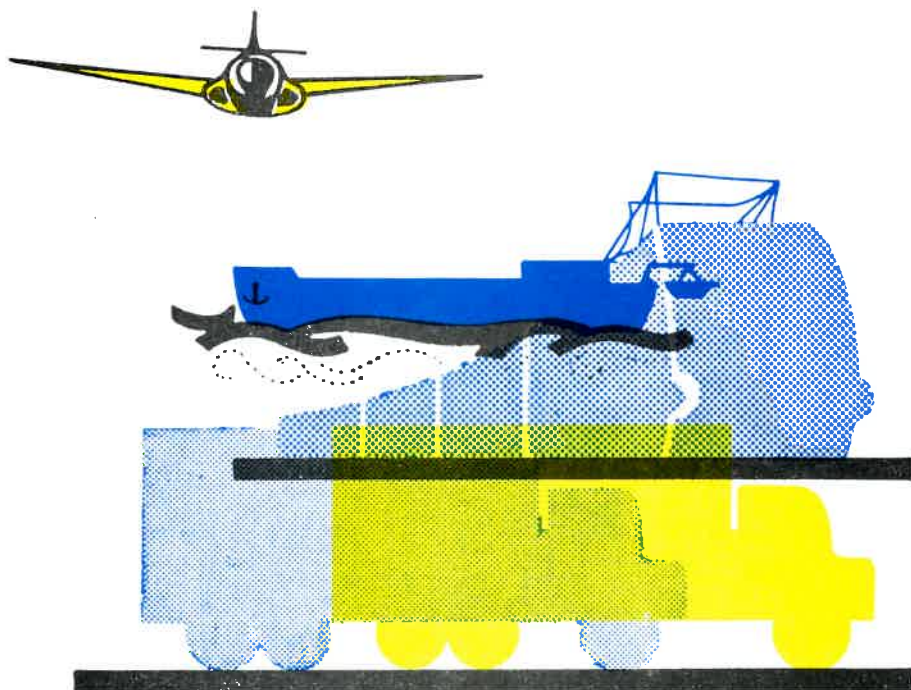


# STATISTIQUES des TRANSPORTS



Description et méthodologie des  
statistiques belges des transports

**1975**

JANVIER N° 1

**INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE**

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES



# STATISTIQUES des TRANSPORTS

# 1975

**PUBLICATION MENSUELLE :**

JANVIER, N<sup>o</sup> 1

Abonnement : Belgique : 390 F l'an  
Etranger : 470 F l'an

8<sup>e</sup> ANNEE

Ce numéro : Belgique : 45 F  
Etranger : 55 F

On peut se procurer le présent bulletin mensuel au siège de l'INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE  
Rue de Louvain, 44 - 1000 Bruxelles  
Compte n<sup>o</sup> 000 - 0082826 - 85



## TABLE DES MATIERES

---

1. STATISTIQUES DONNANT L'EVOLUTION A LONG TERME.	
1.1. Recensements décennaux de l'industrie et du commerce.....	1
1.2. Recensements de la circulation routière.....	2
1.3. Données sur l'infrastructure .....	4
1.4. Statistiques des moyens de transport.....	4
2. STATISTIQUES DES PRESTATIONS DE TRANSPORT	
2.1. Transport routier .....	7
2.2. Transport ferroviaire .....	10
2.3. Navigation intérieure .....	10
2.4. Navigation maritime	
Statistique du mouvement des navires .....	11
Statistique du trafic international des ports maritimes ..	12
2.5. Navigation aérienne .....	13
2.6. Transport par pipe-line .....	15
2.7. Calcul de la valeur ajoutée .....	15
3. STATISTIQUES DE CONJONCTURE .....	20
4. STATISTIQUES DES INVESTISSEMENTS .....	21
5. STATISTIQUES DIVERSES DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS	
5.1. Statistique des accidents de roulage et de la circulation ....	23
5.2. Nombre d'abonnements téléphoniques, d'appareils récepteurs de radio et de télévision, de communications téléphoniques et d'envois postaux.....	24



## 1. STATISTIQUES DONNANT L'EVOLUTION A LONG TERME.

### 1.1. Les recensements décennaux de l'industrie et du commerce.

En principe un recensement général de ces activités est organisé tous les dix ans en Belgique. Bien que le recensement s'appelle officiellement "Recensement de l'industrie et du commerce", il s'étend à toutes les unités de production économique et par conséquent aussi à celles du secteur des transports.

Ces recensements décennaux constituent, en fait, le seul dénombrement exhaustif du secteur des transports et des activités annexes. Ils donnent un aperçu global de la structure dudit secteur et permettent, par confrontation des résultats de recensements successifs, de connaître les modifications les plus marquantes, plus particulièrement en ce qui concerne la nature de l'activité et la taille des établissements.

Les résultats du recensement général de l'industrie au 31 décembre 1961 ont été établis selon la Classification internationale type par industrie (C.I.T.I.) des Nations Unies. Pour le recensement général au 31 décembre 1970 on a utilisé la nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés européennes (N.A.C.E.). Cette dernière peut être transposée en nomenclature C.I.T.I. Les deux nomenclatures des activités permettent la comparaison internationale.

Le secteur des transports selon la N.A.C.E. se présente comme suit. Pour la définition des rubriques on se référera à la "Nomenclature générale des activités dans les Communautés européennes" éditée en 1970 par l'Office statistique des Communautés européennes.

#### 7. Transports et communications

##### 7.1. Chemins de Fer

##### 7.2. Autres transports terrestres

721. Chemins de fer métropolitains, tramways, services réguliers d'autobus

722. Transports routiers de voyageurs, sauf services réguliers d'autobus

723. Transports routiers de marchandises

724. Transports par pipe-line

725. Transports terrestres n.d.a.

##### 73. Navigation intérieure

##### 74. Transports maritimes et par cabotage

##### 75. Transports aériens

##### 76. Activités annexes aux transports

761. Activités annexes aux autres transports terrestres

762. Activités annexes à la navigation intérieure (exploitation et entretien des voies d'eau, ports fluviaux, installations pour la navigation fluviale)

763. Activités annexes aux transports maritimes et aux transports par cabotage (ports maritimes, autres installations maritimes)

764. Activités annexes aux transports aériens (aéroports et aérodromes).

## 77. Services auxiliaires des transports

771. Agences de voyage

772. Intermédiaires des transports

773. Dépôts et entrepôts

## 79. Communications.

L'unité du recensement était l'établissement, c'est-à-dire tout local isolé ou complexe de locaux, tel une usine, un atelier, un magasin, un bureau où sont exercées une ou plusieurs activités commerciales ou industrielles pour le compte d'une seule autorité dirigeante, d'un seul patron, d'une seule société.

Lorsque l'établissement exerçait plusieurs activités, elles devaient être énumérées séparément et dans l'ordre d'importance décroissante. Le critère devant permettre d'en fixer l'importance était la valeur du chiffre d'affaires des différentes activités ou si elle s'avérait difficile à déterminer le nombre de travailleurs occupés dans chacune des activités.

