dans ce cas, le loueur n'est pas soumis à la réglementation sur les transports publics.

La réglementation belge impose des conditions très précises aux transporteurs pour compte d'autrui, d'une part lors de l'accès à la profession de transporteur ou de loueur et d'autre part durant l'exercice de ces professions. L'Administration des Transports délivre aux intéressés des licences de transport (une par véhicule), si les conditions sont respectées. Dans le cas contraire, elle est habilitée à refuser les demandes, de même qu'en cas d'infraction à la réglementation, commise durant la période d'exploitation, l'administration peut retirer ses licences au transporteur.

De manière générale, tout véhicule routier (camion ou tracteur) immatriculé en Belgique, ainsi que tout véhicule tracté par un tel véhicule (remorque ou semi-remorque), qui est utilisé pour effectuer un transport rémunéré de marchandises sur le territoire national belge, doit avoir fait l'objet de la délivrance, soit d'un certificat de transport, soit d'une autorisation générale de transport national, soit enfin d'une autorisation spéciale de transport national.

Il existe trois types d'exceptions à cette règle générale :

a) les transports effectués sur un chantier fermé, donc hors de la voie publique, ne sont pas soumis à la réglementation de 1960.

b) L'article trois de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 stipule, dans son paragraphe trois, que dix catégories de transports ne requièrent ni certificat, ni autorisation de transport :

- les transports de véhicules endommagés ou à dépanner
- les transports de marchandises au moyen de véhicules construits exclusivement pour le transport de personnes
- les transports de marchandises au moyen de véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kg

- les transports d'immondices effectués pour l'exécution d'un service public
- les transports réalisés dans l'enceinte des ports maritimes ou fluviaux, telle qu'elle est délimitée par les autorités communales
- les transports locaux effectués en vue de l'épandage sur la voie publique de produits destinés à protéger la circulation (salage ou sablage)
- les transports de dépêches postales ou de colis postaux
- les transports funéraires
- les transports occasionnels en cas d'urgence justifiée par un événement exceptionnel
- les transports de valeurs réalisés au moyen de véhicules spécialement aménagés à cet effet.

c) L'article trois, paragraphe deux de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 précise qu'un certificat ou une autorisation de transport ne sont pas requis pour les remorques ou semi-remorques dans trois cas particuliers :

- lorsqu'elles sont utilisées de manière exclusive pour le transport de marchandises appartenant au propriétaire du véhicule ou qui font l'objet de son commerce ou de son industrie
- si elles appartiennent à une entreprise de transport établie à l'étranger et sont utilisées exclusivement pour effectuer des transports internationaux ou des transports en liaison avec les ports maritimes
- si elles servent exclusivement à transporter des conteneurs de grande dimension (au moins 20 mètres cubes).

1231. LES CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

Pour être transporteur public routier de marchandises en Belgique, il faut remplir quatre conditions spécifiques d'accès à la profession : -avoir un siège d'opération en Belgique ; -faire la preuve de sa capacité professionnelle ; -remplir une condition d'honorabilité et -prouver que l'on dispose d'une capacité financière suffisante. On retrouve à travers ces critères les principes édictés par la fameuse directive communautaire CEE 74/561.

Au-delà des conditions précédentes, les requérants doivent ensuite accomplir un certain nombre de formalités, telles que l'immatriculation au registre du commerce ou l'établissement des statuts de la société (s'ils souhaitent exercer leur activité sous cette forme), ou encore obtenir une carte professionnelle (s'il s'agit de demandeurs étrangers, hors Communauté Européenne).

12311. LE LIEU D'EXERCICE DE LA PROFESSION

La loi du premier août 1960 précise, dans son article cinq, que les certificats de transport et les autorisations générales de transport national peuvent être refusées ou retirées au demandeur ou au titulaire, si celui-ci n'a plus son siège principal d'opération en Belgique. En pratique, il faut évidemment que ce dernier ne soit pas fictif, mais il n'y a pas de jurisprudence précise pour caractériser le caractère réel ou fictif d'une telle implantation.

Toutefois, on peut se référer à l'article cinq de l'arrêté royal du 9 septembre 1967, qui définit la succursale comme "un endroit déterminé, où le transporteur est en permanence présent ou représenté par une personne capable de l'engager envers les tiers". On peut donc logiquement penser que cette condition s'applique également au siège d'opération.

12312. LA CAPACITE PROFESSIONNELLE

La capacité professionnelle est attestée par un certificat de capacité professionnelle au transport national ou au transport international, délivré par le Ministre des Communications (article 6 de l'arrêté royal du 5/9/78). A noter que le détenteur d'un certificat valable pour réaliser du transport international peut aussi exercer au niveau national, (article 30 du même arrêté), alors que l'inverse n'est pas vrai.

C'est un arrêté ministériel du 4 octobre 1982 (qui va dans le sens de la Directive 74/561 du Conseil des Communautés européennes du 12/11/74, concernant l'accès à la profession de transporteur d'une part et de l'arrêté royal du 5/9/78 d'autre part), qui fixe la liste des matières des cours et des examens pour la délivrance des certificats de capacité professionnelle. En transport national, les cours, dispensés sur 71 heures, portent sur les matières suivantes :

- a) le droit : éléments de droit civil (contrats), de droit commercial (contrats de transport, sociétés commerciales et livres de commerce), de droit social (réglementation du travail, temps de conduite et temps de repos notamment, sécurité sociale) et de droit fiscal.

- b) la gestion commerciale et financière des entreprises : correspondance commerciale, facturation, modalités de paiement et de financement, auxiliaires de transport, assurances, notion de comptabilité commerciale et calcul des prix de revient et de la rentabilité, régime des prix et des conditions de transport, organisation et gestion de l'entreprise.

- c) l'accès à la profession et au marché : dispositions générales et particulières, documents de transport.

- d) les normes et exploitation technique : choix du véhicule, immatriculation, poids et dimensions des véhicules, normes pour l'entretien de ces derniers, chargement et déchargement des véhicules.

- e) la sécurité routière : dispositions législatives et réglementaires, sécurité de circulation, prévention des accidents, transport de marchandises dangereuses.

Il est stipulé que ces matières sont, en principe, assimilables par des personnes possédant une formation correspondant au niveau de fin de scolarité obligatoire. Les examens comprennent deux parties (la première est écrite et la seconde orale). Les candidats sont admis s'ils obtiennent au moins la moyenne dans chacune des épreuves et au moins 60% des points sur l'ensemble des matières d'examen.

Au vu des programmes et des documents de cours utilisés, édités par l'Institut du Transport Routier (ITR), qui présentent résumés et questions préparatoires aux examens, on peut dire qu'il s'agit d'une formation tout à fait sérieuse, qui fait du futur titulaire du certificat de capacité professionnelle un individu correctement préparé à l'exploitation concrète d'une entreprise de transport.

Ces certificats (nationaux ou internationaux) sont délivrés nominativement à des personnes physiques et non à des entreprises. Par ailleurs, ils ne peuvent servir de justification de la capacité professionnelle que dans une seule entreprise de transport public de marchandises par route (article 7 de l'arrêté royal du 5/9/78). Si le transporteur est une personne physique, c'est lui-même qui doit faire valoir sa capacité professionnelle au sein de l'entreprise ou une autre personne physique qui dirige effectivement, et de manière permanente, l'activité transport de l'entreprise. Si le transporteur est une société, la justification doit émaner de l'une des personnes physiques qui dirigent effectivement et en permanence l'activité transport de cette société.

L'arrêté du 5 septembre 1978 prévoit le remplacement du titulaire d'un certificat de capacité professionnelle dans trois cas :

a) si le titulaire décède ou est frappé d'incapacité physique ou légale, le directeur général de l'Administration des Transports doit être prévenu dans le mois qui suit et le ministre peut autoriser la poursuite de l'activité pendant une année.

b) si le titulaire démissionne ou est licencié, la procédure est identique et le ministre fixe un délai de six mois au maximum, afin de pourvoir au remplacement de l'ancien détenteur du certificat.

c) dans des cas particuliers dûment justifiés, le délai de un an du point a) peut être prorogé pour une période de six mois au maximum. Par ailleurs, le ministre peut autoriser la poursuite de l'exploitation de l'entreprise, sans limitation de durée, dans certains cas exceptionnels, à l'aide d'une personne ne possédant pas de certificat de capacité professionnelle, mais ayant une expérience pratique d'au moins trois ans dans la gestion journalière de l'entreprise.

La notion de direction effective et permanente de l'activité transport de l'entreprise, qui nécessite de faire appel au titulaire d'un certificat de capacité professionnelle, n'est cependant pas définie précisément dans la réglementation. C'est pourquoi l'administration des transports exige deux types de preuves de la réalité et de la permanence de l'activité de direction de la personne :

a) en produisant des pièces justificatives qui détaillent les fonctions exercées par la personne responsable (notamment le calcul des prix de revient, l'établissement des offres de prix, la conclusion des contrats avec les clients, ainsi que ceux ayant trait au bon fonctionnement de l'entreprise, la facturation, la signature de la correspondance journalière

re, ainsi que l'endossement des effets, mandats et chèques, la gestion du personnel et la représentation de l'entreprise auprès des administrations et des tribunaux). Si la firme est une société, l'administration exige un extrait des annexes au Moniteur Belge (l'équivalent de notre Journal Officiel) qui publie l'acte de nomination de la personne titulaire du certificat. Celle-ci doit avoir un poste à responsabilité dans l'entreprise ou une délégation de pouvoirs.

b) en fournissant des pièces prouvant le caractère effectif et permanent de la direction assurée par le titulaire du certificat de capacité professionnelle, lors des contrôles effectués par l'administration au sein de l'entreprise.

En cas de manquement à ces conditions, les agents de l'Administration des Transports, ainsi que ceux du Comité supérieur de contrôle (investis d'un mandat de police judiciaire), la gendarmerie ou la police communale (du lieu d'exploitation de l'entreprise) sont habilités à dresser procès-verbal à charge des transporteurs. Dès lors, les certificats de transport et les autorisations générales de transport national sont immédiatement retirés aux titulaires.

12313. L'HONORABILITE

C'est l'article cinq de la loi du premier août 1960 qui prévoit le refus et le retrait temporaire ou définitif des certificats de transport, des autorisations de transport national et des autorisations de transport international, lorsque le demandeur ou le titulaire a subi en Belgique ou à l'étranger une condamnation définitive pour certaines infractions pénales (contrefaçons de timbres, faux en écriture, faux témoignages, vols, fraude, abus de confiance, etc.), de même que pour les infractions aux dispositions prévues par la loi de 1960.

La condition d'honorabilité doit être remplie par le transporteur personne physique lui-même et, éventuellement s'il ne dispose pas lui-même d'un certificat de capacité professionnelle, également par le titulaire du certificat qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise. Si l'entreprise est une société, tous les dirigeants doivent satisfaire à cette condition. Les encore certificats et autorisations de transport seront refusés ou retirés en cas de non-respect de cette condition. En cas de retrait, le ministre peut fixer un délai de six mois maximum, pour permettre le recrutement d'un remplaçant qui satisfasse la condition d'honorabilité.

12314. LA CAPACITE FINANCIERE

L'entreprise (physique ou morale) doit avoir constitué un cautionnement de 250.000 francs belges¹ par certificat de transport ou par autorisation générale de transport national demandés, ce qui représente une somme manifestement conséquente, tendant à sélectionner les candidats. Le cautionnement peut consister en la caution solidaire d'un organisme finan-

1. Rappelons que, pour une conversion rapide, mais approximative, des francs belges en francs français, il suffit de diviser par six le montant exprimé en FB pour obtenir la somme en FF : ici, 250.000 FB équivalent à peu près à 41.700 FF.

cier ou en un dépôt, effectué à la Caisse des dépôts et consignations, de numéraire ou de valeurs mobilières déterminées. L'objectif de cette procédure obligatoire est de garantir les créances qui résultent de l'exercice des activités couvertes par un certificat ou une autorisation de transport.

S'il est fait appel à tout ou partie de cette caution pour éteindre des dettes, le transporteur a un délai de 30 jours seulement à sa disposition pour reconstituer le cautionnement, sous peine de se voir retirer les certificats et les autorisations de transport qu'il détient ou, pour le moins, ces derniers seront limités au nombre pour lequel le cautionnement demeure suffisant. Il ne nous a pas été possible de savoir dans quelle mesure les infractions à cette réglementation étaient sanctionnées.

1232. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION

L'exercice de la profession de transporteur public est astreint au suivi d'un certain nombre de règles générales (communes à toutes les entreprises, comme la tenue des livres comptables, l'accomplissement de formalités périodiques en matière fiscale, de sécurité sociale, comptable ou statistique) et particulières, c'est-à-dire spécifiques aux entreprises de transport. Les règles particulières prévues pour l'exercice de la profession sont établies dans quatre domaines :

a) le véhicule : il doit respecter certaines conditions techniques et subir des contrôles d'entretien périodiques. Il doit être utilisé dans le respect des règles de circulation en vigueur (code de la route). Son usage doit être accompagné des documents de bord obligatoires (éventuellement les documents douaniers et l'assurance spécifique, s'il s'agit de transports internationaux) et des mentions légales à apposer sur le véhicule.

b) l'équipage : celui-ci doit respecter les conditions de travail légales spécifiques aux transports routiers de marchandises (utilisation correcte du chronotachygraphe et respect de la réglementation sociale en vigueur) et être en possession des documents de bord indispensables (carte d'identité, permis de conduire et éventuellement passeport, dans le cas des transports internationaux).

c) les marchandises transportées : elles doivent être chargées et déchargées selon des règles précises. Elles doivent être accompagnées des documents commerciaux les concernant, de même que de documents douaniers, s'il s'agit de transports internationaux.

d) l'activité de transport proprement dite : l'entrepreneur doit veiller au respect des règles portant sur l'extension progressive de l'activité (zone d'action et nombre de véhicules), les obligations liées aux contrats de transport et le tarif obligatoire en vigueur (actuellement ne subsiste plus que le tarif CECA (Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier) en trafic national). Il est également nécessaire de se soumettre à des règles spécifiques lorsque sont transportées certaines marchandises :

- les marchandises en vrac (sauf les produits CECA) transportées par benne au-delà de 50 kilomètres
- les marchandises indivisibles (hors normes)

- les marchandises dangereuses
- les animaux vivants
- les denrées périssables, en trafic international

Avant de mettre en oeuvre l'ensemble des prescriptions précédentes, le transporteur devra être en possession d'un certificat de transport ou d'une autorisation générale de transport national ou encore d'une autorisation spéciale de transport national.

12321. LE CERTIFICAT DE TRANSPORT

Le certificat de transport permet à son titulaire de transporter, contre rémunération, toute marchandise dans un rayon de 75 km autour du centre de la commune dans laquelle se trouve situé le domicile du transporteur (s'il s'agit d'une personne physique), son siège social (s'il s'agit d'une personne morale) ou l'une de ses succursales.

Nous avons vu par ailleurs dans le point 1231. que le candidat transporteur devait satisfaire à quatre conditions bien précises pour l'obtenir (siège d'opération en Belgique, certificat de capacité professionnelle, honorabilité et capacité financière). Si tout est en ordre de ce point de vue, l'Administration des Transports remet au postulant un certificat de transport qui est valable pour une durée de trois ans. A l'échéance, celui-ci peut être soit renouvelé, soit remplacé par une autorisation générale de transport national (voir point 12322.).

En même temps que le certificat, le transporteur reçoit une plaque de transport, attachée à un véhicule donné et qui doit être placée en évidence à l'arrière de celui-ci. Sur les faces latérales des camions doivent également être portés les nom, adresse et numéro d'immatriculation au registre du commerce du titulaire du certificat de transport, de même qu'une lettre "P", d'au moins 25 centimètres de hauteur, suivie des mentions figurant sur la plaque de transport. C'est par référence à cette lettre qu'on appelle communément "P" le certificat de transport.

Ce dernier peut être cédé, du vivant ou après le décès du titulaire, dans les conditions suivantes :

a) le cessionnaire (c'est-à-dire celui qui reçoit) doit être conjoint du cédant ou parent ou allié jusqu'au deuxième degré.

b) le cessionnaire doit avoir participé activement et de manière continue à la gestion de l'entreprise depuis la date de délivrance du certificat de transport ou depuis au moins trois ans.

c) le cédant doit renoncer à tous ses certificats de transport et aux droits qui y sont attachés, même dans le cas d'une cession partielle de ceux-ci.

d) le cessionnaire bénéficie des droits attachés aux certificats cédés (cela concerne essentiellement le temps durant lequel ils ont déjà été utilisés et dont il sera tenu compte lors d'une éventuelle conversion en autorisations générales de transport national).

12322. L'AUTORISATION GENERALE DE TRANSPORT NATIONAL

Le titulaire de cette autorisation, qui est personnelle, est habilité à effectuer des transports rémunérés de toute marchandise sur l'ensemble du territoire national belge. Comme dans le cas du certificat de transport, et par référence aux mentions portées sur les véhicules concernés, on appelle plus communément "V" l'autorisation générale de transport national.

Cette dernière peut être obtenue de deux façons différentes :

a) le remplacement d'un certificat de transport par une autorisation générale de transport national. Pour cela, le transporteur doit posséder depuis trois ans au moins un certificat de transport. Pendant les trois années précédant sa demande, il doit avoir respecté le rayon d'action des 75 km. Enfin, durant la même période et sans interruption, il doit avoir respecté les conditions de capacité professionnelle, d'honorabilité et de capacité financière et avoir acquitté les redevances afférentes aux certificats de transport.

b) le transfert d'autorisations générales de transport national (article 30 de l'arrêté royal du 9/9/67). Celles-ci peuvent être transférées, en totalité ou en partie, par l'intermédiaire du Ministre des Communications, à condition que jusqu'à six mois avant la date de demande de transfert ou après cette date, le titulaire de l'autorisation ait acquitté les redevances relatives à la détention des autorisations et qu'il satisfasse aux conditions de capacité professionnelle, d'honorabilité et de capacité financière. Le transfert est alors possible :

1°) soit du vivant du titulaire de l'autorisation, soit après son décès, au conjoint ou à un ou plusieurs parents ou alliés du cédant jusqu'au deuxième degré

2°) soit du vivant du titulaire de l'autorisation, soit après son décès, à une seule personne physique, qui est elle-même titulaire d'un certificat de capacité professionnelle au transport national ou international, ou d'une attestation basée sur un examen réussi par l'intéressé, ou sur une expérience pratique de trois ans et délivrée par l'autorité compétente d'un autre état de la CEE

3°) soit du vivant du titulaire de l'autorisation, soit après son décès, à une seule personne morale

4°) d'une personne morale existante, titulaire de l'autorisation, à une autre personne morale

5°) en cas de dissolution de la personne morale titulaire de l'autorisation, à une seule personne physique qui a transféré initialement une autorisation à cette personne morale et qui, depuis la cession jusqu'à la rétrocession de l'autorisation, a dirigé effectivement et en permanence, l'activité transport de la personne morale cédante

6°) en cas de dissolution de la personne morale titulaire de l'autorisation, à une seule personne physique qui, depuis six ans au moins et jusqu'au moment de la rétrocession a dirigé effectivement et de manière permanente l'activité transport de la personne morale cédante.

Dans tous les cas, le(s) cessionnaire(s) bénéficie(nt) de tous les droits acquis par le cédant sur les autorisations transférées et le cédant doit renoncer définitivement à toutes ses autorisations et aux droits qui s'y rattachent, même en cas de cession partielle (sauf dans le 5°) précédent, évidemment).

La validité d'une autorisation générale de transport national est mentionnée sur le document et ne peut excéder six ans, à partir de la date de la délivrance. Une autorisation expirée depuis deux ans ou une autorisation sous le couvert de laquelle il n'a plus été effectué de transports rémunérés pendant plus de deux ans, sont périmées et ne peuvent plus être renouvelées ni transférées. Un transporteur qui cesse définitivement d'utiliser un véhicule circulant sous autorisation générale de transport national doit la renvoyer à l'administration dans un délai d'un mois.

Les tracteurs forment un cas particulier : les transporteurs, sur leur demande, reçoivent des autorisations générales de transport national valables pour les seuls tracteurs, en nombre équivalant à celui des semi-remorques pour lesquelles une autorisation leur a été délivrée. Evidemment, ces autorisations spécifiques ne peuvent pas être remplacées par des autorisations valables pour d'autres types de véhicules (camions, remorques ou semi-remorques).

Enfin, l'extension du parc de véhicules des entreprises est prévue par l'arrêté royal du 9 septembre 1967, dans son article 21. Pour obtenir un nombre illimité d'autorisations générales, le transporteur doit être titulaire depuis six ans au moins d'une autorisation générale de transport national ; par ailleurs, pendant les six années précédant sa demande, il doit avoir satisfait continûment aux conditions de capacité professionnelle, d'honorabilité et de capacité financière et avoir acquitté les redevances afférentes aux autorisations de transport.

12323. L'AUTORISATION SPECIALE DE TRANSPORT NATIONAL

En référence à la lettre qui doit être peinte sur les faces latérales des véhicules concernés, l'autorisation spéciale de transport national est appelée communément "S". Elle concerne essentiellement des transports de type saisonnier, qui ne peuvent être exécutés normalement sous le couvert des autorisations existantes. Les autorisations spéciales sont toujours limitées, mentionnant la nature de la marchandise à transporter, le trajet par lequel ou la région à l'intérieur de laquelle les marchandises peuvent être acheminées, ainsi que la durée de validité de l'autorisation, inférieure ou égale à six mois. Ces autorisations ne sont délivrées que dans des cas exceptionnels, afin d'éviter des perturbations possibles sur le marché des transports réguliers.

12324. DISPOSITIONS COMMUNES AUX CERTIFICATS DE TRANSPORT ET AUX AUTORISATIONS DE TRANSPORT NATIONAL

Les titulaires d'un certificat de transport ou d'une autorisation générale de transport national doivent réclamer auprès de l'Administration (direction C1) le renouvellement de ces derniers 30 jours au moins et 60 jours au plus avant l'expiration du délai de validité.

Tableau n° 17

Tarif des redevances selon les types de licences de transport (en FB)

Types de licences de transport	Types de redevance	Montant des redevances (A.R. du 9.9.1967, modifié par A.R. du 14.5.1985)	
		montant	article
Certificat de transport (P)	<i>Délivrance</i>	500	16,1°
	<i>Remplacement</i>	500	16,2°
	<i>Renouvellement</i>	500	16,3°
	<i>Redevance annuelle</i>		
	tracteur	2500	16,4°, a
	semi-remorque	1000	16,4°, b
	camion	2500	16,4°, a
remorque	1000	16,4°, b	
Autorisation générale de transport national (V)	<i>Délivrance</i>	500	33,1°
	<i>Remplacement</i>	500	33,2°
	<i>Renouvellement</i>	500	33,3°
	<i>Redevance annuelle</i>		
	tracteur	4000	33,4°, b
	semi-remorque	1000	33,4°, c
	camion	2500	33,4°, a
remorque	1000	33,4°, c	
Autorisation spéciale de transport national (S)	<i>Délivrance</i>	500	33bis, 1°
	<i>Remplacement</i>	500	33bis, 2°
	<i>Renouvellement</i>	500	33bis, 3°
	<i>Redevance mensuelle</i>		
	tracteur	800	33bis, 4°, b
	semi-remorque	200	33bis, 4°, c
	camion	500	33bis, 4°, a
remorque	200	33bis, 4°, c	

123241. LES REDEVANCES

Les titulaires d'un certificat ou d'une autorisation doivent payer à l'Administration des transports des redevances pour couvrir les frais d'administration et de contrôle (articles 16 et 33 de l'arrêté royal du 9/9/67). Le tableau n° 17 précise, à titre informatif, la situation qui prévaut actuellement en la matière.

123242. SUSPENSION DANS LA DELIVRANCE DES LICENCES

La loi du 1/8/60, promulguée en période d'expansion économique, ne prévoyait évidemment pas de suspension dans la délivrance des certificats ou des autorisations. A l'inverse, la loi du 18/11/77, dans le contexte de la crise économique, en ajoutant un article 3 bis à la loi de 1960, est venue tempérer cette dernière, en laissant la possibilité au roi et au gouvernement de suspendre, pour une période de six mois au maximum, la délivrance des certificats et des autorisations de transport, "en cas de perturbation grave du marché des transports routiers".

Les modalités d'application pratique de cette clause n'ont jamais été fixées. Outre la non-unanimité des milieux professionnels autour de cette clause, les nouvelles règles d'accès à la profession, imposées par la Communauté Européenne, ont contribué à répondre en partie aux problèmes de surcapacité, en freinant l'entrée dans la profession, par le relèvement du niveau des examens de capacité professionnelle (fin 1978) et par l'instauration du cautionnement (fin 1987).

2. L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER EN TRANSPORT INTERNATIONAL

Les trois textes officiels à la base de la réglementation des transports intérieurs sont également valables au niveau international. Ce sont les chapitres IV, V et VI (articles 35 à 63) de l'arrêté royal du 9 septembre 1967, qui précisent les conditions nécessaires à l'exercice de la profession. Ils sont complétés par les chapitres IV, V et VI (articles 11 à 25) de l'arrêté ministériel du 11 septembre 1967.

Deux objectifs guident la loi du premier août 1960 en matière de transports routiers internationaux rémunérés. Le premier est orienté dans le sens d'une limitation de la capacité de transport, afin d'éviter qu'un trop grand nombre de transporteurs ne compromette l'équilibre de la branche et la viabilité des entreprises. Le second objectif consiste à ne permettre l'accès à la profession qu'à des transporteurs qui ont fait la preuve de leur compétence au niveau national.

De manière générale, les conditions exigées pour l'accès à la profession de transporteur routier au niveau national se retrouvent au niveau international, en plus sévères. La personne qui veut effectuer du transport international de marchandises pour compte d'autrui doit en effet être titulaire d'une autorisation générale de transport national (un "V"), d'une autorisation générale de transport international et des autorisations étrangères nécessaires, presque dans tous les cas, pour parcourir les pays étrangers concernés.

21. L'AUTORISATION GENERALE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

L'article 35 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 précise que tout véhicule immatriculé en Belgique, utilisé pour effectuer un transport de marchandises franchissant la frontière belge, doit avoir fait l'objet de la délivrance d'une autorisation générale de transport international.

211. LES EXEMPTIONS

Il existe néanmoins quatre catégories d'exemptions à la règle générale précédente:

- a) Tous les transports réalisés pour compte propre.
- b) Les dix types de transports dont la liste est donnée à l'article trois, paragraphe trois, de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 (voir la liste exhaustive au point 123.).
- c) Tous les transports effectués entre la Belgique et le Luxembourg, lorsqu'ils sont le fait de transporteurs qui, avant le premier janvier 1975, étaient déjà titulaires d'au moins une autorisation générale de transport national.
- d) les onze types de transports, énumérés à l'article 62, paragraphe premier, de l'arrêté royal du 9 septembre 1967, qui sont effectués, entre la Belgique et les autres pays de la CEE, par des transporteurs qui, avant le premier janvier 1975, étaient déjà titulaires d'au moins une autorisation générale de transport national :
 - les transports entre la Belgique et une zone frontalière de 25 kilomètres de profondeur dans un pays limitrophe, mesurée à vol d'oiseau de la frontière commune, à condition que la distance totale du transport ne soit pas supérieure à 100 kilomètres, à vol d'oiseau.
 - les transports d'objets d'art ou oeuvres d'art destinés à des fins d'exposition ou à des fins commerciales.
 - les transports occasionnels d'objets et de matériel destinés exclusivement à la publicité ou à l'information.
 - les déménagements réalisés par des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel.

- les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques ou de foires, ainsi que les transports relatifs aux enregistrements radio-télévisés.

- les transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services.

- les transports de bagages, lorsqu'il s'agit d'une remorque normalement adjointe à un véhicule effectuant des transports de personnes ou, quel que soit le véhicule, s'ils proviennent ou sont en destination d'un aéroport.

- les ordures et immondices.

- les cadavres d'animaux pour l'équarrissage.

- les abeilles et les alevins.

- les transports de marchandises effectués par des véhicules dont le poids total en charge autorisé, y compris celui de la remorque, ne dépasse pas six tonnes, ou dont la charge utile autorisée, y compris celle de la remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes.

212. LES CONDITIONS D'OBTENTION D'UNE AUTORISATION GENERALE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

Pour obtenir une autorisation générale de transport international, le demandeur doit déjà être titulaire d'une autorisation générale de transport national, qui est attachée au véhicule qu'il compte utiliser. Au-delà de cette première nécessité, il doit également satisfaire à certaines conditions en matière de capacité professionnelle et d'honorabilité.

2121. LA CAPACITE PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT INTERNATIONAL

De même qu'au niveau national, c'est l'arrêté royal du 5 septembre 1978 qui fixe les conditions d'accès à la profession de transporteur routier international de marchandises. Cet arrêté est complété par l'arrêté ministériel du 4 octobre 1982 (relatif aux cours et examens requis pour l'obtention du certificat) et par l'arrêté royal du 30 juin 1981 (relatif aux équivalences de certificats délivrés par d'autres pays de la CEE).

En plus des matières obligatoires pour la délivrance du certificat de capacité professionnelle au transport national, sont incluses 27 heures de cours supplémentaires, portant sur :

1. des connaissances générales sur les autres pays de la CEE et de la CEMT, ainsi que sur le réseau routier international et les points frontières.

2. la gestion commerciale et financière de l'entreprise (techniques particulières au transport international, paiements en devises, calcul des prix de revient et de la rentabilité en transport international).

3. les dispositions applicables aux transports routiers de marchandises entre les états membres de la CEE et entre cette dernière et les pays tiers (accords, taxes).

4. les formalités douanières.

5. les principales réglementations de circulation dans les états membres (poids et dimensions, limitations de vitesse, interdictions de circulation).

La capacité est attestée par la délivrance d'un certificat de capacité professionnelle au transport international, délivré par le Ministère des Communications. A noter que ce certificat est aussi valable pour le transport national. Evidemment, ce certificat est refusé ou retiré au demandeur ou au titulaire, dès qu'il ne satisfait plus aux conditions requises pour son usage.

Eventuellement, la capacité professionnelle peut être prouvée par une attestation, basée sur un examen réussi par le demandeur ou sur une expérience pratique d'au moins trois ans, et délivrée par l'autorité compétente d'un autre pays de la CEE (en cela, la disposition réglementaire se conforme aux dispositions de la directive CEE 74/561 du 12 novembre 1974).

Le certificat de capacité professionnelle, qui s'obtient, par examen, après avoir suivi un certain nombre de cours requis, est mis en oeuvre dans l'entreprise dans les mêmes conditions qu'au niveau national, c'est-à-dire que le (ou l'un des) dirigeant(s) doit être titulaire du certificat de capacité professionnelle, afin d'assurer la direction effective et permanente de l'activité transport dans l'entreprise.

En matière de remplacement du titulaire du certificat dans une entreprise, la procédure est similaire à celle qui prévaut en transport national (voir le point 12312. ci-dessus).

2122. L'HONORABILITE

C'est l'article cinq de la loi du premier août 1960 qui précise dans quelles conditions les autorisations générales de transport international peuvent être refusées ou retirées. Ces dispositions sont communes aux transports nationaux et internationaux (elles concernent les condamnations pénales ou les infractions aux dispositions de la loi de 1960 et de ses arrêtés d'exécution ; voir le point 2313.).

L'honorabilité requise est attestée par un certificat de bonnes conduite, vie et moeurs, datant de moins d'un mois, destiné à l'administration et délivré par sa commune à la demande de l'intéressé. Soulignons ici que ce certificat n'est pas nécessaire en transport national. Il s'agit donc là d'une exigence supplémentaire.

Si l'entreprise est une personne physique, le chef d'entreprise et, éventuellement, le titulaire du certificat de capacité professionnelle, doivent satisfaire à la condition d'honorabilité. S'il s'agit d'une société, tous les dirigeants effectifs et permanents de celle-ci doivent également y satisfaire.

2123. LES CARACTERISTIQUES DE L'AUTORISATION GENERALE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

L'autorisation générale de transport international doit toujours être accompagnée de l'autorisation générale de transport national, ainsi que les autorisations étrangères éventuelles. Si l'autorisation nationale est retirée au titulaire, pour une raison ou pour une autre, l'autorisation internationale est automatiquement retirée aussi.

Celle-ci est attachée à un véhicule donné. Elle ne sera pas valable si elle est utilisée avec un véhicule différent de celui qui est mentionné sur l'autorisation nationale ou pour la partie de chargement qui excède la charge utile maximale mentionnée sur l'autorisation nationale.

Une autorisation générale de transport international est valable six ans au maximum, à partir de la date de sa délivrance. Elle peut être renouvelée à l'échéance, si son titulaire satisfait toujours aux diverses conditions requises pour son obtention et son usage.

L'autorisation générale de transport international, comme l'autorisation générale de transport national, est personnelle mais, et c'est la seule différence notable avec la seconde, elle ne peut pas faire l'objet d'un transfert de propriété. Il faut donc veiller, en cas de transfert d'autorisations générales de transport national, à ce que l'entreprise cessionnaire soit bien dirigée par une personne titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport international, faute de quoi cette entreprise ne pourra pas poursuivre d'activités sur le plan international. Dans le cas contraire, l'entreprise pourra recevoir de nouvelles autorisations internationales, sur sa demande.

Une redevance relative à l'autorisation générale de transport international doit être acquittée au moment de la délivrance de celle-ci (actuellement d'un montant de 4.000 FB, soit environ 700 FF), pour son renouvellement (le montant est le même) et en cas de remplacement pour cause de perte, vol ou détériorations (500 FB, soit à peu près 90 FF).

22. LES AUTORISATIONS ETRANGERES

La plupart des pays exigent, de manière générale, une autorisation pour le parcours de leur territoire par des véhicules étrangers. Il existe néanmoins des exceptions :

a) La décision du Comité des Ministres de l'Union économique Benelux du 21 mai 1962 dispense d'autorisations les transporteurs belges effectuant un trafic international avec les Pays-Bas ou le Luxembourg ou transitant par ces territoires.

b) Dans le cadre des accords bilatéraux signés entre la Belgique et le Royaume-Uni, la Norvège, la Suède et Chypre, les transporteurs belges n'ont pas besoin d'autorisations pour effectuer du transport international avec ces pays ni pour transiter par ces territoires. Bien que les accords belgo-suisses en la matière soient plus restrictifs, à l'heure actuelle la Suisse n'impose aucune autorisation aux transporteurs belges.

c) Conformément aux dispositions d'accords bilatéraux ou multilatéraux émanants de la CEE ou de la Conférence Européenne des ministres des Transports (CEMT), certains transports ne nécessitent pas d'autorisations étrangères. A cet égard, les articles trois et 62 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 (voir les points 23. et 311.) reprennent presque intégralement les prescriptions de la première directive du Conseil de la CEE du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route entre les Etats membres.

De plus, depuis le premier octobre 1975, les transports combinés rail-route entre les Etats membres de la CEE ne nécessitent pas d'autorisations, suite à la directive CEE 75/130 du 17 février 1975, modifiée le 19 décembre 1978 (directive 79/5) et le 21 décembre 1981 (directive 82/603). L'objectif avoué est de favoriser le transport par chemin de fer partout où cela est possible.

La CEMT comprend, outre les douze pays de la CEE, la Norvège, la Suède, la Finlande, la Suisse, l'Autriche, la Yougoslavie et la Turquie. Elle a formulé des résolutions (n° 16, 27, 32 et 35) et une recommandation (25 mai 1982) dans le but de libéraliser certains transports. Mais si les directives et règlements de la CEE s'appliquent à tous les Etats membres, les résolutions et recommandations de la CEMT s'appliquent seulement aux pays n'ayant pas émis de réserves sur tout ou partie des dispositions adoptées. Il en résulte que, dans certains pays, la libéralisation va plus loin que dans d'autres mais, en même temps, cela rend la réglementation effective nettement plus complexe au niveau global. Nous remarquerons que la Belgique est l'un des pays européens parmi ceux qui émettent le moins de réserves sur l'ensemble des prescriptions jugées souhaitables par la CEMT et qui recourent les éléments de la directive CEE du 23 juillet 1962.

Dans tous les cas où une autorisation étrangère est requise, le transporteur doit posséder l'autorisation générale de transport national, l'autorisation générale de transport international et être en règle en ce qui concerne le cautionnement qui prouve sa capacité financière (voir le point 2314.). De plus, le contingent d'autorisations étrangères, du type sollicité par le demandeur, dont dispose l'Administration des Transports, doit être suffisant pour satisfaire à la requête du demandeur.

De manière générale, en effet, le nombre d'autorisations délivrées par les différents pays est notablement insuffisant. Par ailleurs, il existe deux types d'autorisations étrangères : les autorisations bilatérales et les autorisations multilatérales.

221. LES AUTORISATIONS BILATERALES

Pour pallier la quantité insuffisante d'autorisations étrangères, la Belgique a multiplié les accords bilatéraux qui précisent, pour chaque pays, le nombre de voyages pouvant être effectués par les transporteurs belges vers ou en provenance de ce pays.

2211. GENERALITES

Cette procédure fait apparaître quelques avantages. Ainsi, la délivrance des autorisations donne une idée assez précise de l'importance des trafics entre les pays. Le contingentement de celles-ci permet d'éviter une concurrence acharnée entre un trop grand nombre de transporteurs, susceptible de déséquilibrer le marché. Enfin, les autorités ont la possibilité d'écarter temporairement ou définitivement du marché les transporteurs qui ne respectent pas les réglementations en vigueur.

Toutefois, si la Belgique est très libérale en la matière, ce n'est pas le cas de certains pays, comme la France ou la RFA, qui plaident pour une limitation des contingents d'autorisations, essentiellement pour deux raisons : d'une part un certain protectionnisme envers leurs propres transporteurs et d'autre part une politique générale des transports qui inclut une protection du transport ferroviaire.

En pratique, la Belgique a conclu des accords bilatéraux avec les 18 autres pays de la CEMT (voir ci-dessus), de même qu'avec Chypre, la RDA, la Pologne, l'URSS, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie, Israël, le Maroc et la Tunisie.

Ces accords concernent les transports effectués entre la Belgique et l'autre pays contractant, ainsi que le trafic en transit réalisé à travers l'un des deux territoires par des véhicules immatriculés dans l'autre.

Les autorisations, qui ne sont pas délivrées pour un véhicule déterminé, ne peuvent toutefois être utilisées que pour couvrir un seul véhicule à la fois (elles doivent accompagner ce véhicule sur le parcours étranger). Par ailleurs, elles sont personnelles et incessibles.

Si l'on s'en tient aux règles générales (certains pays font en effet valoir des exigences particulières), nous indiquons ci-dessous les principales possibilités conférées par la détention d'une autorisation bilatérale :

a) lorsqu'un ensemble routier est composé d'un tracteur et d'une semi-remorque belges, l'autorisation bilatérale délivrée pour le tracteur suffit pour les deux. Si le tracteur seul est immatriculé en Belgique, il en est de même, dans la plupart des pays.

b) En matière de transit, il existe une autorisation spéciale qui ne permet évidemment pas de charger ou décharger (dans la plupart des cas) des marchandises dans le pays transité.

c) Un transporteur belge peut effectuer un transport entre deux pays tiers, à condition qu'en empruntant un itinéraire normal, ce transport soit exécuté en transit par la Belgique (on parle de transports triangulaires).

d) Les chargements de retour sont presque toujours autorisés.

e) Le carburant qui se trouve dans le réservoir normal du véhicule est généralement admis en franchise des droits de douane.

A noter que dans aucun pays, un transporteur belge ne peut effectuer du transport intérieur (ou cabotage).

En ce qui concerne les transports privés de marchandises, seuls quelques pays exigent une autorisation de transport. Par contre, les entreprises commerciales ou industrielles doivent toujours apporter la preuve que les transports qu'elles réalisent à l'étranger le sont bien pour leur propre compte.

Sans préjudice des dispositions pénales en vigueur dans les pays parcourus, les autorisations peuvent être suspendues ou retirées, en cas d'infraction à la réglementation.

Précisons enfin qu'il existe deux sortes d'autorisations bilatérales :

a) les autorisations au voyage, qui sont valables pour un nombre déterminé de voyages, ont une durée de validité de un, deux ou trois mois, selon les cas.

b) les autorisations à temps, qui sont valables pour un nombre illimité de voyages, ont une durée maximale de un an. Quelle que soit la date à laquelle elles sont délivrées par l'administration, ces autorisations sont valables jusqu'à la fin de l'année en cours (en général, elles vont du premier janvier au 31 décembre d'une même année).

Ces deux types d'autorisations, qui peuvent être limitées à certaines catégories de marchandises ou à certaines entreprises, doivent être renvoyées aux autorités après utilisation ou à la date d'expiration, même si elles n'ont pas été utilisées.

Au niveau de la CEE et de la CEMT, il a été convenu que certains transports, s'ils restent soumis à la délivrance d'une autorisation étrangère, ne sont pas contingentés. Il en va ainsi pour des transports frontaliers n'excédant pas une distance de 25 km à vol d'oiseau, de part et d'autre de la frontière, sachant que la distance totale de ces transports ne peut excéder 100 km à vol d'oiseau. Il en va de même pour les transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions, ainsi que pour les déménagements réalisés par des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel. Enfin, sont également compris dans ces exceptions les transports d'animaux vivants effectués au moyen de véhicules spécialisés (directive CEE du 23 juillet 1962). Depuis 1982, la CEMT préconise de rajouter à cette liste le transport des denrées périssables et les transports effectués par des véhicules dont la charge utile, y compris les remorques, n'excède pas six tonnes.

2212. EXEMPLES D'ACCORDS BILATERAUX

Considérons tout d'abord les Pays-Bas et le Luxembourg. Depuis la décision du 21/05/62, du Comité des ministres du Bénélux, aucune autorisation néerlandaise ou luxembourgeoise n'est requise des transporteurs belges qui effectuent des transports entre la Belgique et ces pays en transitant ces territoires. Après la décision du 31/01/69, du même Comité, les transports au départ d'un des trois pays contractants vers un pays tiers, et inversement, sont autorisés (sans qu'une autorisation néerlandaise ou luxembourgeoise soit nécessaire) si, en empruntant un itinéraire normal, le

véhicule transite le pays où il est immatriculé. Précisons enfin que le cabotage reste interdit, les chargements de retour sont autorisés et les transports pour compte propre sont libres.

En ce qui concerne la France, un accord a été passé le 15/02/71, entre le gouvernement français et le gouvernement belge. Les deux gouvernements se remettent réciproquement le nombre indispensable d'autorisations en blanc pour les transports routiers internationaux réalisés entre les deux pays. Ces transports peuvent être couverts par des autorisations à temps (de 50 voyages par an), qui correspondent soit à un trafic effectué entre les deux pays, soit à un trafic de transit par la France. Ils peuvent être également couverts par des autorisations au voyage (délivrées pour huit voyages au maximum) dont la validité est inférieure ou égale à trois mois. Dans ce cas encore, ces autorisations couvrent soit des trafics entre les deux pays, soit des trafics de transit à travers la France). Le contingent actuel est de 420.000 voyages, au total, sur un an.

Un compte rendu de transport (ou un carnet de comptes rendus de transport, pour les autorisations à temps, qui doit être différent selon qu'il s'agit d'un trafic avec la France et d'un transit à travers la France) accompagne les autorisations et est utilisé pour les visas douaniers.

Il existe des transports non soumis à autorisation (voir le point 211.) et d'autres qui, s'ils sont soumis à autorisation, ne sont pas contingentés, à savoir :

- les transports en provenance de Belgique et à destination de la zone frontière française et vice-versa
- les transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions
- les déménagements effectués par des entreprises spécialement équipées à cet effet
- les transports d'animaux vivants, réalisés au moyen de véhicules spécialisés.

Depuis le 14/06/85, les transporteurs des états du Bénélux, de France et de RFA utilisent une vignette verte, apposée sur le pare-brise des véhicules, indiquant si le transporteur est dispensé d'autorisation, s'il est couvert par une autorisation hors contingent ou s'il est couvert par une autorisation contingentée, à temps.

Les transports triangulaires effectués, entre la France et un pays tiers, par les transporteurs belges, sont possibles sous le couvert des seules autorisations contingentées. Enfin, le cabotage est interdit, les transports pour compte propre sont libres et les chargements de retour sont autorisés.

222. LES AUTORISATIONS MULTILATERALES

En matière de transports routiers de marchandises, la Belgique a conclu des accords multilatéraux dans le cadre du Bénélux, de la CEE et de la CEMT. Nous avons vu plus haut que ces accords ont pour effet de faci-

liter les échanges de marchandises entre les pays concernés. En plus de ces mesures de libéralisation, ont été instaurés des contingents d'autorisations par la CEE et par la CEMT.

Les autorisations communautaires autorisent leurs titulaires à réaliser des transports sur toutes les relations de trafic entre les différents Etats membres de la CEE, à l'exclusion des transports intérieurs. Le nombre de ces autorisations s'élève progressivement depuis leur création en 1969 (règlement CEE 1018/68 du 19 juillet 1968). Le contingent, pour la Belgique, s'élève à 1190, en 1988.

Toutes sont des autorisations à temps et 85% du contingent sont constitués d'autorisations valables pour un an. 40 autorisations d'un même contingent sont valables un mois seulement (à raison de 12 autorisations mensuelles pour une autorisation annuelle). Ces autorisations sont réservées à des transporteurs capables d'optimiser leur usage en trafic multilatéral.

Les autorisations CEMT, instaurées le premier janvier 1974, jouent le même rôle que les précédentes au niveau, cette fois de 18 pays (sauf la Finlande) parmi les 19 que compte la CEMT. Ici encore les transports intérieurs d'un pays ne sont pas autorisés par les transporteurs d'un pays tiers.

Le contingent 1988 pour la Belgique s'élève à 56 autorisations CEMT, dont 16 seulement sont valables en Autriche, 44 seulement en Turquie et 39 seulement en Yougoslavie. Ces autorisations sont toutes à temps et valables pour un an. De même que les autorisations CEE, elles sont délivrées aux seuls transporteurs qui peuvent en faire un usage optimal dans le cadre de trafics multilatéraux. Toutefois, des autorisations CEMT pour déménagements internationaux peuvent être délivrées hors contingent à des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel.

Pour terminer ce point, signalons que les transporteurs étrangers circulant en Belgique doivent être titulaires d'une autorisation spéciale de transport international, sauf dans les cas suivants :

a) les transports en transit, si la réciproque est vraie pour les transporteurs belges dans le pays en question.

b) les transports effectués par des véhicules immatriculés dans des pays qui accordent les mêmes facilités aux transporteurs belges, suite à des accords bilatéraux ou multilatéraux.

c) les transports énumérés dans l'article 62, paragraphes deux et trois de l'arrêté royal du 9 septembre 1967. La liste énumérée dans le paragraphe deux est à peu près la même que celle du paragraphe premier, qui concerne les transporteurs belges (voir le point 311.). Le paragraphe trois a trait aux transports combinés rail-route. Ces dispositions s'appliquent à aux pays qui accordent les mêmes facilités aux transporteurs belges.

d) les transports effectués sous couvert des autorisations CEE, entre les Etats membres de la CEE.

e) les transports effectués sous couvert des autorisations CEMT, entre les Etats membres de la CEMT.

3. LA REGLEMENTATION DES PRIX EN TRANSPORT NATIONAL

Au niveau national, on distingue trois types de tarifications en ce qui concerne les prestations de transport. Le premier concerne les combustibles minéraux solides, les minerais métallurgiques et les produits sidérurgiques. Il s'agit du tarif obligatoire CECA (Commission Européenne du Charbon et de l'Acier). Le deuxième a trait au transport de marchandises en vrac par véhicules à benne. Il s'agit d'un tarif de référence. Le troisième concerne les messageries, les déménagements, les transports des betteraves, les cimenteries, le transport des masses indivisibles, les conteneurs de déchets et les transports de grumes. Il s'agit, dans tous ces cas, de tarifs à caractère indicatif, basés sur des conventions passées entre la FNBTR (Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers) et certains organismes.

31. LE TARIF OBLIGATOIRE CECA

La CECA, fondée le 18/04/51, entre les pays du Bénélux, la France, l'Italie et la RFA, a pour but d'établir un libre-échange du charbon et de l'acier sur le territoire des Etats membres. L'article 70 du traité a trait au transport des produits concernés. Il précise qu'afin d'offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables, il est nécessaire d'appliquer aux transports de charbon et d'acier, en provenance ou à destination d'un autre pays de la CECA, les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature, applicables aux transports intérieurs de la même marchandise, quand celle-ci emprunte le même parcours.

Ces barèmes, prix et dispositions, appliqués aux transports de charbon et d'acier, à l'intérieur de chaque état membre et entre les états membres sont portés à la connaissance de la Haute Autorité. Cette dernière doit donner son accord en vue de l'application éventuelle de mesures tarifaires intérieures spéciales, dans l'intérêt d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon ou d'acier. Naturellement, la politique commerciale des transports, notamment l'établissement et la variation des prix et des conditions de transport de toute nature, reste soumise aux dispositions législatives ou réglementaires de chaque état membre.

En Belgique, les bases réglementaires en la matière sont fondées sur l'arrêté royal du 15/06/66, relatif aux prix et conditions du transport rémunéré par véhicules automobiles de produits relevant du traité instituant la CECA. Cet arrêté royal a été modifié en 1967, 1968, 1976 et, pour la dernière fois, le 27/09/83.

311. CHAMP D'APPLICATION DE L'ARRETE ROYAL DU 27/09/83

Le tarif CECA s'applique d'une part aux transports intérieurs belges sur les produits CECA et d'autre part, dans le cas de transports internationaux à destination ou en provenance d'un pays n'appartenant pas à la CEE, à la partie de ces transports qui est effectuée sur le territoire belge.

Les produits CECA sont classés selon trois catégories de produits :

- la catégorie I inclut les combustibles minéraux solides (6 sous-catégories)
- la catégorie II inclut les minerais métallurgiques (3 sous-catégories)
- la catégorie III inclut les produits sidérurgiques, qui sont eux-mêmes répartis en :
 - A) Produits de base de l'industrie sidérurgique (5 sous-catégories)
 - B) Acier brut
 - C) Demi-produits (2 sous-catégories)
 - D) Produits particuliers (7 sous-catégories)
 - E) Produits finis (11 sous-catégories)

En Belgique, il y a deux exceptions au tarif CECA qui, dès lors, ne s'applique pas :

- 1) quand la distance tarifaire est inférieure ou égale à 50 km.
- 2) quand le poids taxable de l'envoi est inférieur à 5 T.

312. CARACTERISTIQUES DU TARIF CECA

Il s'agit d'un tarif obligatoire à fourchette. Le prix des prestations peut être fixé de 15% au-dessus (prix maximum) à 15% au-dessous (prix minimum) du tarif de base.

Le tarif CECA est un tarif au kilomètre : les prix des transports dépendent du kilométrage parcouru en charge.

C'est un tarif avec classes de tonnage, c'est-à-dire que le prix est adapté au poids de l'envoi. On distingue six classes de tonnage (de 5, 7, 10, 15, 20 et 23 T) qui constituent la base de calcul des prix de transport.

313. LE CALCUL GENERAL DU PRIX DE TRANSPORT

Un certain nombre d'éléments sont à prendre en compte pour réaliser ce calcul :

a) le prix est déterminé pour un envoi, qui est défini comme un ensemble de produits pris en charge par un seul transporteur, dans un seul véhicule, pour un seul commettant (expéditeur), dans un seul lieu de chargement, afin d'être transporté et déchargé dans un seul lieu de déchargement. A partir du moment où l'un des éléments précédents se présente plusieurs fois, on considère qu'il y a plusieurs envois.

Toutefois, les parties au contrat peuvent convenir de considérer comme un seul envoi les marchandises transportées dans un seul véhicule, pour le compte d'un seul commettant et qui sont chargées et/ou déchargées dans différents lieux de chargement ou de déchargement. De même, quand un chargement est trop important pour être transporté en une seule fois, il peut être considéré comme un seul envoi, si les éléments suivants sont réunis : - un seul expéditeur, - un lieu de chargement, - un lieu de déchargement, - un ou plusieurs véhicules exploités par un seul transporteur, - le transport est effectué dans une période maximum de quatre jours ouvrables consécutifs. A noter que dans ce cas, un document CMR (lettre de voiture) doit être rédigé pour chacun des voyages faisant partie d'un même envoi).

b) La distance tarifaire est la distance la plus courte par route (carte routière) entre les lieux de chargement et de déchargement. S'il s'agit de transports internationaux, c'est la distance entre le lieu de chargement et la frontière (pour une exportation) ou entre la frontière et le lieu de déchargement (pour une importation). La distance tarifaire concerne les seuls transports en charge. Pour les parcours à vide, une rémunération spéciale peut être convenue entre les parties.

c) Le poids taxable est le poids brut de l'envoi, arrondi au multiple de 100 kg immédiatement supérieur.

d) On distingue deux classes tarifaires selon les produits transportés : - le tarif A (le plus élevé) est applicable aux produits sidérurgiques, sauf les ferrailles pour la refonte (tarif B) ; - le tarif B (le moins élevé) correspond aux combustibles minéraux solides et aux minerais métallurgiques (politique d'aide aux charbonnages).

e) Les tableaux de prix (il en existe un pour chacun des tarifs A et B) sont des tableaux à double entrée, qui combinent trois données. Les lignes font apparaître des tranches de distance, d'amplitude de 5 km, allant de 51 à 355 km. Six conditions (classes) de tonnage (5, 7, 10, 15, 20 et 23 T) forment les colonnes. Il s'agit des poids minimaux qui servent de base au calcul à effectuer. Par exemple, on applique le barème de la classe 20 T, pour un envoi de poids tarifaire au moins égal à 20 T et au plus égal à 22,9 T. Enfin, à l'intersection d'une ligne et d'une colonne, on trouve un prix unitaire. En fait, on a un prix A, qui correspond à un prix minimum légal à la tonne, inférieur de 15% au prix de base, un prix B, qui est le prix de base et un prix C, supérieur de 15% au prix de base, qui est un prix maximum légal. Le prix de toute prestation d'un transport assujéti au tarif obligatoire CECA est, dès lors, librement fixé entre les parties, à un niveau qui devra forcément s'établir entre A et C.

A partir de tous ces éléments, le principe de calcul du prix de transport est identique à celui de l'ancienne TRO (Tarification Obligatoire Française).

Lorsque le poids taxable correspond à la condition de tonnage, le prix du transport se détermine aisément. Il suffit de multiplier ce poids par les prix à la tonne indiqués en regard de la tranche de distance adéquate.

Lorsque le poids taxable ne correspond pas à la condition de tonnage, deux calculs sont à effectuer. Le premier consiste à considérer la classe de tonnage immédiatement inférieure au poids taxable de l'envoi et à multiplier ce dernier par les prix à la tonne (toujours en regard de la

tranche de distance adéquate) qui correspondent à cette classe de tonnage. Le second prend en compte la classe de tonnage immédiatement supérieure au poids taxable de l'envoi et on multiplie le poids correspondant à cette classe de tonnage par les prix à la tonne (en regard de la tranche de distance adéquate) qui correspondent à cette classe de tonnage. On retient finalement le mode de calcul qui conduit au prix de transport le moins élevé.

314. CALCULS PARTICULIERS DU PRIX DE TRANSPORT

Si l'itinéraire le plus court, qui détermine la distance tarifaire, ne peut être suivi pour cause de force majeure (déviation par exemple), les kilomètres réellement parcourus peuvent être pris en compte. Ces derniers devront l'être, par contre, si les détours ont été effectués à la demande expresse du commettant. De même, si un transporteur, à la demande du commettant, utilise un véhicule dont la capacité de charge utile est supérieure au poids taxable de l'envoi, il peut être convenu que ce poids taxable s'élève au maximum à la capacité de charge utile du véhicule.

Dans le cas de marchandises volumineuses (cas rare pour les produits CECA), si le poids brut de l'envoi est inférieur à 300 kg/m³ du volume occupé (c'est-à-dire le volume déterminé par les plus grandes longueur, largeur et hauteur de l'envoi), le poids taxable est calculé sur la base de 250 kg/m³ au moins et de 300 kg/m³ au plus (article 5 de l'arrêté royal du 15/6/66).

Les accessoires pour l'arrimage, le (dé)chargement, transportés avec l'envoi et fournis par le commettant ou pour son compte, ne peuvent être pris en considération dans le poids taxable que s'ils dépassent 10% du poids brut de l'envoi. Par contre, le poids taxable peut être établi en tenant compte des tares des palettes et des conteneurs. Eventuellement, pour des transports d'emballages vides en retour (ou des palettes ou des conteneurs), il peut être consenti une réduction de prix pouvant atteindre 50% du prix de base du transport. Cette dernière disposition est plutôt théorique, car on ne peut pas calculer de prix de base pour des marchandises qui ne sont pas reprises dans la nomenclature des produits CECA.

L'article 13 de l'arrêté royal du 15/6/66 précise qu'il peut être accordé aux intermédiaires de transport une commission, mais aucune disposition réglementaire n'est jamais venue fixer les conditions d'octroi ni le montant de cette commission.

