

Rue du Progrès 56  
B-1210 Bruxelles

## Comptes satellites des transports en 2000

Activités de support à la  
politique fédérale de  
mobilité et transport

**Maud Nautet**

Août 2008



# Comptes satellites des transports en 2000

Activités de support à la politique  
fédérale de mobilité et transports

Maud Nautet

Août 2008





## Table des matières

	Avant-propos	1
	Executive summary	2
I	Introduction	3
II	Description des comptes satellites des transports	5
	A. Les objectifs d'un compte satellite	5
	B. Les constituants des comptes satellites des transports	6
	1. Les modes de transport	6
	2. Les secteurs institutionnels	7
	3. Les postes de dépense	8
III	Méthodologie des comptes satellites des transports	9
	A. Les principales sources d'information	9
	B. Les dépenses de transport par secteur institutionnel	10
	1. Les ménages	10
	2. Les entreprises	11
	3. Les administrations publiques	15
	4. Le reste du monde	16
	C. La fiscalité et les revenus publics issus des transports	16
IV	Comparaison intermodale des comptes satellites des transports	19
	A. La dépense totale pour le transport	19
	1. Evolution de la dépense totale sur la période 1995-2000	21
	2. Répartition de la dépense totale selon la source de financement	23
	3. Répartition de la dépense totale par type de transport et infrastructure	24
	B. La dépense courante pour le transport	26
	1. Evolution de la dépense courante sur la période 1995-2000	26
	2. Répartition de la dépense courante selon la source de financement	27

3.	Répartition de la dépense courante par type de transport et infrastructure	29
C.	La dépense en capital pour le transport	31
1.	Evolution de la dépense en capital sur la période 1995-2000	31
2.	Répartition de la dépense en capital selon la source de financement	32
3.	Répartition de la dépense en capital par type de transport et infrastructure	35
D.	Les taxes et redevances liées au transport	36
1.	Répartition des taxes et redevances selon la source de financement	37
2.	Répartition des taxes et redevances par type de transport et infrastructure	40
<b>V</b>	<b>Les comptes satellites des transports par mode</b>	<b>43</b>
A.	Le compte satellite route	43
B.	Le compte satellite transport en commun public local	47
C.	Le compte satellite ferroviaire	50
D.	Le compte satellite fluvial	52
E.	Le compte satellite maritime	55
F.	Le compte satellite aérien	58
<b>VI</b>	<b>Conclusions</b>	<b>63</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>65</b>
	<b>Annexes</b>	<b>67</b>
A.	Lexique	67
B.	Tableaux emplois-ressources de l'ICN	70
C.	Définition du transport pour compte propre	71
D.	Directive 84/647/CEE	72
E.	Branches de transport et produits caractéristiques	75
F.	Rappels en matière de législation des impôts indirects	76
1.	La TVA	76
2.	Les accises	77
3.	La cotisation sur l'énergie	78
G.	Liste des abréviations	79

---



## Le Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme d'intérêt public.

Le BFP réalise des études sur les questions de politique économique, socio-économique et environnementale.

A cette fin, le BFP rassemble et analyse des données, explore les évolutions plausibles, identifie des alternatives, évalue les conséquences des politiques et formule des propositions.

Son expertise scientifique est mise à la disposition du gouvernement, du parlement, des interlocuteurs sociaux, ainsi que des institutions nationales et internationales.

Le BFP assure à ses travaux une large diffusion. Les résultats de ses recherches sont portés à la connaissance de la collectivité et contribuent au débat démocratique.

## Internet

URL: <http://www.plan.be>

E-mail: [contact@plan.be](mailto:contact@plan.be)

## Publications

Publications récurrentes:

*Les perspectives économiques*

*Le budget économique*

*Le "Short Term Update"*

Planning Papers (les derniers numéros)

*L'objet des "Planning Papers" est de diffuser des travaux d'analyse et de recherche du Bureau fédéral du Plan.*

104 *Vingt-cinq ans d'évolutions régionales - Un aperçu au départ de la base de données du modèle HERMREG*

Delphine Bassilière, Francis Bossier, Frédéric Caruso, Dirk Hoorelbeke, Olivier Lohest - Avril 2008

105 *Perspectives de population 2007-2060*

Mai 2008

Working Papers (les derniers numéros)

15-08 *Organisation de l'exercice participatif de prospective à l'horizon 2050 préparatoire au 4e Rapport fédéral sur le développement durable*

Task force développement durable - Août 2008

16-08 *Scénarios de transition vers un développement durable à l'horizon 2050. Note de prospective réalisée pour le 'Printemps de l'environnement' sur base du 4e Rapport fédéral sur le développement durable*

Task force développement durable - Août 2008

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source.

Imprimé par les soins du Service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie.

Editeur responsable:

Henri Bogaert

Dépôt légal: D/2008/7433/33

---

## **Remerciements**

Je souhaite remercier le SPF Mobilité et Transports ainsi que les membres du comité d'accompagnement pour leurs judicieux commentaires.

De nombreux organismes privés et publics m'ont fourni les données nécessaires à la construction des comptes satellites des transports. Je tiens particulièrement à remercier mes interlocuteurs au sein de la SRWT et des TEC, de la STIB, de De Lijn, de la SNCB, du SPF Finances, du SPF Intérieur, du SPF Mobilité et Transports, de la BNB, des Régions flamande (MOW) et wallonne (MET) ainsi que l'ensemble des sociétés en charge des ports et aéroports pour les multiples données fournies.

---



## Avant-propos

Les travaux présentés dans cette publication ont été financés par le SPF Mobilité et Transports. Les activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports consistent à développer et à valoriser l'information statistique, les perspectives du transport et l'aide à la décision.

La référence à cette publication doit mentionner les éléments suivants :

Nautet, M. (2008), Comptes satellites des transports en 2000, étude financée dans le cadre de la convention "Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports" entre le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan, Planning Paper 106, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles.

## Executive summary

Les comptes satellites des transports (CST) présentent la dépense totale de transport pour la Belgique en 2000. Les CST apportent un complément d'information au cadre central de la comptabilité nationale pour les activités de transport, qui y sont partiellement représentées. Pour ce faire, ils comptabilisent notamment les dépenses de transport pour compte propre, particulièrement importantes pour le mode routier. Ils fournissent également une estimation des dépenses des administrations pour l'activité transport (entretiens et investissements en infrastructures, polices des transports, subsides,...). Par ailleurs, les CST évaluent les taxes et redevances qui sont liées aux transports et qui génèrent des recettes publiques.

Les CST étudient six modes de transport : le transport routier, le transport en commun public local, le transport ferroviaire, le transport fluvial, le transport maritime et le transport aérien. Pour chacun de ces modes, la dépense totale est présentée pour chaque secteur institutionnel (ménages, entreprises, administrations publiques) et pour le reste du monde. La dépense totale est décomposée en grands postes : la dépense courante, la dépense en capital brute et la consommation de capital fixe. La dépense totale correspond à la somme de la dépense courante et de la dépense en capital brute, déduction faite de la consommation de capital fixe. Les dépenses sont également réparties selon la finalité de la dépense de transport, à savoir le transport de personnes, le transport de marchandises ou les infrastructures de transport.

En 2000, la dépense totale de transport s'élève à 54 milliards d'euros, la dépense courante à 40 milliards, la dépense en capital brute à 16 milliards et la consommation de capital fixe à 2 milliards. Le mode routier à lui seul compte pour près de 80 % de la dépense totale de transport. Entre les secteurs institutionnels, la dépense totale se répartit comme suit : 42 % pour les entreprises, 39 % pour les ménages et 17 % pour les administrations publiques. Le transport de personnes correspond à 72 % de l'ensemble des dépenses de transport, le transport de marchandises à 16 % et les infrastructures à 12 %.

Les taxes et redevances, comprises dans la dépense totale de transport, ont fait l'objet d'une analyse spécifique. Elles s'élèvent à 9,6 milliards d'euros en 2000. La TVA se chiffre à 3,9 milliards d'euros et les taxes autres que la TVA à 5,7 milliards d'euros. Les entreprises assument 29 % de toutes les taxes issues des transports, les ménages 64 % et les administrations publiques 7 %. Ces taxes se rapportent au transport de personnes pour 78 %, au transport de marchandises pour 16 % et aux infrastructures pour 7 %.



## Introduction

Ce document présente une synthèse des comptes satellites des transports (CST) pour l'année 2000<sup>1</sup>. Les CST présentent des données économiques dans le domaine des transports. Ils ambitionnent de compléter l'information fournie en la matière par le cadre central de la comptabilité nationale.

La plupart des données utilisées proviennent des tableaux emplois-ressources (TER) de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN) qui ne sont construits que pour les années 1995 et 2000. Les TER pour les autres années sont extrapolés à partir des TER de 1995 et 2000. Dès lors, seules ces deux années ont fait l'objet de comptes satellites des transports<sup>2</sup>.

Le présent document est composé de cinq parties.

La première développe la notion de compte satellite. Elle décrit les objectifs d'un compte satellite et ses principaux constituants.

La deuxième partie explique succinctement la méthodologie d'estimation des comptes satellites des transports. Au préalable, les principales sources d'information utilisées pour évaluer la dépense totale de transport sont présentées. La méthodologie est ensuite exposée pour les différents secteurs institutionnels (ménages, entreprises, administrations publiques) pour le reste du monde ainsi que pour la fiscalité.

La troisième partie est consacrée à une comparaison intermodale de la dépense totale et de ses composantes (la dépense courante et la dépense en capital). Il s'agit de tableaux génériques reprenant chaque mode de transport et présentant une répartition des grands postes de dépense par source de financement (ménages, entreprises, administrations publiques) et par type de transport (voyageurs, marchandises, infrastructures). Des tableaux génériques des taxes et redevances des transports sont également présentés.

L'objectif de la quatrième partie est de mettre en avant les particularités propres à chaque mode de transport. Cette section présente en détail la dépense totale selon le mode ainsi que les taxes et redevances de transport. Les modes étudiés sont le transport routier, le transport en commun public local, le transport ferroviaire, le transport fluvial, le transport maritime et le transport aérien.

Enfin, la dernière partie présente les conclusions et les évolutions futures qui seront apportées aux comptes satellites des transports.

1. Dans certains cas, les résultats de l'année 1995 sont utilisés afin d'apprécier l'évolution des dépenses de transport entre 1995 et 2000.
2. Les TER pour l'année 2005 devraient bientôt voir le jour. Sur cette base, les CST 2005 pourront être estimés.





## Description des comptes satellites des transports

### A. Les objectifs d'un compte satellite

La comptabilité nationale offre une image synthétique et quantifiée de la production nationale d'un pays au cours d'une période donnée. Les tableaux des comptes nationaux apportent une représentation cohérente de la production belge et de l'activité économique de chaque branche d'activité. Néanmoins, la comptabilité nationale décrit essentiellement les activités des branches de l'économie dont les biens et services s'échangent sur le marché.

Les comptes satellites ambitionnent d'étendre la capacité analytique de la comptabilité nationale pour les domaines qui y sont partiellement représentés. Ils doivent être considérés comme une contribution au cadre central de la comptabilité nationale. Les comptes satellites fournissent des informations plus détaillées et plus précises dans un domaine d'activité particulier : sur la dépense et son financement, sur les bénéficiaires et sur la production, tant pour compte d'autrui que pour compte propre. Pour ce faire, les comptes satellites utilisent à la fois des données du cadre central, mais également un système d'information propre au domaine. L'objectif est d'enregistrer toutes les activités du domaine ; qu'elles donnent lieu à un échange marchand ou non, qu'elles soient prestées par des branches de l'économie dont elles constituent l'activité principale ou non.

L'activité « transport » apparaît comme un candidat de choix pour l'établissement d'un compte satellite. En effet, cette activité n'est représentée dans la comptabilité nationale que par les services de transport offerts à des tiers dans le cadre d'un échange marchand. Ainsi, par exemple, la comptabilité nationale ne tient pas compte du transport pour compte propre qui est pourtant particulièrement important dans le cadre du transport routier.

Les comptes satellites des transports structurent l'information statistique disponible de ce domaine. L'objectif des comptes satellites est de mieux rendre compte de l'activité économique «transport», sans se limiter uniquement à l'activité des entreprises des branches de transport présentée dans la comptabilité nationale. A l'avenir, l'intégration des coûts externes permettra également aux comptes satellites d'offrir une image plus complète du transport en y introduisant certains phénomènes résultant des activités de transport dont l'évaluation échappe au marché (pollution de l'air, bruits, accidents).

Si les comptes satellites peuvent être considérés comme une avancée en matière d'information statistique, il est important de garder à l'esprit qu'ils sont le résultat d'un assemblage de données éparpillées sur les dépenses de transport et qu'ils

offrent uniquement une vision macroéconomique. De plus, la méthodologie des comptes satellites devra être affinée et complétée pour y introduire des évaluations monétaires des coûts externes. Le caractère évolutif des comptes satellites doit dès lors être souligné.

## B. Les constituants des comptes satellites des transports

La comptabilité satellite transport envisage l'estimation du transport sur base des dépenses réalisées pour chaque mode. Les dépenses sont réparties en deux catégories : les dépenses courantes et les dépenses en capital<sup>1</sup>. Les dépenses sont attribuées à chaque type d'agent, qu'il soit gestionnaire, organisateur ou usager ou, en d'autres termes, aux agents qui bénéficient et/ou qui financent l'activité transport.

Les comptes satellites des transports (CST) présentent les dépenses par mode de transport, par secteur institutionnel, par type de dépense et par type de transport.

### 1. Les modes de transport

Les modes de transport étudiés dans le cadre de cette étude sur les comptes satellites sont les suivants<sup>2</sup> :

- le transport routier (Route) : il fait référence à l'ensemble des véhicules utilisant les infrastructures routières à l'exception des véhicules se déplaçant dans le cadre du transport en commun public local. Le transport routier correspond à deux branches de la comptabilité nationale, la branche transport routier de marchandises et la branche transport routier de voyageurs. Cette dernière branche reprend également le transport régulier de voyageurs, qui fait l'objet d'un compte satellite indépendant.
- le transport en commun public local (TCPL) : il couvre les transports en commun de voyageurs qui sont assurés par des sociétés dépendant des administrations publiques et qui assurent un rayonnement local. Les infrastructures utilisées sont les infrastructures routières ainsi que les infrastructures propres aux réseaux.
- le transport ferroviaire (Fer) : il s'agit des services de transport sur rail (exception faite du transport en commun public local) et dont les activités se déclinent aux niveaux national et international.
- le transport fluvial (Flu) : il s'agit du transport réalisé sur voies fluviales dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les ports et par les Régions. Les ports gèrent les infrastructures portuaires et les Régions les voies fluviales.

- 
1. A ce sujet, il faut remarquer que la comptabilité satellite des transports se permet quelques libertés par rapport au système de comptabilité nationale. Cette dernière considère les achats de matériel de transport par les ménages comme de la consommation alors que le même matériel acquis par une entreprise est repris comme investissement. Dans les comptes satellites des transports, tout achat de matériel de transport sera considéré comme une dépense en capital, indépendamment de la personnalité morale ou physique de l'acquéreur.
  2. Les services auxiliaires de transport (SAT) ont également fait l'objet d'un compte satellite. Les services auxiliaires de transport reprennent une série de services logistiques tels la manutention, l'entreposage, etc. Les activités de logistique ne correspondent pas à un service de transport en tant que tel, mais plutôt à un service annexe à l'activité de transport. Dès lors, les activités logistiques ne sont pas reprises dans la dépense totale pour les transports.

- le transport maritime (Mar) : il couvre les services de transport s'effectuant sur les voies maritimes à partir des ports qui sont les fournisseurs d'infrastructures.
- le transport aérien (Air) : il s'agit des transports s'effectuant par voies aériennes dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les aéroports. Ces derniers présentent des liens juridiques et financiers variables avec l'administration publique.

## 2. Les secteurs institutionnels

Le système de comptabilité nationale distingue cinq catégories de secteurs institutionnels. Un secteur institutionnel regroupe des unités ayant un comportement économique similaire. Cette classification est caractérisée par la fonction principale des unités et par la nature de leur activité.

- Les sociétés non financières (S11) produisent des biens et services marchands non financiers.
- Les sociétés financières (S12) regroupent les banques et les assurances.
- Les administrations publiques (S13) reprennent les administrations centrales, fédérées et locales, ainsi que les administrations de la sécurité sociale. Les administrations publiques fournissent des biens et services non marchands (pour la consommation individuelle et collective) et réalisent des opérations de redistribution du revenu. Les administrations publiques tirent notamment leurs ressources des contributions obligatoires.
- Le secteur institutionnel des ménages et des entrepreneurs individuels (S14) reprend les agents économiques tant dans leur fonction de consommateurs de biens et services que dans leur fonction de producteurs de biens et services marchands. Ce secteur comprend également les unités qui produisent des biens et services pour usage final propre. La comptabilité nationale ne se concentre que sur deux catégories de production pour usage propre. Il s'agit des services de logement produits par les propriétaires occupants et des services domestiques réalisés par un personnel rémunéré.
- Les institutions sans but lucratif au service des ménages (ISBLM) (S15) réalisent des services non marchands au profit des ménages. Il s'agit d'unités privées tels que les syndicats, les associations de consommateurs, les partis politiques, les congrégations religieuses, les clubs sportifs, culturels et récréatifs ainsi que les organismes de charité et de bienfaisance.

Ces cinq secteurs sont composés d'agents résidents, c'est-à-dire installés sur le territoire belge depuis un an au moins, sans distinction de nationalité.

Dans les comptes satellites des transports, plusieurs secteurs institutionnels sont regroupés au sein de la catégorie « entreprises ». Il s'agit des sociétés non financières, des sociétés financières et des ISBLM. Au lieu des cinq catégories de secteurs institutionnels de la comptabilité nationale, les comptes satellites des transports ne distinguent que trois secteurs institutionnels, à savoir les ménages, les entreprises et les administrations publiques. A ces trois secteurs s'ajoute le reste du monde, qui n'est pas un secteur institutionnel en tant que tel. Le reste du monde a pour fonction de rendre compte des relations entre l'économie nationale et les unités non résidentes (installées en dehors du territoire belge). Les opérations en-

tre le reste du monde et les unités résidentes correspondent aux importations et aux exportations de services de transport.

### 3. Les postes de dépense

Les comptes satellites des transports mesurent la dépense totale (DT) pour le transport à prix courants au cours d'une année donnée. La dépense totale est composée de la dépense courante intérieure (DC) et de la dépense en capital (DK), nette de la consommation de capital fixe (CCF).

En d'autres termes,  $DT = DC + DK_n$ , où  $DK_n^1 = DK_b^2 - CCF$ .

La dépense courante des entreprises pour les services de transport pour compte de tiers est basée sur les prix d'acquisition des services de transport<sup>3</sup>. Par définition, les prix d'acquisition couvrent les différents coûts liés à la production. Ils reprennent donc notamment l'amortissement du capital. Afin d'éviter les doubles comptes entre la dépense courante et la dépense en capital, il est nécessaire de retrancher la consommation de capital fixe des entreprises réalisant du transport pour compte de tiers lors du calcul de la dépense totale.

La composition des grands postes de dépense est définie comme suit :

- la dépense courante : elle représente la somme de la consommation finale des ménages, de la consommation intermédiaire des entreprises et des transferts courants des administrations publiques. Dans le cadre des comptes satellites des transports, ces trois postes sont respectivement décomposés de la manière suivante : l'ensemble des dépenses courantes effectuées par les ménages afin de se procurer des services de transport ou d'utiliser leurs propres véhicules, la valeur des services consommés directement ou indirectement par les entreprises, privées ou publiques, afin de se procurer des services de transport ou d'effectuer elles-mêmes ces services de transport; les dépenses d'entretien des gestionnaires d'infrastructures privés et publics et les transferts courants effectués par les administrations publiques au profit des agents.
- la dépense en capital : elle est constituée de la formation brute de capital fixe et de transferts en capital. Dans le présent domaine d'analyse, la formation brute de capital fixe se définit comme les dépenses d'investissement relatives au matériel et aux infrastructures de transport diminuées de toutes les cessions réalisées. En ce qui concerne les transferts, ils ont trait aux investissements dans le domaine des transports mais n'incluent pas les financements accordés en vue de financer la formation brute de capital fixe. Dans les comptes satellites des transports, tout achat de matériel de transport est considéré comme une dépense en capital, quelle que soit la personnalité juridique de l'acquéreur (ménage ou entreprise).
- la consommation de capital fixe : il s'agit de la dépréciation normale et prévisible subie par le capital. Au sein des comptes satellites, cette dépréciation touche toutes les dépenses d'investissements : matériel et infrastructures.

---

1. Dépense en capital nette.

2. Dépense en capital brute.

3. La section suivante offre plus de détails sur la méthodologie des comptes satellites des transports.



## Méthodologie des comptes satellites des transports

Dans cette section, nous donnons une explication concise de la méthodologie utilisée pour la construction des CST belges. Il s'agit de mettre en évidence les principales sources d'information et d'expliquer succinctement comment chaque poste de dépense présenté dans les CST est évalué.

Notons qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de méthodologie acceptée au niveau international pour la construction de comptes satellites des transports. Afin de développer la méthodologie des CST belges, nous nous sommes inspirés d'une initiative française en la matière<sup>1</sup>. Cette étude présente des estimations des dépenses de transport selon les grands postes (dépense courante et dépense en capital), des dépenses de transport pour compte propre et de la fiscalité liée au transport.

### A. Les principales sources d'information

Comme nous l'avons dit, les CST peuvent être perçus comme une annexe à la comptabilité nationale. Ils sont prioritairement basés sur les données fournies par celle-ci. Ces informations permettent notamment d'estimer les postes de consommation intermédiaire et de consommation finale en services de transport des ménages et des entreprises. Elles permettent aussi de connaître la valeur des achats en matériel de transport des entreprises selon les branches d'activité. Elles indiquent la valeur des exportations et des importations des produits de transport. Elles fournissent également des indications quant à la TVA non déductible payée par les ménages et les entreprises sur les consommations de services de transport et sur le matériel de transport. Les tableaux emplois-ressources (TER) de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN) sont la principale source d'information des CST<sup>2</sup>. Une brève explication des TER est donnée en annexe (voir annexe B).

Néanmoins, afin de compléter la comptabilité nationale dans le domaine des transports, il est nécessaire de se tourner vers d'autres sources d'information. Ce travail d'investigation permet de déterminer les dépenses courantes et d'investissements des différents pouvoirs publics pour les activités de transport, les investissements des ménages pour le matériel de transport ou certains services de transport, les dépenses des gestionnaires privés d'infrastructures (les ports flu-

1. Pour plus de détails sur les comptes satellites des transports réalisés en France : [http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id\\_rubrique=253](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=253).
2. Les CST sont basés sur une version détaillée des TER qui est réalisée par la Banque Nationale de Belgique et avalisée par l'Institut des Comptes Nationaux. Cette version détaillée comprend 320 produits et 120 branches d'activité et est uniquement destinée à un usage interne.

viaux et maritimes ainsi que les aéroports), la fiscalité spécifique aux transports et diverses dépenses liées aux transports publics (subventions pour mission de service public,...).

Ces recherches sont effectuées auprès des différentes administrations, principalement auprès du SPF Mobilité et Transports, du SPF Finances, de la Région flamande et de la Région wallonne, des polices locale et fédérale, mais également auprès des ports et aéroports, auprès de la SNCB, de la STIB, de De Lijn, des TEC et de la SWRT. D'autres informations sont issues d'enquêtes nationales, comme le COICOP (Classification of Individual Consumption According to Purpose) de la BNB (Banque Nationale de Belgique) et l'EBM (Enquête sur le budget des ménages) de l'INS (Institut National des Statistiques)<sup>1</sup>. Enfin, dans certains cas, nous avons du faire appel à des experts spécialisés dans une activité donnée afin d'estimer des postes pour lesquels aucune information n'était disponible.

Lorsqu'aucune source ne pouvait fournir les informations recherchées pour estimer un poste donné, dans la mesure du possible, des hypothèses ont été utilisées. Ces hypothèses sont alors élaborées à partir de données complémentaires en lien avec le poste à estimer. Dans de rares cas, aucune estimation n'a pu être faite.