Parmi les personnes occupées dans l'établissement une distinction était faite selon le statut social :

- indépendant, chef d'établissement ou d'entreprise, non lié par un contrat d'emploi, c'est-à-dire le propriétaire ou le copropriétaire travaillant pour son propre compte ou toute autre personne non liée par un contrat d'emploi, chargée de la gestion journalière de l'établissement;
- chef d'établissement ou d'entreprise lié par un contrat d'emploi, c'est-à-dire la personne liée par un contrat d'emploi, chargée de la gestion journalière de l'établissement, notamment comme directeur, gérant ou chef d'une filiale;
- employé ou appointé, c'est-à-dire le travailleur assujéti à la sécurité sociale pour employés, à l'exception de ceux classés ci-dessus;
- ouvrier ou salarié, c'est-à-dire le travailleur assujéti à la sécurité sociale pour ouvriers, à l'exception de ceux classés dans la rubrique 2;
- apprentis liés par un contrat d'apprentissage officiellement agréé;
- aidant, c'est-à-dire un membre du ménage du chef d'établissement qui aide ce dernier dans l'exercice de sa profession, qu'il soit ou non, rémunéré à cet effet.

### 1.2. Les recensements de la circulation routière.

Tous les cinq ans le Ministère des Travaux publics organise un recensement de la circulation routière . L'I.N.S. se charge chaque fois de l'élaboration et de la publication des résultats. Ces recensements sont exécutés simultanément et selon les mêmes modalités dans tous les pays d'Europe, conformément aux recommandations du Comité des Transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe à Genève, organe dépendant des Nations-Unies.

Un recensement de la circulation a eu lieu en 1970. D'autres ont été effectués en 1949, 1952, 1955, 1960 et 1965.

Les observations sont réparties sur toute l'année et se font à certains jours de recensement, considérés comme représentatifs pour l'année. Jusqu'en 1965 inclusivement, on comptait 14 jours de recensement par an. Ces jours étaient les mêmes pour tous les postes d'observation du



pays. En 1970 on s'est servi de deux différents calendriers de 14 jours de comptage et de trois différents calendriers de 7 jours de comptage. Aux endroits où des comptages nocturnes ont en outre été effectués, ceux-ci l'ont été à des dates identiques pour tous les postes de comptage nocturne.

A un grand nombre de points du réseau routier, on procède au comptage des véhicules belges; les véhicules étrangers sont dénombrés sur les voies d'intérêt international. A certains postes les observations continuent le jour et la nuit. Dans la plupart des postes toutefois, elles n'ont lieu que de 6 heures du matin à 22 heures du soir.

En 1970, on comptait 822 postes d'observation, répartis sur l'ensemble des autoroutes et des routes d'état. Aucun dénombrement ne s'est fait sur les sections de routes traversant les grandes agglomérations urbaines.

Par ailleurs, on a évalué, pour 274 points du réseau routier, l'intensité de la circulation sur base des résultats obtenus à un poste de comptage proche. Pour ce faire, on a eu recours à la formule de régression :

$$Q_A = a Q_B^b$$

où  $Q_A$  = l'intensité estimée du trafic au point A

$Q_B$  = l'intensité du trafic au point de comptage effectif B

a et b = paramètres, dérivés des résultats des recensements précédents lorsque les deux points étaient des postes de comptage effectifs.

Les résultats statistiques consistent tout d'abord en un relevé des moyennes journalières de l'intensité de la circulation à chacun des points de comptage. Pour les postes de 14 jours de recensement, la moyenne journalière a été obtenue en calculant une moyenne pondérée de la façon suivante :

$$1/28 (A + C + E + I + K + L) + 1/14 (D + G + F + H + S) + 1/7 (B + M + N)$$

où A, C, E, I, K, L : six dimanches ou samedis de recensement

D, G, F, H, S : cinq jours ouvrables de recensement au cours des mois d'été

B, M, N : trois jours ouvrables de recensement au cours des mois d'hiver

Pour les postes ne comportant que 7 jours de comptage, la moyenne journalière était une moyenne non pondérée. Il en est de même pour les comptages nocturnes pendant six nuits seulement.

On dispose, en outre, de tableaux statistiques des résultats par poste de comptage pour les différents jours de dénombrement; on y trouve la

fréquence horaire de la circulation, la nationalité des véhicules et les véhicules utilitaires d'après leur silhouette.

A côté des recensements quinquennaux, le Ministère des Travaux publics (Administration des routes, Service du trafic routier) organise également des recensements continus des volumes de la circulation au moyen d'enregistreurs automatiques, dont il publie les résultats dans des brochures spéciales.

### 1.3. Données sur l'infrastructure.

Les statistiques sur l'infrastructure du transport sont établies par les services administratifs compétents, soit pour le réseau routier le Ministère des Travaux publics, Administration des Routes. A cet effet on fait la distinction entre autoroutes, routes d'état, routes provinciales et routes communales. On dispose, en outre, de données relatives au revêtement de la route, au nombre de bandes de circulation, à la largeur de la route et à la densité de la circulation. Les données sur le réseau des cours d'eau sont établies par l'Administration des Voies hydrauliques du département précité. Les voies d'eau sont distinguées selon : 1) la charge utile des bateaux qui peuvent les emprunter; 2) leur nature : naturelles et artificielles; 3) la densité du trafic.

Il va de soi que la Société nationale des Chemins de Fer belges rassemble des renseignements sur le réseau ferroviaire. Ces informations portent sur : 1) le système de traction (électrifié ou non); 2) le nombre de lignes (lignes à deux ou plusieurs voies et lignes à simple voie).

La Direction générale de l'Energie du Ministère des Affaires économiques fournit des données relatives au réseau des pipe-lines et, en la matière, distingue les oléoducs réservés au pétrole brut et ceux destinés aux produits pétroliers finis.

### 1.4. Statistique des moyens de transport.

#### 14.1. Transport routier.

##### - Statistique annuelle du parc automobile.

Jusqu'en 1951, cette statistique a été élaborée par le Ministère des Finances le 15 décembre de chaque année. Elle portait sur les véhicules déclarés à la taxe de circulation.

L'arrêté royal du 10 novembre 1950 (moniteur belge du 15 novembre 1950) prévoit qu'à partir du 1er juillet 1952, l'I.N.S. établira la statistique, toujours en se basant sur les copies des signes fiscaux délivrés par l'Administration des Contributions Directes. En 1956, la date du 15 décembre a été remplacée par celle du 1er août.

Jusqu'en 1964 inclus, la statistique a été élaborée à partir de la documentation du Ministère des Finances. Il en résulte que certains

véhicules ne figurent pas dans la statistique, notamment ceux exonérés de la taxe de circulation, tels les ambulances, les véhicules postaux ou de la S.N.C.B. et ceux à usage exclusivement agricole.

Depuis le 1er août 1966, toutefois, la statistique est confectionnée sur base du fichier du Ministère des Communications où sont répertoriés tous les véhicules immatriculés. Ce département fournit à l'I.N.S. des bandes magnétiques qui contiennent, par véhicule, les renseignements suivants :

- genre de véhicule (voiture privée, camionnette, autobus, camion, etc.)
- marque et type
- genre de combustible (uniquement pour les véhicules immatriculés après le 1er juillet 1963)
- régime d'assurance
- date de la première mise en service
- date de la première immatriculation
- date de la dernière immatriculation (si le véhicule a eu au moins deux propriétaires)
- commune
- cylindrée des voitures privées, autobus, autocars et motos; aucune indication quant à la puissance des camions.

On peut affirmer que les données provenant des immatriculations constituent une source d'information plus valable que celles fournies par les anciens signes fiscaux. Toutefois, l'absence d'indications concernant les tare et charge utile des camions constitue une lacune.