Il peut y avoir dépassement du prix plafond lorsque :

- le commettant demande l'utilisation d'un véhicule équipé d'installations spéciales

- la nature des marchandises à transporter nécessite un véhicule équipé d'installations spéciales ou certaines précautions ou encore une baisse sensible de la vitesse de circulation du véhicule

- la marchandise présente des particularités de poids ou de dimensions

- il s'agit de pièces indivisibles de poids brut supérieur ou égal à 7 tonnes

- il s'agit de produits de plus de 12 m de long
- il s'agit de produits de plus de 2,5 m de long et d'une largeur ou une hauteur de plus de 2,5 m
- il s'agit de transport de produits à équilibre instable.

A l'inverse, le prix plancher ne doit être transgressé en aucune manière.

315. PRESTATIONS ACCESSOIRES

De manière facultative, des taux d'immobilisation peuvent être appliqués. Ils dépendent du poids taxable de l'envoi. En effet, les temps d'attente et de (dé)chargement sont compris dans le prix du transport, tant qu'ils ne dépassent pas 3,5 heures pour un poids taxable compris entre 5 et moins de 8 tonnes, 4 heures pour un poids de 8 à moins de 15 T et 5 heures pour 15 T et plus.

Des dépenses particulières, pour autant qu'elles ne soient pas incluses dans le tarif, ni à supporter par le transporteur, sont à prendre en compte, notamment les péages et l'assurance des marchandises conclue à la demande du commettant.

Signalons enfin qu'il existe des dérogations exceptionnelles, partielles ou totales au tarif CECA, accordées sur demandes motivées des transporteurs intéressés. Elles ont lieu pour certains types de marchandises ou pour des transports à effectuer dans des circonstances déterminées.

32. LE TARIF DE REFERENCE VRAC PAR BENNE

Les transports de marchandises en vrac effectués par des véhicules à benne sont, en sus de l'arrêté royal du 9/9/67 (voir le point 1.), régis par l'arrêté royal du 3/3/66 qui fixe des règles spéciales applicables au contrat de transport par ce type de véhicules, en imposant un contrat-type pour le transport en compte d'autrui de certains produits et matières en vrac. Ce contrat impose l'indication claire des prix et conditions par envoi, en précisant le poids (et éventuellement le volume) de cet envoi, les lieux de (dé)chargement, la distance du trajet et sa durée.

Le 10/2/76, le Ministre des Communications a publié un tableau de référence sur la base duquel le caractère équitable du prix de transport (prévu à l'article 2 de l'arrêté royal du 3/3/66) pourra être apprécié. Le 23/10/77, une convention a été signée par un grand nombre de transporteurs "benniers" qui s'engagent à observer strictement le tarif benne préconisé par le Ministère des Communications. Donc, même s'il n'est qu'un tarif de référence non légalement obligatoire, le tarif benne permet aux transporteurs qui le respectent de couvrir correctement leurs coûts d'exploitation.

Il existe deux exceptions au tarif benne :

- les transports soumis par ailleurs au tarif obligatoire CECA
- les transports de véhicules à benne effectués dans l'enceinte de chantiers fermés et qui n'empruntent pas la voie publique.

La détermination du prix de transport est similaire à celle que nous avons décrite dans le point précédent. Les notions d'envoi, de distance tarifaire et de poids taxable sont les mêmes. Nous ne précisons donc que les différences de fonctionnement, par rapport au tarif CECA.

Il existe un premier barème, appelé barème A, qui est basé sur le nombre de kilomètres en charge. Le tableau de prix fait apparaître en lignes des coupures de distance d'amplitude 5 km, de 5 à 150 km. En colonnes, sont réparties trois conditions (classes) de tonnage, de 10, 15 et 24 T. A l'intersection d'une ligne et d'une colonne, trois prix sont mentionnés : un prix de base b, un prix maximum a, qui est supérieur de 10% au prix de base et un prix minimum c, qui est inférieur de 20% au prix de base (la fourchette, comme on le voit n'est pas symétrique par rapport au prix de base). Selon ce barème, le calcul se conduit ensuite de la même façon que celui du tarif CECA.

Mais il existe un second barème, appelé barème B, qui est applicable pour les distances inférieures à 16 km. Il s'agit d'un tarif horaire qui n'est fonction que de la charge utile (10, 15 ou 24 T) du véhicule à benne utilisé. Les prix unitaires sont exprimés par heure, avec les mêmes marges (a, b et c) que dans le barème A, sans qu'il soit tenu compte du poids du chargement. Il est permis d'appliquer le barème A sur des distances inférieures à 16 km, si la recette obtenue par le transporteur n'est pas inférieure à celle prévue au barème B.

Quel que soit le barème retenu, une demi-heure est prévue dans le prix pour les temps d'attente et de (dé)chargement. Si ce temps est dépassé, indépendamment de la volonté du transporteur, l'accord passé entre les organisations professionnelles a envisagé une indemnisation. De même, les barèmes sont majorés de 2% si des véhicules à benne bâchée sont utilisés et de 10% s'il s'agit de véhicules à benne bâchée à isolation thermique. Enfin, toute dépense particulière, non couverte par le tarif, est à la charge du commettant (péages ou assurance des marchandises, par exemple).

33. LES TARIFS INDICATIFS

Un certain nombre de conventions ont été passées entre la FNBTR (Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers) le plus souvent d'une part et un certain nombre d'organismes d'autre part, en vue d'élaborer et d'éditer en commun des barèmes de référence.

331. LE TARIF NATIONAL DE MESSAGERIE

Il a été instauré le premier juillet 1968, à la suite d'une convention conclue entre la FNBTR et la SNCB-Colis. Ce tarif s'applique aux envois de messageries de 2.500 kg au plus, pour tous les transporteurs

signataires de la convention et la SNCB, sauf pour les journaux et périodiques, et les transports pour les services publics.

La Belgique a été divisée en 31 zones de taxation, afin d'éliminer le problème du calcul de la distance taxable. Chaque commune est rattachée à une zone de taxation. L'intersection de deux zones de taxation (origine-destination) détermine un code tarifaire (1, 2, 3 ou 4). A son tour, l'intersection du code tarifaire avec la tranche de poids taxable donne le prix de transport de l'envoi. Les tranches de poids sont d'amplitude de 20 kg jusqu'à 500 kg, puis de 50 kg jusqu'à 1.000 kg. Au-delà, on ajoute au prix à la tonne autant de fois qu'il faut un prix qui correspond à 100 kg supplémentaires.

Un certain nombre de conditions, qui majorent les prix, sont prévues, notamment en ce qui concerne les marchandises encombrantes, pour lesquelles les prix sont fonction du poids par m³, les objets à base de caoutchouc mousse et de mousse de plastique, pour lesquels le poids réel est multiplié par trois, enfin pour les envois express pour lesquels le tarif est majoré de 30%.

332. LES AUTRES TARIFS INDICATIFS

Il existe un tarif syndical de la Chambre belge des entrepreneurs de déménagements à l'usage de ses membres. Le prix est fonction de la capacité en m³ du véhicule utilisé, du nombre d'ouvriers et de la distance des trajets. Des suppléments sont prévus en cas de transports de pièces lourdes (de 250 kg maximum) et de l'utilisations de poulies.

Lors de la campagne betteravière, la FNBTR et les raffineries de Tirlemont élaborent des tableaux de prix concernant ce type de transport saisonnier.

Il existe également un tarif indicatif élaboré par la FNBTR et les représentants de l'industrie cimentière.

La commission "Transports exceptionnels" du Ministère des Communications a établi, en 1987, une note donnant des éléments de base indicatifs pour le calcul des prix de transport des masses indivisibles. Ces prix sont en relation avec les coûts spécifiques de ce type de transport (matériel, pilotage, transports de nuit, ...).

Une convention du 28/2/84 a été signée entre des transporteurs de l'Union des transporteurs routiers du Brabant, en ce qui concerne le placement de conteneurs de déchets auprès des particuliers.

Enfin, un groupe de travail "Transports de grumes", créé au sein de la FNBTR, a élaboré un tarif de référence en 1987, qui présente une fourchette de prix minimaux à la tonne, suivant des coupures de distance d'amplitude 10 km, jusqu'à 300 km. L'objectif de ce tarif est de rétablir un certain équilibre entre le prix des prestations et les coûts d'exploitation des entreprises qui ont grimpé de 80% en dix ans, de 1977 à 1987.

En conclusion de l'ensemble du point 3., en dehors du tarif CECA et dans une certaine mesure du tarif de référence benne, le prix des autres transports intérieurs est, en principe, libre. Toutefois, un transporteur ne peut majorer le prix qu'il pratique à l'égard d'un client que

dans les limites du taux de majoration qui est accordé, périodiquement selon l'état de la conjoncture économique, pour l'ensemble du secteur par le Ministre des Affaires économiques, en vertu de la loi du 3/7/71 sur la réglementation des prix. Si un transporteur n'a pas fait application de tout ou partie d'une hausse accordée antérieurement, il lui est impossible d'opérer un rattrapage en ajoutant cette hausse non appliquée à celle qui vient d'être autorisée.

4. LA REGLEMENTATION DES PRIX EN TRANSPORT INTERNATIONAL

Le traité de Rome du 25/3/57 prévoyait déjà, dans son article 75, l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux exécutés entre les Etats membres. C'est seulement le 30/7/68 qu'est édicté le règlement CEE n° 1174/68, relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchette obligatoires, applicables aux transports entre les Etats membres.

Entré en vigueur le 1/9/68, ce règlement comporte une série de principes destinés à l'élaboration d'accords tarifaires bilatéraux, le prix de base devant être établi compte tenu du coût moyen des prestations de transport correspondantes, y compris éventuellement les frais commerciaux calculés pour des entreprises correctement gérées et jouissant de conditions normales d'emploi de leur capacité de transport, afin de permettre aux transporteurs une rémunération équitable. Le premier accord signé, le 7/5/71, fut le tarif de référence Bénélux, qui remplaça celui du 26/9/62. Avant la fin de l'année 1971, des tarifs bilatéraux obligatoires furent signés entre la Belgique d'une part et la RFA, la France et l'Italie d'autre part.

Le règlement de 1968 a été remplacé, en 1977, par le règlement n° 2831/77, qui prévoyait que les états membres pouvaient maintenir les tarifs obligatoires là où ils étaient déjà appliqués et pouvaient introduire des tarifs de référence, dans le cas des pays nouvellement entrés dans le Marché Commun. En mars 1980, la Belgique a instauré des tarifs de référence avec la Grande-Bretagne, l'Irlande et le Danemark. Elle a procédé de même avec la Grèce, à partir du 24/11/83.

En 1983, le règlement CEE n° 3568/83 remplace à son tour celui de 1977. Entre-temps, le vent de la déréglementation a soufflé et il marque de son empreinte ce nouveau règlement qui prévoit en effet comme règle générale l'instauration d'un système de tarifs de référence, avec toutefois la possibilité d'appliquer, sur une base bi- ou multilatérale, des tarifs obligatoires à la place des tarifs de référence.

L'arrêté royal du 15/7/85 porte exécution du règlement de 1983 pour la Belgique. Il entérine le caractère obligatoire des tarifs bilatéraux avec la RFA, la France et l'Italie, alors que pour tous les autres pays de la CEE, les tarifs bilatéraux sont des tarifs de référence.

Mais les choses ont encore évolué depuis, évidemment dans la perspective de l'ouverture des frontières en 1993 et de la mise en place d'un système unique de tarification. Ainsi, au début de l'année 1988, la structure des tarifs CEE a été modifiée (voir le point 42.) et les tarifs obligatoires ont été adaptés en ce sens. Par ailleurs, le tarif de référence Bénélux a lui aussi connu des modifications.

La dernière étape vient d'être franchie, au début de cette année, avec la suppression des tarifs obligatoires, qui régissaient jusqu'alors les relations entre la Belgique d'une part et la France, la RFA et l'Italie d'autre part. Ils sont remplacés par des tarifs de référence, à l'instar des autres pays de la CEE.

41. LES ANCIENS TARIFS BILATERAUX COMMUNAUTAIRES OBLIGATOIRES

Dans la mesure où, il y a moins d'un an encore, des tarifs s'imposaient aux transporteurs routiers des pays concernés, il n'est pas inutile d'en évoquer brièvement les grandes lignes, d'autant que le calcul des prix de transport basé sur les nouveaux tarifs de référence reste du même type.

Ces tarifs étaient applicables aux transports routiers de marchandises pour compte d'autrui réalisés entre les états membres de la CEE, même si une partie du transport s'effectuait en transit à travers un pays tiers et même si le véhicule contenant la marchandise était transporté par mer sans rupture de charge (transroulage).

Les exceptions à l'application des tarifs obligatoires concernaient (cette liste est toujours valide pour les tarifs de référence) les vingt types de transports suivants :

- les transports de véhicules endommagés
- les transports d'ordures et d'immondices
- les transports postaux
- les transports occasionnels d'objets et de matériel destinés exclusivement à la publicité et à l'information
- les transports d'or, argent, platine, numéraires, monnaies et valeurs, timbres, documents, pierres précieuses et perles naturelles
- les transports d'objets et d'oeuvres d'art destinés à des expositions ou à des fins commerciales
- les transports de déménagements effectués par des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel
- les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de kermesses ou de foires, ainsi que les transports destinés à la réalisation d'enregistrements radiophoniques ou télévisés ou de prises de vues cinématographiques
- les transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services aériens
- les transports de bagages par remorques adjointes aux véhicules destinés aux transports de personnes ou, quel que soit le véhicule, si les transports de bagages proviennent ou sont à destination d'un aéroport

- les transports de cadavres d'animaux pour l'équarissage
- les transports d'abeilles et d'alevins
- les transports d'articles nécessaires aux soins médicaux en cas de secours d'urgence, notamment les catastrophes naturelles
- les transports de pièces de rechange pour les navires de mer et les avions
- les transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions
- les transports d'animaux vivants, au moyen de véhicules spécialisés
- les transports nécessitant la mise en oeuvre de moyens exceptionnels quant au matériel de transport ou à la circulation
- les transports de marchandises adressés par un expéditeur à un même destinataire, quand le poids total n'atteint pas cinq tonnes
- les transports de marchandises effectués sur un parcours total inférieur à 50 km (dans le cas où le véhicule est transporté par voie maritime sur une partie du trajet, le parcours maritime n'est pas pris en compte pour le calcul de cette distance)
- les transports combinés par route, rail et voie d'eau

Les éléments à la base du calcul des prix de transport, dans le cadre de ces accords bilatéraux obligatoires, étaient similaires à ceux que nous avons décrit dans le point 31., consacré au tarif intérieur obligatoire CECA (tarifs kilométriques, conditions de tonnages, tarifs à fourchette). Evidemment, ici c'était l'ensemble des marchandises (sauf les exceptions) qui était concerné, et non plus les seuls produits houillers ou sidérurgiques. Les marchandises étaient regroupées sur la base de l'accord NST et elles étaient classées selon trois classes tarifaires (I, II et III, du tarif le plus élevé au tarif le moins élevé).

Un tableau des distances reprenait les distances officielles entre les différentes communes et les points frontières les plus utilisés, ainsi que les distances entre les différents points frontières (en cas de transit).

Les tableaux de prix indiquaient les prix maxima, ceux-ci étant de 15% plus élevés que les prix de base et les prix minima de 15% moins élevés que les prix de base. Ces prix étaient exprimés par tonne pour la France et l'Italie, par 100 kg pour la RFA. En lignes, dans les tableaux, les distances tarifaires étaient établies par tranches de 5 km, de 50 à 100 km, puis par tranches de 10 km, jusqu'à 300 km, enfin par tranches de 20 km au-delà. En colonnes, les conditions de tonnages étaient de 5, 7, 10, 15, 20, 23 et 25 T pour la France et la RFA, de 5, 7, 10, 15, 20 et 24 T pour l'Italie. A noter qu'en 1988, les marges tarifaires sont passées à $\pm 30\%$, que les classes de tonnages ont été remaniées, de même que les catégories de marchandises.

Dans le cas d'envois composés de marchandises tarifées différemment deux cas étaient à distinguer. Le premier lorsque les poids des marchandises n'étaient pas mentionnés séparément dans la lettre de voiture. Dans ce cas, le prix du transport était calculé pour l'ensemble de l'envoi sur la base de la classe tarifaire la plus élevée de toutes les classes se rapportant aux marchandises composant l'envoi. Exemple : le prix du transport, pour un envoi de 18 T, composé de pommes de terre emballées (classe III) et de citrons (classe II), était déterminé sur la base de la classe II.

Le second cas de figure se présentait lorsque les poids des marchandises étaient mentionnés séparément dans la lettre de voiture. Dès lors, les prix de chaque classe tarifaire de marchandises étaient calculés séparément et les barèmes appliqués étaient ceux qui correspondaient au poids total du chargement, tous les poids indiqués séparément étant arrondis aux 100 kg supérieurs. Les dispositions concernant le poids taxable s'appliquaient en ajoutant au poids de la marchandise prédominante (ou si les poids étaient égaux, au poids de la marchandise dont la classe tarifaire était la plus élevée) le poids nécessaire pour atteindre la condition de tonnage la plus élevée.

Un exemple n'est pas inutile pour une bonne compréhension du mécanisme évoqué ci-dessus. Reprenons les éléments de l'exemple précédent en considérant qu'on a 10 T de pommes de terre emballées et 8 T de citrons. Supposons par ailleurs que le calcul réalisé pour déterminer le prix à la tonnes applicable (c'est-à-dire soit le prix à la tonne de la condition de tonnage inférieure multipliée par le poids taxable, soit le prix à la tonne de la condition de tonnage supérieure multipliée par ladite condition) donne prix 15 T x 18 > prix 20 T x 20. Dans ce cas, nous nous basons sur le second mode de calcul (20 T x 20), qui donne le prix le plus faible. Les deux tonnes restantes (20 - 18) sont alors ajoutées au tonnage des marchandises dont le poids est le plus élevé, ici les pommes de terre emballées. Dès lors, dans le tableau des prix de transport de la classe II, on a 8 T x prix unitaire pour la condition de tonnage 20 T et, dans le tableau des prix de transport de la classe III, on a 12 T x prix unitaire pour la condition de tonnage 20 T.

En cas de lots groupés, c'est-à-dire lorsque plusieurs envois (un ou plusieurs lieux de (dé)chargement) d'un même expéditeur sont transportés en un seul voyage, avec un même véhicule ou un même train routier (tracteur + semi-remorque ou camion + remorque), le prix de transport était calculé pour chaque envoi, sur la base de la distance tarifaire totale entre le premier lieu de chargement et le dernier lieu de déchargement, déterminée en passant par tous les lieux de chargement et de déchargement intermédiaires, selon le barème correspondant à la condition de tonnage applicable au poids total de tous les envois. Ce prix de transport était majoré d'un certain montant pour chaque lieu de chargement (sauf un) et pour chaque lieu de déchargement (sauf un). On appliquait ces dispositions seulement si le calcul effectué suivant les règles habituelles donnait un prix supérieur. Enfin, les règles relatives aux lots groupés ne pouvaient s'appliquer si les lieux de (dé)chargement étaient situés dans plus de deux pays, car dans ce cas, deux ou plusieurs tarifs obligatoires devaient être utilisés, indépendamment l'un de l'autre.

Les tarifs des transports sous température dirigée étaient obligatoirement majorés, selon le degré de chauffage ou de réfrigération (prix augmentés de 15 à 40%).

Les tarifs prévus par les différents règlements CEE concernaient les prix de transport imposables au transporteur et opposables à son client (industriel, commerçant ou auxiliaire de transport). L'auxiliaire de transport avait toute latitude pour fixer son prix vis-à-vis de sa clientèle, mais il était toutefois astreint à respecter le tarif obligatoire dans ses rapports avec le transporteur qu'il affrétait. Les accords tarifaires prévoyaient cependant que les tarifs opposables pouvaient être réduits d'une certaine quotité, lorsque le contrat était conclu entre le transporteur et un auxiliaire de transport, de façon à ce que ce dernier puisse se rémunérer de ses frais d'intervention, à raison des frais commerciaux qu'il engageait à la place du transporteur. En cas d'intervention d'un courtier, le seul tarif Belgique-France prévoyait une quotité de 2%. Pour un commissionnaire de transport, les tarifs Belgique-RFA et Belgique-France prévoyaient une quotité de 10% (5% seulement pour le tarif Belgique-Italie).

Des réductions de tarifs, au-dessous du prix plancher de la fourchette, étaient prévues dans les tarifs Belgique-RFA et Belgique-Italie, si les transports à réaliser répondaient à certaines conditions : le commettant s'engageait par écrit à assurer, au cours de 90 jours consécutifs, une quantité déterminée de prestations en tonnes-kilomètres.

Des taux d'immobilisation pouvaient, de manière facultative, être appliqués lorsqu'étaient dépassés les temps prévus pour les formalités douanières (à savoir 2,5 heures pour la France et la RFA, 5 heures pour l'Italie) et les temps de (dé)chargements (à savoir pour l'Italie : 9 mn par tonne (ou fraction de tonne), pour les chargements comme pour les déchargements, avec un minimum de 1,5 heure ; 8 mn pour la France, dans les mêmes conditions et 8 mn pour la RFA, sans minimum).

Une rémunération spéciale pouvait être convenue en cas de parcours à vide découlant du contrat de transport. Le remboursement des dépenses particulières (taxes et péages de toute nature) était prévu, dans la mesure où celles-ci n'étaient pas couvertes par le tarif.

Toujours en vigueur, par contre, la convention CMR (convention relative au contrat de transport international de marchandises par route), qui s'applique à tout contrat de transport réalisé entre deux pays dont l'un au moins est contractant de la convention, prévoit que le transporteur est présumé responsable de toute perte ou avarie survenue entre la prise en charge et la livraison, ainsi que de tout retard à la livraison. Le transporteur doit donc payer une indemnité en compensation des dommages causés (au maximum, environ 500 FB (soit approximativement 83 FF) par kilo de poids brut manquant) ou du retard (l'indemnité ne peut pas dépasser le prix du transport). La responsabilité du transporteur peut être étendue par mention inscrite sur la lettre de voiture, moyennant un supplément de prix à convenir.

Des contrats dérogatoires, particuliers et exceptionnels, devant être approuvés par le Ministre des Communications, pouvaient être passés "s'il existait des circonstances dont il n'avait pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs" (article 14 du règlement CEE n° 3568/83). Des prix supérieurs au plafond de la fourchette devaient être justifiés par des prestations spéciales à apporter à des marchandises spécifiques. Des prix inférieurs au plancher de la fourchette devaient être justifiés par des tonnages d'au moins 500 tonnes, par périodes de trois mois. Dans les deux cas, les contrats particuliers devaient maintenir ou améliorer les résultats financiers d'exploitation des transporteurs concernés.

Enfin, les transporteurs belges, effectuant des transports entre deux pays de la CEE, sous couvert d'une autorisation multilatérale CEE ou CEMT, étaient tenus d'appliquer les tarifications obligatoires qui existaient entre ces pays.

42. LES TARIFS BILATERAUX COMMUNAUTAIRES DE REFERENCE

A l'heure actuelle, depuis 1989, les tarifs communautaires de référence concernent la Belgique d'une part et tous les pays de la CEE. Il existe en fait un accord trilatéral, dans le cadre du Bénélux, avec les Pays-Bas et le Luxembourg (accord tarifaire signé dès mai 1971). Un avis du Ministère des Communications de mai 1987 précise, en application du règlement CEE n°3568/83, que la publication du tarif de référence Bénélux et ses mises à jour ultérieures sont réalisés par la FNBTR (Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers). Cette dernière a également reçu ces habilitations pour les tarifs de référence convenus avec les autres pays.

Ces tarifs de référence constituent des recommandations de prix. Ils donnent des indications pour une détermination des prix de transport que les chargeurs et les transporteurs sont libres de convenir, en fonction de la situation du marché et de leur intérêt propre.

Des projets de tarifs sont établis en concertation entre les organisations professionnelles de transporteurs qui sont désignées par les états membres (la FNBTR pour la Belgique). Après consultation des organisations de chargeurs et des auxiliaires de transport, également désignées par les états membres, les organisations professionnelles de transporteurs transmettent les projets aux gouvernements des états membres qui, leur tour, informent la Commission transport des Communautés européennes. Ces derniers disposent de 60 jours (après remise du projet) pour s'opposer éventuellement à l'introduction des mesures envisagées. S'il existe un différend entre les organisations de transporteurs ou si un Etat membre s'oppose à l'introduction d'un tarif, c'est la Commission européenne qui adopte une décision.

Les tarifs de référence s'appliquent à tous les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, effectués entre les Etats membres même si, pour une partie du parcours, le transport est effectué en transit sur le territoire d'un pays tiers ou encore si le véhicule qui contient la marchandise est transporté, sans rupture de charge, par mer, chemin de fer ou voie navigable. Les types de transport qui font exception aux tarifs de référence sont les mêmes que ceux qui faisaient exception aux anciens tarifs obligatoires (voir liste au point 41.).

Le calcul du prix de transport, ainsi que les éléments qui en sont à la base, est le même que dans le cas des anciens tarifs obligatoires. Au début de l'année 1988, la fourchette des prix de référence est passée à $\pm 30\%$, contre $\pm 15\%$ auparavant. Dans le même temps, les conditions de tonnages ont également été modifiées, dans un souci d'harmonisation, car jusqu'alors, elles étaient différentes selon les pays. Enfin, les catégories de marchandises ont aussi été remaniées.

Dans le cas des trafics à destination ou en provenance de l'Irlande, les barèmes sont majorés de 7,5% pour les relations terrestres supérieures à 500 km tarifaires, lorsque le temps de la traversée maritime, du port d'embarquement au port de débarquement, est supérieur ou égal à 10 heures, ou lorsque le transport nécessite deux ou plusieurs traversées maritimes successives, quelles que soient leurs durées respectives.

En cas de lots groupés ou d'interventions des auxiliaires de transport, on retrouve le même type de règles que dans les anciens tarifs obligatoires (voir point 41.).,

En cas de transports en transroulage (roll on/off), il est prévu un supplément destiné à couvrir les coûts de l'immobilisation du véhicule et de son équipage durant la traversée maritime. Dans le tarif Bénélux seulement, une majoration d'au moins 10% est prévue pour les transports de marchandises dangereuses (à savoir celles qui sont visées par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, du 30/9/57), nécessitant la signalisation ADR. De même, lorsqu'à la demande de l'expéditeur ou lorsqu'une réglementation l'impose, les transports effectués en véhicules-citernes/silo voient leurs prix majorés de 6% par rapport aux tarifs de référence.

43. APPLICATIONS PARTICULIERES DES TARIFS CECA ET BENNE

Le tarif CECA, bien que tarif essentiellement national, doit s'appliquer, en transport international, dans les deux cas suivants :

- si un transport de produits CECA a lieu entre la Belgique et un pays de la CEE, le tarif CECA s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire belge. Le tarif de référence peut ensuite s'appliquer au reste du parcours, en territoire étranger.

- si un transport de produits CECA a lieu entre la Belgique et un pays non membre de la CEE, il en va de même que précédemment, à cette différence près que le prix du transport, hors le territoire belge, est fixé librement.

Dans la mesure où le tarif benne est un tarif de référence, il "peut" s'appliquer à la partie nationale d'un trajet international, dans les deux cas suivants :

- avec les pays CEE, sur une distance inférieure ou égale à 50 kilomètres, lorsqu'il ne s'agit pas de produits CECA.

- avec les pays non CEE, à l'exception des produits CECA.

5. LA REGLEMENTATION SOCIALE

L'arrêté royal du 13 mai 1987, entré en vigueur le 4/6/87, porte exécution du règlement social CEE n° 3820/85, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Dans ce règlement, sont déterminés les temps de conduite maximum, les temps de repos minimum, la composition et l'âge minimum des équipages en transport national et international.

Le contrôle du respect de ces différents éléments est organisé par le règlement CEE n° 3821/85. Il a trait essentiellement aux appareils de contrôle (chronotachygraphes).

Pour ce qui concerne les relations avec les pays non membres de la CEE, vient se superposer un autre texte. Il s'agit de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), qui est une convention signée le 1/7/70 à Genève, au sein de l'ONU, par les états européens. Cet accord a été mis en application le 5/1/76 et a été amendé au 3/8/83. Outre les 12, il a été ratifié par l'Allemagne de l'Est, l'Autriche, la Norvège, la Suède, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et l'Union Soviétique. Ce texte s'apparente au règlement CEE, avec quelques différences.

Comparons rapidement les principales dispositions des deux textes, en nous fondant sur le règlement CEE et en signalant, le cas échéant, les différences introduites par l'AETR. L'âge minimal des conducteurs est de 18 ans pour les véhicules dont la MMA (masse maximale autorisée, c'est-à-dire la masse techniquement admissible, éventuellement limitée par une réglementation) est inférieure à 7,5 T, sauf si le conducteur est titulaire d'un certificat d'aptitude reconnu (certains Etats de l'AETR interdisent cette dernière disposition ou la subordonnent à des conditions particulières). De manière générale, pour les véhicules de MMA supérieure à 7,5 T, l'âge requis est de 21 ans (pour l'AETR, s'il y a deux conducteurs, l'un au moins doit avoir 21 ans révolus).

En matière de composition de l'équipage, il n'y a aucune condition CEE. Par contre, l'AETR impose deux conducteurs ensemble ou un autre conducteur après 450 km si la distance à parcourir entre deux périodes consécutives de repos journalier est supérieure à 450 km ou s'il s'agit d'un véhicule lourd (MMA > 20 T), sauf si les véhicules sont équipés de tachygraphes.

La durée de conduite maximale est de 4,5 h (4 h dans l'AETR, avec prolongation justifiée de 30 mn maximum). La durée journalière maximum est de 9 h (10 h, deux fois par semaine). Dans l'AETR, 8 h seulement (9 h, deux fois par semaine pour les véhicules légers (MMA < 20 T)). Le règlement CEE ne précise pas de durée hebdomadaire maximum (cela signifie donc 56 h par semaine), mais 90 h sur deux semaines (l'AETR fixe 48 h par semaine et 92 h sur deux semaines).

L'interruption de la durée de conduite est obligatoire après 4,5 h, pour une période de 45 mn au moins (ou trois interruptions de 15 mn au moins). L'AETR fixe, pour les véhicules légers et si la durée totale de conduite n'excède pas 8 h, 30 mn après 4 h de conduite (ou deux fois 20 mn, dans la journée, ou trois fois 15 mn dans la journée). Si la durée totale de conduite excède 8 h, deux fois 30 mn. Dans le cas des véhicules lourds, 1 h après 4 h de conduite ou deux fois 30 mn, dans la journée.

S'il y a un seul conducteur, le repos journalier doit être au moins de 11 h consécutives par 24 h (des dérogations sont possibles). S'il y a deux conducteurs, chacun d'eux doit bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 h consécutives par période de 30 h. Pour la semaine, 45 h, ou 36 h au point d'attache, ou 24 h moyennant compensation. Au niveau hebdomadaire, l'AETR préconise 24 h consécutives à un temps de repos journalier.

En matière de contrôle, le règlement CEE impose le tachygraphe (depuis le 1/1/80, pour la majeure partie des transports ; à bord des véhicules doivent être conservées les feuilles de la semaine en cours + la feuille du dernier jour de conduite de la semaine précédente. Ces feuilles de contrôle doivent être conservées un an, dans l'entreprise). L'AETR fait du livret de contrôle la règle générale, alors que le tachygraphe est admis sous certaines conditions.

L'AETR s'applique :

- sur l'ensemble du trajet, pour tous les transports en provenance, à destination ou transitant par un pays non CEE, ayant ratifié l'AETR.

- sur le territoire de la CEE, pour les transports ayant lieu entre un pays CEE et un pays tiers n'ayant pas ratifié l'AETR (auquel cas la loi nationale de ce pays sera d'application sur son propre territoire), si le véhicule est immatriculé dans un pays tiers n'ayant pas ratifié l'AETR.

Le règlement social CEE n° 3820/85 s'applique pour tous les conducteurs des véhicules destinés aux transports de personnes ou de marchandises, pour compte propre et pour compte d'autrui, en qualité de salarié ou d'indépendant :

- sur l'ensemble du trajet, pour les transports effectués exclusivement sur le territoire de la CEE.

- sur le territoire de la CEE, pour les transports ayant lieu entre la CEE et un pays tiers n'ayant pas ratifié l'AETR (auquel cas la loi nationale de ce pays sera d'application sur son propre territoire), si le véhicule est immatriculé dans la CEE ou dans un pays tiers ayant ratifié l'AETR.

L'article 4 du règlement CEE prévoit onze catégories de véhicules qui ne tombent pas sous son application :

- véhicules dont le PMA, remorques ou semi-remorques comprises, ne dépasse pas 3,5 T

- véhicules dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 kilomètres à l'heure

- véhicules affectés aux services des forces armées, protection civile, pompiers et responsables du maintien de l'ordre public (ou sous le contrôle de ceux-ci)

- véhicules affectés au service des égouts, protection contre les inondations, eau, gaz, électricité, voirie, enlèvement des immondices, télégraphes, téléphones, envois postaux, radiodiffusion, télévision et détection des émetteurs ou récepteurs de télévision et de radio

- véhicules utilisés dans des états d'urgence ou missions de sauvetage

- véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales

- véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines

- véhicules spécialisés de dépannage

- véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation

- véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés

- véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

Le règlement CEE permet des dérogations, sur le plan national, à certaines prescriptions bien déterminées. La Belgique utilise cette possibilité, pour les transports de marchandises, dans le cadre de l'application de l'article 13. Celui-ci prévoit des dérogations nationales possibles pour différents types de transport. L'arrêté royal de 1987 a fixé comme suit les exceptions, en transport national, au règlement européen :

- véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, par construction, équipement et destination, sont aptes à transporter 17 personnes au maximum

- véhicules utilisés par les autorités publiques pour des services publics ne concurrençant pas les transporteurs professionnels

- véhicules utilisés, pour des transports de marchandises, par les entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 km de leur point d'attache habituel

- véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à l'alimentation humaine

- véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants depuis les fermes jusqu'aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux

- véhicules utilisés comme boutiques

- véhicules transportant matériel ou équipement à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 km de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite ne représente pas l'activité principale du conducteur et que la dérogation ne porte pas gravement atteinte aux objectifs poursuivis par le règlement européen (à noter que chaque état membre peut soumettre cette dérogation à une autorisation individuelle)

- véhicules affectés aux transports de marchandises, propulsés par gaz produit sur le véhicule ou par électricité, ou équipés d'un ralentisseur, dans la mesure où ces véhicules sont assimilés (au niveau de l'immatriculation) aux véhicules propulsés par moteur à essence ou gazole, dont le poids maximal autorisé (y compris les semi-remorques et les remorques) n'excède pas 3,5 T

- véhicules affectés aux cours de conduite
- tracteurs exclusivement affectés aux travaux agricoles ou forestiers.

A l'heure actuelle, la Belgique n'a pas encore pris les mesures d'exécution, en ce qui concerne la prescription du règlement CEE de laisser une personne de 18 ans conduire des véhicules de MMA supérieure à 7,5 T si elle possède un certificat d'aptitude professionnelle reconnu.

Le règlement CEE n° 3821/85 fixe les dispositions relatives au tachygraphe, qui doit être installé sur tous les véhicules passibles du règlement social européen. L'employeur et les conducteurs doivent veiller au bon fonctionnement de l'instrument de mesure des temps de conduite et de repos. Les conducteurs utilisent, chaque jour où ils conduisent, une feuille d'enregistrement sur laquelle s'inscriront, selon un dispositif de commutation actionné par le conducteur au début de chaque période correspondante, les temps de conduite, les autres temps de travail, les temps de disponibilité (temps d'attente, temps passé à côté du conducteur ou sur une couchette, pendant la marche du véhicule) et les interruptions de conduite et périodes de repos journalier.

En cas de panne du tachygraphe, les conducteurs doivent reporter eux-mêmes sur la feuille d'enregistrement les indications précédemment décrites. L'employeur est tenu de faire réparer la panne le plus vite possible. Si le retour au siège de l'entreprise, à compter de la panne, doit excéder une semaine, la réparation devra être effectuée en cours de route.

6. LA REGLEMENTATION TECHNIQUE

Ce sont les articles 31 et 32 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules et leurs remorques qui fixent les dimensions maximales des véhicules, ainsi que les poids maximaux autorisés de ces mêmes véhicules et les poids sous essieux.

La hauteur maximale des véhicules, chargement et autres accessoires compris, est fixée à 4 mètres. Une tolérance de 1% est appliquée lors de vérifications.

La largeur maximale est limitée à 2,5 mètres (avec une tolérance de 2%). Toutefois, peuvent dépasser :

- les feux d'encombrement, indicateurs de direction et catadioptrés latéraux
- les rétroviseurs et leurs pièces de fixation
- les pneus au voisinage du sol
- les dispositifs antidérapants montés sur les roues
- les dispositifs de scellement et de protection des scellés douaniers
- les garde-boue et bavettes (5 cm au maximum)

- les charnières de fermeture des portes (2,5 cm au maximum)
- les dispositifs d'enroulement des bâches (2,5 cm au maximum)

La raison de la tolérance (à 2,55 m) sur la largeur des véhicules tient au problème posé par les palettes normalisées (80 x 120, 100 x 120 et 120 x 120). S'il apparaît qu'une largeur théorique intérieure de 2,4 m est suffisante, c'est sans tenir compte des tolérances sur la construction des palettes elles-mêmes, sur les débordements de colis et les jeux de manutentions. Une largeur intérieure de 2,47 m paraît nécessaire, ce qui correspond à une largeur extérieure de 2,55 m, si l'on ne veut pas trop fragiliser la carrosserie des véhicules.

L'arrêté royal du 9/1/81 relatif aux masses et dimensions des véhicules en circulation dans les pays du Bénélux donne même la possibilité d'augmenter la largeur des véhicules destinés aux transports de marchandises à 2,6 m, si la MMA (masse maximale autorisée) est supérieure à 10 tonnes.

A noter que les véhicules agricoles peuvent aller jusqu'à 3 m de largeur, sur les trajets ferme-champs, de même que les véhicules spéciaux s'ils circulent à une vitesse maximale de 25 km/h.

La longueur maximale est de 12 m pour les véhicules moteurs et pour les remorques à deux essieux et plus. Lorsque le ou les essieux sont centraux, la longueur des remorques est limitée à 8 m si sa masse maximale est inférieure à 3.501 kg, à 10 m si elle est comprise entre 3.501 et 8.000 kg et à 11 m au-delà de 8 T.

Pour les véhicules articulés, la limite est de 15,5 m et pour les trains de véhicules (camion + remorque) de 18 m.

De même que pour la largeur, des dispositifs de nature similaire, ne sont pas décomptés. Toutefois, leur longueur ne peut excéder 2% de la longueur maximale du véhicule (3% pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses). Lors de vérifications, la tolérance sur la longueur des véhicules est de 1%.

Le tableau n° 10 présente la situation actuelle en ce qui concerne les masses des véhicules. L'unité de base est la MMA, c'est-à-dire la masse maximale autorisée, qui désigne la masse techniquement admissible (c'est-à-dire la masse totale du véhicule, déterminée d'après les résistances du châssis et des autres organes du véhicule), éventuellement limitée par la réglementation. Dans le tableau, la lettre E renvoie à l'entr'axe, distance entre deux essieux (deux essieux consécutifs dont l'entr'axe est supérieur ou égal à 1 m et inférieur à 1,8 m forment un tandem). De même, les indications E1 et E2 renvoient aux entr'axes successifs, dans le cas de trois essieux (si E1 et E2 respectent les mêmes conditions que E précédemment, trois essieux consécutifs forment un tridem).

Une tolérance de 2% est accordée lors de la mesure des distances entre-axes (E, E1 et E2). En ce qui concerne les masses des véhicules en circulation, la tolérance est de 2% sur la masse maximale et de 5% sur la répartition des masses sur les essieux.

Tableau n° 18

Masses maximales autorisées des véhicules, en Belgique (en kilogrammes)

Masses de référence

(E en mm)	Mma (en kg)	
Par pneumatique	5.000	rapport hauteur/largeur du boudin supérieur ou égal à 70 % même rapport inférieur à 70 %
	6.500	
Par essieu simple porteur	10.000	
moteur	12.000	

Essieux en tandem (moteurs) (1 ou 2 essieux moteurs)

$E < 1.300$	19.000
$1.300 < E < 1.800$	20.000

Avec maximum de 12.000 kg si l'essieu est moteur

Essieu en tandem (porteurs)	susp. mécanique	susp. pneumatique
$1.000 < E < 1.200$	16.000	17.000
$1.200 < E < 1.300$	17.000	18.000
$1.300 < E < 1.800$	18.000	20.000
$1.800 < E$	20.000	20.000

Avec maximum de 10.000 kg pour chaque essieu

Essieux en tridem (porteurs)

$1.000 < E_1, E_2 < 1.140$	20.000	22.000
$1.140 < E_1, E_2 < 1.300$	21.000	24.000
$1.300 < E_1, E_2 < 1.800$	24.000	27.000

Avec maximum de 10.000 kg pour chaque essieu.

Lorsque l'écart entre essieux faisant partie d'un groupe d'essieux (E, E1 ou E2) atteint ou dépasse 1.800 mm, le groupe d'essieux est assimilé à des essieux simples.

Masses de la classe II (mma en kg)

	susp. mécanique	susp. pneumatique
Véhicules à moteur		
à 2 essieux	19.000	
à 3 essieux	26.000	
à 4 essieux	32.000	
Remorques		
1 essieu simple	10.000	
essieu tandem (1)	16.000	18.000
essieu tridem (1)	16.000	18.000
2 essieux	20.000	
3 essieux et plus	30.000	
Véhicules articulés (tracteurs + semi-remorques) (2)		
2 + 1 essieux	29.000	
2 + 2 essieux	39.000 (3)	
2 + 3 essieux (4)	43.000 (3)	44.000
3 + 2 essieux	44.000	(5)
3 + 3 essieux	44.000	(5)
Trains routiers (Camions + remorques) (2)		
2 + 1 (s) essieux (6)	29.000	
2 + 1 (t ou T) essieux (7)	35.000	
2 + 2 essieux	39.000	
2 + 3 essieux	44.000	(5)
3 + 1 (s) essieux (6)	36.000	
3 + 1 (t ou T) essieux (4) (7)	42.000	44.000
3 + 2 essieux	44.000	(5)
3 + 3 essieux	44.000	(5)

Ainsi par exemple :

En kg (mma)	susp. mécanique	susp. pneumatique
un véhicule articulé (2 + 2) aura son mma limité de la manière suivante :		
$1.000 < E < 1.200$	35.000	39.000
$1.200 < E < 1.300$	36.000	37.000
$1.300 < E < 1.800$	37.000	39.000
$1.800 < E$	39.000	39.000
un véhicule articulé (2 + 3) aura son mma limité de la manière suivante :		
$1.000 < E_1, E_2 < 1.140$	39.000	41.000
$1.140 < E_1, E_2 < 1.300$	40.000	43.000
$1.300 < E_1, E_2 < 1.800$	43.000	44.000

(1) limitée aussi par la force dynamique verticale sur le système d'accouplement (selon formule).

(2) le premier chiffre concerne le nombre d'essieux du véhicule tracteur, et le second (après +) celui du véhicule remorqué.

(3) à condition que le tandem (ou le tridem) de la semi-remorque ait une valeur de E (E1, E2) égale ou supérieure à 1.800 mm.

(4) le cas de suspension pneumatique concerne uniquement le véhicule remorqué.

(5) limité à 44.000 kg aussi en suspension pneumatique.

(6) s = essieu simple.

(7) t ou T = essieux tandem ou tridem.

De manière à améliorer la sécurité routière, tous les véhicules, notamment pour les transports routiers de marchandises, sont soumis à l'Inspection technique automobile. Les contrôles ont lieu :

- avant la première mise en circulation du véhicule
- avant remise en circulation d'un véhicule ayant fait l'objet de modifications notables
- avant remise en circulation d'un véhicule ayant subi un accident
- périodiquement, tous les 12 mois (tous les 6 mois pour les véhicules affectés au transport de certaines matières dangereuses).

7. LES MARCHANDISES DANGEREUSES

Ce point n'est pas destiné à traiter le sujet en profondeur, car trop spécifique dans le contexte de notre étude, mais il vise à donner quelques éléments à titre informatif, de manière à ce que le panorama des réglementations s'appliquant aux transports routiers de marchandises en Belgique soit à peu près complet.

En ce qui concerne les marchandises dangereuses, leur transport est réglementé par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), signé à Genève, au sein de l'ONU, le 30/9/57 et approuvé par la loi belge du 10/8/60. L'arrêté royal du 13 janvier 1986 régit ce type de transport au niveau national et est venu compléter l'ADR pour le transport international de certaines marchandises. Dans les grandes lignes, on va donc trouver en Belgique une réglementation en la matière, similaire à celle des autres pays de la CEE.

Sans entrer dans le détail, précisons toutefois que, depuis 1983, tous les chauffeurs effectuant des transports de marchandises dangereuses (14 classes de marchandises ont été retenues, selon la nature et le danger présenté par les produits) doivent posséder un certificat de formation ADR. Par ailleurs, les transports de matières radio-actives et de produits explosifs sont soumis à des autorisations spéciales, émanant respectivement du Ministère de la santé publique et du Ministère des affaires économiques. Les véhicules citernes, enfin, doivent recevoir un certificat d'agrément ADR qui est délivré après un contrôle ADR.

En matière de sécurité routière, les véhicules ADR sont munis, à l'avant et à l'arrière, d'un panneau de couleur orange. Ils sont tenus d'emprunter les autoroutes, sauf en cas de nécessité et de respecter le panneau C24 du code de la route belge, qui prohibe la présence de tels véhicules sur certaines portions de la voie publiques (tunnels, agglomérations, ...). Les conditions de sécurité à respecter par les véhicules ADR sont évidemment plus nombreuses et plus strictes que pour les transports ordinaires, notamment la vitesse des véhicules.

Les conditions de travail sont plus délicates et certaines opérations doivent donc être réalisées de façon plus méthodique, en particulier les chargements et déchargements des produits. Dans le cas des citernes, il faut savoir que les véhicules sont toujours considérés comme

dangereux, avant qu'ils n'aient été nettoyés. Quant aux colis, ceux-ci doivent être soigneusement étiquetés, de manière spécifique selon les produits qu'ils contiennent, afin de permettre au conducteur de savoir si le transport conjoint de certaines marchandises n'est pas prohibé.

8. CONTROLES ET SANCTIONS

Sont qualifiés pour veiller à l'exécution de la loi du premier août 1960, relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, et à ses arrêtés d'exécution (Arrêté du 9/9/67 et arrêté ministériel du 11/9/67) : les gendarmes, la police locale, les fonctionnaires et agents de l'Administration des transports investis d'un mandat de police judiciaire, les fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle investis d'un mandat de police judiciaire, les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux en service actif (hors les employés de bureau), les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique, les douaniers en uniforme, dans l'exercice de leur fonction.

Les personnels qualifiés ont accès à tous les véhicules soumis notamment aux dispositions de la loi de 1960. Ils ont aussi accès aux terrains et locaux affectés aux activités professionnelles des transporteurs, ainsi que de leurs commettants.

Les infractions à la loi de 1960 sont punies (article 10 de la loi de 1960) d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et/ou d'une amende de 50 à 10.000 FB, soit environ 10 à 1.700 FF, sans préjudice des éventuels dommages et intérêts. En cas de récidive dans les deux ans à partir d'une condamnation effective, la peine ne peut être inférieure au double de celle prononcée la fois précédente, s'il s'agit de la même infraction. Simultanément, le juge peut ordonner confiscation ou immobilisation temporaire (dont il fixe la durée) du véhicule. Ces infractions peuvent, en outre, entraîner le retrait, temporaire ou définitif, de tout ou partie des certificats de transport ou des autorisations générales de transport national ou international qui sont détenus par le transporteur concerné.

En national ou en international, sur le territoire belge, tout transport effectué sans certificat ou autorisation de transport peut entraîner la saisie du véhicule concerné.

En cas de surcharge, les agents qualifiés peuvent obliger le conducteur à décharger d'autant le véhicule par rapport à la charge utile maximum autorisée. Le délinquant reste responsable des marchandises déchargées (en 1984, c'est arrivé 104 fois sur des véhicules belges et 57 fois sur des véhicules étrangers ; en 1983, 96 fois sur des véhicules belges et 49 fois sur des véhicules étrangers). S'il y a doute sur le poids d'un chargement, les agents qualifiés peuvent opérer une vérification qui ne doit pas occasionner au conducteur un retard de plus de deux heures. Si, dans les deux cas précédents, le conducteur ne coopère pas, le véhicule est immobilisé à ses frais et risques (en 1983, 10 véhicules belges ont été immobilisés sur place et 4 véhicules étrangers ; en 1984, 5 véhicules belges et un véhicule étranger l'ont été).

En matière de sécurité routière notamment, suite à la constatation de certaines infractions, si elles n'ont pas causé de dommages à autrui, l'auteur de l'infraction peut, s'il en est d'accord, payer l'amende

immédiatement (750 FB pour une infraction "ordinaire" et 4.000 FB pour une infraction grave (le code de la route belge en définit 14, dont le franchissement des feux rouges, des lignes blanches, des stop, etc.). Cette procédure éteint l'action publique, sauf si, dans le mois qui suit la date de paiement, le ministère public entend exercer une action.

En cas de refus de paiement immédiat de l'amende, un procès-verbal est dressé et entraîne une procédure judiciaire normale. Dans ce cas, le contrevenant doit consigner une somme destinée à couvrir le paiement de l'amende éventuelle, ainsi que les frais de justice, soit 1.500 FB pour une infraction ordinaire et 6.000 FB pour une infraction grave. Si le contrevenant refuse de payer le montant de la consignation, son véhicule est retenu jusqu'à ce qu'il remette la somme en question. Le chauffeur dispose alors de 96 h avant que les autorités judiciaires n'interviennent définitivement. Au-delà de 96 h, le ministère public peut ordonner la confiscation du véhicule. Cette saisie est levée une fois que la somme due est payée, majorée des frais de conservation du véhicule. En dernière extrémité, si le contrevenant est condamné, sans avoir payé l'amende dans les 40 jours, le véhicule est vendu pour couvrir les frais de justice et l'amende (le solde éventuel est remboursé).

En matière d'infraction sur les prix obligatoires (tarif CECA) et conditions de transport pour compte d'autrui, il existe un service d'inspection se composant d'une équipe neuf inspecteurs-adjoints, dont la compétence est répartie selon les régions linguistiques. Les rapports d'inspection sont établis sur la base des documents de transport et des documents comptables et de caisse des entreprises contrôlées. Si des infractions sont décelées, des procès-verbaux sont dressés sur le champ (s'il s'agit d'infractions légères dues à la négligence, l'administration envoie un avertissement à l'entrepreneur concerné). Peuvent être punis comme auteur d'un délit en matière de prix, non seulement le transporteur, mais aussi le commettant (expéditeur), l'auxiliaire de transport et toute personne qui aura toléré, facilité ou participé à l'infraction.

Un service composé de deux inspecteurs-adjoints et de 54 contrôleurs s'occupe du contrôle routier quotidien, en veillant particulièrement à ce que les lettres de voiture CMR concordent précisément avec la réalité, de sorte que les prix de transport mentionnés dans ces lettres soient aussi fiables que possible.

Les fraudes sur les prix peuvent être sanctionnées par des amendes de 2.000 à 100.000 FB et/ou par un emprisonnement de 8 jours à six mois. L'article 4 de l'arrêté royal du 15/7/85 stipule que les infractions constatées en Belgique, y sont punissables, même si elles ont été commises sur le territoire d'un autre Etat de la CEE, par des personnes résidant dans le royaume.

En matière de réglementation sociale, en sus des personnes qualifiées précisées au début de ce point, les inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'emploi et du travail sont compétents pour rechercher les infractions en la matière. La sanction consiste en le retrait temporaire ou définitif des autorisations de transport.

Dans le cas des matières dangereuses, la non-observation des prescriptions de l'ADR et de l'arrêté royal du 13/1/86 tombent sous le coup de plusieurs lois. La loi du 5 mai 1888 (!), relative à l'inspection des établissements dangereux et à la surveillance des machines et chaudières s'applique aux dispositions sur les citernes et les récipients sous pres-

sion (8 jours à 6 mois de prison et/ou 3.000 à 3 MFB d'amende). La loi du 10/6/52, relative à la santé et la sécurité des travailleurs s'applique en matière de (dé)chargements et de manutentions (8 jours à un an de prison et/ou 1.560 à 30.000 FB d'amende). La loi du 16/3/68, relative à la police de la circulation routière s'applique à la manière de transporter les marchandises dangereuses (un jour à un mois d'emprisonnement et/ou 600 à 30.000 FB d'amende). Enfin, la loi du 21/6/86, relative aux conditions techniques et de sécurité requises pour les véhicules de transport par terre (8 jours à 3 mois de prison et/ou 600 à 600.000 FB d'amende). Des peines spéciales sont prévues en cas de récidive ou d'obstacle au contrôle ou à la surveillance.

Toujours en matière de marchandises dangereuses, la non-observation des règlements peut occasionner des dommages corporels aux personnes. Cela peut entraîner une inculpation d'homicide ou coups et blessures involontaires, sanctionnée par un emprisonnement de trois mois à deux ans et/ou une amende de 3.000 à 60.000 FB (homicide involontaire) et de huit jours à six mois de prison et/ou une amende de 3.000 FB (coups et blessures involontaires).

La question qu'on peut se poser, en fin de compte, est de savoir dans quelle mesure ce système est réellement efficace, dans quelle mesure il est crédible.

Nous avons essayé d'obtenir des informations à ce sujet. L'une des personnes que nous avons contactée au Ministère belge des Communications a elle-même demandé des renseignements auprès de la direction C1 de l'Administration des Transports, compétente en matière de transports rémunérés de marchandises par route. Selon les propres termes du directeur du service C1, les condamnations prononcées à l'encontre des fautifs sont très sporadiquement connues de l'Administration des Transports. Malgré des réclamations régulières effectuées auprès des différents greffes des tribunaux de police, les condamnations sont rarement communiquées aux services de l'Administration des Transports et ne permettent donc pas d'établir une statistique fiable. Il n'est donc pas possible non plus de savoir si les peines prononcées sont élevées et donc dissuasives.

Par contre, il est possible de connaître certaines données concernant les infractions, selon la nature de celles-ci, constatées et sanctionnées sur le territoire belge, sur des véhicules immatriculés en Belgique et à l'étranger.

Bien que peu récents, les chiffres du tableau n° 19, émanant du Ministère des Communications, permettent de fixer un ordre de grandeur pour chacun des types d'infractions.

Si l'on s'en tient aux véhicules immatriculés en Belgique, il est intéressant d'établir quelques comparaisons. Si on ramène le nombre des infractions constatées au nombre total des véhicules de l'année considérée (voir le point 1 du chapitre 4 : en 1983, le nombre estimé des camions, remorques et semi-remorques utilisés par les entreprises de compte d'autrui s'élevait à peu près à 31.300 véhicules et à 31.900 véhicules en 1984), on note que les infractions constatées et sanctionnées représentent 27% de l'ensemble du parc en 1983 et près de 30% en 1984. Mais évidemment, il faut tenir compte du fait que les mêmes véhicules peuvent avoir été sanctionnés plusieurs fois.

On peut aussi rapporter le nombre d'infractions à la distance totale parcourue par l'ensemble des véhicules du compte d'autrui. Celle-ci était de 991 M de km en 1983 et 1.063 M de km en 1984 ; cela donne une infraction tous les 118.000 km roulés pour l'année 1983, et une infraction tous les 113.000 km roulés pour 1984.

Tableau n° 19

Nature et nombre des infractions constatées et sanctionnées en 1983 et 1984 en transports de marchandises sur le territoire belge

NATURE DES INFRACTIONS	NOMBRE D'INFRACTIONS COMMISES avec des véhicules immatriculés :				TOTAUX	
	en Belgique		à l'étranger		1984	1983
	1984	1983	1984	1983		
TRANSPORTS DE MARCHANDISES						
1. - sans V ou P	970	1.138	-	-	970	1.138
- hors rayon de 25 km	60	114	-	-	60	114
- avec un autre véhicule	58	74	-	-	58	74
- sans autorisation générale de transport international	32	46	544	613	576	659
- divers : mentions sur les véhicules, redevances, etc...	808	671	-	-	808	671
2. - sans document de transport	212	191	38	49	250	240
3. - divers : sans titre de propriété, sans taxe de circulation, etc...	870	1.524	-	-	870	1.524
4. - réglementation technique						
a) transporteurs belges :						
- surcharge P.M.A.	1.682	1.365	-	-	1.682	1.365
- surcharge poids par essieu	2.543	2.011	-	-	2.543	2.011
- certificat de contrôle technique	680	485	-	-	680	485
- autres infractions	249	52	-	-	249	52
b) transporteurs étrangers :						
- conditions techniques imposées aux véh. immatriculés à l'étran.	-	-	239	204	239	204
- idem : véh. étrangers immatriculés dans le Benelux - surcharges	-	-	631	582	631	582
- documents techniques	-	-	42	1	42	1
- autres et divers	-	-	-	2	-	2
5. - code de la route	447	475	66	98	513	573
6. - permis de conduire	25	128	-	-	25	128
7. - tachygraphe - règlement social C.E.E.	109	76	25	11	134	87
8. - A.D.R. - marchandises dangereuses, à l'exception des matières explosibles et radioactives	684	37	13	-	697	37
Total	9.429	8.387	1.598	1.560	11.027	9.947

Il est à souligner que les surcharges viennent largement en tête des infractions constatées et sanctionnées. Pour les véhicules belges, elles représentent 40% en 1983 et 45% en 1984 de l'ensemble des infractions

relevées, et respectivement 50 et 54% pour les véhicules étrangers. Autant pour les transporteurs belges que pour les transporteurs étrangers les surcharges, dans environ 75% des cas, se situent entre 10 et 30% de surcharge.

