

Analyse des dépenses et recettes publiques de transport

Novembre 2008

Maud Nautet, mn@plan.be

Abstract - Cette étude reprend et réorganise les résultats des comptes satellites des transports (CST) publiés récemment afin de fournir une première estimation des dépenses et des recettes des administrations publiques liées aux activités de transport en 1995 et 2000. A partir de ces informations, la possibilité d'estimer les transferts publics nets vers les différents modes de transport a été analysée.

Jel Classification – R41, R48, C8

Keywords – Transport, comptes satellites, recettes et dépenses publiques

Acknowledgements - 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.

Nous souhaitons remercier le SPF Mobilité et Transports ainsi que les membres du comité d'accompagnement pour leurs judicieux commentaires. De nombreux organismes privés et publics ont fourni les données nécessaires à l'estimation des recettes et dépenses publiques de transport. Nous tenons particulièrement à remercier nos inter-locuteurs 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.

La référence à cette publication doit mentionner les éléments suivants:

Nautet, M. (2008), Analyse des dépenses et recettes publiques de transport, 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, Working Paper 20-08, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles.

Executive Summary

Cette étude reprend et réorganise les résultats des comptes satellites des transports (CST) publiés récemment afin de fournir une première estimation des dépenses et des recettes des administrations publiques liées aux activités de transport en 1995 et 2000. A partir de ces informations, la possibilité d'estimer les transferts publics nets vers les différents modes de transport a été analysée.

La dépense totale de l'ensemble des administrations publiques belges pour le transport s'élève à 8,4 milliards d'euros en 1995 et à 9,3 milliards en 2000. En 2000, les dépenses d'infrastructures représentent 67 % de la dépense totale, le transport de personnes 26 % et le transport de marchandises 7 %. Le mode routier correspond à 64 % de la dépense totale de transport des pouvoirs publics en 2000, le ferroviaire à 20 % et le transport en commun public local (TCPL) à 9 %. Les dépenses publiques pour le transport de personnes se concentrent principalement sur le ferroviaire, environ 40 % pour les deux années, puis sur le TCPL, 30 % et enfin sur la route, 25 %. Les dépenses publiques pour le transport de marchandises se rapportent quasi uniquement au mode routier. Les dépenses publiques pour les infrastructures se répartissent comme suit : 75 % pour la route, 16 % pour le ferroviaire, 5 % pour le maritime et 4 % pour le fluvial.

Quant aux taxes et redevances sur les transports, elles s'élèvent à 7,1 milliards d'euros en 1995 et à 9,6 milliards d'euros en 2000. Pour les deux années, la TVA représente environ 40 % des recettes publiques issues des activités de transport. En 2000, 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 près de 80 %, au transport de marchandises pour environ 15 % et aux infrastructures pour 7 %.

En ce qui concerne l'estimation des transferts nets de l'Etat vers les activités de transport, nous expliquons pourquoi les CST ne constituent pas l'outil le plus pertinent pour évaluer un tel indicateur. En effet, certains concepts utilisés pour construire et définir les CST ne sont pas pertinents pour réaliser ce type d'analyse (modalité de répartition des dépenses d'infrastructures, concept de la dépense en capital, notion de coûts totaux...). De plus, les coûts externes ne sont pas encore intégrés dans les CST. De ce fait, les coûts des transports supportés par la collectivité sont sous-estimés, en particulier pour les modes générant de fortes externalités.

Par ailleurs, à côté des limites propres aux concepts utilisés pour construire les CST, certaines notions fondamentales en matière de finances publiques sont difficilement compatibles avec l'analyse de transferts publics nets vers les transports. D'une part, le concept d'universalité budgétaire est en contradiction avec ce type d'indicateur : les taxes issues des transports sont une contribution au budget général, et non la contrepartie du financement des dépenses publiques de transport et/ou de l'internalisation des coûts externes. D'autre part, il ne faut pas oublier que l'Etat remplit plusieurs fonctions. Via la taxation, il vise à obtenir des revenus, à redis-

tribuer les revenus entre les agents économiques ou réduire les inefficacités du marché (internalisation des coûts externes). Une politique de transport ne peut donc être jugée uniquement à partir de critères budgétaires. Des considérations morales, économiques, sociales ou environnementales doivent également être prises en compte pour juger de l'adéquation d'une politique de transport.