Certes, la nouvelle statistique est plus complète puisque, depuis 1966, les véhicules exonérés de la taxe de circulation y sont incorporés; cependant étant donné qu'un certain nombre de ces véhicules peuvent avoir été retirés de la circulation ou l'ont été provisoirement, il est possible que les chiffres de la statistique soient légèrement surestimés.

Les remorques et semi-remorques toutefois, ne figurent pas dans la statistique de l'I.N.S.

- Statistique des véhicules neufs et d'occasion, admis à la circulation.

Depuis le 1er mars 1955, on établit des statistiques mensuelles et annuelles des immatriculations des véhicules neufs et d'occasion admis à la circulation. A cet effet, le Ministère des Communications fournit tous les mois la documentation de base sous forme d'une bande magnétique. Elle contient les renseignements suivants :

- genre de véhicule (voitures privées, camions, tracteurs, tracteurs agricoles, autobus et autocars, machines-automotrices)
- marque et type
- pays d'origine
- commune
- indication permettant de savoir si un nouveau ou un ancien numéro d'immatriculation a été attribué au véhicule en question.

En dehors de la statistique des véhicules automobiles, susmentionnée, le Ministère des Communications établit et publie annuellement une statistique sur base du fichier de l'Inspection Automobile.

En ce qui concerne les véhicules affectés au transport de marchandises, ils ont été répartis selon

- le genre des véhicules (camions, remorques, semi-remorques)
- la charge utile
- le transport pour compte propre ou pour compte de tiers.

Cette statistique du Ministère des Communications contient également des données relatives à d'autres véhicules, tels que les taxis, les autobus et les autocars. Ces derniers sont encore répartis d'après le nombre de places assises. Ce département fournit également des renseignements sur les autobus des différentes compagnies de transport public; ils sont publiés par l'I.N.S. dans son Annuaire Statistique.

#### 1.4.2. Matériel ferroviaire.

Il est évident que la S.N.C.B. établit elle-même la statistique de son matériel roulant. Elle reprend le nombre de locomotives (électriques et diesel), le nombre d'automotrices électriques et autres, le nombre de wagons de marchandises et de voyageurs. La force de traction totale des locomotives, automotrices et autorails est exprimée en C.V. Y figurent également le nombre de places assises dans les automotrices électriques et autres et dans les wagons, ainsi que la charge utile des wagons à marchandises.

Quant au matériel roulant de la Société nationale des Chemins de Fers vicinaux et des sociétés de transport en commun des agglomérations urbaines, des chiffres sont disponibles.

#### 1.4.3. Bateaux de navigation fluviale.

Cette statistique est élaborée par l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dépendant du Ministère des Communications. Elle donne les caractéristiques suivantes des bateaux : capacité de charge ou la force de propulsion, le type de bateau (automoteur, automoteur-citerne, chaland, barge de poussage, remorqueur, pousseur), l'année de construction et le propriétaire (batelier ou armateur).

#### 1.4.4. Navires.

Chaque année, la "Liste officielle des navires belges" publiée par l'Administration de la marine et de la Navigation intérieure du Ministère des Communications fournit des chiffres à ce sujet. Les navires y sont classés selon le type : vraquiers, cargos, navires porte-conteneurs, cargos frigorifiques, cargos mixtes, navires polyvalents, pétroliers, minéraliers, paquebots mixtes, allèges de mer, navires transporteurs de déchets, paquebots, car-ferries.

Cette liste mentionne en outre, la capacité de charge totale en tonnes métriques, ainsi que la jauge brute du navire, exprimé en tonneaux (tonne registre brute en abrégé BRT où 1 BRT = 2,83 m<sup>3</sup>).

### 1.4.5. Avions.

Une répartition par type du matériel volant est établie par le Ministère des Communications.

## 2. STATISTIQUES DES PRESTATIONS DE TRANSPORT

### 2.1. Transport routier.

Depuis 1962, on effectue annuellement un sondage sur les prestations de transport et de trafic de tous les véhicules immatriculés en Belgique destinés au transport de marchandises, ayant une charge utile d'au moins 1 tonne.

Le nombre de véhicules retenus dans l'échantillon varie selon le genre de transport (transport professionnel ou transport pour compte propre), le type de véhicule (camions, remorques, semi-remorques ou véhicules à carrosserie spéciale) et la charge utile du véhicule.

Ces véhicules sont choisis au hasard. Le groupe ainsi composé est divisé ensuite en 12 sous-groupes égaux, dont chacun fait l'objet d'une enquête durant une semaine de l'année. Les semaines d'enquête sont choisies de façon que chaque sous-groupe soit soumis à l'enquête au cours d'un mois différent.

Parmi les quelque 170.000 véhicules belges destinés au transport de marchandises et ayant une charge utile d'au moins une tonne, environ 60.000 sont repris dans l'échantillon. Les taux de sondage pour les différents véhicules sont reproduits ci-dessous.

#### Camions.

Charge utile en tonnes	Transport pour compte propre	Transport pour compte de tiers
1 tot 3 t	1/60	1/8
3 - < 4 t	1/30	1/3
4 - < 5 t	3/20	1/3
5 - < 6 t	1/4	1/2
6 - < 7 t	3/8	2/3
7 - <10 t	3/8	2/3
>10 t	1/1	1/1

#### Remorques.

On distingue 4 catégories : remorques ayant une charge utile de 1 - < 4 tonnes, de 4 - < 7 tonnes, de 7 - < 10 tonnes et dix tonnes et plus, tant pour les véhicules roulant pour compte propre que pour le compte de tiers.

L'enquête est toujours exhaustive, c'est-à-dire que toutes les unités sont reprises.

Semi-remorques.

Ici on distingue 3 classes d'importance : semi-remorques de 1 - < 7 tonnes, de 7 - < 10 tonnes et de 10 tonnes et plus, et tant en ce qui concerne les véhicules faisant le transport pour compte propre qu'en ce qui concerne ceux affectés au transport pour compte de tiers. Pour les semi-remorques aussi, l'enquête est exhaustive.

Les résultats sont extrapolés à l'année entière en multipliant les chiffres obtenus par 52 et ensuite à l'ensemble du parc automobile en multipliant les résultats des différentes strates par le coefficient suivant :

$$\frac{N_{t-1} + N_t}{2M_t}$$

où  $N_{t-1}$  = population de la strate au 31 décembre de l'année précédant l'enquête

$N_t$  = population de la strate au 31 décembre de l'année de l'enquête

$M_t$  = nombre de réponses utilisables dans la strate dans l'année de l'enquête.

Les travaux décrits permettent d'obtenir chaque année les renseignements suivants :

- nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres enregistrés en ce qui concerne le transport d'une part pour compte propre et d'autre part le transport pour compte de tiers, selon le genre du transport (transport ordinaire, ramassages et distributions, navettes) le moyen de transport (camions, remorques, semi-remorques) et la charge utile;
- nombres de tonnes et de tonnes-kilomètres selon quelques-uns des critères susmentionnés et selon la nature des marchandises transportées ;
- nombres de tonnes et de tonnes-kilomètres selon la distance parcourue, les classes de charge utile et la nature des marchandises transportées;

- degré d'utilisation de la charge utile des différentes classes de véhicules dans le trafic intérieur et le trafic international;
- transport entre provinces et arrondissements selon la nature des marchandises et le genre de transport (transport professionnel et transport pour compte propre);
- utilisation, par les camions belges, de l'infrastructure des routes belges et étrangères selon le genre de véhicule et la charge utile.