Pour les véhicules belges, il est à noter que 14% en 1983 et 20% en 1984 des infractions correspondent à un défaut de licence (V ou P).

On observe que les infractions constatées et sanctionnées sur la réglementation sociale en 1983 comme en 1984, pour les transporteurs belges comme pour les transporteurs étrangers, oscille autour de 1%.

Un tableau complémentaire fait apparaître que pour les véhicules étrangers, 61% en 1984 (63% en 1983) des infractions ont été commises par des véhicules immatriculés aux Pays-Bas, 26% en 1984 (23% en 1983) par des véhicules immatriculés en RFA. A eux deux, ces pays totalisent 87% en 1984 (86% en 1983) des infractions commises par des transporteurs étrangers en Belgique. Eu égard à la part que ces pays prennent dans le trafic international belge, on peut comprendre cette part élevée. Toutefois, on peut s'étonner alors de la part modeste de la France, 4% des infractions en 1984 (3% en 1983), alors même que son trafic est supérieur ou égal à celui des Pays-Bas et de la RFA (voir le chapitre 4).

Précisons que, globalement, en 1983 5.546 procès-verbaux à charge des transporteurs, 4.514 pour les transporteurs belges et 1.032 pour les transporteurs étrangers ont été dressés. En 1984, 7.354 procès-verbaux ont été dressés (6.161 aux transporteurs belges et 1.193 aux transporteurs étrangers).

En 1984, 102 retraits d'autorisations internationales ont été effectués sur des véhicules belges contre 195 en 1983. De même, 210 retraits ont été effectués sur des véhicules immatriculés à l'étranger en 1984 contre 195 en 1983.

Si l'on considère les seules trois premières rubriques du tableau n° 18, nous disposons par ailleurs de l'évolution des infractions relevées et sanctionnées, de 1970 à 1988. Le tableau permet de retrouver les 3.758 infractions constatées en 1983 et les 3.010 en 1984. En 1970, on en relevait 2.457 ; en 1975 : 2.017 ; en 1980 : 2.870 ; en 1985 : 2.734 ; en 1986 : 1.807 ; en 1987 : 1.785 et en 1988 : 2.706. Entre 1970 et 1988, en moyenne, on relève 2.800 infractions par an. Le maximum se situe en 1973 (4.655) et le minimum en 1987 (1.785). On peut constater une certaine stabilité de ce nombre sur l'ensemble de la période.

CHAPITRE 4

LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

Après avoir abordé largement les principes réglementaires qui régissent les transports routiers de marchandises en Belgique, nous allons voir comment fonctionne le secteur, sa structuration, les moyens dont il dispose. Nous focaliserons également notre attention sur les trafics nationaux et internationaux, en introduisant la distinction compte d'autrui-compte propre.

Successivement, nous étudierons le parc des véhicules, les entreprises de transports publics et les trafics, en faisant une large part à l'international. Nous concluerons sur des perspectives, que nous mettrons en liaison avec l'ouverture prochaine (?) du tunnel sous la Manche qui, compte tenu de la position géographique de la Belgique et de la bonne qualité de ses réseaux d'infrastructures, a certainement une belle carte à jouer dans les années à venir.

1. LE PARC DES VEHICULES ROUTIERS DE MARCHANDISES

Il faut tout d'abord souligner que les données, sur lesquelles sont fondés les graphiques et le tableau des points 11. et 12., sont établies par le Ministère des Communications sur la base des véhicules qui sont soumis à l'Inspection automobile obligatoire, ce qui ne sera plus le cas des graphiques du point 13..

11. LE PARC TOTAL SELON LA CHARGE UTILE DES VEHICULES

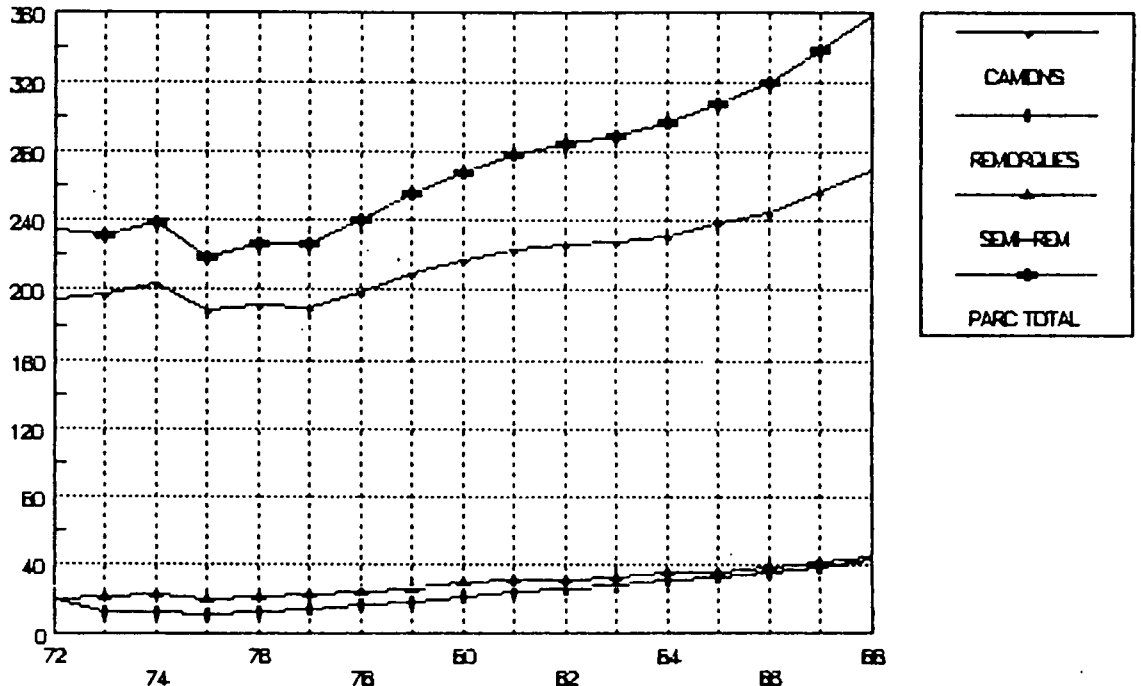
Le graphique n° 32 présente l'évolution du parc total entre 1972 et 1988, régimes compte d'autrui et compte propre confondus.

On constate le nombre extrêmement élevé des camions : 187.821 (82,8% du parc total) en 1972 et 269.901 (75,5%) en 1988, par rapport à celui des remorques (11.136 (8,5%) en 1972 et 42.714 (12%) en 1988) et des semi-remorques (20.456 (8,7%) en 1972 et 44.925 (12,6%) en 1988. Pourtant, leur nombre n'a progressé que de 39% sur l'ensemble de la période, tandis que celui des remorques augmentait de 114% et celui des semi-remorques de 121%. Ces mouvements expliquent la baisse sensible de la part des camions dans le parc total.

Le contrecoup des chocs pétroliers n'a pas franchement remis en question l'évolution à la croissance du nombre total de véhicules. Après une nette reprise de 1977 à 1981 (+23%) la situation se stabilise jusqu'en 1984, année à partir de laquelle on observe une nouvelle croissance (+20%, de 1984 à 1988). Globalement, le parc total s'est accru de près de 53%, depuis 1972.

Graphique n° 32

Evolution du nombre de camions, remorques et semi-remorques soumis à l'inspection automobile, entre 1972 et 1988 (en milliers de véhicules)



Mais le tableau n° 20 va nous aider à voir quelles sont, pour chacun de ces types de véhicules, les classes de tonnages selon la charge utile qui sont à l'origine de cet accroissement global, entre 1978 et 1988.

Pour l'ensemble du parc, tout d'abord qui voit le nombre de véhicules augmenter de près de 50% en 10 ans, on remarque que plus de la moitié (51%) du parc actuel est composée de véhicules (essentiellement des camions) de moins de 1,5 T de charge utile. La tendance s'est même renforcée depuis 1978, puisque les deux premières classes de tonnages ne représentaient que 43% du total.

En ce qui concerne la première classe (moins de 1 T de charge utile), rappelons que l'article 3 de l'arrêté du 9/9/67 donne la liste des exceptions à la loi du 1/8/60. Parmi elles, on trouve les transports effectués au moyen de véhicules de charge utile inférieure à 500 kg. Compte tenu du fait que ces derniers ne sont pas soumis à l'inspection automobile, la première ligne du tableau recense très précisément les véhicules dont la charge utile est comprise entre 0,5 et moins de 1 T de charge utile.

Dans le même temps, toujours pour l'ensemble des véhicules, si l'on considère l'autre extrémité du tableau, pour les classes de tonnages les plus élevées, on remarque que l'accroissement relatif est encore plus important entre 1978 (8,1% de véhicules de charge utile de 20 T et plus) et 1988 (11,1%). Si l'on n'a pas de données pour l'année 1978, c'est qu'au dessus de 20 T de charge utile, il n'existait pas de ventilations supplémentaires. Par suite, l'indice base 78 que nous indiquons au regard de la classe 22 à moins de 24 T correspond en fait à un indice global pour l'ensemble des véhicules dont la charge utile est de 20 T ou au-delà.

Tableau n° 20

Le parc des camions, remorques et semi-remorques,
par classes de charge utile, en 1978 et en 1988

CLASSES DE TONNAGES SELON CHARGE UTILE	1978			1988			1978			1988		
	NB CAMIONS	%	IND BASE78	NB CAMIONS	%	IND BASE78	NB REMORQ	%	IND BASE78	NB REMORQ	%	IND BASE78
MOINS DE 1 T	47435	23,9	173,9	82490	30,6	173,9	8151	49,0	277,5	22617	52,9	277,5
1 A MOINS DE 1,5 T	46922	23,6	149,2	69999	25,9	149,2	1505	9,0	488,1	7346	17,2	488,1
1,5 A MOINS DE 2 T	21878	11,0	134,8	29496	10,9	134,8	370	2,2	591,4	2188	5,1	591,4
2 A MOINS DE 3 T	14394	7,2	110,4	15885	5,9	110,4	241	1,4	234,0	564	1,3	234,0
3 A MOINS DE 3,5 T	5601	2,8	111,5	6245	2,3	111,5	85	0,5	105,9	90	0,2	105,9
3,5 A MOINS DE 4 T	4231	2,1	123,6	5228	1,9	123,6	77	0,5	119,5	92	0,2	119,5
4 A MOINS DE 5 T	10142	5,1	95,2	9660	3,6	95,2	327	2,0	71,3	233	0,5	71,3
5 A MOINS DE 6 T	9971	5,0	81,6	8136	3,0	81,6	468	2,8	71,6	335	0,8	71,6
6 A MOINS DE 7 T	7397	3,7	95,0	7029	2,6	95,0	521	3,1	119,8	624	1,5	119,8
7 A MOINS DE 10 T	15866	8,0	112,8	17898	6,6	112,8	1059	6,4	108,3	1147	2,7	108,3
10 A MOINS DE 12 T	7227	3,6	116,9	8447	3,1	116,9	978	5,9	126,9	1241	2,9	126,9
12 A MOINS DE 14 T	1894	1,0	171,2	3242	1,2	171,2	686	4,1	175,2	1202	2,8	175,2
14 A MOINS DE 15 T	3066	1,5	100,7	3088	1,1	100,7	671	4,0	174,5	1171	2,7	174,5
15 A MOINS DE 16 T	2133	1,1	85,6	1826	0,7	85,6	464	2,8	217,7	1010	2,4	217,7
16 A MOINS DE 18 T	384	0,2	199,7	767	0,3	199,7	316	1,9	299,1	945	2,2	299,1
18 A MOINS DE 20 T	13	0,0	2100,0	273	0,1	2100,0	447	2,7	276,3	1235	2,9	276,3
20 A MOINS DE 22 T	46	0,0	0,0	25	0,0	0,0	276	1,7	0,0	434	1,0	0,0
22 A MOINS DE 24 T	0,0	0,0	417,4	3	0,0	417,4	0,0	0,0	104	0,2	244,2	
24 A MOINS DE 26 T	0,0	0,0	0,0	7	0,0	0,0	0,0	0,0	52	0,1	0,0	
26 T ET PLUS	0,0	0,0	0,0	112	0,0	0,0	0,0	0,0	53	0,1	0,0	
HORS CODE ROUTE	0,0	0,0	0,0	45	0,0	0,0	0,0	0,0	31	0,1	0,0	
TOTAL CAMIONS	198600	100	135,9	269901	100	135,9	16642	100	256,7	42714	100	256,7

CLASSES DE TONNAGES SELON CHARGE UTILE	1978			1988			1978			1988		
	NB SEM-REM	%	IND BASE78	NB SEM-REM	%	IND BASE78	PARC TOTAL	%	IND BASE78	PARC TOTAL	%	IND BASE78
MOINS DE 1 T	150	0,6	85,3	128	0,3	85,3	55736	23,2	188,8	105235	29,4	188,8
1 A MOINS DE 1,5 T	25	0,1	100,0	25	0,1	100,0	48452	20,2	159,7	77370	21,6	159,7
1,5 A MOINS DE 2 T	14	0,1	192,9	27	0,1	192,9	22242	9,3	142,4	31711	8,9	142,4
2 A MOINS DE 3 T	64	0,3	142,2	91	0,2	142,2	14699	6,1	112,5	16540	4,6	112,5
3 A MOINS DE 3,5 T	26	0,1	203,8	53	0,1	203,8	5712	2,4	111,8	6388	1,8	111,8
3,5 A MOINS DE 4 T	33	0,1	109,1	36	0,1	109,1	4341	1,8	123,4	5356	1,5	123,4
4 A MOINS DE 5 T	72	0,3	150,0	108	0,2	150,0	10541	4,4	94,9	10001	2,8	94,9
5 A MOINS DE 6 T	127	0,5	87,4	111	0,2	87,4	10566	4,4	81,2	8582	2,4	81,2
6 A MOINS DE 7 T	121	0,5	69,4	84	0,2	69,4	8039	3,4	96,2	7737	2,2	96,2
7 A MOINS DE 10 T	725	2,9	109,9	797	1,8	109,9	17650	7,4	112,4	19842	5,5	112,4
10 A MOINS DE 12 T	938	3,8	93,9	881	2,0	93,9	9143	3,8	115,6	10569	3,0	115,6
12 A MOINS DE 14 T	778	3,2	115,7	900	2,0	115,7	3358	1,4	159,1	5344	1,5	159,1
14 A MOINS DE 15 T	455	1,8	117,4	534	1,2	117,4	4192	1,7	114,3	4793	1,3	114,3
15 A MOINS DE 16 T	558	2,3	109,1	609	1,4	109,1	3155	1,3	109,2	3445	1,0	109,2
16 A MOINS DE 18 T	787	3,2	103,3	813	1,8	103,3	1487	0,6	169,8	2525	0,7	169,8
18 A MOINS DE 20 T	559	2,3	135,1	755	1,7	135,1	1019	0,4	222,1	2263	0,6	222,1
20 A MOINS DE 22 T	19191	77,9	0,0	1507	3,4	0,0	19513	8,1	0,0	1966	0,5	0,0
22 A MOINS DE 24 T	0,0	0,0	203,1	4103	9,1	203,1	0	0,0	204,2	4210	1,2	204,2
24 A MOINS DE 26 T	0,0	0,0	0,0	16477	36,7	0,0	0	0,0	0,0	16536	4,6	0,0
26 T ET PLUS	0,0	0,0	0,0	16856	37,5	0,0	0	0,0	0,0	17021	4,8	0,0
HORS CODE ROUTE	0,0	0,0	0,0	30	0,1	0,0	0	0,0	0,0	106	0,0	0,0
TOTAL CAMIONS	24623	100	182,5	44925	100	182,5	239865	100	149,1	357540	100	149,1

Evidemment, ces constats globaux masquent les différences qui existent entre les différents types de véhicules. Si l'on reste au niveau des classes de tonnages les plus élevés, les autres cadres du tableau montrent qu'il n'y a qu'une quantité négligeable de camions et de remorques qui possèdent une charge utile supérieure ou égale à 20 T. Par contre, le nombre de semi-remorques de charge utile supérieure ou égale à 20 T est passé de 78 à 87% de l'ensemble des semi-remorques, en 10 ans.

Pour les classes de tonnages inférieurs à 1,5 T, on observe des proportions inverses : 47,5% des camions en 1978 et 56,5% en 1988, ainsi que 58% des remorques en 1978 et 70,1% en 1988, possédaient une charge utile inférieure à 1,5 T, contre un pourcentage parfaitement négligeable (et qui, de plus, connaît une baisse absolue) de semi-remorques.

Si l'on envisage les classes de moins de 3,5 T de charge utile, plus des trois quarts des camions et des remorques, font partie de ces classes de charge utile, en 1988.

Les indices du tableau font bien apparaître, en ce qui concerne les camions et plus encore les remorques, une double poussée à la hausse, pour les classes de tonnages inférieurs à 3 T et pour les classes de tonnages supérieurs à 16 T. Les classes de tonnages les plus délaissées sont comprises entre 4 et 7 T, pour les mêmes types de véhicules.

Toutefois, en valeur absolue, on peut dire que l'on va vers un plus grand nombre de petits camions et de petites remorques (et cette tendance pondère lourdement l'ensemble), alors que pour les semi-remorques, le phénomène est radicalement inverse, mais la pondération de ces dernières reste très faible par rapport à l'ensemble des véhicules.

12. LE PARC TOTAL SELON LE REGIME DE TRANSPORT

Le graphique n° 33 présente l'évolution récente des parcs compte d'autrui et compte propre, tous véhicules confondus. Le graphique n° 34 présente une ventilation selon le type des véhicules (camions, remorques et semi-remorques).

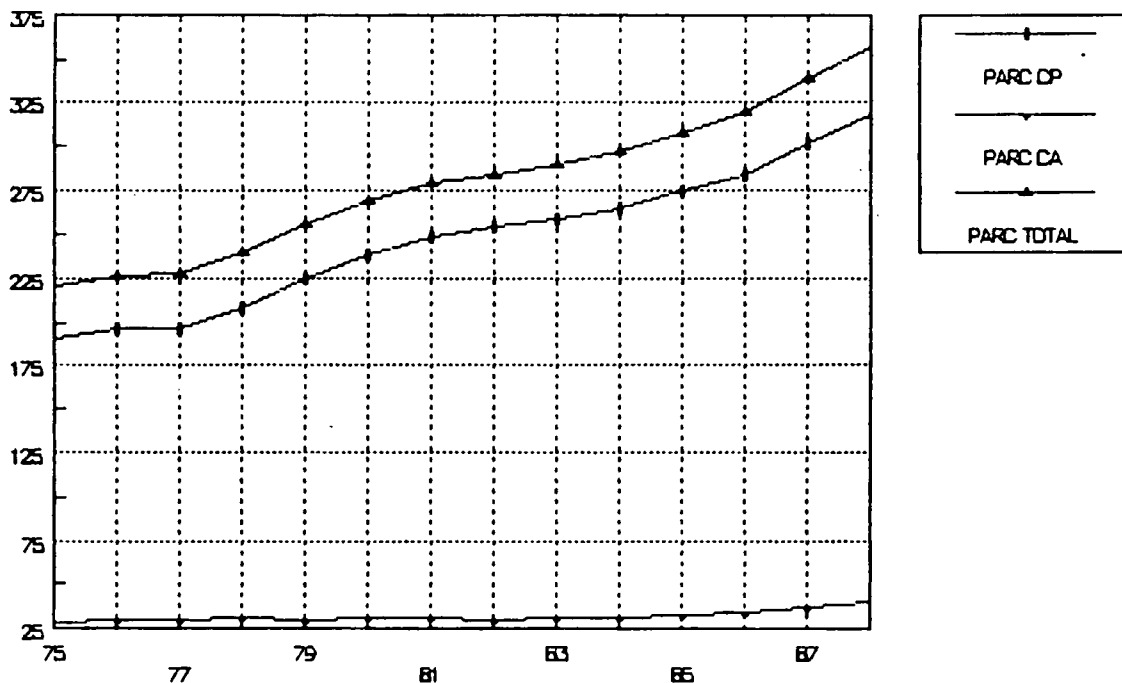
Si nous avons choisi de présenter le graphique n° 33, c'est simplement pour montrer la disproportion énorme qui existe entre le nombre total de véhicules pour compte propre (190.289 (86,7% du parc total) en 1975 et 317.492 (88,8%) en 1988) et celui de compte d'autrui (29.124 (13,3%) en 1975 et 40.048 véhicules (11,2%) en 1988).

Si le parc de véhicules pour compte d'autrui s'est accru de 37,5% sur la période, celui de compte propre s'est accru de 66,8% et le parc global de 63%. La croissance du parc compte propre, après avoir marqué le pas jusqu'en 1977, reprend jusqu'en 1981, se stabilise jusqu'en 1984 et s'accroît à nouveau depuis (on retrouve l'allure du graphique n° 32).

Le parc compte d'autrui stagne au contraire jusqu'en 1982, connaît ensuite pendant trois ans une faible croissance (+10% sur la période 82-85) et semble enfin avoir amorcé un décollage, à un rythme un peu supérieur à celui du compte propre (+23% entre 1985 et 1988). La part du compte d'autrui, après être tombée à 10,4% du nombre total de véhicules en 1982 (29.550 véhicules) tend à remonter depuis 1985.

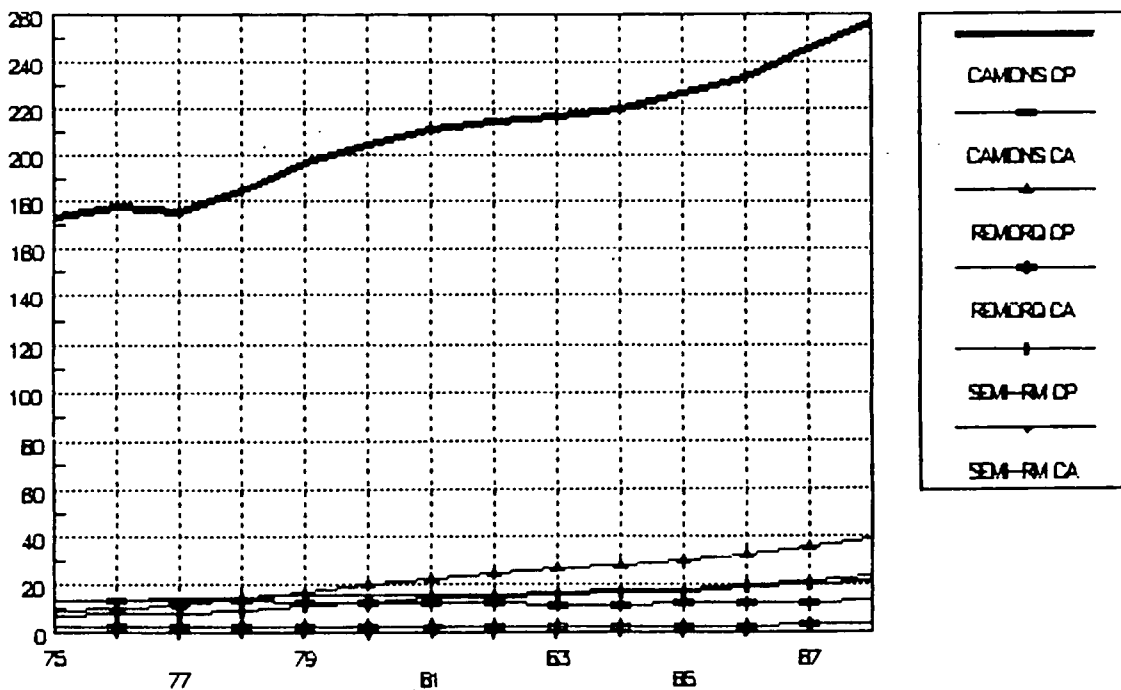
Graphique n° 33

Evolution globale des parcs compte d'autrui et compte propre, de 1975 à 1988 (en milliers de véhicules)



Graphique n° 34

Evolution des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, de 1975 à 1988 (en milliers de véhicules)



Le graphique n° 34 détaille la situation selon les types de véhicules utilisés par chaque régime de transport. Le compte propre dispose de 95% des camions (256.406) en 1988 contre 92,7% (174.094) en 1975. La hausse du parc est de 47% sur la période et s'effectue de manière continue, même si l'on observe un ralentissement entre 1981 et 1984.

Le compte d'autrui ne dispose que de 13.495 camions en 1988 contre 13.727 en 1975. On note qu'il y a une diminution du nombre absolu de camions détenus par les entreprises pour compte d'autrui. Cependant, les données font apparaître une légère remontée depuis 1984 (11.515 camions).

Le caractère hégémonique du compte propre s'exerce également au niveau des remorques (8.926 (80,2%) en 1975 et 39.297 (92%) en 1988). La croissance, régulière, depuis 1975 est bien plus élevée que pour les camions. Le parc des remorques compte propre a en effet été multiplié par quatre en treize ans.

Pour le compte d'autrui, la situation est moins explosive, bien que son parc de remorques ait crû de 55%, dans le même temps, passant de 2.210 en 1975 à 3.417 en 1988. Dans ce cas encore, ce parc a stagné jusqu'en 1985, augmentant ensuite de plus de 50% entre 1985 et 1988.

Il n'y a que pour les semi-remorques que le compte d'autrui arrive en tête, encore sa part s'est-elle considérablement amenuisée en treize ans. On a en effet 13.187 semi-remorques (64,5% du total des semi-remorques) pour le compte d'autrui en 1975 et 23.136 (51,5%) en 1988. Le compte propre, possédait 7.269 semi-remorques en 1975 et 21.789 en 1988. Pour le compte d'autrui, l'accroissement absolu est de 75% sur la période d'analyse, mais le compte propre, dans le même temps, a vu tripler le nombre de ses semi-remorques. Notons qu'ici encore le parc compte d'autrui a stagné jusqu'en 1982, avant de connaître un accroissement un peu conséquent (+51% entre 1982 et 1988).

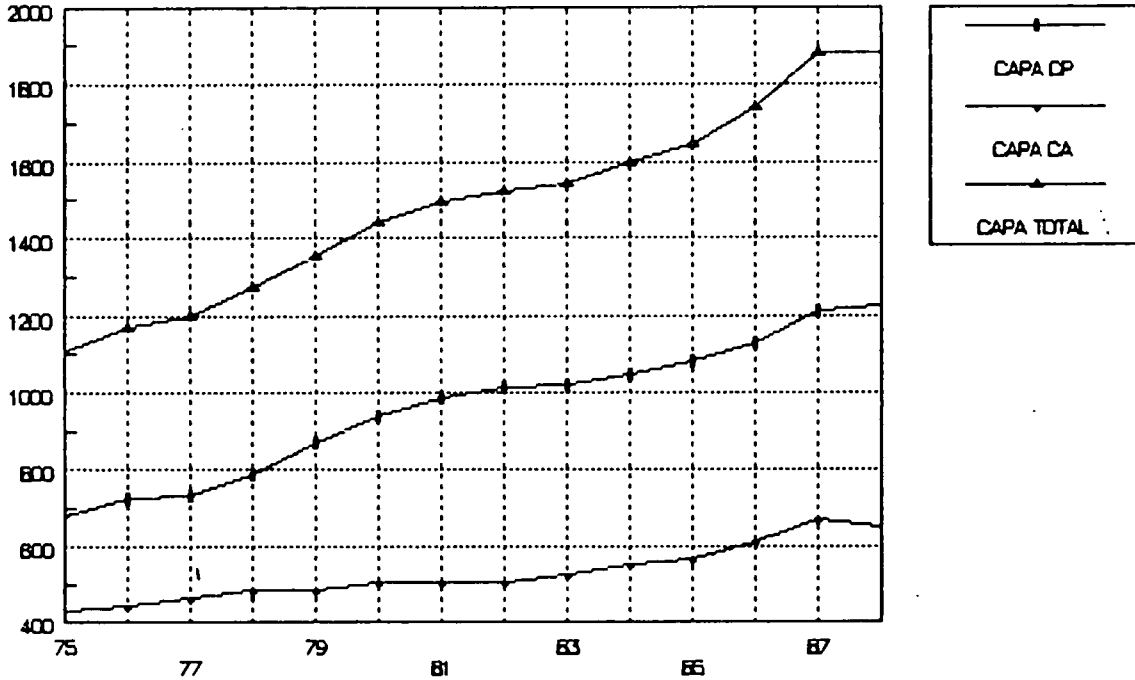
Pour chaque type de véhicules, s'il est incontestable que le compte d'autrui a perdu du terrain sur le compte propre, on remarque cependant un changement de tendance, autour de l'année 1984. Le nombre de véhicules du parc compte d'autrui tend manifestement à la hausse depuis trois ou quatre ans, contrairement aux années précédentes, caractérisées par une stagnation, voire une décroissance en ce qui concerne les camions. S'agit-il dès lors d'une certaine façon de la fin d'une longue période de difficultés, consécutives à la crise économique ? Quoiqu'il en soit, la part des différentes composantes du parc compte d'autrui ne diminue plus depuis 1984, et nous tenterons, dans la suite, de vérifier ce premier constat.

Les graphiques n° 35 et 36, construits sur le modèle des précédents, illustrent d'une part l'évolution de la capacité totale des parcs compte d'autrui et compte propre, d'autre part l'évolution de cette même capacité, selon les différents types de véhicules.

A l'évidence, la situation du compte d'autrui, au regard de la capacité totale des véhicules de sa flotte, est moins inconfortable que précédemment. Toutefois, jusqu'en 1983-84, le compte propre a gagné en part sur le compte d'autrui, comme le montre l'évolution des courbes du graphique n° 35. En 1975, la part du compte d'autrui, dans la capacité totale du parc de véhicules était de 38,5% (427.608 T) et de 34,8% (655.121 T) en 1988. Pour le compte propre, on a respectivement 61,5% (681.961 T) et 65,2% (1.226.462 T).

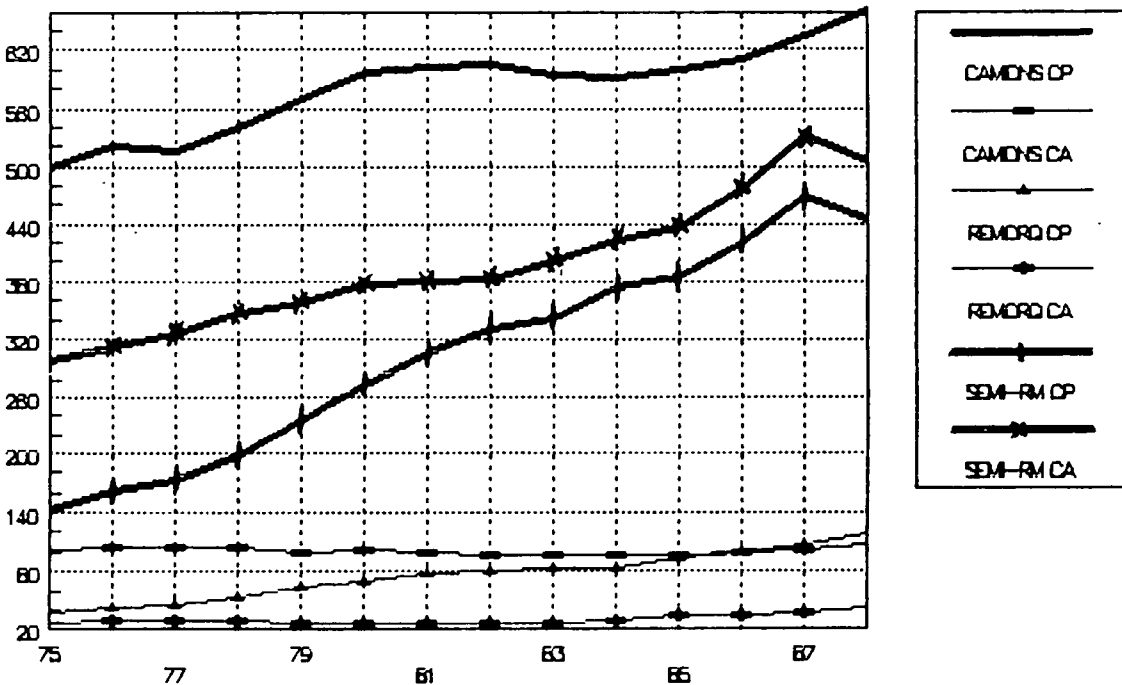
Graphique n° 35

Evolution de la charge utile globale des parcs compte d'autrui et compte propre, de 1975 à 1988 (en milliers de tonnes)



Graphique n° 36

Evolution de la charge utile des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, de 1975 à 1988 (en milliers de tonnes)



Comme précédemment pour le nombre de véhicules, on observe une stabilisation de la part de chaque régime depuis 1983-84. Si, sur les treize années, le compte propre a crû plus vite (+80%) que le compte d'autrui (+53%), depuis 1984 le compte d'autrui croît un petit peu plus vite (19%) que le compte propre (17%).

Connaissant les capacités de charge utile et le nombre de véhicules, il est aisé de déterminer la capacité moyenne des véhicules de chacun des parcs compte d'autrui et compte propre. Le calcul est riche d'enseignements. La capacité moyenne d'un véhicule compte d'autrui en 1975 était de 14,7 T et de 16,4 T en 1988 (+11% d'augmentation de la capacité moyenne d'un véhicule sur la période). Pour le compte propre, la situation est tout autre : 3,6 T en 1975 et 3,9 T en 1988 (+8%). Globalement, la capacité moyenne des véhicules, compte d'autrui et compte propre confondus, est passée de 4,1 T en 1975 à 4,3 T en 1988 (+5%).

C'est à ce niveau que le compte d'autrui remonte son handicap par rapport au compte propre et ce fait explique largement pourquoi, en termes de trafic (voir les points 3. et 4. du chapitre 4), la situation du compte d'autrui est nettement plus favorable, surtout au niveau international où il prend nettement l'avantage sur le compte propre.

Si l'on considère les types de véhicules, le graphique n° 36 fait apparaître des évolutions contrastées. En ce qui concerne les semi-remorques, le rattrapage que nous avons constaté sur le nombre de véhicules se retrouve ici, en termes de capacité. Toutefois, on remarque qu'à partir de 1982-84, une certaine stabilisation s'installe, reflétée par l'évolution similaire des deux courbes. En 1975, la capacité des semi-remorques du compte d'autrui était de 298.152 T (67,4% de la capacité totale) et de 505.612 T (53,1%) en 1988 (+70% en 13 ans). Pour le compte propre, on passe de 144.258 T en 1975 à 445.681 T en 1988 (+115%).

Lorsqu'on considère l'évolution des capacités par véhicules, les données ont de quoi surprendre car la charge utile moyenne d'une semi-remorque du compte d'autrui est passée de 22,6 T en 1975 à 21,9 T en 1988, c'est-à-dire qu'il y a une diminution absolue de l'ordre de 3%. Pour le compte propre, la charge utile moyenne d'une semi-remorque est passée de 19,8 T à 20,5 T (environ 3,5% de hausse).

En ce qui concerne les camions, alors que la capacité des camions du compte propre augmente de 32%, celle du compte d'autrui stagne, après être tombée au plus bas en 1982. Pour le compte propre, cette capacité était de 500.348 T (82,8%) en 1975 et de 661.957 T (86%) en 1988. Pour le compte d'autrui, elle est passée de 103.593 T (17,2%) à 107.760 T (14%).

Contrairement aux semi-remorques, la charge utile moyenne unitaire s'élève de 7,6 T en 1975 à 8 T en 1988 pour le compte d'autrui (+5%), alors qu'elle diminue de 2,9 à 2,6 T pour le compte propre (-10%).

Enfin, la capacité globale des remorques du compte propre passe de 37.355 T (59,1% de la capacité totale des remorques) en 1975 à 118.824 T (74%) en 1988 (+218%). Celle des remorques du compte d'autrui passe de 25.863 T à 41.749 T (+61% seulement).

Cette progression très importante pour le compte propre, et visible sur le graphique n° 36, a pour conséquence un dépassement de la capacité des camions du compte d'autrui par les seules remorques du compte

propre en 1987 et 1988. La charge utile moyenne unitaire passe de 4,2 T à 3 T entre 1975 et 1988 pour le compte propre (-29%). Celle du compte d'autrui passe de 11,7 T à 12,2 T (+4%).

En résumé, pour ce qui a trait aux charges utiles moyennes unitaires par type de véhicules et par régime de transport, on peut retenir les éléments suivants : tous véhicules confondus, la capacité des véhicules du compte d'autrui est 4,2 fois plus élevée que celle du compte propre (pour les semi-remorques 1,1 fois, pour les camions 3,1 fois et pour les remorques 4,1 fois).

Enfin, nous apporterons deux précisions. La première, pour signaler que les statistiques officielles comptabilisent à part les tracteurs de semi-remorques, sans faire état de la ventilation compte d'autrui-compte propre. Evidemment, de manière globale, le nombre de tracteurs a crû, à l'instar du nombre de semi-remorques. En 1975, on comptait 15.152 tracteurs et 23.308 en 1988, soit 54% d'augmentation en treize ans, ce qui est très inférieur à celle du nombre total de semi-remorques (+120%).

La seconde concerne une distinction faite entre les camionnettes (dont la masse maximale autorisée n'atteint pas 3,5 T) et les camions (dont la masse maximale autorisée peut excéder 3,5 T). En 1978, on recense ainsi 91.760 camions, dont 27.750 ont une masse maximale autorisée inférieure à 3,5 T et 64.010 supérieure ou égale à 3,5 T, et 178.141 camionnettes de masse maximale autorisée inférieure à 3,5 T.

Il eut été intéressant de pouvoir n'envisager que les véhicules de masse maximale autorisée supérieure ou égale à 3,5 T, soit 23,7% seulement des 269.901 recensés, mais les statistiques officielles envisagent tous leurs tableaux, y compris ceux du trafic, sur la base la plus large, que nous avons donc utilisée.

13. LE PARC DES VEHICULES POUR COMPTE D'AUTRUI

Les statistiques qui suivent et que nous utilisons également dans le point 14. sont différentes de celles que nous venons d'utiliser et qui serviront à nouveau de base à l'analyse des trafics (points 3. et 4.). Les données courantes sont en effet établies par le Ministère des Communications, Administration des Transports, Direction C1, sur la base des autorisations et certificats de transport délivrés aux entreprises, et non plus sur la base de l'Inspection automobile des véhicules. Il en résulte les biais suivants qu'il sied d'avoir présents à l'esprit :

- de manière générale, les statistiques obtenues sur la base des autorisations et certificats de transport sont surestimées car, si les chiffres sont théoriquement exacts, c'est sans compter que dans la réalité, il existe des entreprises "dormantes", c'est-à-dire qui ont suspendu, pour un certain temps leurs activités de transport. Il y a aussi un certain nombre de véhicules "morts", en ce sens qu'ils ont été retirés de la circulation alors que, pour de multiples raisons, les autorisations de transport correspondantes ont été conservées par les entreprises. Il peut enfin y avoir un certain double emploi au niveau du nombre d'entreprises, puisque certaines d'entre elles possèdent à la fois un P et un V.

- par la voie du système de la double autorisation, imposée en cas de location de véhicules, l'une au nom du loueur, l'autre au nom du locataire, tous les véhicules de location par les transporteurs professionnels sont repris deux fois dans les statistiques établies par l'Administration des Transports.

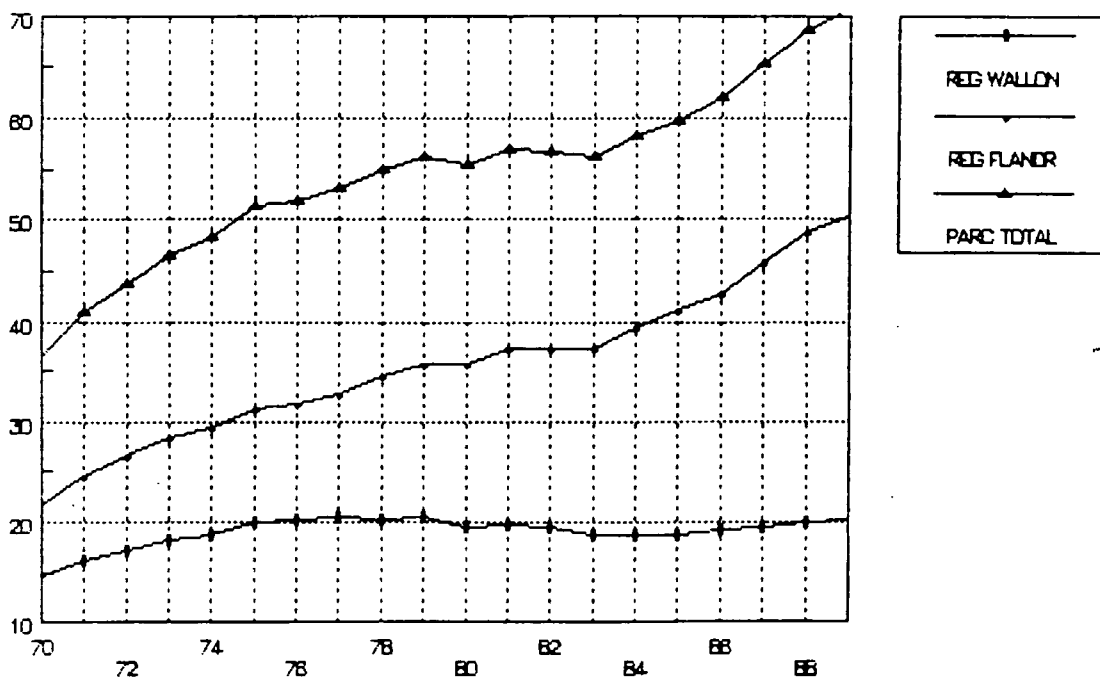
Dans la pratique donc, les véhicules "morts" et les véhicules de location expliquent, dans une large mesure, les différences qu'on rencontre en comparant les données établies sur la base des certificats et autorisations de transport et celles établies sur la base du parc des véhicules utilitaires soumis à l'inspection automobile.

Cette différence méthodologique n'induit, par contre, aucun biais sensible sur la charge utile moyenne par véhicule (en effet, si le nombre de véhicules est surestimé, la capacité globale de ces derniers l'est aussi).

Le graphique n°37 présente l'évolution du nombre de véhicules (tous types confondus) par région, entre 1970 et 1989 (valeurs au 1^{er} janvier). Les données incluent le nombre de tracteurs de semi-remorques.

Graphique n° 37

Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui, par région, de 1970 à 1989 (en milliers de véhicules)



Globalement, en 1970, on dénombre 36.467 véhicules dont 14.779 en région wallonne et 21.688 en région flamande. En 1989, sur 70.674 véhicules, on en recense 20.380 en région wallonne et 50.294 en région flamande. Par rapport au nombre total de véhicules, on avait 6.249 tracteurs en 1970 et 18.455 en 1989. Le parc wallon s'est accru de 37,9% en 19 ans et

sa part vis-à-vis de la Flandre est passée de 40,5% à 28,8% entre 1970 et 1989. Le parc flamand a crû de 131,9% et l'importance de son parc de 59,5% à 71,2%.

Si l'on raisonne au niveau des provinces, par rapport à 1970, le parc compte d'autrui de chaque province s'est accru en 1989 ; le Brabant francophone qui, avec 59% de hausse sur la période, réalise le meilleur score des provinces francophones, connaît cependant une stagnation depuis 1983, après une baisse continue entre 1979 et 1983, elle-même précédée d'une forte croissance de 1970 à 1975. Les autres provinces wallonnes stagnent toutes, sauf le Luxembourg qui reste toutefois, en valeur absolue, la moins bien pourvue en la matière.

Si en 1970, il n'y avait que deux provinces flamandes en tête (Anvers et la Flandre-Occidentale), il y en a désormais quatre (la Flandre-Orientale et le Brabant néerlandophone sont venus s'ajouter aux deux précédentes) et l'écart se creuse, notamment depuis 1983-84. Seul le Limbourg, malgré 134,7% de hausse depuis 1970 reste en-deça de certaines provinces francophones, tout en s'en rapprochant rapidement depuis 1985.

En 1989, en ordre décroissant, du nombre de véhicules, on trouve Anvers (17.625), la Flandre-Occidentale (11.109), la Flandre-Orientale (9.651), le Brabant néerlandophone (7.642), le Brabant francophone (6.776), Liège (5.664), le Hainaut (5.318), le Limbourg (4.267), Namur (1.431) et le Luxembourg (1.191).

On constate donc que les difficultés économiques, démographiques et sociales de la Wallonie se reflètent dans l'évolution du nombre de véhicules, si l'on considère ce dernier comme un indicateur, parmi d'autres, du niveau de l'activité économique. On retrouve ici des éléments qui corroborent nos analyses globales du chapitre 1, au sujet du dynamisme des régions.

Si l'on s'en tient au secteur des transports, on remarque que ce sont essentiellement, pour ne pas dire exclusivement, les provinces flamandes qui alimentent la reprise du compte d'autrui depuis quelques années (1983-84), ainsi que nous l'avons déjà perçu dans le point précédent. La province d'Anvers, à elle seule, avec près de 90% de hausse sur la période, représente 35% du parc flamand et un quart du parc total des véhicules pour compte d'autrui !

Le graphique n° 38 donne une autre approche de l'évolution récente du parc de véhicules du compte d'autrui, selon le type des véhicules. Dans ce cas, les tracteurs ne sont pas compris et le graphique est établi sur la base de 37.354 véhicules en 1973 et de 52.219 en 1989.

Pour conserver une lisibilité suffisante au graphique, nous n'avons représenté que les types de véhicules les plus nombreux. Précisons que les données dont nous disposons font état, en 1989, de 747 tapissières (camions bâchés légers spécialement aménagés pour les déménagements), 221 véhicules isothermes, 82 réfrigérants, 868 frigorifiques et 477 triqueballes (camions destinés au transport des fûts d'arbres).

Certains types de véhicules sont nettement plus utilisés en 1989 relativement à 1973, et deux catégories notamment : -les véhicules bâchés, dont le nombre passe de 3.944 en 1973 à 10.841 en 1989 (75%

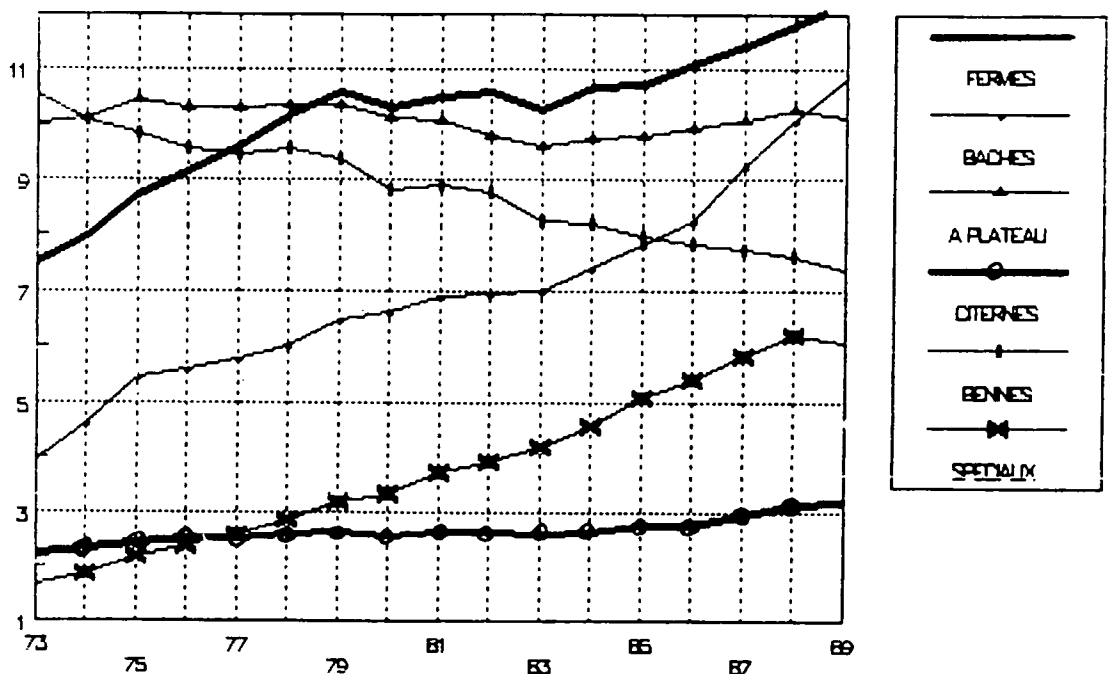
d'augmentation en 16 ans), et la part dans l'ensemble des véhicules de 10,6% à 20,8% ; -les véhicules spéciaux, qui augmentent de 1.960 à 6.038 (+157%) pour une part passant de 4,5% à 11,6%.

Les véhicules fermés progressent plus modestement de 63% (stagnation entre 1979 et 1985), allant de 7.513 à 12.223, pour une part dans l'ensemble des véhicules passant de 20,1% à 23,4%.

D'autres catégories importantes, au niveau de leur part de marché, régressent : -les véhicules à plateau (+1% sur 16 ans) voient leur nombre absolu stagner (10.031 en 1970 et 10.144 en 1989, après une chute à 9.621 en 1983) et leur part diminuer de 26,9% à 19,4% ; -les véhicules à bennes (-30%) passent de 10.559 à 7.371, dont la part diminue considérablement de 28,3 à 14,1%.

Graphique n° 38

Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui, selon le type, de 1973 à 1989 (en milliers de véhicules)



L'ensemble des cinq types de véhicules précédents représente près de 90% du parc total du compte d'autrui en 1988, ce qui était déjà le cas en 1973.

A elles deux, les catégories de véhicules les plus traditionnelles (camions fermés et bâchés) forment aujourd'hui près de 45% du parc contre 30% en 1973. Cette année-ci, les véhicules à plateau et à bennes représentaient à eux seuls 55% du parc contre un tiers seulement aujourd'hui.

Cette évolution est naturellement à relier aux modifications intervenues dans la nature des produits transportés. Ainsi (voir le point 34. du chapitre 2), la part des minéraux et matériaux de construction a

notablement diminué entre 1978 et 1986. D'autres types de marchandises ont pris le relais, en particulier les produits manufacturés (NST 9) et les denrées alimentaires (NST 1). Il est bien évident que cette mutation a dû s'accompagner également de celle du parc, dans la mesure où les caractéristiques des "nouveaux" produits transportés nécessitaient des véhicules aux spécificités différentes de celles qui prévalaient au début des années 70.

2. LES ENTREPRISE DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

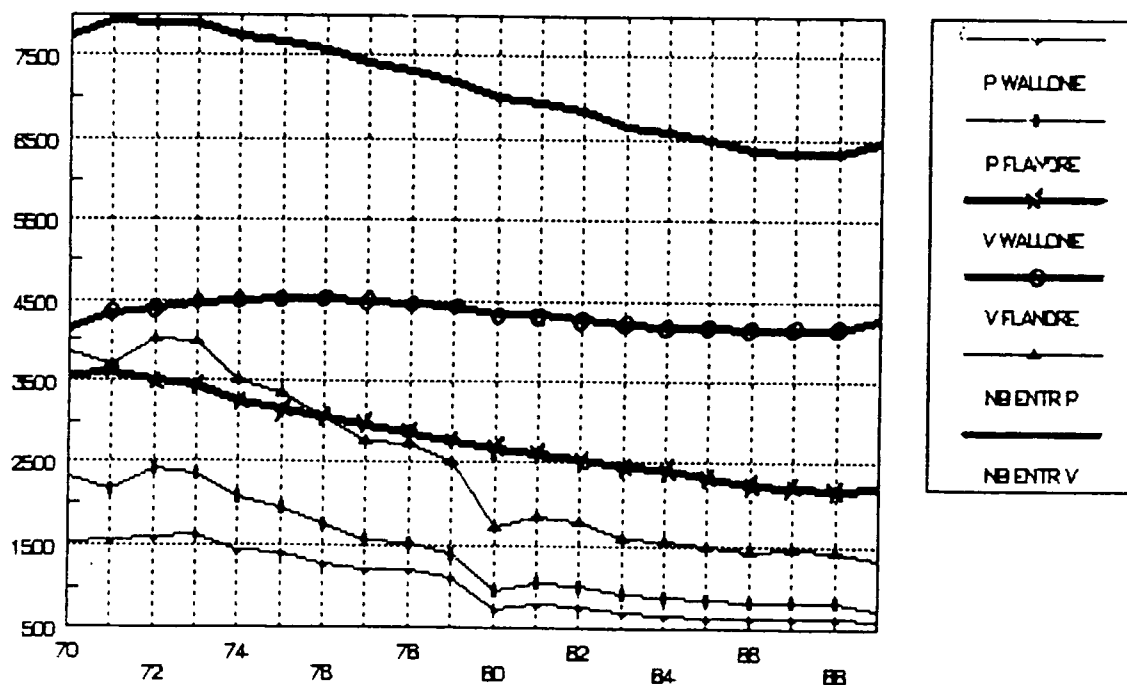
21. EVOLUTION DU NOMBRE DES ENTREPRISES SELON LES LICENCES DE TRANSPORT

Rappelons que les données utilisées ici, qui émanent de l'Administration des Transports, sont un peu surestimées du fait que certaines entreprises possèdent à la fois des certificats de transport (P), qui n'autorisent des transports que dans un rayon limité à 75 km (depuis le 1/11/87, contre 25 km auparavant) autour de la commune du siège d'exploitation de l'entreprise et des autorisations générales de transport national (V), qui permettent les transports sur l'ensemble du territoire belge.

Par ailleurs, les entreprises qui n'exploitent que des véhicules d'une charge utile inférieure à 500 kg ne sont pas prises en compte, puisqu'elles ne sont pas passibles du régime des licences de transport.

Graphique n° 39

Evolution du nombre d'entreprises, selon la licence de transport et la région, entre 1970 et 1989



Sur le graphique n° 39, nous avons superposé deux types de renseignements. D'une part l'évolution, de 1970 à 1989 (au 1^{er} janvier), du nombre d'entreprises possédant un P ou un V, d'autre part l'évolution de ces mêmes catégories de licences selon la région linguistique.

Si l'on considère le nombre total de licences, la tendance est nettement décroissante depuis 1973, de manière quasiment régulière, sauf en 1980 (-10,4% en un an). De 11.579 entreprises possédant un P ou un V en 1970, on passe à 7.784 en 1989, soit -32,8%. Une explication à la chute brutale observée en 1980, et qui affecte beaucoup plus les entreprises titulaires d'un P (-817 entreprises en 1980), est donnée par la mise en oeuvre de l'arrêté royal du 5/9/78, qui a modifié le règlement général relatif aux transports de marchandises pour compte d'autrui. A partir de cette date, en effet, les entreprises de crédit-bail ne sont plus considérées comme effectuant des transports rémunérés de marchandises et sont donc dès lors exclues de la statistique. Par ailleurs le transfert des autorisations de transport a été rendu plus difficile (voir chapitre 3) et un certain nombre d'entreprises souhaitant cesser leur activité n'ont pu réunir les nouvelles conditions requises pour un transfert éventuel.

De façon générale, on note que la situation s'est dégradée beaucoup plus nettement pour les entreprises P (3.846 en 1970 et 1.327 en 1989, soit -65,5%) que pour les entreprises V (7.733 en 1970 et 6.457 en 1989, soit -16,5%). De plus, cette diminution, si elle est régulière pour les entreprises V, entre 1971 et 1988 (car on note, pour la première fois depuis 1971, un redressement de 2% en 1989), est beaucoup plus chaotique pour les entreprises P. Pour celles-ci, on observe d'abord une période de stabilité (1970-73), ensuite de diminution de 36% entre 1973 et 1979, puis l'effondrement de 1980 (-32,3% en un an), suivi d'une légère remontée, enfin une nouvelle décroissance continue depuis 1981 (-28,5% entre 1981 et 1989).

L'Institut du Transport Routier belge avance plusieurs explications à cette forte diminution du nombre des entreprises P. L'organisation même de l'accès au marché, en Belgique, suppose logiquement un glissement progressif des entreprises P vers les entreprises V, puisque c'est seulement avec une autorisation de transport national que les transporteurs peuvent d'abord couvrir le territoire national et, dans un second temps, espérer avoir accès au marché international.