Pour juger de manière adéquate d'une politique de transport, il faut réaliser une analyse coûts-bénéfices sociaux. Il s'agit d'une analyse de l'évolution du bien-être de l'ensemble de la société suite à la modification d'une politique de transport. Cette analyse mesure l'impact d'un changement en termes de bien-être sur les usagers, sur les producteurs, sur les revenus des pouvoirs publics et sur les externalités. Les modèles PLANET et LIMOBEL, en cours de développement au BFP, permettront de réaliser ce type d'analyse.

Si les CST ne constituent pas l'outil le plus pertinent pour estimer les transferts nets de l'Etat, ils fournissent néanmoins des informations utiles au niveau macroéconomique, en dévoilant la part de chaque mode au sein de la dépense totale, selon les secteurs institutionnels et le type de transport. Ils offrent également un aperçu du niveau et de la structure des différents postes de dépenses publiques, des taxes prélevées par l'Etat et de qui s'en acquitte (ménages ou entreprises).

Selon les CST disponibles actuellement, on évalue à 3,6 milliards d'euros les transferts publics nets vers les transports. Ces transferts concernent principalement le mode ferroviaire (1,8 milliards) et le mode TCPL (0,9 milliards). 70 % des transferts publics nets bénéficient aux entreprises. Plus de 60 % des TPN concernent le transport de marchandises. Ces informations sont fondées sur de nombreuses hypothèses et doivent être interprétées avec la plus grande prudence.

Table des matières

1. Introduction	1
2. Les dépenses publiques dédiées au transport.....	3
2.1. Les dépenses publiques pour le transport routier	4
2.2. Les dépenses publiques pour le transport en commun public local	8
2.3. Les dépenses publiques pour le transport ferroviaire	11
2.4. Les dépenses publiques pour le transport fluvial	15
2.5. Les dépenses publiques pour le transport maritime	19
2.6. Les dépenses publiques pour le transport aérien	23
2.7. Les dépenses publiques pour l'ensemble des modes de transport	29
3. Les recettes publiques venant du transport.....	33
3.1. Les recettes publiques issues du transport routier	34
3.2. Les recettes publiques issues du transport en commun public local	41
3.3. Les recettes publiques issues du transport ferroviaire	44
3.4. Les recettes publiques issues du transport fluvial	47
3.5. Les recettes publiques issues du transport maritime	52
3.6. Les recettes publiques issues du transport aérien	54
3.7. Les recettes publiques pour l'ensemble des modes de transport	58
4. Les transferts publics nets dans le domaine des transports	65
4.1. Les CST	66
4.2. Les transferts publics nets	71
5. Conclusions	84
6. Bibliographie.....	87
7. Annexe	89
7.1. Annexe A : Rappels en matière de législation des impôts indirects	89
7.2. Annexe B : Structure du groupe TEC	93
7.3. Annexe C : BIAC et Belgocontrol	95
7.4. Abréviations	97