Outre la statistique susmentionnée, l'I.N.S. dispose de renseignements sur le transport international de marchandises par la route, renseignements fournis par les documents douaniers.

En dehors des renseignements dont il a été fait usage pour l'établissement de la statistique du commerce extérieur, ces documents mentionnent aussi quel est le moyen de transport utilisé au passage de la frontière.

Dans les domaines où les statistiques spécifiques du transport présentent des lacunes, la statistique du moyen de transport utilisé à l'importation, à l'exportation et au transit, peut dès lors s'avérer utile. C'est le cas pour le transport international par la route; les documents douaniers sont les seules pièces permettant de dresser une statistique exhaustive de ce transport, celui par camions étrangers inclus.

Le codage et le traitement mécanographique de cette statistique et de celle du commerce extérieur se font conjointement. L'information statistique suivante devient disponible par mois et par an :

- 1) à l'importation, à l'exportation et en transit, les quantités, exprimées en poids, transportées sur les camions franchissant la frontière. Cette information fait la distinction entre le transit avec transbordement sur le territoire de l'U.E.B.L. et le transit sans transbordement. Dans la plupart des cas deux différents modes de transport interviennent dans le transit avec transbordement. C'est pourquoi ces mouvements de marchandises sont consignés dans deux tableaux : un tableau pour le transit à l'entrée et un autre pour le transit à la sortie.
- 2) les importations, le transit à l'entrée avec transbordement et le transit à l'entrée sans transbordement, par pays de provenance, le moyen de transport utilisé et la nature des marchandises (les dix chapitres de la nomenclature des marchandises N.S.T.).
- 3) les exportations, le transit à la sortie avec transbordement et le transit à la sortie sans transbordement, par pays de destination, le moyen de transport utilisé, et la nature des marchandises (les dix chapitres de la nomenclature des marchandises N.S.T.).

## 2.2. Transport ferroviaire.

La S.N.C.B. fournit les données suivantes à l'I.N.S., qui les publie dans l'Annuaire Statistique de la Belgique et dans le bulletin mensuel "Statistiques des transports" :

- les nombres de voyageurs transportés et de voyageurs-km selon le tarif appliqué (prix plein, prix réduit, abonnements ordinaires, abonnements scolaires, abonnements de travail);
- la quantité des marchandises transportées et le nombre de marchandises-km, répartis en transport par wagons complets et envois de détail. Pour les wagons complets, l'I.N.S. reçoit des indications quant à la nature des marchandises et le genre de transport (importations, exportations, transit ou transport intérieur);
- le nombre de wagons chargés en ce qui concerne le transport de marchandises.

La S.N.C.B. publie son propre Annuaire Statistique qui contient une grande quantité de données.

Pour la S.N.C.V. et les tramways urbains (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand, Liège, Verviers) aussi un certain nombre de renseignements sont disponibles. L'I.N.S. reprend dans son Annuaire Statistique le nombre de voyageurs transportés par ces compagnies.

Enfin, l'I.N.S. dispose encore de renseignements sur le transport international de marchandises par chemin de fer. Cette information est obtenue à partir des documents douaniers. La méthode permettant d'obtenir ces données et le genre de renseignements sont identiques à ce qui a été exposé au sujet du transport international routier dans le paragraphe précédent.

## 2.3. La navigation intérieure.

La statistique de la navigation intérieure est élaborée par l'I.N.S. à partir de renseignements fournis par les différents organismes publics ou semi-publics, chargés de l'exploitation et de l'entretien des voies d'eau. Ces organismes récoltent les renseignements de base à l'occasion de la perception des droits de navigation dans les bureaux situés aux écluses. Sur l'Escaut maritime, entre Anvers et la frontière néerlandaise, il n'y a pas de droits de navigation à payer; dès lors la navigation intérieure ne peut y être enregistrée selon le système susmentionné. Toutefois, grâce à l'Administration des Douanes, il peut être remédié à cette lacune.

Les documents transmis à l'I.N.S. contiennent les données suivantes :

- renseignements concernant le bateau : genre de bateau, capacité de charge, nationalité
- renseignements concernant les marchandises : nature et quantité
- lieux de chargement et de déchargement



- nature du voyage : chargé ou sur lest.

Si le bateau a emprunté des voies relevant de la compétence de deux ou plusieurs organismes, plusieurs documents peuvent avoir été délivrés pour un seul voyage. Dans ce cas, l'I.N.S. réunit sous un numéro d'identification unique tous les formulaires se rapportant à un seul voyage.

Les données de base précitées se prêtent à la confection d'un grand nombre de tableaux qui permettent de suivre le trafic dans les ports, sur les voies navigables et aux points de frontière et donnent des renseignements sur les quantités de marchandises transportées, les tonnes-km parcourues, la nature des marchandises, la nationalité et la charge des bateaux.

L'I.N.S. dispose en outre de renseignements relatifs au transport international de marchandises par bateau de navigation fluviale, qu'il puise dans les documents douaniers. Comme pour les autres modes de transport, la méthode et les renseignements sont les mêmes que ceux faisant l'objet du paragraphe sur le transport routier.

#### 2.4. Navigation maritime.

Les statistiques sur la navigation maritime sont établies à partir de données provenant de deux sources différentes. D'une part il y a une statistique qui ne fournit que des informations sur les navires à l'exclusion de données concernant les marchandises transportées, et d'autre part une statistique de l'activité des ports maritimes donnant des renseignements sur les chargements et déchargements selon la nature des marchandises et leur mode de transport à l'entrée et à la sortie du port.

##### a) Statistique du mouvement des navires.

Cette statistique est établie à partir des tableaux fournis mensuellement ou trimestriellement à l'I.N.S. par les différentes administrations portuaires. Elles permettent la publication d'une brochure trimestrielle donnant pour chaque port maritime un aperçu du nombre de navires de mer entrants et sortants selon le pavillon, le tonnage, le port maritime belge d'arrivée ou de départ, le pays de provenance ou de départ, selon qu'ils sont chargés ou qu'ils naviguent sur lest.

En ce qui concerne la jauge, plusieurs notions sont en usage. A côté de la jauge brute ou BRT dont on a déjà parlé, il y a la jauge nette ou NRT, c'est-à-dire le tonnage brut diminué des espaces impropres au transport de marchandises ou de passagers. Il existe plusieurs méthodes pour calculer la jauge nette. Dans le jaugeage international, la NRT s'obtient en diminuant la jauge brute de 32 % au cas où la salle des machines occupe 13 à 20 % du volume; si la salle des machines occupe moins de 13 % du volume, le pourcentage à retrancher est proportionnellement réduit. En Belgique, la jauge nette est fixée en mesurant les espaces réellement disponibles.

L'abréviation utilisée dans ce système de jaugeage s'écrit BNT. Les résultats statistiques sont publiés en BNT; toutefois, on les établit également en NRT pour permettre la comparaison dans le cadre du Benelux. Dans cette statistique, les pays de provenance et la destination sont définis comme suit. Quand il s'agit d'une ligne régulière, il faut entendre par "pays de provenance" d'un navire chargé ou sur lest, le pays où est situé le port de départ de la ligne; le "pays de destination" est le pays du dernier port que touche cette ligne, au départ du port belge.