Par ailleurs, et nous le confirmons dans la suite (voir le graphique n° 40), les entreprises P sont essentiellement des petites entreprises qui, pour les 4/5, ne possèdent qu'un ou deux véhicules. Une enquête de l'ITR de 1975 a montré qu'une forte proportion de ces petites entreprises exercent également des activités autres que le transport routier proprement dit. Il est dès lors supposé que, compte tenu de la conjoncture défavorable de ces dernières années, une partie de ces entreprises a préféré renoncer à son activité transport.

Enfin, le rayon d'action limité des entreprises P suppose qu'elles puissent obtenir des transports très localisés. L'ère des grands chantiers publics (tunnels, autoroutes, ...) mis en oeuvre durant les années 60 a sans doute favorisé l'accès au marché de nombreux petits transporteurs, détenteurs d'un P (époque qui coïncide avec la mise en application de la loi de 1960, qui marque la fin d'une politique restrictive vis-à-vis de la route). Le ralentissement du rythme des constructions publiques depuis le milieu des années 1970 a nécessairement eu un effet négatif sur ces entreprises. Signalons au passage que la forte diminution du nombre de

véhicules à bennes depuis 15 ans coïncide avec ce constat (les travaux publics nécessitent plus volontiers ce type de véhicules, leur diminution a également entraîné celle des véhicules correspondants).

Les dispositions légales de l'arrêté royal du 5/9/78, instaurant le certificat de capacité professionnelle obligatoire pour le transport national ont pu également décourager un certain nombre de candidats-transporteurs.

La conjonction de ces divers éléments, auquel on peut ajouter le coût élevé des capitaux à mettre en oeuvre et la concurrence intensive, génératrice d'une pression à la baisse sur le prix des transports, n'a pu qu'entraîner une diminution du nombre des entreprises P. Sans doute est-ce, malgré tout, une bonne chose en termes d'assainissement du marché.

Toutes ces raisons tendent du même coup à expliquer, a contrario, pourquoi la diminution du nombre d'entreprises V a été nettement plus faible que pour les entreprises P. Toutefois si le nombre d'entreprises V est lui même en baisse, c'est largement à cause de la stagnation du trafic total, elle-même conséquence de la conjoncture économique générale.

Signalons enfin que la part des entreprises P a évidemment diminué, passant de 33,2% (66,8% pour les entreprises V) à 17% (83% pour les entreprises V).

A cette évolution globale, vient s'ajouter celle qu'on constate entre les régions belges. Toutes licences confondues, on note que la Wallonie résiste moins bien que la Flandre à la tendance en baisse observée. La Wallonie passe de 5.102 entreprises en 1970 à 2.778 en 1989 (-45,6%), la Flandre de 6.477 à 5.006 (-22,7%). De manière plus ou moins importante, toutes les provinces voient diminuer leur nombre d'entreprises de transports routiers pour compte d'autrui. La Flandre-Occidentale (-12%) et Anvers (-15%) sont celles qui résistent le mieux, le Hainaut (-52%) et Liège (-43%) celles qui s'effondrent le plus.

La chute des entreprises P, quelle que soit la région, est plus prononcée que celle des entreprises V, comme on pouvait s'y attendre. En Wallonie, les entreprises P diminuent de 69% (1.520 entreprises en 1970 et 594 en 1989), alors que les entreprises V ne baissent que de 39% (3.582 en 1970 et 2.184 en 1989). En Flandre, les entreprises P baissent de 69%, passant de 2.326 à 733, alors que les entreprises V résistent bien (+3%), passant de 4.151 à 4.273. Pour la Flandre, en 1989, seuls le Brabant néerlandophone et le Limbourg ont un nombre d'entreprises V inférieur à celui de 1970.

Le contraste est saisissant entre les deux régions. Si les entreprises P résistent mieux en Wallonie qu'en Flandre, par contre les entreprises V voient leur nombre continuer à décroître en Wallonie alors qu'en Flandre, ce nombre est stabilisé, voire en augmentation depuis 1983-85 pour la Flandre-Occidentale, la Flandre-Orientale et Anvers. On peut supposer que, contrairement à la Wallonie, le dynamisme des entreprises flamandes s'est traduit par un glissement des entreprises P vers les entreprises V. Il est difficile d'expliquer autrement la forte diminution des entreprises P, tandis que les entreprises V voient leur nombre à peu près stable depuis le début de la période et même remonter depuis 1987 (+3,5% entre 1987 et 1989 pour les entreprises V flamandes). La part globale de la

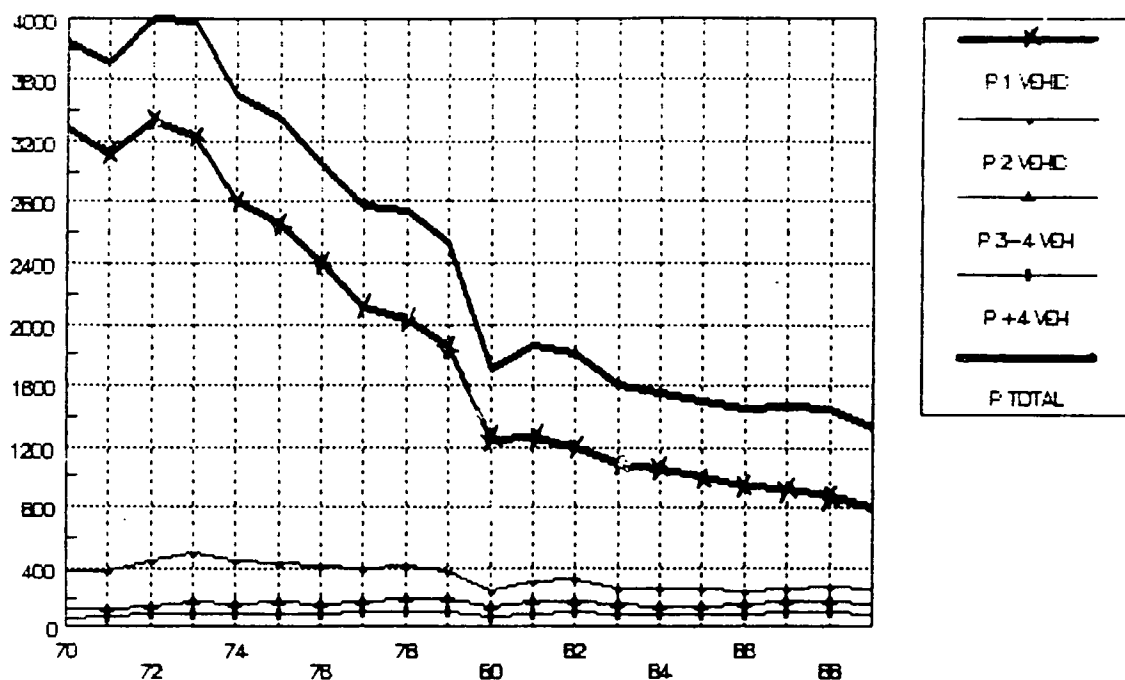
Wallonie a chuté de 44% à 35,7% en 19 ans. Sa part en entreprises P a augmenté de 39,5% à 44,8% mais sa part en entreprises V a diminué de 46,3% à 33,8%.

22. EVOLUTION DU NOMBRE DES ENTREPRISES SELON LE NOMBRE DE VEHICULES

Les graphiques n° 40 et n° 41 présentent l'évolution du nombre d'entreprises selon le nombre de véhicules. Les statistiques recueillies par l'ITR retiennent six catégories : un véhicule, 2 véhicules, 3 ou 4, de 5 à 10, de 11 à 20 et plus de 20 véhicules. Pour la clarté des graphiques, nous avons regroupé les trois dernières catégories en une seule (plus de 4 véhicules), compte tenu du faible nombre d'entreprises de celles-ci. Le graphique n° 40 montre l'évolution des entreprises P et le graphique n° 41 celle des entreprises V.

Graphique n° 40

Evolution du nombre d'entreprises P, selon le nombre de véhicules, entre 1970 et 1989

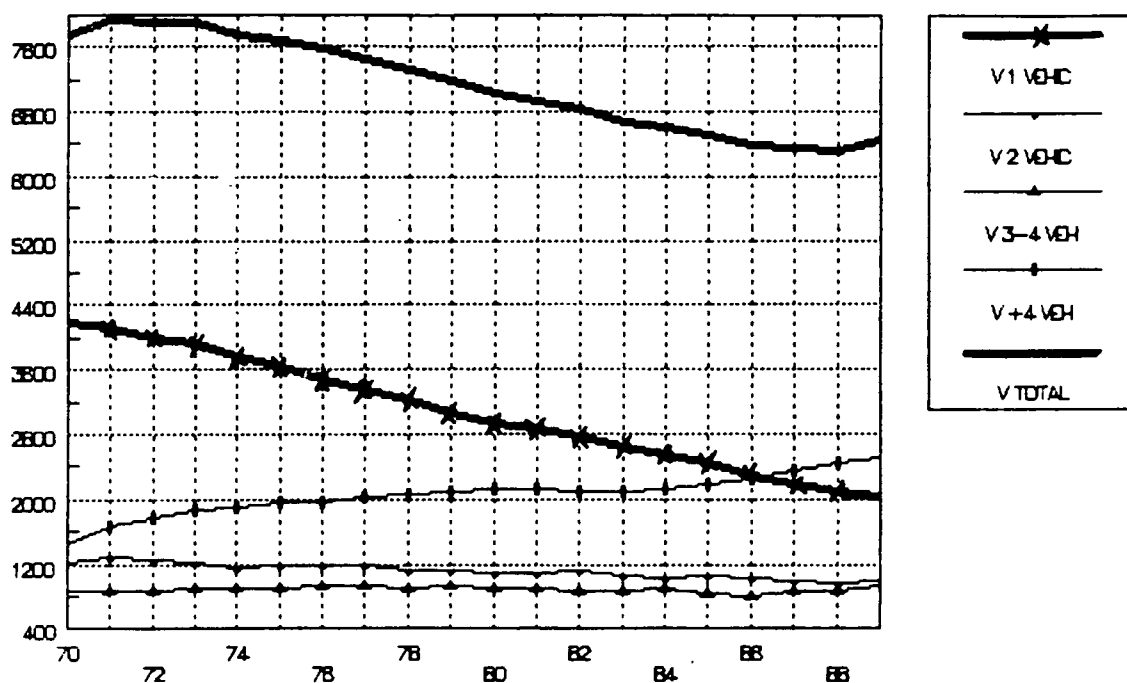


Précisons toutefois, avant analyse, qu'une entreprise qui dispose, par exemple, d'un tracteur et de 3 semi-remorques est considérée comme possédant 4 véhicules, tout comme le possesseur de 4 camions. D'un point de vue purement économique, les deux entreprises n'ont évidemment pas le même poids, mais la notion de véhicule à moteur n'apparaît pas dans les statistiques actuellement disponibles.

Par ailleurs, les entreprises de location de véhicules possèdent en général un parc conséquent. De ce fait, les données concernant les grandes entreprises (plus de 20 véhicules) sont perturbées par ces entreprises de location qui, si elles sont comptabilisées statistiquement, ne sont évidemment pas de véritables entreprises de transport.

Graphique n° 41

Evolution du nombre d'entreprises V, selon le nombre de véhicules, entre 1970 et 1989



Enfin, ce qui apparaît grand à l'échelle de la Belgique ne l'est plus nécessairement en termes de comparaison avec d'autres pays, notamment à l'horizon du grand marché de 1993.

Ces remarques étant faites, focalisons notre attention sur les entreprises détentrices d'un certificat de transport (P). Le graphique n° 40 vient corroborer les analyses précédentes. Ce sont bien les entreprises de très petites tailles qui constituent l'essentiel des entreprises P et leur nombre a effectivement chuté de manière très importante depuis 20 ans. Le nombre des entreprises ne possédant qu'un seul véhicule a été divisé par 4 depuis 1970, passant de 3.290 à 808. Entre 1979 et 1980, un tiers des entreprises de un véhicule ont disparu sans retour. Pour les entreprises de deux véhicules, la baisse a été de près de 30% sur l'ensemble de la période (de 371 à 265), et l'on observe une stabilisation depuis 5 ou 6 ans, mais en 1980 un tiers de ces entreprises ont disparu.

Par contre, pour les autres catégories d'entreprises, on note une hausse (sauf pour la catégorie plus de 20 véhicules qui n'est pas significative, avec 6 entreprises en 1970 et 2 seulement en 1989). On a 28% d'entreprises de 3 ou 4 véhicules de plus en 1989 par rapport à 1970 (158

contre 123), 66% d'entreprises de 5 à 10 véhicules de plus (83 contre 50) et 83% d'entreprises de 11 à 20 véhicules de plus (11 contre 6), ce qui n'est guère significatif non plus dans ce cas.

En 1970, les entreprises d'un véhicule représentaient 85,5% de l'ensemble des entreprises P contre 60,9% en 1989. Celles de deux véhicules respectivement 9,7% et 20%. Celles de 3 et 4 véhicules, 3,2% et 11,9%.

Le graphique n° 41 présente une tout autre allure en ce qui concerne les entreprises V, non pas que la tendance générale ne soit pas elle aussi négative, mais en ce sens qu'elle est beaucoup plus régulière. Toutefois, ici encore, ce sont les plus petites entreprises qui ont le plus subi le contrecoup de la crise économique. Celles qui ne comportent qu'un seul véhicule, ont vu leur nombre diminuer de moitié environ, de manière régulière, passant de 4.185 en 1970 à 2.035 en 1989.

Comme pour les autres catégories d'entreprises V, on remarque bien, en comparant les graphiques n° 40 et n° 41, que l'effondrement de 1980, constaté pour les entreprises P, n'affecte pas les entreprises V, corroborant en cela les raisons évoquées dans le point 21. Les entreprises V possédant 2 véhicules perdent 20% de leur effectif en 20 ans (de 1.226 à 989), alors que celui des entreprises de 3 ou 4 véhicules reste stable (de 873 à 921), en hausse de 13,8% depuis 1986.

Les augmentations les plus conséquentes caractérisent les plus grandes entreprises. le nombre des entreprises de 5 à 10 véhicules croît de près de 30% (1.089 contre 845), celui des entreprises de 11 à 20 véhicules de près de 80% (629 contre 352) et celui des entreprises de plus de 20 véhicules est multiplié par 3,2 (794 contre 252).

La part des entreprises d'un véhicule s'effondre, passant de 54,1% à 31,5%. Celle des entreprises de 2 véhicules reste stable, de 14,6% à 15,3%. Pour les entreprises de 3 et 4 véhicules, on passe de 11,3% à 14,3% ; pour celles de 5 à 10, de 10,9% à 16,9% ; pour celles de 11 à 20, de 4,6% à 9,7% et pour les plus importantes de 3,3% à 12,3%. Toutes les catégories ont profité de la disparition de la moitié des entreprises d'un véhicule, surtout les entreprises possédant les plus grands parcs, dont le nombre n'a pas cessé de croître depuis 1982.

Nous terminerons ce point en indiquant qu'en 1970, le nombre moyen de véhicules par entreprise était de 3,2 (2,9 pour la Wallonie et 3,4 pour la Flandre). En 1989, il s'élève à 9,1 pour la Belgique (7,3 en Wallonie et 10 en Flandre).

La région wallonne compte plus de petites entreprises que la région flamande, inversement pour les grandes entreprises. Seul le Brabant francophone fait figure d'exception pour la Wallonie et rivalise quelque peu avec les provinces flamandes, au regard des paramètres précédents.

23. EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DETENANT UNE AUTORISATION DE TRANSPORT INTERNATIONAL

La statistique concernant le nombre d'entreprises disposant d'une autorisation de transport international n'est publiée par les services de l'Administration des Transports que depuis 1984. Pour cette raison, nous n'avons pas illustré ce point au moyen d'un graphique.

Les données sont exprimées selon deux critères : d'une part le nombre d'entreprises possédant une autorisation selon le nombre de véhicules possédés et d'autre part selon les provinces de la Belgique.

Le nombre global des entreprises détentrices d'une autorisation de transport international n'a pas cessé de croître sur la période disponible (1984-89). Ce nombre est successivement passé de 2.888 en 1984 à 2.456, 2.571, 2.699, 2.825 et 3.058 en 1989 (au 1^{er} janvier), soit +28% en 6 ans, le rythme s'accélégrant les deux dernières années.

Ce qui est caractéristique de l'évolution actuelle, c'est aussi l'élévation notable de la proportion de ces entreprises par rapport au total des entreprises détenant un V (les seules qui peuvent prétendre à l'obtention d'une autorisation de transport international). Celle-ci est passée de 36% à 47% entre 1984 et 1989.

Si l'on détaille la situation selon la taille des entreprises, nous obtenons confirmation du fait que les plus grandes entreprises sont souvent les mieux armées pour s'installer sur le marché international. Précisons que les entreprises ont été regroupées en trois classes : - les petites entreprises (de un à 4 véhicules), - les moyennes entreprises (de 5 à 20 véhicules) et - les grandes entreprises (plus de 20 véhicules). Dans les trois catégories, on observe un accroissement presque continu, à la fois du nombre d'entreprises disposant d'une autorisation de transport international et de la proportion de celles-ci vis-à-vis des entreprises disposant d'un V.

Pour les petites entreprises oeuvrant en international, l'augmentation de leur nombre est de 23% (1.030 en 1984 et 1.267 en 1989) et leur proportion dans l'ensemble des V de même taille est passée de 23% à 32%. Pour les entreprises moyennes, la hausse de leur nombre est de 26% (de 943 à 1.188) et celle de leur part passe de 60% à 69%. Enfin, pour les grandes entreprises, leur nombre est passé de 415 à 603 (45% d'augmentation) et leur part de 73% à 76%.

On retiendra les ordres de grandeur suivants : 1/3 des petites entreprises pour compte d'autrui, 2/3 des entreprises moyennes et 3/4 des grandes entreprises sont habilitées à effectuer des transports internationaux. Cette évolution caractérise un véritable dynamisme des transporteurs belges pour compte d'autrui depuis quelques années, en transport international. Il suffit de vérifier l'impact de cette croissance sur le trafic international réalisé sous pavillon belge pour s'en persuader (voir le point 42. du chapitre 4).

Si l'on s'intéresse à la situation par province (toutes tailles confondues), on retrouve évidemment le même mouvement général de hausse que précédemment. Toutefois, la vigueur des entreprises flamandes se manifeste ici comme en d'autres occasions que nous avons déjà évoquées par ailleurs.

Le nombre total d'entreprises détenant une autorisation de transport international en Wallonie est passé de 769 (soit 31,9% des entreprises wallonnes détenant un V) en 1984 à 961 (soit 40% des entreprises V wallonnes) en 1989. La hausse du nombre d'entreprises est de 25% en 6 ans. En Flandres, cette augmentation est plus conséquente (+29,5%) sur la même période, et le nombre total des entreprises flamandes habilitées à réaliser des transports internationaux est passé de 1.619 (38,7% de l'ensemble des

entreprises V flamandes) en 1984 à 2.097 (49,1%) en 1989. En 1984, 67,8% des entreprises à potentialité internationale étaient flamandes, elles sont 68,6% en 1989.

En 1989, ce sont les provinces d'Anvers (55,3%) et de Flandre-Occidentale (56,8%) qui comptent les plus grandes proportions d'entreprises possédant une autorisation de transport international par rapport aux entreprises V. Elles sont largement au-dessus de la moyenne régionale flamande (49,1%), tandis que la moyenne régionale wallonne n'est que de 44%. Avec respectivement 607 et 571 entreprises, Anvers et la Flandre-Occidentale représentent 56,2% de l'ensemble des entreprises concernées de la région flamande et 38,5% au regard de tout le royaume. Si l'on ajoute la Flandre-Orientale (437 entreprises), c'est plus de la moitié (53,3%) des entreprises à vocation internationale du pays qui sont concernées dans ces trois provinces (toutes flamandes). Ce constat n'est évidemment pas dû au hasard : l'activité des ports maritimes, ouverts par essence sur le reste du monde, vient interférer naturellement, et de manière plus prégnante qu'à l'intérieur du pays, avec les autres modes de transport.

24. EVOLUTION DU PARC DES VEHICULES POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LES LICENCES DE TRANSPORT

Nous avons déjà abordé la question du parc des véhicules dans le point 1. du présent chapitre et nous ne ferons ici qu'apporter un éclairage nouveau, en rendant compte des évolutions respectives du parc de véhicules pour compte d'autrui, selon qu'il s'agit des entreprises titulaires d'un P ou d'un V.

Dans le point 12., les graphiques n° 33 à 36 illustrent la situation globale du compte d'autrui entre 1975 et 1988, tant pour le nombre de véhicules que pour la charge utile de ces derniers. Rappelons simplement ici que, pour l'ensemble des entreprises du compte d'autrui, après une période de relative stagnation en nombre de véhicules comme en charge utile, on observe une reprise sensible à partir de 1983-84.

Mais voyons d'un peu plus près ce qu'il en est dans les entreprises P en nous souvenant que la comparaison avec les données du point 1. n'est pas rigoureuse. La première constatation est de taille. Entre 1970 (4.975 véhicules) et 1989 (2.163 véhicules) les entreprises P ont perdu 56,5% de leurs camions, remorques et semi-remorques. Ce n'est pas surprenant puisque les 2/3 des entreprises concernées ont disparu entre temps. Plus précisément, le nombre de camions a baissé de 64% (1.621 au lieu de 4.500) et celui des remorques de 1/3 (198 au lieu de 296). Seul le nombre des semi-remorques double presque (342 en 1989 contre 179 en 1970). Il n'est pas étonnant du reste que le nombre des tracteurs de semi-remorques soit multiplié par plus de trois (479 contre 154).

La charge utile de l'ensemble des véhicules, sur les 19 ans, diminue de 20% (24.319 T contre 30.773 T), alors que la charge utile moyenne par véhicule augmente de 80% (11,2 T contre 6,2 T) et la charge utile moyenne par entreprise est multipliée par 1,3, passant de 8 T à 18,3 T.

La situation est très différente pour les entreprises V. Globalement, pour l'ensemble des véhicules, le nombre de camions, remorques et semi-remorques double pratiquement entre 1970 et 1989 (de 25.243 à 50.056).

Et si on note un palier entre 1979 et 1983, la reprise est assez vive ensuite (+22% entre 1983 et 1989), compte tenu du niveau global de l'activité économique générale.

La croissance du nombre de camions est la moins forte (+38%) sur la période, passant de 14.339 à 19.831. Le nombre de remorques croît de 87% (de 1.944 à 3.643) et celui des semi-remorques est presque multiplié par trois (de 8.960 à 26.582). Le nombre de tracteurs croît lui aussi dans les mêmes proportions, passant de 6.095 à 17.976 en 19 ans.

Contrairement aux entreprises P, la charge utile totale des véhicules des entreprises V a également été multipliée par trois, passant de 292.003 T à 878.722 T, tandis que la charge utile moyenne par véhicule augmentait de 50% (11,8 T à 17,6 T). La charge utile moyenne par entreprise est multipliée par 2,6 (de 37,8 T en 1970 à 136,1 T en 1989).

Même s'il faut se rappeler que les entreprises de location sont comptées deux fois et que, de plus, elles viennent grossir artificiellement le nombre de véhicules et la charge utile moyenne par entreprise, il n'en reste pas moins vrai que la tendance à la hausse est tangible, notamment depuis 1983-84.

En 1989, le parc total (tracteurs exclus) est détenu à 95,9% par les entreprises V (83,5% en 1970), respectivement 96,3% et 85,9% si l'on inclut les tracteurs. Remarquons au passage qu'il y a 1,4 tracteur par semi-remorque dans les entreprises P, alors qu'il y en a plus logiquement 0,68 dans les entreprises V. Ces dernières possèdent 92,4% des camions, 94,9% des remorques, 98,7% des semi-remorques et 97,4% des tracteurs. Enfin elles représentent 97,3% de la charge utile totale.

En 1989, pour l'ensemble des entreprises (V et P), on compte en moyenne 9 véhicules par entreprise. En 1970, on n'en comptait que 3. Cette donnée cache une réalité plus contrastée, selon le type de licence. En ce qui concerne les entreprises P en 1989, celles-ci ne possèdent que 2 véhicules en moyenne, contre 1,3 en 1970. Pour les entreprises V, les moyennes sont très nettement supérieures : en 1989, on dénombre 10,5 véhicules par entreprise V, en moyenne, contre 4 véhicules en 1970.

En guise de conclusion aux points précédents, faisant état des différences d'évolution entre les entreprises V et les entreprises P, on peut dire que durant les quinze dernières années, on a assisté d'une part à un mouvement de baisse irréversible du nombre des entreprises P et, corrélativement, du nombre de leur véhicules et donc de la charge utile globale de ceux-ci. A cela deux types d'explication ont pu être avancées : le contexte de la crise économique et, à partir de la fin des années 70, des conditions réglementaires d'accès à la profession et à son exercice plus difficiles que précédemment.

D'autre part, en ce qui concerne les entreprises V, on assiste à un phénomène de concentration des entreprises (diminution de leur nombre, sauf en 1989) et à une augmentation du parc des véhicules, notamment les semi-remorques, ainsi que la charge utile globale de ce parc, surtout depuis le milieu des années 80. Ici encore la crise économique explique largement cette restructuration du secteur, rendue plus nécessaire par la concurrence internationale.

Depuis une décennie, il semble que le véritable secteur professionnel des transports routiers (constitué par les entreprises détentrices d'un V) commence à récolter les fruits de ses efforts de restructuration et d'ouverture sur l'extérieur.

25. ELEMENTS SUR L'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

251. POIDS DU SECTEUR DANS L'ECONOMIE

En 1986, la valeur ajoutée brute réalisée par les transporteurs professionnels routiers s'est élevée à 57 MMFB, soit 20% de la valeur ajoutée brute de l'ensemble du secteur transport et communications (285 MMFB) et 1,2% du PNB total de la Belgique (4.750 MMFB). Ce pourcentage est sous-estimé et s'élève probablement, selon les experts de l'ITR (Institut du Transport Routier), à 1,8% ou 2% du PNB, si l'on prend en compte les nombreuses entreprises qui effectuent du transport pour compte de tiers, mais pour lesquelles il ne s'agit pas de leur activité principale.

Toujours en 1986, le chiffre d'affaires des entreprises professionnelles du transport routier s'est établi à 167,1 MMFB, soit 25,4% du chiffre d'affaires total du secteur transport et communications (658 MMFB) et 1,4% du chiffre d'affaires total de la Belgique (11.936 MMFB). Pour la même raison que précédemment, ce dernier pourcentage s'élève plus vraisemblablement à 2% environ.

Enfin, le chiffre d'affaires du transport international (et d'activités connexes), réalisé par le secteur en 1986, atteint 98,1 MMF, soit 19,4% du chiffre d'affaires total des exportations de la Belgique (4.905 MMFB). Ce résultat est sans doute un peu sous-estimé, toujours pour la même raison.

252. L'EMPLOI

Les statistiques de l'emploi sont publiées par l'ONSS (Office National de Sécurité Sociale). Les données indiquent le nombre de personnes occupées dans le secteur. Nous disposons des années 1980 à 1987. Il apparaît que le nombre de travailleurs manuels augmente continûment entre 1981 et 1987, passant de 20.901 personnes à 27.849, soit 33% de hausse en 6 ans (presque 5% par an en moyenne). Dans la mesure où nous avons constaté un fort accroissement du parc, ce résultat n'est pas surprenant.

Par contre, le nombre d'employés (travailleurs non manuels), même s'il connaît une remontée entre 1984 et 1987 (+14%), a baissé de 13% en sept ans, et surtout de 20,6% entre 1980 et 1981. Il n'y a que 3.718 employés en 1987 contre 4.278 en 1980.

Evidemment, l'ensemble du nombre de salariés tend à augmenter (+21% en 7 ans). On note une forte hausse en 1987 par rapport à l'année précédente (+6,6% pour les travailleurs manuels et +8,3% pour les employés). Il semble qu'après le difficile début des années 80, la reprise de l'activité ait nécessité et permis une réembauche, reflétant le mieux-être du secteur.

En 1987, on recensait 7.808 entreprises titulaires d'une licence de transport et 31.567 salariés. La taille moyenne des entreprises tournait donc autour de 4 salariés. En 1980, on dénombrait 8.719 entreprises et 26.119 salariés, soit 3 salariés en moyenne par entreprise.

Selon une estimation de l'ITR, le nombre des indépendants et des aidants (par exemple le conjoint), ainsi que le nombre des employés et salariés dans les entreprises qui n'exercent pas le transport professionnel comme activité principale tournerait autour de 25 à 27.000 personnes en 1987. Le nombre total de personnes effectivement occupées à une activité de transport s'élèverait donc à peu près à 57 ou 58.000 personnes en 1987.

253. LES INVESTISSEMENTS

L'INS (Institut National de Statistique) fournit des renseignements qui ne peuvent nous satisfaire tout à fait, car les transports pour compte propre ne sont pas séparés des transports pour compte d'autrui.

Les données globales permettent tout de même de suivre l'évolution du nombre de véhicules à moteur immatriculés entre 1980 et 1988. Cette évolution fait apparaître, tout comme pour l'emploi dans le secteur des transports routiers professionnels, une hausse continue à partir de 1981. Ici encore, le niveau de 1980 (5.321 véhicules immatriculés) est supérieur à celui de 1981 (4.888 véhicules), soit une baisse de 8%, qui ne sera rattrapée qu'en 1984. Entre 1981 et 1988 (7.194 véhicules), le nombre de véhicules immatriculés ne fait qu'augmenter (+47% en 7 ans).

Une ventilation de ces données selon différents types de véhicules montre que l'évolution est similaire pour les camions et camionnettes d'une part et pour les tracteurs d'autre part. 1981 représente un coup d'arrêt certain pour chacune de ces catégories par rapport à 1980. Le nombre des immatriculations de camions diminue de 7,4%, passant de 4.996 à 4.626. Celui des tracteurs s'effondre de 19,4%, passant de 325 à 262. La reprise s'amorce ensuite à nouveau pour les camions (6.671 immatriculations en 1988) à partir de 1983 (+44,5% entre 1982 et 1988). Pour les tracteurs, après une forte reprise des immatriculations dès 1982, on observe un tassement en 1985, suivi d'une hausse de 36,6% entre 1985 et 1988 (523 immatriculations en 1988).

Ces évolutions reflètent bien ce que nous avons perçu au travers des analyses menées dans les points précédents. La croissance constante de l'activité transport depuis cinq ans environ explique ce mouvement.

Des données complémentaires, portant sur les seules entreprises de transport professionnel, fondées sur des enquêtes mensuelles de conjoncture réalisées par l'ITR, montrent que le pourcentage mensuel moyen d'entreprises de transport signalant des décisions d'investissements (de toute nature, qu'ils soient d'extension ou de remplacement) tourne autour de 15,5% entre 1986 et 1988. Pour les trois premiers mois de 1989, le pourcentage serait de 19%. Toutefois, cette réalité moyenne est biaisée par le poids des petites entreprises (d'un à 4 véhicules), qui représentent les 2/3 du secteur.

De fait, si l'on ventile les entreprises en trois classes, le pourcentage moyen de petites entreprises signalant une décision d'investissement tourne autour de 10-13% entre 1986 et 1988 (tendance à la baisse). Celui des entreprises moyennes (5 à 19 véhicules) oscille entre 19 et 24% (tendance à la hausse). Enfin, celui des grandes entreprises se situe aux alentours de 33-37% (tendance à la hausse). Pour les trois premiers mois de 1989, chaque catégorie est en augmentation de 3 à 5 points par rapport au premier trimestre de 1988.

Ces tendances récentes s'ajoutent aux signes de reprise que nous avons constatés par ailleurs. Il semble bien qu'il ne s'agisse pas là d'un phénomène seulement conjoncturel. Le secteur, fortement secoué par la crise économique depuis quinze ans, paraît émerger à nouveau, présentant des caractéristiques assainies, lui permettant de lutter plus efficacement avec la concurrence, notamment sur le plan international.

254. LES COÛTS ET LE PRIX DE REVIENT

L'Institut du Transport Routier (ITR) de Belgique édite mensuellement des indices qui correspondent aux principaux coûts des entreprises de transport professionnel routier en trafic intérieur. Les données éditées font aussi état des proportions dans lesquelles ces différents coûts partiels interviennent dans le coût total. Nous avons choisi d'illustrer l'évolution de ces derniers dans le graphique n° 42 entre 1979 et 1988 (les pourcentages sont donnés au 31 décembre de chaque année). Pour rendre le graphique plus clair, nous avons regroupé les rubriques pneumatiques et réparations d'une part, matériel roulant et financement d'autre part, enfin les frais généraux et autres coûts.

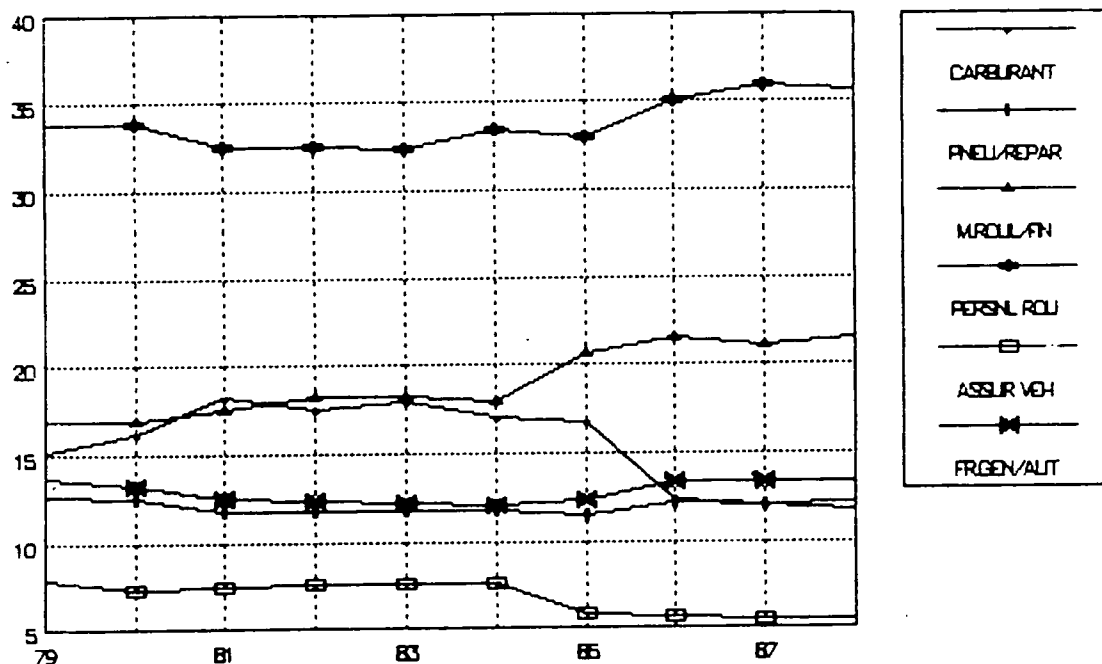
Les différents postes de coûts envisagés sont les suivants :

- le carburant : son indice (base 100 au 31 décembre 1979) est calculé sur le prix à la pompe hors TVA d'un litre de gazole au consommateur. L'impact du second choc pétrolier fait passer sa part dans le total des coûts des entreprises de 15,1% en 1979 à 18,2% en 1981. A la fin de cette même année, le prix à la pompe a augmenté de 50% par rapport à décembre 1979. Ce prix augmentera encore, se situant entre les indices 150 et 190 jusqu'au début de 1986, ce qui explique la part élevée du carburant dans le total des coûts (17 à 18%). Puis c'est la détente, le prix du gazole oscille dès lors entre les indices 110 et 120 (114 au 31/12/88, ce qui représente la hausse de prix la plus faible, sur l'ensemble de la période) et cela entraîne une nette diminution de la part des carburants dans le coût global (11,8% fin 1988).

- les pneumatiques : la base du calcul de leur indice est établie sur les prix catalogue hors TVA des pneus de quelques grandes marques (avec et sans chambre à air et compte tenu du prix du rechappage), sans que la valeur de récupération de la carcasse soit prise en considération. Leur part reste modeste et très stable sur la période, oscillant entre 4,2% en 1979 et 3,6% en 1988 de l'ensemble des coûts, avec un minimum à 3,5% en 1985, dû sans doute à une plus grande stabilité des prix que la plupart des autres rubriques. Toutefois, il est important de souligner, qu'avec un indice 161 fin 1988, les pneumatiques contribuent, en troisième position, à la hausse des coûts dans les entreprises, derrière le matériel roulant et le personnel roulant. L'indice n'a en effet diminué qu'une seule fois (en février 87) depuis 1979.

Graphique n° 42

Evolution de la part des différents coûts supportés par les entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, en trafic intérieur, de 1979 à 1988 (en pourcentages)



- les réparations et révisions : l'évolution de ces coûts est estimée sur la base d'une combinaison de l'indice des salaires moyens du personnel des garages (y compris les charges sociales et patronales) et de l'indice des prix de gros des produits métallurgiques (qui est lui-même une composante de l'indice des prix de gros). Le facteur de pondération utilisé a été déterminé sur la base d'un échantillon représentatif de factures de réparations et de révisions. Enfin, pour éviter l'incidence du nombre variable de journées de travail sur un mois, les salaires sont calculés pour une période d'un an, tout en tenant compte de l'influence de l'évolution de la durée du travail. La part de ce type de coût est restée assez stable (8,5% fin 1979 et 8,6% fin 1988), même si l'on constate un fléchissement autour de 7,4-7,5% entre 1982 et 1984. L'indice de la fin de 1988 s'élève à 148, mais les plus fortes hausses de prix sont récentes, ce qui peut expliquer en partie l'augmentation perceptible notamment en 1988. Par contre, la baisse de la part dans le coût global a lieu à un moment où, relativement, les hausses de prix des autres rubriques sont plus soutenues que celle des réparations.

- le matériel roulant : la base d'appréciation du coût est le prix catalogue moyen (hors TVA) des types de véhicules utilitaires les plus couramment utilisés et des marques les plus vendues (renseignements collectés à partir des données, portant sur le parc des véhicules, de l'Administration des Transports). Sont pris en compte : un camion fermé de 7 T de charge utile, un train routier composé d'un camion fermé de 10 T de charge utile et d'une remorque bâchée de 14 T de charge utile, un tracteur semi-remorque à plateau de 24 T de charge utile. Valeur résiduelle et prix des

véhicules d'occasion ne sont pas pris en considération. Il s'agit de l'une des charges qui augmentent le plus dans les entreprises de transport en 9 ans. Sa part passe de 12,1% à 16,2%, pour un indice de 189 fin 1988 qui est le plus élevé de toutes les rubriques. Les hausses de prix interviennent surtout entre 1982 et 1984. Elles expliquent l'accroissement correspondant de la part du matériel roulant dans l'ensemble des coûts. Ensuite, c'est moins la hausse des prix que celle des investissements (voir le point précédent) qui est à l'origine de la fin de la croissance, puis de la stabilisation de cette part.

- le personnel roulant : la base de l'indice est fondée sur la moyenne des salaires horaires minima des chauffeurs (qui découle des conventions collectives du travail pour l'ensemble du secteur) et cette donnée est pondérée selon la composition du parc des véhicules qui sont répartis suivant leur charge utile. Le calcul tient également compte des charges sociales patronales et de l'incidence de la réduction du temps de travail sur le coût de la main-d'oeuvre (pour la même raison que pour le personnel des garages, les salaires sont calculés sur la base d'une activité annuelle). Le personnel roulant représente de loin, la plus grosse part des coûts pour les entreprises et cette part, après avoir stagné et même un peu régressé, a eu tendance à s'élever ces trois dernières années (33,8% fin 79 et 35,6% fin 1988). Dans le point 252, nous avons constaté une hausse de l'emploi dans les entreprises de transport routier professionnel dans les années récentes. Il est donc logique que les entreprises voient augmenter les charges relatives à ces embauches supplémentaires. Le coût de la main d'oeuvre roulante s'est accru fortement (indice 168 fin 1988), sans diminution intermédiaire évidemment.

- les assurances des véhicules : la prime de l'assurance responsabilité civile obligatoire est liée selon un système déterminé à l'évolution de l'indice des prix de détail, tandis que les assurances couvrant les dégâts matériels, l'incendie et le vol sont basées sur la valeur du véhicule. L'indice mis au point par l'ITR est fondé sur l'évolution du coût de l'assurance responsabilité civile et sur celle du prix d'achat des véhicules. Il est aussi tenu compte des changements éventuels des taux de prime et des divers éléments de taxation. Il s'agit d'un poste qui a connu une baisse brutale de sa part en 1985, entraînant un changement de niveau (7,8% fin 1979, on passe à 5,5% fin 1988, avec un indice de 145). Si l'on observe bien une baisse de l'indice, passant de 148 à 140, ce n'est pas en 1985 mais à la fin de 1986. L'explication de la diminution de 1,8 point de la part des assurances dans le coût global est plutôt à rechercher dans la conjonction simultanée et corrélative de la hausse des investissements en matériel roulant, entraînant une progression des frais financiers.

- le financement : l'indice utilise un taux d'intérêt moyen, obtenu par pondération des différentes sources de financement. La base de l'indexation est réalisée en appliquant ce taux d'intérêt moyen à un montant qui varie en fonction de l'évolution des besoins en capitaux des entreprises (du point de vue de l'investissement proprement dit comme du fonds de roulement nécessaire). La part de ce type de coût est en hausse (4,9% fin 1979 et 5,4% fin 1988), relativement aux investissements récents. L'indice a évolué en fonction des taux d'intérêt (autour de 145-150 en 1982 et de 140-145 en 1985) et est à 125 à la fin de 1988.

- les frais généraux : leur évolution est assimilée à celle de l'indice des services, ce dernier constituant lui-même une partie de l'indice des prix de détail. Ceux-ci présentent une très légère tendance à

la baisse (12,3% fin 1979 et 11,8% fin 1988, avec un indice élevé de 155, qui est à peu près au même niveau que celui du prix de revient).

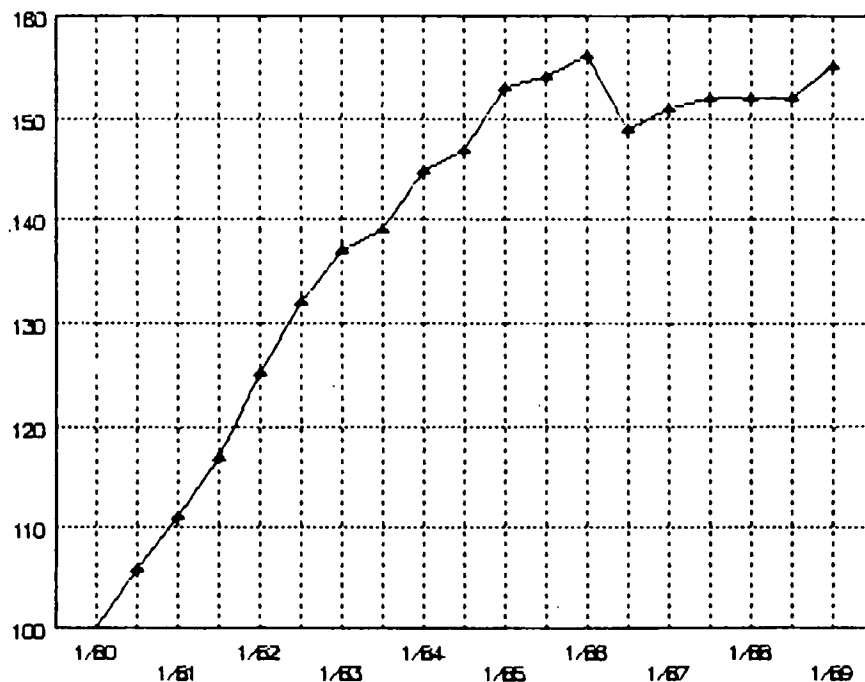
- les autres coûts : cette rubrique englobe essentiellement des coûts fixes tels la taxe de circulation, les redevances et les cotisations aux fédérations de transporteurs. L'indice est construit sur une valeur moyenne pondérée de ces éléments. L'influence de ce type de coût reste négligeable sur le prix de revient des entreprises de transport professionnel routier. Sa part, de 1,4% en 1979, est de 1,6% en 1988, pour un indice de 115 seulement.

Dans le graphique n° 43, nous présentons l'évolution du prix de revient des entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, selon un indice semestriel, du début de 1980 au début de 1989.

La structure du prix de revient est évidemment basée sur une situation moyenne et générale. Il s'agit en quelque sorte d'une répartition-type. Signalons que les indices composant le prix de revient ne tiennent pas compte des éventuels rabais ou autres réductions consentis aux clients.

Graphique n° 43

Evolution de l'indice du prix de revient moyen des entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, de 1980 à 1989 (indice base 100 en janvier 1980)



L'illustration donnée par le graphique n° 43 vient expliquer, en partie les divers mouvements que nous avons eu l'occasion d'évoquer lors de l'analyse d'autres paramètres concernant les transports routiers de marchandises. De 1980 à la mi 82, on se trouve dans une période de récession économique générale, augmentée d'un déficit massif des finances publiques et de la balance des paiements. Les taux d'intérêt sont élevés, le prix des

carburants est au plus haut, les niveaux d'inflation et de chômage également. Dans ce contexte, la concurrence s'exacerbe sur un marché qui se rétrécit. Pas étonnant donc que les coûts de revient des entreprises de transport connaissent une croissance importante.

Le creux de la vague une fois passé en 1982, les difficultés ne sont pas aplanies pour autant, mais on note déjà des progrès au niveau de l'inflation et de la balance des paiements en particulier. Si l'on observe enfin un véritable retournement de tendance au cours du premier semestre de 1986, c'est essentiellement du fait de la baisse sensible de l'inflation mondiale et de celle du prix du pétrole. La baisse des taux d'intérêt a eu des conséquences heureuses sur les frais financiers des entreprises. Cette conjonction a permis de jeter les bases d'une reprise, qu'on voit poindre dès 1985. L'indice actuel du prix de revient moyen est de 155 (maximum de 156 au début de janvier 1986). La situation plus favorable du secteur s'appuie donc, pour la période la plus récente, sur une stabilisation certaine des coûts d'exploitation, ce qui est de bon augure pour l'année 1989.

Pour conclure ce point, nous présentons dans le tableau n° 21, à titre informatif, un exemple de tableau des coûts d'exploitation liés à l'usage d'un tracteur avec semi-remorque bâchée de 22 T de charge utile.

L'ITR précise que les calculs sont basés sur des prix catalogue, ce qui signifie qu'il s'agit de maxima, les entreprises pouvant généralement profiter de certaines remises. La date de référence du tableau est le premier novembre 1988. Enfin, le véhicule, dans les deux hypothèses d'utilisation retenues, effectue un trafic sur le territoire national. Remarquons simplement qu'un litre de gazole coûte de 80 à 85 centimes et que le prix de revient au kilomètre calculé tourne, en francs français, autour de 6 à 6,20 F du kilomètre.

Tableau n° 21

Coûts d'exploitation consécutifs à l'usage d'un tracteur avec une semi-remorque bâchée de 22 tonnes de charge utile, en 1988 (en francs belges)

DISTANCE TARIFAIRE		Dépenses totales	
Prestations annuelles			
a. Distance	km	87.500	100.000
b. Heures d'activité	heures	2.380	2.700
c. Tonnage	tonnes		
d. Trajets	nombre		
Données relatives au transport			
a. Nombre de chauffeurs		1	1
b. Vitesse moyenne du véhicule	km/h		
c. Temps d'attente			
- chargement et déchargement	heures		
- frontière	heures		
- autres	heures		
d. Coefficients d'utilisation			
- distance			
- chargement			
Composantes du P.R.			
Coûts variables			
a. Carburant		424.000	485.000
b. Lubrifiants		51.000	59.000
c. Pneumatiques		175.000	200.000
d. Réparations, révisions et entretien		218.000	250.000
e. Amortissement du véhicule		—	464.000
Total des coûts variables		868.000	1.458.000
Coûts fixes			
a. Véhicule		464.000	—
f. Personnel roulant			
- salaires y compris charges sociales		980.000	1.119.000
g. Assurances			
- véhicule (omnium)		195.000	195.000
- marchandises transportées		27.000	27.000
- autres		—	—
h. Impôts et taxes			
- taxe de circulation		47.000	47.000
- cotisations, redevances, contrôle technique		11.000	11.000
i. Intérêts sur:			
- fonds d'investissement (véhicule)		211.000	220.000
- fonds de roulement		—	—
j. Parking		30.000	30.000
k. Frais généraux			
- (frais de gestion, de personnel administratif, de vente, ...)		350.000	380.000
Total des coûts fixes		2.315.000	2.029.000
l. Prix de revient, bénéfice et risques exclus		3.183.000	3.487.000
m. Prix de revient au km		36,38	34,87

3. LE TRAFIC NATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Nous avons déjà une bonne idée de l'évolution du trafic national routier, depuis les comparaisons intermodales du chapitre 2. Cependant, nous n'avons pas, à cette occasion, raisonné selon le régime de transport (compte d'autrui ou compte propre). La première partie de ce point va nous permettre d'étudier cette question. De même, si nous avons envisagé, dès le chapitre 2, une évolution du trafic selon les catégories de produits transportés, la comparaison restait nationale et limitée aux autres modes de transports terrestres. C'est pourquoi nous présenterons, dans une seconde partie, des éléments de comparaison avec la France et les Pays-Bas, selon les produits transportés.

31. LE TRAFIC SELON LE REGIME DE TRANSPORT

C'est à partir des données du tableau n° 22 qu'ont été élaborés les graphiques n° 44 à 48. Ce tableau fait apparaître, pour les années 1970 à 1986, les tonnages (exprimés en milliers de tonnes) transportés par les deux régimes de transport, les tonnages kilométriques (exprimés en milliers de tonnes-kilomètres), puis les distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandise et enfin les parts de marché respectives du compte propre et du compte d'autrui, relativement aux tonnes et aux tonnes-kilomètres.

Tableau n° 22

Evolution du trafic intérieur (en milliers de tonnes et en millions de TKM) du compte d'autrui et du compte propre, ainsi que de leurs parts de marché respectives (en pourcentages) et de la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (en kilomètres), entre 1970 et 1986

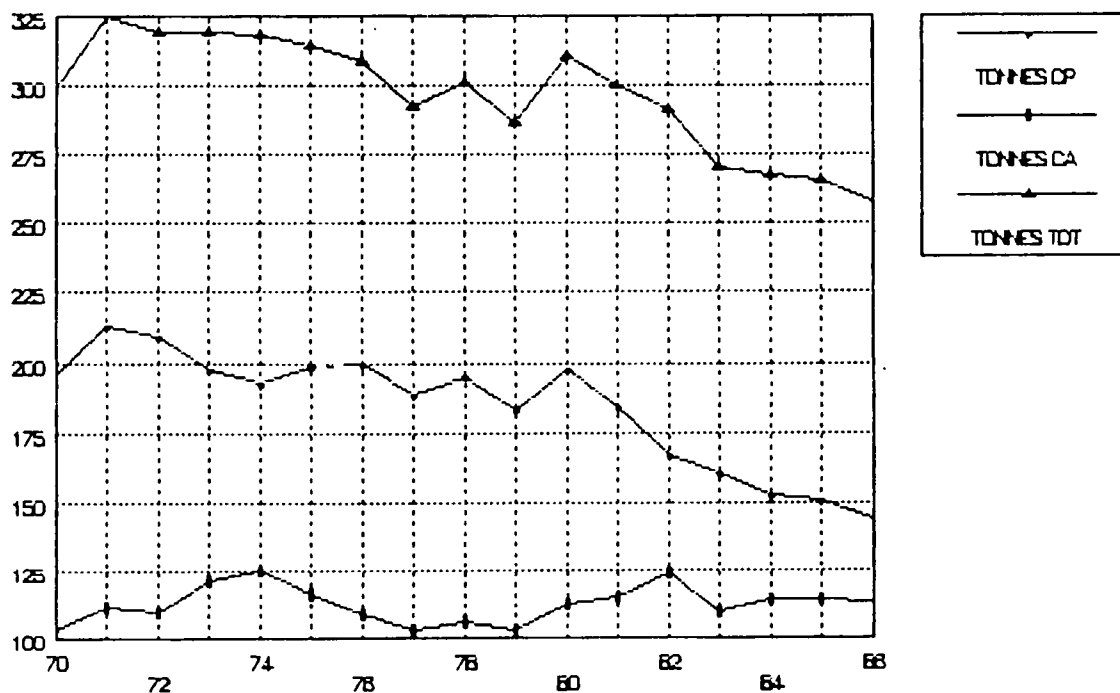
	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
RTE CP T	195951	212752	208854	197530	192819	198201	199715	188807	194515	183132	197722	184348	167159	160524	153239	150703	144365
RTE CA T	102812	111643	110148	121635	125071	116090	109135	103274	106438	103363	112989	115536	124052	109475	114488	114681	113192
CA+CP T	298763	324395	319002	319165	317890	314291	308850	292081	300953	286495	310711	299884	291211	269999	267727	265384	257557
CP TKM	5599	6005	5911	5588	5586	5467	5463	5446	5695	5700	5949	5509	5359	5358	5761	5644	5756
CA TKM	3595	3896	4161	4460	4735	4367	3837	3805	4214	4161	4366	4551	4842	4551	4923	4736	5078
CA+CP TK	9194	9901	10072	10048	10321	9834	9300	9251	9909	9861	10315	10060	10201	9909	10684	10380	10834
MOY CP	28,6	28,2	28,3	28,3	29,0	27,6	27,4	28,8	29,3	31,1	30,1	29,9	32,1	33,4	37,6	37,5	39,9
MOY CA	35,0	34,9	37,8	36,7	37,9	37,6	35,2	36,8	39,6	40,3	38,6	39,4	39,0	41,6	43,0	41,3	44,9
MOY RTE	30,8	30,5	31,6	31,5	32,5	31,3	30,1	31,7	32,9	34,4	33,2	33,5	35,0	36,7	39,9	39,1	42,1
% CP T	65,59	65,58	65,47	61,89	60,66	63,06	64,66	64,64	64,63	63,92	63,64	61,47	57,40	59,45	57,24	56,79	56,05
% CA T	34,41	34,42	34,53	38,11	39,34	36,94	35,34	35,36	35,37	36,08	36,36	38,53	42,60	40,55	42,76	43,21	43,95
% CP TKM	60,90	60,65	58,69	55,61	54,12	55,59	58,74	58,87	57,47	57,80	57,67	54,76	52,53	54,07	53,92	54,37	53,13
% CA TKM	39,10	39,35	41,31	44,39	45,88	44,41	41,26	41,13	42,53	42,20	42,33	45,24	47,47	45,93	46,08	45,63	46,87

Le graphique n° 44 illustre l'évolution des tonnages chargés par les deux régimes de transport. Signalons que, pour 1987, nous ne disposons pas de la ventilation du trafic entre le compte d'autrui et le compte propre, mais seulement du trafic global. Il s'élève à 259,48 MT et le trafic exprimé en tonnes-kilomètres se monte à 10.958 MKM. Ces deux données nous permettent donc de calculer la distance moyenne du trajet d'une tonne de marchandise, qui s'accroît un peu avec 42,2 kilomètres.

Malgré une reprise en 1979, la tendance générale du trafic global intérieur est manifestement à la baisse depuis 1971 (-20% entre 1971 et 1987). Toutefois, il est clair que cette diminution est imputable au seul compte propre (-32% environ de 1971 à 1986), alors que le compte d'autrui, même s'il ne réalise pas des prouesses sur l'ensemble de la période, voit son trafic prendre une légère tendance moyenne ascendante depuis 1979 (+9,7% entre 1970 et 1986).