Toutes les informations en provenance des différentes sources ont été compilées afin de fournir les données statistiques nécessaires à l'élaboration des CST. Un travail important d'harmonisation et d'homogénéisation des données récoltées a permis d'optimiser la cohérence des estimations fournies dans les CST.

## **B. Les dépenses de transport par secteur institutionnel**

Pour chaque secteur institutionnel (ménages, entreprises et administrations publiques), nous avons estimé les différents postes de dépense en matière de transport. Chaque poste a fait l'objet d'une méthodologie spécifique. Lorsque les informations disponibles nous le permettaient, nous avons utilisé ces méthodologies spécifiques pour chaque mode.

### **1. Les ménages**

Pour les ménages, la dépense courante correspond aux dépenses en services de transport offerts par les entreprises (transport pour compte de tiers) et aux dépenses liées à l'utilisation de leurs propres véhicules. Dans ce dernier cas, il s'agit de production de services de transport pour compte propre réalisée par les ménages. Ces dépenses sont estimées en comptabilisant les consommations liées à l'utilisation d'un véhicule (carburant, entretien, réparation, assurance...).

La dépense en capital des ménages fait uniquement référence au transport pour compte propre. Elle correspond aux achats de véhicules de transport et aux investissements en garages des ménages.

Les informations relatives aux consommations de services de transport pour compte de tiers sont issues principalement des tableaux emplois-ressources (TER).

1. Les informations fournies par ces enquêtes nationales apportent plus de détails que les tableaux emplois-ressources sur la consommation des ménages pour certains services de transport.

Les dépenses liées à l'achat et l'utilisation de véhicules propres proviennent d'enquêtes nationales sur les consommations des ménages (COICOP et EBM) et d'estimations fournies par des experts indépendants.

## 2. Les entreprises

Les dépenses des entreprises reprennent les dépenses courantes liées à la consommation de services de transport, qu'ils fassent l'objet d'une facturation ou non, les dépenses en capital liées à la production de ces services de transport ainsi que les dépenses d'entretien et d'investissements des sociétés privées gestionnaires d'infrastructures.

### a. Préambule : le transport pour compte propre

Avant d'entamer une description de la méthodologie utilisée pour le secteur des entreprises, le concept de transport pour compte propre effectué par les entreprises mérite d'être précisé.

Le transport pour compte propre correspond à tout transport qui n'est pas réalisé pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui est quant à lui un transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour compte de tiers<sup>1</sup>.

Faute de données précises sur le transport pour compte propre, nous avons procédé à des estimations. D'une manière générale, ces estimations sont extrapolées à partir des tableaux emplois-ressources de l'ICN (Institut des Comptes Nationaux), et du volet investissements en particulier. De nombreuses hypothèses ont dû être posées pour arriver à ces résultats. Chaque mode possède également ses particularités dont il a fallu tenir compte. La méthodologie a donc été adaptée au cas par cas. Il faudra rester prudent quant à l'utilisation et l'interprétation de ces données et conserver à l'esprit qu'elles ne reposent pas sur des données objectives.

### b. Dépense courante des entreprises liée à la consommation de services de transport et à la production de services de transport pour compte propre

Comme pour les ménages, au sein de la dépense courante, on distingue les dépenses pour les services de transport pour compte de tiers, obtenus en louant les services d'une entreprise ; et les dépenses de transport pour compte propre, correspondant aux dépenses d'utilisation de véhicules propres. Néanmoins, comme nous allons le voir, la méthode d'évaluation du transport pour compte propre des entreprises est nettement plus complexe que celle des ménages.

Les données utilisées pour estimer les dépenses des entreprises proviennent essentiellement des tableaux emplois-ressources de l'ICN. Les dépenses de consommation intermédiaire pour les services de transport pour compte de tiers sont mesurées du côté de la consommation (tableau emplois) et celles pour les

---

1. Pour plus de détails sur la définition de transport pour compte propre, voir annexe C.

services de transport pour compte propre du côté de la production (tableau ressources).

*i. Consommation intermédiaire de transport pour compte de tiers*

Mesurée du côté de la consommation (volet « emplois » des TER), la notion de consommation intermédiaire correspond aux services de transport consommés par l'ensemble des entreprises. Le transport pour compte de tiers peut être réalisé par des entreprises dont l'activité principale est le mode de transport étudié (consommation de services de transport pour compte de tiers, production de la « branche ») ou par des entreprises pour lesquelles le transport étudié est une activité secondaire (consommation de services de transport pour compte de tiers, production « hors branche »).

Il s'agit d'une lecture en ligne des tableaux emplois de l'ICN, effectuée pour chaque service de transport étudié. La dépense totale des entreprises pour ces produits est comptabilisée dans les CST, quelle que soit la branche qui a produit le service de transport.

Dans l'optique consommation, la dépense courante des entreprises est basée sur les prix d'acquisition des services de transport routier. Le prix d'acquisition<sup>1</sup> est le montant effectivement déboursé par l'acheteur pour le service de transport consommé. Les impôts sur le produit sont compris -uniquement la partie non déductible de la TVA- et les subventions sur le produit sont déduites. Par définition, les prix d'acquisition couvrent les différents coûts liés à la production. Ils reprennent donc notamment l'amortissement du capital. Afin d'éviter les doubles comptes entre la dépense courante et la dépense en capital, il est nécessaire de retrancher la consommation de capital fixe des entreprises réalisant du transport pour compte de tiers lors du calcul de la dépense totale (voir point d de la section précédente).

*ii. Consommations intermédiaires liées à la production de services de transport pour compte propre*

Mesurée du côté de la production (volet « ressources » des TER), le concept de consommation intermédiaire de transport fait référence à l'ensemble de biens et services nécessaires à la production de services de transport. Toutes les branches peuvent réaliser du transport pour compte propre.

Les services de transport pour compte propre ne font pas l'objet d'une facturation. Leur prix n'est pas défini sur le marché comme dans le cas des services de transport pour compte de tiers. Le producteur étant également le consommateur, les dépenses de consommation de ces services sont supposées équivalentes aux dépenses liées à la production de ces mêmes services. Il n'y a donc pas de valeur ajoutée sur la production des services de transport pour compte propre. Afin d'en déterminer la valeur, nous nous basons sur les dépenses liées à leur production.

Plus concrètement, la dépense courante des entreprises pour le transport pour compte propre est estimée en additionnant les consommations intermédiaires, les salaires et charges sociales et les taxes moins subventions liés à la production de

---

1. Pour rappel, le prix de base correspond au montant perçu par le producteur pour le service de transport fourni, déduction faite des impôts sur le produit et compte tenu des subventions sur le produit.

ce transport pour compte propre<sup>1</sup>. Les données des branches transport sont utilisées afin de déterminer les valeurs de ces postes en compte propre. Elles permettent de mettre en avant les produits de consommation intermédiaires qui caractérisent la production d'un service de transport donné (variable selon le mode de transport), ainsi que le matériel de transport et les autres investissements spécifiques à l'activité étudiée.

La première étape consiste à analyser la structure des dépenses de consommation intermédiaire et des investissements des branches de transport elles-mêmes afin de faire ressortir les particularités en matière de consommation de chaque branche de transport. Implicitement, les entreprises réalisant du transport pour compte propre sont donc supposées structurer leurs dépenses de transport comme les entreprises de la branche transport étudiée. Néanmoins, généralement, on peut supposer que les véhicules circulant pour compte de tiers sont utilisés plus intensivement que ceux circulant pour compte propre. Dès lors, certaines adaptations sont apportées afin d'éviter une surestimation des dépenses d'utilisation des véhicules servant au transport pour compte propre.

Afin de favoriser la compréhension, le tableau 27 présenté en annexe (annexe E) associe chaque mode de transport à sa production caractéristique (activité principale), à son matériel de transport spécifique et aux consommations intermédiaires qui lui sont typiquement associées.

### **c. Dépense en capital liée à la production de services de transport pour compte de tiers et pour compte propre**

Contrairement au secteur des ménages, la dépense en capital des entreprises recouvre à la fois des dépenses pour compte de tiers et des dépenses pour compte propre. A nouveau, toutes ces informations proviennent des TER.

#### *i. Investissements pour le transport pour compte de tiers*

La dépense en capital pour le transport pour compte de tiers correspond à l'ensemble des dépenses d'investissements qui sont consenties par les entreprises pour réaliser du transport pour compte d'autrui<sup>2</sup>. Il s'agit principalement de matériel de transport, mais également d'autres postes d'investissement (travaux de construction, ordinateurs et équipements informatiques,...). La production de services de transport pour compte de tiers n'est pas réalisée exclusivement par les entreprises des branches de transport. D'autres branches réalisent également ce type de production, en activité secondaire. Dès lors, il est nécessaire de reprendre à la fois les investissements des entreprises de la branche mais également de fournir une estimation des dépenses en capital des entreprises « hors branche » liées à la production de services de transport pour compte de tiers.

Pour chaque branche transport, la dépense en capital présentée dans les CST ne reflète pas l'ensemble des investissements de la branche tel qu'indiqué dans les TER. En effet, une partie de l'activité de ces entreprises ne correspond pas à son activité principale. Les CST se doivent de ne prendre en compte que les dépenses d'investissements réalisées dans le cadre de l'activité de transport principale. Cel-

- 
1. Comme nous l'avons dit, le transport pour compte propre n'engendre pas de valeur ajoutée puisque le consommateur est le producteur du service en question.
  2. Ces services peuvent être consommés par les trois secteurs institutionnels ou exportés.

les-ci sont estimées en pondérant l'ensemble des investissements en fonction de l'importance de la production de service de transport comparativement à la production totale de la branche. Le matériel de transport est quant à lui attribué à 100 % à l'activité transport de la branche.

Dans la même logique, des investissements doivent être comptabilisés pour les entreprises hors branche réalisant, en activité secondaire, des services de transport pour compte de tiers. Pour ce faire, le rapport entre la production transport des entreprises hors branche et la production transport effectuée par la branche sert à la construction d'une clef d'imputation des dépenses hors branche. Les entreprises hors branche réalisant du transport pour compte de tiers sont donc supposées connaître la même structure en matière d'investissements que les entreprises de la branche, pour arriver à une production donnée.

#### *ii. Investissements pour le transport pour compte propre*

Pour le transport pour compte propre, nous nous limitons à la comptabilisation des dépenses pour le matériel de transport. Nous faisons l'hypothèse que la majorité des autres postes d'investissements sont réalisés dans le cadre de l'activité principale de ces entreprises. Dès lors, afin d'éviter une surestimation des dépenses en capital pour compte propre, ils ne seront pas repris dans les CST. Les estimations de la dépense en capital pour compte propre correspondent à un seuil minimal.

En pratique, les dépenses en matériel de transport pour compte propre sont estimées en soustrayant les dépenses des entreprises réalisant du transport pour compte de tiers (entreprises de la branche et hors branche) de l'ensemble des investissements des entreprises pour ces produits.

#### **d. La consommation de capital fixe**

La consommation de capital fixe estimée dans les CST correspond à l'amortissement des investissements réalisés dans le cadre du transport pour compte de tiers exclusivement. En effet, il s'agit d'éviter les doubles comptes lors du calcul de la dépense totale entre la dépenses courante pour compte de tiers, correspondant aux consommations intermédiaires et finales des entreprises et des ménages pour les services de transport, et la dépense en capital pour compte de tiers, correspondant à l'ensemble des investissements des entreprises produisant des services de transport pour compte d'autrui. Comme nous l'avons déjà expliqué, ces dépenses courantes sont estimées aux prix d'acquisition et celles-ci incluent l'ensemble des coûts de production, dont les amortissements.

La consommation de capital fixe (compte de tiers) est estimée à partir des TER selon la même logique que la dépense en capital, sur la base des données présentées pour la branche de transport étudiée.

Le problème n'apparaît pas pour le transport pour compte propre puisque la dépense courante compte propre n'est pas estimée aux prix d'acquisition. En effet, cette dernière correspond à l'addition des consommations intermédiaires liées à l'utilisation des véhicules, aux salaires des chauffeurs et aux taxes liées à la production de transport pour compte propre. Les amortissements n'y sont donc pas repris.

### e. Les dépenses des gestionnaires privés d'infrastructures

Les gestionnaires privés d'infrastructures sont une sous-catégorie particulière du secteur des entreprises présenté dans les CST.

Ces gestionnaires privés sont des sociétés en charge de la gestion des ports fluviaux, maritimes et des aéroports. Les services offerts par ces entreprises ne sont pas des services de transport mais des services annexes au transport (missions de sécurité et de contrôle, mise à disposition des infrastructures pour le stationnement, le ravitaillement en carburant, le chargement et le déchargement, ...). Au sein des TER, ces entreprises ne sont pas reprises dans les branches produisant des services de transport mais sont regroupées dans la branche «services auxiliaires de transport». Les informations offertes par les TER pour cette branche ne sont pas assez détaillées pour pouvoir distinguer les dépenses de ces sociétés selon le mode. Dès lors, les estimations de ces dépenses sont basées sur des informations provenant directement de chacune de ces sociétés.

La dépense courante des gestionnaires privés correspond aux dépenses d'entretien et de maintenance des infrastructures portuaires et aéroportuaires tandis que la dépense en capital reprend les dépenses d'investissements pour ces infrastructures.

Pour les gestionnaires privés, il est nécessaire de retrancher la consommation de capital fixe liée à leurs investissements puisque ces sociétés facturent leurs services aux utilisateurs des infrastructures, et que ces dépenses sont reprises aux prix d'acquisition.

## 3. Les administrations publiques

En ce qui concerne les dépenses du secteur des administrations publiques, une distinction est opérée entre leurs dépenses en matière de transport réalisées dans le cadre de leurs activités d'organisation et de gestion des transports et leurs dépenses de services de transport (pour compte de tiers ou pour compte propre). Ce dernier type de dépense n'est pas repris au sein du secteur institutionnel des administrations publiques. Ces dépenses sont comptabilisées au sein des dépenses des entreprises réalisant du transport pour compte propre ou au sein des entreprises consommant de services de transport offerts par d'autres entreprises (compte de tiers).

En d'autres termes, seules les dépenses des administrations publiques permettant l'organisation et le bon fonctionnement du transport sont reprises dans le secteur institutionnel des administrations publiques<sup>1</sup>. Les coûts liés aux tâches de régulation et de surveillance du trafic effectuées par la police sont également repris au sein des dépenses du secteur des administrations publiques.

Cette distinction permet de définir de manière appropriée les dépenses des administrations publiques qui sont en relation directe avec les transports et les infrastructures de transport.

---

1. Afin de clarifier le propos, prenons le contre-exemple des achats de voitures personnelles de la branche administration publique de la sécurité sociale. Ces dépenses ne seront pas attribuées aux investissements des administrations publiques mais aux entreprises réalisant du transport pour compte propre.

En matière de dépenses courantes, il s'agit principalement de l'entretien du réseau et des frais de personnel liés à ces missions. Les dépenses en capital correspondent aux dépenses d'investissements en infrastructures pour le mode concerné.

#### 4. Le reste du monde

Comme nous l'avons précisé, le reste du monde n'est pas un secteur institutionnel en tant que tel ; il met en lumière les relations entre l'économie nationale et les unités non résidentes. Les opérations entre le reste du monde et les unités résidentes correspondent aux importations et aux exportations.

Concrètement, le solde extérieur correspond à la différence entre les exportations et les importations de services -et de marges<sup>1</sup>- de transport.

Pour passer du concept de dépense nationale au concept de dépense intérieure, il convient d'ajouter le solde extérieur en additionnant aux importations les dépenses de consommation finale des ménages résidents à l'étranger et en augmentant les exportations des dépenses de consommation finale des ménages non-résidents en Belgique. Pour l'ensemble des modes, ces informations sont fournies par le cadre central de la comptabilité nationale.

### C. La fiscalité et les revenus publics issus des transports

Les CST présentent la dépense totale de transport pour les différents secteurs institutionnels. Une partie de cette dépense correspond à diverses taxes et redevances payées aux pouvoirs publics. Cette section met en lumière l'ensemble des taxes et redevances payées à l'Etat dans le cadre des activités de transport pour chaque mode et par secteur institutionnel. Les taxes et redevances prélevées dans le cadre des transports sont souvent destinées au Trésor public mais parfois aussi au financement d'autres administrations publiques ou au financement d'organismes privés. Il existe de nombreuses redevances en matière de transport qui ne sont pas prélevées par les administrations publiques mais par des sociétés privées, en contre partie des services offerts par ces sociétés (pour la mise à disposition d'infrastructures privées par exemple). Les taxes et redevances présentées dans cette section ne reprennent que les prélèvements à destination des pouvoirs publics. Les prélèvements à destination d'organismes privés ne sont pas comptabilisés dans les recettes publiques issues des activités de transport.

Le relevé des différents postes de taxes, droits et redevances a été effectué auprès de nombreux intervenants, principalement auprès des SPF Mobilité et Transports et SPF Finances, des Régions flamande et wallonne et des gestionnaires privés. Les TER de l'ICN fournissent également des informations utiles, essentiellement pour la TVA non déductible sur les services de transport et le matériel de transport.

Pour analyser les revenus publics issus des activités de transport, un inventaire des droits, taxes et redevances a été établi pour chaque mode. L'inventaire reprend d'une part des éléments de la fiscalité, comme les taxes de mise en

---

1. Concernant les marges de transport, notons que l'ICN envisage leur suppression à partir de 2005.

---

circulation, les taxes d'immatriculation, les taxes sur les autoradios ou les droits d'accises sur les carburants, mais aussi, d'autre part, des redevances liées à l'octroi de licences de transport, à l'organisation d'examens de conduite, à la délivrance de certificats divers.

Selon les modes, de fortes disparités sont observées quant à l'application des taxes et redevances. Ces différences s'expliquent en partie par la présence ou non, pour le mode considéré, de gestionnaires privés des infrastructures. Les modes dont les infrastructures sont gérées par des gestionnaires privés engendrent des redevances qui n'entrent pas dans les recettes publiques et qui n'apparaissent donc pas dans cette section. Ces redevances sont pourtant réellement supportées par les usagers des infrastructures et sont recensées dans les dépenses des agents.

En ce qui concerne la fiscalité transport, on observe également de fortes inégalités entre les modes. La TVA sur les services de transport et sur l'achat de matériel de transport est un exemple frappant de ces dissemblances. En effet, certains produits ou services de transport bénéficient de taux réduits, voir même d'exonération. Cette situation engendre une forme implicite de subsidiation des services de transport de ces modes comparativement aux autres.

En annexe (voir annexe F), un rappel relatif à la législation fiscale en matière de transport présente de manière succincte la règle générale ainsi que les particularités en fonction des services de transport, des activités de transport et du matériel de transport (TVA et droits d'accise essentiellement).

Pour la répartition des taxes et redevances entre les secteurs institutionnels, nous développons des clefs en fonction de l'objet de la taxe. Nous nous basons sur la flotte de véhicules selon la personnalité juridique du propriétaire, sur les dépenses réalisées par les différents agents, etc. Ces choix sont réalisés au cas par cas, en fonction de la méthode d'application de la taxe et des informations disponibles.

La même logique est poursuivie afin de répartir les taxes entre le transport pour compte propre et le transport pour compte de tiers (nombre de véhicules ou investissements selon la branche d'activité...).

Les taxes et redevances sont également réparties entre le transport de marchandises et le transport de personnes selon des critères de pertinence et sur base de facteurs d'imputation construits à nouveau sur base d'éléments très diversifiés en fonction de la taxe étudiée (parc de véhicules utilitaires, nombre d'immatriculations de véhicules servant au transport de marchandises ou au transport de personnes, production,...).





## Comparaison intermodale des comptes satellites des transports

### A. La dépense totale pour le transport

En 2000, la dépense totale pour le transport s'élève à 53,5 milliards d'euros. Ce montant correspond à 22 % du PIB à prix courants<sup>1</sup>. Pour rappel, la dépense totale (DT) est composée de la dépense courante intérieure (DC) et de la dépense en capital brute (DKb), desquelles est soustraite la consommation de capital fixe des entreprises (CCF)<sup>2</sup>.

**TABLEAU 1 - Dépense totale pour le transport en 2000, à prix courants (en millions d'euros et en pourcentage)**

	DC		DKb		(-) CCF		DT	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Route	29 807	56	12 232	23	(-) 467	-1	41 572	78
TCPL	1 100	2	407	1	(-) 194	0	1 312	2
Fer	2 448	5	1 416	3	(-) 668	-1	3 195	6
Flu	339	1	264	0	(-) 46	0	558	1
Mar	2 365	4	415	1	(-) 88	0	2 692	5
Air	3 918	7	879	2	(-) 591	-1	4 206	8
Total	39 977	75	15 613	29	(-) 2054	-4	53 536	100

DC : dépense courante, DKb : dépense en capital brute, CCF : consommation de capital fixe, DT : dépense totale.

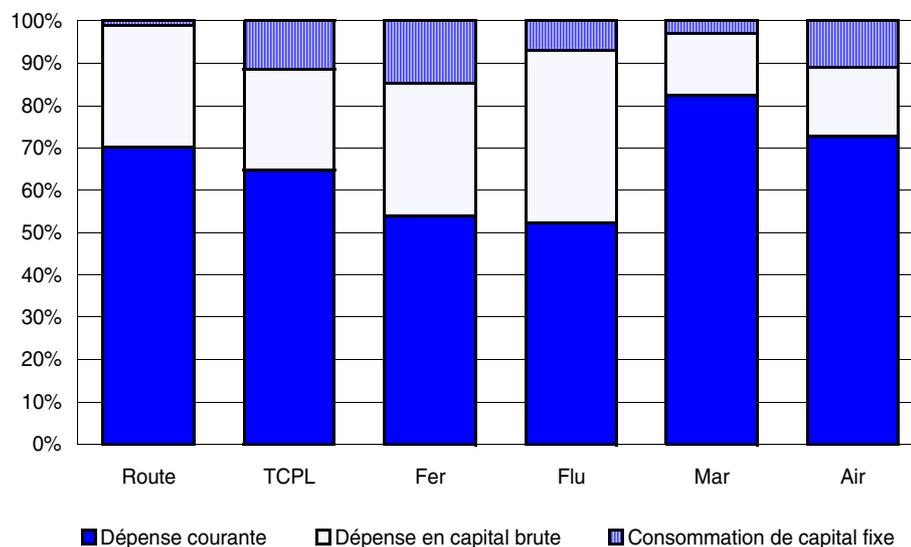
Tous modes de transport confondus, la dépense courante correspond aux trois quarts de la dépense totale pour le transport, et sa composante « transport routier » représente à elle seule plus de la moitié des dépenses totales pour le transport. La dépense en capital brute représente quant à elle près de 30 % de la dépense totale de transport.

La contribution de chacune des composantes à la dépense totale de transport est variable selon les modes. Ainsi, la part de la dépense courante est supérieure à la moyenne pour les modes TCPL, aérien et maritime, où elle représente entre 80 % et 90 % de la dépense totale. Pour le mode fluvial, la dépense courante est par contre inférieure à la moyenne puisqu'elle ne s'élève qu'à 61 % de la dépense totale. La part de la dépense en capital brute est quant à elle supérieure à la moyenne pour les modes ferroviaire et fluvial (respectivement 44 % et 47 % de la dépense totale) tandis qu'elle ne représente que 15 % pour le maritime. Enfin, notons l'importance de la consommation de capital fixe pour les modes TCPL,

1. Contrairement aux comptes nationaux, les tableaux emplois-ressources ne font pas l'objet de révisions. Afin d'effectuer des comparaisons cohérentes, nous nous basons sur la valeur du PIB à prix courants estimée dans les comptes nationaux de 2000.
2. Pour plus de détails, voir section III point B sous-section 2.

ferroviaire et aérien. A l’opposé, pour la route, la part de la consommation de capital fixe dans la dépense totale est peu élevée (1 %).