Liste des tableaux

Tableau 1 :	Détail de la dépense courante des administrations publiques pour le mode routier par poste de dépense (en millions d'euros et en %)	5
Tableau 2 :	Dépense courante des administrations publiques pour le mode routier par type de transport et infrastructures (en millions d'euros et en %)	5
Tableau 3 :	Dépense en capital des administrations publiques pour le mode routier par poste de dépense (en millions d'euros et en %)	6
Tableau 4 :	Dépense en capital des administrations publiques pour le mode routier par type de transport et infrastructures (en millions d'euros et en %)	6
Tableau 5 :	Dépense totale des administrations publiques pour le mode routier (en millions d'euros et en %)	7
Tableau 6 :	Dépense courante des administrations publiques pour le TCPL (en millions d'euros)	9
Tableau 7 :	Dépense en capital des administrations publiques au profit des TCPL (en millions d'euros, HTVA)	9
Tableau 8 :	TVA sur les investissements réalisés par les différentes Régions et communes au profit des transports en commun publics locaux (en millions d'euros)	10
Tableau 9 :	Dépense totale des administrations publiques (en millions d'euros et en %)	10
Tableau 10 :	Subventions de fonctionnement reçues par la SNCB (en millions d'euros)	12
Tableau 11 :	Investissements réalisés par l'Etat fédéral et les autres administrations publiques au profit du transport ferroviaire (en millions d'euros, hors TVA)	13
Tableau 12 :	TVA sur les investissements réalisés par l'Etat fédéral et les autres administrations publiques au profit du transport ferroviaire (en millions d'euros)	14
Tableau 13 :	Dépense totale des administrations publiques pour le transport ferroviaire (en millions d'euros et en %)	15
Tableau 14 :	Dépense courante des administrations publiques pour le mode fluvial (en millions d'euros et en %)	17
Tableau 15 :	Dépense en capital des administrations publiques pour le mode fluvial (en millions d'euros et en %)	18
Tableau 16 :	Dépense totale des administrations publiques pour le transport fluvial (en millions d'euros et en %)	19
Tableau 17 :	Dépenses de personnel et d'entretien des infrastructures maritimes de la Région flamande (en millions d'euros, hors TVA)	20
Tableau 18 :	TVA sur les dépenses d'entretien des infrastructures maritimes par la Région flamande (en millions d'euros)	21
Tableau 19 :	Dépense courante de la police de la navigation pour le transport maritime (en millions d'euros)	21
Tableau 20 :	Dépense en capital des administrations publiques pour les infrastructures portuaires et maritimes (en millions d'euros, hors TVA)	22
Tableau 21 :	TVA sur la dépense en capital des administrations publiques pour les infrastructures portuaires et maritimes (en millions d'euros)	22

Tableau 22 : Dépense en capital de la police de la navigation pour le transport maritime (en millions d'euros)	22
Tableau 23 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport maritime (en millions d'euros et en %)	23
Tableau 24 : Dépenses courantes des Régions pour le transport aérien (en millions d'euros, HTVA)	26
Tableau 25 : TVA sur les dépenses d'entretien des administrations dans les aérodromes (en millions d'euros)	26
Tableau 26 : Dépense courante de la police de l'aéronautique (en millions d'euros)	27
Tableau 27 : Dépense en capital des Régions pour le transport aérien (en millions d'euros, hors TVA)	28
Tableau 28 : TVA sur la dépense en capital des Régions (en millions d'euros)	28
Tableau 29 : Dépense en capital de la police de l'aéronautique (en millions d'euros)	28
Tableau 30 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport aérien (en millions d'euros et en %)	29
Tableau 31 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en millions d'euros, TVAC)	30
Tableau 32 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en millions d'euros, TVAC)	30
Tableau 33 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en %)	31
Tableau 34 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en %)	31
Tableau 35 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en % de la dépense par mode)	32
Tableau 36 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en % de la dépense par mode)	32
Tableau 37 : Redevances et taxes sur le transport routier payées par les ménages (en millions d'euros)	35
Tableau 38 : Redevances et taxes sur le transport routier payées par les entreprises (en millions d'euros)	36
Tableau 39 : Contribution des différents types de matériel de transport routier dans les investissements en matériel de transport routier et la TVA selon les branches d'activité (en %)	38
Tableau 40 : Taux implicite de TVA sur les véhicules routiers des entreprises (en %)	38
Tableau 41 : Part des investissements des entreprises des branches de transport routier dans le total des investissements en matériel de transport routier (en %)	39
Tableau 42 : TVA payée par les administrations publiques dans le cadre du transport routier (en millions d'euros et en %)	39
Tableau 43 : Recettes publiques liées au transport routier par secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)	40
Tableau 44 : Recettes publiques liées au transport routier par type de taxe (en millions d'euros et en %)	41
Tableau 45 : TVA sur les services de TCPL consommés par les ménages (en millions d'euros)	42
Tableau 46 : Taxes et redevances liées au mode TCPL payées par les entreprises (en millions d'euros)	42
Tableau 47 : Taxes et redevances liées au mode TCPL payées par les administrations publiques (en millions d'euros)	43