Quand il s'agit de navigation irrégulière, le pays de provenance d'un navire chargé est celui où est situé le premier port étranger où le navire a chargé une cargaison destinée à l'U.E.B.L.; le "pays de destination" est celui où les dernières marchandises en provenance de l'U.E.B.L. doivent être déchargées. Toujours en navigation irrégulière, mais pour des navires sur lest, le pays de provenance est celui où se trouve le dernier port d'escale, et le pays de destination celui où est situé le premier port d'escale.

Il a été décidé, dans le cadre de l'Union Economique Benelux, d'harmoniser les statistiques belges et néerlandaises. On se basera dorénavant sur la "Déclaration générale" pour les navires entrants, et sur "l'Acte de dédouanement" pour les navires sortants. L'un et l'autre de ces documents sont établis par le capitaine du navire qui les met à la disposition des services douaniers.

Le traitement de ces documents apportera à l'information statistique des éléments neufs relatifs notamment en ce qui concerne la nature de l'emballage et le mode de chargement et de déchargement (par exemple conteneurs, flats, roll-on, roll-off).

b) Trafic international des ports maritimes - statistiques des prestations de transport.

Le fait que cette statistique est commentée de façon détaillée dans le paragraphe "Navigation maritime" ne signifie par pour autant qu'elle se rapporte au seul transport, par vaisseau de mer, de marchandises. Il s'agit en fait d'une statistique sur les activités des ports maritimes. Elle s'étend par conséquent à l'ensemble du trafic international des marchandises en provenance ou à destination des ports maritimes belges.

Elle s'établit sur base des informations contenues dans les documents douaniers et peut de ce fait être considérée comme un sous-produit de la statistique du commerce extérieur. Ces documents contiennent également en sus des informations sur les marchandises négociées et les opérations de chargement, déchargement ou transbordement dans les ports maritimes belges - quelques données sur le mode d'acheminement, notamment le moyen de transport utilisé ainsi que, pour les navires de mer, leur pavillon.

Ainsi toutes les transactions internationales pour lesquelles il est fait mention d'un port maritime belge comme lieu de chargement, déchargement ou transbordement, sont traitées séparément, en vue d'obtenir des informations sur les activités des ports maritimes belges.

De ce qui précède on peut conclure que la statistique du trafic international des ports maritimes enregistre les mouvements de marchandises suivants.

- L'importation de marchandises dans l'U.E.B.L. si elle se fait via un port maritime. Pour chaque port maritime les importations sont ventilées selon le mode de transport (mer, canaux-rivières, chemin de fer ou route). Il est évident que le mode "mer" fournit les chiffres les plus élevés.
- L'exportation de marchandises en provenance de l'U.E.B.L. si elle s'effectue via un port maritime. Mêmes remarques que pour les importations.
- Le transit de marchandises par le territoire de l'U.E.B.L., pour autant qu'un transbordement ait eu lieu dans un port maritime belge. Ce trafic apparaît même deux fois dans les chiffres : une fois comme déchargement sous le mode de transport utilisé à l'entrée des marchandises dans le pays, et une autre fois sous le mode de transport utilisé à la sortie du pays de ces mêmes marchandises.

On remarquera que le transport entre les ports maritimes belges ne figure pas dans la statistique.

Des tableaux séparés sont établis pour les déchargements et les chargements. Pour les déchargements on distingue les rubriques suivantes : importation ordinaire, importation sur entrepôt, importation en vue du transit. Pour les chargements on fait une distinction analogue : exportation ordinaire, transit après sortie d'entrepôt, transit direct. Le pays de destination mentionné dans la statistique est le pays auquel les marchandises sont destinées et non celui où elles seront déchargées la première fois. Est considéré comme pays de provenance, le pays qui a exporté les marchandises et non le pays où elles ont été embarquées.

La statistique du trafic international des ports maritimes donne :

- les chargements et les déchargements par genre de marchandise (selon la Nomenclature des statistiques de transport de la Communauté économique Européenne, N.S.T.);
- les chargements et les déchargements selon les pays de destination ou de provenance;
- les chargements et les déchargements des marchandises selon la nomenclature N.S.T. pour chacun des principaux pays de destination ou de provenance;
- les chargements et les déchargements selon la nature des marchandises pour les principaux pavillons.

## 2.5. Navigation aérienne.

La statistique de la navigation aérienne est établie sur base du relevé des mouvements aériens. Ce document est rempli journalièrement dans chaque aéroport belge par la Régie des Voies aériennes. Il fournit, sous forme de tableau, l'énumération de tous les avions qui ont pris l'air ou ont atterris chaque jour, avec indication des renseignements statistiques suivants concernant l'avion, le vol et le chargement :

Renseignements concernant l'avion.

-----

- Immatriculation de l'avion (y compris la nationalité)
- Type d'avion
- Tonnage
- Mode de propulsion
- Propriétaire
- Exploitant.

Renseignements concernant le vol

-----

- Nature du vol : avant 1968 on se limitait à distinguer les vols commerciaux réguliers, les vols commerciaux irréguliers, et les vols autres que commerciaux; depuis 1968 on a accentué la subdivision de ces groupes.
- Aéroports d'origine ou de destination : tous les aéroports où l'avion a fait ou fera escale durant son vol sont énumérés;
- Heure du départ ou de l'arrivée;
- Sens du vol : arrivée, départ, vol local ou retour imprévu à l'aéroport;
- Continent de provenance ou de destination:
- Nombre d'atterrissages du même avion lors de vols locaux successifs

Renseignements concernant le chargement

-----

- Passagers (nombre)
- Fret (poids)
- Bagages (poids)
- Courrier postal (poids).

Les renseignements sur les passagers, le fret, les bagages, le courrier postal mentionnent chaque fois s'il s'agit d'un passage (transit direct) ou d'un autre voyage.

Renseignements concernant le lieu et la durée du stationnement

-----

- Genre de revêtement
- Emplacement où l'avion a stationné pour prendre en charge les passagers, charger ou décharger les marchandises ou endroit où l'avion a stationné plus longtemps sur l'aéroport
- Durée du stationnement

A partir des données de base, des tableaux mensuels et annuels sont dressés et transmis à la Régie des voies aériennes. Les publications de l'I.N.S. ne reprennent, pour chaque aéroport belge, que les renseignements d'importance plus générale comme par exemple le trafic commercial ventilé :

- 1° en vols réguliers et irréguliers, respectivement des avions belges et étrangers;
- 2° selon le pays où les voyageurs ou les marchandises sont embarqués ou débarqués;
- 3° selon la nationalité des avions.

Quant au trafic non commercial, une répartition est donnée selon la nature de ce trafic.

Enfin, l'I.N.S. dispose encore de renseignements sur le transport aérien international des marchandises, renseignements tirés des documents douaniers. Comme pour les autres modes de transport, la méthode et la nature des renseignements sont les mêmes que celles exposées au paragraphe sur le transport par route. Cette statistique ne donne pas une image complète du transport aérien de marchandises, parce qu'elle ignore les expéditions dont la valeur ne dépasse pas 5.000 F B (1.000 F B pour les denrées alimentaires). Les frets en transit de moins de 1.000 kg ne sont pas non plus enregistrés.