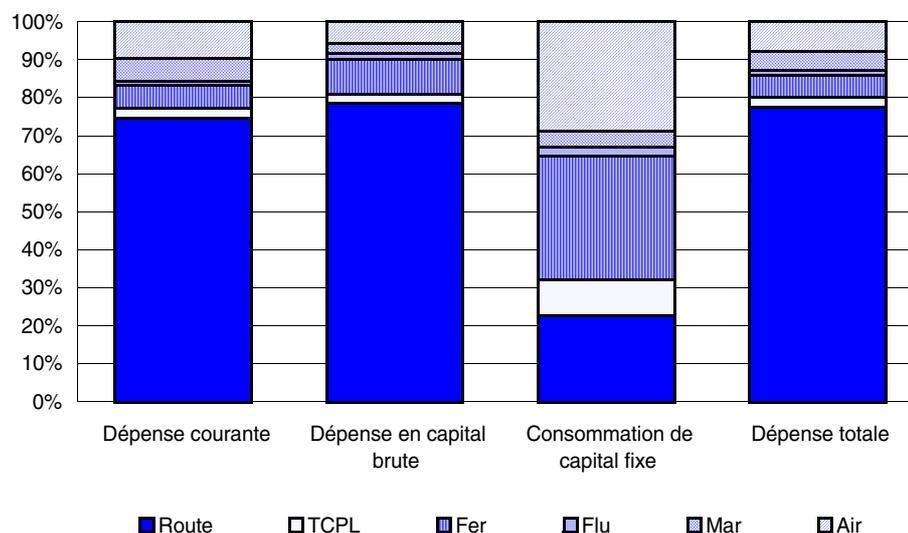
**FIGURE 1 - Contribution des différentes composantes de la dépense à la dépense totale selon le mode en 2000 (en pourcentage)**



La consommation de capital fixe prise en compte se résume essentiellement à la consommation de capital fixe liée aux investissements qui donnent lieu à un service payant. L’utilisation du réseau routier étant gratuite, la consommation de capital fixe qui y est liée n’est pas prise en compte.

La part du transport routier dans la dépense totale de transport s’élève à 78 % en 2000. Quatre cinquièmes des dépenses totales de transport sont donc consacrés exclusivement à ce mode, le dernier cinquième étant réparti de manière variable entre les autres modes -TCPL, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien. La prépondérance du transport routier caractérise toutes les composantes de la dépense totale.

**FIGURE 2 - Contribution des différents modes de transport aux composantes de la dépense totale en 2000 (en pourcentage)**



Cette suprématie du mode routier au sein des dépenses de transport s'explique par l'importance de ce mode à la fois dans le cadre du transport de personnes, mais également dans le cadre du transport de marchandises. En effet, en Belgique, en matière de transport de marchandises, 77 % des tonnes-kilomètre sont transportées via la route ; pour le transport de personnes, la voiture représente 85 % des passagers-kilomètre<sup>1</sup>.

## 1. Evolution de la dépense totale sur la période 1995-2000

Au cours de la période 1995-2000, les dépenses totales de transport ont connu un taux de croissance de 25 %, évolution légèrement supérieure à celle du PIB à prix courants sur la même période (22 %). De grandes disparités existent néanmoins selon les modes. Les dépenses pour les modes TCPL, ferroviaire et fluvial ont connu des taux de croissance faibles, allant de 4 à 9 % tandis que les dépenses pour les transports maritime et aérien ont évolué de manière spectaculaire, respectivement 102 % et 95 % sur la même période. Les dépenses pour le mode routier ont cru entre 1995 et 2000 à un rythme légèrement moins soutenu que le PIB, soit 21 % en cinq ans.

Ces taux de croissance étant estimés à prix courants, il convient de souligner qu'ils combinent à la fois des effets de volumes et des effets de prix<sup>2</sup>.

**TABLEAU 2 - Dépense totale de transport et taux de croissance sur la période 1995 à 2000, à prix courants**  
(en millions d'euros et en pourcentage)

	1995	2000	Taux de croissance 1995-2000
Route	34 488	41 572	21 %
TCPL	1 251	1 312	5 %
Fer	3 070	3 195	4 %
Flu	514	558	9 %
Mar	1 333	2 692	102 %
Air	2 158	4 206	95 %
Total	42 814	53 536	25 %

L'évolution modérée de la dépense totale pour la route s'explique par la faible croissance de la dépense courante sur la période (14 %), à cause de la légère réduction de la demande des entreprises pour les services de transport routier pour compte de tiers. Cependant, cette situation est compensée par l'augmentation des dépenses des entreprises pour le transport routier pour compte propre. D'autre part, le solde extérieur s'est fortement réduit, suite à une forte augmentation des importations de services de transport routier de marchandises entre 1995 et 2000. La croissance de la dépense en capital brute pour la route est quant à elle souste-

1. Pour plus de détails sur les statistiques de transport, voir la base de données transport développée par le BFP à la demande du SPF Mobilité et Transports : [http://www.plan.be/databases/database\\_det.php?lang=fr&TM=27&IS=79&ID=14&DB=TRANSP](http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=27&IS=79&ID=14&DB=TRANSP).
2. Les comptes satellites sont exprimés à prix courants car leur principale source d'information, les TER de l'ICN, sont eux-mêmes estimés à prix courants. Le passage des TER de prix courants à des prix constants impliquerait un surcroît de travail lourd et complexe dont l'intérêt est jugé insuffisant par l'ICN pour être mis en oeuvre.

nue sur la période, notamment par les investissements des Communes dans le réseau routier.

Pour le TCPL, la faible évolution de la dépense totale est due à la faiblesse combinée de la croissance de la dépense courante et de la dépense en capital. Du côté de la dépense courante, on observe principalement une légère baisse de la dépense des entreprises et des ménages pour les services de transport offerts par les sociétés de TCPL<sup>1</sup>. La dépense en capital des sociétés de TCPL a elle aussi connu une réduction entre 1995 et 2000.

Du côté du transport ferroviaire, la faiblesse de la croissance de la dépense totale est causée d'une part par la réduction des subventions de fonctionnement des administrations publiques (compensée toutefois par une forte augmentation des dépenses pour les services ferroviaires des entreprises et des ménages) et, d'autre part, par une réduction importante des investissements des administrations publiques. Néanmoins, la dépense en capital de la SNCB ayant nettement augmenté sur la période 1995 à 2000, les investissements pour le rail sont restés relativement stables sur la période.

Pour le transport fluvial, la croissance ténue de la dépense totale est provoquée par une chute des dépenses des entreprises pour les services de transport fluvial (- 16 %).

La forte croissance des dépenses pour le maritime correspond à une explosion (+ 122 %) des dépenses des entreprises pour les services de transport maritime (pour compte de tiers mais également pour compte propre). La dépense des ménages pour ces services a quant à elle fortement diminué sur la période. L'impact de cette diminution est cependant très faible puisque ce poste ne représente pas une fraction importante de la dépense totale pour le maritime. D'autre part, on observe une augmentation marquée des investissements des ports maritimes entre 1995 et 2000. Ces derniers ont quasiment doublé sur la période. Enfin, la réduction de la consommation de capital fixe tend également à renforcer la croissance de la dépense totale.

La dépense totale de l'aérien est soutenue par l'ensemble des secteurs institutionnels. Les dépenses des ménages pour les services de transport aérien ont presque doublé entre 1995 et 2000, les dépenses des entreprises ont augmenté de près de 60 % et les dépenses courantes de la Région wallonne ont également favorisé l'évolution positive de la dépense totale pour l'aérien (augmentation de 35 % des dépenses de personnel du MET pour l'activité aérienne). Du côté des investissements, les investissements de la Région wallonne et de la Région flamande pour les infrastructures aéroportuaires ont évolué de 30 % sur la période 1995-2000 tandis que les dépenses en capital de BIAC, de l'aéroport de Liège et de Charleroi ont fait exploser les dépenses des gestionnaires privés d'infrastructures (+ 114 % sur 5 ans).

---

1. Les informations issues des sociétés de TCPL ne confirment pas les résultats des TER. De plus, ces derniers ont subi des changements structurels au niveau des branches et produits de transport, notamment via la création d'une branche spécifique pour les activités de transport en commun public local. Ces modifications seront introduites dans les TER de 2005.

## 2. Répartition de la dépense totale selon la source de financement

La dépense totale de transport est financée par les trois secteurs institutionnels, à savoir les ménages, les entreprises et les administrations publiques ; ainsi que par le reste du monde.

En 2000, les entreprises supportent 42 % de la dépense totale pour le transport, les ménages 39 % et les administrations publiques 17 %. Le solde extérieur correspond à 2 % de cette dépense totale.

**TABLEAU 3 - Sources de financement de la dépense totale de transport en 2000, à prix courants**  
(en millions d'euros et en pourcentage)

	Ménages		Entreprises		Admin. Publ.		Solde extérieur		Total	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Route	19 660	47	16 067	39	5 909	14	-64	0	41 572	100
TCPL	278	21	160	12	874	67	0	0	1 312	100
Fer	523	16	749	23	1 842	58	81	3	3 195	100
Flu	98	17	176	32	279	50	4	1	558	100
Mar	34	1	1 726	64	308	11	625	23	2 692	100
Air	332	8	3 540	84	66	2	269	6	4 206	100
Total	20 925	39	22 417	42	9 278	17	915	2	53 536	100

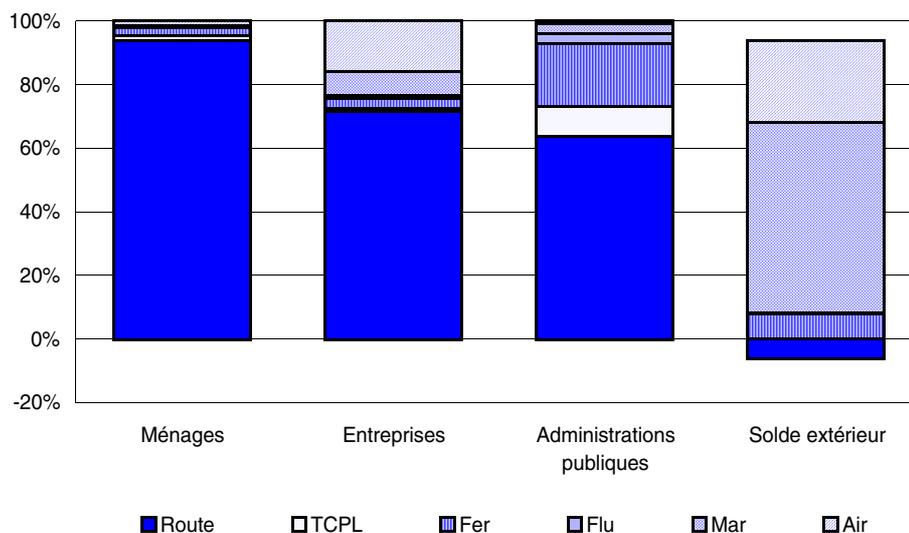
La part financée par chaque secteur institutionnel et par le reste du monde diffère fortement d'un mode de transport à un autre. Pour les modes TCPL, ferroviaire et fluvial, les administrations participent plus largement au financement de la dépense totale de transport que pour les autres modes. Pour les modes aérien et maritime, les entreprises assument la majeure partie de la dépense totale de transport<sup>1</sup>. Le maritime se distingue des autres modes de transport par l'importance du solde extérieur. Quant au mode routier, ce sont les ménages qui effectuent la plus grande part des dépenses totales, principalement sous forme de dépenses d'utilisation de véhicules propre. Néanmoins, les entreprises réalisent elles aussi un pourcentage important des dépenses totales pour le mode routier.

Le mode routier accapare la majeure partie de la dépense totale de chaque secteur institutionnel. En 2000, les dépenses pour le transport routier représentent 94 % de la dépense totale des ménages, 72 % de la dépense totale des entreprises et 64 % de celle des administrations publiques.

Pour les autres modes, notons que les dépenses de transport aérien représentent 16 % de la dépense totale des entreprises, les dépenses pour le mode ferroviaire comptent pour 20 % de la dépense totale des administrations publiques et celles du TCPL pour 9 %.

1. Pour le mode maritime, le financement de la dépense totale de transport par les entreprises est cependant nettement moins important que dans le cadre du mode aérien.

**FIGURE 3 - Contribution des différents modes de transport à la dépense totale selon les secteurs institutionnels en 2000 (en pourcentage)**



### 3. Répartition de la dépense totale par type de transport et infrastructure

La dépense totale pour le transport peut également être allouée selon sa finalité : le transport de voyageurs, le transport de marchandises ou les infrastructures<sup>1</sup> de transport. Dans ce dernier cas, il s'agit de dépenses d'entretien et d'investissements en infrastructures.

En 2000, le transport de personnes représente près des trois quarts de la dépense totale de transport, soit 72 %; le transport de marchandises représente quant à lui 16 % de la dépense totale pour le transport et les dépenses d'infrastructures 12 %.

A nouveau, la répartition varie selon les modes. Logiquement, les dépenses réalisées dans le cadre des modes TCPL, ferroviaire, routier et aérien sont effectuées principalement pour le transport de personnes, tandis que le transport de marchandises est dominant pour les modes fluvial et maritime. Pour le fluvial et le ferroviaire, les dépenses d'infrastructures sont très importantes. En ce qui concerne les dépenses d'infrastructures pour le mode fluvial, précisons qu'une partie de ces dépenses n'est pas relative aux activités de transport mais à la maintenance des eaux<sup>2</sup>. Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations permettant de distinguer les dépenses relatives à chacune de ces activités. Il faut dès lors garder à l'esprit que les dépenses en infrastructures du mode fluvial présentées dans les CST sont surestimées.

1. Les dépenses d'infrastructures sont réparties entre le transport de voyageurs et de marchandises lorsque leur usage pour l'un et l'autre est clairement identifié. Lorsque nous ne disposons pas d'information en la matière, ces dépenses ne sont pas réparties entre les deux types de transport.  
 2. Il s'agit par exemple de travaux visant à réduire le risque d'inondations ou de travaux permettant l'épuration des eaux usées.

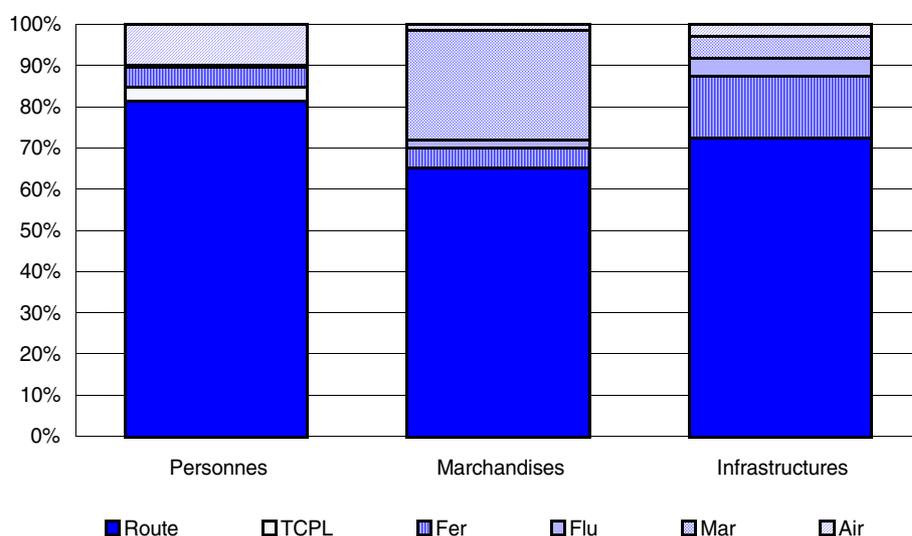
**TABLEAU 4 - Dépense totale de transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2000, à prix courants (en millions d'euros et en %)**

	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Total	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Route	31 322	75	5 624	14	4 626	11	41 572	100
TCPL	1 313	100	0	0	0	0	1 312	100
Fer	1 830	57	404	13	962	30	3 195	100
Flu	109	20	175	31	273	49	558	100
Mar	58	2	2 295	85	339	13	2 692	100
Air	3 893	93	133	3	180	4	4 206	100
Total	38 525	72	8 632	16	6 381	12	53 536	100

A nouveau, le transport routier est prépondérant, quel que soit l'activité de transport concernée. En effet, les dépenses pour le mode routier représentent, en moyenne, 81 % des dépenses pour le transport de personnes, 65 % du transport de marchandises et 73 % des dépenses d'infrastructures.

En ce qui concerne les autres modes, le maritime représente 27 % des dépenses pour le transport de marchandises. Le ferroviaire représente 15 % des dépenses d'infrastructures et 5 % des dépenses pour le transport de personnes et de marchandises. L'aérien compte pour 10 % du transport de personnes et le TCPL pour 3 %. Toutes les dépenses du TCPL sont consacrées au transport de personnes<sup>1</sup>.

**FIGURE 4 - Contribution des différents modes de transport à la dépense totale selon la finalité de la dépense en 2000 (en pourcentage)**



1. Par hypothèse, les dépenses publiques d'infrastructures sont attribuées au transport de voyageurs puisqu'elles sont effectuées pour permettre aux sociétés de TCPL de répondre à leur mission de service public : le transport de personnes.

## B. La dépense courante pour le transport

La dépense courante intérieure pour le transport reprend les dépenses réalisées sur le territoire national par les résidents et les non résidents dans le domaine des transports. Elle comprend les coûts supportés par les ménages pour les services de transport et pour l'utilisation de leurs propres véhicules, les consommations intermédiaires de services de transport des entreprises, ainsi que les dépenses liées à l'utilisation de véhicules appartenant à l'entreprise<sup>1</sup> ainsi que les dépenses d'entretien des infrastructures des gestionnaires privés<sup>2</sup> et des administrations publiques.

En 2000, la dépense courante s'élève à 40 milliards d'euros. Comme nous allons le voir, le mode routier représente à lui seul 75 % de la dépense courante pour le transport.

### 1. Evolution de la dépense courante sur la période 1995-2000

Alors que les dépenses totales pour le transport évoluent en moyenne de 25 % sur la période 1995-2000, le taux de croissance de la dépense courante sur ces cinq années se chiffre à 21 %. Les dépenses courantes ont donc légèrement moins cru que l'ensemble des dépenses pour les transports. Il existe cependant quelques différences selon le mode considéré. En particulier, nous observons que pour les modes TCPL et ferroviaire, le taux de croissance de la dépense courante sur la période étudiée est supérieur au taux de croissance de la dépense totale (voir tableau 2).

Ces taux de croissance étant estimés à prix courants, il convient de souligner qu'ils combinent à la fois des effets de volumes et des effets de prix<sup>3</sup>.

**TABLEAU 5 - Dépense courante pour le transport et taux de croissance sur la période 1995 à 2000, à prix courants (en millions d'euros et en pourcentage)**

	1995	2000	Taux de croissance 1995-2000
Route	26 149	29 807	14 %
TCPL	984	1 100	12 %
Fer	2 109	2 448	16 %
Flu	324	339	5 %
Mar	1 288	2 365	84 %
Air	2 087	3 918	88 %
Total	32 940	39 977	21 %

1. Véhicules appartenant à l'entreprise ou loués par elle afin de se fournir à elle-même des services de transport.
2. Il s'agit des sociétés gestionnaires des infrastructures fluviales, maritimes et aériennes, à savoir les ports et aéroports.
3. Les comptes satellites sont exprimés à prix courants car leur principale source d'information, les TER de l'ICN, sont eux-mêmes estimés à prix courants. Le passage des TER de prix courants à des prix constants impliquerait un surcroît de travail lourd et complexe dont l'intérêt est jugé insuffisant par l'ICN pour être mis en oeuvre.

## 2. Répartition de la dépense courante selon la source de financement

Comme la dépense totale de transport, la dépense courante peut être étudiée selon les sources de financement : ménages, entreprises, administrations publiques et reste de monde.

Par rapport au financement de la dépense totale, nous observons une plus grande participation des entreprises au financement de la dépense courante, compensée par une moindre intervention des ménages (voir tableaux 3 et 6). En ce qui concerne les entreprises, les différences par rapport au financement de la dépense totale se font particulièrement sentir pour les modes de transport par voie d'eau ; tandis que pour les ménages, il s'agit des modes fluvial, routier et aérien.

**TABLEAU 6 - Sources de financement de la dépense courante pour le transport en 2000, à prix courants**  
(en millions d'euros et en pourcentage)

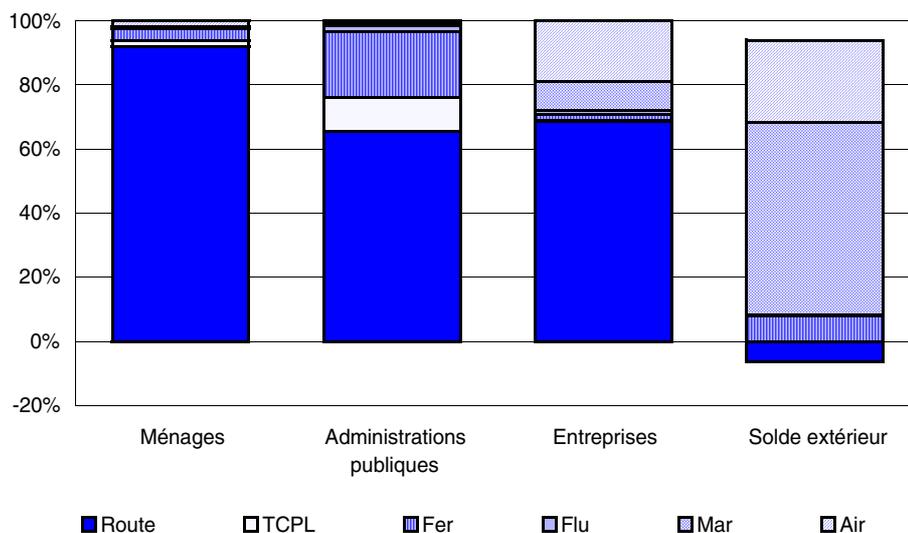
	Consommation finale				Consommation intermédiaire		Solde extérieur		Total DC	
	Ménages		Admin. Publ.		Entreprises		Mio €	%	Mio €	%
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%				
Route	13 025	44	4 703	16	12 144	41	-64	0	29 807	100
TCPL	278	25	730	66	91	8	0	0	1 100	100
Fer	523	21	1 493	61	351	14	81	3	2 448	100
Flu	42	12	133	39	159	47	4	1	339	100
Mar	34	1	59	3	1 646	70	625	26	2 365	100
Air	261	7	40	1	3 348	85	269	7	3 918	100
Total	14 163	35	7 159	18	17 739	44	915	2	39 977	100

DC : Dépense courante.

Les entreprises supportent 44 % de la dépense courante pour le transport, les ménages 35 % et les administrations publiques 18 %. La répartition entre les secteurs varie néanmoins sensiblement d'un mode à l'autre. Pour les modes aérien, maritime et fluvial, la dépense courante est principalement le fait des entreprises tandis que pour les modes TCPL et ferroviaire, ce sont les administrations publiques qui réalisent la majeure partie des dépenses courantes.

En moyenne, le mode routier représente 92 % des dépenses courantes de transport des ménages, 66 % de celles des administrations publiques et 68 % de celles des entreprises. Notons également l'importance du mode ferroviaire dans les dépenses courantes des administrations publiques (21 %) et celle de l'aérien dans les dépenses courantes des entreprises (19 %).

**FIGURE 5 - Contribution des différents modes de transport à la dépense courante selon les secteurs institutionnels en 2000 (en pourcentage)**



Analysons plus en détail la dépense courante de chacun des modes étudiés.

Dans le cadre du transport routier, les dépenses courantes des ménages sont quasiment exclusivement réservées à l'utilisation de véhicules privés. Les services de transport routier représentent à peine 1 % de la consommation finale des ménages. Les entreprises dépensent quant à elles pour moitié en services de transport routier pour compte propre et pour l'autre moitié en services de transport routier pour compte de tiers<sup>1</sup>. Les dépenses courantes des administrations se répartissent, par ordre d'importance, entre les dépenses d'entretien du réseau routier, les dépenses de personnel et les dépenses de police.

En ce qui concerne les TCPL, la dépense courante est principalement le fait des administrations publiques (66 %), sous forme de subventions à la production et de compensations pour tarifs sociaux. Les ménages et les entreprises réalisent uniquement des dépenses en services de transport régulier de voyageurs, pour respectivement 25 % et 8 % de la dépense courante.