Tableau 48 : Recettes publiques liées au TCPL par secteur institutionnel (en millions d'euros)	43
Tableau 49 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les ménages selon le type de taxe et de transport (en millions d'euros et en %)	44
Tableau 50 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les entreprises (en millions d'euros et en %)	45
Tableau 51 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les administrations publiques (en millions d'euros)	45
Tableau 52 : Recettes publiques totales pour le mode ferroviaire (en millions d'euros et en %)	46
Tableau 53 : Recettes de TVA pour le mode ferroviaire selon les secteurs institutionnels (en millions d'euros et en %)	46
Tableau 54 : Taxes et redevances payées par les ménages dans le cadre du transport fluvial (en millions d'euros)	48
Tableau 55 : Taxes et redevances payées par les entreprises dans le cadre du transport fluvial (en millions d'euros et en %)	49
Tableau 56 : Recettes publiques pour le mode fluvial payées par les administrations publiques (en millions d'euros)	50
Tableau 57 : Recettes publiques pour le mode fluvial selon le type de taxe (en millions d'euros et en %)	51
Tableau 58 : Recettes publiques pour le mode fluvial selon le secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)	51
Tableau 59 : Recettes publiques payées par les entreprises pour le mode maritime (en millions d'euros et en %)	53
Tableau 60 : Recettes publiques pour le mode maritime payées par les administrations publiques (en millions d'euros)	53
Tableau 61 : Recettes publiques pour le mode maritime (en millions d'euros)	54
Tableau 62 : Taxes et redevances liées au transport aérien payées par les ménages (en millions d'euros et en %)	55
Tableau 63 : Recettes publiques payées par les entreprises pour le mode aérien (en millions d'euros et en %)	56
Tableau 64 : Taxes et redevances payées par les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre du transport aérien (en millions d'euros, TVA incluse)	56
Tableau 65 : Recettes publiques pour le mode aérien payées par les administrations publiques (en millions d'euros)	57
Tableau 66 : Recettes publiques pour le mode aérien par secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)	58
Tableau 67 : Taxes et redevances liées au transport en 1995 par secteur institutionnel, à prix courants (en millions d'euros et en %)	59
Tableau 68 : Taxes et redevances liées au transport en 2000 par secteur institutionnel, à prix courants (en millions d'euros et en %)	59
Tableau 69 : Taxes et redevances liées au transport en 1995 par type de transport, à prix courants (en millions d'euros)	63
Tableau 70 : Taxes et redevances liées au transport en 2000 par type de transport, à prix courants (en millions d'euros)	63
Tableau 71 : Dépense publique de transport en 2000 selon le bénéficiaire (millions d'euros)	76

Tableau 72 : Taxes spécifiques aux transports en 2000 selon le secteur qui paie la taxation (millions d'euros)	76
Tableau 73 : Transferts publics nets en 2000 selon les bénéficiaires (millions d'euros)	77
Tableau 74 : Dépenses publiques transport en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)	78
Tableau 75 : Taxes spécifiques aux transports en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)	78
Tableau 76 : Transferts publics nets en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)	78
Tableau 77 : Transferts publics nets moyens en 2000 (en euros par 1 000 passagers-km, passagers, tonnes, 1 000 tonnes-km, trains-km)	79
Tableau 78 : Coûts sociaux des accidents liés aux victimes générés par le transport routier en 2000 (millions d'euros)	81
Tableau 79 : Coûts sociaux de la pollution de l'air générés par le transport routier en 2000 (millions d'euros)	83
Tableau 80 : Taux en vigueur, taux pleins et différentiel de recettes publiques entre les taux en vigueur et les taux pleins (en pourcentage et en millions d'euros)	92