Graphique n° 44

Evolution du trafic intérieur pour compte d'autrui et pour compte propre, entre 1970 et 1986 (en millions de tonnes)



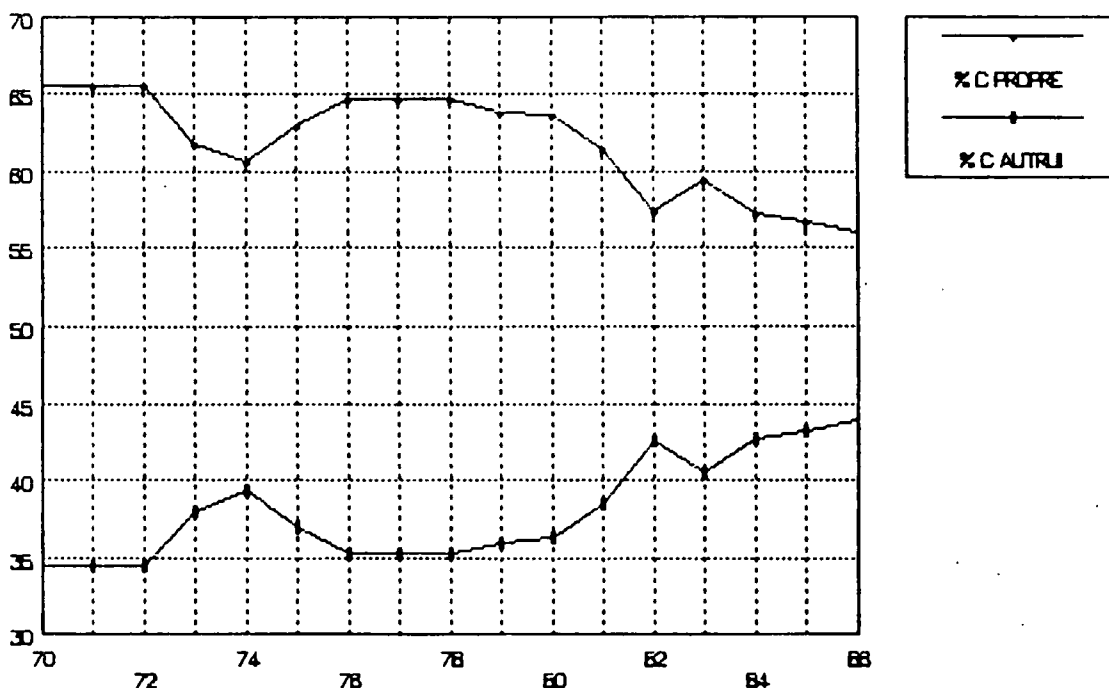
La tendance à la baisse du compte propre est, comme on le voit, antérieure au premier choc pétrolier et sa position se trouve même confortée par ce dernier, vis-à-vis du compte d'autrui, alors qu'après 1980, au contraire (exception faite de l'année 1983), on assiste à une diminution marquée du trafic du compte propre (-2,7% entre 1980 et 1986).

Les mouvements du compte d'autrui sont très différents. Le premier choc pétrolier casse net la croissance observée du trafic exprimé en tonnes. De 1974 à 1979, le trafic du compte d'autrui tombe littéralement au creux de la vague (-10% entre les deux dates). Les conséquences du second

choc pétrolier sont limitées, d'une part parce que la part du compte propre s'effondre notablement et d'autre part parce que la longueur des trajets moyens augmente.

Graphique n° 45

Evolution des parts de marché du compte d'autrui et du compte propre, entre 1970 et 1986 (en pourcentage des tonnes chargées)



Pour 1987, des estimations de l'ITR, fondées sur les enquêtes mensuelles que cet organisme réalise, laissent à penser qu'en 1987, l'augmentation de 0,8% du trafic total est largement le fait des entreprises de transport pour compte d'autrui. En effet, les résultats extrapolés de l'enquête, sur une période annuelle, font ressortir que 42% des entreprises de transport professionnel enregistrent une hausse de leur activité contre 29% une baisse. En 1986, la même extrapolation donnait 37% de hausse et 32% de baisse.

Les résultats de l'enquête pour 1988 montrent que l'évolution positive de l'activité observée durant l'année 1987 s'est maintenue : 43% des entreprises enregistrent une augmentation de leur activité par rapport à 1987 contre 24% seulement qui enregistrent une baisse.

Pour les trois premiers mois de 1989, la tendance est encore à une augmentation du tonnage transporté par le compte d'autrui, mais avec un infléchissement par rapport au premier trimestre de 1988. Les résultats de l'enquête 1989 (premier trimestre) donnent 37% d'entreprises ayant enregistré une hausse de leur activité et 31% une baisse, alors qu'au premier trimestre 1988, les pourcentages respectifs s'élevaient à 50% et 21%.

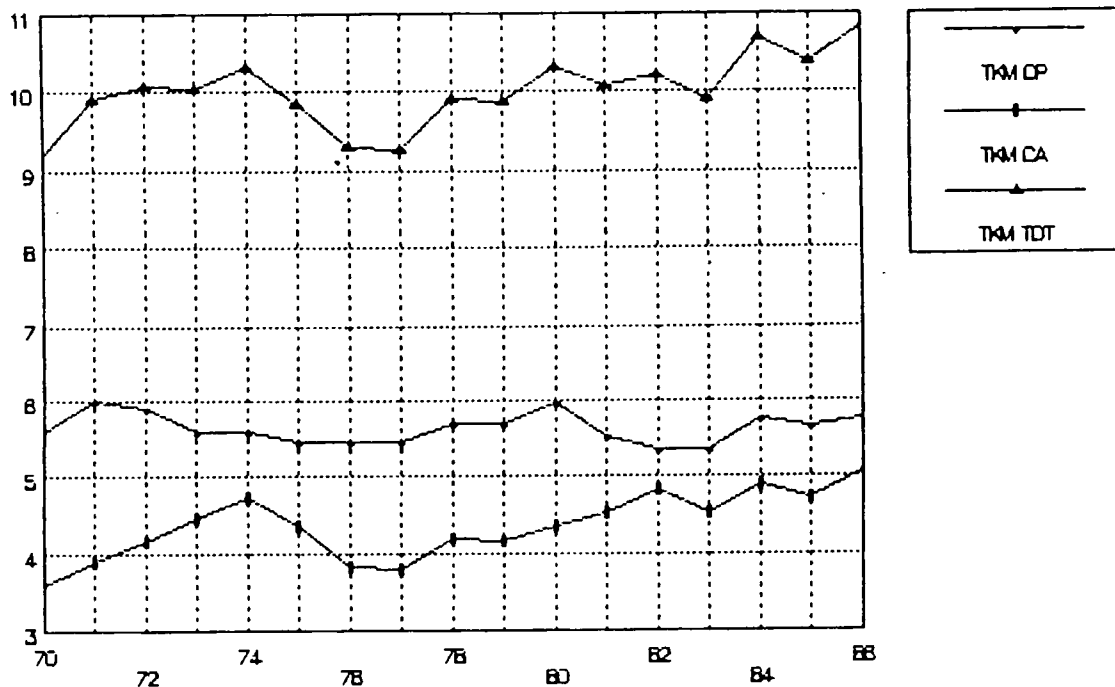
En résumé, au début de cette année, le trafic du compte d'autrui semble avoir encore progressé et la part de marché de ce dernier, si la tendance du compte propre s'est maintenue, tourne sans doute actuellement autour de 45%.

Le graphique n° 45 présente l'évolution des parts de marché du compte propre et du compte d'autrui. On note un retour en force du compte propre après le premier choc pétrolier. Cette situation n'est pas paradoxale. Face à la crise et à ses conséquences (diminution de la demande, augmentation des prix des prestations, ...), les chargeurs ont opté pour une stratégie de repli, tendant à assurer par eux-mêmes des prestations devenues trop onéreuses et portant sur des quantités réduites. Cette période correspond, comme on l'a vu, à une phase de restructuration du secteur des transports professionnels (forte diminution du nombre d'entreprises). L'assainissement de ce dernier explique sans doute en partie pourquoi le processus observé après 1974 ne se reproduit pas après 1980, les entreprises pour compte d'autrui étaient mieux armées pour lutter contre la concurrence du compte propre.

Le graphique n° 46 illustre l'évolution des trafics dans le cas des tonnages kilométriques et le graphique n° 47 celle des parts de marché selon les tonnes-kilomètres réalisées par chacun des régimes de transport. Enfin, le graphique n° 48 présente l'évolution des distances moyennes de parcours constatées pour le compte d'autrui comme pour le compte propre.

Graphique n° 46

Evolution du trafic intérieur pour compte d'autrui et pour compte propre, entre 1970 et 1986 (en milliards de tonnes-kilomètres)



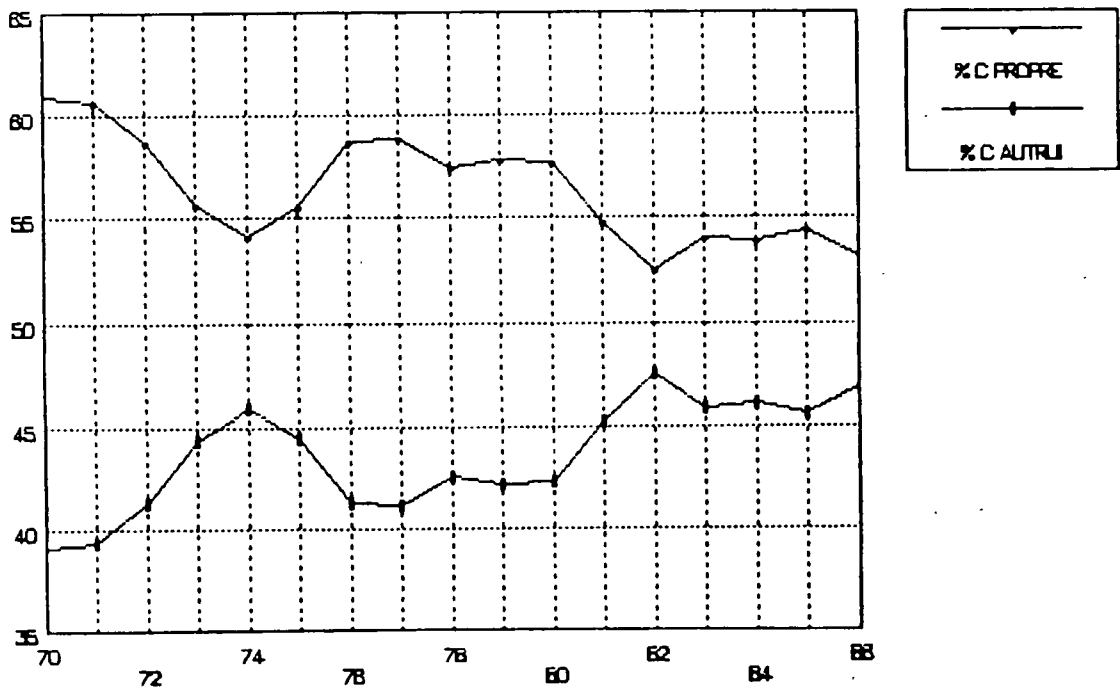
Les courbes qui retracent l'évolution des trafics en tonnes-kilomètres sont très différentes des précédentes. Globalement, la tendance générale est à une hausse du trafic intérieur (+18% entre 1970 et 1986).

Aux accidents conjoncturels près, le trafic total connaît en fait trois phases successives ascendante (de 1970 à 1974 : +12,3%), descendante (de 1975 à 1977 : -10,4%) et à nouveau légèrement croissante en moyenne (+17,1% entre 1978 et 1986).

Contrairement aux tonnages, le trafic en tonnes-kilomètres du compte propre reste très stable, du fait d'une augmentation importante de la longueur des trajets, sur la fin de la période d'analyse. A partir de 1981, on assiste à un véritable décollage de ce parcours moyen (+26% en 5 ans). Une bonne partie de l'explication est à rechercher dans la structure même du trafic transporté.

Graphique n° 47

Evolution des parts de marché du compte d'autrui et du compte propre, entre 1970 et 1986 (en pourcentage des tonnes-kilomètres)



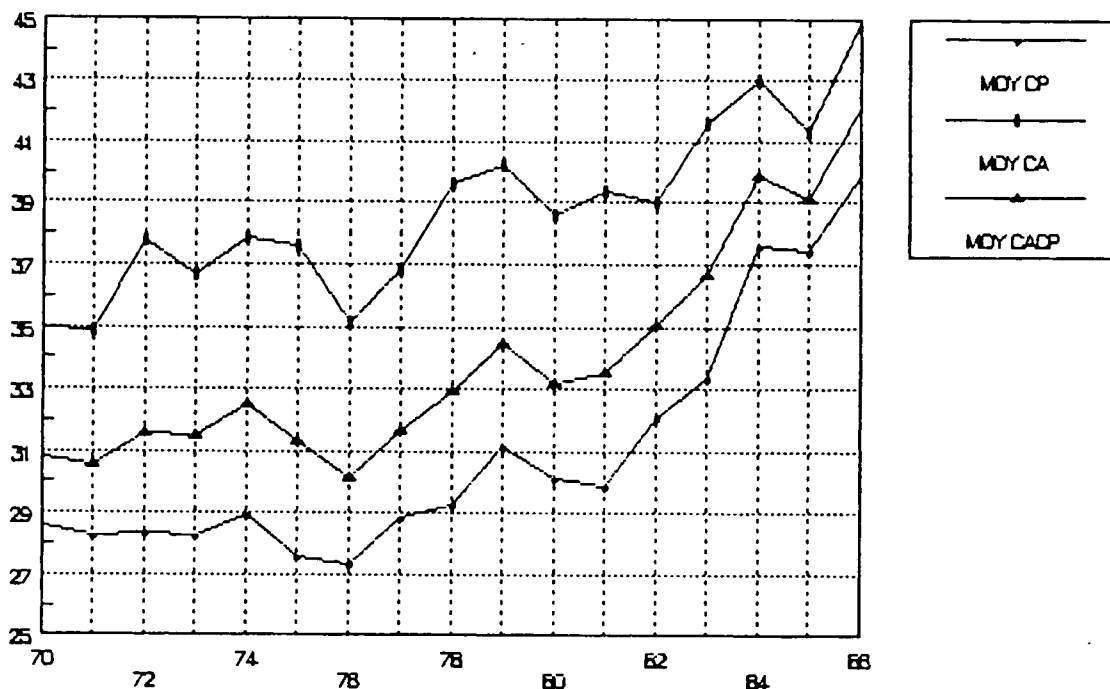
Souvenons-nous en effet (tableaux n°15 et 16 du chapitre 2) que cette période correspond à un changement de structure important dans le trafic des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction (classe NST 6). Ce dernier diminue fortement au profit d'autres classes, notamment la 0, la 1 et la 9. Or, les produits de la classe 6 sont, en moyenne transportés sur des trajets beaucoup plus courts (36 km en 1986), que ceux des classes 0 (104 km), 1 (92 km), et 9 (150 km). De plus, en 1986, la répartition par produits fait apparaître quelques différences entre le compte propre et le compte d'autrui (voir le point suivant) et en particulier que les produits des classes 0, 1 et 9 sont relativement plus transportés par le compte propre que par le compte d'autrui, alors que c'est l'inverse pour les produits de la classe 6.

En ce qui concerne le compte d'autrui, l'évolution de son trafic en tonnes-kilomètres rejoint l'allure générale du trafic total. Suite à une période de croissance brutalement interrompue en 1974, le trafic

reprend son ascension en 1978 et, bien qu'on observe des à-coups en fin de période, il gagne 33,5% entre 1977 et 1986. Ce que nous avons ajouté pour la période 1988 - premier trimestre 1989, dans l'analyse des tonnages chargés, reste évidemment valable ici.

Graphique n° 48

Distance moyenne de parcours d'une tonne de marchandise, en compte d'autrui et en compte propre, entre 1970 et 1986 (en kilomètres)



En termes de parts de marché, la situation du compte d'autrui est moins défavorable que pour les tonnages chargés, mais l'allure des courbes, sur les deux graphiques n° 45 et n° 47, présente des similitudes certaines. On retrouve les deux premières phases avec netteté (hausse du compte d'autrui jusqu'en 1974, puis baisse et stagnation jusqu'en 1980). Si ensuite la reprise commence de manière aussi forte, depuis 1983 on ne retrouve pas la même tendance à la hausse que dans le cas des tonnages chargés.

Enfin, le graphique n° 48 met bien en évidence le fait que le transport pour compte propre connaît une hausse sensiblement plus forte (+39,5% entre 1970 et 1986, et même +45,6% depuis 1976) que le compte d'autrui (+28,3% sur l'ensemble de la période) pour la longueur moyenne des trajets. De son côté, la moyenne globale de la route croît de 36,7% en 16 ans et cela, comme on l'a vu au chapitre 2, a une incidence majeure sur la concurrence intermodale.

Les données complémentaires dont nous disposons permettent une comparaison entre le compte d'autrui et le compte propre selon les types de véhicules. Le tableau n° 23 présente à cet égard les niveaux de trafics intérieur et international du compte propre et du compte d'autrui, selon

que des camions, remorques, semi-remorques, citernes alimentaires ou non et véhicules frigorifiques sont utilisés. Les données, exprimées en tonnes et en tonnes-kilomètres, sont de 1986.

Au niveau global, on constate que le trafic intérieur est assuré essentiellement à 40% par des semi-remorques, à 46,5% par des camions, et à 6,5% par des citernes non alimentaires, en ce qui concerne les tonnages chargés. En tonnes-kilomètres, la part des semi-remorques est de 47,8%, celle des camions de 33,4% et celle des citernes non alimentaires de 8,8%.

En tonnes, pour le compte propre, les camions représentent 56,6% du trafic intérieur, les semi-remorques 29,3% et les citernes non alimentaires 6,1%. Pour le compte d'autrui, les semi-remorques représentent 54,3%, les camions 33,8% et les citernes non alimentaires 7%. Ces résultats ne peuvent surprendre puisque la majeure partie des camions sont détenus par les entreprises de compte propre. En tonnes-kilomètres, pour le compte propre, la part des camions est de 42,6%, celle des semi-remorques de 38,3% et celle des citernes non alimentaires de 7,4%. Pour le compte d'autrui, on a 58,5% pour les semi-remorques, 23% pour les camions et 10,3% pour les citernes non alimentaires.

Pour le compte d'autrui comme pour le compte propre, ces résultats montrent que les semi-remorques sont utilisées sur des distances moyennes plus longues que les camions. Le calcul montre que, dans le cas des transports pour compte propre, le parcours moyen d'un camion est de 30 km (30,6 km pour le compte d'autrui), celui d'une semi-remorque de 52 km (48,4 pour compte d'autrui) et celui des citernes non alimentaires de 49 km (66 pour le compte d'autrui).

Enfin, on note que le compte d'autrui assure les 3/5 du trafic semi-remorques, près de la moitié du trafic citernes non alimentaires et à peine le tiers du trafic camions, en tonnages chargés. L'ordre de grandeur est à peu près le même pour les tonnes-kilomètres.

Si l'on envisage le trafic international, plusieurs constats sont à faire. Tout d'abord, selon les tonnages chargés, le poids relativement faible du trafic international (12,3%) par rapport au trafic domestique (87,7%). Si l'on ventile par régime de transport, on a respectivement 7,9% et 92,1% pour le compte propre et 17,4% et 82,6% pour le compte d'autrui.

Par contre, le poids du trafic international devient prépondérant, en tonnes-kilomètres : 54,3% contre 45,7% en national pour l'ensemble du trafic, 62,7% contre 37,3% pour le compte d'autrui et 43% contre 57% pour le compte propre. Les distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandise en trafic international est de 355 km pour l'ensemble du trafic, de 359 km pour le compte d'autrui et de 348 km pour le compte propre. Pour l'ensemble des trafics (national + international), ces distances deviennent respectivement 80,7 km , 99,5 km et 64,3 km.

Si en trafic national le compte propre réalise 56% des tonnes chargées (44% pour le compte d'autrui), en trafic international, il n'en réalise plus que 34% (66% pour le compte d'autrui). Globalement, la part de marché du compte propre est de 53% contre 47% au compte d'autrui.

Tableau n° 23

Evolution du trafic intérieur et du trafic international pour compte d'autrui et pour compte propre, selon les types de véhicules, en 1986 (en milliers de tonnes et en millions de tonnes-kilomètres)

	CP T	CP TKM	CA T	CA TKM	TOTAL T	TOTAL TKM
NAT CAMION	81769	2454	38203	1169	119972	3623
NAT REMORQ	5885	369	3236	235	9121	604
NAT SEMI	42318	2203	61415	2972	103733	5175
CIT N ALIM	8776	427	7944	525	16720	952
CITERNALIM	3621	156	1654	106	5275	262
FRIGOS	1996	147	740	71	2736	218
TOT NATL	144365	5756	113192	5078	257557	10834
INT CAMION	2180	533	1691	616	3871	1149
INT REMORQ	1231	390	1602	657	2833	1047
INT SEMI	7945	3050	17955	6285	25900	9335
CIT N ALIM	471	126	1746	484	2217	610
CITERNALIM	240	53	350	139	590	192
FRIGOS	402	183	480	367	882	550
TOT INTAL	12469	4335	23824	8548	36293	12883
SOM CAMION	83949	2987	39894	1785	123843	4772
SOM REMORQ	7116	759	4838	892	11954	1651
SOM SEMI	50263	5253	79370	9257	129633	14510
CIT N ALIM	9247	553	9690	1009	18937	1562
CITERNALIM	3861	209	2004	245	5865	454
FRIGOS	2398	330	1220	438	3618	768
TOTNAT+INT	156834	10091	137016	13626	293850	23717

En tonnes-kilomètres, la part de trafic national du compte propre est de 53% (47% pour le compte d'autrui), mais en trafic international elle n'est que de 34% (66% pour le compte d'autrui) et globalement de 43% contre 57% au compte d'autrui. Ce dernier, grâce à son trafic international important en tonnes-kilomètres, renverse la tendance observée au niveau national.

Déjà à travers cette analyse rapide du trafic international, on peut étayer ce que l'on pressentait dans le point 23. du présent chapitre, à savoir un rôle international dynamique des transporteurs professionnels belges, flamands notamment.

Remarquons aussi que les 3/4 du trafic du compte d'autrui à l'international et presque les 2/3 de celui du compte propre sont réalisés par semi-remorques. Environ 70% du trafic international total sont réalisés au moyen de semi-remorques.

En guise de conclusion à ce point, nous préciserons deux choses. La première a trait au kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules destinés aux transporteurs routiers de marchandises. Les chiffres de l'INS (institut National de la Statistique) font apparaître que, tous véhicules confondus, cette valeur a crû jusqu'en 1974 (28.600 km), puis s'est mise à diminuer ensuite pour atteindre 18.500 km en 1986, oscillant entre 21.500 km et 18.500 km entre les deux dates. Tous les types de véhicules ont été affectés d'un mouvement de hausse puis de baisse similaire. Pour les camions, le kilométrage annuel moyen était de 24.000 km en 1974, il n'est plus que de 13.500 km en 1986. Pour les remorques, on passe de 36.500 km en 1974 à 21.500 km en 1986 et pour les semi-remorques de 50.500 km à 37.500 km.

La seconde remarque concerne la part des distances parcourues en charge au regard des distances totales, en compte propre et en compte d'autrui. En 1986, tous régimes de transport confondus, ont été parcourus 3,352 MM de km, dont 2,444 MM avec charge, soit 72,9% du total. A l'inverse cela signifie que 27,1% des trajets sont réalisés à vide (en particulier, les trajets de retour effectués sans fret). Ce pourcentage, de 30,5% en 1970, tend à diminuer.

Pour le trafic du compte propre, ont été parcourus, en 1986, 2,252 MM de kilomètres, dont 1,676 MM en charge, soit 74,4% du total. 25,6% des trajets sont donc effectués à vide. Ce pourcentage de retours à vide oscille entre 23 et 29% depuis 1970.

En 1986, pour le compte d'autrui, 1,1 MM de kilomètres ont été parcourus, dont 0,769 MM en charge, soit 69,9% du total. Les retours à vide s'élèvent donc à 30,1%. Autour de 37-39% au début des années 70, ce pourcentage a progressivement diminué et oscille entre 30 et 34% depuis les années 80.

32. LE TRAFIC PAR PRODUITS

Le tableau n° 24 indique, pour les années 1982 et 1988, les trafics routiers réalisés, en tonnes et en tonnes-kilomètres, selon les dix catégories de produits NST. Ces trafics sont présentés en valeur absolue et en pourcentage du total. Sont indiquées également les longueurs moyennes de parcours d'une tonne de marchandise selon chaque classe de produits. Enfin, la colonne de droite donne l'indice d'accroissement de la distance moyenne des trajets entre les deux dates.

Ce tableau est à comparer aux tableaux n° 15 et 16 du chapitre 2 qui présentent le trafic total (trafic international compris). Le poids des produits de la classe 6, nettement moins important en trafic international, modifie un peu les résultats mais les tendances générales se trouvent respectées.

En tonnages chargés, en 1986, trois catégories de produits (6, 1 et 9) suffisent à assurer 70% du trafic domestique. Quatre ans auparavant, c'était plus des 3/4 du trafic que ces catégories assuraient. Entre les deux dates, pourtant rapprochées dans le temps, on a une évolution très importante due à l'effondrement de la catégorie 6 (-12 points), au profit des classes NST 0, 1, 5 et 9 pour l'essentiel. En tonnes-kilomètres, les trois mêmes catégories de produits (6, 9 et 1) n'assurent pas tout à fait les 2/3 du trafic en 1986, contre près de 70% en 1982.

Ici encore, la baisse de la catégorie 6 (-8,5 points) profite à toutes les autres classes de produits, mais notamment encore aux classes 0, 1, 3 et surtout 9. En tonnes-kilomètres, la diminution du poids de la classe 6 est un peu plus faible, car la distance moyenne de parcours s'est élevée relativement plus vite que celle des autres catégories concernées. Nous avons vu que l'explication réside en la baisse importante, dès le début des années 80, du nombre des grands chantiers de travaux publics. La route a donc dû se porter sur d'autres marchés, sachant que son trafic intérieur global diminuait de 11,6% entre 1982 et 1986. Dans le même temps, la route a tenté de récupérer à l'étranger ce qu'elle perdait chez elle. Les chiffres montrent qu'entre les deux dates, le trafic international belge a crû de 21,6% (voir le point 42.). En tonnes-kilomètres, de 1982 à 1986, si le trafic intérieur a stagné (+6,2%), le trafic international a augmenté de 33,4% (soit près de 8% par an en moyenne).

Tableau n° 24

Trafic routier intérieur, selon les catégories de produits NST, en 1982 et en 1986 (en milliers de tonnes, en millions de tonnes-kilomètres et en pourcentages respectifs)

	T 82	TKM 82	%T 82	%TKM 82	MOY 82	T 86	TKM 86	%T 86	%TKM 86	MOY 86	MB6/MB2
PROD AGRI/ANIM VIV	19623	922	6,74	9,04	47,0	22963	1173	8,92	10,83	51,1	108,7
DENREES ALIM/FOURRAG	39079	2087	13,42	20,46	53,4	40789	2347	15,84	21,66	57,5	107,7
COMBUST MINER SOLID	6510	193	2,24	1,89	29,6	6549	161	2,54	1,49	24,6	82,9
PRODUITS PETROLIERS	12070	569	4,14	5,58	47,1	14283	762	5,55	7,03	53,4	113,2
MINER/DECH METALLURG	2683	75	0,92	0,74	28,0	3199	93	1,24	0,86	29,1	104,0
PROD METALLURGIQUES	8575	480	2,94	4,71	56,0	11215	575	4,35	5,31	51,3	91,6
MINERAUX/MAT CONSTR	155458	3471	53,38	34,03	22,3	106185	2760	41,23	25,48	26,0	116,4
ENGRAIS	8960	275	3,08	2,70	30,7	9663	360	3,75	3,32	37,3	121,4
PRODUITS CHIMIQUES	8996	578	3,09	5,67	64,3	9275	583	3,60	5,38	62,9	97,8
MACH/VEH/OBJET MANUF	29258	1551	10,05	15,20	53,0	33435	2020	12,98	18,65	60,4	114,0
TOTAL	291212	10201	100,00	100,00	35,0	257556	10834	100,00	100,00	42,1	120,1
IND BASE 100 EN 1982	100	100			100	88,4	106,2			120,1	

A noter qu'en 1986, si l'on ventile le trafic intérieur, en tonnes chargées, selon le régime de transport, on observe des différences sensibles au niveau des catégories NST 1 (19,4% pour le compte propre et 11,3% pour le compte d'autrui), 6 (37,9% pour le compte propre et 45,5% pour le compte d'autrui) et 9 (13,8% pour le compte propre et 11,9% pour le compte d'autrui). On constate donc que c'est surtout le compte d'autrui qui transportait et transporte aujourd'hui encore les produits de la classe 6 de façon essentielle (en tonnes-kilomètres, on a 28,5% pour le compte d'autrui contre 22,8% pour le compte propre). Ce sont, rappelons-le ici, les artisans titulaires d'un certificat P, qui ont le plus fait les frais de l'évolution récente en la matière. En un même temps, il apparaît nettement que la contrepartie s'est située au niveau international : de 1982 à 1986, le trafic international compte d'autrui a crû de 21,1% en tonnes et

de 32,1% en tonnes-kilomètres, mais cette situation a profité également au compte propre dont l'activité internationale a augmenté de 22,5% en tonnes et de 42,5% en tonnes-kilomètres durant la même période.

Pour en terminer avec ce panorama sur le trafic routier domestique et ménager une transition avec le trafic international, nous présentons dans le tableau n° 25 une comparaison établie entre les trafics routiers intérieurs de la Belgique, de la France et des Pays-Bas en 1986.

S'il n'est pas très cohérent de comparer les valeurs absolues du trafic de la Belgique et de la France, compte tenu de la disproportion qui existe au niveau du poids socio-économique de chacun de ces pays, il n'en va plus de même en ce qui concerne les Pays-Bas, dans la mesure où les caractéristiques socio-économiques sont relativement proches. Ainsi, le trafic néerlandais est-il 1,4 fois supérieur au trafic intérieur belge en tonnes et 1,75 fois en tonnes-kilomètres. La distance de parcours moyen d'un transport de marchandise est de 52,9 km aux Pays-Bas contre 42,1 km en Belgique. On peut tout de même signaler au passage que cette longueur moyenne de trajet est seulement de 67,7 km en France.

Si l'on regarde de plus près la structure du trafic par produits, en tonnages chargés, on constate que dans les trois pays le poids des produits de la classe 6 prédomine, surtout en France (près de la moitié du trafic intérieur). Les classes 1 et 9, qui arrivent en seconde et troisième positions en Belgique, font de même en France et aux Pays-Bas. A elles seules, ces trois catégories de produits représentent 70,1% du trafic intérieur total en Belgique, 72,9% aux Pays-Bas et 74,4% en France.

Tableau n° 25

Structure des trafics routiers intérieurs selon les catégories de produits NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas, en 1986 (en milliers de tonnes, en millions de tonnes-kilomètres et en pourcentages respectifs)

CATEGORIES NST	BELGIQUE				PAYS-BAS				FRANCE			
	B T	B TKM	B %T	B %TKM	NL T	NL TKM	NL %T	NL %TKM	F T	F TKM	F %T	F %TKM
PROD AGRI/ANIM VIV	22963	1173	8,92	10,83	38874	2794	10,84	14,72	137358	10851	11,26	13,13
DENREES ALIM/FOURRAG	40789	2347	15,84	21,66	79391	5181	22,14	27,29	159307	18727	13,05	22,67
COMBUST MINER SOLID	6549	161	2,54	1,49	1113	67	0,31	0,35	11754	501	0,96	0,61
PRODUITS PETROLIERS	14283	762	5,55	7,03	19065	1031	5,32	5,43	64149	4752	5,26	5,75
MINER/DECH METALLURG	3199	93	1,24	0,86	2018	110	0,56	0,58	23253	916	1,91	1,11
PROD METALLURGIQUES	11215	575	4,35	5,31	5631	592	1,57	3,12	22576	3489	1,85	4,22
MINERAUX/MAT CONSTR	106185	2760	41,23	25,48	130422	3325	36,37	17,52	607514	15778	49,78	19,10
ENGRAIS	9663	360	3,75	3,32	5943	342	1,66	1,80	29037	1952	2,38	2,36
PRODUITS CHIMIQUES	9275	583	3,60	5,38	24517	1172	6,84	6,17	23955	4552	1,96	5,51
MACH/VEH/OBJET MANUF	33435	2020	12,98	18,65	51654	4369	14,40	23,02	141417	21095	11,59	25,53
TOTAL	257556	10834	100,00	100,00	358628	18983	100,00	100,00	1220320	82613	100,00	100,00

En tonnes-kilomètres, la structure des classes dont le trafic est le plus élevé se trouve plus proche entre la France et les Pays-Bas, plutôt qu'avec la Belgique. En effet, si la distance moyenne de parcours d'un transport de marchandise de la classe 6 est pratiquement la même dans les trois pays (26 km), cette distance se trouve relativement beaucoup plus près de celle des trajets, tous produits confondus, en Belgique qu'aux Pays-Bas ou en France, où elle est plus nettement inférieure. De ce fait, le poids de la classe 6 reste prépondérant en Belgique, mais celle-ci est dépassée dans les deux autres pays par les classes 1 et 9.

Toutefois, ce sont bien encore ces trois catégories de produits qui représentent l'essentiel des trafics réalisés. La part de ces trois classes dans le trafic kilométrique intérieur total est de 65,8% en Belgique, 67,8% aux Pays-Bas et 67,3% en France.

La classe 0 se place en quatrième position, en tonnes comme en tonnes-kilomètres, dans les trois pays. Si on totalise les parts de ces quatre premières catégories de produits, en tonnes, elles représentent plus des 3/4 du trafic en Belgique et les 4/5 dans les deux autres pays, en tonnes chargées et, en tonnes-kilomètres, les 4/5 du trafic total en Belgique et 85% aux Pays-Bas et en France.

En ce qui concerne les autres catégories, la différence relative de la Belgique avec ses deux voisins porte sur les produits des classes 2 (combustibles minéraux solides) et surtout 5 (produits métallurgiques). Cela n'est pas étonnant car nous avons déjà vu le poids de ces produits dans l'industrie belge actuelle.

4. LE TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Avant de réaliser un tour d'horizon assez précis sur les années 1982 à 1986, replaçons le trafic international dans le contexte du trafic total réalisé par les transporteurs belges. En 1986, le trafic total de 293,85 MT se partage à 87,7% en trafic intérieur (257,556 MT) et à 12,3% en trafic international (36,294 MT). Le trafic total de 23.717,65 MTKM se partage à 45,7% en trafic intérieur et à 54,3% en trafic international (12.883,424 MTKM).

A titre de comparaison, en France en 1986, le trafic total de 1.254,66 MT se partage à 97,3% en trafic intérieur (1.220,323 MT) et à 2,7% en trafic international (34,337 MT). Remarquons cette donnée stupéfiante : le trafic international belge est plus élevé que le trafic international français ! Mais ce paradoxe tient évidemment pour l'essentiel à l'exiguïté du territoire belge et à son ouverture nécessaire sur l'extérieur. En tonnes-kilomètres, le trafic total français de 102,03 MMTKM se partage à 81% (82,61 MMTKM) en trafic intérieur et à 19% (19,42 MMTKM) en trafic international. Dans la comparaison, la France retrouve l'avantage en tonnes-kilomètres, car la distance moyenne de parcours en international est beaucoup plus longue (566 km) que pour la Belgique (355 km).

En ce qui concerne les Pays-Bas, le trafic total, en tonnages chargés, de 418,676 MT se ventile à 85,7% en trafic national (358,628 MT) et à 14,3% en trafic international (60,048 MT). En tonnes-kilomètres, le trafic total de 43,647 MMTKM se ventile à 43,5% en trafic national (18,983 MTKM) et à 56,5% en trafic international (24,664 MTKM). En tonnes chargées, le trafic total néerlandais est 1,4 fois supérieur au trafic total belge,

de même que le trafic intérieur, mais le trafic international des Pays-Bas est 1,7 fois plus élevé que celui de la Belgique. En tonnes-kilomètres, le trafic total néerlandais est 1,8 fois plus élevé que le trafic total belge, ainsi que le trafic intérieur ; de son côté, le trafic international néerlandais est 1,9 fois supérieur au trafic belge. On remarque que cette différence est due à la longueur moyenne des parcours plus élevée pour les Pays-Bas (411 km), en trafic international, que pour la Belgique (355 km). Les données font apparaître que les Pays-Bas sont encore plus ouverts sur l'étranger que la Belgique, en tonnes comme en tonnes-kilomètres.

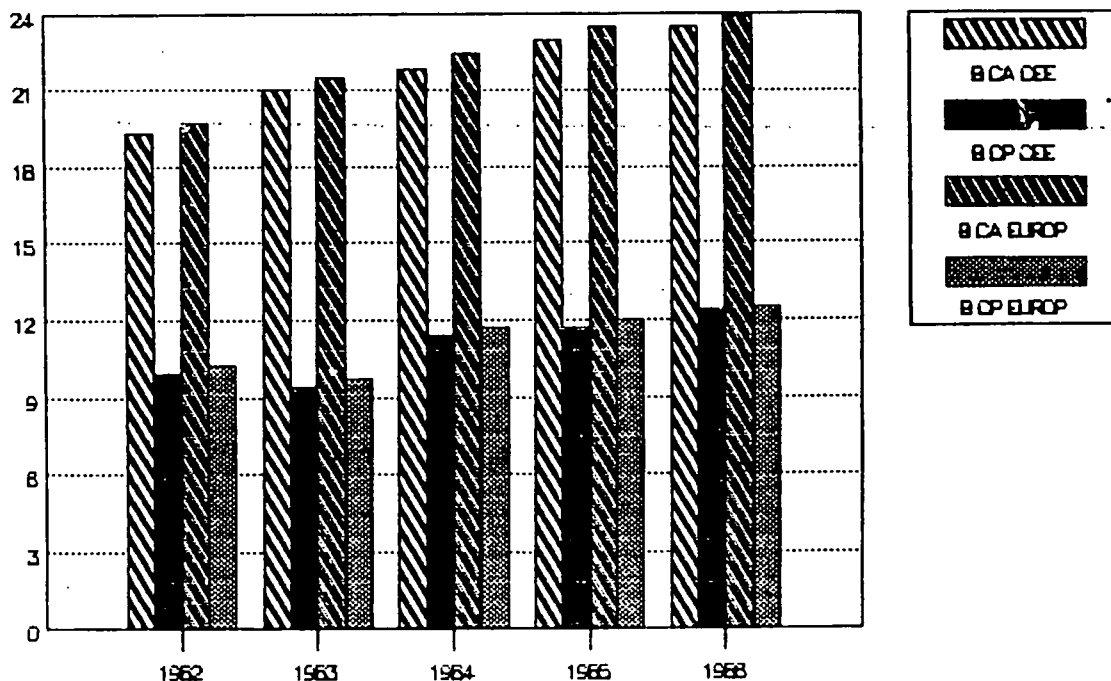
41. LES TRAFICS REALISES SOUS PAVILLON BELGE

Le graphique n° 49 donne la mesure, d'une part de l'évolution récente du transport international réalisé sur véhicules belges en direction et en provenance des autres pays entre 1982 et 1986 et d'autre part de l'écart qui existe entre le compte d'autrui et le compte propre.

On note la progression régulière et assez soutenue du trafic réalisé par le compte d'autrui avec les autres pays de la Communauté. Ce trafic passe de 19,3 MT en 1982 à 23,5 MT (+21,8%, soit +4% par an en moyenne). Si l'on rajoute le trafic avec les autres pays, on passe de 19,7 à 23,8 MT (+20,8%). Un premier constat caractéristique : le trafic international routier professionnel belge est réalisé à 98,7% dans la CEE en 1986 contre 98% en 1982. L'entrée de l'Espagne dans la CEE contribue pratiquement à elle seule à l'accroissement constaté en 1986.

Graphique n° 49

Evolution du trafic international total réalisé par le compte d'autrui et le compte propre avec les pays de la CEE et les autres pays entre 1982 et 1986 (en millions de tonnes)



Pour le compte propre, 9,9 MT ont été réalisés en 1982 avec les pays de la CEE et 12,4 MT en 1986 (+25,3%, soit une hausse annuelle moyenne de 4,6%). En réalité, la hausse est encore plus forte, puisqu'on note une baisse du trafic en 1983 à 9,6 MT (+31,9% entre 1983 et 1986, soit +7,2% par an en moyenne). Si l'on ajoute le trafic compte propre à destination des autres pays, on passe de 10,2 MT en 1982 à 12,5 MT en 1986 (+22,6%). Dans ce cas encore, le poids de la CEE est massif (97,1% en 1982 et 99,2% en 1986, la part de l'Espagne expliquant la différence).

Compte tenu de cette situation, aussi bien pour le compte d'autrui que pour le compte propre, caractérisée par la quasi exclusivité des trafics effectués entre la Belgique et les autres pays de la CEE, nous raisonnerons désormais seulement dans le contexte communautaire. Signalons simplement que les autres trafics sont réalisés, pour l'essentiel, avec les autres pays européens (Pays Scandinaves, Autriche et Suisse notamment).

Au niveau de la CEE, la part du compte d'autrui passe de 66,1% en 1982 à 66,9% en 1986. Pour le trafic total, elle passe de 65,9% à 65,6%. Le compte d'autrui réalise donc à peu près les 2/3 des trafics et cette proportion reste stable. En tonnes-kilomètres, les évolutions du trafic sont similaires, mais plus soutenues. Le trafic compte d'autrui en direction de la CEE passe de 6,01 MMTKM à 8,2 MMTKM (+36,4%) entre 1982 et 1986 et de 6,47 à 8,55 MMTKM (+32,1%) avec les autres pays. Ici, le poids de la CEE est un peu plus faible, dans la mesure où les pays de la Communauté sont plus proches de la Belgique.

Pour le compte propre, on passe de 2,64 à 4,27 MMTKM (+61,7%) avec la CEE et de 2,88 à 4,34 MMTKM (+50,7%) en ajoutant les autres pays. La position du compte d'autrui vis-à-vis du compte propre est légèrement renforcée en tonnes-kilomètres, ce qui tend à montrer que les distances parcourues en compte d'autrui sont un peu supérieures au compte propre. De fait, en 1986, le parcours moyen en compte d'autrui, dans la CEE, est de 349 km et sur l'ensemble des relations de 359 km. Pour le compte propre, on a respectivement 344 km et 347 km.

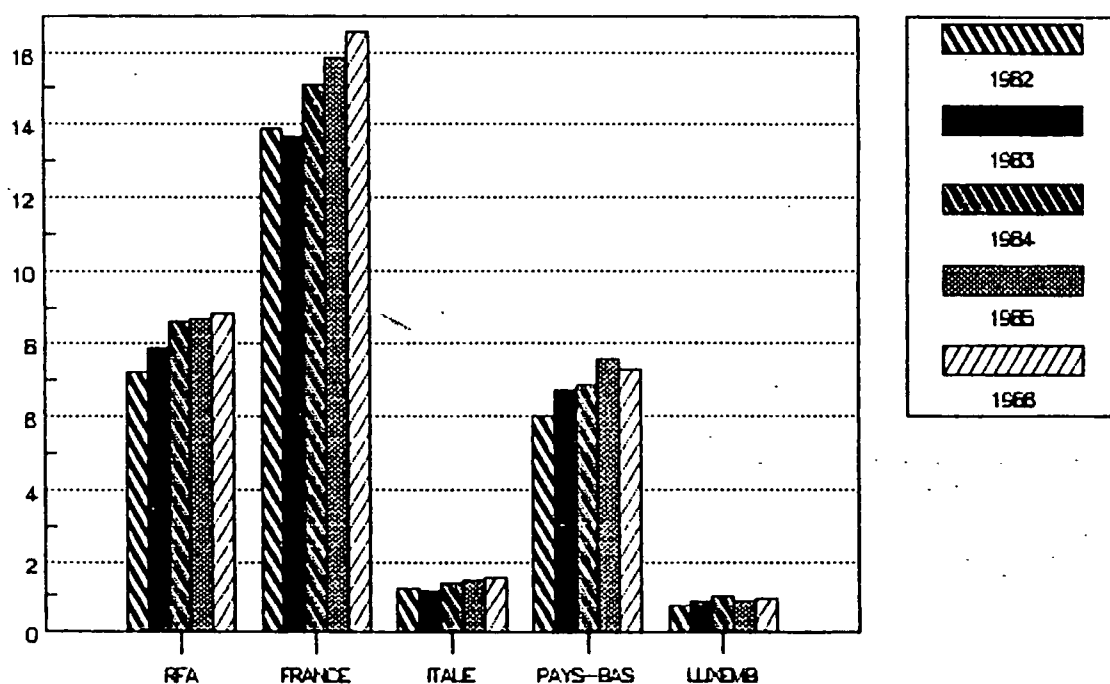
Le graphique n° 50 montre l'évolution des trafics selon les principaux partenaires de la Belgique dans la CEE. En 1986, les trafics sont extrêmement faibles pour la Grande-Bretagne (86.000 T) et le Danemark (64.000 T) ; ils sont quasiment inexistantes pour l'Irlande (2.000 T) et la Grèce (1.000 T). C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas indiqué leur évolution sur le graphique. L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la CEE est trop récente pour envisager une évolution. Toutefois, en 1986, précisons que 0,9% du trafic total du compte d'autrui dans la CEE, exprimé en tonnes, et 4,1% en tonnes-kilomètres, sont réalisés avec l'Espagne (respectivement 0,1% et 0,6% avec le Portugal). Pour le compte propre, les valeurs sont de 1,7% et 7,6% avec l'Espagne et insignifiantes avec le Portugal.

Au vu du graphique n° 50, le premier constat est évidemment le poids prédominant de la France dans les trafics internationaux routiers de la Belgique (compte d'autrui et compte propre confondus). La part de la France est de 46,2% en 1986, celle de la RFA de 24,6% et celle des Pays-Bas de 20,4%. A eux trois, ces pays limitrophes de la Belgique, sont clients ou fournisseurs des transporteurs belges à 91,2% de leurs trafics. Mais est-ce vraiment étonnant lorsqu'on sait (voir le chapitre 1) qu'en 1987, 57,2% des importations de biens et 55,4% des exportations sont en provenance et à destination des trois pays précités ?

Pour la France, on passe de 13,88 MT en 1982 à 16,58 MT (+19,5%) en 1986, après un léger recul en 1983 (13,66 MT). Pour la RFA, si l'on n'observe aucune diminution du trafic, celui-ci se tasse nettement depuis 1984. On passe de 7,26 MT à 8,84 MT (+21,8%) entre 1982 et 1986. Pour les Pays-Bas, une baisse de 3,9% apparaît en 1986 par rapport à l'année précédente, mais globalement on passe de 5,98 MT à 7,33 MT, soit +22,6% sur la période. Pour l'Italie, le trafic passe de 1,25 MT à 1,55 MT (+24%) et pour le Luxembourg, de 0,75 MT à 1,02 MT (+36%). Notons que pour le Danemark, l'évolution est de +12,3% en 5 ans et pour la Grande-Bretagne de +105%.

Graphique n° 50

Evolution des trafics (entrées et sorties) réalisés par le compte d'autrui et le compte propre avec les principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (millions de tonnes)



En tonnes-kilomètres, les positions demeurent inchangées, sauf pour l'Italie. La distance joue évidemment un rôle capital et ce dernier pays passe logiquement devant les Pays-Bas. En 1986, la part de la France dans le trafic en tonnes-kilomètres est de 39,7%, celle de la RFA de 25,8%, celle de l'Italie de 16,8% (contre 4,3% en tonnages chargés) et celle des Pays-Bas de 9,5%. France, RFA et Pays-Bas représentent cependant encore les 3/4 du trafic total des transporteurs belges. Si l'on ajoute l'Italie, on atteint 91,8% du trafic total. En valeurs absolues, les évolutions sont en général plus marquées à la hausse que dans le cas des tonnes chargées.

En 1986, le trafic lié à la France est de 4,95 MMTKM, avec la RFA de 3,21 MMTKM, avec les Pays-Bas de 1,19 MMTKM, avec l'Italie de 2,09 MMTKM et avec le Luxembourg de 205 MTKM. Par ailleurs, il est de 63 MTKM pour le Danemark et de 42 MTKM pour la Grande-Bretagne.

Nous allons voir maintenant dans quelle mesure cette approche d'ensemble masque des disparités d'évolution, d'une part entre les trafics compte d'autrui et compte propre et d'autre part entre les trafics en provenance ou à destination de l'étranger.

Les graphiques n° 51 et 52 illustrent la situation des trafics du compte d'autrui, respectivement en provenance et à destination de l'étranger. Comme précédemment, les évolutions relatées concernent les principaux partenaires de la Belgique.

Quel que soit l'Etat membre envisagé, on constate que les trafics à destination des autres pays sont supérieurs aux trafics en provenance de ces mêmes pays. Globalement, en 1986, dans l'Europe des douze, on a 14,06 MT (60%) à destination des pays étrangers et 9,41 MT (40%) seulement en provenance de ces derniers. Ces proportions n'ont guère varié en cinq ans.

Les trafics avec la France, les plus importants, sont assez nettement déséquilibrés (56,2% en sorties et 43,8% en entrées, en 1986). En 1982, on avait 3,48 MT en entrées et 5,72 MT en sorties ; en 1986, on a 4,3 MT en entrées (+23,6%) en entrées et 6,66 MT en sorties (+16,4%).

Dans le cas de la RFA, les trafics sont plus équilibrés que pour la France (53,3% en sorties et 46,7% en entrées, en 1986), mais ils sont plus stagnants. En 1982, on avait 2,31 MT en entrées et 2,85 MT en sorties ; en 1986, on a 2,77 MT (+19,9%) et 3,3 MT (+15,8%) respectivement.

Pour les Pays-Bas, l'écart est très important (65% en sorties et 35% en entrées, en 1986). Les trafics de 1982 étaient de 1,25 MT en entrées et de 2,31 MT en sorties ; en 1986, on a 1,57 MT (+25,6%) et 2,91 MT (+26%).

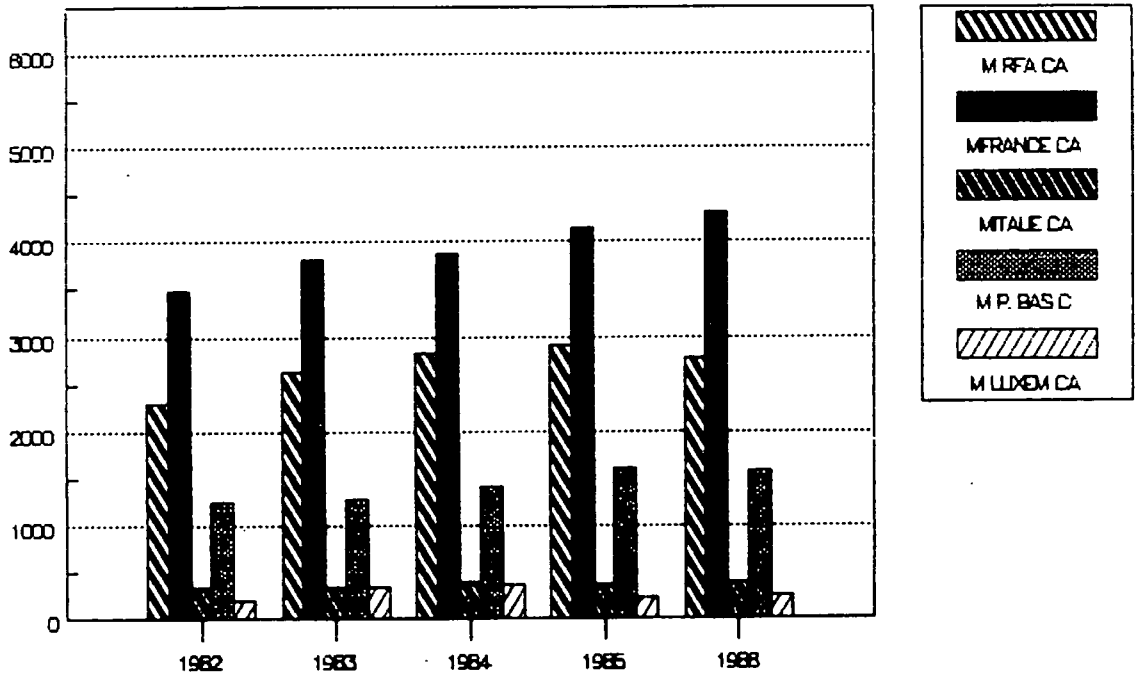
A eux trois, ces pays représentent 91,8% des entrées réalisées par les transporteurs belges en 1986 (45,7% pour la France, 29,4% pour la RFA et 16,7% pour les Pays-Bas). Ils représentent 91,5% des sorties (47,4% pour la France, 23,4% pour la RFA et 20,7% pour les Pays-Bas). Les pourcentages étaient similaires en 1982. Il n'y a pas de modifications majeures dans les relations internationales du transport routier professionnel belge entre 1982 et 1986.

Les trafics entrées-sorties réalisés avec les autres pays prennent évidemment un caractère assez négligeable. Il est toutefois intéressant de remarquer qu'ils croissent tous, dans les deux sens et que le déséquilibre entrées-sorties est du même ordre de grandeur que pour les pays réalisant les trafics les plus importants.

En tonnes-kilomètres, les tendances sont à peu près les mêmes. Bien sûr, en entrées comme en sorties le trafic italien est supérieur au trafic néerlandais, compte tenu de la distance nécessaire des trajets moyens beaucoup plus longue dans le premier de ces deux pays. En 1986, pour la France, le trafic entrées est de 1,52 MMTKM et le trafic sorties de 1,92 MMTKM. Pour la RFA, on a respectivement 1,01 MMTKM et 1,25 MMTKM. Pour l'Italie, on a 0,5 MMTKM et 0,72 MMTKM. Enfin, pour les Pays-Bas, on a 293 MTKM et 417 MTKM.

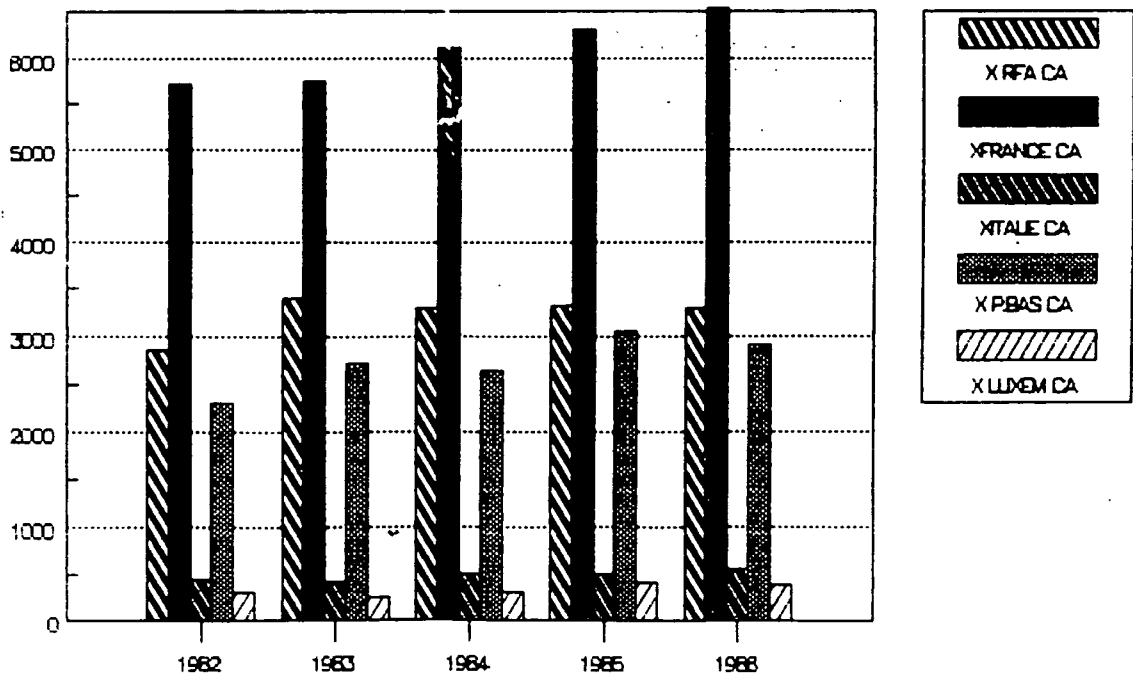
Graphique n° 51

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui en provenance d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Graphique n° 52

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui à destination d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Les graphiques n° 53 et 54 nous proposent les évolutions des trafics réalisés, cette fois, par les transporteurs pour compte propre. En ce qui concerne les trafics en provenance des pays de la CEE, en 1986, la part du compte d'autrui est de 62,1% (9,41 MT) contre 37,9% au compte propre (5,75 MT). Pour les trafics en direction des pays de la CEE, les parts respectives sont 67,9% (14,06 MT) et de 32,1% (6,65 MT). Notons que la part du compte propre tend à gagner légèrement sur le compte d'autrui dans les trafics en entrées et qu'on observe plutôt l'inverse en sorties.

On constate des évolutions plus contrastées que dans le cas du compte d'autrui. On retrouve la France largement en tête dans le cas du trafic en entrées en Belgique. Ce trafic augmente après une diminution brutale de 27% en 1983. Globalement, il passe de 2,3 MT en 1982 à 2,95 MT en 1986 (+28,3%). Le trafic en sorties connaît une stagnation depuis 1984 et passe de 2,38 MT en 1982 à 2,66 MT en 1986 (+11,8%). Depuis deux ans, on constate que les entrées dépassent les sorties. Le fait mérite d'être signalé car il n'apparaît dans aucun autre pays (en 1986, la part des sorties n'est que de 47,4%).

Si l'on trouve toujours la RFA et les Pays-Bas en seconde et troisième position, on a une différence d'importance avec le compte d'autrui. En effet on remarque que, de manière persistante, les Pays-Bas ont un trafic en sorties plus élevé que la RFA et, dans le cas du trafic entrées, l'écart se resserre entre les deux pays, si l'on se réfère à la situation du compte d'autrui (en 1986, le trafic en entrées de la RFA est 1,8 fois supérieur à celui des Pays-Bas dans le cas des transports pour compte d'autrui et 1,5 fois seulement dans le cas du compte propre).