Pour le rail, nous observons la même répartition de la dépense courante selon les sources de financement que pour les TCPL. Les administrations publiques en réalisent 61 % sous la forme de subventions de fonctionnement. Les ménages et les entreprises réalisent uniquement des dépenses courantes pour acheter des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

La dépense courante pour le fluvial est effectuée par les entreprises pour 47 %, dont la grande majorité correspond à des dépenses en services de transport fluvial pour compte de tiers. Les administrations publiques effectuent des dépenses courantes pour la gestion du réseau et offrent des subventions d'exploitation aux ports fluviaux. Ces dépenses correspondent pour une grande partie à des dépenses de personnel, et ensuite à des dépenses d'entretien des infrastructures

1. Au cours de la période 1995-2000, il y a une légère baisse des dépenses pour compte de tiers, compensée par une augmentation des dépenses pour compte propre.

fluviales<sup>1</sup>. Quant aux ménages, leurs dépenses courantes correspondent en quasi-totalité à des dépenses d'utilisation de bateaux de plaisance privés<sup>2</sup>.

Dans le cadre du transport maritime, les entreprises réalisent près des deux tiers de la dépense courante, principalement pour le transport maritime pour compte de tiers. Les dépenses courantes des administrations et des ménages sont extrêmement faibles. Notons l'importance du solde extérieur pour le transport maritime de marchandises (plus de 25 % de la dépense courante pour ce mode).

La dépense courante pour le mode aérien est effectuée pour plus des 4/5<sup>ème</sup> par les entreprises, principalement sous la forme de dépenses pour les services de transport aérien pour compte de tiers et pour une moindre part sous la forme de dépenses réalisées par les gestionnaires privés des aéroports. Le solde extérieur de l'aérien se chiffre à 7 % de la dépense totale.

### 3. Répartition de la dépense courante par type de transport et infrastructure

Le transport de personnes représente près des trois quarts des dépenses courantes pour le transport, le transport de marchandises 17 % et les infrastructures 11 %. En matière de dépense courante, les dépenses d'infrastructures correspondent aux dépenses d'entretien et de maintenance des réseaux et infrastructures de transport.

A nouveau, nous observons une grande disparité au niveau de la répartition entre les types de transport selon les modes. Les dépenses de certains modes sont plus largement consacrées au transport de personnes, comme les modes TCPL, ferroviaire, aérien et routier tandis que d'autres se concentrent davantage sur le transport de marchandises, à savoir les modes maritime et fluvial.

Nous constatons également l'importance des dépenses consacrées à la gestion des infrastructures pour le ferroviaire et le fluvial<sup>3</sup>, environ 30 % de la dépense courante.

Le transport de marchandises contribue davantage à la dépense courante qu'à la dépense totale tandis que la part des dépenses d'infrastructures est inférieure au sein des dépenses courantes comparativement à leur part dans les dépenses totales (voir tableaux 4 et 7).

- 
1. Comme nous l'avons déjà précisé, les dépenses d'infrastructures fluviales ne concernent pas exclusivement les activités de transport mais également les activités de maintenance des eaux (par exemple, minimisation du risque d'inondations).
  2. Par hypothèse, l'ensemble des bateaux de plaisance des ménages est attribué au mode fluvial.
  3. Pour rappel, les dépenses d'infrastructures fluviales ne concernent pas exclusivement les activités de transport mais également les activités de maintenance des eaux.

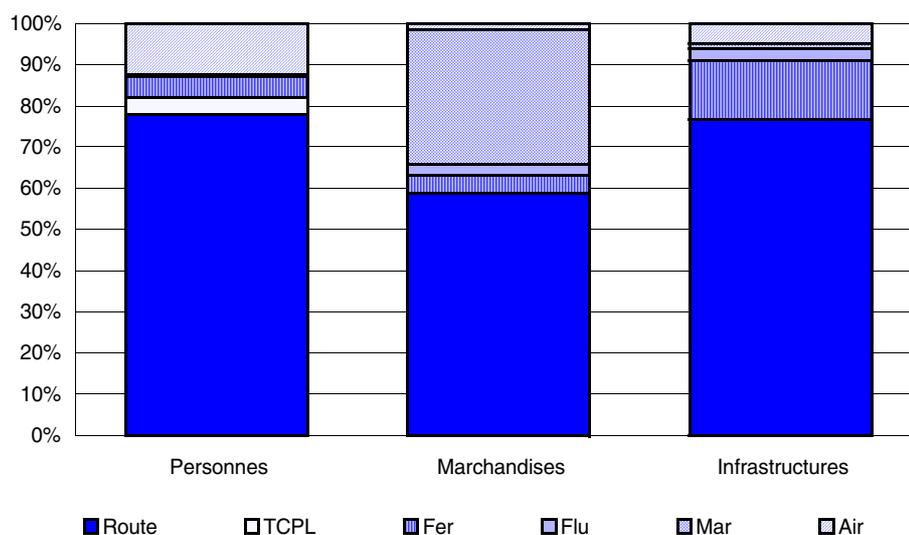
**TABLEAU 7 - Dépense courante pour le transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2000, à prix courants (en millions d'euros et en %)**

	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Total DC	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Route	22 376	75	4 012	13	3 420	11	29 807	100
TCPL	1 100	100	0	0	0	0	1 100	100
Fer	1 506	62	315	13	627	26	2 448	100
Flu	52	15	159	47	128	38	339	100
Mar	56	2	2 245	95	64	3	2 365	100
Air	3 595	92	109	3	214	5	3 918	100
Total	28 685	72	6 840	17	4 452	11	3 9977	100

DC : Dépense courante.

La répartition de la dépense courante entre le transport de voyageurs, le transport de marchandises et les infrastructures montre également la prépondérance du mode routier. En effet, ce dernier représente 78 % des dépenses courantes pour le transport de personnes, 59 % des dépenses courantes pour le transport de marchandises et 77 % des dépenses d'entretien des infrastructures.

**FIGURE 6 - Contribution des différents modes de transport à la dépense courante selon la finalité de la dépense en 2000 (en pourcentage)**



Le mode TCPL correspond à 4 % des dépenses courantes pour le transport de personnes, l'aérien à 13 % et le ferroviaire à 5 %. Ce dernier mode compte aussi pour 14 % des dépenses d'entretien des infrastructures. Quant au transport maritime, il représente 33 % des dépenses courantes pour le transport de marchandises.

## C. La dépense en capital pour le transport

La dépense en capital se compose des dépenses d'investissements des agents résidents en matière de transport. Il s'agit des dépenses en capital des ménages, correspondant aux achats de véhicules et à la construction de garages par ce secteur<sup>1</sup>. La dépense en capital reprend également les dépenses d'investissements des entreprises productrices de services de transport pour compte de tiers ou pour compte propre, ainsi que les dépenses d'investissement en infrastructures des gestionnaires privés et des administrations publiques.

Afin d'éviter des doubles comptes lors du calcul de la dépense totale, en additionnant la dépense courante et la dépense en capital, il est nécessaire de retrancher la consommation de capital fixe de la dépense en capital brute, afin d'obtenir la dépense nette en capital. Nous présentons dans cette section la dépense en capital brute, la consommation de capital fixe étant uniquement retranchée lors du calcul final de la dépense totale.

La dépense en capital brute s'élève à 16 milliards d'euros en 2000. Cela correspond environ à près de 30 % de la dépense totale pour le transport. Encore une fois, nous constatons que les dépenses liées au mode routier sont prépondérantes.

### 1. Evolution de la dépense en capital sur la période 1995-2000

Les dépenses en capital pour le transport ont évolué plus rapidement que les dépenses totales en la matière. Sur la période 1995-2000, le taux de croissance de la dépense en capital pour le transport s'élève à 32 % à prix courants, contre 25 % pour la dépense totale. L'évolution plus marquée de la dépense en capital relativement à la dépense totale est principalement le fait des modes routier, fluvial, ferroviaire et dans une moindre mesure, le TCPL. Les modes maritime et aérien enregistrent par contre un taux de croissance de leur dépense en capital nettement moins élevé que le taux de croissance de leur dépense totale.

Ces taux de croissance étant estimés à prix courants, il convient de souligner qu'ils combinent à la fois des effets de volumes et des effets de prix<sup>2</sup>.

- 
1. Les dépenses en construction de garages des ménages n'ont pu être identifiées. Une estimation de ces dépenses est néanmoins reprise au sein de la dépense courante des ménages sous la forme de location de garage imputée.
  2. Les comptes satellites sont exprimés à prix courants car leur principale source d'information, les TER de l'ICN, sont eux-mêmes estimés à prix courants. Le passage des TER de prix courants à des prix constants impliquerait un surcroît de travail lourd et complexe dont l'intérêt est jugé insuffisant par l'ICN pour être mis en oeuvre.

**TABLEAU 8 - Dépense en capital brute pour le transport et taux de croissance sur la période 1995 à 2000, à prix courants (en millions d'euros et en pourcentage)**

	1995	2000	Taux de croissance 1995-2000
Route	9 032	12 232	35 %
TCPL	375	407	9 %
Fer	1 240	1 416	14 %
Flu	213	264	24 %
Mar	369	415	13 %
Air	636	879	38 %
Total	11 864	15 613	32 %

## 2. Répartition de la dépense en capital selon la source de financement

La dépense en capital peut être analysée selon les sources de financement : d'une part, nous retrouvons les usagers des infrastructures, les ménages et les entreprises, et d'autre part, les gestionnaires des infrastructures, répartis entre les administrations publiques et les gestionnaires privés.

En 2000, la dépense en capital est supportée à plus de 80 % par les usagers des infrastructures, à savoir les entreprises et les ménages, qui se partagent équitablement cette dépense (respectivement 41 % et 43 %).

Les ménages réalisent des dépenses en capital pour les modes routier, fluvial et aérien. Pour la route, la dépense en capital des ménages représente plus de la moitié de la dépense en capital de ce mode. Le financement de la dépense en capital par les entreprises est relativement plus important pour les modes de transport TCPL, ferroviaire et aérien. Quant aux gestionnaires des infrastructures, leur dépense en capital compte pour un peu plus de 15 % de la dépense en capital, et ce sont les administrations publiques qui en supportent la quasi totalité. En réalité, les gestionnaires privés ne sont présents que dans trois modes de transport, le fluvial, le maritime et l'aérien. Dans le cadre du transport fluvial, leurs dépenses en capital sont extrêmement faibles<sup>1</sup>. Par contre, pour le mode maritime, elles représentent près de 20 % de la dépense en capital pour ce mode, et, pour le mode aérien, les gestionnaires privés supportent 30 % des dépenses en capital du transport aérien. Quant aux administrations publiques, leurs interventions sont supérieures à 50 % de la dépense en capital pour les modes de transport par voie d'eau (transport fluvial et maritime), et entre 25 % et 35 % pour le TCPL et le ferroviaire.

1. En 2000, la dépense en capital des gestionnaires privés des infrastructures fluviales s'élève à 1,8 millions d'euros.

**TABLEAU 9 - Sources de financement de la dépense en capital brute pour le transport en 2000, à prix courants**  
(en millions d'euros et en pourcentage)

	Usagers des infrastructures				Gestionnaires d'infrastructures				Total DKb	
	Ménages		Entreprises		Entreprises		Admin. Publ.		Mio €	%
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%		
Route	6 636	54	4 390	36	0	0	1 206	10	12 232	100
TCPL*	0	0	263	65	0	0	144	35	407	100
Fer**	0	0	1 066	75	0	0	349	25	1 416	100
Flu	55	21	61	23	2	1	146	55	264	100
Mar	0	0	89	21	78	19	248	60	415	100
Air	71	8	515	59	267	30	26	3	879	100
Total	6 762	43	6 385	41	347	2	2 120	14	15 613	100

DKb : Dépense en capital brute.

\* Pour le mode TCPL, les sociétés STIB, TEC et De Lijn sont considérées comme des entreprises utilisatrices du réseau.

\*\* Pour le mode ferroviaire, nous avons choisi de présenter la SNCB comme une entreprise utilisatrice du réseau, bien qu'elle soit aussi chargée de la gestion des infrastructures.

Reprenons plus en détail la dépense en capital de chaque mode de transport étudié.

Dans le cadre du mode routier, la dépense en capital brute des ménages concerne l'achat de voitures. Les investissements des entreprises sont effectués pour  $\frac{1}{4}$  pour le transport pour compte de tiers et pour  $\frac{3}{4}$  pour le transport pour compte propre. Les dépenses en capital des administrations publiques sont consacrées quasi exclusivement aux infrastructures routières.

La dépense en capital des sociétés TEC, STIB et De Lijn représente la majeure partie de la dépense en capital pour le TCPL. Ces sociétés consacrent  $\frac{1}{4}$  de leurs investissements en matériel de transport. Les administrations réalisent à la fois des investissements directs et des transferts en capital vers les entreprises de TCPL.

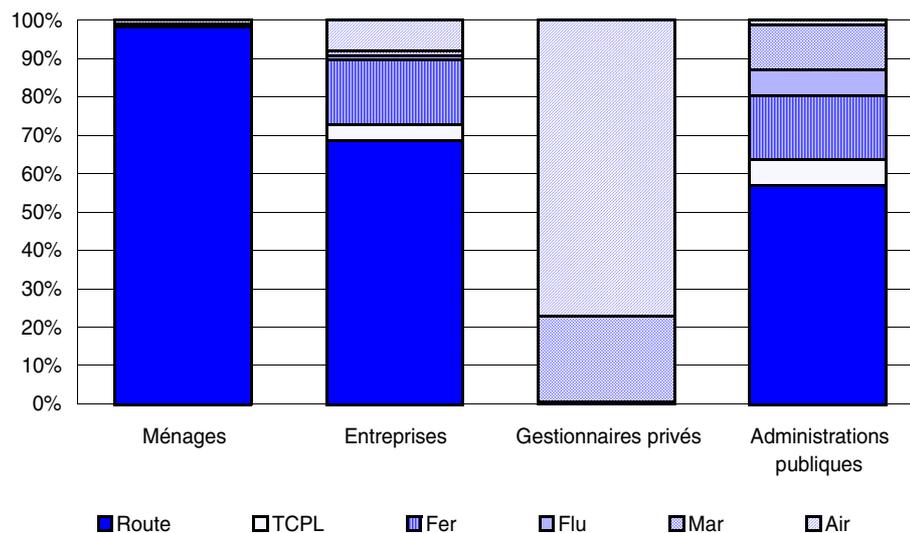
Pour le mode ferroviaire, la SNCB réalise  $\frac{3}{4}$  des investissements, dont un tiers en matériel ferroviaire roulant. Les administrations investissent à la fois en infrastructures ferroviaires et en matériel roulant ferroviaire (respectivement 95 % et 5 %).

En ce qui concerne la dépense en capital du fluvial, les administrations en effectuent plus de la moitié, via des investissements dans les ports fluviaux et les voies navigables intérieures. Il s'agit d'investissements et de subventions régionales et européennes. Le solde de la dépense en capital pour le fluvial se répartit équitablement entre les ménages et les entreprises, sous forme principalement de produits de la construction navale. Pour l'année 2000, le transport pour compte de tiers représente près de 90 % des investissements réalisés par les entreprises.

Les dépenses d'investissements maritimes incombent principalement à la Région flamande, qui investit au niveau des ports maritimes et des accès maritimes. Ces investissements représentent plus de la moitié des investissements pour le mode maritime. Les gestionnaires privés des ports maritimes en réalisent  $\frac{1}{5}$ <sup>ème</sup>. Il s'agit, par ordre d'importance, des ports d'Anvers, Zeebrugge, Gand et Ostende. Enfin, la dépense en capital des entreprises se répartit de manière égale entre le transport maritime pour compte de tiers et pour compte propre.

Pour le mode aérien, les entreprises effectuent plus de la moitié des dépenses en capital, quasi essentiellement pour le transport aérien pour compte de tiers. Les dépenses en capital des gestionnaires privés des aéroports représentent près d'un tiers des dépenses d'investissement pour l'aérien. Ces dépenses sont pour 95 % le fait de BIAC et Belgocontrol, et pour les 5 % restants des aéroports régionaux. La part des dépenses en capital des ménages et des administrations dans le cadre du transport aérien est minime.

**FIGURE 7 - Contribution des différents modes de transport à la dépense en capital selon les secteurs institutionnels en 2000 (en pourcentage)**



Quelle que soit la source de financement de la dépense en capital, le mode routier est prépondérant. Il représente en moyenne 98 % de la dépense en capital des ménages, 69 % de celle des entreprises utilisatrices du réseau routier et 57 % des dépenses d'investissements des administrations publiques. Il n'y a pas d'entreprises privées chargées de gérer les infrastructures pour ce mode ; cette tâche étant sous l'entière responsabilité des administrations publiques. Le mode TCPL représente quant à lui 4 % des dépenses en capital des entreprises utilisatrices des infrastructures (via les dépenses des sociétés TEC, De Lijn et STIB) et 7 % des dépenses d'investissement des administrations. La part du transport ferroviaire dans la dépense en capital des entreprises utilisatrices des infrastructures s'élève à 17 % (via les dépenses de la SNCB). Ce mode représente également 16 % de la dépense en capital des administrations. D'autre part, les administrations publiques consacrent 7 % de leur dépense en capital au mode fluvial. Le maritime représente 22 % des dépenses en capital des sociétés privées gestionnaires des infrastructures (les ports maritimes) et l'aérien 77 % de leurs dépenses en capital (les aéroports). Ce dernier mode équivaut également à 8 % de la dépense en capital des entreprises utilisatrices des infrastructures.

### 3. Répartition de la dépense en capital par type de transport et infrastructure

Le transport de personnes représente 70 % de la dépense en capital de transport en 2000. La dépense en capital consacrée au transport de marchandises et la dépense en capital liée aux infrastructures représentent chacune 15 %. Les investissements consentis dans le domaine des transports sont donc concentrés sur le transport de voyageurs, et plus spécifiquement sur le transport routier de voyageurs.

Les dépenses en capital du mode TCPL sont totalement dédiées au transport de voyageurs<sup>1</sup>. La dépense en capital des modes de transport par voie d'eau (fluvial et maritime) est quant à elle fortement dirigée vers les dépenses d'investissements en infrastructures. Les investissements en infrastructures représentent près de 25 % des dépenses en capital du mode ferroviaire et plus de 30 % de celles du mode aérien. En 2000, la part de la dépense en capital consacrée au transport de marchandises est la plus élevée pour les modes maritime et fluvial.

**TABLEAU 10 - Dépense en capital brute pour le transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2000, à prix courants (en millions d'euros et en pourcentage)**

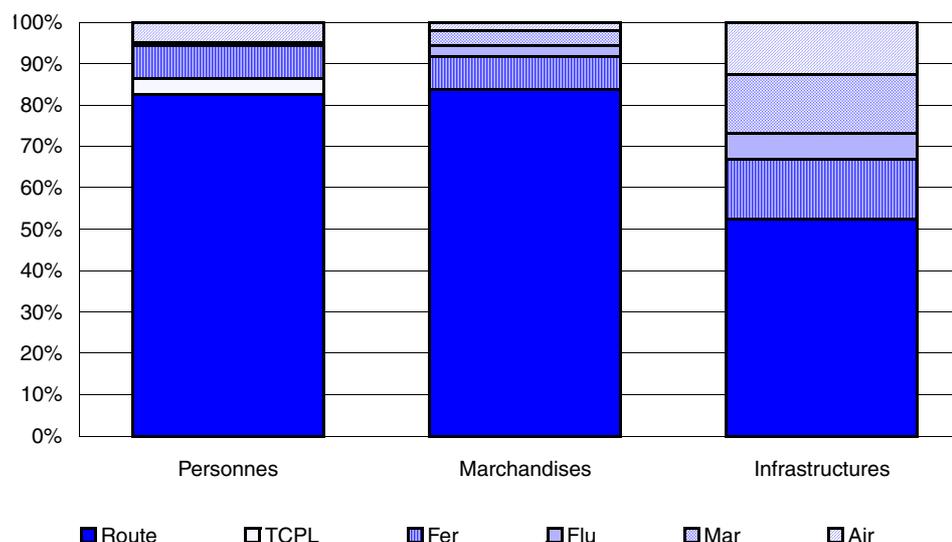
	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Total DKb	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Route	9 020	74	2 005	16	1 206	10	12 232	100
TCPL	407	100	0	0	0	0	407	100
Fer	892	63	189	13	335	24	1 416	100
Flu	58	22	59	22	146	55	264	100
Mar	3	1	88	21	324	78	415	100
Air	537	61	49	6	293	33	879	100
Total	10 917	70	2 391	15	2 304	15	15 613	100

DKb : Dépense en capital brute.

La dépense en capital répartie selon la finalité (transport de personnes, transport de marchandises ou infrastructures) montre une nouvelle fois la dominance du mode routier par rapport aux autres modes. En ce qui concerne la dépense en capital pour le transport de personnes, le mode routier en représente 83 %, le ferroviaire 8 % et l'aérien 5 %. La dépense en capital pour le transport de marchandises correspond principalement au mode routier (84 %); le transport ferroviaire en représente 8 %. Les dépenses d'investissements en infrastructures sont réparties de manière moins inégale entre les modes de transport. Néanmoins, le mode routier en représente toujours plus de la moitié (52 %); les modes maritime et ferroviaire comptent pour environ 15 % chacun, l'aérien pour 13 % et enfin le fluvial pour 6 %.

1. Les administrations publiques dépensent 53 millions d'euros en 2000 pour l'aménagement des voiries pour le passage des TCPL, pour l'aménagement des gares, etc. Pour rappel, ces dépenses sont attribuées au transport de voyageurs puisqu'elles permettent aux sociétés de TCPL de répondre à leur mission de service public : le transport de personnes.

**FIGURE 8 - Contribution des différents modes de transport à la dépense en capital selon la finalité de la dépense en 2000 (en pourcentage)**



#### D. Les taxes et redevances liées au transport

Cette section reprend l'ensemble des taxes et redevances liées au transport et perçues par les pouvoirs publics. Ces informations sont tout d'abord présentées selon le secteur institutionnel qui les paie et ensuite selon le type de transport (transport de marchandises, transport de voyageurs et dépenses d'infrastructures) auquel ces taxes se rapportent. Ces taxes sont réparties en deux catégories, d'une part la TVA supportée par les agents<sup>1</sup>, et d'autre part l'ensemble des autres taxes et redevances payées par les secteurs institutionnels dans le cadre des transports. Ce dernier poste est composé d'éléments très diversifiés et propres à chaque mode de transport<sup>2</sup>.

Par ailleurs, précisons que les taxes, droits et redevances liés aux transports qui ne sont pas prélevés pour financer des administrations publiques ne sont pas repris ici<sup>3</sup>.

Pour rappel, les CST ne reprennent pas les coûts externes des transports. Il s'agit de coûts engendrés par les usagers des transports mais non supportés par eux. Ces coûts concernent principalement la santé, la congestion et l'environnement. L'introduction des coûts externes se fera dans une phase ultérieure. Elle complètera l'information fournie par les CST, particulièrement pour les modes générant de nombreuses externalités.

1. Pour les entreprises, il s'agit uniquement de la TVA non déductible.
2. Pour le mode routier, il s'agit par exemple aussi bien des taxes de mise en circulation, des taxes sur les autoradios et des accises sur les carburants que des amendes pour infraction de roulage ou des suppléments au montant des primes d'assurance automobile. Pour le mode aérien, ce poste comprend, entre autres, les taxes de mise en circulation des aéronefs, les redevances pour les certificats de navigabilité ou pour participer aux examens de pilote privé ou professionnel...
3. Par exemple, les droits d'inscription aux examens du permis de conduire routier prélevés par le GOCA ne sont pas repris ; ni les taxes « en route » prélevées par Eurocontrol auprès des usagers des voies aériennes belges.

Enfin, soulignons que les subsides accordés aux activités de transport par les pouvoirs publics ne sont pas repris au sein de cette section sur les taxes et redevances perçues par les pouvoirs publics. Dans les CST, les subsides sont comptabilisés dans les dépenses des administrations publiques.