Liste des graphiques

Graphique 1 : Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes de TVA selon le mode en 2000 (en %)	60
Graphique 2 : Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes autres que la TVA selon le mode en 2000 (en %)	61
Graphique 3 : Répartition des recettes de TVA pour chaque mode selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en %)	64
Graphique 4 : Répartition des recettes autres que la TVA des différents modes selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en %)	64
Graphique 5 : Structure du groupe TEC depuis 1991	93

1. Introduction

Dans le cadre d'une convention avec le SPF Mobilité et Transports, le Bureau fédéral du Plan a réalisé une série de travaux en matière de transport et de mobilité. La réalisation des comptes satellites des transports (CST) est une des composantes de ces travaux. L'objectif des CST est d'étendre la capacité analytique de la comptabilité nationale dans le domaine des transports, qui y est partiellement représenté. Les CST sont construits au niveau national (la Belgique) pour les années 1995 et 2000¹. Les CST présentent la dépense totale de transport selon les modes (routier, transport en commun public local, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien) et par secteurs institutionnels (ménages, entreprises, administrations publiques) ainsi que pour le reste du monde. La dépense totale de transport est composée des dépenses courantes de transport (entretien des infrastructures, consommation de services de transport, entretien et utilisation de véhicules,...) et des dépenses en capital (achats de véhicules, construction d'infrastructures,...) des différents secteurs institutionnels. La dépense totale comptabilise les dépenses liées à toutes les activités de transport, y compris les activités de transport pour compte propre.

Sur la base des résultats fournis par les CST², le SPF Mobilité et Transports a émis le souhait de réaliser une étude sur les recettes et dépenses publiques effectuées en matière de transport, ainsi qu'une analyse des transferts publics nets par mode de transport.

Cette étude reprend et réorganise les résultats des CST afin de fournir une estimation des dépenses et des recettes des administrations publiques liées aux activités de transport en 1995 et 2000. A partir de ces informations, la possibilité d'estimer les transferts publics nets par mode est analysée.

La plupart des données présentées dans ce document proviennent des comptes des administrations publiques de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN), directement des administrations concernées³ ou encore des tableaux emplois-ressources de l'ICN⁴. Nous utilisons également les indications du Mémento fiscal et le Code de la TVA des années 1995 et 2000 afin d'estimer certaines taxes ou redevances liées au transport pour lesquelles aucune information n'est disponible.

Cette étude est composée de trois parties. La première reprend les dépenses publiques par mode de transport et par poste de dépense. La seconde présente les recettes publiques issues des

¹ Les CST sont estimés principalement à partir des tableaux emplois-ressources de l'ICN. L'année 2000 est la dernière année pour laquelle ces informations sont disponibles.

² Pour plus de détails sur les comptes satellites des transports, voir Planning Paper n°106.

³ Les administrations qui récoltent des recettes liées au transport d'une part et celles qui réalisent des dépenses pour le transport d'autre part.

⁴ 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.

des transports par poste de recette, par mode et par secteur institutionnel. La dernière partie avance une réflexion quant à l'utilisation des recettes et dépenses publiques des transports fournies par les CST pour l'estimation des transferts publics nets par mode et présente les premières estimations de ces derniers.

2. Les dépenses publiques dédiées au transport

Ce chapitre présente les dépenses effectuées par l'ensemble des administrations publiques belges en matière de transport en 1995 et 2000, par mode de transport⁵. Par administrations publiques, nous entendons les administrations centrales, fédérées et locales, ainsi que les administrations de la sécurité sociale au sens des comptes nationaux.

Les dépenses publiques de transport correspondent aux dépenses courantes et en capital effectuées par les administrations publiques dans le cadre de leurs missions d'organisation et de gestion des activités et des infrastructures de transport. Il s'agit de toutes les dépenses de ce secteur institutionnel permettant le bon fonctionnement des transports. 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. 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.