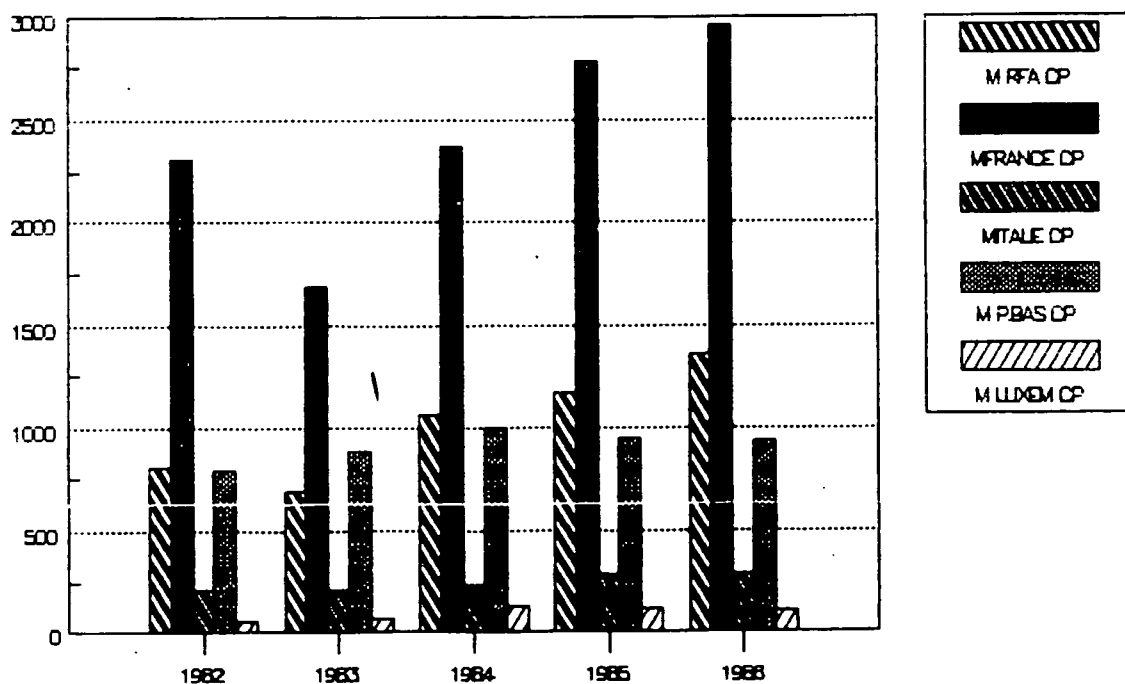
Au niveau absolu près, les trafics français et allemands ont évolué de façon similaire, autant en entrées qu'en sorties. Pour la RFA, en 1982 on avait 0,81 MT en trafics entrées et 1,29 MT en trafic sorties ; en 1986, on a respectivement 1,35 MT (+66,7%) et 1,42 MT (+10,1% seulement). Pour les Pays-Bas, en 1982 le trafic entrées s'élevait à 0,79 MT et le trafic sorties à 1,63 MT ; en 1986, on a 0,94 MT (+19%) et 1,91 MT (+17,2%). Le trafic des trois pays, en entrées, représente 91,2% du trafic total CEE, avec France (51,4%), RFA (23,5%) et Pays-Bas (16,3%). En sorties, la France (40%), la RFA (21,3%) et les Pays-Bas (28,8%) totalisent 90,1% du trafic CEE pour compte propre. En entrées, la part de la RFA tend à augmenter et, en sorties, celle de la France tend à diminuer légèrement.

La part des autres pays est tout aussi négligeable que dans le cas du compte d'autrui. Signalons toutefois, qu'en 1986 la part de l'Espagne (102.000 T en entrées et 103.000 T en sorties) est très supérieure à celle de la Grande-Bretagne (1.000 T et 16.000 T) et du Danemark (8.000 T et 9.000 T).

L'évolution des trafics en tonnes-kilomètres n'amène pas de différences sensibles par rapport aux tonnages chargés, sauf dans le cas de la France en 1986. Alors que le trafic sorties (en tonnes) stagne, il fait un bond en avant de 32,5% en tonnes-kilomètres (582 MTKM en 1985 et 771 MTKM en 1986). La distance moyenne des trajets passe brutalement de 229 km à 290 km.

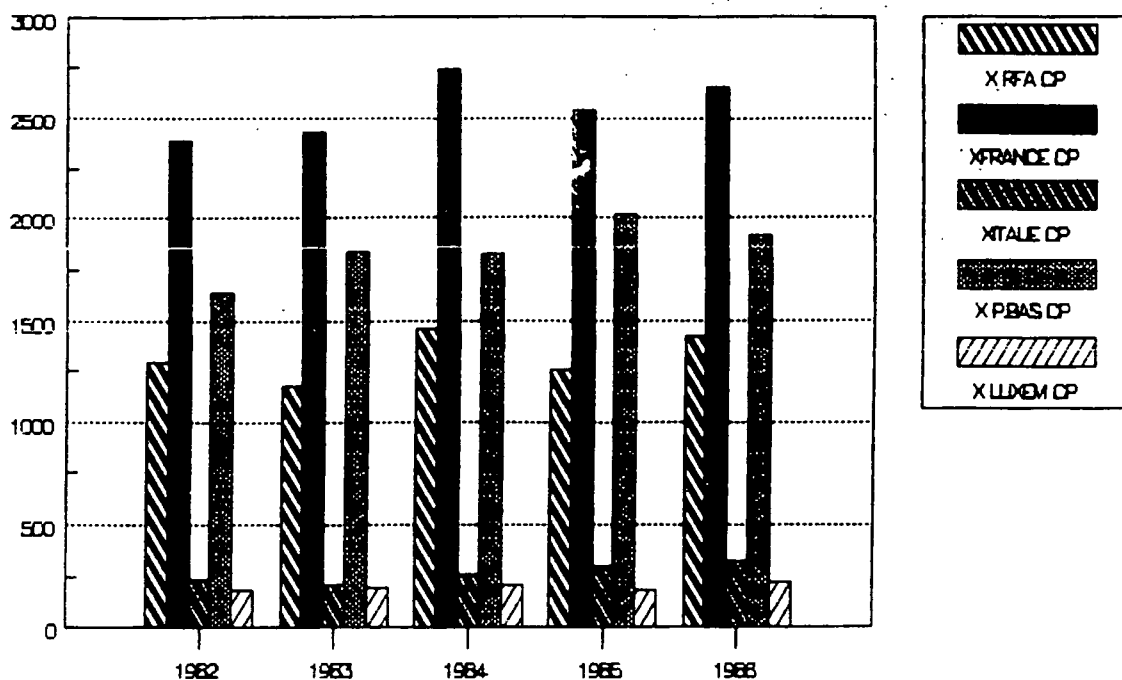
Graphique n° 53

Evolution des trafics réalisés par le compte propre en provenance d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Graphique n° 54

Evolution des trafics réalisés par le compte propre à destination d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Bien évidemment, l'Italie retrouve un rôle prépondérant en tonnes-kilomètres, surtout pour les trafics en entrées en Belgique. Elle devance la RFA, sauf en 1986, loin devant les Pays-Bas. En sorties, par contre, la RFA devance l'Italie, sauf en 1985, et les Pays-Bas talonnent cette dernière. En entrées, la France réalise 445 MTKM en 1982 et 733 MTKM en 1986 ; la RFA 247 et 421 ; l'Italie 278 et 411 et les Pays-Bas 119 et 137. En sorties, la France réalise 478 MTKM en 1982 et 771 en 1986 ; la RFA 473 et 525 ; l'Italie 311 et 454 et les Pays-Bas 239 et 392.

Les graphiques n° 55 et 56 résument l'évolution, selon les principaux pays partenaires de la Belgique dans la CEE, des trafics en entrées et en sorties respectivement, régimes compte d'autrui et compte propre confondus.

Globalement, les trafics en provenance et à destination de la France sont en augmentation (+25,5% en entrées, de 1982 à 1986, et +15,1% en sorties). Pour la RFA, on observe une stagnation manifeste, surtout en sorties, depuis 1984. Il est à noter qu'en sorties, les évolutions du compte d'autrui et du compte propre sont inverses au fil des années : quand le premier augmente, le second voit son trafic diminuer. Cependant, sur l'ensemble de la période, l'augmentation des entrées est de 32,2% et celle des sorties de 13,8%. Pour les Pays-Bas, l'année 1986 fait apparaître une régression, plus sensible en sorties qui affecte presque également les deux régimes de transport. Mais les trafics, dans les deux sens, sont en augmentation depuis 1982 (+22,4% en entrées et +22,6% en sorties).

En tonnes-kilomètres, les tendances sont toutes, quels que soient les pays considérés, orientées à la hausse. On observe en effet une augmentation des longueurs moyennes des trajets entre 1982 et 1986. En entrées, en France, on passe de 263 km en 1982 à 311 km en 1986 ; en RFA de 325 km à 348 km (ce qui explique pourquoi l'écart, entre ces deux pays, se resserre quelque peu lorsqu'on passe aux tonnes-kilomètres) ; aux Pays-Bas de 146 km à 150 km et en Italie de 1.296 km à 1.370 km. En sorties, en France, on passe de 240 à 289 km en cinq ans ; en RFA de 355 à 378 ; aux Pays-Bas de 148 km à 168 km et en Italie de 1.297 km à 1.342 km.

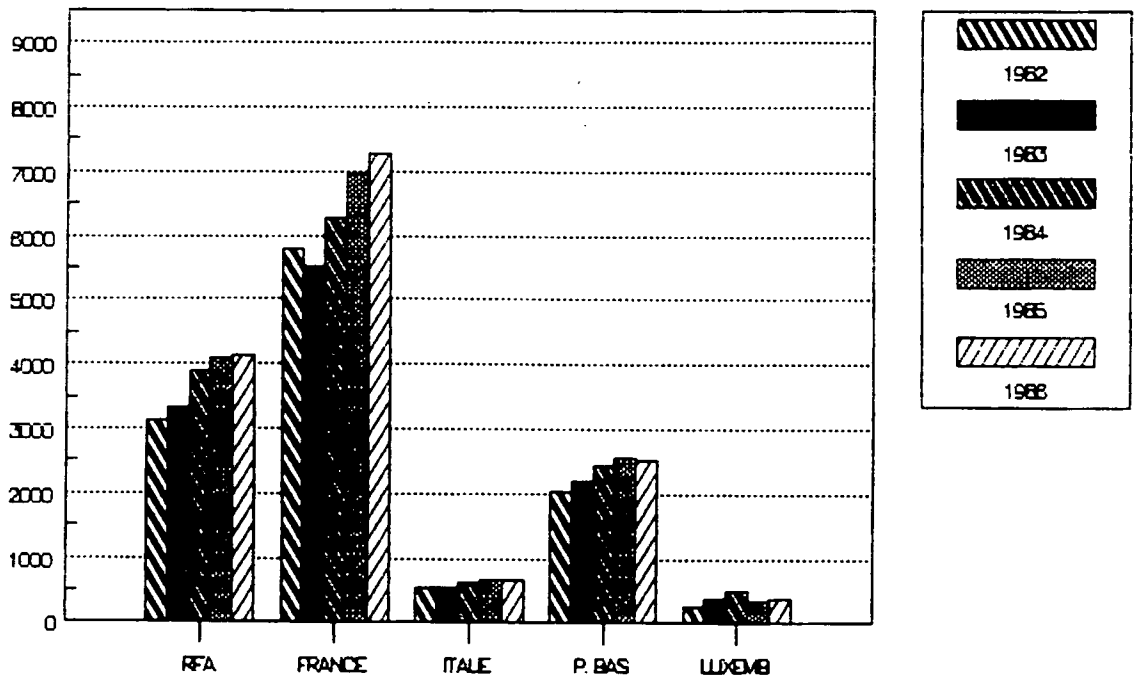
Pour terminer ce point, nous apporterons un éclairage supplémentaire sur les trafics réalisés par les transporteurs belges avec les pays étrangers. Celui-ci a trait à la répartition des trafics, entrées et sorties confondues, réalisés en transport international, selon les produits transportés. Dans le point 31., nous avons vu la structure des trafics intérieurs selon les dix classes NST. Si l'on se réfère au tableau n° 24 de ce point, nous allons situer rapidement les principales différences qui apparaissent avec le trafic international en 1986.

Toutes les catégories de produits sont mieux représentées à l'extérieur, du fait de la diminution spectaculaire de l'une d'entre elles seulement. Il s'agit de la catégorie 6 (matériaux de construction et minéraux bruts) dont la part, en tonnages chargés, tombe de 41,2% en transports intérieurs à 15% en transports internationaux.

Quatre classes voient alors leur part augmenter de manière conséquente : la classe 0 des produits agricoles (13,7% au lieu de 8,9%), la classe 5 des produits métallurgiques (9,3% au lieu de 4,4%), la classe 8 des produits chimiques (14,1% au lieu de 3,6%) et surtout la classe 9 des objets manufacturés (29,3% au lieu de 13%).

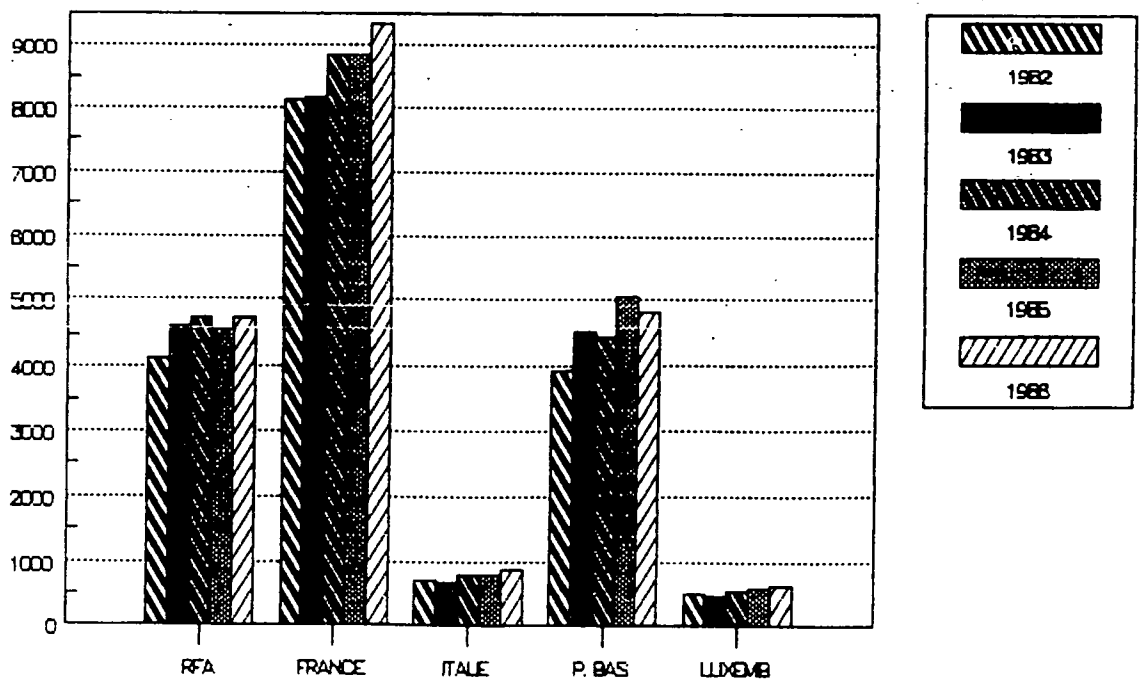
Graphique n° 55

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui et le compte propre, en provenance des principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Graphique n° 56

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui et le compte propre, à destination des principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Le trafic international réalisé par l'ensemble des transporteurs belges est donc plus diversifié qu'au niveau intérieur ce qui est évidemment une bonne chose. Si l'on ajoute la classe 1 des denrées alimentaires (14% en trafic international contre 15,8% en trafic intérieur), cinq classes de produits ont une part de trafic supérieure à 10% (les classes 0, 1, 6, 8 et 9 qui réalisent 86,1% du trafic international total).

Au-delà des différences intérieures-internationales, il en existe également entre le trafic compte d'autrui et le trafic compte propre. Ainsi, la part des produits de la classe 0 est de 18,2% pour le compte propre en 1986 contre 11,3% pour le compte d'autrui. De même, pour la classe 1, on observe le même déséquilibre (18,6% pour le compte propre et 11,6% pour le compte d'autrui). Pour les classes 5, 6 et 8 l'avantage des parts est inversé (11,3% pour le compte d'autrui et 5,4% pour le compte propre en ce qui concerne les produits métallurgiques ; 16,8% pour le compte d'autrui et 11,4% pour le compte propre dans le cas des matériaux de construction et respectivement 15,9% et 10,8% pour les produits chimiques). Enfin, le compte propre transporte relativement plus les produits manufacturés (31,3% contre 28,3% au compte d'autrui).

En tonnes-kilomètres, les écarts ont tendance à s'atténuer pour les classes 0 (15,3% pour le compte propre et 12,4% pour le compte d'autrui) et 1 (respectivement 15,4% et 14,1%) car le compte d'autrui a des distances moyennes de parcours bien supérieures (393 km contre 293 km pour le compte propre en classe 0 et 437 km contre 288 km en classe 1).

Mais ce n'est pas le cas des produits de la classe 9 où l'écart se creuse un peu au profit du compte propre (39,2% contre 34,1% pour le compte d'autrui, la distance moyenne des trajets étant de 435 km pour le compte propre et de 432 km pour le compte d'autrui).

Pour les produits de la classe 6, on note un véritable retournement, puisque la part du compte d'autrui passe à 8,3% en tonnes-kilomètres, alors que celle du compte propre est à peu près la même (11,6%). Ce déséquilibre inversé par rapport aux tonnages chargés, provient du fait que la distance moyenne des trajets du compte d'autrui n'est que de 177 km contre 353 km pour le compte propre.

De manière générale, pour l'ensemble des produits, la distance moyenne des trajets des deux régimes de transport n'est pas très différente (359 km pour le compte d'autrui et 348 km pour le compte propre).

Enfin, en ce qui concerne le seul compte d'autrui, les enquêtes conjoncturelles de l'ITR permettent d'affirmer que, de 1983 à 1988, la tendance du trafic international routier est à la hausse (+27,5% entre 1980 et 1988). Au dire des transporteurs belges, les fret de retour sont difficiles à trouver en France, particulièrement dans la région parisienne, du fait d'une concurrence intense. Cette dernière est également forte dans le secteur du transport des conteneurs, vis-à-vis du rail et de la voie d'eau. Enfin, il existe un certain manque de chauffeurs compétents en transport international.

42. LES TRAFICS REALISES PAR LES AUTRES TRANSPORTEURS DE LA CEE

Le tableau n° 26 présente l'état, en 1982 et en 1986, des trafics et les parts de marché des transporteurs belges (compte d'autrui et compte propre confondus) et des transporteurs du pays avec lequel l'échange a lieu. La comparaison permet de saisir le poids du pavillon belge par rapport au pays étranger correspondant, ainsi que son évolution en quatre ans. Notons que l'Italie n'apparaît pas dans le tableau, car elle ne fournit pas de données sur les trafics de son pavillon avec la Belgique.

Dans la mesure où l'Espagne et le Portugal ne faisaient pas partie de la CEE en 1982, il n'est pas possible de faire état d'une évolution. Toutefois en 1986 les données sont les suivantes : pour l'Espagne, les transporteurs belges ont réalisé 423.000 T (56,3%) et les transporteurs étrangers 328.000 T (43,7%) ; pour le Portugal, on a respectivement 26.000 T (36,1%) et 46.000 T (63,9%).

Tableau n° 26

Trafics (entrées et sorties) réalisés par les transporteurs belges et les transporteurs du pays correspondant, en 1982 et en 1986 (en milliers de tonnes) et parts de marché (en pourcentages)

PAYS	B 82	NB 82	TOTAL 82	B 86	NB 86	TOTAL 86
RFA	7261	6807	14068	8835	7912	16747
FRANCE	13881	8137	22018	16576	8335	24911
PAYS-BAS	5982	14605	20587	7328	15728	23056
LUXEMBOURG	746	970	1716	987	1067	2054
ROY.-UNI	42	561	603	86	518	604
IRLANDE	0	26	26	2	31	33
DANEMARK	57	207	264	64	254	318
GRECE	0	46	46	1	39	40
TOTAL	27969	31359	59328	33879	33884	67763

PAYS	B 82	NB 82	TOTAL 82	B 86	NB 86	TOTAL 86
RFA	51,6	48,4	100,0	52,8	47,2	100,0
FRANCE	63,0	37,0	100,0	66,5	33,5	100,0
PAYS-BAS	29,1	70,9	100,0	31,8	68,2	100,0
LUXEMBOURG	43,5	56,5	100,0	48,1	51,9	100,0
ROY.-UNI	7,0	93,0	100,0	14,2	85,8	100,0
IRLANDE	0,0	100,0	100,0	6,1	93,9	100,0
DANEMARK	21,6	78,4	100,0	20,1	79,9	100,0
GRECE	0,0	100,0	100,0	2,5	97,5	100,0
TOTAL	47,1	52,9	100,0	50,0	50,0	100,0

Si, dans une première approche, on envisage l'ensemble des pays du tableau n° 26, on a l'impression que la situation des transporteurs belges est plutôt catastrophique, même si une évolution favorable intervient dans tous les pays, sauf le Danemark, entre 1982 et 1986. En effet, il n'est que deux pays où la part du pavillon belge est supérieure à celle du pays étranger correspondant (la RFA et la France).

Mais une telle vision ne tient pas compte du poids des pays ni des volumes absolus de trafics. Seuls trois pays comptent vraiment, que les transporteurs soient belges ou non, même si les transporteurs britanniques réalisent un trafic 6 fois supérieur à celui de leurs homologues belges, ainsi que les transporteurs danois qui réalisent un trafic 4 fois supérieur à celui des transporteurs belges, sur leurs relations respectives.

A partir de là, la situation du pavillon belge n'est pas si mauvaise. Pour s'en convaincre, il suffit d'additionner les trafics belges et étrangers de la RFA, de la France et des Pays-Bas. En 1982, 27,12 MT ont été transportées sous pavillon belge (4,9% du total), et 29,55 MT par les transporteurs étrangers (52,1%). On constate donc que le trafic était déjà presque en équilibre. En 1986, on a respectivement 32,74 MT (50,6% du total) et 31,98 MT (49,4%).

Si le trafic est assez bien partagé avec la RFA, il n'en va pas de même avec la France et, symétriquement, avec les Pays-Bas. Le pavillon belge contrôle les 2/3 du trafic réalisé avec la France et cette situation se consolide en 4 ans. Dans le cas des Pays-Bas, pour un niveau global de trafic similaire à celui de la France, on a un cas de figure inverse, à cette différence près que la situation est un peu moins dégradée qu'en 1982. Comme on peut le constater, l'excédent français compense le déficit néerlandais, ce qui explique somme toute un partage équilibré des trafics entre les transporteurs belges et étrangers.

Les trafics réalisés avec ces trois pays par les transporteurs étrangers ont crû moins vite que ceux des transporteurs belges. Pour la RFA, la hausse atteint 16,2% pour les transporteurs allemands contre 21,7% pour les transporteurs belges. Pour la France, 2,4% seulement contre 19,4% et pour les Pays-Bas 7,7% contre 22,5%. Ces résultats montrent bien le dynamisme retrouvé par les transports routiers belges depuis 1982-84 et que nous avons déjà perçu dans d'autres secteurs de leur activité.

Notons enfin que les transporteurs belges n'interviennent que très peu sur les autres marchés, sauf le Luxembourg (qui ne représente cependant que 2,9% du trafic belge et 3,1% du trafic étranger à destination ou en provenance de la Belgique, en 1986) et l'Italie (voir le point 41.).

Soulignons enfin qu'en ce qui concerne le Danemark, le trafic est en croissance constante, alors que celui de la Grande-Bretagne est très fluctuant d'une année sur l'autre. Quant à la Grèce et à l'Irlande, ce n'est que timidement et depuis peu que les transporteurs belges se lancent sur ces marchés.

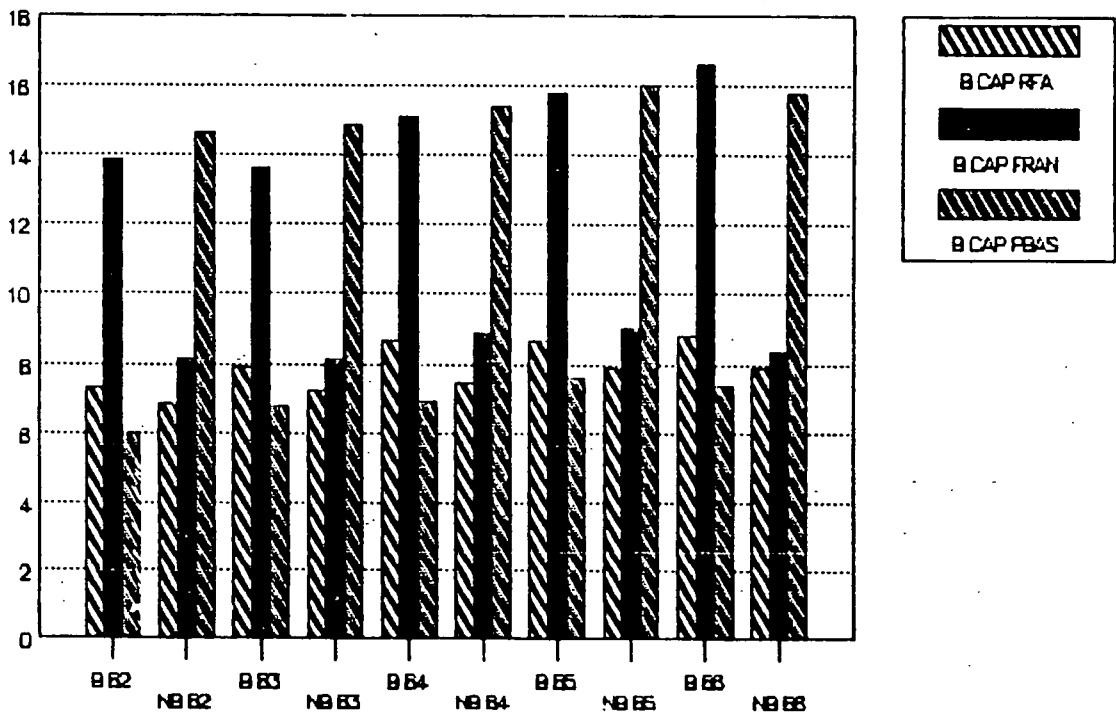
En tonnes-kilomètres, les parts de marché du pavillon belge sont un peu améliorées pour tous les pays, sauf pour la France (les transporteurs français réalisent 36,8% des tonnes-kilomètres, alors qu'ils ne réalisent que 33,5% des tonnes) et la Grèce. En 1986, RFA, France et Pays-Bas réunis, le trafic des transporteurs belges est de 9,35 MMtKM (54%) et

celui des transporteurs étrangers de 7,97 MMTKM (46%). Déjà en 1982, les deux types de trafics étaient presque équilibrés, avec respectivement 6,83 MMTKM (49,8% et 6,88 MMTKM (50,2%).

Compte tenu du poids des trois principaux partenaires de la Belgique (93,3% des tonnages chargés dans la CEE et 88,2% des tonnes-kilomètres, en 1986), nous présentons, dans le graphique n° 57, une comparaison de l'évolution des trafics belges et étrangers réalisés entre la Belgique et ses voisins, de 1982 à 1986, entrées et sorties confondues. Pour chaque millésime, les rectangles situés à gauche correspondent aux trafics réalisés sous pavillon belge et ceux situés à droite aux trafics réalisés sous pavillon étranger.

Graphique n° 57

Comparaison des trafics réalisés sous pavillon belge et sous pavillon étranger, entre la Belgique d'une part et la RFA, la France et les Pays-Bas d'autre part, entre 1982 et 1986 (en millions de tonnes)



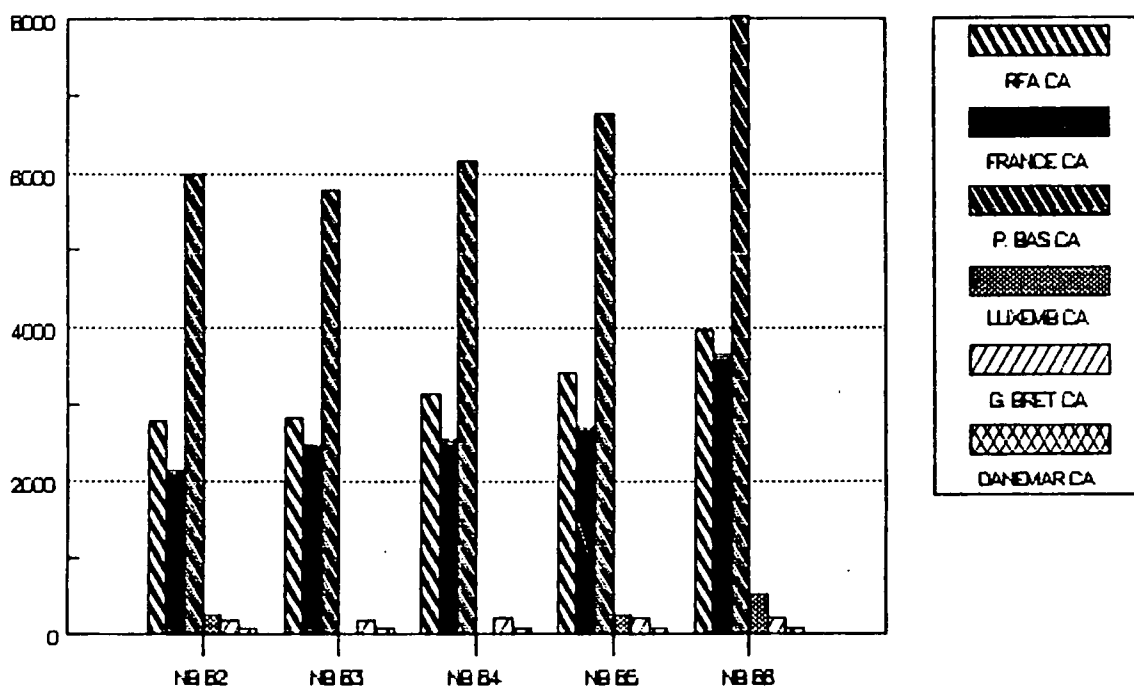
En ce qui concerne la France, on repère aisément le mouvement de hausse des trafics sous pavillon belge (+19,4%) et celui stagnant des trafics réalisés sous pavillon étranger (+2,4%). La RFA montre un profil quelque peu similaire dans l'évolution des deux types de trafic. L'accroissement des trafics belges (+21,7%) est un peu supérieur à celui des trafics étrangers (+16,2%) mais masque, dans les deux cas, une stagnation entre 1985 et 1986. Enfin, dans le cas des Pays-Bas, les évolutions sont caractérisées par une forte hausse du trafic réalisé sous pavillon belge, assortie d'un tassement certain en 1986 (+22,5%, en 5 ans) et par une stagnation, entre 1984 et 1986, du trafic réalisé sous pavillon étranger (+7,7% seulement). En tonnes-kilomètres, les tendances sont sensiblement identiques à celles qu'on observe selon les tonnages chargés.

En même temps qu'une distinction entre les entrées et sorties réalisées sous pavillon étranger, nous allons considérer les trafics selon le compte d'autrui et le compte propre. Pour l'ensemble des trafics réalisés par des transporteurs étrangers en 1986, le compte d'autrui a une part de 82,1% (28,14 MT) et le compte propre de 17,9% (6,12 MT). La part du compte d'autrui tend à s'accroître (78,6% en 1982). Rappelons que pour le pavillon belge, la part du compte d'autrui est de 2/3 et celle du compte propre de 1/3.

Les graphiques n° 58 et 59, à l'instar des graphiques n° 51 et 52, retracent l'évolution, respectivement, des trafics entrants et sortants de Belgique, mais réalisés par des transporteurs étrangers. L'Italie n'apparaît pas sur les graphiques qui suivent, car ce pays ne fournit pas les données correspondantes. Par contre, nous avons introduit les données concernant la Grande-Bretagne et le Danemark. A noter que la Grèce et l'Irlande ont des trafics presque nuls. Enfin, pour l'Espagne et le Portugal, nous ne disposons évidemment que des données pour 1986 qui sont de 140.000 T en entrées et de 188.000 T en sorties pour l'Espagne, de 19.000 T et 27.000 T pour le Portugal.

Graphique n° 58

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui étranger à destination de la Belgique, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)

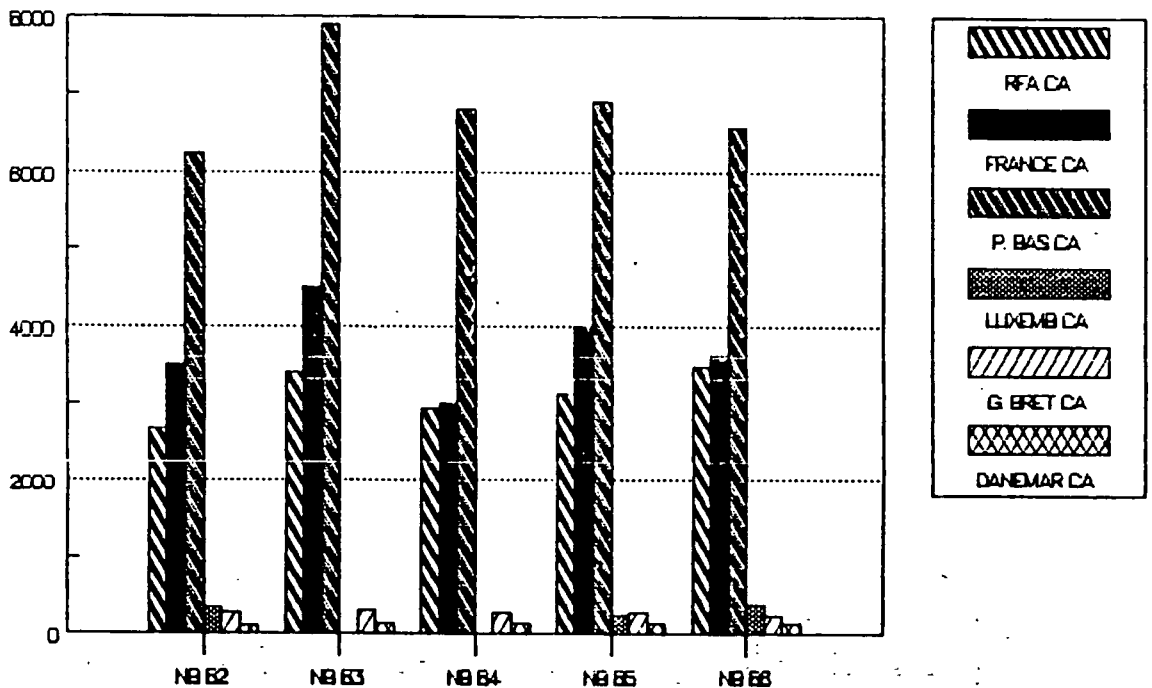


Contrairement aux trafics compte d'autrui réalisés sous pavillon belge, dominés par les trafics avec la France, ici ce sont les trafics réalisés par les Pays-Bas qui prédominent largement. En entrées, la RFA est constamment en seconde position devant la France. En sorties, c'est la France qui devance la RFA. Dans les deux cas, les trafics de chacun de ces deux pays sont assez proches l'un de l'autre, surtout en entrées.

Le trafic entrées de la RFA passe de 2,8 MT en 1982 à 3,94 MT en 1986 (+40,6%), celui des sorties passe de 2,67 MT à 3,46 MT (+29,6%). pour la France, on passe de 2,15 MT en entrées à 3,64 MT (+69,3%) et de 3,51 MT à 3,6 MT en sorties (+2,6% seulement). Enfin, pour les Pays-Bas, le trafic entrées passe de 5,97 MT à 8,06 MT (+35%) et le trafic sorties passe de 6,22 MT à 6,56 MT (+5,6%).

Graphique n° 59

Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui étranger en provenance de la Belgique, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



On constate que ces trois pays représentent, avec 15,64 MT, 94% du trafic total des transporteurs étrangers en direction de la Belgique, et, avec 13,62 MT, 92,9% du trafic en provenance de la Belgique et à destination d'un pays de la CEE. Ces proportions sont du même ordre de grandeur que dans le cas du pavillon belge. La part des autres pays apparaît évidemment dérisoire. Il est toutefois intéressant de signaler que des fluctuations importantes affectent les trafics sur les autres relations, tant en entrées qu'en sorties et qu'on ne peut faire état, sur la période, de véritables tendances à la hausse ou à la baisse.

On remarque encore sur les graphiques que les trafics entrées en Belgique croissent de manière assez régulière, alors que les trafics sorties connaissent des fluctuations assez marquées d'une année sur l'autre. Ainsi, par exemple, le trafic français croît de 28,2% en 1983 par rapport à 1982, puis décroît brutalement de 33,1% en 1984, pour remonter de 32,3% en 1985 et finalement diminuer à nouveau de 9,6% en 1986. Pour les Pays-Bas (sauf en 1986) et la France, les trafics sorties sont toujours supérieurs aux trafics en entrées, alors que le mouvement est inverse en RFA (sauf en 1983).

En tonnes-kilomètres, la situation est assez différente dans la mesure où les distances moyennes de parcours sont très inégales. En 1986 et en entrées, la longueur moyenne des trajets réalisés par les pavillons étrangers était de 218 km et en sorties de 283 km. Mais plus précisément, on a respectivement en France 289 km et 377 km, en RFA 258 km et 338 km et aux Pays-Bas seulement 142 km et 162 km. De ce fait, l'ordre de grandeur des trafics entrées est le même pour les trois pays et, pour les trafics sorties, la France reste constamment légèrement en tête.

Les évolutions générales des trois pays sont orientées à la hausse pour les Pays-Bas en entrées, pour la France et la RFA en sorties. On constate une stagnation pour les Pays-Bas en sorties depuis 1984 et, pour la France et la RFA en entrées depuis 1985. En 1986, la France (1,05 MMTKM), la RFA (1,01 MMTKM) et les Pays-Bas (1,14 MMTKM) représentent 88,5% des trafics en entrées effectués sous pavillon étranger dans la CEE. En sorties, leur part est de 86,7% (France 1,36 MMTKM ; RFA 1,17 MMTKM et Pays-Bas 1,06 MMTKM).

Enfin, il est intéressant de voir quelle est la part du compte d'autrui réalisée sous pavillon étranger, selon chacun des trois principaux pays, en entrées et en sorties. Pour la RFA, en entrées la balance est au profit des transporteurs étrangers (58,7%) et en sorties également (51,2%). Cela signifie donc (voir le tableau n° 26) que c'est le transport belge pour compte propre qui va rétablir à lui seul la situation du pavillon national, dans la relation Belgique-RFA. Pour les Pays-Bas, la balance est également au profit des transporteurs néerlandais (83,7% en entrées et 69,3% en sorties) et le transport belge pour compte propre rétablit un peu la situation. Enfin, pour la France, la situation est inverse. La balance est au profit du pavillon belge (54,2% en entrées et 64,9% en sorties), mais ici encore, le trafic belge pour compte propre améliore le score du pavillon belge.

Les graphiques n° 60 et 61, qui sont le pendant des graphiques n° 53 et 54, illustrent les évolutions des trafics réalisés en compte propre sous pavillon étranger. En ce qui concerne l'Espagne et le Portugal, les trafics sont nuls en compte propre.

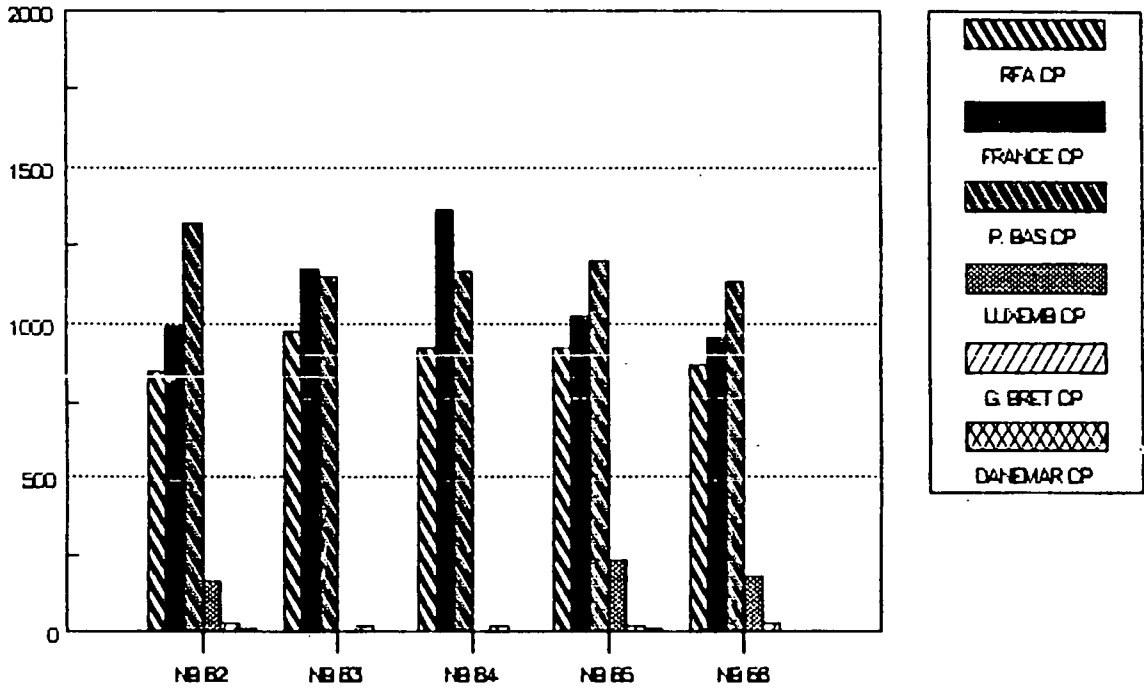
De même que pour le compte d'autrui, la situation du compte propre ici est très différente de celle du compte propre réalisé sous pavillon belge. En entrées comme en sorties, la position dominante de la France n'existe plus, ce qui tend au passage à montrer le faible dynamisme des transporteurs français du compte propre, comme de compte d'autrui, dans leurs relations avec la Belgique. Ce sont les trafics réalisés par les Pays-Bas qui prennent de l'importance, mais pas de façon aussi nette qu'en compte d'autrui.

Pour les transports sous pavillon étranger, signalons que la part du compte d'autrui est de 84% en entrées (16% pour le compte propre) et de 83,2% en sorties (16,8% pour le compte propre) en 1986. Ces parts sont en augmentation assez nette depuis 1982 (on avait respectivement 77,3% et 79,7% pour le compte d'autrui).

Ce constat n'est pas étonnant lorsqu'on considère les graphiques n° 60 et 61, car les trafics semblent stagnants, voire décroissants, alors que les trafics compte d'autrui tendaient à la hausse.

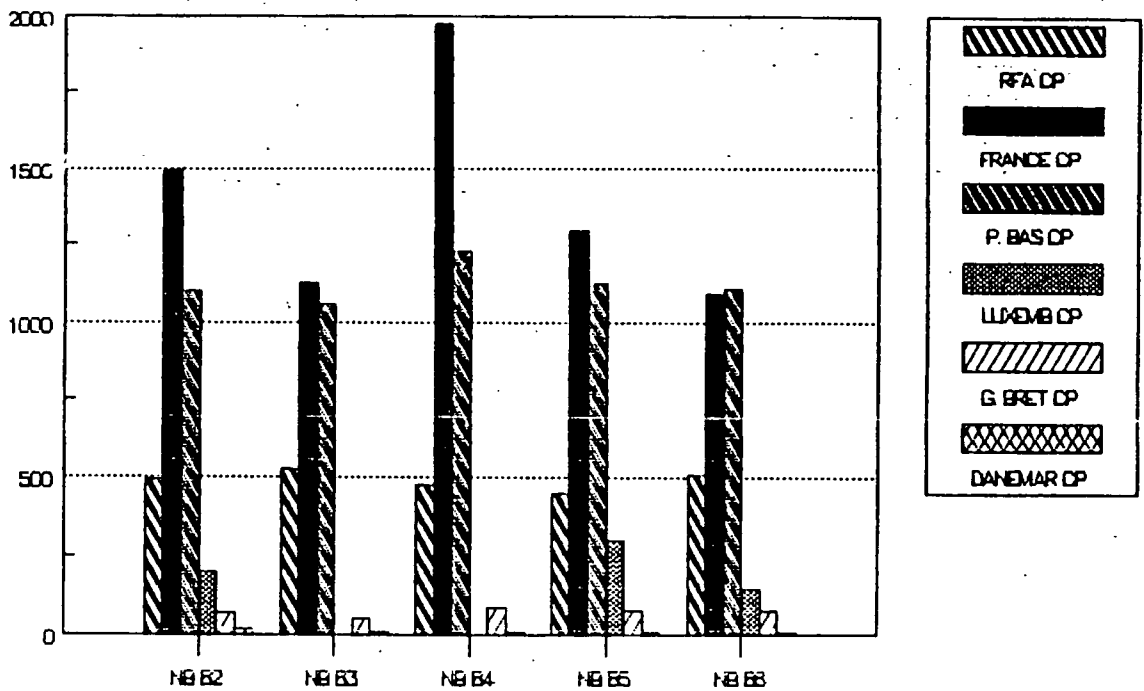
Graphique n° 60

Evolution des trafics réalisés par le compte propre étranger à destination de la Belgique, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Graphique n° 61

Evolution des trafics réalisés par le compte propre étranger en provenance de la Belgique, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)



Les calculs confirment cette impression. Pour la RFA, les trafics entrées passent de 845.000 T à 870.000 T (+3%) en 5 ans et les trafics sorties de 492.000 T à 515.000 T (+4,7%) ; pour la France, de 986.000 T à 950.000 T (-3,7%) en entrées et de 1,49 MT à 1,09 MT (-26,8%) en sorties ; pour les Pays-Bas, de 1,32 MT à 1,13 MT (14,1%) en entrées et de 1,1 MT à 1,106 MT (+0,6%) en sorties.

Malgré cette stagnation, ces trois pays totalisent cependant 93,2% des entrées et 91,9% des sorties en 1986 et comme les proportions étaient quasiment les mêmes en 1982 on en déduit (ce que les données confirment) que la stagnation des trafics compte propre réalisés sous pavillon étranger est générale. Seules les années 82 et 84 font exception, en sorties, dans le cas de la France.

Les évolutions de trafics ne sont pas différentes en tonnes-kilomètres. On retrouve simplement le changement d'échelle dû à des distances moyennes de parcours plus longues en France et, de ce fait, les trafics de ce pays dépassent à nouveau les autres assez largement (surtout en sorties).

En 1986, en France, les trajets moyens sont de 240 km en entrées et de 227 km en sorties ; en RFA respectivement de 256 km et de 283 km ; aux Pays-Bas de 165 km et de 132 km. A noter que dans ce dernier pays, la distance moyenne en entrées est supérieure de 23 km à celle du compte d'autrui.

La position du compte propre belge vis-à-vis du compte propre étranger est nettement favorable : pour la RFA, en entrées (60,9%) comme en sorties (73,3%), la part du compte propre belge est largement excédentaire et pour la France, on a respectivement 75,7% et 70,9%. Pour les Pays-Bas, la situation est plus équilibrée et si, en sorties, la tendance est la même que précédemment avec 63,4%, en entrées l'avantage va aux transporteurs néerlandais avec 54,7%.

En guise de conclusion au point 4., nous pouvons résumer la situation en matière de trafics internationaux routiers de marchandises à destination ou en provenance du territoire belge en précisant qu'en 1986, le trafic total s'élève à 70,13 MT dont 35,87 MT (51,2%) réalisés par des transporteurs belges et 34,26 MT (48,8%) par des transporteurs étrangers.

Les 35,87 MT se ventilent en 23,47 MT (65,4%) réalisés pour le compte d'autrui et 12,4 MT (34,6%) par le compte propre. Les 34,26 MT se répartissent en 28,14 MT (82,1%) réalisés par le compte d'autrui et 6,12 MT (17,9%) par le compte propre.

5. PERSPECTIVES D'AVENIR POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

Les analyses développées tout au long de ce chapitre tendent à montrer que les transports pour compte d'autrui progressent assez nettement, depuis 1983-84 notamment. La crise économique, on l'a vu, a entraîné une restructuration du secteur des transports routiers de marchandises qui s'est caractérisée par la disparition d'un grand nombre de très petites entreprises. Cet effet, conjugué à l'amélioration de la conjoncture économique générale, tant en Belgique que dans le monde, a permis au secteur professionnel routier de repartir sur des bases nouvelles.

Mais l'effort d'adaptation de ce dernier doit encore se maintenir dans les années à venir. Il semble que les premiers pas aient été accomplis dans la bonne direction, mais il ne s'agit pas de relâcher maintenant les efforts.

En trafic national, en effet, les données font état de la vigueur incontestable des transports pour compte propre qui continuent à concurrencer majoritairement le compte d'autrui, même si l'on commence à voir se dessiner une tendance à la hausse, encore mal confirmée, notamment en termes d'emplois et d'investissements, dans les entreprises professionnelles de transport.

Sur le plan international, le transport professionnel belge doit accomplir encore des progrès pour acquérir une situation vraiment solide, à l'instar de son voisin du nord. Pour l'instant, le dynamisme du compte propre belge est tel qu'il occupe des créneaux qui devraient sans doute plus logiquement être l'apanage des transports pour compte d'autrui. Toutefois, compte tenu des caractéristiques spatio-économiques de la Belgique, il semble que les entreprises de transports routiers pour compte d'autrui soient assez conscientes des conséquences de l'échéance de 1993. Mais, pour être à même de tenir le choc, la restructuration du secteur doit nécessairement se poursuivre, car ce dernier est encore trop artisanal et le nombre de grandes entreprises n'est pas suffisant. En fait, les PME auront sans doute les moyens de tirer leur épingle du jeu à l'horizon 93, dans la mesure où elles seront dirigées par des personnes conscientes des enjeux, compétentes et dynamiques. Pour cela, la formation professionnelle est un atout majeur et, au vu de celle que reçoivent les aspirants transporteurs en Belgique, les entreprises ont des possibilités non négligeables de faire mieux que se défendre, notamment en trafic international. Du reste, dès aujourd'hui, la position très satisfaisante du pavillon belge (sauf dans les trafics avec les Pays-Bas) l'atteste pleinement.

Il est un autre challenge auquel doivent se préparer les transporteurs routiers belges, c'est celui de l'ouverture du tunnel sous la Manche. Sur ce point, une étude de François PECHEUX, de l'ITR, publiée en décembre 1988, tente de cerner l'impact de ce projet sur les transports routiers de marchandises belges. A cette occasion, il considère les infrastructures existantes et ce qu'il serait nécessaire de réaliser d'ici à l'ouverture du tunnel pour mettre toutes les chances du côté de la Belgique en vue de capter une partie du trafic transmanche. L'étude envisage aussi les perspectives de trafic et de développement régional liées au projet.

Nous allons préciser ci-après les points de ce travail, qui apportent des éléments complémentaires à notre analyse. Focalisons tout d'abord notre attention sur les infrastructures. Une rocade littorale (la RN 1) entre le lieu fixe transmanche (le tunnel) et la Belgique est envisagée. De fait il s'agit d'une voie express allant de Boulogne à la frontière belge, via Calais et Dunkerque. Elle sera à 2x2 voies (à 2x3 voies dans les traversées de Calais et Dunkerque) et tous les échanges seront dénivelés. Cet axe répond aux trois objectifs suivants :

- offrir aux usagers du tunnel une infrastructure à niveau de service élevé.

- saisir l'opportunité de la construction du tunnel pour développer les courants d'échange entre le nord et sud de l'Europe par la réactivation d'un axe routier Dunkerque-Bayonne.

- améliorer la compétitivité des ports de la côte nord-ouest en améliorant les liaisons en direction du tunnel, du nord de la France et de la Belgique.

Les principaux points d'ancrage de cet axe routier seront bien entendu le terminal du tunnel à Coquelles, l'entrée est de Calais (autoroute A 26 vers l'Europe du sud-est), Dunkerque (autoroute A 25 vers Lille) et la frontière belge où un raccordement est prévu avec le réseau autoroutier belge en direction de Veurne et Ostende.

L'étude de l'ITR recense les autoroutes existantes en Belgique et les tronçons manquants, sans la construction desquels l'attractivité du réseau belge serait notablement diminuée, au moment de la mise en service du tunnel. Ainsi, en est-il de l'A 18 (Ostende-Veurne) qu'il est nécessaire de prolonger jusqu'à la frontière belge (il s'agit-là d'un maillon essentiel). L'autoroute A 8 (Bruxelles-Tournai) est à terminer si la Belgique veut envisager la captation d'une partie du trafic allemand en direction du tunnel. Les avantages prévus d'une telle liaison sont multiples :

- création d'une liaison directe par autoroute entre Bruxelles, Lille et le tunnel.

- dédoublement de la liaison autoroutière Lille-Anvers (même si la distance est augmentée de 15 kilomètres par rapport à l'autoroute via Kortrijk, elle permettrait d'éviter à Anvers le tunnel creusé sous l'Escaut, générateur d'encombres).

- dédoublement de la liaison autoroutière Paris-Bruxelles (10 kilomètres de plus que par l'autoroute, via Valenciennes).

Les deux projets A 18 et A 8 viennent d'obtenir un financement partiel de la CEE pour leur parachèvement. Plus difficile à mettre en oeuvre, la liaison A 17 entre Tournai et Kortrijk, pour des raisons d'équilibre entre les régions linguistiques de la Belgique. Selon l'auteur, la réalisation de l'autoroute A 17 est subordonnée à celle de la voie rapide Peck-Armentières. Pourtant industriels et transporteurs, wallons et flamands, sont unanimes pour souhaiter une mise en oeuvre rapide de cet axe qui permettrait un contournement de la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing et une liaison directe du Hainaut au littoral et aux ports belges.

L'A 19, entre Veurne et Kortrijk, n'est encore à ce jour qu'à l'état de projet. Enfin, l'autoroute Bruxelles-Arlon, terminée fin 1988, relie directement la capitale belge à Luxembourg et à Strasbourg. Lorsque la liaison Liège-Arlon sera achevée (1990), le Luxembourg, la Lorraine française, l'Alsace et la Sarre seront directement reliés à Bruxelles, Liège, Charleroi, Anvers, Gand et au tunnel.

F. PECHEUX, pour montrer tout l'intérêt de ces réalisations en vue de capter certains trafics supplémentaires à destination du tunnel, se réfère à une analyse de F. REITEL, professeur à l'université de Metz qui explique pourquoi les véhicules allant actuellement de la Lorraine du nord vers Lille empruntent de préférence les autoroutes luxembourgeoises et belges. Selon F. REITEL, il existe quatre avantages à cela : - le tracé belge est plus rapide que le tracé français, - les autoroutes belges n'ont pas de péage, - le prix du carburant est nettement inférieur en Belgique et - les autoroutes belges sont éclairées.

L'analyse de l'ITR fait ensuite le point sur le trafic transmanche actuel et sur les perspectives ouvertes par le tunnel. Entre 1980 et 1986, le trafic par mer de marchandises entre la Belgique et la Grande-Bretagne a crû de 17% (4,47 MT en 1986). Dans la relation réciproque, de 6% (5,65 MT). Le transit en provenance de Grande-Bretagne a augmenté de 8,7% (4,74 MT en 1986) et celui à destination de la Grande-Bretagne de 43% (4,2 MT).

Cette progression rapide des échanges traduit l'intégration de la Grande-Bretagne avec ses partenaires de la CEE, même si cela ne s'est pas réalisé sans mal. En 1985, 46,2% des importations britanniques proviennent des pays de la CEE (contre 37% en 1975) et 46,1% des produits vont dans les pays de la CEE (contre 32,3% en 1975).

En 1983, 81,8% des échanges UEBL (Union Economique Belgo-Luxembourgeoise)-Royaume-Uni sont réalisés par la route (Ro/Ro) et 17% par le rail. Dans la relation inverse, les pourcentages respectifs sont de 88,1% et 11,7%.

En ce qui concerne le trafic Ro/Ro, dans le sens Grande-Bretagne-Belgique entre 1980 et 1987, le nombre de véhicules a crû de 51% (184.000 véhicules en 1987) et celui des remorques non accompagnées a été multiplié par 3,3 (158.400 remorques en 1987).

Dans le sens Continent-Grande-Bretagne, la concurrence s'établit entre trois ports néerlandais (Scheveningen, Rotterdam et Vlissingen), deux ports belges (Zeebrugge et Ostende) et trois ports français (Dunkerque, Calais et Boulogne). Dans leur ensemble, ces huit ports ont servi au chargement Ro/Ro de 1,714 M de véhicules lourds (+84,4% par rapport à 1980). Pour Zeebrugge, la hausse de trafic est de 14,5% (595.000 véhicules en 1987) et celle d'Ostende de 3% seulement (139.000 véhicules en 1987). La part des deux ports belges est passée de 41,5% en 1980 à 42,9% en 1987 (34,8% pour Zeebrugge à lui seul par rapport au trafic total Continent-Grande-Bretagne).