## 1. Répartition des taxes et redevances selon la source de financement

Le tableau 11 présente les taxes et redevances payées par les différents secteurs institutionnels, par type de taxe et par mode de transport en 2000.

**TABLEAU 11 - Taxes et redevances liées au transport en 2000 par secteur institutionnel, à prix courants**  
(en millions d'euros et en pourcentage)

	TVA				Autres taxes et redevances (PPC)				Total taxes et redevances			
	Mén	Entr	AP	Total	Mén	Entr	AP	Total	Mén	Entr	AP	Total
Route	2 788	390	533	3 710	3 323	2 358	0	5 681	6 111	2 748	533	9 392
TCPL	16	2	11	29	0	0	0	0	16	2	11	29
Fer	30	6	58	93	0	0	0	0	30	6	58	93
Flu	16	1	31	47	1	4	0	5	17	5	31	52
Mar	0	1	41	42	0	0	0	0	0	1	41	42
Air	14	3	5	21	0	3	0	3	14	6	5	25
Total	2 863	403	678	3 943	3 324	2 366	0	5 690	6 187	2 769	678	9 633
%	30	4	7	41	35	25	0	59	64	29	7	100

Mén : Ménages, Entr : Entreprises, AP : Administrations publiques.

PPC : Poste pas complet.

La TVA représente environ 40 % des recettes publiques issues des activités de transport, et les autres taxes 60 %.

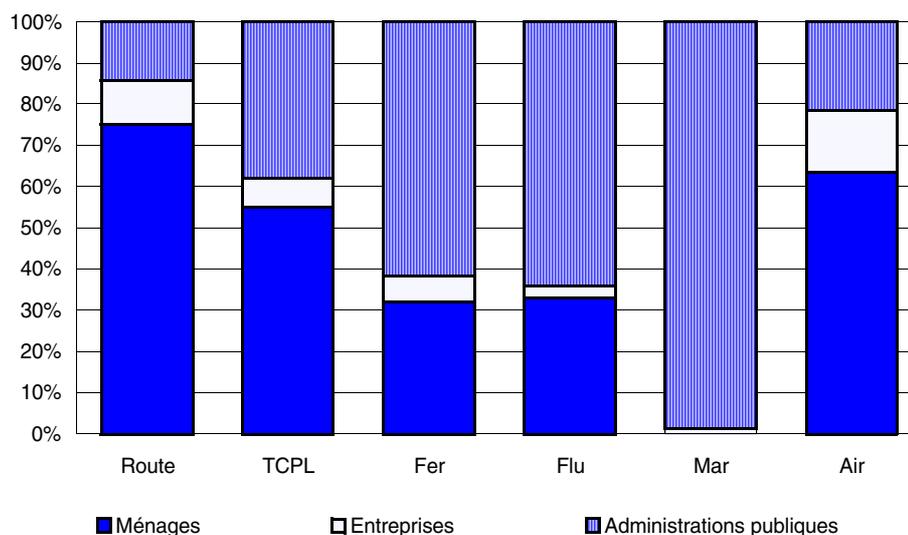
Le mode routier présente les montants les plus conséquents en matière de taxes et redevances. Ce dernier compte pour 97 % de l'ensemble des taxes et redevances payées dans le cadre des transports. Les modes ferroviaire et fluvial contribuent chacun à hauteur de 1 % aux taxes des transports.

Les ménages supportent la majeure partie des taxes sur les transports. Les taxes et redevances payées par ce secteur représentent 64 % des taxes et redevances de transport en 2000, viennent ensuite les entreprises (29 %) puis les administrations publiques (7 %). Les administrations ne supportent que de la TVA non déductible<sup>1</sup>.

Pour rappel, les entreprises contribuent le plus à la dépense totale, à hauteur de 42 %, contre 39 % pour les ménages. Le poids de la fiscalité ne suit pas la répartition de la dépense totale entre les secteurs institutionnels. Plus concrètement, les ménages supportent une taxation plus lourde par unité de dépense totale que les entreprises.

1. Nous faisons l'hypothèse que le matériel de transport des administrations publiques est attribué au secteur des entreprises réalisant du transport pour compte propre. Les autres taxes liées à ces véhicules sont donc reprises au compte des entreprises.

**FIGURE 9 - Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes de TVA selon le mode en 2000 (en pourcentage)**



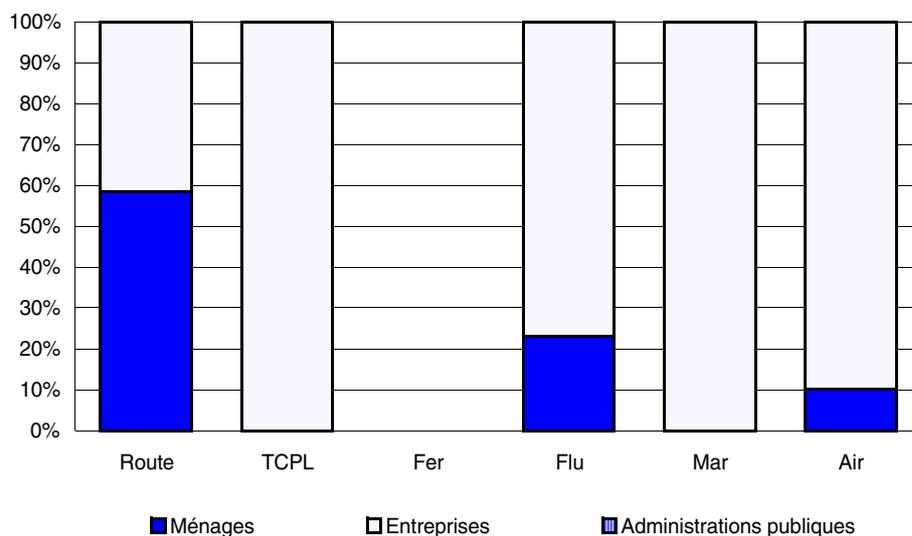
La TVA se répartit comme suit entre les secteurs institutionnels : 73 % pour les ménages, 10 % pour les entreprises et 17 % pour les administrations publiques. La TVA déboursée par les entreprises est généralement déductible, ce qui explique la faiblesse des dépenses de TVA des entreprises. Rappelons cependant que pour certaines entreprises, la déductibilité de la TVA n'est pas permise, c'est le cas des administrations publiques<sup>1</sup> et de la plupart des associations (culturelles, sportives, politiques,...). D'autre part, pour certains produits, la déductibilité est limitée. En matière de transport, cette dernière réglementation vise principalement les achats de voitures de société et les consommations intermédiaires qui y sont liées (carburant, entretien, assurance...). Notons cependant que les voitures servant au transport rémunéré de voyageurs ne sont pas concernées par la limitation de la déductibilité. Les entreprises de la branche transport routier ne sont donc pas visées par cette mesure<sup>2</sup>. Cette limitation de la déductibilité de la TVA implique un taux moyen de TVA non déductible sur les voitures personnelles nettement plus élevé que sur les autres véhicules routiers. La TVA non déductible sur le matériel de transport des modes non routiers est quant à elle extrêmement faible. Ceci s'explique une nouvelle fois par les particularités de la réglementation TVA en matière de transport. En effet, alors que les achats de voitures sont soumis à une limitation de la déductibilité de la TVA, les achats de bateaux, avions et matériel ferroviaire sont généralement exonérés de TVA.

En ce qui concerne les services de transport, la réglementation de la TVA est également différenciée selon le mode et le type de transport (personnes et marchandises). Les services de transport maritime et aérien de voyageurs sont ainsi exonérés de TVA. Les services de transport de personnes des autres modes ne sont pas exonérés mais bénéficient néanmoins d'un taux réduit de 6 % comparativement aux services de transport de marchandises, taxés au taux plein normal, à savoir 21 %, et ce, quel que soit le mode de transport considéré.

1. Comme nous l'avons expliqué, les dépenses de services de transport et de matériel de transport pour compte propre des administrations sont reprises au compte des entreprises.  
 2. Pour plus de détails sur la législation fiscale en matière de transport, voir annexe F.

La TVA se rapporte pour 94 % au transport routier, pour 2 % au ferroviaire, et pour 1 % à chacun des autres modes. Seules les administrations publiques présentent des dépenses de TVA moins concentrées sur la route. Le mode routier représente tout de même 79 % de la TVA déboursée par les pouvoirs publics, le ferroviaire 9 %, le maritime 6 % et le fluvial 5 %.

**FIGURE 10 - Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes autres que la TVA selon le mode en 2000 (en pourcentage)**



Quant aux autres taxes, elles sont supportées par les ménages pour 58 % et pour 42 % par les entreprises. Comme nous l'avons préalablement expliqué, aucune taxe autre que la TVA n'est portée au compte des administrations publiques. Ces autres taxes sont donc réparties essentiellement entre les ménages et les entreprises. A nouveau, ces taxes se concentrent quasi exclusivement sur le transport routier.

Seul le mode ferroviaire ne présente aucune autre taxe. Certaines redevances ferroviaires ont néanmoins été introduites depuis 2000 ; il s'agit de redevances appliquées aux sociétés ferroviaires opérant sur le réseau belge.

Pour le TCPL, les entreprises supportent toutes les taxes autres que la TVA. Il s'agit de taxes routières supportées par les sociétés TEC, STIB et De Lijn. Ces informations ne sont pas complètes à l'heure actuelle<sup>1</sup>. Sur la base des informations dont nous disposons, nous pouvons déjà affirmer que les montants de taxes routières acquittées par ces sociétés sont faibles<sup>2</sup>. En réalité, ces sociétés bénéficient d'allègements fiscaux divers, sous forme d'exonérations (pour la taxe de mise en circulation des autobus par exemple) ou de réductions (sur les droits d'accise sur les carburants).

1. Les données dont nous disposons se rapportent à la société De Lijn et aux TEC du Hainaut, de Charleroi et de Namur-Luxembourg exclusivement. Les demandes relatives aux taxes routières supportées par les autres sociétés de TCPL sont en cours actuellement.
2. Au total, les redevances de toutes les sociétés de TCPL devraient atteindre à peine le million d'euros.

En ce qui concerne les taxes autres que la TVA, les entreprises en assument la totalité dans le cadre du transport maritime, 90 % dans l'aérien et près de 80 % dans le fluvial<sup>1</sup>.

Comparativement au mode routier, il existe relativement peu de redevances et taxes liées aux modes fluvial, maritime et aérien, qui rentrent dans les caisses de l'Etat. Néanmoins, il faut souligner la présence de gestionnaires privés, qui imposent leurs propres redevances aux utilisateurs des infrastructures. Ces prélèvements, parfois assez conséquents, ne sont néanmoins pas repris ici puisqu'il ne s'agit pas de recettes publiques. Rappelons que pour la route, les gestionnaires d'infrastructures sont uniquement représentés par les administrations publiques.

Dans le cas du transport routier, ce sont les ménages qui assument la majeure partie des autres taxes routières, avec 58 %, contre 42 % pour les entreprises. Les accises sur les carburants représentent près de 60 % des taxes routières autres que la TVA, la taxe de circulation 20 %. Notons que pour les modes non routiers, les accises sur les carburants sont réduites, voir inexistantes. Les transporteurs routiers professionnels bénéficient néanmoins de réductions d'accises sur leurs consommations de carburants. Les ménages et les entreprises supportent donc les accises principalement pour le mode routier, sur l'utilisation des voitures privées et des voitures de société.

## 2. Répartition des taxes et redevances par type de transport et infrastructure

Les taxes et redevances liées au transport s'appliquent principalement au transport de personnes. En effet, plus des trois quarts des taxes et redevances sur le transport sont appliquées au transport de personnes. Elles touchent ensuite le transport de marchandises (16 %) et enfin les infrastructures (7 %). Dans ce dernier cas, il s'agit uniquement de TVA.

Comparativement à la répartition de la dépense totale selon le type de transport, le transport de personnes est relativement plus taxé que le transport de marchandises par unité de dépense totale.

---

1. Pour rappel, par hypothèse, les taxes fluviales autres que la TVA supportées par les ménages concernent les bateaux de plaisance fluviaux mais également les bateaux de plaisance voyageant en mer. Ceci explique pourquoi il n'y a pas de taxes maritimes au compte des ménages.

**TABLEAU 12 - Taxes et redevances liées au transport en 2000 par type de transport, à prix courants**  
(en millions d'euros)

	TVA			Autres taxes et redevances (PPC)				Total taxes et redevances				
	Pers	March	Infras	Total	Pers	March	Infras	Total	Pers	March	Infras	Total
Route	3 068	146	496	3 710	4 330	1 351	0	5 681	7 398	1 498	496	9 392
TCPL	29	0	0	29	0	0	0	0	29	0	0	29
Fer	33	3	58	93	0	0	0	0	33	3	58	93
Flu	16	1	30	47	1	4	0	5	17	5	30	52
Mar	0	1	41	42	0	0	0	0	0	1	41	42
Air	14	0	7	21	3	0	0	3	17	0	7	25
Total	3 161	151	632	3 943	4 334	1 356	0	5 690	7 495	1 507	632	9 633
%	33	2	7	41	45	14	0	59	78	16	7	100

Pers : Personnes, March : Marchandises, Infrass : Infrastructures.

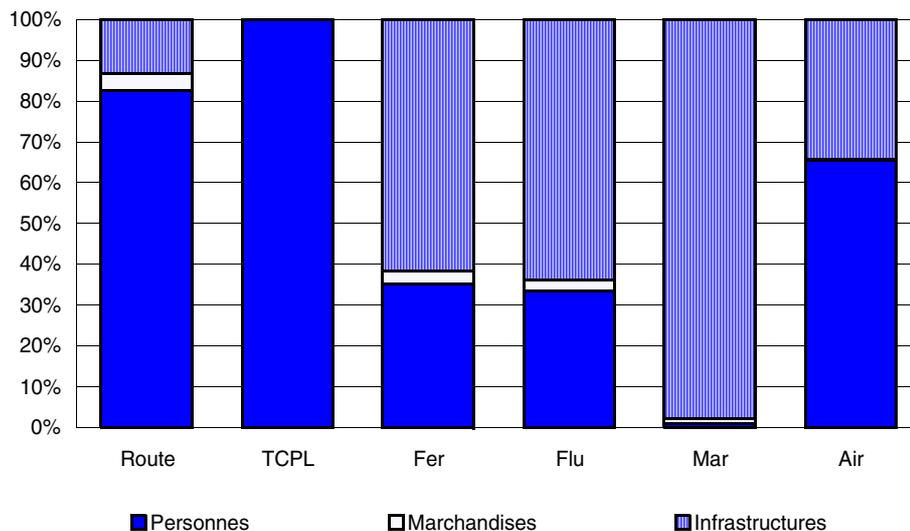
PPC : Poste pas complet.

Les taxes et redevances sur le transport de marchandises ne concernent quasiment que le transport routier, il en est de même pour le transport de personnes (99 % pour la route). En matière de taxes sur les infrastructures, les montants sont légèrement mieux répartis entre les modes : le routier représente néanmoins toujours près de 80 % des taxes sur les infrastructures, le ferroviaire compte pour 9 % et le maritime pour 6 %.

En 2000, la TVA se répartit comme suit : 80 % pour le transport de personnes, 4 % pour le transport de marchandises et 16 % sur les infrastructures. Malgré le taux préférentiel de TVA appliqué aux services de transport de personnes (entre 0 %<sup>1</sup> et 6 % selon les modes) comparativement aux services de transport de marchandises (21 %), la TVA est nettement plus importante pour le transport de personnes. Ceci s'explique par la faible part des dépenses de services de transport de personnes (pour compte de tiers) comparativement aux dépenses de transport de personnes pour compte propre. Ces dépenses de transport de personnes pour compte propre sont quant à elles parfois soumises à une législation fiscale nettement moins favorable que pour le transport de marchandises, comme nous l'avons expliqué pour les voitures de société (déductibilité de la TVA limitée).

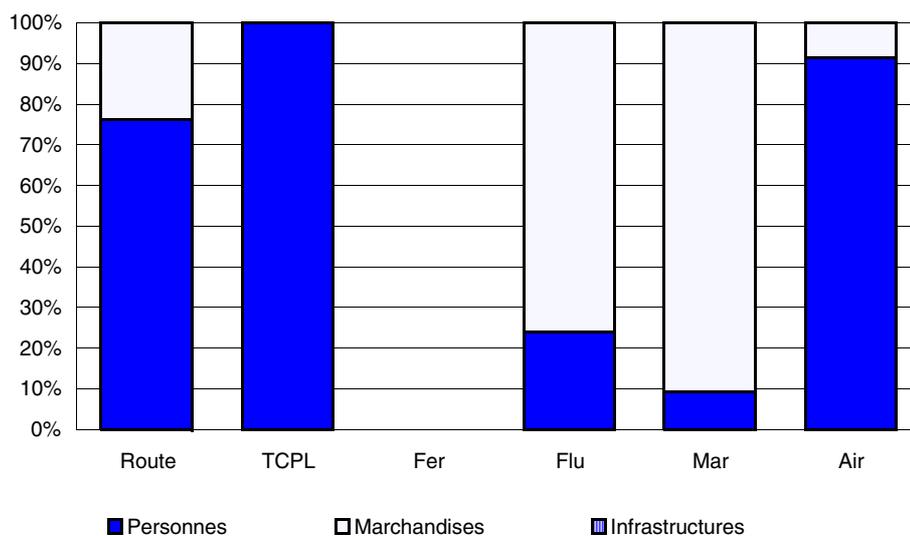
1. Transports maritime et aérien de passagers.

**FIGURE 11 - Répartition des recettes de TVA des différents modes selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en pourcentage)**



Les autres taxes se répartissent de la manière suivante : 76 % pour le transport de personnes et 24 % pour le transport de marchandises. Certaines de ces taxes sont spécifiques au transport de personnes, comme la cotisation de solidarité sur les voitures de société, d'autres se réfèrent essentiellement au transport de marchandises, comme l'Eurovignette. La dominance du mode routier et l'importance du parc de voitures personnelles (en nombre et en valeur) implique la part élevée des autres taxes sur le transport de personnes, même si bon nombre des prélèvements routiers s'appliquent tout autant aux véhicules utilitaires qu'aux véhicules pour le transport de personnes.

**FIGURE 12 - Répartition des recettes autres que la TVA des différents modes selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en pourcentage)**





## Les comptes satellites des transports par mode

Cette section offre une vision des CST par mode de transport. Les six sous-sections analysent la dépense totale ainsi que les grands postes de dépense et les taxes et redevances propres à chaque mode de transport. Les six modes étudiés sont les modes routier, TCPL, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

### A. Le compte satellite route

Le transport routier, analysé dans le cadre du compte satellite route (CSR), fait référence à l'ensemble des véhicules utilisant les infrastructures routières à l'exception des véhicules se déplaçant dans le cadre du transport en commun public local. Il regroupe un ensemble diversifié d'acteurs, d'activités et de gestionnaires.

En Belgique, les gestionnaires d'infrastructures sont les administrations publiques. A chaque niveau de pouvoir correspond une compétence en infrastructure routière. Les Régions s'occupent des routes régionales et des autoroutes, les provinces des routes provinciales et les communes des routes communales.

Nombre d'activités s'effectuent sur l'infrastructure routière, tant des services de transport marchands que non-marchands. Les services marchands regroupent pour l'essentiel les services de transport de marchandises et de voyageurs que les entreprises effectuent pour le compte d'un tiers.

Dans le cadre de la comptabilité nationale, le transport routier marchand est représenté par deux branches distinctes : la branche transport routier de marchandises (60C1) et la branche transport routier de voyageurs (60B1)<sup>1</sup>. Notons qu'une partie de la production de cette dernière branche concerne les services de transport régulier de voyageurs. Ces derniers font l'objet du compte satellite transport en commun public local et ne seront donc pas repris dans le compte satellite route. Les produits pris en compte dans le CSR sont les produits « taxis et location de véhicule avec chauffeur » (60B02) et « autre transport terrestre de voyageurs » (60B03) relatifs au transport routier de voyageurs. Pour le transport routier de marchandises, il s'agit des produits « autre transport terrestre de marchandises (courrier et déménagement inclus) » (60C01) et « location de camions avec chauffeur » (60C02). Quant au matériel de transport routier attribué au transport de voyageurs, il rassemble les produits « voitures particulières »

1. Depuis le 1er janvier 2008, les codes NACE des branches d'activité et des produits ont été modifiés. Pour plus de détails sur les nouveaux codes NACE, voir : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:393:0001:0039:FR:PDF>.

(34A02), « voitures particulière d'occasion » (34A03), « autobus et autocars » (34A04). Pour le transport de marchandises par route, il s'agit du produit 34A05, « véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques ».

En ce qui concerne les services non marchands, il s'agit principalement des services de transport de personnes que les ménages s'offrent à eux-mêmes et des services de transport de marchandises que les entreprises effectuent pour leur propre compte. Les services non marchands comprennent aussi les services de gestion et d'entretien du réseau routier réalisés par les administrations publiques. Les dépenses des entreprises pour le transport pour compte propre sont principalement basées sur les données de la branche en matière d'investissements en matériel de transport et sur les consommations intermédiaires liées à l'utilisation des véhicules routiers.

Le tableau 13 présente la dépense totale pour le transport routier. En 1995, elle s'élève à 34 milliards d'euros et à 42 milliards d'euros en 2000.

En 2000, les ménages ont dépensé quelque 11 milliards d'euros pour l'utilisation de leurs véhicules routiers. Les entreprises ont dépensé 12 milliards d'euros pour la production de services de transport routier pour compte propre et pour compte de tiers. La gestion du réseau routier représente environ 4 milliards d'euros pour les administrations publiques.

En matière d'investissements, les ménages ont effectué des achats de véhicules automobiles pour 5 milliards d'euros, tout comme les entreprises. Les administrations publiques ont investi dans les infrastructures routières pour près de 1 milliard d'euros.

**TABLEAU 13 - Compte satellite route (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	9 223,96	11 388,59
- Utilisation*		9 102,77	11 221,17
- Services de transport		121,19	167,42
CF administrations publiques	2	3 870,07	4 377,51
- Gestion du réseau		3 870,07	4 377,51
- Subvention aux transports		0,00	0,00
CI entreprises	3	11 081,39	12 083,10
- Transport pour compte de tiers		5 979,03	5 468,12
- Transport pour compte propre		5 102,36	6 614,98
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
Solde extérieur	4	390,07	- 64,15
Autres dépenses**	5	334,68	360,55
DC nationale hors TVA	6=1+2+3+5	24 510,10	28 209,75
DC intérieure hors TVA	7=6+4-5	24 565,49	27 785,06
TVA non déductible sur la DC	8	1 583,58	2 022,37
DC intérieure TVA comprise	9=7+8	26 149,07	29 807,43
DK			
Usagers des infrastructures	10	7 522,90	10 505,00
- Ménages		3 793,18	5 483,95
- Entreprises		3 729,72	5 021,05
Gestionnaires d'infrastructures	11	879,04	999,06
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
- Administrations publiques		879,04	999,06
DK hors TVA	12=10+11	8 401,94	11 504,06
TVA non déductible sur la DK	13	1 154,56	1 695,01
DK TVA comprise	14=12+13	9 556,50	13 199,07
Correction pour doubles comptes***	15	524,34	966,83
Consommation de capital fixe des entreprises	16	693,12	467,32
Dépense en capital nette	17=14-15-16	8 339,04	11 764,92
Dépense totale	18=17+9	34 488,11	41 572,35

Sources : Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale, Région wallonne, INS, TER (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

\* Location de garages comprise et taxes comprises, sauf TVA.

\*\* Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique.

\*\*\* Correction pour doubles comptes : reprend les investissements en matériel de transport routier des branches de location et de commerce de véhicules automobiles ainsi que ceux des branches de transport non routier, TVAC.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

Le tableau 14 présente les taxes et redevances perçues dans le cadre du transport routier. En 2000, ces taxes s'élevaient à 9,4 milliards d'euros. Près de 5,7 milliards proviennent des recettes des taxes autres que la TVA, à savoir les accises sur les carburants, les taxes de mise en circulation, les taxes de circulation, les taxes d'immatriculation, les taxes sur les autoradios, les eurovignettes, les amendes pour infraction de roulage, les cotisations de solidarité sur les voitures de société et les suppléments sur les primes d'assurance automobile. Ces taxes s'appliquent principalement au transport de personnes et sont acquittées essentiellement par les ménages.