Les dépenses des sociétés privées en charge de la gestion d'infrastructures de transport (sociétés gestionnaires des ports et aéroports) ne sont quant à elles pas reprises dans les dépenses des administrations publiques mais dans les dépenses du secteur institutionnel des entreprises. Les sociétés TEC, STIB, De Lijn et la SNCB sont également reprises dans le secteur institutionnel des entreprises⁶. Ces informations ne seront donc pas présentées dans cette étude.

Nous avons analysé l'usage qui a été fait des dépenses publiques afin de les répartir selon le type de dépense (courante et en capital) et selon le type de transport (personnes et marchandises). Lorsque ces dépenses concernent les infrastructures utilisées aussi bien pour le transport de personnes que le transport de marchandises et que nous ne disposons pas d'informations permettant une répartition fiable entre les deux types de transport, nous ne les avons pas réparties ; elles sont alors reprises sous l'appellation « dépenses d'infrastructures ».

Soulignons que les dépenses publiques prises en considération ici concernent uniquement les dépenses d'organisation et de gestion des transports et des infrastructures de transport. En d'autres termes, il n'est pas tenu compte des dépenses poursuivant d'autres objectifs. Comme nous allons le voir, pour certains modes où les données ne sont pas suffisamment désagrégées, cet exercice se révèle parfois difficile⁷.

⁵ Il s'agit des modes routier, transport en commun public local, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

⁶ La source d'information principale pour la construction des CST est le tableau emplois-ressources de l'ICN. Ce dernier va subir des remaniements au niveau de la structure des branches d'activité. Dans les tableaux emplois-ressources de 2005, les sociétés TEC, STIB et De Lijn seront considérées comme appartenant au secteur institutionnel des administrations publiques. Néanmoins, dans les tableaux emplois-ressources de 1995 et 2000, ces sociétés appartiennent au secteur institutionnel des entreprises.

⁷ Dans le cadre du transport fluvial notamment, les administrations ne peuvent dissocier les dépenses liées à la maintenance des eaux et celles relatives au transport. Par exemple, il n'est pas possible de distinguer le montant des travaux hydrauliques relatifs à la réduction du risque d'inondation dans les zones habitées des travaux hydrauliques

Rappelons que les CST ne tiennent pas compte des 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. Ces coûts sont supportés par l'ensemble de la société.

2.1. Les dépenses publiques pour le transport routier

Le transport routier 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.

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

En plus des dépenses d'investissement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier, ce poste reprend également les dépenses liées à la régulation et la surveillance du transport routier assurées par les différents corps de police. La police fédérale de la route s'occupe de missions judiciaires ainsi que de la circulation via des contrôles de vitesse, de conduite sous influence d'alcool, du port de la ceinture, des poids-lourds, de l'utilisation d'un téléphone au volant... La police locale de la route est quant à elle organisée en zone de police, afin de favoriser son ancrage local. Elle assume, en parallèle avec la police fédérale, l'ensemble des fonctions de police en matière de transport routier.

2.1.1. La dépense courante

La dépense courante des administrations publiques regroupe les subventions au transport et les dépenses liées à la gestion du réseau (voir tableau 1). Pour le transport routier, il n'y a pas de subventions des services de transport et les dépenses courantes se résument essentiellement à la gestion des infrastructures. En pratique, il s'agit des dépenses d'entretien et d'éclairage du réseau, des frais de personnel et des dépenses de police liés au mode routier. Ces dépenses s'élèvent à 4 135 millions d'euros en 1995 et à 4 703 millions en 2000. L'entretien des infrastructures routières est le poste le plus important des dépenses courantes des administrations publiques (plus de 40 %). Les dépenses de personnel liées à ces missions d'entretien représentent un tiers des dépenses courantes de transport des administrations. Les dépenses de la police de la route comptent pour environ un quart de ces dépenses.

ques en lien avec l'activité transport.