## 2.6. Transport par pipe-line.

L'Administration de l'Energie (Ministère des Affaires économiques) fournit à l'I.N.S. les chiffres des quantités de produits pétroliers transportés par chaque oléoduc.

## 2.7 Calcul de la valeur ajoutée.

### 2.7.1. Méthode actuelle.

Les entreprises de transport ne fournissent pas encore actuellement de données concernant leur input et output. Il en résulte que, pour le calcul de la valeur ajoutée, on est obligé de se baser sur une information assez limitée. On trouvera ci-après un exposé de la méthode de calcul qui a été suivie.

Pour les années 1959 et 1965 la valeur ajoutée découle de la différence entre l'input et l'output, calculés dans le cadre des tableaux "entrées-sorties" établis pour ces années. Pour calculer la valeur ajoutée à prix courants des autres années, on a, en règle générale, fait usage d'un indice de quantité et d'un indice de prix ou d'un indice de valeur. Il s'agit souvent, en l'occurrence, d'indices concernant la production de la branche de transport considérée, ce qui présuppose que la valeur ajoutée suit l'évolution de l'output.

Pour passer des estimations aux prix du marché aux estimations au coût des facteurs, l'I.N.S. a fait une estimation des impôts indirects (moins subventions) payés par les branches de transport intéressées.

L'I.N.S. a fait aussi des estimations aux prix du marché à prix constants soit, en multipliant les chiffres à prix courants de l'année de base (actuellement 1970) par des indices de quantité qui reflètent le mieux possible l'évolution de la production et/ou de la consommation intermédiaire, soit en divisant les chiffres à prix courants de chaque année par des indices appropriés de prix. On trouvera ci-après, une description détaillée des calculs précités pour chaque branche de transport.

### Transport par la route.

La valeur ajoutée du transport par route est obtenue par l'addition des valeurs ajoutées des activités suivantes :

- Transport par route de voyageurs (autobus de remplacement et de complément de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.; autobus exploités par les sociétés intercommunales de transport, autobus exploités par les particuliers, services spéciaux d'autobus, taxis et autocars)
- Transport par route de marchandises.

Pour l'année 1959, on a procédé à un calcul détaillé pour chaque sous-secteur de la branche des transports routiers, notamment en faisant la différence entre l'output et l'input.

L'input, l'output et la valeur ajoutée des transports de marchandises ont été calculés sur la base de schémas de prix de revient par tonne-kilomètre établis par l'Administration des Transports pour une série de camions classés par catégorie de charge utile et selon le nombre de tonnes-kilomètres relevés pour chaque catégorie.

Les éléments de la valeur ajoutée relative au transport de voyageurs assuré par les services d'autobus de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. sont estimés au moyen des données fournies par ces sociétés. Ces données sont extrapolées à l'ensemble des services d'autobus publics et privés.

L'output des autocars est communiqué par le Ministère des Communications et celui des taxis est estimé dans le cadre de la consommation privée. L'input des autocars et des taxis est déduit d'un rapport publié par un groupement professionnel ou est estimé d'une manière forfaitaire.

Pour calculer la valeur ajoutée des années suivantes, on a fait usage d'indices de quantité, de prix et de valeur.

Pour le transport de marchandises, on a employé des indices du nombre de t-km prestés et un indice des salaires minimums des chauffeurs de camions tels qu'ils sont fixés par les commissions paritaires.

Pour le transport de voyageurs effectué par les entreprises publiques, l'indice de valeur utilisé se fonde sur les recettes de ces sociétés et celui des prix sur l'évolution des tarifs.

Pour les autobus exploités par des particuliers, on a retenu l'indice des prix de l'ensemble des entreprises publiques, l'indice de quantité étant ici le nombre d'autobus en service.

Pour les taxis, les indices de valeur et de quantité ont été déduits des estimations des dépenses de consommation privée concernant le transport par taxi, exprimées en prix courants et constants.

Pour les autocars on s'est référé aux indications de la fédération professionnelle en ce qui concerne l'évolution.

Pour toutes les années on a tenu compte également des résultats des tableaux "Entrées-Sorties" établis pour 1965 et 1959.

La valeur ajoutée à prix constants du transport de marchandises par la route s'obtient au moyen de l'indice du nombre de tonnes-km transportées. Pour le transport de voyageurs effectué par des entreprises publiques (autobus de remplacement de la S.N.C.B., autobus de remplacement de la S.N.C.V., autobus de complément de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. et les autobus exploités par des sociétés intercommunales de transport) on obtient la valeur ajoutée à prix constants en divisant la valeur ajoutée à prix courants par un indice de prix basé sur l'évolution des tarifs. Le calcul à prix constants pour les services spéciaux d'autobus et les autobus exploités par les particuliers et par les taxis se fait en utilisant respectivement le nombre d'autobus en service et un indice de quantité déduit des dépenses finales des ménages (consommation privée) pour taxis. En ce qui concerne les autocars on se base pour le calcul à prix constants, sur une évolution déduite des indications relatives au nombre des excursions.

### Transport par fer.

Ce secteur comprend la S.N.C.B. (y compris les arsenaux), la S.N.C.V. et les compagnies de tramways. Il convient d'observer que la valeur ajoutée concernant le transport par autobus effectué par ces sociétés n'est pas inscrit ici, mais sous la rubrique transport routier.

L'output de la S.N.C.B. et la S.N.C.V. est basé sur les résultats d'exploitation de ces institutions. Pour les compagnies de tramways on tient compte des recettes résultant du transport par fer.

Pour la S.N.C.B. et la S.N.C.V. la valeur ajoutée à prix courants est calculée suivant la méthode indirecte, c.à d. par addition des composantes suivantes : salaires, appointements et charges sociales, bénéfices ou pertes, intérêts payés, amortissements,...

La valeur ajoutée des compagnies de tramways est estimée à un pourcentage déterminé de l'output.

L'input du transport par fer s'obtient en faisant la différence entre l'output et la valeur ajoutée.

La valeur ajoutée à prix constants du transport par fer est estimée par application d'un indice de quantité pondéré des voyageurs-km et des tonnes-km prestés par la S.N.C.B. et la S.N.C.V., du nombre de voyageurs transportés par les tramways et des ouvrages de génie civil réalisés par la main-d'oeuvre appartenant à ces sociétés.

### Transport maritime.

Pour chaque année la valeur ajoutée à prix courants est calculée suivant la méthode indirecte. A cet effet on fait la somme des salaires et des bénéfiques, L'estimation des salaires repose sur les données de l'O.N.S.S. et sur les comptes des paquebots de la ligne Ostende-Douvres. Les bénéfiques et les amortissements sont estimés en extrapolant le résultat brut de la Compagnie maritime belge et sur base du compte de la ligne Ostende-Douvres. Les intérêts sur les capitaux empruntés sont basés sur les informations émanant du "Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes".

L'output à prix courants pour 1965 et 1959 a été calculé dans les cadre des tableaux "Entrées-Sorties" de ces années. Pour les autres années l'output a été obtenu au moyen d'indices de quantité et de prix. L'indice de quantité est basé sur les chargements et déchargements de navires naviguant sous pavillon belge dans les ports d'Anvers et de Gand, alors que l'indice de prix est obtenu à partir d'indications concernant l'évolution des prix du frêt. L'input à prix courants s'obtient en faisant la différence entre l'output et la valeur ajoutée.