En ce qui concerne le futur trafic transmanche réalisé par le tunnel, des facteurs vont affecter la demande globale, notamment le PIB britannique, et l'évolution relative des prix qui vont induire le niveau des dépenses de consommation. Par ailleurs, le choix du service transmanche dépendra du coût relatif d'utilisation du tunnel, du temps de transport, des fréquences des services, du confort et de la fiabilité. La politique des tarifs d'Eurotunnel sera déterminante. Les hypothèses retenues actuellement sont les suivantes : - les tarifs seront inférieurs de 10% en termes réels à ceux qui sont pratiqués aujourd'hui par les ferries pour le transport Ro/Ro et par conteneur ; - les tarifs des chemins de fer devraient rester, en termes réels, à leur niveau actuel.

De toute façon un trafic ferries subsistera, pour au moins trois raisons : - la concurrence entraînera une décroissance des tarifs, qu'on envisage de l'ordre de 20% en 1993 par rapport à 1986 ; - les produits volumineux ou les marchandises dangereuses ne pourront pas être acheminés par le tunnel ; - la réglementation sociale peut impliquer un arrêt d'activité des chauffeurs d'une durée supérieure à celle qui résulte effectivement du transit des poids lourds sur les rames nouvelles du tunnel.

Selon les prévisions d'Eurotunnel, la croissance des échanges entre la Grande-Bretagne et le continent serait, en moyenne, de 4,3% par an d'ici à 1993, de 3,8% par an entre 1993 et 2003 et 3,4% par an au-delà.

Selon ces hypothèses, on aurait en 1993 un trafic total de 84,4 MT (dont 30,6 MT en Ro/Ro, 8,1 MT en conteneurs, 1,1 MT en wagons complets, 43,1 MT en vrac et 1,5 MT en véhicules lourds). En 2003, le trafic total serait de 122,1 MT et respectivement, selon les modes et modalités, on aurait 46,3 MT, 11,7 MT, 1,7 MT, 59,6 MT et 2,8 MT. De même en 2013 le trafic total serait de 169,8 MT, ventilé en 66,7 MT, 16,2 MT, 2,5 MT, 79,4 MT et 5 MT.

En octobre 1988, une estimation d'Eurotunnel indique, pour 1993, un taux de détournement du trafic transmanche par le tunnel de 17,3%, soit 15,5 MT. Ce taux global est très variable selon le mode d'acheminement des produits (36,7% pour les conteneurs et wagons et 5,4% seulement pour le vrac).

De même, les différents couloirs maritimes utilisés aujourd'hui seront inégalement touchés par l'ouverture du tunnel. A ce sujet, un exemple pris par Eurotunnel considère la répartition des trafics selon les couloirs maritimes et par origine/destination, actuellement et après mise en service du tunnel, pour des liaisons entre la zone de Birmingham et différentes aires économiques sur le continent. Les analyses effectuées montrent que la part des trois ports du détroit français, aujourd'hui de 23%, passerait à 15%, celle des deux ports du détroit belge, de 33% à 22% et celle des autres lignes de 44% à 33%. Le tunnel captera en principe, 30% du trafic sur l'ensemble des liaisons et corridors maritimes. Les analyses font aussi état d'un détournement particulièrement important pour les conteneurs et les wagons.

De manière évidente, la présence du tunnel va entraîner des modifications de flux et de stratégies. Selon Intercontainer, les armateurs pourraient réduire le nombre de leurs escales directes en ce qui concerne la desserte de l'Europe du nord du fait de la mise en service, dans le tunnel, d'un système de transport ferroviaire intégré. Les critères de choix des ports européens seraient essentiellement déterminés par la position de ceux-ci par rapport aux transports terrestres, par la qualité des manutentions, par les possibilités de stockage et par la qualité des prestations offertes par les professionnels. Evidemment, les ports belges sont potentiellement en mesure de bénéficier de ce redéploiement.

En termes d'enjeux et de développement régional, il semble actuellement en Belgique que la région wallonne soit plus préoccupée du problème que la région flamande, notamment la région de Tournai, mais les zones les plus concernées par le tunnel en Belgique ne pourront manifestement en retirer des avantages que si le maillage de l'infrastructure autoroutière est total.

L'étude de l'ITR souligne dans son dernier chapitre le fait que l'ouverture du tunnel coïncide pratiquement avec la création du marché unique européen. De fait, en ce qui concerne les transporteurs routiers belges, les deux batailles sont à mener de front et une comparaison rapide de leur situation avec celle des autres transporteurs européens amène l'auteur à conclure dans le même sens que nous. La qualité des professionnels du transport en Belgique est tout aussi bonne que dans les autres pays, voire même meilleure, et la position géographique du royaume représente un atout important à l'aube de 1993 et dans le contexte du trafic transmanche, en particulier.

CHAPITRE 5

LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Si notre étude porte essentiellement sur les transports routiers, dans la mesure où il s'agit du mode dominant dans le secteur des transports belges, nous avons pu observer dans le chapitre 2 que le rôle des voies navigables et du chemin de fer n'était pas négligeable pour certains types de transport. Nous nous proposons donc ici de faire un rapide tour d'horizon de chacun de ces modes, en mettant l'accent sur l'évolution récente des moyens qu'ils mettent en oeuvre, de leurs trafics et de leurs perspectives d'avenir. Nous ne reviendrons pas sur les infrastructures dont nous avons déjà fait état dans le chapitre 2.

1. LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES

11. LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

Le transport fluvial pour compte propre est assujéti à l'attribution d'une attestation, mais il n'est pas d'autres conditions à remplir pour la mise en oeuvre de ce régime de transport.

En ce qui concerne le transport fluvial pour compte d'autrui, une attestation de classification est nécessaire. Les bateaux doivent en effet être approuvés, en ce qui concerne le tonnage et la navigabilité, par un bureau de classification agréé par l'Etat. Par ailleurs, l'accès au marché est libre.

En Belgique, le contact direct entre le mandant et le batelier n'est pas possible. Tous les contacts s'effectuent obligatoirement par l'entremise d'un affréteur. Ce dernier agit donc comme intermédiaire entre les chargeurs et les transporteurs et est chargé de réaliser un équilibre entre l'offre et la demande. L'ORNI (Office Régulateur de la Navigation Intérieure) possède 13 bureaux d'affrètement à tour de rôle (7 en Flandres, 5 en Wallonie et un à Bruxelles).

Le système du tour de rôle régleme l'offre en matière de capacité de chargement ou de tonnage. Son fonctionnement, fixé par arrêté royal, est le suivant : chaque batelier, dès que son bateau est disponible, s'inscrit pour prendre livraison d'un chargement déterminé. Un numéro d'ordre chronologique, fonction de sa date d'inscription, lui est attribué. Le numéro d'ordre le moins élevé a priorité pour l'acceptation ou non d'un chargement annoncé au bureau d'affrètement. L'objectif de cette disposition est de permettre une répartition de l'ensemble du fret communiqué au bureau d'affrètement entre les bateliers inscrits, sans qu'il y ait de concurrence entre ceux-ci.

Les offres de chargement doivent indiquer la destination, le délai et des remarques éventuelles. Les transporteurs sont appelés à une heure déterminée et, compte tenu de la présence de son numéro d'inscription, chaque batelier peut accepter un fret déterminé en fonction de la capacité de tonnage qu'il peut offrir.

Le système du tour de rôle est obligatoire au niveau intérieur et pour les transports à destination de la France. En ce qui concerne les trafics à destination des Pays-Bas, il existe un système dit du tour de rôle "volontaire" dans la mesure où celui-ci n'est pas obligatoire, mais il existe un gentlemen's agreement pour que les bateliers agissent de cette façon. Pour les transports à destination de tous les autres pays, ce système ne s'applique pas.

Si l'on en revient au contrat de transport, l'affréteur conclut avec le batelier un contrat d'affrètement dans lequel toutes les conditions sont précisées : durée, lieux d'embarquement et de débarquement, caractéristiques des marchandises transportées, frais de canal (essentiellement en RFA) et commissions à payer. Ces commissions à payer par le batelier à l'affréteur varient selon les destinations (5% du prix de transport en Belgique, 7,5% en France et 10% aux Pays-Bas ; dans les autres pays, le pourcentage est négociable avec un maximum de 10%). Pour la Belgique et les transports à destination de la France, les bateliers payent également une commission à l'ORNI.

En ce qui concerne les caractéristiques des marchandises transportées et suite aux réglementations ADR (accord européen sur le transport de marchandises par route) et RID (idem pour les chemins de fer), un accord de même type a été signé en matière de transports fluviaux. L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par navire sur le Rhin (résolution n° 28 du 28/11/85 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin), ratifié par les états rhénans est destiné à réglementer la navigation sur la seule voie rhénane (aux Pays-Bas, il est d'application sur l'ensemble des voies intérieures). En Belgique, c'est l'arrêté royal du 20/1/87 qui rend obligatoire l'ADNR. Depuis le 1/4/89, tout bateau d'intérieur effectuant des transports de marchandises dangereuses sur le Rhin doit être pourvu d'un homme d'équipage expert en la matière. Cette expertise est certifiée par une attestation délivrée par la Commission des patentes des bateliers du Rhin, après examen portant sur la réglementation ADNR (à noter que seul l'examen est obligatoire, mais pas les cours).

Il existe deux sortes d'affrètements :

- l'affrètement au prix journalier, système par lequel l'affréteur s'engage à trouver au bureau d'affrètement un batelier qui peut exécuter un certain transport à une période ou un jour déterminé ; le mandant de son côté paye le prix convenu en bourse d'affrètement tandis que l'affréteur est rénuméré par la commission payée par le batelier.

- l'affrètement par engagement : dans ce cas, une convention est conclue entre mandant et affréteur, par laquelle le premier s'engage à payer un prix bien déterminé à l'avance, tandis que le second accepte de trouver, aux conditions préalablement négociées, un bateau adéquat par l'intermédiaire du bureau d'affrètement et de payer au batelier le coût réel du transport (la différence entre prix engagé et coût réel du transport représente une commission supplémentaire au bénéfice de l'affréteur).

Cette solution procure l'avantage de mieux calculer sa marge bénéficiaire. Elle se pratique surtout vers les pays où la tarification est librement négociable.

Signalons enfin que le document d'affrètement utilisé pour la navigation fluviale est un connaissement (bill of lading ou B/L) de nature identique au connaissement maritime.

L'ITB (Institut pour le Transport par Batellerie), organisme qui est le pendant de l'ITR pour les transports routiers, fournit des indications sur les temps d'attente à l'affrètement à destination des Pays-Bas. Pour l'année 1988, le temps d'attente moyen a été de 7,32 jours (6,24 jours à Charleroi ; 7,53 à Liège ; 9,15 à Gand ; 8,68 à Anvers et 4,47 à Hasselt).

Par ailleurs, toujours en 1988, pour l'ensemble des bourses d'affrètement précédentes, le nombre d'affrètements réalisés par des transporteurs belges à destination des Pays-Bas s'est élevé à 3544 contre 4135 par des transporteurs néerlandais et 152 par des transporteurs d'autres nationalités. Nous vérifierons plus loin quantitativement cette présence massive des Néerlandais sur le marché des transports fluviaux en Belgique.

En matière de tarification, les méthodes varient selon les pays. En trafic intérieur belge, les prix sont fixes avec application du tour de rôle et du règlement de l'ORNI. En France non-rhénane, il existe un prix de base, avec application du tour de rôle et du règlement ORNI. Pour les Pays-Bas, il y a un prix de base et système du tour de rôle volontaire. Enfin, ailleurs (France rhénane et RFA notamment), les prix sont libres. Dans tous les cas, c'est le lieu de destination qui détermine le type de calcul du prix de transport.

Prix de base signifie prix minimum au-dessus duquel les prix des transports sont effectivement négociés. Prix fixes signifie prix obligatoires, établis par le comité du fret selon chaque destination et modifiables annuellement par arrêté royal. La structure des tarifs intérieurs belges est fondée sur les éléments suivants : - le type de bateau utilisé ; - la dimension des lots à transporter ; - la nature des marchandises ; - la distance du trajet et - le gabarit autorisé.

Il est intéressant de noter, relativement à ce dernier élément qu'une quantité supérieure n'entraîne pas conséquemment un transport à de meilleures conditions. En effet, si le type de bateau utilisé a bien une incidence sur le prix de revient, il ne faut pas oublier qu'un bateau à fort tirant d'eau nécessite un gabarit plus important et devra parfois effectuer un détour pour arriver à bon port (or, la tarification est établie sur la voie navigable la plus courte entre deux destinations).

En trafic intérieur, au prix déterminé par le tarif s'ajoute une taxe de navigation, payable à 80% par le batelier, destinée à l'entretien des écluses et des ports (10 centimes par tonne et par kilomètre).

Des dérogations à ces tarifs obligatoires sont possibles, par exemple dans le cas de transports réguliers et importants ou dans le cas de chargements ou de déchargements plus rapides que les délais impartis.

Pour les frets à destination de la France, la structure du tarif prévoit des taux de base, par tonne, qui diffèrent suivant la destination. Il existe une certaine liberté dans la négociation du prix tant

qu'un coût de transport est respecté pour un chargement minimal. Le système est similaire aux Pays-Bas.

L'arrêté royal du 16/03/78 fixe, en fonction du tonnage, la durée des chargements et déchargements des bateaux. Pour les chargements, 2 j jusqu'à 500 T, 3 j jusqu'à 1.100 T et 5 j au-delà (en France, ces durées sont estimées en 1/2 j). Des jours d'estaries (retards) sont payés si ces délais sont dépassés. En Belgique, pour un bateau de 375 T, les frais sont de 8,80 FB/T et respectivement pour des bateaux de 700 T, 1.100 T, +1.100 T les frais sont de 8, 7,5 et 7 FB/T.

12. DONNEES SUR LES ENTREPRISES

Au premier janvier 1989, on dénombre 1.655 propriétaires de 1.947 bateaux à cargaison sèche, soit en moyenne 1,18 bateau par entreprise. Très précisément 1.471 entreprises (88,9%) possèdent un seul bateau, 152 (9,2%) en possèdent 2, 28 (1,7%) en ont de 3 à 10 et 4 (0,2%) entreprises seulement de 11 à 19.

La capacité totale de ces 1.947 bateaux est de 1,422 MT, soit 730 T en moyenne par bateau et 859 T par entreprise. Les entreprises d'un bateau représentent 65,6% de la capacité totale (932.309 T), celles de 2 bateaux 17,1% (242.730 T), celles de 3 à 10 bateaux 12% (172.276 T) et celles de 11 à 19 bateaux 5,3% (74.859 T). De même, les entreprises d'un bateau possèdent 75,6% du parc, celles de 2 bateaux 15,6%, celles de 3 à 10 bateaux 5,9% et celles de 11 à 19 bateaux 2,9%.

Le secteur est donc très artisanal et le nombre d'entreprises diminue régulièrement, d'année en année, touchant plus particulièrement les entreprises ne possédant qu'un seul bateau. On passe de 2.122 entreprises en 1983, à 2.066 en 1984, 1.995 en 1985, 1.897 en 1986, 1.789 en 1987, 1.698 en 1988 et 1.655 en 1989 (-22% en 6 ans). Il résulte de ce mouvement une baisse corrélative de la part de ces entreprises, au regard de la capacité, qui passe de 70,6% en 1980 à 65,6% en 1989.

La plupart des entreprises du secteur sont familiales et on comprend, dès lors, mieux pourquoi les indépendants bateliers ne peuvent plus, à eux seuls, répondre aux exigences du crédit, lorsqu'il s'agit d'investir dans un bateau neuf (environ 50 MFB, pour un bateau de 1350 T).

On ne peut pas disposer des mêmes données en ce qui concerne les entreprises qui possèdent des bateaux-citernes. On compte 221 de ces derniers au 1/1/89. Selon l'ITB, "étant donné le nombre restreint de bateaux que compte la flotte citerne belge, les données statistiques détaillées à propos de la structure de la propriété laisseraient disparaître des situations trop personnalisées" ! Toutefois, il est précisé que 60% du nombre de bateaux, qui représentent 63,5% du port en lourd total, sont la propriété de bateliers possédant 3 bateaux au maximum. On retrouve donc, en moins accentué, la structure artisanale déjà rencontrée pour les bateaux à cargaison sèche.

En termes d'emplois, on note une diminution du nombre de salariés et employés de la profession. L'ONSS (Office National de Sécurité Sociale) enregistrait 2.263 personnes salariées et employées dans les entreprises qui ont la navigation intérieure pour activité principale en 1980. En 1987 ce nombre a diminué presque régulièrement de 22,2% et ne

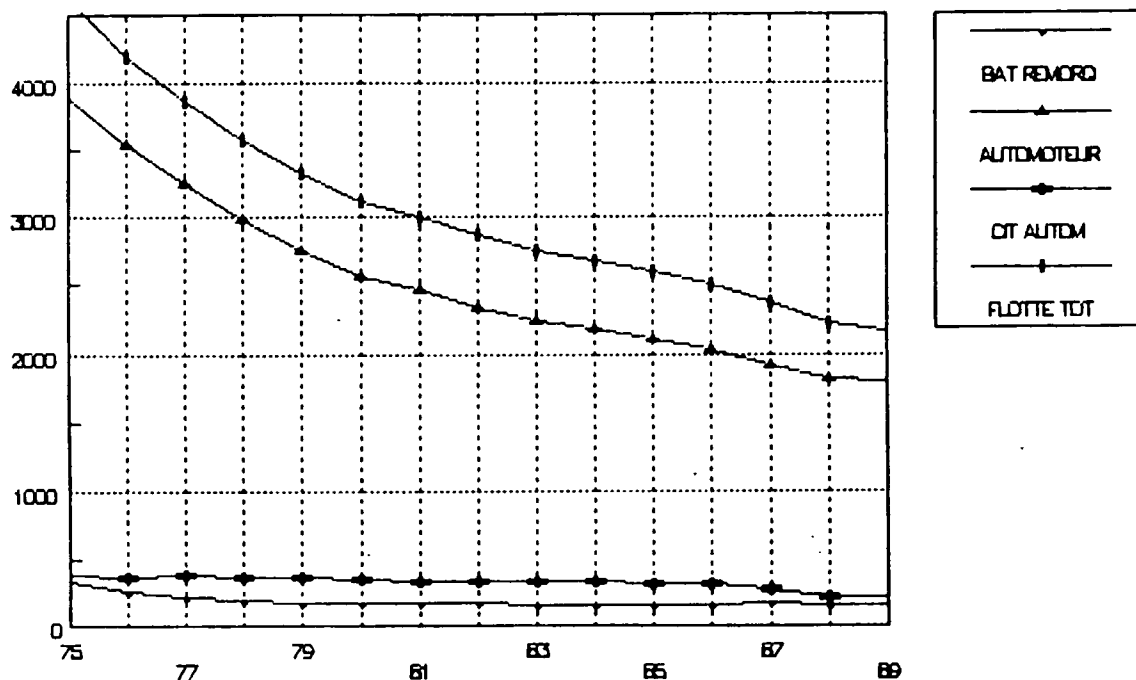
s'élève plus qu'à 1.760. Si l'on considère les salariés et employés qui ont une activité principale connexe à la navigation intérieure (exploitation des voies navigables, des ports fluviaux et des installations portuaires), on avait 990 personnes en 1980 et 941 en 1987 (-5%). Enfin, le nombre d'indépendants dont la profession principale est celle de batelier est passé de 1.996 en 1980 à 1.533 en 1987 (-23,2%).

13. LA FLOTTE DE NAVIGATION FLUVIALE

Les données sur la flotte dont nous disposons permettent de suivre l'évolution du nombre de bateaux, à cargaison sèche et citernes, en distinguant les automoteurs et les bateaux remorqués, entre 1975 et 1989. C'est l'objet du graphique n° 62 qui ne retrace toutefois pas l'évolution du nombre, extrêmement faible, des citernes remorquées.

Graphique n° 62

Evolution du nombre de bateaux à cargaison sèche et de bateaux-citernes, automoteurs et remorqués, de 1975 à 1989 (en nombre de bâtiments)



Deux constats immédiats sont à faire. Le premier est la décroissance quasi régulière du nombre total de bateaux, toutes catégories confondues (-53% en 14 ans). La flotte totale passe de 4.615 bateaux en 1975 à 2.168 en 1989. Le second constat est la part énorme des bateaux automoteurs à cargaison sèche qui, de ce fait, oriente à elle seule la tendance à la baisse de la flotte totale. On passe de 3.891 bateaux (84,3% du total) en 1975 à 1.796 bateaux (82,8%) en 1989, soit -53,8%. En ce qui concerne les bateaux remorqués à cargaison sèche, leur nombre passe de 328 à 151 (-54%) en 14 ans.

La situation est moins catastrophique pour les bateaux-citernes mais leur nombre est aussi plus faible, passant de 387 à 210 (-45,7%) pour les automoteurs et de 9 à 11 (+22,2%) pour les citernes-remorquées.

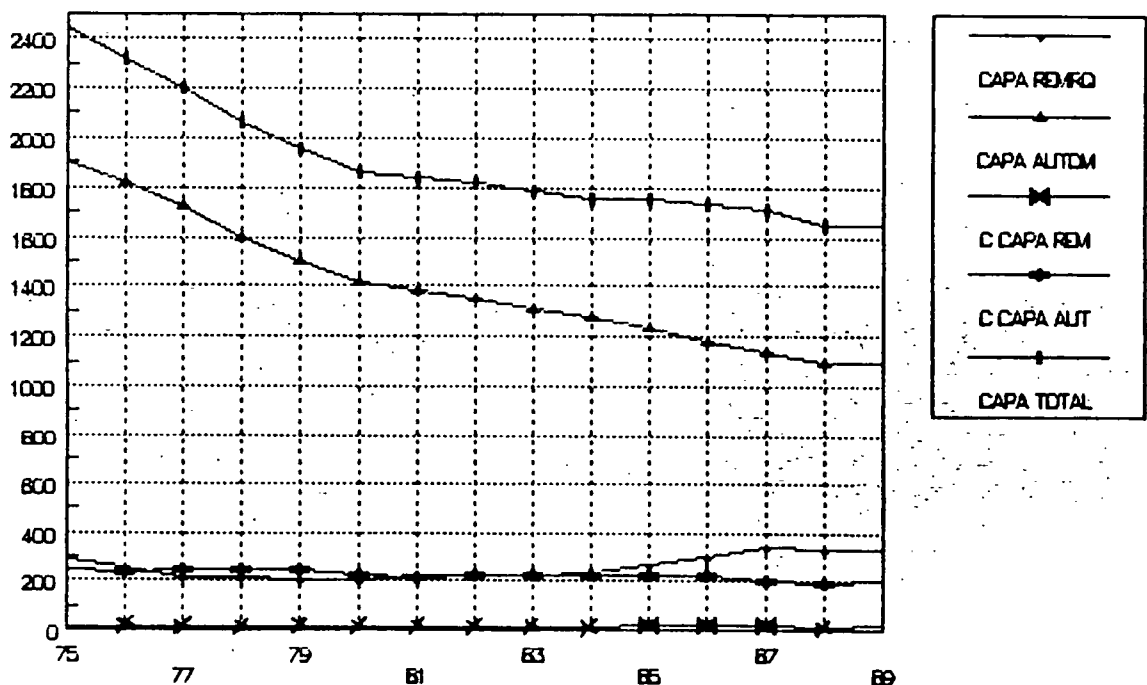
En 1989, on dénombre 2.006 automoteurs (92,5%) et 162 bateaux remorqués (7,5%). La proportion est demeurée inchangée depuis 1975. De même en 1989 on compte 1.947 bateaux à cargaison sèche (89,8%) et 221 bateaux-citernes (10,2%). Dans ce cas, on note une légère progression de la part des citernes (8,6% en 1975).

Précisons enfin que l'âge moyen du parc est de l'ordre d'une trentaine d'années.

Le graphique n° 63 présente l'évolution des capacités des différents types de bateaux évoqués précédemment, plus les citernes remorquées que nous avons réintégrées.

Graphique n° 63

Evolution de la capacité totale des bateaux à cargaison sèche et des bateaux-citernes, automoteurs et remorqués, de 1975 à 1989 (en milliers de tonnes)



L'évolution à la baisse de la capacité du parc total n'est pas pour surprendre, compte tenu de l'importante diminution du nombre de bateaux. Elle passe de 2,444 MT en 1975 à 1,649 MT en 1989 (-32,5%). Si la chute est moins forte que celle du parc, c'est que la capacité moyenne des bateaux augmente, passant de 530 T à 760 T (+43,4%) en 14 ans. La capacité des automoteurs à cargaison sèche chute plus rapidement que celle des autres bateaux, passant de 1,905 MT à 1,093 MT (-42,6%). Celle des bateaux remorqués pour marchandises solides augmente au contraire, de 285.822 T à 329.529 T (+15,3%). Celle des automoteurs citernes diminue faiblement de

244.341 T à 206.054 T (-15,7%) et celle des remorques citernes augmente de 9.147 T à 20.653 T (+126%), mais ce résultat n'est pas significatif, vu le faible nombre de ce dernier type de bateaux.

La part de la capacité des automoteurs, passe de 91,7% en 1975 à 78,8% en 1989. En revanche, leur puissance augmente. Celle des automoteurs à cargaison sèche passe en moyenne, de 221 CV à 321 CV par bateau (+45%), en 14 ans et celle des automoteurs citerne, de 247 CV à 411 CV par bateau (+66%), entre 1975 et 1989. Cette augmentation de puissance leur permet de remorquer ou pousser des bateaux sans moteurs de capacités augmentées. Et de fait, la capacité de ces derniers est passée de 875 T à 2162 T en 14 ans (+147%).

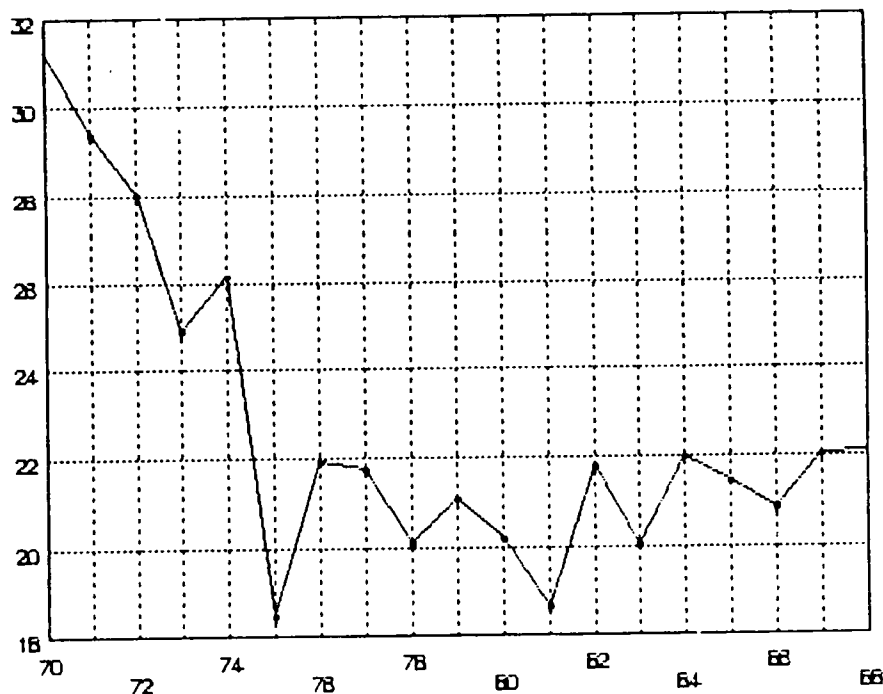
La part de capacité des bateaux à cargaison sèche est de 86,3% en 1989 (13,7% pour les citernes) contre 89,6% en 1975. La capacité des citernes a augmenté un peu plus vite que celle des autres bateaux et elle leur est supérieure de 40% en moyenne : en 1989, la capacité moyenne d'un bateau citerne est de 1.026 T contre 730 T pour un bateau à cargaison sèche.

14. LE TRAFIC NATIONAL

Le graphique n° 64 illustre l'évolution du trafic intérieur, entre 1970 et 1988, en tonnages chargés. Précisons que les statistiques enregistrent le trafic de tout bateau empruntant les cours d'eau belges, si son tonnage est supérieur ou égal à 3 T.

Graphique n° 64

Evolution du trafic intérieur des voies navigables en Belgique, de 1970 à 1988 (en millions de tonnes)



On remarque la forte chute de trafic (-20,2%) entre 1970 et 1973. Celui-ci passe de 31,24 MT à 24,93 MT. Si l'on se réfère à l'évolution des trafics routier et ferroviaire de la même période (voir le tableau n° 11, point 31. du chapitre 2), on peut imputer cette baisse aux deux modes concurrents qui ont vu leurs trafics respectifs croître de 6,7% et 7,5%. Il n'en va plus de même ensuite car, à partir de 1974, le fret global diminue et ce que la voie d'eau a perdu en trafic en 1975 (-29,3% par rapport à 1974), elle ne l'a plus jamais rattrapé depuis.

La situation paraît se stabiliser en tendance, de 1976 et 1988, entre 20 et 22 MT, bien qu'on observe de grosses fluctuations annuelles de l'ordre de 10%. Mais c'est sans compter un ajustement statistique qui est intervenu au 1/1/82 et qui explique les 16,6% de hausse constatée entre 1981 et 1982. En effet, à partir de cette date, un voyage débutant et se terminant sur le territoire belge, après avoir transité par la France, la RFA ou les Pays-Bas, est considéré comme un trafic intérieur.

Jusqu'au 31/12/81, ce type de voyage était enregistré deux fois, une première fois en exportation lorsqu'il sortait du territoire belge, une seconde fois en importation lorsqu'il entraît à nouveau en Belgique. Par conséquent, même si cette rectification d'enregistrement est somme toute logique, il n'en reste pas moins vrai que le trafic intérieur, depuis 1982 est surestimé, sur le graphique, par rapport aux années précédentes. Cela signifie donc, du même coup, que la situation a continué à se dégrader dans la période la plus récente, quoique de manière assez faible.

Le trafic international, quant à lui et à l'inverse, a chuté de 12,4% entre 1981 et 1982 (voir tableau n° 12, point 32. du chapitre 2), en grande partie pour la même raison. En niveau absolu, selon la nouvelle définition du trafic intérieur, celui-ci s'élève à 22,11 MT en 1988.

Un graphique exprimé en tonnes-kilomètres, est pratiquement superposable à celui exprimé en tonnes, sauf en 1987 année durant laquelle la longueur moyenne des trajets s'est un peu tassée (-3,5%), pour remonter à 79 km en 1988. Si, de 1970 à 1972, le parcours moyen s'établissait entre 81 et 86 km, ensuite il est resté assez stable (de 73 à 81 km, selon les années). Globalement de 1970 à 1988, le trafic en tonnes-kilomètres a baissé de 35,3%, passant de 2,702 MMTKM à 1,748 MMTKM, mais en fait, depuis 1976 c'est la stagnation, à la remarque méthodologique près signalée pour les tonnages chargés.

Si l'on analyse plus finement le trafic selon des coupures de distances, 58,5% des tonnes transportées en 1986 et 69,7% des tonnes-kilomètres l'ont été entre 50 et 149 km, 34,2% des tonnes et 12,9% des tonnes-kilomètres l'ont été entre 0 et 49 km et donc 7,3% des tonnes et 17,4% des tonnes-kilomètres, au-delà de 149 km.

Le tableau n° 27, dont nous poursuivrons le commentaire dans le point suivant donne, pour 1986, les trafics intérieur, international (en entrées et sorties) et de transit, selon les catégories NST et les tonnages chargés, pour la Belgique, la France et les Pays-Bas. Les deux premières lignes de chaque cadre donnent respectivement le trafic intérieur en tonnes, puis en tonnes-kilomètres, successivement pour la Belgique, la France et les Pays-Bas.

Tableau n° 27

Les trafics intérieur, international et de transit de la voie d'eau,
selon les catégories NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas
(en milliers de tonnes et en millions de tonnes-kilomètres)

	NST 0	NST 1	NST 2	NST 3	NST 4	NST 5	NST 6	NST 7	NST 8	NST 9	TF TOTAL
T NATIONAL	561	1852	2121	6663	1831	776	4284	1005	1678	73	20844
TKM NAT	43	76	215	467	200	75	351	61	141	7	1636
TCHARG (X)	1944	988	1663	8042	1557	2731	8345	1423	2660	1285	30638
TDECHAR (M)	2827	2926	1247	7534	1562	4166	12332	2403	3212	1615	39824
T INTAL	4771	3914	2910	15576	3119	6897	20677	3826	5872	2900	70462
TKM X	74	42	88	171	96	122	488	83	96	29	1289
TKM M	151	151	61	285	103	130	636	103	113	38	1771
TKM INTAL	225	193	149	456	199	252	1124	186	209	67	3060
T TRANSIT	1154	457	317	42	119	271	462	406	135	35	3398
TKM TRANS	167	60	45	5	14	36	61	49	17	3	457
TOTAL T	6486	6223	5348	22281	5069	7944	25423	5237	7685	3008	94704
TOTAL TKM	435	329	409	928	413	363	1536	296	367	77	5153
FTNATIONAL	3319	794	2129	4783	109	237	17350	473	337	217	29748
F TKM NAT	822	170	520	559	18	54	1698	149	92	35	4117
FTCHARG (X)	4215	1119	86	1667	22	886	9356	224	121	73	17769
FTDECHA (M)	296	432	1991	1576	2241	903	1890	901	711	32	10973
F T INTAL	4511	1551	2077	3243	2263	1789	11246	1125	832	105	28742
F TKM X	683	200	9	113	2	52	431	44	12	6	1552
F TKM M	49	126	163	127	130	198	206	207	113	3	1322
FTKM INTAL	732	326	172	240	132	250	637	251	125	9	2874
F T TRANS	183	132	412	1710	76	728	1114	40	171	65	4631
FTKM TRANS	33	24	73	310	14	133	136	8	31	11	773
F TOTAL T	8013	2477	4618	9736	2448	2754	29710	1638	1340	387	63121
FTOTAL TKM	1587	520	765	1109	164	437	2471	408	248	55	7764
PB T NAT	1251	10873	5554	13954	616	467	45493	1870	1902	621	82601
PB TKM NAT	140	1342	634	1054	46	57	3400	332	206	52	7263
PBTCHA (X)	1882	8949	6230	25479	34720	2960	12805	3604	10454	2227	109310
PBTDECH (M)	2900	2016	2590	1503	788	1706	24762	948	5957	325	46195
PB T INTAL	4782	10965	8820	26982	35508	4666	37567	4552	16411	5252	155505
PB TKM X	268	1383	838	3579	4685	471	1360	545	1254	278	14661
PB TKM M	405	313	387	161	113	237	3688	142	684	379	6509
PBTKMINTAL	673	1696	1225	3740	4798	708	5048	687	1938	657	21170
PB T TRANS	2741	1098	3226	2114	1534	4998	4744	2339	7549	2137	32480
PBTKMTRANS	559	199	591	372	280	937	995	473	1288	414	6108
PB TOTAL T	8774	22936	17600	43050	37658	10131	87804	8761	25862	8010	270586
PB TOT TKM	1372	3237	2450	5166	5124	1702	9443	1492	3432	1123	34541

En ce qui concerne la Belgique (voir aussi le point 34. du chapitre 2), deux catégories de produits émergent et représentent à elles seules 52,5% du trafic intérieur (50% en tonnes-kilomètres), ce sont les matériaux de construction de la classe 6 (20,5%) et les produits pétroliers de la classe 3 (32%). En tonnes-kilomètres, les proportions ne sont pas très différentes de celles qu'on observe pour les tonnages.

La comparaison avec la France est peu flatteuse pour celle-ci car le trafic français n'est que 1,4 fois supérieur au trafic belge. Mais évidemment le poids et le rôle des transports fluviaux en France sont loin d'être les mêmes qu'en Belgique. A l'inverse, le trafic intérieur néerlandais est 4 fois supérieur à celui de son voisin du sud et, dans la mesure où les deux pays présentent des caractéristiques spatio-économiques similaires, cette comparaison montre le manque de dynamisme de la batellerie belge.

Au regard des produits de la catégorie 6, les situations sont très proches entre la France (58,3% en tonnes et 41,2% en tonnes-kilomètres du trafic total) et les Pays-Bas (55,1% en tonnes et 46,8% en tonnes-kilomètres) et en même temps différentes de celle de la Belgique.

Le reste du trafic se porte essentiellement en France sur les produits agricoles de la classe 0 (11,2 % en tonnes et 20% en tonnes-kilomètres) et les produits de la classe 3 (16,1% en tonnes et 13,6% en tonnes-kilomètres). A elles trois, ces catégories assurent 85,6% du trafic en tonnes et 74,8% en tonnes-kilomètres.

Aux Pays-Bas, ce sont les denrées alimentaires de la classe 1 (13,2% des tonnes et 18,5% des tonnes-kilomètres) et les produits de la classe 3 (16,9% des tonnes et 14,5% des tonnes-kilomètres) qui représentent les autres trafics les plus importants. Ici encore, ces trois classes assurent 85,2% des tonnes et 79,8% des tonnes-kilomètres du trafic total.

En Belgique, si l'on ajoute les combustibles minéraux solides de la classe 2 qui dépassent 10% (10,2% en tonnes et 13,1% en tonnes-kilomètres), on atteint 62,7% du trafic total en tonnes et 63,1% en tonnes-kilomètres, pour les trois classes les plus importantes.

Enfin, la distance moyenne des parcours, pour l'ensemble des produits, de 78,5 km en Belgique, est de 138,5 km en France et de 88 km aux Pays-Bas.

15. LE TRAFIC INTERNATIONAL

Référons-nous à nouveau au tableau n° 27, mais considérons cette fois les troisième à huitième lignes de chaque cadre. Les lignes 3, 4 et 5 présentent successivement les trafics chargés à destination de l'étranger, les trafics déchargés en provenance de l'étranger et la somme des entrées-sorties. Les lignes 6 à 8 reprennent les mêmes données exprimées cette fois en tonnes-kilomètres.

La première remarque qu'on peut faire a trait au poids du trafic international par rapport au trafic national. Celui-là représente 78,2% du trafic total (transit exclu) contre 22,8% pour le trafic national. En France, la situation est équilibrée avec un léger avantage pour le trafic

national. Le trafic international ne représente que 49,1% du trafic total contre 50,9% pour le trafic national. Aux Pays-Bas, le trafic international représente 65,3% du trafic total contre 34,7% au trafic national.

En tonnes-kilomètres, la part des trafic internationaux diminue dans le cas de la Belgique et de la France, respectivement on a 65,2% et 34,8% pour la Belgique, 41,1% et 58,9% pour la France. Cette part augmente au contraire pour les Pays-Bas, le trafic international atteignant 74,5% du trafic total contre 25,5% pour le trafic national. Ce fait est dû à une distance moyenne des trajets beaucoup plus longue pour les trafics néerlandais (141 km en entrées et 134 km en sorties) que pour les trafics français (120,5 km en entrées et 87 km en sorties) et surtout belges (44,5 km en entrées et 42 km en sorties).

Dans le cas de la Belgique, ces parcours moyens, inférieurs de près de moitié aux parcours intérieurs, ont de quoi surprendre. En fait, en Belgique, seule la partie des trajets effectuée en territoire étranger, à l'exclusion de la partie réalisée sur le territoire belge, est prise en compte pour le calcul des tonnes-kilomètres. Ainsi, en rajoutant les distances parcourues sur le territoire belge, on retrouve à peu près le même niveau que pour les autres pays.

Une deuxième constatation peut être faite en ce qui concerne le déséquilibre des trafics en entrées et sorties. La Belgique importe plus qu'elle n'exporte par voie fluviale (56,5% de déchargements contre 43,5% de chargements). Pour la France et plus encore pour les Pays-Bas, c'est l'inverse. On a 61,8% de chargements et 38,2% de déchargements en France et respectivement 70,3% et 29,7% aux Pays-Bas.

Enfin, le poids du transit est de 3,6% pour les tonnages chargés et de 8,9% pour les tonnes-kilomètres en Belgique, de 7,3% et de 10% en France, de 12% et 17,7% aux Pays-Bas.

Si l'on en vient aux produits importés ou exportés, la situation de chaque pays est assez modifiée. Si, dans les trois pays, ce sont toujours les produits de la classe 6 qui arrivent en tête, tous trafics internationaux confondus, les flux sont très disproportionnés en entrées et en sorties, sauf pour la Belgique (29,3% du trafic total en tonnes et 36,7% en tonnes-kilomètres). La France exporte de ces produits beaucoup plus que le contraire, comme l'indique le tableau n° 27 : 52,7% en sorties et 17,2% en entrées, en tonnes chargées (soit 39,1% en moyenne) ; 27,8% et 15,6% en tonnes-kilomètres (22,2% en moyenne). Le cas de figure est nettement inverse pour les Pays-Bas : 11,7% en sorties et 53,6% en entrées (24,2% en moyenne) en tonnes chargées ; 9,3% et 56,7% (23,9% en moyenne) en tonnes-kilomètres.

Pour la Belgique, on retrouve la NST 3 en deuxième position, comme en trafic intérieur (22,1% des tonnes et 14,9% des tonnes-kilomètres), mais ce sont les produits métallurgiques de la classe 5 qui arrivent en troisième position avec seulement 9,8% des tonnes et 8,2% des tonnes-kilomètres. Ces trois classes représentent 61,2% du trafic international en tonnes et 59,8% des tonnes-kilomètres.

Pour la France, ce sont les mêmes catégories de produits qui arrivent en deuxième et troisième positions, avec de gros écarts pour la classe 0 (23,7% des tonnes et 44% des tonnes-kilomètres (15,7% en moyenne) en exportations ; 2,7% des tonnes et 3,7% des tonnes-kilomètres (25,5% en moyenne) en importations). Pour la classe 3, on a 11,3% des tonnes et 8,4%

des tonnes-kilomètres. Ces trois classes totalisent 66,1% des tonnes et 59% des tonnes-kilomètres (en fait, elles représentent 85,8% des tonnes et 79,1% des tonnes-kilomètres en exportations ; en importations, on trouve les produits métallurgiques (NST 4), les combustibles minéraux solides (NST 2) et les produits de la classe 6).

Pour les Pays-Bas, et surtout en exportations, les produits des classes 4 et 3 arrivent en seconde et troisième position. Les produits métallurgiques assurent 22,8% du trafic en tonnes et 22,7% en tonnes-kilomètres. Les produits pétroliers 17,4% en tonnes et 17,7% en tonnes-kilomètres (rôle prééminent du port de Rotterdam comme approvisionneur de l'Europe en pétrole du Moyen-Orient). Ces trois catégories de produits assurent 64,3% du trafic total en tonnes comme en tonnes-kilomètres.

Tableau n° 28

Evolution du trafic international réalisé sous pavillon belge et sous pavillon étranger, en entrées et en sorties, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)

	B 82	NB 82	B 83	NB 83	B 84	NB 84	B 85	NB 85	B 86	NB 86
A RFA	9373	8902	9494	9511	11726	11185	10125	9833	10779	10687
A FRANCE	2902	3005	2854	2959	3172	3175	3184	3280	2575	2659
A NL	24291	26979	24483	25783	25766	24526	25686	24302	26236	27163
TOTAL DFNL	36566	38886	36831	38253	40664	38886	38995	37415	39590	40509
A CEE	36649	38973	36897	38286	40791	38957	39074	37470	39670	40586
A TOTAL	36827		37111		41023		39340		39823	
P RFA	10680	9823	10968	10923	11238	10646	9179	8805	9737	9540
P FRANCE	4252	4220	4085	4044	3735	3634	3479	3449	3709	3660
P NL	10919	11594	13361	14006	14157	12983	14412	14562	15105	15088
TOTAL DFNL	25851	25637	28414	28973	29130	27263	27070	26816	28551	28288
P CEE	25877	25657	28445	28992	29197	27301	27108	26845	28597	28330
P TOTAL	27440		29982		31207		28659		30638	
AP RFA	20053	18725	20462	20434	22964	21831	19304	18638	20516	20227
AP FRANCE	7154	7225	6939	7003	6907	6809	6663	6729	6284	6319
AP NL	35210	38573	37844	39789	39923	37509	40098	38864	41341	42251
TOTAL DFNL	62417	64523	65245	67226	69794	66149	66065	64231	68141	68797
AP CEE	62526	64630	65342	67278	69988	66258	66182	64315	68267	68916
AP TOTAL	64267		67093		72230		67999		70461	

Le tableau n° 28 indique les évolutions des trafics internationaux réalisés sous pavillon belge et sous pavillon étranger, en entrées et en sorties, de 1982 à 1986. Pour chaque millésime, on a à gauche les trafics belges et à droite les trafics étrangers. Nous n'avons conservé que la RFA, la France et les Pays-Bas qui représentent 99,8% du trafic belge dans la CEE et 96,7% de son trafic total en 1986. (données similaires en entrées et en sorties). Nos commentaires ne porteront donc que sur ces trois pays.

Le trafic belge croît de 9,2% et le trafic étranger de 10,2% entre 1982 et 1986 (entrées + sorties). Le trafic total est à peu près partagé entre pavillon belge et pavillon étranger en 1986 (respectivement 49,8% et 50,2%), situation légèrement améliorée par rapport à 1982 (49,2% et 50,8%), mais on note qu'en 1984 et 1985, le pavillon belge prédominait un peu. Globalement, on ne décèle aucun bouleversement majeur.

Considérons les trafics (entrées + sorties) réalisés sous pavillon belge. La part de la RFA est de 30,1%, celle de la France de 9,2% et celle des Pays-Bas de 60,7% en 1986. Les parts de la RFA (le trafic est stagnant) et de la France (le trafic décroît) ont baissé depuis 1982 au profit de celle des Pays-Bas (56,4% en 1982), pays avec lequel le trafic augmente de 10,2% en 5 ans.

Si l'on envisage le pavillon étranger, les évolutions sont presque rigoureusement identiques (29,4% pour la RFA (trafic stagnant), 9,2% pour la France (trafic en baisse) et 61,4% pour les Pays-Bas (trafic en hausse) en 1986).

En tonnes-kilomètres, la situation est très déséquilibrée entre pavillon belge (22% avec 3,01 MMTKM) et pavillon étranger (78% avec 10,7 MMTKM) et les positions n'ont pas évolué depuis 5 ans.

En 1986, sous pavillon belge, le poids des trafics avec la RFA est de 19,2%, celui de la France de 22,1% et de 58,7% pour les Pays-Bas. Par rapport à 1982, la part de la RFA augmente un peu, celle de la France chute de plus de 5 points et donc celle des Pays-Bas croît (+4 points). Sous pavillon étranger, la situation est très différente. La part de la RFA est de 44,4%, celle de la France de 9,1% et celle des Pays-Bas de 46,4%. Par rapport à 1982, la RFA a gagné un point et la France en a perdu un.

Ce constat implique des différences importantes quant à la longueur moyenne des trajets. Sous pavillon belge, la distance moyenne des trajets avec la RFA est de 28,2 km, avec la France de 106 km et de 43 km avec les Pays-Bas. Sous pavillon étranger, cette distance moyenne est de 235 km avec la RFA, 154 km avec la France et 118 km avec les Pays-Bas. Rappelons-nous qu'en ce qui concerne les transporteurs belges, seuls les kilomètres réalisés en territoire étranger sont pris en compte, ce qui explique la faiblesse des distances moyennes du pavillon belge.

En sorties, les parts du pavillon belge et du pavillon étranger sont à peu près équivalentes, sauf en 1984. En entrées, on retrouve une prédominance du pavillon belge en 1984 et 1985, comme dans le trafic total. En entrées en 1986 pour les trafics réalisés sous pavillon belge, les parts de la RFA (27,2%) et de la France (6,5%) sont plus faibles que sur l'ensemble du trafic. Cette part est de 66,3% pour les Pays-Bas. Depuis 1982, la part de la France diminue de 1,5 point au profit de la RFA, celle des Pays-Bas restant stable.

Pour les trafics sous pavillon étranger, les ordres de grandeur sont similaires mais les trafics avec la RFA (26,4% en 1986) s'accroissent plus vite qu'avec les Pays-Bas, qui voient leur part passer de 69,4% à 67% en 5 ans, tandis que la part de la France (6,6% en 1986) décroît.

En sorties, les trafics réalisés sous pavillon belge diminuent pour la RFA, dont la part passe de 41,3% à 34,1% en 5 ans et pour la France, de 16,4% à 13%, tandis que celle des Pays-Bas passe de 42,2% à 52,9%. L'évolution est sensiblement identique pour les trafics réalisés sous pavillon étranger : les parts de la RFA et de la France sont un peu plus faibles que sous le pavillon belge et celle des Pays-Bas un peu supérieure.

En tonnes-kilomètres, en entrées, les situations de la France et de la RFA sont un peu plus dégradées face aux Pays-Bas que dans le cas du trafic total, entrées et sorties confondues, aussi bien sous pavillon belge que sous pavillon étranger. En sorties en 1986 la situation de la France, sous pavillon belge, est nettement améliorée (34,5% au lieu de 22,1% pour le trafic total) au détriment de la part du trafic avec les Pays-Bas (45,4% au lieu de 58,7%). Sous pavillon étranger, c'est la part de la RFA qui s'améliore par rapport au trafic total (48% au lieu de 44,4%) au détriment des Pays-Bas (41,5% au lieu de 46,4%).

Si par ailleurs nous envisageons le trafic total réalisé sur le territoire belge, quelle que soit la nationalité du bateau, nous pouvons montrer du même coup le formidable dynamisme du secteur des transports par voies navigables des ... Pays-Bas ! En effet en 1986 si la Belgique arrive tout de même en tête (41,13 MT), ce n'est que de très peu devant les Pays-Bas (40,85 MT) et loin devant la RFA (5,5 MT) et la France (4,12 MT). En tonnes-kilomètres, la Belgique (2,97 MMTKM) arrive devant les Pays-Bas (1,56 MMTKM), la France (0,38 MMTKM) et la RFA (0,15 MMTKM).

Finalement, le trafic total des transports fluviaux, sur le territoire belge, en 1986, est assuré à 43,4% des tonnes et 57,5% des tonnes-kilomètres par des transporteurs belges, à 43,1% et 30,2% par les Hollandais, à 5,8% et 3% par les Allemands et à 4,4% des tonnes et 7,3% des tonnes-kilomètres par les Français.

Par rapport à 1982, en tonnages chargés, on note un fort accroissement de la part néerlandaise, une légère progression de la part française due à une baisse de 25% des tonnages correspondant aux autres pays et une baisse d'environ 2 points de la part belge. En tonnes-kilomètres, la part néerlandaise augmente de 7 points, celle de la France diminue de 3 points et celle de la Belgique de un point.

Enfin, si on établit une ventilation de ces trafics réalisés sur les voies fluviales belges, on obtient les parts suivantes pour le pavillon belge en 1988 : en trafic intérieur 88% (effritement continu depuis 1982), en trafic importation 32% et en trafic exportation 30% (à peu près stables à ce niveau depuis 1982), en trafic de transit 35% (en diminution de 2 points depuis 1982). La situation, pour tous les trafics, s'est essentiellement dégradée entre 1979 et 1984. En 1979, la situation était nettement meilleure (trafic intérieur 93%, trafic importation et trafic exportation 43%, transit 45% et trafic total 55%).

16. PERSPECTIVES POUR LES TRANSPORTS FLUVIAUX

Une loi du 9/3/57 dite loi des 1.350 T déclarait d'intérêt national et urgente l'exécution de travaux de modernisation ou de construction d'un certain nombre de voies navigables dans les dix ans à venir. En 1986, au moment où l'ITB élabore un plan pour l'adaptation de la flotte belge de navigation intérieure, l'objectif des 1.350 T est presque atteint (aujourd'hui les principales voies d'eau de la Belgique sont accessibles à des bateaux de 1.350 T) et si la mise en oeuvre de cette loi accuse un retard d'une vingtaine d'années, c'est qu'entre-temps, la priorité a largement été donnée à la route, durant la période 1960-75 notamment.

On peut se poser la question de savoir quelle serait la position du trafic fluvial belge et de celle de ses bateliers si tout avait été réalisé 15 ou 20 ans plus tôt, avant même que la crise ne plonge le secteur dans la récession. La part de trafic de la voie d'eau serait-elle plus élevée dans la concurrence intermodale ? Celle du pavillon belge, notamment vis-à-vis du pavillon néerlandais serait-elle plus satisfaisante ? Sans nul doute cela aurait-il influé favorablement sur le devenir du secteur, mais force est de constater que le constat, établi par le groupe de travail mandaté par l'ITB en 1986, n'est guère réjouissant, face à la réalité rendue plus dure par la crise économique. Les analyses menées par ce groupe de travail rejoignent celles que nous avons menées ci-avant. Elles permettent de mettre en évidence un certain nombre d'éléments qui tendent à prouver que la partie, si elle n'est pas perdue d'avance, risque d'être difficile.

Ainsi, notamment l'âge moyen de la flotte des bateaux à cargaison sèche est d'environ 35 ans. Celui des bateaux-citernes est de l'ordre de 27 ans. Dans ce dernier cas, le groupe de travail souligne qu'il s'agit là d'un renouvellement minimum. Compte tenu du nombre limité de bateaux et malgré des conditions requises en matière de sécurité plus draconiennes, la tendance au vieillissement des bateaux-citernes montre qu'est atteint le seuil minimum en capacité de flotte, condition nécessaire et suffisante pour répondre à la demande.

L'âge moyen de la flotte, tous types de bateaux confondus, tourne autour de 35 ans, mais il est des nuances à apporter. En effet, pour les bateaux de 400 à 1.000 T, la moyenne s'élève à 45 ans (plus d'un quart de la flotte) et pour la catégorie la plus nombreuse, les spits de 300 à 400 T (près de la moitié de la flotte) la moyenne est de 39 ans. A l'inverse, pour les barges de poussage, cette moyenne tombe à 13 ans, mais le problème de vieillissement de ces bateaux sans moteur n'est pas le même que pour les automoteurs dont 40% de la capacité date d'avant 1940 ! 62 bateaux seulement (soit 9% de la cale automotrice) ont été construits après 1970.

Le groupe de travail précise cependant que nombre de bâtiments ont été réaménagés pour être adaptés aux exigences modernes des transbordements, des chargements et des déchargements. Cela n'empêche pas, d'une part le rétrécissement continu de la part de la flotte belge dans l'activité globale en navigation intérieure, ni d'autre part la diminution globale de la capacité qu'elle offre (un peu moins nette pour les bateaux-citernes). De fait, la flotte belge perd du terrain en termes de compétitivité, non seulement par rapport aux flottes hollandaises et allemandes, mais même... suisse !

L'étude de l'ITB fait apparaître quelques données macro-économiques. En 1985, le chiffre d'affaires du secteur de la navigation intérieure est de l'ordre de 10 MMFB et sa valeur ajoutée brute de 6,6 MMFB environ, ce qui ne représente que 2% du PNB et rend le secteur de la navigation intérieure belge comparable à certaines grandes entreprises belges.

En matière d'investissements dans la flotte, ceux-ci s'élèvent à environ 1 MMFB par an autour de 1985. Les investissements dans les voies navigables (infrastructures) sont plus conséquents, de l'ordre de 5 à 7 MMFB par an depuis les années 70.

Les conclusions principales du groupe de travail de l'ITB portent sur l'assainissement et la modernisation de la flotte belge. En vue d'atteindre ces objectifs, le plan de 1986 prévoit des primes de déchargement pour extraire du parc fluvial les éléments vétustes tout en réduisant la surcapacité qui règne dans les classes de tonnages les plus faibles. Il est de même prévu des subventions pour faciliter l'investissement dans la modernisation ou le remplacement des bateaux.

Par ailleurs des mesures sociales sont envisagées pour que les bateliers le souhaitant puissent quitter la profession avant l'âge de la retraite (l'étude indique que l'âge moyen des bateliers est de 36 ans en 1986), ainsi que des mesures d'ordre fiscal en cas d'investissements. Le plan propose que les investissements soient financés, à parts égales, par la profession et par l'Etat, dans le cadre de la modernisation et de l'achat de bâtiments d'occasion, et complètement par l'Etat dans le cadre de l'aide à la construction neuve et au déchargement des bateaux.

Le plan, soumis à l'Administration des transports fluviaux a reçu un accord de principe du Ministre des Communications en 1987, pour être réalisé sur 5 ans. En 1988, l'Administration a débloqué 100 MMFB pour ce plan, mais la Commission des Communautés Européennes, de son côté, a invité les autorités belges à renoncer à toute mesure qui aurait pour effet de stimuler les investissements en matériel fluvial neuf.