**TABLEAU 14 - Taxes et redevances liées au mode routier (en millions d'euros, à prix courants)**

	1995	2000
TVA sur la dépense totale	2 730,84	3 710,51
TVA sur la dépense courante	1 583,59	2 022,38
TVA sur la dépense en capital	1 154,56	1 695,01
Correction pour doubles comptes	7,31	6,88
Total autres taxes	4 209,09	5 681,30
Accises & Cotisations énergie	2 344,04	3 375,93
Taxe de mise en circulation	184,20	208,80
Taxe de circulation	895,60	1 132,30
Taxe d'immatriculation	60,10	73,60
Supplément au montant des primes d'assurance automobile	416,50	446,10
Amendes pour infraction de roulage	79,50	124,17
Taxe sur les autoradios	65,70	82,47
Eurovignette	84,40	82,40
Cotisation de solidarité sur les voitures de société	0,00	58,10
Redevances pour délivrance du permis de conduire	0,00	0,00
Redevances pour l'organisation de formations diverses	0,00	0,03
Plaques commerciales	0,23	0,45
Certificats d'immatriculation	78,81	96,94
Licences pour le transport de marchandises	n.c.	n.c.
Licences pour le transport de personnes	n.c.	n.c.
Cartes de tachygraphe	0,00	0,00
Services ADR (marchandises dangereuses)	0,00	0,00
Total TVA incl.	6 939,92	9 391,80
Voyageurs	5 618,46	7 398,41
Marchandises	918,51	1 497,51
Infrastructures	402,96	495,87

Sources : SPF Economie, Région flamande, Région de Bruxelles-Capital, Région wallonne, INS, TER (ICN/BNB), COICOP (BNB), DIV, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

n.c. : non communiqué.

## B. Le compte satellite transport en commun public local

L'activité de transport en commun public local (TCPL) rassemble tous les moyens locaux de transport collectif de personnes, sur route et sur rail. Ces activités sont assurées par les sociétés De Lijn (Vlaamse Vervoermaatschappij), TEC<sup>1</sup> (Société de Transport en Commun de la Région wallonne) et STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles). Les Régions ont la responsabilité de l'organisation et de la gestion du transport en commun public local.

Les activités de la SNCB ne sont pas incluses dans ce compte puisqu'elles font l'objet d'un compte satellite propre, ses activités s'effectuant au niveau national. Quant au transport de voyageurs par taxi ou par autocar, non organisé pour la collectivité, il est exclu du présent compte et inclus dans le compte satellite route.

Les transports en commun en Région wallonne sont organisés autour de la Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT) qui comprend cinq TEC assurant certaines activités de manière indépendante : TEC Namur-Luxembourg, TEC Charleroi, TEC Liège-Verviers, TEC Hainaut et TEC Brabant Wallon. Les TEC organisent le transport de voyageurs par bus. De plus, le TEC Charleroi s'est vu adjoindre le métro de la capitale sociale wallonne, le M.L.C. (Métro Léger de Charleroi).

En Région bruxelloise, la STIB organise les activités du métro, des tramways et des bus et gère les infrastructures. La STIB et la Direction de l'Infrastructure des Transports en Commun au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) de la Région de Bruxelles-Capitale travaillent ensemble en vue de l'amélioration des infrastructures bruxelloises.

Les transports en commun en Région flamande se regroupent au sein de la Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM), plus connue sous le nom De Lijn. Cette société comprend 5 entités provinciales qui s'occupent des services quotidiens et des contacts avec les usagers. En ce qui concerne l'infrastructure, elle est également gérée par De Lijn. De Lijn et la Région flamande collaborent afin d'améliorer les infrastructures de transport en commun public local.

Dans la comptabilité nationale de 1995 et 2000, le transport en commun public local est repris au sein de la branche 60B1 « transport routier de voyageurs » et le produit caractéristique est le produit 60B01 « transport régulier de voyageurs ». Par hypothèse, le TCPL ne fait pas l'objet de transport pour compte propre.

Les TER de l'ICN constituent le principal input du CS TCPL. Néanmoins, les TER ont connu récemment de profonds changements dans la structuration des branches transport. Une nouvelle branche transport est apparue, qui isole l'activité des sociétés de transport en commun public local. Ce changement est très important pour l'élaboration des CST futurs. Après examen des hypothèses posées pour la construction de ces nouvelles données, celles-ci seront intégrées dans les CST pour l'année 2005 et suivantes. Elles devraient permettre une meilleure estimation des services de transport offerts par les sociétés de TCPL. Les CST 1995 et 2000 ne seront cependant pas modifiés car les TER de ces années ne seront pas adaptés à la nouvelle nomenclature.

---

1. Une remarque générale doit être formulée à propos de l'utilisation des noms TEC et SRWT. Lorsque nous utilisons l'appellation TEC, nous faisons référence aux cinq sociétés qui assurent le transport en commun public local. Lorsque nous utilisons l'appellation SRWT, nous faisons référence à la société qui chapeaute les cinq TEC.

Le tableau 15 présente la dépense totale pour le TCPL. En 2000, elle s'élève à 1,3 milliards d'euros, dont 1,1 milliards en dépense courante. Les administrations publiques réalisent la majorité de la dépense courante, tandis que ce sont les entreprises<sup>1</sup> qui réalisent les dépenses les plus importantes en matière d'investissement.

Les dépenses courantes des administrations publiques se présentent sous la forme de subventions aux services de transport des TCPL. Les transferts courants versés par les Régions aux sociétés TEC, STIB et De Lijn permettent de financer les frais liés à leur mission de service public, à savoir les tarifs sociaux (subventions pour les 65 ans et plus et subventions pour le transport scolaire de l'enseignement spécial) et les subventions d'exploitations, utilisées entre autres pour le financement des réductions accordées aux familles nombreuses.

**TABLEAU 15 - Compte satellite transport en commun public local (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	268,98	262,55
- Utilisation		0,00	0,00
- Services de transport		268,98	262,55
CF administrations publiques	2	540,09	730,13
- Gestion du réseau		0,00	0,00
- Subvention aux transports		540,09	730,13
CI entreprises	3	154,22	89,46
- Transport pour compte d'autrui		154,22	89,46
- Transport pour compte propre		0,00	0,00
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
DC intérieure hors TVA	4=1+2+3	963,29	1 082,14
TVA non déductible sur la DC	5	20,49	17,43
DC intérieure TVA comprise	6=4+5	983,78	1 099,57
DK			
Usagers des infrastructures	7	268,09	262,97
- Ménages		0,00	0,00
- Entreprises (TEC, STIB, De Lijn*)		268,09	262,97
Gestionnaires d'infrastructures	8	102,08	132,56
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
- Administrations publiques		102,08	132,56
DK hors TVA	9=7+8	370,17	395,52
TVA non déductible sur la DK	10	4,39	11,00
DK TVA comprise	11=9+10	374,57	406,52
Consommation de capital fixe des entreprises	12	107,59	194,09
Dépense en capital nette	13=11-12	266,98	212,43
Dépense totale	14=9+13	1 250,75	1 312,00

Sources : De Lijn, STIB, SRWT, TEC, TER (ICN/BNB), AED, AWV, Région flamande, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

\* Les sociétés STIB, TEC et De Lijn sont considérées comme des entreprises utilisatrices du réseau.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

1. Il s'agit uniquement des dépenses en capital des sociétés TEC, STIB et De Lijn.

Le tableau 16 présente les taxes et redevances du TCPL. Ces dernières se résument quasi exclusivement à de la TVA non déductible payée sur les services de transport offerts par les TCPL, sur les dépenses courantes des entreprises et sur les dépenses en capital des administrations publiques.

Les autres taxes payées par les sociétés de TCPL sont principalement des taxes routières. Elles ne sont que très partiellement évaluées car nous ne disposons pas encore de toutes les informations nécessaires pour estimer ce poste dans sa globalité<sup>1</sup>. Néanmoins, nous pouvons déjà avancer que ces dernières sont minimes, étant donné que les TCPL bénéficient de nombreuses exonérations et réductions en matière de taxes routières (exonération de la taxe de mise en circulation des autobus, par exemple).

**TABLEAU 16 - Taxes et redevances liées au mode transport en commun public local**  
(en millions d'euros, à prix courants)

	1995	2000
TVA sur la dépense courante	20,49	17,43
TVA ménages (services de TCPL)	16,14	15,75
TVA administrations publiques	0,00	0,00
TVA entreprises (services de TCPL)	4,35	1,68
TVA sur la dépense en capital	4,39	11,00
TVA usagers (sociétés de TCPL)	0,00	0,00
TVA gestionnaires (administrations publiques)	4,39	11,00
TVA sur la dépense totale	24,88	28,43
- Ménages	16,14	15,75
- Entreprises	4,35	1,68
- Administrations publique	4,39	11,00
Autres taxes (PPC)	0,19	0,26
- Ménages	0,00	0,00
- Entreprises (sociétés de TCPL)	0,19	0,26
- Administrations publique	0,00	0,00
Total	25,07	28,69
- Ménages	16,14	15,75
- Entreprises	4,54	1,94
- Administrations publique	4,39	11,00

Sources : De Lijn, STIB, SRWT, TEC, TER (ICN/BNB), Région flamande, SPF Finances et SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.  
PPC : Poste pas complet.

1. A ce jour, ces estimations ne reprennent que les taxes et redevances routières supportées par les sociétés TEC Hainaut, Namur-Luxembourg et Charleroi et la société De Lijn. Les demandes adressées aux autres sociétés de TCPL sont en cours.

## C. Le compte satellite ferroviaire

Le compte satellite ferroviaire (CSFer) reprend les dépenses effectuées en matière de transport ferroviaire par les différents agents, qu'ils soient usagers ou gestionnaires. En 1995 et 2000, le transport ferroviaire était du ressort d'un seul intervenant, la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB). Le CSFer s'en tient donc à l'ancienne structure en place durant les deux années étudiées. La SNCB a reçu des pouvoirs publics deux missions de service public : le transport de voyageurs en service intérieur et l'infrastructure ferroviaire. De manière synthétique, la SNCB s'occupe des activités d'exploitation, de gestion et de production du transport ferroviaire.

Les activités d'exploitation des services de transport ferroviaire rassemblent le transport national et international de voyageurs ainsi que le transport de marchandises.

Le transport national de voyageurs est organisé et géré par la SNCB seule. En tant que mission de service public, il est également subsidié par les pouvoirs publics. Le transport international de voyageurs est organisé en collaboration avec les sociétés ferroviaires étrangères. Dans le cadre du transport de marchandises, la SNCB, au travers de son opérateur de transport ferroviaire B-CARGO, exploite ses lignes pour le transport de marchandises et pour la logistique nécessaire à ce transport.

En 1995, l'activité de transport de messagerie faisait partie intégrante de la SNCB. Progressivement, et particulièrement à partir de 1999, l'activité de transport de messagerie s'est développée en intégrant tous les modes de transport. Ce développement a été réalisé par l'acquisition de filiales qui ont constitué le Groupe ABX LOGISTICS. En 2000, l'activité d'ABX sur le territoire belge (ABX Belgium) faisait encore partie de la SNCB. Ce n'est qu'en septembre 2003 que cette activité a rejoint le groupe ABX LOGISTICS.

Quant aux activités de support de la SNCB, elles peuvent se regrouper en deux grandes catégories : la gestion et la production. Les activités de gestion font référence à la gestion du patrimoine, du réseau ainsi que des conducteurs et du matériel des trains. Ces activités sont gérées par la SNCB seule, subsidiée par les pouvoirs publics. Les activités de production comprennent la maintenance de l'infrastructure, l'entretien des locomotives, automotrices et voitures et la maintenance des wagons.

Il n'y a pas de transport ferroviaire pour compte propre, par hypothèse. Au sein de la comptabilité nationale, le transport ferroviaire correspond à la branche d'activité 60A1. Les produits caractéristiques sont les produits « transport ferroviaire interurbain de voyageurs » (60A01) et « transport ferroviaire de marchandises (courrier exclu), poussage ou remorquage ferroviaire » (60A02). Le matériel de transport spécifique au rail correspond quant à lui au produit 35A02 « matériel ferroviaire roulant ».

Le tableau 17 présente la dépense totale pour le transport ferroviaire. En 1995, la dépense totale pour ce mode s'élève à 3,1 milliards d'euros et à 3,2 milliards d'euros en 2000. Les administrations publiques réalisent la plupart des dépenses courantes tandis que la société SNCB effectue la majorité de la dépense en capital<sup>1</sup>,

1. Entre 1995 et 2000, on observe un transfert des dépenses en capital des administrations publiques vers la SNCB elle-même. Au total, la dépense en capital reste relativement stable entre 1995 et 2000.

sous la forme d'investissements en infrastructures ou en matériel de transport ferroviaire. Les ménages ont quant à eux dépensé 345 millions d'euros en titres de transport ferroviaire en 1995. En 2000, ces dépenses s'élèvent à 494 millions d'euros.

La dépense courante des administrations correspond à des subsides permettant à la SNCB de faire face aux contraintes qui lui sont imposées en matière de tarification et de service universel. Ces subventions publiques permettent de couvrir notamment la gratuité et les réductions tarifaires des 6-12 ans, des seniors et des jeunes étudiants.

**TABLEAU 17 - Compte satellite ferroviaire (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	344,63	493,84
- Utilisation		0,00	0,00
- Services de transport		344,63	493,84
CF administrations publiques	2	1 541,95	1 492,52
- Gestion du réseau		0,00	0,00
- Subvention aux transports		1 541,95	1 492,52
CI entreprises	3	141,45	346,42
- Transport pour compte d'autrui		141,45	346,42
- Transport pour compte propre		0,00	0,00
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
Solde extérieur	4	57,01	80,53
Autres dépenses*	5	24,19	27,29
DC nationale hors TVA	6=1+2+3+5	2 052,22	2 360,07
DC intérieure hors TVA	7=6+4-5	2 085,04	2 413,31
TVA non déductible sur la DC	8	23,66	34,56
DC intérieure TVA comprise	9=7+8	2 108,70	2 447,87
DK			
Usagers des infrastructures	10	747,96	1 204,69
- Ménages		0,00	0,00
- Entreprises (SNCB***)		747,96	1 204,69
Gestionnaires d'infrastructures	11	436,24	291,92
- Gestionnaires privés		0,00	0,00
- Administrations publiques		436,24	291,92
DK hors TVA	12=10+11	1 184,20	1 496,60
TVA non déductible sur la DK	13	47,79	58,62
DK TVA comprise	14=12+13	1 231,99	1 555,23
Consommation de capital fixe des entreprises	15	279,15	668,28
Correction pour doubles comptes**	16	-8,34	139,42
Dépense en capital nette	17=14-15-16	961,18	747,53
Dépense totale	18=17+9	3 069,88	3 195,40

Sources : SNCB, TER (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

\* Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique.

\*\* Correction pour doubles comptes entre les investissements de la SNCB et ceux des administrations publiques TVAC.

\*\*\* Nous avons choisi de présenter la SNCB comme une entreprise utilisatrice du réseau, bien qu'elle soit aussi chargée de la gestion des infrastructures.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

Le tableau 18 reprend les taxes issues de transport ferroviaire. Elles se résument à la TVA non déductible sur les services de transport ferroviaire, sur les dépenses en capital de la SNCB et des administrations publiques. La TVA sur les investissements représente deux tiers de l'ensemble des taxes issues du ferroviaire, supportée en majeure partie par les administrations. La TVA sur la dépense courante correspond principalement à la TVA sur les services de transport consommés par les ménages. Des taxes ferroviaires sont apparues après 2000. Elles se résument à des redevances liées à l'octroi de licences d'entreprises ferroviaires et de certificats de sécurité. La législation en la matière subit actuellement à nouveau des modifications.

**TABLEAU 18 - TVA liée au mode ferroviaire (en millions d'euros, à prix courants)**

	1995	2000
TVA sur la dépense courante	23,66	34,56
TVA ménages (services de la SNCB)	20,71	29,63
TVA administrations publiques	0,00	0,00
TVA entreprises (services de la SNCB)	2,95	4,93
TVA sur la dépense en capital	47,79	58,62
TVA usagers (SNCB*)	3,36	1,10
TVA gestionnaires (administrations publiques)	44,42	57,52
TVA sur la dépense totale	71,44	93,18
- Ménages	20,71	29,63
- Entreprises	6,31	6,03
- Administrations publique	44,42	57,52

Sources : SNCB, TER (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

\* Nous avons choisi de présenter la SNCB comme une entreprise utilisatrice du réseau, bien qu'elle soit aussi chargée de la gestion des infrastructures.

## D. Le compte satellite fluvial

Le compte satellite fluvial (CSFlu) regroupe l'ensemble des dépenses réalisées dans le cadre des activités de transport fluvial et couvre les services de transport réalisés sur voies fluviales. Les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les ports et par les Régions. Les ports gèrent les infrastructures portuaires et les Régions les voies fluviales.

L'activité de transport fluvial fait référence à la fois à des activités de fret et à des activités touristiques. Ces dernières sont néanmoins beaucoup moins importantes que les activités de transport de fret.

Depuis 1993, les ports et voies d'eaux belges ont été régionalisés. Ce sont les Régions qui ont la responsabilité d'administrer, d'exploiter et de gérer les voies fluviales et les infrastructures portuaires. Toutefois, la plupart d'entre elles délèguent l'exploitation et la gestion des zones portuaires à des autorités portuaires.

En Région de Bruxelles-Capitale, la société régionale « Port de Bruxelles » s'occupe des infrastructures portuaires, mais également des voies fluviales - il y a 14 kilomètres de voies fluviales en territoire bruxellois.

En Région wallonne, le transport fluvial est organisé par la Direction Générale des Voies Hydrauliques. La gestion des ports est coordonnée par les « Ports Autonomes », au nombre de quatre en Wallonie<sup>1</sup>. Ce sont des organismes d'intérêt public qui ont la responsabilité des zones portuaires et des zones industrielles qui y sont attachées. Cependant, la Région wallonne ne délègue pas ses compétences en matière de voies fluviales ; elle reste l'autorité compétente. En ce qui concerne le tourisme fluvial et les ports de plaisance de Wallonie, la Région s'occupe des infrastructures flottantes et le Commissariat Général au Tourisme des infrastructures et superstructures au sol. L'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN) assure la promotion du tourisme fluvial. De plus, il organise la concertation entre les acteurs de la navigation fluviale wallonne.

En ce qui concerne le transport fluvial en Flandre, les voies fluviales sont directement gérées par la Région. Elle compte également 4 ports. Cependant, ceux-ci ne sont pas repris au sein du compte satellite fluvial. Leurs dépenses sont comptabilisées dans le compte satellite maritime.

En résumé, cinq ports -le Port de Bruxelles et les quatre Ports Autonomes de Wallonie- sont comptabilisés dans le compte satellite fluvial ainsi que les ports de plaisance et l'ensemble des voies fluviales du pays.

Dans le cadre central de la comptabilité nationale, le transport fluvial pour compte de tiers correspond à la branche d'activité 61B1. Les produits caractéristiques sont le « transport fluvial de voyageurs » (61B01) et le « transport fluvial de marchandises ; location de péniches avec équipage ; poussage et remorquage fluvial » (61B02).

Le matériel de transport spécifique au mode fluvial est le produit 35A01 « produit de la construction navale ». C'est également le matériel de transport caractéristique du mode maritime.

Comme pour le CSR, les dépenses des entreprises pour le transport pour compte propre sont estimées à partir des dépenses en matériel de transport et des consommations intermédiaires spécifiques à la branche de transport fluvial.

Le tableau 19 reprend la dépense totale pour le mode fluvial. Elle s'élève en 1995 à 0,5 milliards d'euros, plus précisément 514 millions d'euros et à 0,6 milliards d'euros (558 millions) en 2000. La dépense courante représente plus de la moitié de la dépense totale et est assurée en grande partie par les entreprises, pour les services de transport fluvial de marchandises pour compte de tiers. La dépense en capital est quant à elle financée pour près de la moitié par les administrations publiques<sup>2</sup>.

- 
1. Il s'agit des Ports Autonomes de Namur (PAN), Charleroi (PAC), du Centre et de l'Ouest (PACO) et de Liège (PAL). Toutes les dépenses réalisées dans le cadre du PAL et du Port de Bruxelles sont comptabilisées au sein du CSFlu, même si elles couvrent une petite partie du transport maritime.
  2. La dépense en capital des pouvoirs publics reprend aussi les investissements pour la maintenance des eaux, et pas seulement les investissements dédiés au transport fluvial.

**TABLEAU 19 - Compte satellite fluvial (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	22,73	36,13
- Utilisation		19,11	30,53
- Services de transport		3,62	5,60
CF administrations publiques	2	95,62	126,62
- Gestion du réseau		90,23	115,12
- Subvention d'exploitation		3,04	4,29
- Police de la navigation		2,35	7,21
CI entreprises	3	187,92	159,13
- Transport pour compte d'autrui		159,08	136,32
- Transport pour compte propre		27,37	20,87
- Gestionnaires privés		1,47	1,94
Solde extérieur	4	8,13	4,48
Autres dépenses*	5	0,00	0,00
DC nationale hors TVA	6=1+2+3+5	306,27	321,88
DC intérieure hors TVA	7=6+4-5	314,40	326,36
TVA non déductible sur la DC	8	9,14	12,94
DC intérieure TVA comprise	9=7+8	323,54	339,30
DK			
Usagers des infrastructures	10	74,17	105,48
- Ménages		63,58	45,70
- Entreprise		10,59	59,78
Gestionnaires d'infrastructures	11	105,54	123,90
- Gestionnaires privés		0,21	1,81
- Administrations publiques		105,33	122,09
DK hors TVA	12=10+11	179,71	229,38
TVA non déductible sur la DK	13	32,95	34,55
DK TVA comprise	14=12+13	212,66	263,93
Consommation de capital fixe des entreprises	15	22,65	45,68
Dépense en capital nette	16=14-15	190,01	218,25
Dépense totale	17=9+16	513,54	557,55

Sources : TER (ICN/BNB), Région flamande, Région wallonne, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, PAC, PACO, PAL, PAN, Port de Bruxelles et calculs propres du BFP.

\* Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

Pour le mode fluvial, les taxes et les redevances prélevées par l'Etat consistent majoritairement à de la TVA non déductible sur la dépense en capital. Les autres taxes, liées à l'utilisation de bateaux fluviaux, sont moindres. Elles correspondent aux taxes de mise en circulation des bateaux, aux licences d'exploitation, aux vignettes fluviales...

Dans le cadre du transport fluvial, il existe également d'autres redevances, prélevées par les sociétés privées gérant les ports fluviaux. Ces dernières redevances ne sont pas reprises ici puisqu'elles ne correspondent pas à des recettes publi-

ques. Il s'agit de redevances liées à l'occupation des zones portuaires, d'autorisations à titre précaire ou de péages pour tonnage.

**TABLEAU 20 - Taxes et redevances liées au mode fluvial** (en millions d'euros, à prix courants)

	1995	2000
TVA	42,08	47,49
- TVA sur la dépense courante	9,14	12,94
- TVA sur la dépense en capital	32,95	34,54
Autres taxes	3,76	4,99
Total redevances et taxes	45,84	52,48
- Voyageurs	19,38	18,21
- Marchandises	3,25	3,96
- Infrastructures	23,22	30,31

Sources : MET (Région wallonne), AWZ et LIN (Région flamande), TER (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, Port de Bruxelles et calculs propres du BFP.

## E. Le compte satellite maritime

Le compte satellite maritime (CSMar) regroupe l'ensemble des dépenses réalisées dans le cadre des activités de transport maritime et couvre les services de transport s'effectuant sur voies maritimes. Du point de vue de l'organisation et de la nature des activités, le transport maritime et le transport fluvial sont comparables. La grande différence réside dans le fait que la part internationale est plus conséquente pour le transport maritime.

Tout comme l'activité de transport fluvial, le transport maritime allie activité de fret et activité touristique. Cette dernière est néanmoins beaucoup moins importante que le transport de fret.