Dans le calcul en prix constants l'output à prix courants est divisé par l'indice de prix mentionné ci-dessus. Pour l'input on applique un indice de prix composé, basé sur les indices des prix de gros d'un certain nombre de produits consommés dans la branche.

### Navigation intérieure.

La valeur ajoutée a été calculée d'une manière détaillée pour 1959. On a estimé successivement l'output de la batellerie, du remorquage fluvial, de la navigation de plaisance et de l'affrètement fluvial. Les estimations reposent principalement sur des données communiquées par l'"Office régulateur de la Navigation intérieure" et sur des renseignements fournis par des spécialistes.

Les éléments fixes d'input, tels que l'entretien et l'assurance, ont été estimés à un pourcentage déterminé de la valeur totale de la flotte fluviale.



Pour les éléments d'input variables, tels que le gas-oil, l'huile de graissage, les frais de traction, les commissions d'affrètement, on a multiplié le nombre de kilomètres parcourus par une estimation de coût unitaire moyen par kilomètre. Pour toutes les autres années, on a obtenu l'output à prix courants en extrapolant au moyen d'indices de quantité et de prix. Comme indice de quantité, on a utilisé l'indice du nombre de tonnes-km transportées et, comme indice de prix, l'indice des tarifs établi par l'Office régulateur de la Navigation intérieure. L'input est également extrapolé au moyen d'indices de quantité et de prix. L'indice des prix est ici un indice pondéré basé sur des indices des prix de gros; l'indice de quantité est le même que pour l'output. Les valeurs ajoutées obtenues sont ensuite adaptées sur base des données des tableaux "Entrées-sorties" pour 1965 et 1959.

Pour les estimations à prix constants on utilise l'indice du nombre de tonnes-km transportées sur les eaux intérieures.

#### Transport par air.

Pour cette branche, la valeur ajoutée à prix courants, s'obtient en faisant la différence entre l'output et l'input sur base de données communiquées par la Sabena et extrapolées à l'ensemble de la branche d'activité.

L'output à prix constants est estimé sur base de l'évolution du nombre de tonnes-km transportées (voyageurs, marchandises et envois postaux). Pour l'input à prix constants on prend en considération la moyenne de l'évolution de l'input suivant l'indice du nombre de tonnes-km transportées d'une part, et l'indice du nombre de tonnes-km offertes, d'autre part.

#### Ports.

Certains éléments d'output tels que les recettes de pilotage et de remorquage dans les bassins d'Anvers ainsi que les droits de port ont été fournis, pour 1959, par les services des ports ou par l'Administration de la Marine. D'autres éléments d'output, en particulier les frais de chargement et de déchargement de marchandises (arrimage et autres opérations effectuées par les arrimeurs et les "nations") ont été obtenus, par catégorie de produits, en multipliant les tonnages relevés par les tarifs officiels ou estimés. L'input du port d'Anvers a été communiqué par l'Administration du port. Ces données ont été extrapolées aux autres ports.

On a calculé la valeur ajoutée pour les autres années en extrapolant séparément l'output et l'input de 1959. L'indice de quantité, tant pour l'output que pour l'input, repose sur les chargements et déchargements de tous les ports belges. L'indice des prix de l'output a été calculé au moyen des salaires des ouvriers des ports, celui de l'input suit le mouvement de l'indice des prix de gros. Pour toutes les années on a également tenu compte des résultats des tableaux "Entrées-sorties" de 1965 et 1959.

Comme il ressort du texte ci-avant, le calcul se fait à prix constants au moyen d'un indice de quantité des chargements et des déchargements dans les ports belges.

### 2.7.2. Améliorations prévues.

Pour calculer la valeur ajoutée avec plus de précision, il faut disposer de l'information statistique adéquate qui devra être fournie par les entreprises concernées. Cette information doit comprendre les données nécessaires en ce qui concerne les inputs et les outputs, de sorte que la valeur ajoutée peut être déduite par différence.

L'I.N.S. se propose de confectionner à l'avenir des statistiques de ce genre.

On en trouvera ci-après une brève description.

On procédera tout d'abord à l'établissement d'une statistique annuelle du transport de marchandises et de personnes pour compte de tiers. Pour réaliser cet objectif, l'I.N.S. interrogera, par voie de sondage, les établissements de transport routier professionnel concernant leur personnel occupé, leurs dépenses de personnel et les composantes de leurs recettes et dépenses. Les résultats obtenus permettront, après extrapolation à l'ensemble du secteur, d'en déterminer la valeur ajoutée.

La base juridique requise en vue de l'établissement de cette statistique a déjà été fixée par arrêté royal du 29 mars 1974.

Pour les entreprises de transport maritime, on voudrait ultérieurement obtenir les mêmes données que pour les entreprises de transport routier. Ceci vaut également pour les entreprises qui n'assurent pas elles-mêmes des transports, mais exercent des activités rendant ces transports possibles (telles que l'exploitation des ports et des quais, le remorquage et le pilotage de navires, le chargement et le déchargement de navires, les entreprises de parking, les agences de voyages, les entreprises de messageries, les agences en douane, les courtiers de transport, etc...)

Quant au transport ferroviaire, aérien, ou par pipe-line, on estime que les éléments d'input et d'output peuvent être obtenus auprès des entreprises assurant ces transports et ce sans devoir, à cet effet, créer une base juridique.

Il ne semble pas souhaitable de soumettre les entreprises de navigation intérieure à la déclaration statistique. Les petites entreprises de batellerie n'ont pas d'adresse fixe et, de surcroît, ne disposent généralement pas des données comptables nécessaires.

### 3. STATISTIQUES DE CONJONCTURE.

Les données de base et la méthode de traitement de l'information requises pour l'appréciation de la conjoncture dans le secteur examiné, sont les mêmes que pour les statistiques annuelles dont question ci-avant.

Nous pouvons donc nous contenter d'une énumération succincte des principales données disponibles mensuellement :

- Les immatriculations des nouveaux véhicules à moteur, admis à la circulation, et des véhicules d'occasion. Seules les données globales sont publiées.
- Le transport et le trafic en navigation intérieure. Le nombre de voyages, les kilomètres parcourus, les quantités transportées d'après la nature des marchandises et les tonnes-km effectuées sont calculés par mois. On possède également, par voie d'eau, des renseignements sur le transport en t et en t-km, ainsi que sur le genre de transport (exportation, importation, transit sans transbordement, transport intérieur).
- Navigation aérienne. Les renseignements mensuels sont presque aussi détaillés que les annuels. Toutefois, on ne publie que les données globales : nombre de vols, nombre de passagers, fret, bagages et envois postaux. Des données plus détaillées se trouvent à la disposition des utilisateurs à l'I.N.S.
- Les mouvements des bâtiments de mer sont publiés trimestriellement dans une édition spéciale, tandis que le trafic des marchandises fait l'objet d'une publication mensuelle. Dans les deux cas, les données publiées sont les mêmes que celles qui le sont annuellement.
- Le transport ferriviaire. La S.N.C.B. fournit à l'I.N.S., aux fins de publication dans la série "Statistiques de transport", les chiffres mensuels suivants :
  - Transport de voyageurs : nombre de voyageurs, nombre de voyageurs-kilomètres; nombre de trains-kilomètres, recettes.
  - Transport de marchandises : quantité (par catégorie de marchandises); nombre de tonnes-kilomètres (par catégorie de marchandises); nombre de trains-kilomètres; nombre de wagons chargés, recettes.