En effet à cet égard, afin de freiner la surcapacité structurelle de cale dans les flottes de navigation intérieure de l'Europe occidentale et pour garantir la rentabilité des entreprises, ont été édictés deux règlements CEE, n° 1101/89 et n° 1102/89 du 27 avril 1989, se rapportant à l'assainissement structurel de la navigation intérieure. Ceux-ci font état d'une part de l'instauration d'une mesure de déchargement (effective au 1^{er} janvier 1990) dans chaque état membre, mais coordonnée sur le plan international et d'autre part d'une réglementation communautaire destinée à freiner la capacité de la flotte durant l'action de déchargement (réglementation du vieux-pour-neuf, qui est en vigueur depuis le 28 avril 1989).

Le but envisagé est de diminuer la capacité de la flotte européenne de 10% pour la cargaison sèche et le poussage et de 15% pour la flotte citerne. Les mesures prises concernent tous les types de bateaux. Toutefois, pour ceux de moins de 450 tonnes, chaque Etat membre pouvait, au cas où l'intérêt économique ou social du secteur l'exigeait, soumettre un plan d'assainissement national à l'approbation de la Commission avant le 1^{er} octobre 1989. Sur le fond, la diminution de capacité escomptée est réalisée par l'attribution d'une prime de déchargement aux propriétaires concernés. L'action de déchargement est financée par la profession elle-même

sur la base d'une cotisation annuelle à verser à un fonds national. Une solidarité financière entre tous les fonds nationaux doit permettre une durée de remboursement des prêts identique dans tous les pays.

On comprend aisément que le programme de déchirage, qui a pour but une réduction de la surcapacité, serait freiné si, dans le même temps, la construction neuve et l'importation de bateaux en provenance de pays tiers n'étaient pas contrôlées. D'où la raison d'être de la mesure vieux-pour-neuf, instaurée pour une période d'au moins cinq ans. Le principe de base de cette mesure peut s'énoncer ainsi : pour chaque nouveau tonnage s'ajoutant à la flotte, un tonnage équivalent doit être déchiré ou bien une contribution égale à la prime de déchirage devra être versée au fonds de déchirage.

2. LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

21. DONNEES GENERALES

Dans la mesure où il n'existe qu'une seule entreprise ferroviaire en Belgique, la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges), la situation est cernable plus facilement que pour la route ou la voie d'eau.

Depuis 1970, l'effectif moyen du personnel n'a pas varié dans des proportions très importantes. De 56.685 employés en 1970, on passe à 52.848 en 1987, soit -6,8% en 17 ans. Compte tenu de la restructuration du réseau (voir le point 12. du chapitre 2) et malgré le maintien un peu difficile de son trafic global (voir le point 3. du chapitre 2), on aurait pu s'attendre à des coupes sombres dans les rangs du personnel. De fait, il n'en a rien été jusqu'en 1981 (67.533 employés), date à partir de laquelle le nombre d'employés n'a pas cessé de diminuer régulièrement (-21,8% en 6 ans), suite à une politique volontaire visant à atteindre le seuil de 40.000 personnes à l'horizon 1993.

Cette diminution n'a pas manqué d'affecter aussi certains types de matériels. Au 31/12/87, la SNCB dispose de 374 locomotives électriques (+50,2% par rapport à 1980). Cette hausse est à mettre sur le compte de l'électrification du réseau, mais simultanément le nombre de locomotives diesel est tombé à 714 en 1987 (-23,1%).

Globalement, le nombre de wagons en service commercial a lui aussi diminué de 23,8% en 7 ans, passant de 42.876 à 32.667. Toutefois, cette baisse masque quelques hausses qui traduisent la modernisation du matériel. Si le nombre de tous les types de wagons à essieux diminue, celui de presque tous les wagons à bogies augmente. Au 31/12/87, le nombre de ces derniers était de 15.481 (46,6%) contre 17.777 wagons à essieux (53,4%). En 1980, on en avait respectivement 13.897 (35,1%) et 30.163 (64,9%), soit +11,4% pour les wagons à bogies et -69,7% pour les wagons à essieux.

A noter aussi la diminution assez nette du nombre d'éléments routiers détenus par la SNCB. En 1987, celle-ci dispose de 34 camionnettes (-22,7% par rapport à 1980), 405 camions (-5,8%), 25 tracteurs (-13,8%) et 35 remorques et semi-remorques (-45,3%).

Le nombre de conteneurs de type maritime possédés par des particuliers et transportés par le chemin de fer a connu une forte croissance de 63,3% pour les conteneurs fermés (43.235 en 1987) et de 23,4% pour les conteneurs bâchés et ouverts (5.671 en 1987).

En matière de tarification, la détermination du prix d'un transport par rail repose principalement sur six éléments : - la nature de la marchandise, - le poids taxé, - le type de wagon utilisé, - la distance tarifaire selon l'itinéraire demandé, - le régime de vitesse choisi, - le tarif demandé ou imposé. D'autres frais peuvent éventuellement s'ajouter, tels que des locations de bâches ou des prestations de manutention ou de dédouanement.

La SNCB va vers une simplification de sa tarification depuis quelques années. En trafic national, les prix de base, exprimés par tonne, sont différents selon qu'on a affaire aux marchandises CECA ou non (voir le chapitre 3 sur ce point). En service international, soit il y a juxtaposition des tarifs intérieurs des réseaux parcourus, soit des tarifs directs offrant des forfaits au wagon et non plus à la tonne.

Depuis la loi du 3/7/64, il est possible de conclure des contrats particuliers qui permettent de bénéficier de prix préférentiels, assortis ou non d'autres avantages. Mais pour conclure de tels contrats, le législateur impose deux conditions : - les avantages demandés doivent être justifiés du point de vue concurrentiel ; - les résultats financiers du rail doivent être améliorés grâce à ces contrats. Dans le cadre du transport intérieur en produits CECA, la publication des prix et conditions de ces conventions est obligatoire.

Un client individuel peut obtenir des conventions "sur mesure" dans les cas où il s'engage à confier au fer le transport de la totalité de ses marchandises ou/et s'il s'engage à transporter chaque année un tonnage minimum par le rail et/ou si un type déterminé de wagon doit être utilisé.

Enfin, il existe une tarification spéciale pour les conteneurs, très simple puisqu'elle ne dépend plus que du type de conteneur (20, 30 ou 40 pieds) ou de wagon utilisé. Une réduction de 30% est prévue pour les conteneurs vides. Au niveau international, un tarif est d'application entre les principaux terminaux et gares de 23 réseaux ferroviaires européens.

Au niveau national, le tarif prévoit les prix de transport entre les différentes gares belges. Il existe deux tarifs spéciaux. Le premier fixe les prix et conditions de transport entre les gares et terminaux belges et la Flandre Zélandaise (qui, pour la tarification ferroviaire, est considérée comme territoire belge). Le second fixe les prix et conditions de transport entre les ports belges et néerlandais (le prix est fixé pour des wagons à 2 ou 4 essieux, indépendamment de la charge réelle de ces wagons).

22. LES TRAFICS

Le tableau n° 29 est le pendant du tableau n° 27 relatif aux voies navigables. Ce tableau propose, pour l'année 1986, la répartition des trafics intérieur, international et de transit, selon les dix catégories de produits NST et permet d'établir une comparaison avec les trafics de même nature en France et aux Pays-Bas.

Ce tableau montre d'une part la faiblesse du rôle joué par le rail aux Pays-Bas et d'autre part le poids important du trafic international en Belgique et aux Pays-Bas.

En tonnages chargés, en Belgique la part du trafic intérieur est de 51% du trafic total (transit exclu) et celle du trafic international est de 49%. Aux Pays-Bas, on a respectivement 28,8% et 71,2%. En France, en revanche, le trafic intérieur est nettement dominant et on a 75,8% et 24,2%.

En tonnes-kilomètres, en Belgique la part du trafic national est de 33,9% et celle du trafic international de 66,1% ; en France, on a 73,9% et 26,1% ; aux Pays-Bas, on a 33,9% et 66,1%. Les distances moyennes de parcours sont les suivantes : en Belgique, 76 km en trafic intérieur et 155 km en trafic international ; en France 334 km et 370 km ; aux Pays-Bas 196 km et 155 km. Paradoxalement, la distance moyenne des trajets internationaux est inférieure à celle des trajets nationaux aux Pays-Bas. Notons enfin que le poids du transit n'est assez important qu'en Belgique (7,5% des tonnes et 9,8% des tonnes-kilomètres) contre 3,7% et 6,1% en France, 1% et 0,4% aux Pays-Bas.

Si l'on considère les catégories de produits et tout d'abord le trafic national, on note qu'en Belgique le rail transporte essentiellement trois catégories de produits en 1986, les NST 2, 4 et 5 (voir aussi le point 34. du chapitre 2). A elles trois, ces classes de produits assurent 86,4% du trafic intérieur en tonnes et 79,5% en tonnes-kilomètres. Pour la France et les Pays-Bas, le trafic est plus dispersé. Dans chacun de ces pays, quatre catégories de produits dépassent 10% des tonnages chargés. En France, dans l'ordre décroissant, on trouve les NST 6, 5, 9, et 2 qui représentent 54,3% des tonnes et 46,5% des tonnes-kilomètres. Enfin, aux Pays-Bas, les quatre classes les plus importantes sont, dans l'ordre décroissant, les NST 9, 7, 8, et 3 qui assurent 76,1% des tonnes et 78,1% des tonnes-kilomètres.

Contrairement à la voie d'eau, les trafics intérieurs du rail dans chaque pays sont plus (Belgique et Pays-Bas) ou moins (France) spécialisés, sur des produits qu'on ne retrouve pas avec la même importance chez le voisin.

On observe un certain nombre de modifications en trafic international. En Belgique, si l'on retrouve bien les classes 4 et 5 au-dessus de 10%, les produits manufacturés de la classe 9 relayent ceux de la classe 2 des combustibles minéraux solides qui arrivaient en première position au niveau national. Les classes 5 (en importations), 9 et 4 (en exportations) assurent 56,3% du trafic international en tonnes et 59,6% des tonnes-kilomètres.

Pour la France, ce sont toujours les classes 5 (nettement renforcée par rapport au trafic national), 9 et 2 (en importations) qui assurent les plus grosses parts de trafic, 52,5% des tonnes et 51% des tonnes-kilomètres. En tonnes-kilomètres, les produits agricoles de la classe 0 représentent par ailleurs 12,9% du trafic international total, surtout dans le sens des exportations.

Aux Pays-Bas, on ne retrouve en trafic international conséquent que les NST 8 et 9. Les produits des classes 3 et 7 sont relayés par les catégories 4 et 6. Dans l'ordre décroissant, les NST 9, 4, 8 et 6 assurent 72,2% des tonnes et 79,4% des tonnes-kilomètres.

Tableau n° 29

Les trafics intérieur, international et de transit du chemin de fer, selon les catégories NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas (en milliers de tonnes et en millions de tonnes-kilomètres)

	NST 0	NST 1	NST 2	NST 3	NST 4	NST 5	NST 6	NST 7	NST 8	NST 9	TF TOTAL
T NATIONAL	555	257	10212	506	8348	7152	826	200	415	1277	29748
TKM NAT	42	24	696	61	833	274	108	15	22	184	2269
TCHARG (X)	383	288	783	2270	3037	3322	2352	717	1263	2766	17121
TDECHA(M)	518	1291	1159	33	335	3790	307	131	1073	2867	11509
T INTAL	901	1579	1942	2303	3372	7112	2659	848	2261	5633	28630
TKM X+M	100	202	260	529	745	1143	215	108	363	754	4424
T TRANSIT	182	192	1769	54	36	842	42	653	525	444	4739
TKM TRANS	34	33	225	8	6	148	8	25	96	87	730
TOTAL T	1638	2028	13923	2863	11756	15106	3527	1701	3221	7354	63117
TOTAL TKM	176	259	1181	598	1584	1565	331	208	496	1025	7423
FTNATIONAL	9430	9682	11213	10138	7955	13287	17136	5440	6010	11736	104027
F TKM NAT	3811	4338	1877	3074	1498	3786	4652	2561	3318	5847	34762
FTCHARG(X)	2734	2113	767	266	1917	4265	1668	454	1584	2501	18269
FTDECHA(M)	522	380	2574	370	788	4096	332	1499	1110	3204	14875
F T INTAL	3256	2493	3341	636	2705	8361	2000	1953	2694	5705	33144
F TKM X+M	1578	1098	471	157	605	2169	969	657	944	3600	12248
F T TRANS	680	108	28	1167	3	769	83	50	193	2220	5301
FTKM TRANS	563	69	18	374	1	236	58	18	119	1613	3069
F TOTAL T	13366	12283	14582	11941	10663	22417	19219	7443	10897	19661	142472
FTOTAL TKM	5952	5505	2366	3605	2104	6191	5679	3236	4381	11060	50079
PB T NAT	457	280	13	855	24	47	436	1230	892	1040	5274
PB TKM NAT	72	43	3	178	5	6	98	201	190	236	1032
PBTCHA (X)	116	288	275	305	2510	497	259	780	1579	1522	8131
PBTDECH(M)	186	127	635	106	47	291	1578	3	465	1450	4888
PB T INTAL	302	415	910	411	2557	788	1837	783	2044	2972	13019
PB TKM X+M	42	59	104	68	427	113	480	30	253	440	2016
PB T TRANS	0	0	62	0	1	2	1	0	3	110	179
PBTMTRANS	0	0	6	0	0	0	0	0	0	7	13
PB TOTAL T	759	695	985	1266	2582	837	2274	2013	2939	4122	18472
PB TOT TKM	114	102	113	246	432	119	578	231	443	683	3061

Au niveau du trafic global (intérieur + international), on retrouve évidemment en proportions les plus importantes, les catégories prépondérantes en trafic national et/ou en trafic international, dans chaque pays.

Le tableau n° 30 est à nouveau le pendant du tableau n° 28 relatif aux trafics fluviaux. Il permet de suivre l'évolution des trafics internationaux réalisés par la SNCB ou d'autres réseaux, en importations et en exportations, de 1982 à 1986.

De fait, on constate que la part des cinq principaux réseaux étrangers concernés (France, RFA, Luxembourg, Italie et Pays-Bas) représente 99,6% des trafics ferroviaires internationaux réalisés par la SNCB dans la CEE et 89,5% dans l'ensemble de l'Europe. Ces parts passent respectivement à 98,7% et à 90,1% en 1986. Pour ce qui est des trafics réalisés avec la Belgique par les autres réseaux de la CEE, les cinq pays précités représentent 99,6% en 1982 et 98,9% en 1986.

De façon générale, on constate une baisse dans tous les trafics en 1986 par rapport à 1985 mais les données de 1987, dont nous disposons par ailleurs et uniquement pour la Belgique, montrent que ceux-ci ont de nouveau fortement évolué (dans le chapitre 2, nous signalions déjà cette anomalie, due sans doute à une erreur ou à une comptabilisation différente des frets transportés). Pour l'ensemble du trafic ferroviaire de la SNCB, le trafic importation passe à 18,78 MT (+63% par rapport à 1986), le trafic exportation à 13,44 MT (-21,5%) et le trafic international total à 32,22 MT (+12,5%). Par ailleurs le trafic de transit est pratiquement multiplié par trois en 1987 (14,33 MT contre 4,74 MT en 1986) et le trafic intérieur belge diminue pour la même année de 41,4%, passant de 29,75 MT à 17,44 MT.

En ce qui concerne le trafic total réalisé par la SNCB, dans le cadre des cinq pays les plus importants, la hausse est de 13,2% entre 1982 et 1986. Le trafic total réalisé par les cinq réseaux étrangers croît de son côté de 16,9%.

On peut faire deux remarques générales. La première pour souligner l'équilibre presque parfait qui règne entre les trafics réalisés par la SNCB et ceux réalisés par l'ensemble des autres réseaux. La seconde pour noter que, quelle que soit l'année, l'avantage même léger va à la SNCB (de 51,8% en 1982 à 51% en 1986).

Au niveau des pays, seuls la France et le Luxembourg voient leur pavillon prendre un avantage minime sur le pavillon belge, sauf en 1983. Si l'on envisage l'évolution des trafics totaux par pays entre 1982 et 1986, pavillons confondus (dans la mesure où les trafics sont à peu près équilibrés), le trafic avec la RFA augmente de 25,3%, avec l'Italie de 15,7% et avec le Luxembourg de 51,6%. Il n'évolue pas dans le cas de la France et des Pays-Bas. Par contre, si l'on prend l'année 1985, le trafic avec la France a crû de 29% en trois ans.

Quels que soit l'année et le pavillon considérés, les trafics sorties sont toujours plus élevées que les trafics entrées, pour l'ensemble des cinq pays, comme pour l'ensemble de la CEE et de tous les pays en relation avec la Belgique. La part des sorties réalisées sous pavillon belge en direction des cinq pays les plus importants est de 56,2% contre 43,8% pour les entrées en 1982 et de 58,3% contre 41,7% pour les entrées en 1986. Les proportions sont similaires pour le pavillon étranger.

Si l'on analyse plus finement la situation pays par pays, cette tendance ne vaut pas pour la RFA où elle est pratiquement inversée (55% en entrées en Belgique et 45% à destination de la RFA, réalisés par la SNCB ou la DB).

Tableau n° 30

Evolution du trafic international réalisé sous pavillon belge et sous pavillon étranger, en entrées et en sorties, de 1982 à 1986 (en milliers de tonnes)

	B 82	NB 82	B 83	NB 83	B 84	NB 84	B 85	NB 85	B 86	NB 86
A RFA	2510	2298	2888	2885	3311	3203	3536	3320	3175	3051
A FRANCE	4480	4487	5644	5633	6300	6372	6364	6366	4304	4349
A ITALIE	785	482	718	573	1009	626	1075	640	1008	756
A NL	1369	1308	731	745	874	875	948	955	917	914
A LUXEMB	840	860	702	710	1142	1392	1565	1958	1351	1706
TOT DF INLL	9984	9435	10683	10546	12636	12468	13488	13239	10755	10776
A CEE	10021	9467	10750	10580	12711	12500	13560	13264	10936	10923
A TOTAL	10649		11338		13394		14290		11507	
P RFA	2069	1974	2221	2122	2197	2215	2526	2375	2613	2495
P FRANCE	4614	4628	4794	4799	5444	5548	5362	5454	4732	4706
P ITALIE	1344	1126	1226	1021	1547	1299	1535	1274	1386	1174
P NL	2143	1411	2021	1329	2550	1837	2606	1898	2532	1876
P LUXEMB	2652	2699	2216	2184	3367	3367	3812	3911	3789	3846
TOT DF INLL	12822	11838	12478	11455	15105	14266	15841	14910	15052	14097
P CEE	12872	11886	12583	11497	15230	14319	15985	14998	15213	14219
P TOTAL	14836		14576		17105		18087		17122	
AP RFA	4579	4272	5109	5007	5508	5418	6062	5693	5788	5546
AP FRANCE	9094	9115	10438	10432	11744	11920	11726	11820	9036	9055
AP ITALIE	2129	1608	1944	1594	2556	1925	2610	1914	2394	1930
AP NL	3512	2719	2752	2074	3424	2712	3554	2853	3449	2790
AP LUXEMB	3492	3559	2918	2894	4509	4759	5377	5869	5140	5552
TOT DF INLL	22806	21273	23161	22001	27741	26734	29329	28149	25807	24873
AP CEE	22893	21353	23333	22077	27941	26819	29545	28262	26149	25142
AP TOTAL	25485		25914		30499		32377		28629	

En entrées, on n'a un déséquilibre de trafic entre pavillons que pour l'Italie et à son détriment (environ les 3/5 du trafic sont réalisés par la SNCB). En sorties, on retrouve encore un déséquilibre pour

l'Italie et toujours à son détriment (55% du trafic est réalisé par la SNCB). Pour les Pays-Bas, le déséquilibre est plus important, de l'ordre des 3/5 et au profit de la SNCB.

Globalement, le trafic entrées est stagnant alors que le trafic sorties augmente de 17,4%. On peut noter l'essor important des trafics avec le Luxembourg et la RFA, dans les deux sens. Par contre, les trafics avec la France marquent le pas, tandis que ceux réalisés avec les Pays-Bas décroissent nettement en entrées et augmentent en sorties. En entrées, pavillons confondus, le trafic avec la France est 1,4 fois supérieur à celui réalisé avec la RFA, 2,9 fois avec le Luxembourg, 4,8 fois avec les Pays-Bas et 5,1 fois avec l'Italie. De même, en sorties, le trafic réalisé avec la France est 1,8 fois supérieur à celui de la RFA, 1,3 fois au Luxembourg, 2,2 fois aux Pays-Bas et 3,6 fois à l'Italie.

En tonnes-kilomètres, les évolutions sont similaires, à deux exceptions près. D'abord, le trafic n'est plus aussi équilibré entre les pavillons : la part des réseaux étrangers tourne autour de 55% contre 45% pour la SNCB et cela dans les deux sens. Ensuite, le différentiel sorties-entrées augmente un peu au profit des premières, surtout pour les trafics réalisés sous le pavillon belge.

Le tableau n° 31 présente quelques données sur le transport des conteneurs et des camions sur wagons (transports combinés rail-route) en 1986, en établissant une comparaison avec la France et les Pays-Bas.

Ces trafics sont évidemment très faibles par rapport au trafic total des marchandises réalisé dans chacun des pays, d'autant plus que le poids des conteneurs est compris dans les tonnages indiqués. A noter par ailleurs que le trafic des conteneurs est plus développé en Belgique et aux Pays-Bas que le trafic camions sur wagons. On remarque aussi dans ces mêmes pays l'ouverture sur le trafic international, rendu nécessaire par l'exiguïté de leur territoire.

En ce qui concerne le trafic des conteneurs, le trafic entrées (52,6%) en Belgique est légèrement supérieur au trafics sorties (47,4%). Dans les deux autres pays, c'est l'inverse : en France, on a 54,2% en sorties et aux Pays-Bas 52,1%. La part du transit est seulement de 2,6% en Belgique, mais de 20,9% en France. Pour le transport combiné, cette part de transit, insignifiante en Belgique (0,5%), n'est plus négligeable en France (14,5%) ni aux Pays-Bas (25%).

C'est en France que les conteneurs circulent le plus à vide (38% contre 28% en Belgique et 26% aux Pays-Bas). En trafic intérieur, ces pourcentages s'élèvent respectivement à 45%, 38% et 33%. Ces mouvements à vide sont les plus faibles en entrées pour la Belgique (14%) et les Pays-Bas (21%), en sorties pour la France (25%).

Dans le cas de la Belgique, nous disposons de données complémentaires sur la période 1982-85. Pour les conteneurs, la progression du tonnage intérieur transporté est de 42% entre 1982 et 1986, celle des exportations de -2,7% (mais de +14,7% entre 1982 et 84), celle du trafic importations de 26,8% (et même de 43,5% entre 1982 et 85) et celle du transit de 50,8% (mais en baisse de 67,3% par rapport à 1983). Les fluctuations sont importantes car les valeurs absolues sont faibles et, d'une année sur l'autre, un trafic exceptionnellement bon ou mauvais induit des variations qui ne traduisent pas une véritable tendance à la hausse ou à la baisse. Toutefois, les données font apparaître un tassement certain en 1985 et 86.

Tableau n° 31

Trafic des conteneurs et des camions sur wagons en Belgique, en France et aux Pays-Bas, en 1986 (en unités et en milliers de tonnes)

ANNEE 1986	BELGIQUE			FRANCE			PAYS-BAS		
	CONTENEURS EN CHARGE	CONTENEURS VIDES	CAMIONS SUR WAGONS	CONTENEURS EN CHARGE	CONTENEURS VIDES	CAMIONS SUR WAGONS	CONTENEURS EN CHARGE	CONTENEURS VIDES	CAMIONS SUR WAGONS
TF INTERN									
NOMBRE	60892	37167	458	224737	184623	134670	52100	25500	0
TONNAGE	1000		8	3398		2159	936		0
EXPORTS									
NOMBRE	61049	24794	14223	37138	12271	32288	56700	18100	7400
TONNAGE	1174		454	671		672	1052		196
IMPORTS									
NOMBRE	75553	12708	12857	31989	18413	31922	52600	13900	7200
TONNAGE	1301		372	566		704	968		115
TRANSIT									
NOMBRE	5105	2750	190	57182	3294	19524	0	0	5400
TONNAGE	92		4	1224		601	0		105
TF TOTAL									
NOMBRE	202599	77419	27728	351046	218601	218404	161400	57500	20000
TONNAGE	3567		838	5859		4136	2956		416

Pour le transport combiné, la tendance à la hausse est plus nette que pour les conteneurs (+71,3% en exportations et 45,3% en importations), mais même si l'on sent ces dernières années une poussée de ce type de transport, il est encore loin de rivaliser avec les modes traditionnels.

23. PERSPECTIVES POUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Qui pense transports ferroviaires, pense immédiatement aussi à la situation de l'entreprise nationale qui les gère. Pour 1988, le compte de résultats de la SNCB, société au capital de 3,146 MMFB, fait apparaître un certain nombre de gains qui, malheureusement, résultent plus d'une réduction des frais de personnel ou qui sont fondés sur des revenus financiers exceptionnels (vente de matériel) ou une meilleure gestion de la dette que sur un engouement subit des chargeurs pour le mode ferroviaire.

Cela étant, la dette totale de la SNCB a été ramenée à 98,3 MMFB en 1986, à 90,6 MMFB en 87 et à 83,9 MMFB en 88. De leur côté, les charges financières diminuent également, passant de 30,9%, en pourcentage des recettes propres de l'entreprise en 86, à 26,9% en 87 et à 28,8% en 88.

En 1987 la SNCB est le premier employeur du pays et le premier producteur de valeur ajoutée (84 MMFB) mais, outre la stagnation des trafics, il existe quelques difficultés. En effet, en vue de l'assainissement des finances publiques, l'Etat a pris un certain nombre de mesures récentes qui ont des répercussions directes sur le compte d'exploitation de la SNCB, notamment la réduction de l'indemnité compensant les obligations de service public, la réduction de l'intervention de l'Etat destinée à couvrir les dépenses de la caisse des soins de santé de la SNCB, la fiscalisation de certaines indemnités. Globalement, le montant des compensations de l'Etat s'est élevé à 56,9 MMFB en 1986 et à 53,4 MMFB (1/5 du total du bilan de la SNCB) en 1987, soit -6,2% par rapport à l'année précédente.

La SNCB ne baisse pas les bras pour autant. En 1987, non seulement elle continue de se restructurer (au niveau gestion et direction), mais elle propose au Ministre des Communications des projets ambitieux. Ainsi, en trafic marchandises, l'idée générale est de chercher à améliorer le trafic des trains d'axes et celui des transports combinés rail-route. En Wallonie, la SNCB envisage de concentrer des trafics nord-sud sur deux axes spécialisés qui seraient aménagés de façon à accroître la vitesse, la régularité des services et les économies d'exploitation. L'axe direct actuel Bruxelles-Namur-Luxembourg n'est pas compatible avec les exigences d'une ligne internationale marchandises de haute capacité et de hautes performances pour des raisons techniques. Aussi la société nationale envisage-t-elle de créer un itinéraire utilisant différents chaînons déjà électrifiés ou en voie de l'être. Ce dernier viendrait concurrencer l'itinéraire français, dans le contexte de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

A ce sujet, si le trafic le justifie, la SNCB prévoit d'instaurer une série de trains complets entre la RFA et le tunnel (éventuellement aussi entre les Pays-Bas et le tunnel). Dans ce contexte, la liaison Tournai-Lille (la France serait d'accord si le TGV-Nord Paris-Bruxelles se réalise), non encore électrifiée mais ce sera probablement fait assez rapidement, est essentielle car elle est située sur la voie la plus courte entre Calais et la RFA du Nord et du Centre. D'autre part, pour acheminer les conteneurs entre Zeebrugge et le tunnel, la SNCB envisage d'activer une ligne ferroviaire existante, afin de désengorger la ligne Zeebrugge-Gand qui arrive à saturation du fait de l'essor du trafic du port de Zeebrugge.

Ces divers projets sont très vraisemblablement de nature, sinon à améliorer la position globale du rail marchandises en Belgique, du moins à maintenir et à renforcer sa part dans des secteurs spécialisés comme (et c'est le pari de la SNCB) les transports combinés, ainsi que l'industrie automobile dans la perspective du tunnel.

Une politique commerciale dynamique fondée sur une homogénéisation et une simplification des tarifs, sur des prestations de services améliorées (trains complets) et une rationalisation poussée de l'exploitation sont les meilleurs garants d'une compétitivité accrue face aux autres modes de transport et notamment la route.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse, on peut mettre en avant les principales lignes de force du système des transports terrestres de marchandises en Belgique.

Petit pays au relief peu accidenté, carrefour naturel des flux nord-sud et est-ouest en Europe et particulièrement dans la CEE, la Belgique, grâce à une population nombreuse et dynamique, a su élaborer des réseaux d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales de haute densité et d'une grande qualité.

Ce qui distingue la Belgique des autres pays de la CEE n'est certes pas la position prédominante du mode routier sur le marché des transports terrestres de marchandises, mais le caractère non négligeable des modes fluvial et ferroviaire concurrents.

L'une des singularités du système des transports belges réside, à coup sûr, en une complémentarité des trois modes précédents, qui explique largement pourquoi le fer et la voie d'eau résistent mieux à la route que dans d'autres pays, surtout dans le contexte de la crise économique.

La répartition des trafics selon les produits montre bien comment chacun des modes est capable de tirer son épingle du jeu, même si une pression de la route apparaît de manière plus évidente durant la dernière décennie.

Une analyse approfondie du mode routier fait en effet apparaître un essor récent du transport pour compte d'autrui, notamment en trafic international, qui a pour conséquence une forte hausse de la part intermodale de la route en tonnes-kilomètres.

L'affermissement de la position de ce mode résulte d'une forte restructuration du secteur qui n'est pas encore suffisante, nous semble-t-il, si l'on se place dans la perspective de 1993, compte tenu de la taille relativement modeste des entreprises et de leurs flottes.

Toutefois, l'ouverture du tunnel sous la Manche donnera un atout supplémentaire aux transporteurs routiers belges dans la lutte pour la récupération d'un fret destiné à compenser la diminution, quasi ininterrompue depuis 1971, du fret intérieur total.

En matière réglementaire, la Belgique est en train de faire disparaître très rapidement toutes les entraves relatives à la formation des prix (c'est déjà effectif au niveau international : il n'y a plus aucun tarif obligatoire en vigueur actuellement), de façon à se trouver prête pour l'échéance de 1993. Par contre, le contrôle de l'accès à la profession et la réglementation sociale ont été renforcés ces dernières années, en harmonie avec les prescriptions communautaires.

La situation de la voie d'eau, aujourd'hui, est assez délicate. La concurrence n'est pas seulement intermodale mais également intra-modale. La formidable pression exercée par la flotte néerlandaise (y compris au niveau intérieur) met en évidence le manque de dynamisme général de la flotte belge.

Le réseau des voies navigables belges est très performant (grand gabarit et forte interconnection du réseau), mais le matériel flottant l'est beaucoup moins (les bateaux ont 35 ans de moyenne d'âge). Il est probable que la surcapacité des transports fluviaux à l'échelle européenne n'autorise plus la flotte belge, même si les instances de la CEE encouragent la modernisation de celle-ci, à s'accroître comme elle l'entend, de façon à pouvoir retrouver sa vigueur d'antan et donc une part de marché plus conséquente.

Le rail enfin présente des faiblesses certaines. En effet, les trafics privilégiés du fer, s'ils ne sont pas trop concurrencés directement par les autres modes, concernent des produits traditionnels dont les marchés sont en perte de vitesse. Par ailleurs, en trafic international, on note une stabilisation des distances moyennes des trajets réalisés par chemin de fer depuis plusieurs années, alors que ceux de la route augmentent de façon spectaculaire dans le même temps.

Toutefois, la SNCB se veut une entreprise dynamique qui développe actuellement des projets ambitieux s'appuyant essentiellement sur deux éléments, d'une part un développement des transports combinés rail-route, rendus compétitifs par l'établissement de relations nord-sud rapides et à haute qualité de service, d'autre part l'ouverture du tunnel sous la Manche, dont la SNCB espère la possibilité de capter la plus grande partie des trafics de conteneurs actuellement assurés par voie maritime et une partie du transit en provenance de la RFA, de l'Autriche et des pays du nord de l'Europe.

De manière générale, relativement aux autres pays de la CEE, le système des transports belges est plutôt au-dessus de la moyenne: Le souci des pouvoirs publics et d'un certain nombre de professionnels d'être au rendez-vous de 1993 et, dans une moindre mesure, de l'ouverture du tunnel sous la Manche, permet d'augurer favorablement de l'avenir.

LISTE DES CARTES, GRAPHIQUES ET TABLEAUX

CHAPITRE 1

Carte n° 1 : La Belgique et ses provinces (Atlas de Belgique Institut Géographique National Belge)

Tableau n° 1 : Les neuf provinces belges : superficie, population en 1987 et densité (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 1987 Institut National de Statistique)

Tableau n° 2 : Les principales villes de Belgique (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 1987 Institut National de Statistique)

Graphique n° 1 : Les exportations et les importations de la Belgique entre 1964 et 1987 (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 1987 Institut National de Statistique)

Graphique n° 2 : La balance commerciale de la Belgique, entre 1964 et 1987 (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 1987 Institut National de Statistique)

Graphique n° 3 : Poids de la CEE dans les importations et exportations de la Belgique, entre 1964 et 1986 (Etudes économiques de l'OCDE : Belgique-Luxembourg 1975, 1978, 1981, 1985 et 1988)

Tableau n° 3 : Répartition des importations et des exportations belges, en 1987, selon les produits (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 1987 Institut National de Statistique)

Graphique n° 4 : Les indices d'évolution du chômage, de la population active et de la population totale en Belgique, de 1967 à 1986 (Etudes économiques de l'OCDE : Belgique-Luxembourg 1975, 1978, 1981, 1985 et 1988)

Graphique n° 5 : Poids de la consommation publique rapportée au PIB, en Belgique, de 1964 à 1986 (Etudes économiques de l'OCDE : Belgique-Luxembourg 1975, 1978, 1981, 1985 et 1988)

Graphique n° 6 : Le PIB belge de 1965 à 1986 (Etudes économiques de l'OCDE Belgique-Luxembourg 1975, 1978, 1981, 1985 et 1988)

CHAPITRE 2

Tableau n° 4 : Evolution de la longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, entre 1970 et 1988 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 7 : Evolution de la longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, entre 1970 et 1988 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 8 : Evolution de la longueur du réseau autoroutier belge, entre 1970 et 1988 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89).

Carte n° 2 : Le réseau autoroutier belge en 1988 (Administration des routes Fonds des routes Rapport annuel 1987 Ministère des Travaux Publics)

Tableau n° 5 : Longueur du réseau des routes de l'Etat et du réseau des routes provinciales, par province, au premier janvier 1988 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1989)

Tableau n° 6 : Evolution de la longueur du réseau des lignes ferroviaires exploitées, entre 1970 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89).

Graphique n° 9 : Evolution de la longueur du réseau ferroviaire belge (lignes électrifiées et non électrifiées), de 1970 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Carte n° 3 : Le réseau ferroviaire belge en 1987 (SNCB)

Carte n° 4 : Le réseau des voies navigables belges en 1988 (Ministère des Travaux Publics)

Tableau n° 7 : Longueur des voies navigables, par bassin et par classe, en 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1989)

Tableau n° 8 : Evolution du trafic commercial des aéroports belges, dont trafic assuré par les seules compagnies belges, de 1970 à 1987 et fret transporté par la SABENA (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 10 : Le trafic maritime déchargements des quatre principaux ports belges entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 11 : Le trafic maritime chargements des quatre principaux ports belges entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 12 : Le trafic maritime total des quatre principaux ports belges entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 13 : Le trafic maritime total et le trafic maritime d'Anvers en chargements et déchargements de 1970 à 1986 (Les transports en Belgique: Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 9 : Le trafic total du port d'Anvers, par mode et selon la nature des marchandises, en 1978 et en 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 14 : Evolution du trafic déchargements du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 Institut National de Statistique 1987)

Graphique n° 15 : Evolution du trafic chargements du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 Institut National de Statistique 1987)

Graphique n° 16 : Evolution du trafic total du port d'Anvers, selon les modes de transport, entre 1978 et 1986 (Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 Institut National de Statistique 1987)

Tableau n° 10 : Trafic des conteneurs dans le port d'Anvers, de 1970 à 1985 (Les transports combinés Institut du Transport Routier juin 1988)

Tableau n° 11 : Evolution du trafic intérieur et répartition modale en Belgique, de 1970 à 1987 et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 17 : Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1970 et 1987, en trafic intérieur belge (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 18 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic intérieur belge, de 1970 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 19 : Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1970 et 1987, en trafic intérieur belge (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 20 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic intérieur belge, de 1970 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 21 : Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic intérieur, entre 1970 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 12 : Evolution du trafic international et répartition modale en Belgique, de 1974 à 1987 et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 22 : Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987, en trafic international (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 23 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic international, de 1974 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 24 : Evolution du tonnage de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987, en trafic international (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 25 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic international, de 1974 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 26 : Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic international, entre 1974 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 13.: Evolution du trafic total et répartition modale en Belgique, de 1974 à 1987 et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 27 : Evolution du trafic total de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 28 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic total, de 1974 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 29 : Evolution du trafic total de la route, du fer et de la voie d'eau, entre 1974 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 30 : Evolution des parts de marché des modes terrestres, en trafic total, de 1974 à 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 31 : Distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, selon les modes, en trafic total, entre 1974 et 1987 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 14 : Evolution du trafic total et répartition modale en Belgique, conduites comprises, de 1974 à 1986 et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 15 : Trafic total réalisé par la route, le fer et la voie d'eau, en 1978, selon les catégories de produits NST et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 16 : Trafic total réalisé par la route, le fer et la voie d'eau, en 1986, selon les catégories de produits NST et distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

CHAPITRE 3

Tableau n° 17 : Tarif des redevances selon les types de licences de transport (J.C. Leroy Accès à la profession et au marché des transporteurs routiers de marchandises Institut du Transport routier février 1988)

Tableau n° 18 : Masses maximales autorisées des véhicules en Belgique (A. Massart Le choix du véhicule. Normes et exploitation techniques Institut du Transport routier février 1989)

Tableau n° 19 : Nature et nombre des infractions constatées et sanctionnées en 1983 et 1984 en transports de marchandises sur le territoire belge (Ministère des Communications Administration des Transports Direction générale)

CHAPITRE 4

Graphique n° 32 : Evolution du nombre de camions, remorques et semi-remorques soumis à l'inspection automobile, entre 1972 et 1988 (Parc des véhicules automobiles soumis à l'inspection automobile Ministère des Communications 1989)

Tableau n° 20 : Le parc des camions, remorques et semi-remorques, par classes de charge utile, en 1978 et en 1988 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980 et 89)

Graphique n° 33 : Evolution globale des parcs compte d'autrui et compte propre, de 1975 à 1988 (Parc des véhicules automobiles soumis à l'inspection automobile Ministère des Communications 1989)

Graphique n° 34 : Evolution des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, de 1975 à 1988 (Parc des véhicules automobiles soumis à l'inspection automobile Ministère des Communications 1989)

Graphique n° 35 : Evolution de la charge utile globale compte d'autrui et compte propre, de 1975 à 1988 (Parc des véhicules automobiles soumis à l'inspection automobile Ministère des Communications 1989)

Graphique n° 36 : Evolution de la charge utile des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, de 1975 à 1988 (Parc des véhicules automobiles soumis à l'inspection automobile Ministère des Communications 1989)

Graphique n° 37 : Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui, par région, de 1970 à 1989 (Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier mai 1989)

Graphique n° 38 : Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui, selon le type, de 1973 à 1989 (Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier mai 1989)

Graphique n° 39 : Evolution du nombre d'entreprises, selon la licence de transport et la région, entre 1970 et 1989 (Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier mai 1989)

Graphique n° 40 : Evolution du nombre d'entreprises P, selon le nombre de véhicules, entre 1970 et 1989 (Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier mai 1989)

Graphique n° 41 : Evolution du nombre d'entreprises V, selon le nombre de véhicules, entre 1970 et 1989 (Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier mai 1989)

Graphique n° 42 : Evolution de la part des différents coûts supportés par les entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, en trafic intérieur, de 1979 à 1988 (Indices des coût et du prix de revient du transport routier national de marchandises pour compte de tiers Institut du Transport Routier Bruxelles mai 1988 et mars 1989)

Graphique n° 43 : Evolution de l'indice du prix de revient moyen des entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, de 1980 à 1989 (Indices des coût et du prix de revient du transport routier national de marchandises pour compte de tiers Institut du Transport Routier Bruxelles mai 1988 et mars 1989)

Tableau n° 21 : Coûts d'exploitation consécutifs à l'usage d'un tracteur avec une semi-remorque bâchée de 22 tonnes de charge utile, en 1988 (Institut du Transport Routier Bruxelles novembre 1988)

Tableau n° 22 : Evolution du trafic intérieur du compte d'autrui et du compte propre, ainsi que de leurs parts de marché respectives et de la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 44 : Evolution du trafic intérieur pour compte d'autrui et pour compte propre, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 45 : Evolution des parts de marché du compte d'autrui et du compte propre, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 46 : Evolution du trafic intérieur pour compte d'autrui et pour compte propre, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 47 : Evolution des parts de marché du compte d'autrui et du compte propre, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Graphique n° 48 : Distance moyenne de parcours d'une tonne de marchandise, en compte d'autrui et en compte propre, entre 1970 et 1986 (Les transports en Belgique : Recueil des statistiques du Ministère des Communications 1980, 81, 88 et 89)

Tableau n° 23 : Evolution du trafic intérieur et du trafic international pour compte d'autrui et pour compte propre, selon les types de véhicules, en 1986 ((Annuaire statistique de la Belgique Tome 107 Institut National de Statistique 1987)

Tableau n° 24 : Trafic routier intérieur, selon les catégories de produits NST, en 1982 et en 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 et 1986)

Tableau n° 25 : Structure des trafics routiers intérieurs selon les catégories de produits NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas, en 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1986)

Graphique n° 49 : Evolution du trafic international total, réalisé par le compte d'autrui et le compte propre avec les pays de la CEE et les autres pays, entre 1982 et 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 50 : Evolution des trafics (entrées et sorties), réalisés par le compte d'autrui et le compte propre avec les principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 51 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui en provenance d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 52 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui à destination d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 53 : Evolution des trafics réalisés par le compte propre en provenance d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 54 : Evolution des trafics réalisés par le compte propre à destination d'autres pays de la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 55 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui et le compte propre, en provenance des principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 56 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui et le compte propre, à destination des principaux partenaires de la Belgique dans la CEE, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Tableau n° 26 : Trafics (entrées et sorties) réalisés par les transporteurs belges et les transporteurs du pays correspondant, en 1982 et en 1986 Eurostat Transports de marchandises Route 1982 et 1986)

Graphique n° 57 : Comparaison des trafics réalisés sous pavillon belge et sous pavillon étranger, entre la Belgique d'une part et la RFA, la France et les Pays-Bas d'autre part, entre 1982 et 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 58 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui étranger à destination de la Belgique, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 59 : Evolution des trafics réalisés par le compte d'autrui étranger en provenance de la Belgique; de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 60 : Evolution des trafics réalisés par le compte propre étranger à destination de la Belgique, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

Graphique n° 61 : Evolution des trafics réalisés par le compte propre étranger en provenance de la Belgique, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Route 1982 à 1986)

CHAPITRE 5

Graphique n° 62 : Evolution du nombre de bateaux à cargaison sèche et de bateaux-citernes, automoteurs et remorqués, de 1975 à 1989 (Rapport annuel 1988 Institut pour le Transport par Batellerie)

Graphique n° 63 : Evolution de la capacité totale des bateaux à cargaison sèche et des bateaux-citernes, automoteurs et remorqués, de 1975 à 1989 (Rapport annuel 1988 Institut pour le Transport par Batellerie)

Graphique n° 64 : Evolution du trafic intérieur des voies navigables en Belgique, de 1970 à 1988 (Rapport annuel 1988 Institut pour le Transport par Batellerie)

Tableau n° 27 : Les trafics intérieur, international et de transit de la voie d'eau, selon les catégories NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas (Eurostat Transports de marchandises Voies navigables 1986)

Tableau n° 28 : Evolution du trafic international réalisé sous pavillon belge et sous pavillon étranger, en entrées et en sorties, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Voies navigables 1982 à 1986)

Tableau n° 29 : Les trafics intérieur, international et de transit du chemin de fer, selon les catégories NST, en Belgique, en France et aux Pays-Bas (Eurostat Transports de marchandises Chemins de fer 1986)

Tableau n° 30 : Evolution du trafic international réalisé sous pavillon belge et sous pavillon étranger, en entrées et en sorties, de 1982 à 1986 (Eurostat Transports de marchandises Chemins de fer 1982 à 1986)

Tableau n° 31 : Trafic des conteneurs et des camions sur wagons en Belgique, en France et aux Pays-Bas, en 1986 (Eurostat Transports de marchandises Chemins de fer 1982 à 1986)

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES

Belgique Etat du Monde La Découverte-Maspéro 1982, 83, 84, 85, 86 et 87

Belgique Grand Dictionnaire Encyclopédique Larousse Vol. 2 1982

Didier Reynders est venu parler de la restructuration de la SNCB et du TGV
Vers l'Avenir 28/4/89

Données sur le niveau et la structure de la fiscalité dans les pays membres
de l'OCDE Communiqué de presse à propos du Rapport annuel de l'OCDE sur
les recettes publiques dans les pays membres de l'organisation 1/9/88 in
Problèmes Economiques n° 2113 22/2/89

En attendant l'intégration du marché européen des transports : autant de
pays, autant de réglementations Navigation, ports et industries n° 22
25/11/86 et n° 24 25/12/86

Evolution de la structure industrielle en Belgique Bulletin hebdomadaire
de la Kredietbank de Bruxelles 24/10/86 in Problèmes Economiques n° 2013
25/2/87

Evolution économique comparée de la Belgique et des Pays-Bas depuis le
début des années 70 Bulletin hebdomadaire de la Kredietbank de Bruxelles
n° 23 7/6/85 in Problèmes Economiques n° 1950 27/11/85

La hache de M. Schouppe peut encore servir Transport Echo (Belgique)
24/3/89

Le rail attaque le trafic marchandises La Libre Entreprise 24/4/89

Les transports routiers de marchandises effectués par les véhicules belges
en 1965 Bulletin statistique Institut National de Statistique 1-2/67

L'importance du secteur du transport professionnel de marchandises par
route pour l'économie belge Institut du Transport Routier Bruxelles 1/89

Navigation, ports et industries n° 11 10/6/85 et n° 12 25/6/85

QUADEN G. L'expérience belge des déficits publics Colloque du groupe de
réflexions économiques et financières sur les déficits publics dans les
pays industrialisés Paris 9/11/82 in Problèmes Economiques n° 1812
23/2/83

Statistiques des transports routiers de marchandises, effectués par les
véhicules belges ayant une charge utile d'une tonne et plus Bulletin sta-
tistique Institut National de Statistique 7-8/65

Transports ferroviaires Wallonie 89 Conseil Executif Supérieur de la Région Wallonne 24/3/89

ENQUETES DE CONJONCTURE

Enquête mensuelle de conjoncture dans le secteur du transport routier professionnel Institut du Transport Routier (divers résultats entre janvier 1988 et janvier 1989)

Enquête trimestrielle de conjoncture dans le secteur du transport international routier de marchandises effectué par les transporteurs routiers belges Institut du Transport Routier premier trimestre 1988

Evolution de la conjoncture et prévisions économiques dans le secteur du transport routier professionnel de marchandises Institut du Transport Routier premier et deuxième semestres 1988, premier semestre 1989

ETUDES, OUVRAGES ET RAPPORTS

AMBROSINI C. Les transports terrestres de marchandises en Grande-Bretagne (actualisation) Laboratoire d'Economie des Transports Lyon 6/88

BERNADET M. Les transports terrestres de marchandises en Allemagne Laboratoire d'Economie des Transports Lyon 6/88

BERNADET M. Les transports terrestres de marchandises en France Laboratoire d'Economie des Transports Lyon 12/88

BERNADET M. Les transports terrestres de marchandises aux Pays-Bas (actualisation) Laboratoire d'Economie des Transports Lyon 4/88

CEMT Possibilités et limites d'une politique de réglementation dans les transports Table ronde n° 62 Paris 1983

DE BOUVER Y. Sécurité routière Institut du Transport Routier Bruxelles 10/87

DEHAENE J.L. Fluidité - Sécurité du trafic - Un transport économique - convivial Note politique du Ministre des Communications Bruxelles 12/88

DUFRASNE G., DE BOUVER Y., LOBET M. Les marchandises dangereuses - ABC de l'ADR Institut du Transport Routier Bruxelles 8/88

GENERALE DE BANQUE Les transports Bruxelles 1985

INSTITUT DU TRANSPORT ROUTIER Les transports combinés Bruxelles 6/88

INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE Plan pour l'adaptation de la flotte belge de navigation intérieure Bruxelles 11/86

LEROY J.C. Accès à la profession et au marché des transports routiers de marchandises Institut du Transport Routier Bruxelles 2/88

LEROY J.C. Réglementation des transports internationaux Institut du Transport Routier Bruxelles 10/88

MASSART A. Le choix du véhicule - Normes et exploitation techniques Institut du Transport Routier Bruxelles 2/89

OCDE Etudes économiques Belgique-Luxembourg 7/75, 8/78, 3/81, 12/84 et 1987-88

PECHEUX F. Formation des prix en transport international Institut du Transport Routier Bruxelles 9/88

PECHEUX F. Formation des prix en transport national Institut du Transport Routier Bruxelles 1/88

PECHEUX F. Tunnel sous la Manche - Impact pour le transports routiers de marchandises belge Institut du Transport Routier Bruxelles 12/88

VANDENBERGEN E., HENDRICKX M. La réglementation du travail particulière au transport professionnel routier de marchandises Institut du Transport Routier Bruxelles 8/88

RECUEILS STATISTIQUES

Annuaire Statistique SNCB 1987

Annuaire Statistique de la Belgique Institut National de Statistique Ministère des Affaires Economiques Bruxelles Tome 107 1987

Indices des coûts et du prix de revient du transport routier national de marchandises pour compte de tiers Institut du Transport Routier Bruxelles mai 1988 et mars 1989

Infractions aux lois et aux règlements en matière de transports routiers de personnes et de marchandises Administration des Transports Direction générale Ministère des Communications Bruxelles 1983 et 1984

Les entreprises de transports routiers de marchandises en Belgique Institut du Transport Routier Bruxelles mars 1988 et mai 1989

Les transports en Belgique Recueil de statistiques Service de Promotion et de Coordination des Communications Ministère des Communications Bruxelles 13^{ème} édition/1980, 14^{ème} édition/1981, 19^{ème} édition/1988 et 20^{ème} édition/1989

Parc des véhicules utilitaires soumis à l'inspection automobile Service de Promotion et de Coordination des Communications Ministère des Communications 1989

Statistiques pour ... Ministère des Travaux Publics 1984 à 1987

Transports Eurostat 1970-1983

Transports de Marchandises Chemins de Fer Eurostat 1982 à 1986

Transports de Marchandises Route Eurostat 1982 à 1986

Transports de Marchandises Voies Navigables Eurostat 1982 à 1986

PLAQUETTES

Le trafic de la navigation intérieure en Belgique en ... Ministère des Travaux Publics 1982 à 1987

Le transport fluvial, la voie idéale Service Presse et Information Ministère des Travaux Publics 1986

RAPPORTS D'ACTIVITES

Administration des Routes - Fonds des Routes Rapport annuel 1987
Bruxelles 1988

Institut pour le Transport par Batellerie Rapports annuels 1972, 87 et 88

SNCB Rapport annuel 1987

TABLE DES MATIERES

Remerciements

Sommaire

Avant-Propos

Chapitre 1 : Les caractéristiques physiques et socio-économiques de la Belgique	1
1. La géographie physique	1
2. Les provinces et la population	3
3. L'activité économique	6
4. Le commerce extérieur	9
5. Le contexte socio-politique de la Belgique depuis 20 ans	13
51. La question linguistique	13
52. Conjoncture politique et économique	15
Chapitre 2 : Données générales sur le système des transports de marchandises en Belgique	23
1. Les réseaux d'infrastructures en Belgique	23
11. Les infrastructures routières	23
12. Les infrastructures ferroviaires	28
13. Les infrastructures fluviales	32
14. Les conduites	34
15. Les infrastructures et le trafic aériens	35
2. L'activité des ports belges	36
21. Le trafic maritime des principaux ports belges	37
22. Le trafic du port d'Anvers	41

3. Les transports terrestres en Belgique	47
31. Le trafic intérieur	47
32. Le trafic international	53
33. Le trafic total	59
331. Le trafic total route, rail et voie d'eau	59
332. Le trafic total, conduites comprises	64
34. Le trafic total par catégories de produits	66
 Chapitre 3 : La réglementation des transports routiers de marchandises en Belgique	 75
1. L'accès à la profession et son exercice en transport national	75
11. Evolution historique	75
111. Les premières mesures	75
112. L'arrêté royal du 5 mars 1936	76
113. La loi du premier août 1960	78
12. La réglementation actuelle en transport national	81
121. Textes officiels en vigueur et autorités compétentes	81
122. Le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui, à titre gratuit	82
123. Le transport rémunéré pour compte d'autrui	83
1231. Les conditions d'accès à la profession	84
12311. Le lieu d'exercice de la profession	85
12312. La capacité professionnelle	85
12313. L'honorabilité	87
12314. La capacité financière	87
1232. Les conditions d'exercice de la profession	88
12321. Le certificat de transport	89
12322. L'autorisation générale de transport national	90
12323. L'autorisation spéciale de transport national	91
12324. Dispositions communes aux certificats de transport et aux autorisations de transport national	91
123241. Les redevances	93
123242. Suspension dans la délivrance des licences	93

2. L'exercice de la profession de transporteur routier en transport international	93
21. L'autorisation générale de transport international	94
211. Les exemptions	94
212. Les conditions d'obtention d'une autorisation générale de transport international	95
2121. La capacité professionnelle au transport international	95
2122. L'honorabilité	96
2123. Les caractéristiques de l'autorisation générale de transport international	97
22. Les autorisations étrangères	97
221. Les autorisations bilatérales	98
2211. Généralités	99
2212. Exemples d'accords bilatéraux	100
222. Les autorisations multilatérales	101
3. La réglementation des prix en transport national	103
31. Le tarif obligatoire CECA	103
311. Champ d'application de l'arrêté royal du 27/09/83	103
312. Caractéristiques du tarif CECA	104
313. Le calcul général du prix de transport	104
314. Calculs particuliers du prix de transport	106
315. Prestations accessoires	107
32. Le tarif de référence vrac par benne	107
33. Les tarifs indicatifs	108
331. Le tarif national de messagerie	108
332. Les autres tarifs indicatifs	109

4. La réglementation des prix en transport international	110
41. Les anciens tarifs bilatéraux communautaires obligatoires	111
42. Les tarifs bilatéraux communautaires de référence	115
43. Applications particulières des tarifs CECA et benne	116
5. La réglementation sociale	116
6. La réglementation technique	120
7. Les marchandises dangereuses	123
8. Contrôles et sanctions	124
 Chapitre 4 : Le secteur des transports routiers de marchandises en Belgique	 127
1. Le parc des véhicules routiers de marchandises	129
11. Le parc total selon la charge utile des véhicules	129
12. Le parc total selon le régime de transport	132
13. Le parc des véhicules pour compte d'autrui	137
2. Les entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui	141
21. Evolution du nombre des entreprises selon les licences de transport	141
22. Evolution du nombre des entreprises selon le nombre de véhicules	144
23. Evolution du nombre d'entreprises détenant une autorisation de transport international	146
24. Evolution du parc de véhicules pour compte d'autrui selon les licences de transport	148
25. Eléments sur l'exploitation des entreprises de transports routiers de marchandises pour compte d'autrui	150
251. Poids du secteur dans l'économie	150
252. L'emploi	150
253. Les investissements	151
254. Les coûts et le prix de revient	152

3. Le trafic national de marchandises par route	158
31. Le trafic selon le régime de transport	158
32. Le trafic par produits	166
4. Le trafic international de marchandises par route	169
41. Les trafics réalisés sous pavillon belge	170
42. Les trafics réalisés par les autres transporteurs de la CEE	180
5. Perspectives d'avenir pour les transports routiers de marchandises en Belgique	187
 Chapitre 5 : Les autres modes de transports terrestres	193
1. Le secteur des transports par voies navigables	193
11. Le fonctionnement du secteur	193
12. Données sur les entreprises	196
13. La flotte de navigation fluviale	197
14. Le trafic national	199
15. Le trafic international	202
16. Perspectives pour les transports fluviaux	207
2. Les transports ferroviaires	209
21. Données générales	209
22. Les trafics	210
23. Perspectives pour les transports ferroviaires	216
 Conclusion	219
Liste des cartes, graphiques et tableaux	221
Bibliographie	229
Table des matières	233