Depuis 1993, les ports et les voies d'eaux belges ont été régionalisés. La faible importance du trafic maritime dans les Ports de Liège et de Bruxelles nous a conduit à considérer ces deux ports et leurs dépenses courante et en capital dans le compte satellite fluvial. Il en résulte que seuls les quatre grands ports maritimes flamands sont repris au sein de ce compte : le Port d'Anvers, le Port de Gand, le Port d'Ostende et le Port de Zeebrugge. Les voies fluviales sont comptabilisées au sein du compte satellite fluvial. Seules les avancées de mer<sup>1</sup> sont comptabilisées sous ce compte. Les ports sont responsables de la gestion courante des infrastructures portuaires alors que les Régions subsidient directement les infrastructures maritimes.

Depuis avril 2006, les autorités flamandes ont été réorganisées en profondeur dans le cadre du projet "Beter Bestuurlijk Beleid". L'ancien département "Leefmilieu en Infrastructuur" a également été restructuré. Il est désormais divisé en trois domaines d'activité : Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) et Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

1. Avancées de mer et accès maritimes sont considérés comme des synonymes dans le cadre de ce compte.

Le domaine du MOW est lui-même composé du département Mobiliteit en Openbare Werken, d'une agence en charge des infrastructures et d'une agence pour les services maritimes et côtiers ainsi que de « nv De Scheepvaart », de « Waterwegen en Zeekanaal nv » et de « Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn ».

En résumé, le MOW est compétent pour tout ce qui a trait au transport, à la mobilité, aux infrastructures et aux travaux publics. Auparavant, ces compétences étaient reprises au sein du LIN aux départements Wegens en Verkeer (AWV), Waterwegen en Zeewegen (AWZ) et Ondersteunende Studies en Overheidsopdrachten (AOSO).

Au sein de la comptabilité nationale, le transport maritime marchand correspond à la branche d'activité 61A1. Les produits caractéristiques sont le « transport maritime et côtier de passagers » (61A01) et le « transport maritime et côtier de marchandises (courrier inclus) ; location de navires avec équipage ; poussage et remorquage en mer » (61A02). Le matériel de transport spécifique au mode maritime est le produit 35A01 « produit de la construction navale ». Comme nous l'avons déjà mentionné, c'est également le matériel de transport caractéristique du mode fluvial. A nouveau, le transport pour compte propre est estimé à partir des dépenses de matériel de transport maritime et des consommations intermédiaires de la branche transport maritime elle-même.

Le tableau 21 reprend la dépense totale pour le mode maritime. Elle s'élève à 1,3 milliards d'euros en 1995 et à 2,7 milliards en 2000. La dépense courante représente la majeure partie de la dépense totale et est assurée en grande partie par les entreprises, sous la forme de services de transport maritime de marchandises pour compte de tiers. La dépense en capital est quant à elle financée pour environ deux tiers par les administrations publiques.

**TABLEAU 21 - Compte satellite maritime (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	100,73	34,23
- Utilisation		0,00	0,00
- Services de transport		100,73	34,23
CF administrations publiques	2	48,24	58,52
- Gestion du réseau		43,09	44,03
- Subvention aux transports		0,00	0,00
- Police de la navigation		5,15	14,49
CI entreprises	3	741,35	1 646,42
- Transport pour compte d'autrui		715,03	1 171,18
- Transport pour compte propre		8,37	455,90
- Gestionnaires privés		17,95	19,34
Solde extérieur	4	397,24	624,68
Autres dépenses*	5	0,00	0,00
DC nationale hors TVA	6=1+2+3+5	890,32	1 739,17
DC intérieure hors TVA	7=6+4-5	1 287,56	2 363,85
TVA non déductible sur la DC	8	0,44	0,76
DC intérieure TVA comprise	9=7+8	1 288,00	2 364,61
DK			
Usagers des infrastructures	10	101,74	120,58
- Ménages		0,00	0,00
- Entreprises		101,74	120,58
Gestionnaires d'infrastructures	11	234,14	285,21
- Gestionnaires privés		39,29	77,42
- Administrations publiques		194,85	207,79
DK hors TVA	12=10+11	335,88	405,79
TVA non déductible sur la DK	13	38,24	41,01
DK TVA comprise	14=12+13	374,12	446,80
Correction pour doubles comptes**	15	5,48	31,52
Consommation de capital fixe des entreprises	16	323,56	87,87
Dépense en capital nette	17=14-15-16	45,08	327,41
Dépense totale	18=17+9	1 333,08	2 692,02

Sources : Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale, Région wallonne, TER (ICN/BNB), INS, Ports d'Anvers, Ostende, Zeebrugge et Gand, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

\* Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique.

\*\* Correction pour doubles comptes : reprend les investissements en produits de la construction navale des branches de transport non maritime.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

Pour le mode maritime, les taxes et les redevances prélevées par l'Etat se concentrent sur la TVA non déductible sur la dépense en capital. Ces taxes s'élèvent à 38 millions d'euros en 1995 et à 41 millions en 2000. Les autres taxes, liées à l'utilisation de bateaux maritimes, sont négligeables. Pour rappel, par hypothèse, les dépenses d'utilisation de bateaux de plaisance des ménages sont attribuées au fluvial, ainsi que les diverses taxes et redevances qui s'y rapportent.

Il existe d'autres redevances dans le cadre du transport maritime ; il s'agit de droits de navigation ou de concessions des zones portuaires prélevés par les sociétés privées gérant les ports maritimes. Ces redevances ne font pas partie des recettes publiques et ne sont donc pas reprises ici.

**TABLEAU 22 - Taxes et redevances liées au mode maritime** (en millions d'euros, à prix courants)

	1995	2000
TVA	38,68	41,77
- TVA sur la dépense courante	0,44	0,76
- TVA sur la dépense en capital	38,24	41,01
Autres taxes	n.d.	0,43
Total redevances et taxes	38,68	42,20
- Voyageurs	0,14	0,43
- Marchandises	0,20	0,92
- Infrastructures	38,34	40,85

Sources : MET (Région wallonne), AWZ et LIN (Région flamande), TER (ICN/BNB), Ports d'Anvers, Ostende, Zeebrugge et Gand, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

n.d. : donnée non disponible.

## F. Le compte satellite aérien

Le compte satellite aérien (CSA) regroupe les dépenses réalisées pour l'activité de transport aérien et couvre tous les services directement liés au transport par voies aériennes. Les liens juridiques et financiers des aéroports –fournisseurs d'infrastructures pour le mode aérien- avec l'administration publique sont variables.

Suite à la régionalisation de 1989, les compétences en matière d'aviation ont été transférées aux Régions avec une exception : l'aéroport de Bruxelles National qui reste la compétence de l'Etat fédéral.

La régionalisation de l'aviation concerne tant les aéroports que les aérodromes publics. Les aéroports régionaux sont au nombre de quatre : Ostende, Anvers, Charleroi et Liège. Il existe en Belgique une dizaine d'aérodromes répartis entre la Région flamande et la Région wallonne.

En Région wallonne, deux sociétés de droit privé ont été créées en 1991 afin de gérer les deux aéroports principaux. Le Brussels South Charleroi Airport (BSCA) s'occupe de la gestion de l'aéroport de Charleroi et la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Bierset (SAB) gère l'aéroport de Liège. Les autorités aéroportuaires perçoivent des subsides directement de la Région wallonne.

En Région flamande, les aéroports régionaux sont gérés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1992 par le Ministère de la Communauté flamande et plus précisément par le département Leefmilieu en Infrastructuur (LIN)<sup>1</sup>, administration Wegen en Verkeer (AWV), service transport de personnes et aéroports. Les aéroports régionaux ont un statut spécifique depuis juin 1994 qui leur confère une autonomie de gestion

1. Comme nous l'avons précisé précédemment, le LIN a été remplacé par le MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) en avril 2006.

et de politique commerciale. Ils sont au nombre de deux : l'aéroport d'Ostende et l'aéroport d'Anvers.

D'autre part, à côté des Régions et des aéroports régionaux, deux autres intervenants ont une place prépondérante au niveau national, du moins, d'un point de vue historique : la Régie des Voies Aériennes (RVA) et la Brussels Airport Terminal Company (BATC). La RVA assure depuis 1982 le rôle d'aiguilleur du ciel et de météorologue ainsi que certaines missions aéroportuaires. La BATC coordonne depuis 1987 toute l'activité passagers de Bruxelles-National. La RVA et la BATC prennent en charge tous les coûts qui sont liés à ces fonctions. Suite à la régionalisation des compétences aériennes, les pouvoirs publics ont mis en place deux entreprises publiques autonomes pour remplacer la RVA et la BATC : Belgocontrol et Brussels International Airport Company (BIAC). Belgocontrol s'occupe de la sécurité aérienne et la BIAC est l'unique exploitant de l'aéroport de Bruxelles National.

BIAC a vu le jour en octobre 1998 et a repris les missions aéroportuaires de l'ex-RVA ou, plus précisément, ses opérations au sol ainsi que les activités d'exploitation de la l'ex-BATC. En ce qui concerne Belgocontrol, cette société s'occupe des missions de sécurité aérienne de l'ex-RVA.

En résumé, l'activité de gestion des aéroports est assurée par différents intervenants : d'une part les Régions et d'autre part des sociétés publiques ou privées telles la SAB, la BSCA, Ostend Airport, Antwerp Airport et BIAC<sup>1</sup>, sans oublier les aérodromes. Enfin, l'activité de contrôle aérien est assurée par un exploitant unique : Belgocontrol<sup>2</sup>.

Dans la comptabilité nationale, le transport aérien correspond à la branche d'activité 62A1 et ses productions caractéristiques sont le « transport aérien de passagers ; location d'avions avec pilote » (62A01) et le « transport aérien de marchandises (courrier inclus); transports spatiaux » (62A02). Le matériel de transport du mode aérien est le produit 35A03 qui reprend les « avions et hélicoptères, lanceurs et satellites, pièces détachées, ballons, planeurs, ailes delta et autres aéronefs sans mécanisme de propulsion ». Il existe très peu de transport pour compte propre dans le transport aérien. Celui-ci fait toutefois l'objet d'une estimation, selon la même méthode que les autres modes de transport.

La dépense totale pour le mode aérien est présentée au tableau 23. En 1995, elle s'élève à 2,2 milliards d'euros et en 2000 à 4,2 milliards d'euros. La dépense courante correspond à plus de 90 % de la dépense totale et est principalement le fait des entreprises, à travers leurs dépenses de transport aérien de voyageurs pour compte de tiers. La dépense en capital est également en majorité financée par les entreprises réalisant des services de transport aérien pour compte de tiers.

---

1. Avant octobre 1998 par l'ex-BATC et l'ex-RVA.  
2. Avant octobre 1998 par l'ex-RVA.

**TABLEAU 23 - Compte satellite aérien (en millions d'euros, à prix courants)**

		1995	2000
DC			
CF ménages	1	127,90	259,59
- Utilisation		8,01	8,69
- Services de transport		119,89	250,9
CF administrations publiques	2	29,34	40,26
- Gestion du réseau		11,67	16,92
- Subvention aux transports		4,86	5,76
- Police de l'aéronautique		12,81	17,58
CI entreprises	3	2 112,49	3 347,56
- Transport pour compte d'autrui		1 958,04	3 111,5
- Transport pour compte propre		16,51	45,19
- Gestionnaires privés		137,94	190,87
Solde extérieur	4	-184,46	268,95
Autres dépenses*	5	1,75	1,98
DC nationale hors TVA	6=1+2+3+5	2 271,48	3 649,39
DC intérieure hors TVA	7=6+4-5	2 085,27	3 916,36
TVA non déductible sur la DC	8	1,34	1,65
DC intérieure TVA comprise	9=7+8	2 086,62	3 918,01
DK			
Usagers des infrastructures	10	477,86	573,48
- Ménages		66,54	58,41
- Entreprises		411,32	515,07
Gestionnaires d'infrastructures	11	138,92	285,78
- Gestionnaires privés		122,33	264,26
- Administrations publiques		16,59	21,52
DK hors TVA	12=10+11	616,78	859,26
TVA non déductible sur la DK	13	19,19	19,68
DK TVA comprise	14=12+13	635,97	878,95
Consommation de capital fixe des entreprises	15	564,17	590,51
Dépense en capital nette	16=14-15	71,80	288,44
Dépense totale	17=9+16	2 158,41	4 206,45

Sources : TER (ICN/BNB), RVA, BIAC, Belgocontrol, BATC, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), Aéroports de Charleroi, Liège, Anvers, Ostende et Bruxelles, MET (Région wallonne), LIN (Région flamande), Limair industry, SPF Mobilité et Transports, SPF Finances et calculs propres du BFP.

\* Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique.

DC : dépense courante, CF : consommation finale, CI : consommation intermédiaire, DK : dépense en capital.

Les taxes et redevances prélevées par l'Etat et issues du transport aérien s'élèvent à 22 millions d'euros en 1995 et à 25 millions en 2000. La TVA est financée en grande partie par les ménages (uniquement sur les dépenses d'utilisation et sur les achats d'avions privés) tandis que les autres taxes, liées à l'utilisation d'un aéronef, sont déboursées principalement par les entreprises sur le transport pour compte de tiers. Dans le cadre du transport aérien, il existe de nombreuses autres redevances prélevées par les gestionnaires privés d'infrastructures, à savoir les aéroports régionaux, l'aéroport de Bruxelles et Belgocontrol. Ces redevances n'entrent pas dans les recettes publiques et ne sont pas reprises ici.

**TABLEAU 24 - Taxes et redevances liées au mode aérien** (en millions d'euros, à prix courants)

	1995	2000
TVA		
Ménages	14,82	13,55
Entreprises	2,42	3,22
Administrations publiques	3,29	4,57
Total TVA	20,54	21,35
Voyageurs	14,98	13,96
Marchandises	0,06	0,07
Infrastructures	5,50	7,33
Autres taxes (PPC)		
Ménages	0,13	0,33
Entreprises	1,17	2,90
Administrations publiques	0,00	0,00
Total autres taxes	1,30	3,23
Voyageurs	0,96	2,95
Marchandises	0,34	0,28
Infrastructures	0,00	0,00
Toutes taxes comprises		
Ménages	14,96	13,88
Entreprises	3,59	6,12
Administrations publiques	3,29	4,57
Total taxes	21,84	24,57
Voyageurs	15,94	16,91
Marchandises	0,40	0,34
Infrastructures	5,50	7,33

Sources : MET (Région wallonne), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), SPF Mobilité et Transports (DG Transport Aérien), Limair Industry, TER (ICN/BNB) et calculs propres BFP.

PPC : poste pas complet.





## Conclusions

Les comptes satellites des transports évaluent la dépense totale de transport à 53,5 milliards d'euros en 2000. La dépense courante représente  $\frac{3}{4}$  de la dépense totale, soit 40 milliards d'euros, contre 15,6 milliards pour la dépense en capital brute et 2 milliards pour la consommation de capital fixe. Près de 80 % de la dépense totale sont consacrés au transport routier.

Tous modes confondus, les entreprises effectuent 42 % de la dépense totale, les ménages 39 % et les administrations 17 % (les 2 % restants correspondent au solde extérieur en matière de transport).

Au sein du mode routier, cependant, les ménages réalisent près de la moitié de la dépense totale pour ce mode, essentiellement pour l'utilisation et l'achat de véhicules privés. Les dépenses des entreprises comptent pour 39 % de la dépense totale du mode routier, dont la moitié concerne le transport pour compte propre. Quant aux administrations, leurs dépenses d'entretien et d'investissement en infrastructures routières représentent 14 % de la dépense totale pour la route.

La répartition de la dépense totale de transport selon la finalité montre l'importance du transport de personnes. Les dépenses pour ce type de transport équivalent à 72 % de la dépense totale, les dépenses pour le transport de marchandises 16 % et pour les infrastructures 12 %. Ce sont essentiellement les administrations publiques qui assument les dépenses d'infrastructures. Les gestionnaires privés interviennent également dans le cadre des modes fluvial, maritime et aérien.

Quant aux taxes issues des transports, elles rapportent 9,6 milliards d'euros aux pouvoirs publics, quasiment uniquement via le mode routier. La TVA représente 41 % de l'ensemble des taxes ; les taxes autres que la TVA 59 %.

Ce sont les ménages qui en assument la majeure partie, avec 64 % de l'ensemble des taxes de transport. Les entreprises supportent seulement 29 % de ces taxes et les administrations 7 %. Ce dernier poste correspond uniquement à de la TVA sur les dépenses d'entretien et d'investissement en infrastructures des administrations publiques.

Le transport de personnes génère quant à lui 78 % des taxes contre seulement 16 % pour le transport de marchandises et 7 % pour les infrastructures. Pour ces dernières, il s'agit de TVA.

A partir des résultats des CST, les recettes et les dépenses publiques liées à l'activité de transport feront l'objet d'une estimation dans les mois prochains. Cette analyse se fera par mode de transport, afin de pouvoir réaliser une comparaison intermodale de ces postes de recettes et dépenses publiques.

Par ailleurs, les coûts externes générés par les activités de transport seront introduits dans les CST afin de fournir une image plus complète de la dépense totale de transport. Les coûts externes des transports sont engendrés par les usagers des transports mais non supportés par eux. Ces coûts concernent principalement la santé, la congestion et l'environnement. L'introduction des coûts externes complètera les informations fournies par les CST, particulièrement pour les modes générant de nombreuses externalités.

Enfin, rappelons que la méthodologie des CST est en constante évolution, afin notamment d'utiliser au mieux les données statistiques disponibles pour l'année étudiée. Ces évolutions permettent aussi de fournir, pour une année donnée, l'image la plus fidèle possible de la fiscalité des transports, en perpétuelle mutation. Ces modifications permettent également de tenir compte des transformations du cadre institutionnel relatif aux activités de transport.



## Bibliographie

Avonds L. et al. (2007) *“Supply and Use Tables for Belgium 1995-2002: Methodology of Compilation”*, Working Paper 04-07, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles.

Banque Nationale de Belgique, *Classification of Individual Consumption According to Purpose 1995*.

Banque Nationale de Belgique, *Classification of Individual Consumption According to Purpose 2000*.

Braibant M. (août 1993), « *Les comptes satellites* », Insee documents de travail, n° D 9304.

Bureau fédéral du Plan (décembre 2006), Rapport final 2006 : « *Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports, Volume 2 : Compte satellite transport* », Version confidentielle, Convention cadre 2004-2007 entre le BFP et le SPF Mobilité et Transports.

Bureau fédéral du Plan (décembre 2007), Rapport final 2007 : « *Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports, Les Comptes satellites des transports* », Version confidentielle, Convention cadre 2004-2007 entre le BFP et le SPF Mobilité et Transports.

Bureau fédéral du Plan (janvier 2006), Rapport final 2005 : « *Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports, Volume 2 : Compte satellite transport* », Version confidentielle, Convention cadre 2004-2007 entre le BFP et le SPF Mobilité et Transports.

Bureau fédéral du Plan (novembre 2007), *Banque de données des indicateurs de mobilité et transport*, [http://www.plan.be/databases/database\\_det.php?lang=fr&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14](http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14).

Commission des comptes des transports de la nation (1996), « *Le compte satellite des transports en 1992* ».

Commission des comptes des transports de la nation (1999), « *Le compte satellite des transports en 1992 et 1996 (première estimation dans la base 1980 des comptes nationaux)* ».

Commission des comptes des transports de la nation (2001), « *Le compte satellite des transports* ».

Direction générale Statistique et Information Economique (2006), *Enquête sur le Budget des Ménages 1995-2004*, [http://statbel.fgov.be/figures/download\\_fr.asp#hbs](http://statbel.fgov.be/figures/download_fr.asp#hbs).

Eurostat (1996), “*European System of Accounts ESA 1995*”, Luxembourg.

Institut des Comptes Nationaux, *Comptes des administrations publiques 1995*.

Institut des Comptes Nationaux, *Comptes des administrations publiques 2000*.

Institut des Comptes Nationaux (2001), *Comptes nationaux 2000 – SEC 1995, comptes détaillés et tableaux*, Bruxelles.

Institut des Comptes Nationaux/Banque Nationale de Belgique (1999), *Tableaux ressources-emplois 1995*, Version détaillée, usage interne.

Institut des Comptes Nationaux/Banque Nationale de Belgique (2004), *Tableaux ressources-emplois 2000*, Version détaillée, usage interne.

Ministère des Finances, Service d'études et de documentation (1995), *Mémento fiscal*.

Ministère des Finances, Service d'études et de documentation (2000), *Mémento fiscal*.



## Annexes

### A. Lexique

Cette section a pour objectif de définir les concepts utilisés dans les comptes satellites des transports.

- Accises : impôts indirects perçus sur la consommation de certains produits, tels les carburants.
- Administrations publiques (AP) : le secteur des administrations publiques regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale est de produire des services non marchands ou d'effectuer des opérations de redistribution du revenu.
- Compte satellite : ensemble des données visant à décrire une activité ou un secteur d'activité. Un compte satellite a pour objectif d'étendre la capacité analytique de la comptabilité nationale pour les domaines qui y sont partiellement représentés. Il doit être considéré comme une annexe aux comptes nationaux, présentant une information plus détaillée sur le domaine étudié.
- Consommation de capital fixe (CCF) : dépréciation normale et prévisible subie par le capital. Au sein des comptes satellites, cette dépréciation touche toutes les dépenses d'investissement : matériel et infrastructures.
- Consommation finale (CF) : la consommation finale représente la valeur des biens et des services utilisés pour la satisfaction directe des besoins humains, que ceux-ci soient individuels (consommation finale des ménages) ou collectifs (consommation finale de services non marchands par les administrations publiques et privées).
- Consommation intermédiaire (CI) : La consommation intermédiaire représente la valeur des biens, autres que les biens de capital fixe, et des services marchands consommés dans le processus de production.
- Dépense courante (DC) : la somme de la consommation finale des ménages et des administrations publiques et de la consommation intermédiaire des entreprises.
- Dépense en capital (DK) : la somme de la formation brute de capital fixe (FBKF) et de transferts en capital. Dans le présent domaine d'analyse, la formation brute de capital fixe se définit comme les dépenses d'investissement relatives au matériel et aux infrastructures de transport diminuées de toutes les cessions réalisées. En ce qui concerne les transferts, ils ont trait aux investissements dans le domaine des transports mais n'incluent pas les financements accordés en vue de financer la formation brute de capital fixe.
- La FBKF comprend notamment :
  - les biens durables neufs achetés sur le marché ou produits pour compte propre par les unités productrices (matériel de transport, machines et

- autres biens d'équipement ; bâtiments civils non résidentiels, autres ouvrages de génie civil; ...);
- les biens durables d'occasions nets des cessions de biens de capital existants ;
- les dépenses d'entretien (hors entretien courant) visant à prolonger la durée de vie, ou à améliorer la capacité de production d'un bien de capital.
- Fiscalité : l'ensemble des recettes fiscales perçues. Dans le cas des activités de transport, il s'agit tout aussi bien de taxes perçues à la suite de l'utilisation qu'à la suite de la prestation de services de transport.
- Intérieur : toutes les données statistiques intérieures sont mesurées à l'intérieur d'un territoire donné, quelle que soit la nationalité des différents agents, qu'ils résident ou non sur le territoire national.
- National : toutes les données statistiques nationales font référence à la nationalité. Toute mesure statistique effectuée selon ce concept englobe des données nationales sans référence aucune au lieu de transaction.
- Ménages : le secteur des ménages regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale consiste à consommer et, éventuellement, à produire dans le cadre d'une entreprise individuelle.
- Secteur institutionnel : un secteur institutionnel est un ensemble d'unités institutionnelles qui ont un comportement économique analogue. L'ensemble des unités économiques résidentes est regroupé en cinq secteurs institutionnels : sociétés non financières, sociétés financières, administrations publiques, ménages, institutions sans but lucratif au service des ménages (ISBLSM). Le reste du monde est un ensemble de comptes permettant de retracer les relations entre l'économie nationale et les unités non résidentes. Il ne constitue pas un secteur institutionnel.
- Services auxiliaires de transport : services logistiques tels la manutention, l'entreposage, etc.
- Services d'entreposage : services permettant d'entreposer des stocks et offrant généralement un système de gestion directe de ceux-ci.
- Services de manutention : ensemble des services permettant de déplacer la marchandise.
- SRWT : Société Régionale Wallonne de Transport. Elle coordonne l'activité de transport en commun public local en Wallonie en chapeautant les TEC Hainaut, Charleroi, Namur-Luxembourg, Liège-Verviers, Brabant Wallon.
- Tableaux emplois-ressources (TER) : ensemble de données capitales pour la comptabilité satellite. Ils sont compilés par l'Institut des Comptes Nationaux et sont utilisés comme base à l'élaboration des tableaux input-output. « Les TER sont des matrices fournissant une description détaillée des processus de production intérieure et des transactions en produits de l'économie nationale par branche d'activité et par produits »<sup>1</sup>. Les données provenant des TER sont mesurées sur base du concept de territorialité.
- Taxe de mise en circulation : taxe due pour tous les véhicules routiers, bateaux et aéronefs circulant sur la voie publique. Elle est due lors de la première mise en usage du véhicule routier par l'agent propriétaire du véhicule.
- TEC : sociétés de transport en commun public local de voyageurs en Région wallonne. Il existe 5 entités provinciales : TEC Brabant-Wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers et TEC Namur-Luxembourg.