#### 4. STATISTIQUES DES INVESTISSEMENTS.

Les investissements dans le transport, repris dans les comptes nationaux belges, ne se rapportent non seulement au matériel de transport et aux bâtiments des établissements privés ou publics en question, mais comprennent également les travaux d'infrastructure en matière de ports, d'aéroports, de voies navigables et de voies ferrées. Les investissements en routes ne sont pas inscrits sous la rubrique "transport" mais le sont sous celle des pouvoirs publics.

Les chiffres relatifs aux investissements en matière de transport ferroviaire, de transport maritime, de navigation intérieure, de voies hydrauliques, de ports et de transport aérien sont communiqués directement par les sociétés et les administrations intéressées.

Pour évaluer les investissements en camions dans la branche d'activité "transport routier", on admet qu'un tiers environ des achats de camions de deux tonnes et plus, sont faits par cette branche d'activité (les deux tiers restants représentent des investissements dans le commerce et dans l'industrie). Pour ce qui est des autobus et des autocars, la valeur des

investissements s'obtient en multipliant le nombre d'autobus et d'autocars admis à la circulation au cours de l'année, par le prix moyen correspondant. Les investissements en taxis sont estimés sur une base forfaitaire, compte tenu du nombre de taxis en circulation.

Une nouvelle source d'information a été créée par l'arrêté royal du 14 avril 1972, imposant une statistique annuelle des investissements des entreprises qui assurent le transport de personnes et/ou de marchandises pour compte de tiers et occupant 10 personnes ou plus. Lorsque les résultats de cette nouvelle statistique seront disponibles et pourront être utilisés pour l'établissement des comptes nationaux, les estimations des investissements pourront se faire sur une base plus sûre et plus détaillée.

Sont soumises à cette statistique, les entreprises exerçant l'activité principale susmentionnée et ayant occupé au moins dix personnes au cours de l'année sous revue. La statistique est donc établie par entreprise et non par établissement.

On demande toutefois de mentionner dans le questionnaire, les provinces (et pour le Brabant, les arrondissements) où les investissements ont été réalisés, afin de pouvoir établir des résultats par région linguistique et par province. Il résulte, par ailleurs, de ce qui précède, que les entreprises exerçant comme activité principale, une activité annexe du transport (par exemple parcs de stationnement, agences de voyage, messageries, agences maritimes, agences en douane) ne sont pas soumises à ladite statistique. Les investissements sont répartis selon leur nature en :

- moyens de transport (avec une subdivision selon le genre de moyen de transport);
- appareils de levage, de chargement et de déchargement, conteneurs, palettes et autre matériel auxiliaire pour le transport;
- amélioration et uniformisation du matériel utilisé;
- meubles;
- construction de bâtiments et de quais ainsi que l'aménagement de terrains;
- terrains non-bâties;
- bâtiments et constructions existants ainsi que les terrains bâtis;
- investissements à des fins sociales.

Selon cette même répartition on demande également la moins-value du capital investi (ventes, démolitions, destructions, mises hors d'usage).

En faisant la différence entre l'augmentation et la diminution du capital investi, on obtient la valeur de l'accroissement brut des biens d'investissement. Les investissements nets sont obtenus en défalquant les amortissements des investissements bruts. C'est pourquoi il est demandé d'indiquer également sur le formulaire les amortissements (montant des amortissements qui ont été proposés à l'Administration des Contributions directes). Enfin, on demande aussi des informations sur le mode de financement des investissements : financement par moyens propres ou par capitaux de tiers. Par finan-

cement par moyens propres on entend le financement consistant à faire appel aux réserves, aux fonds d'amortissement, à la vente de biens d'investissement, etc.; le financement par capitaux de tiers comprend le financement au moyen d'augmentations de capital, de libérations d'actions, d'apports de capitaux, d'emprunts obligataires, d'emprunts de crédits, d'avances et d'indemnités d'assurance.

## 5. STATISTIQUES DIVERSES DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS.

### 5.1. Statistique des accidents de roulage et de la circulation.

Cette statistique est dressée à l'aide de questionnaires remplis par la police ou la gendarmerie lors des accidents qui leur sont signalés et au cours desquels des personnes ont été tuées ou blessées.

Dans le courant de chaque mois, les formulaires concernant les accidents du mois précédent sont envoyés à l'I.N.S. Ils contiennent des renseignements sur l'endroit exact et l'heure de l'accident, les caractéristiques de la route (état, pavage) et le type de celle-ci, la réglementation locale, les conditions atmosphériques et la visibilité au moment de l'accident. En plus, on demande s'il y a eu délit de fuite ou si le conducteur se trouvait sous l'influence de la boisson et quelles sont les causes probables et les suites éventuelles de l'accident.

Enfin des détails sont fournis sur les usagers et les victimes de la route. On demande quel est leur âge et leur sexe, en quelle qualité ils participent à la circulation (conducteur, passager ou piéton) quelle est la gravité de leur blessures. Les données sur les personnes mortes à la suite d'un accident de la circulation concernent uniquement les tués sur place, de sorte que les victimes qui sont décédées plus tard, ne figurent pas dans la statistique. Suivant une définition arrêtée au plan international on considère comme "victime mortelle" toute personne qui, à la suite d'un accident de la circulation, meurt dans les 30 jours qui suivent l'accident. Afin de connaître tous les décès intervenus dans les 30 jours une déclaration, à remplir par le parquet, a été prévue.

La statistique des accidents de la circulation est publiée chaque mois dans la série "Statistiques du transport". Le "Bulletin de Statistique" en donne également une synthèse. En outre, un aperçu intitulé "Accidents de roulage et de circulation sur la voie publique" est publié chaque année.

Conjointement à la statistique des accidents de circulation est établie depuis 1963, à la demande du Ministère de la Santé publique et de la Famille, une statistique des prises de sang effectuées lors des accidents. Les experts occupés dans les laboratoires habilités à faire des analyses de sang sont tenus de remplir un formulaire statistique chaque fois qu'ils font une analyse de sang se rapportant à un accident de la circulation. Ces formulaires, accompagnés d'une expertise, sont transmis à l'I.N.S. par l'intermédiaire du parquet requérant ou du juge d'instruction. L'I.N.S. enregistre les renseignements relatifs à l'endroit, la date et l'heure de l'accident, le jour et l'heure de la prise de sang, le sexe et l'âge de la personne ayant subi la prise de sang, l'alcoolémie au moment des faits et les principales données cliniques.

5.2. Nombre d'abonnements téléphoniques, d'appareils récepteurs de radio et de télévision, de communications téléphoniques et d'envois postaux.

Chaque année ces données sont communiquées à l'I.N.S. par la Régie des Télégraphes et des Téléphones. Les appareils récepteurs de radio sont répartis en appareils ordinaires, portatifs et autoradios incorporées. En ce qui concerne la télévision on distingue les appareils noir et blanc et les récepteurs-couleurs. Ces renseignements sont publiés par commune.

Pour ce qui est du téléphone on relève le nombre d'abonnés par zone et par secteur et le nombre des communications locales, interrégionales et celui des communications internationales sortantes.

L'Administration des postes quant à elle communique chaque année des données sur le nombre des pièces expédiées, réparties selon leur nature : lettres, cartes postales, cartes de visite, etc...