---

1. Institut des Comptes Nationaux.

- Transport aérien : transport s'effectuant par voies aériennes dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les aéroports dont les liens juridiques et financiers avec l'administration publique sont variables.
- Transport en commun public local : transport en commun de voyageurs assuré par des sociétés dépendant des administrations publiques. Ces sociétés offrent un service de transport assurant un rayonnement local. Les infrastructures utilisées sont les infrastructures routières ainsi que les infrastructures propres aux réseaux.
- Transport ferroviaire : service de transport assuré sur rail (exception faite du transport en commun public local) et dont les activités s'étendent aux niveaux national et international.
- Transport fluvial : transport réalisé sur voies fluviales dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les ports et pas les Régions. Les ports gèrent les infrastructures portuaires et les Régions les voies fluviales.
- Transport maritime : service de transport s'effectuant sur les voies maritimes à partir des ports qui sont les fournisseurs d'infrastructures.
- Transport pour compte de tiers : voir annexe C.
- Transport pour compte propre : voir annexe C.
- Transport routier : ensemble des véhicules utilisant les infrastructures routières à l'exception des véhicules se déplaçant dans le cadre du transport en commun public local.

## B. Tableaux emplois-ressources de l'ICN

Le concept de tableaux emplois-ressources a été créé en 1995 dans le cadre du système européen des comptes nationaux (SEC 1995). Il s'agit de deux matrices reprenant en colonne les branches d'activité et en ligne les produits. Les tableaux emplois-ressources utilisés pour la construction des CST correspondent à une version détaillée des TER. Ces matrices détaillées sont composées de 120 branches d'activité et de 320 produits. Ces tableaux sont compilés par la BNB et avertisés par l'Institut des Comptes Nationaux ; ils sont exclusivement destinés à un usage interne.

Par une lecture verticale, les matrices des TER fournissent des informations détaillées sur la production (tableau ressources) et les consommations intermédiaires (tableau emplois) de chaque branche d'activité.

En lecture horizontale, elles indiquent pour chaque produit les dépenses réalisées par les différentes branches d'activité (tableau emplois) ainsi que la production effectuée (tableau ressources).

En plus de ces deux matrices, il existe un volet « investissements », présenté sous la même forme (120 colonnes et 320 lignes), qui reprend les dépenses d'investissements selon le produit et la branche d'activité.

En pratique, le tableau emplois permet de voir quelle branche consomme quel produit (ou service) et pour quel montant (en prix d'acquisition).

**TABLEAU 25 - Structure simplifiée du tableau emplois (version détaillée pour usage interne)**

	Branches d'activité (120 colonnes)	$\Sigma$
Produits (320 lignes)	Consommation intermédiaire par produit et par branche d'activité	
$\Sigma$		

Le tableau des ressources indique quant à lui quelle branche produit quel produit (ou service) et pour quel montant (en prix de base).

**TABLEAU 26 - Structure simplifiée du tableau ressources (version détaillée pour usage interne)**

	Branches d'activité (120 colonnes)	$\Sigma$
Produits (320 lignes)	Production par produit et par branche d'activité	
$\Sigma$		

## C. Définition du transport pour compte propre

Le transport pour compte propre consiste en tout transport qui n'est pas réalisé pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui est quant à lui un transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour compte de tiers.

Les opérateurs de transport pour compte propre entre Etats membres de l'Union Européenne doivent répondre à plusieurs conditions<sup>1</sup> :

« les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, prises ou données en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle ; le transport doit avoir pour objet, soit d'acheminer les marchandises jusqu'à l'entreprise ou de l'entreprise jusqu'à un destinataire externe, soit de les déplacer à l'intérieur ou, pour ses besoins propres, à l'extérieur de l'entreprise ; les véhicules utilisés doivent être conduits par des membres du personnel de l'entreprise ; les véhicules utilisés doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés à tempérament, soit loués par elle, auquel cas ils doivent répondre à la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984<sup>2</sup>, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route ; le transport ne doit pas constituer plus qu'une activité secondaire de l'entreprise...».

Le transport de marchandises pour compte propre consiste généralement au transport par une entreprise de son équipement et de son matériel afin de réaliser son activité principale. Nous utilisons le terme « transport de marchandises pour compte propre » en référence au concept de transport de marchandise tel que signalé dans cette définition. Il ne s'agit donc pas des activités de transport de marchandises qui sont rémunérées et réalisées pour compte de tiers.

---

1. Source: Fédération des entreprises de Belgique.

2. Cette directive est présentée dans son intégralité dans l'annexe D.

## D. Directive 84/647/CEE

« Directive du Conseil du 19 décembre 1984 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (84/647/CEE) :

Le Conseil des Communautés Européennes,  
vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,  
vu la proposition de la Commission,  
vu l'avis du Comité économique et social (1),  
vu l'avis de l'Assemblée (2),  
considérant que, du point de vue macro-économique, l'utilisation de véhicules loués permet, dans certaines situations, une répartition optimale des ressources en limitant le gaspillage des facteurs de production;  
considérant que, du point de vue micro-économique, cette possibilité introduit un élément de souplesse dans l'organisation des transports et augmente ainsi la productivité des entreprises;  
considérant qu'il y a lieu de modifier la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route entre États membres (1), modifiée en dernier lieu par la directive 82/50/CEE (2),  
a arrêté la présente directive :

### *Article premier*

Aux fins de la présente directive, on entend par :

- « véhicules »: un véhicule à moteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble de véhicules, destinés exclusivement au transport de marchandises,
- « véhicule loué »: tout véhicule mis, contre rémunération et pour une période déterminée, à la disposition d'une entreprise qui effectue des transports de marchandises par route pour compte d'autrui ou pour compte propre moyennant un contrat avec l'entreprise qui met les véhicules à disposition.

### *Article 2*

Chaque État membre admet l'utilisation sur son territoire, aux fins du trafic entre États membres, des véhicules pris en location par les entreprises établies sur le territoire d'un autre État membre pour autant que :

1. le véhicule soit immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation dans ce dernier État membre;
2. le contrat ne concerne que la mise à disposition d'un véhicule sans conducteur et ne soit pas accompagné d'un contrat d'emploi conclu avec la même entreprise portant sur le personnel de conduite ou d'accompagnement;
3. le véhicule loué soit à disposition exclusive de l'entreprise qui l'utilise pendant la durée du contrat de location;
4. le véhicule loué soit conduit par le personnel propre de l'entreprise qui l'utilise;

5. le respect des conditions susmentionnées soit prouvé par les documents suivants, qui doivent se trouver à bord du véhicule :
  - a) le contrat de location, ou un extrait certifié de ce contrat contenant notamment le nom du loueur, le nom du locataire, la date et la durée du contrat, ainsi que l'identification du véhicule;
  - b) dans le cas où le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location, le contrat d'emploi du conducteur ou un extrait certifié de ce contrat contenant notamment le nom de l'employeur, le nom de l'employé, la date et la durée du contrat d'emploi, ou une fiche de salaire récente.

Le cas échéant, les documents visés aux points a) et b) peuvent être remplacés par un document équivalent, délivré par les autorités compétentes de l'État membre.

### *Article 3*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer que leurs entreprises puissent utiliser, pour le transport de marchandises par route, dans les mêmes conditions que les véhicules leur appartenant, des véhicules loués immatriculés ou mis en circulation en conformité avec la législation dans leur pays, pour autant que ces entreprises satisfassent aux conditions fixées à l'article 2.
2. Les États membres peuvent exclure des dispositions du paragraphe 1 le transport pour compte propre.

### *Article 4*

1. La présente directive n'affecte pas la réglementation d'un État membre qui prévoit pour l'utilisation des véhicules pris en location des conditions moins restrictives que celles prévues aux articles 2 et 3.
2. La présente directive n'affecte pas la réglementation d'un État membre qui prévoit pour l'utilisation, par ses entreprises, de véhicules pris en location, un délai minimal de location.

### *Article 5*

Sans préjudice des articles 2 et 3, la présente directive n'affecte pas l'application des règles relatives:

- à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, pour compte d'autrui et pour compte propre et, notamment, à l'accès au marché et au contingentement des capacités routières,
- aux prix et conditions de transport dans le transport routier de marchandises,
- à la formation des prix de location,
- à l'importation des véhicules,
- aux conditions d'accès à l'activité ou à la profession de loueur de véhicules routiers.

### **Article 6**

Le paragraphe 11 point d) premier alinéa de l'annexe I de la première directive du Conseil du 23 juillet 1962 est remplacé par le texte suivant:

« d) les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit ou être loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (1).

(1) JO no L 335 du 22. 12. 1984, p. 72. »

### **Article 7**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 1986 et en informent immédiatement la Commission.

### **Article 8**

Au plus tard le 30 juin 1989, le Conseil réexamine, sur la base d'un rapport de la Commission, assorti le cas échéant de propositions, l'article 3 paragraphe 2 et l'article 4 paragraphe 2.

### **Article 9**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 1984.

Par le Conseil

Le président

J. BRUTON

(1) JO no C 10 du 16. 1. 1984, p. 91.

(2) JO no C 35 du 9. 2. 1984, p. 19.

(1) JO no 70 du 6. 8. 1962, p. 2005/62.

(2) JO no L 27 du 4. 2. 1982, p. 22. »

## E. Branches de transport et produits caractéristiques

**TABLEAU 27 - Branches de transport et produits caractéristiques**

Branche d'activité / mode de transport		Production	Matériel de transport	Consommations intermédiaires
60C1	Route	60C01 Autre transport routiers de marchandises (courrier et déménagements inclus)	34A05 Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques	Gazoles, autre transport routier de marchandises (courrier et déménagements inclus), autre service ayant trait au transport terrestre, entretien et réparation de véhicules automobiles et de motocycles
	(March)	60C02 Location de camions avec chauffeur	34B01 Carrosseries et remorques	
60B1	Route	60B02 Taxis et location de voitures avec chauffeur	34A02 Voitures particulières	Gazoles, pneumatiques, équipements pour moteurs, entretien et réparation de véhicules automobiles et motocycles
		60B03 Autre transport terrestre de voyageurs	34A03 Voitures particulières d'occasion 34A04 Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (Autobus et autocars)	
	(Pers)			
60B1	TCPL	60B01 Transport régulier de voyageurs	34A04 Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (Autobus et autocars)	Gazoles, pneumatiques, équipements pour moteurs, entretien et réparation de véhicules automobiles et motocycles
60A1	Fer	60A02 Transport ferroviaire de marchandises (courrier exclu), poussage ou remorquage ferroviaire	35A02 Matériel ferroviaire roulant	Location de véhicules automobiles et d'autres matériels de transport ; autre transport routier de marchandises (courrier et déménagements inclus) ; produits plats sidérurgiques, fils machines, barres laminées à chaud, profilés laminés à chaud, palplanches, rails et matériel de voie laminé, divers types de déchets ferreux ; location d'autres machines et équipements ; location de bien personnels et domestiques ; électricité ; matériel ferroviaire roulant
		60A01 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs		
61B1	Fluvial	61B02 Transport fluvial de marchandises; location de péniches avec équipage; poussage et remorquage fluvial	35A01 Produits de la construction navale	Gazoles, kérosène, entretien et réparation de véhicules automobiles et motocycles, transport fluvial de marchandises; location de péniches avec équipage ; poussage et remorquage fluvial *
		61B01 Transport fluvial de voyageurs		
61A1	Maritime	61A02 Transport maritime et côtier de marchandises (courrier inclus), location de navires avec équipage; services de poussage et de remorquage en mer	35A01 Produits de la construction navale	Services de manutention, autres services ayant trait au transport maritime et fluvial, autres intermédiaires du transport, location de véhicules automobiles et d'autres matériels de transport
		61A01 Transport maritime et côtier de passagers		
62A1	Aérien	62A02 Transport aérien de marchandises (courrier inclus); transports spatiaux	35A03 Avions et hélicoptères, lanceurs et satellites, pièces détachées, ballons, planeurs, ailes delta et autres aéronefs sans mécanisme de propulsion	Kérosène ; avions et hélicoptères, lanceurs et satellites, pièces détachées, ballons, planeurs, ailes delta et autres aéronefs sans mécanisme de propulsion ; services de manutention ; autres services ayant trait au transport aérien
		62A01 Transport aérien de passagers; location d'avions avec pilote		

\* Les informations fournies par les TER de l'ICN semblent présenter quelques incohérences pour la branche fluviale. Ainsi, par exemple, la branche fluviale consommerait du kérosène, carburant pourtant réservé généralement à l'aviation.

## F. Rappels en matière de législation des impôts indirects

Cette annexe présente quelques commentaires sur la législation des impôts indirects dans le domaine des transports. Il s'agit de mettre en lumière d'une part la règle de base, mais également les nombreuses exceptions et particularités qui touchent les transports.

Les informations présentées proviennent principalement du Mémento fiscal. Entre les deux années étudiées, peu de changements touchent la législation de la TVA et des accises pour les biens et services « transport ». Le principal changement concerne le taux de TVA maximum (20,5 % en 1995 et 21 % en 2000).

Notons dès à présent que notre source de référence, les TER de l'ICN, ne semble pas toujours en concordance avec le Mémento fiscal en matière de TVA. Nous avons parfois apporté quelques corrections aux données relatives à la TVA mais ce ne fut pas toujours le cas, faute de données disponibles et fiables en la matière. D'autre part, soulignons qu'il n'est pas tenu compte d'une éventuelle fraude sur la TVA lors de l'évaluation de la TVA sur base des montants de consommation hors TVA.

### 1. La TVA

La TVA est un impôt indirect sur les biens et services supporté par le consommateur final. A chaque stade du processus de production, les entreprises<sup>1</sup> peuvent déduire la TVA sur leurs consommations intermédiaires et sur leurs investissements utilisés dans leur processus de production. En d'autres termes, seule la valeur ajoutée est taxée. La TVA correspond à un pourcentage du prix de vente qui varie en fonction de la nature du bien ou service échangé.

Comme nous venons de le dire, les entreprises peuvent déduire la TVA sur leurs inputs utilisés dans le cadre de leur activité économique, on parle d'assujettissement à la TVA. Elles appliquent une TVA sur leurs ventes et déduisent la TVA sur leurs propres achats. Néanmoins, certaines entreprises ne sont pas assujetties à la TVA. Les administrations publiques et les établissements publics ne sont pas assujettis lorsqu'ils accomplissent des activités en tant qu'autorité publique, sauf lorsque cela conduit à de fortes distorsions de la concurrence. On parle de « personnes morales non assujetties ». Il existe d'autres catégories particulières, les « assujettis exonérés ». Il s'agit par exemple des cliniques, des établissements d'enseignement ou culturels...

En matière d'exemption, la réglementation de la TVA comporte de nombreuses exceptions dans le domaine des transports. Une des exemptions concerne les exportations -hors de l'Union Européenne-, les importations, les livraisons et acquisitions intracommunautaires et les transports internationaux. Il s'agit entre autres du transport maritime de personnes et du transport aérien international de personnes, du transport de biens à partir d'un Etat non membre et de certaines activités connexes -de logistique par exemple-, de certaines livraisons de navires et bateaux de mer, de bateaux destinés à la navigation commerciale sur les eaux intérieures, d'avions ou d'autres aéronefs ainsi que des biens et services liés à ces véhicules.

---

1. Les personnes physiques assujetties à la TVA peuvent également déduire la TVA.

En ce qui concerne le taux de TVA, ce dernier est variable en fonction de la nature du bien ou service échangé. Il existe de nombreuses exceptions et cas spéciaux. Nous allons nous concentrer sur ceux relatifs aux transports. De manière générale, en 1995, il y a quatre taux de TVA : 0 %, 6 %, 12 % et 20,5 %. En 2000, ce dernier taux est passé à 21 % et les autres taux sont restés inchangés. Dans le domaine des transports, les taux de TVA utilisés sont le taux de 6 % pour le transport de personnes et le taux de 20,5 % en 1995 et 21 % en 2000 pour les autres biens et services « transport ».

Venons-en aux particularités au sujet de la déductibilité de la TVA. En général, l'assujetti à la TVA peut déduire cette taxe sur ses achats si ceux-ci sont utilisés pour réaliser ses activités économiques -taxées elles-mêmes à la TVA. Néanmoins, en ce qui concerne le domaine des transports, il existe une exception importante. La déductibilité de la TVA sur la livraison, l'importation ou l'acquisition intracommunautaire de véhicules routiers est limitée, dans la plupart des cas, à 50 % des taxes acquittées. Il en est de même pour tous les biens et services liés à l'utilisation de ces véhicules (carburants, huiles, entretiens, réparations,...). Cependant, cette exception comporte des exceptions. Pour certains véhicules routiers, la déductibilité n'est donc pas limitée. Il s'agit notamment des véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse les 3500 kg, les véhicules comportant plus de 8 places assises, non compris le conducteur, ou les véhicules servant au transport rémunéré de personnes.

## 2. Les accises

Les droits d'accise frappent certains produits, comme les huiles minérales. Il existe des droits d'accise ordinaires et des droits d'accise spéciaux, les droits d'accise totaux étant la somme de ces deux éléments.

Les droits d'accise sur les huiles minérales sont variables en fonction de la nature du carburant. Certains carburants ne sont pas soumis à des droits d'accise ordinaires, il s'agit par exemple du gaz de pétrole liquéfié et du méthane. Les autres carburants, soumis à des droits d'accise ordinaires, sont soumis également à des droits d'accise spéciaux (l'essence avec ou sans plomb, le pétrole lampant, le gasoil). Le Mémento fiscal stipule également que tout produit destiné à servir comme carburant ou comme additif, à l'exception du gaz naturel, doit être soumis à l'accise - le taux correspond au taux appliqué sur le carburant équivalent.

En ce qui concerne les droits d'accise imposés sur les carburants, en 1995 et 2000, le Mémento fiscal identifie de nombreuses exceptions dans le domaine des transports selon le mode, à savoir, notamment, une exonération des droits d'accise:

- pour les carburateurs utilisés comme carburants pour la navigation aérienne et l'aviation de tourisme privée -jusqu'au 31 décembre 2001 ;
- pour les huiles minérales utilisées comme carburants pour la navigation dans les eaux communautaires, y compris la pêche ; et pour les bateaux de plaisance privés, uniquement jusqu'au 31 décembre 2001 ;
- pour les huiles minérales dans le domaine de la fabrication, la mise au point, les essais et l'entretien des aéronefs et bateaux ;
- pour la navigation sur les voies navigables intérieures, y compris la navigation de plaisance ;
- pour le transport de personnes et de marchandises sur le réseau ferroviaire ;

- pour les travaux agricoles et horticoles, de sylviculture et pisciculture d'eau douce ;
- pour les opérations de dragage des voies navigables et des ports.

En dehors du premier point relatif à la navigation aérienne, ces exonérations se limitent au gasoil et au pétrole lampant.

D'autre part, le gasoil utilisé comme carburant est exempté de l'accise spéciale lorsqu'il est destiné aux besoins des sociétés de transport en commun régionales, et ce jusqu'au 31 décembre 2001.

### 3. La cotisation sur l'énergie

La cotisation sur l'énergie est un impôt indirect frappant la consommation ou l'utilisation en Belgique de carburants, de combustibles fossiles et d'énergie électrique, quelle que soit son origine. Pour les années 1995 et 2000, en matière de carburants, elle s'applique exclusivement aux essences avec et sans plomb et au pétrole lampant utilisé dans le cadre du transport routier.

Quant aux exonérations des cotisations sur l'énergie, elles concernent les mêmes produits que ceux exonérés de droits d'accise. Dans le cas qui nous occupe, cela correspond donc aux huiles minérales utilisées dans les transports par voies aérienne, d'eau ou ferroviaire.

## G. Liste des abréviations

Air	: Aérien
AED	: Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale
AP	: Administrations publiques
AWV	: Administratie Wegen en Verkeer (Vlaamse Gemeenschap)
BATC	: Brussels Airport Terminal Company
BFP	: Bureau fédéral du Plan
BIAC	: Brussels International Airport Company
BNB	: Banque Nationale de Belgique
BSCA	: Brussels South Charleroi Airport
CCF	: Consommation de capital fixe
CF	: Consommation finale
CI	: Consommation intermédiaire
COICOP	: Classification of Individual Consumption According to Purpose
CS	: Compte satellite
CSAir	: Compte satellite Aérien
CSFer	: Compte satellite Ferroviaire
CSFlu	: Compte satellite Fluvial
CSMar	: Compte satellite Maritime
CSR	: Compte satellite Route
CSSAT	: Compte satellite Services Auxiliaires de Transport
CSTCPL	: Comte satellite Transport en Commun Public Local
DC	: Dépense courante
DIV	: Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DKb	: Dépense en capital brute
DKn	: Dépense en capital nette
DT	: Dépense totale
EBM	: Enquête sur le budget des ménages
Entr	: Entreprises
FBKF	: Formation brute de capital fixe
FEB	: Fédération des entreprises de Belgique
Flu	: Fluvial
Gest Pr	: Gestionnaires privés d'infrastructures
ICN	: Institut des Comptes Nationaux
Infras	: Dépenses d'infrastructures
INS	: Institut National des Statistiques
LIN	: Leefmilieu en Infrastructuur (Vlaamse Gemeenschap)
M.L.C.	: Métro Léger de Charleroi
Mar	: Maritime
March	: Transport de marchandises
MET	: Ministère de l'Équipement et des Transports (Région wallonne)
Mg	: Ménages
MT	: Matériel de transport
OPVN	: Office de Promotion des Voies Navigables
PAC	: Port Autonome de Charleroi

PACO	:	Port Autonome du Centre et de l'Ouest
PAL	:	Port Autonome de Liège
PAN	:	Port Autonome de Namur
Pers	:	Transport de personnes
RVA	:	Régie des Voies Aériennes
SAB	:	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset
SAT	:	Services auxiliaires des transports
SCDF	:	SPF Finances - Trésorerie, Administration des paiements
SE	:	Solde extérieur
SNCB	:	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPF	:	Service public fédéral
SRWT	:	Société Régionale Wallonne de Transport
STIB	:	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TA	:	Transport aérien
TAM	:	Transport aérien de marchandises
TAV	:	Transport aérien de voyageurs
TCPL	:	Transport en commun public local
TEC	:	Société de Transport en Commun (Région wallonne)
TER	:	Tableaux emplois-ressources
TFer	:	Transport ferroviaire
TFerM	:	Transport ferroviaire de marchandises
TFerV	:	Transport ferroviaire de voyageurs
TFlu	:	Transport fluvial
TFluM	:	Transport fluvial de marchandises
TFluV	:	Transport fluvial de voyageurs
TMar	:	Transport maritime
TMarM	:	Transport maritime de marchandises
TMarV	:	Transport maritime de voyageurs
TR	:	Transport routier
TRM	:	Transport routier de marchandises
TRV	:	Transport routier de voyageurs
TVA	:	Taxe sur la valeur ajoutée
VVM	:	Vlaamse Vervoermaatschappij

---