Tableau 1 : Détail de la dépense courante des administrations publiques pour le mode routier par poste de dépense (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Entretien HTVA	1 459,78	35%	1 628,05	35%
TVA entretien	242,42	6%	288,44	6%
Entretien TVAC	1 702,20	41%	1 916,49	41%
Personnel HTVA	1 428,62	35%	1 503,14	32%
TVA personnel	0,00	0%	0,00	0%
Personnel TVAC	1 428,62	35%	1 503,14	32%
Police HTVA	981,66	24%	1 246,32	27%
TVA police	22,82	1%	36,90	1%
Police TVAC	1 004,49	24%	1 283,22	27%
Dépense courante HTVA	3 870,07	94%	4 377,51	93%
TVA dépense courante	265,24	6%	325,34	7%
Dépense courante TVAC	4 135,31	100%	4 702,85	100%

Sources : Région wallonne, Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale, ICN/BNB, Polices locale et fédérale et calculs propres du BFP

Près des trois quarts des dépenses courantes des administrations publiques se rapportent aux infrastructures routières. Seules les dépenses courantes de police ont été allouées au transport de personnes et au transport de marchandises⁸.

Tableau 2 : Dépense courante des administrations publiques pour le mode routier par type de transport et infrastructures (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante HTVA	3 870,07	94%	4 377,51	93%
Voyageurs	490,83	12%	623,16	13%
Marchandises	490,83	12%	623,16	13%
Infrastructures	2 888,40	70%	3 131,19	67%
TVA dépense courante	265,24	6%	325,34	7%
Voyageurs	11,41	0%	18,45	0%
Marchandises	11,41	0%	18,45	0%
Infrastructures	242,42	6%	288,44	6%
Dépense courante TVAC	4 135,31	100%	4 702,85	100%
Voyageurs	502,24	12%	641,61	14%
Marchandises	502,24	12%	641,61	14%
Infrastructures	3 130,82	76%	3 419,63	73%

Sources : Région wallonne, Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale, ICN/BNB, Polices locale et fédérale et calculs propres du BFP

⁸ Les dépenses de police sont générées par le transport de personnes et de marchandises. Cependant, nous ne possédons pas d'information permettant de déterminer la part relative de ces dépenses pour chaque type de transport (personnes versus marchandises). Par hypothèse, elles sont réparties pareillement (50/50) entre les deux types de transport.

2.1.2. La dépense en capital

La dépense en capital se concentre sur les dépenses d'investissements réalisées dans le cadre du réseau routier belge et sur les dépenses d'investissements réalisées par les polices locale et fédérale de la route au cours des années 1995 et 2000. En d'autres termes, il s'agit des dépenses directement liées à l'organisation, au fonctionnement et à la surveillance de l'activité de transport routier de voyageurs et de marchandises.

La dépense en capital des administrations pour le transport routier s'élève à près de 1 050 millions en 1995 et à plus de 1 200 millions en 2000. La dépense en capital des administrations publiques est utilisée dans sa quasi totalité pour réaliser des investissements dans le réseau routier (94 % en 1995 et 100 % en 2000).

Tableau 3 : Dépense en capital des administrations publiques pour le mode routier par poste de dépense (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Police HTVA	50,58	5%	0,01	0%
TVA police	9,80	1%	0,00	0%
Police TVAC	60,38	6%	0,01	0%
Infrastructures HTVA	828,46	79%	999,05	83%
TVA infrastructures	160,54	15%	207,43	17%
Infrastructures TVAC	989,00	94%	1 206,48	100%
Dépense en capital HTVA	879,04	84%	999,06	83%
TVA dépense en capital	170,34	16%	207,43	17%
Dépense en capital TVAC	1 049,38	100%	1 206,49	100%

Sources : INS, SPF Mobilité et Transports, BNB, ICN, Polices locale et fédérale et calculs propres BFP

Tableau 4 : Dépense en capital des administrations publiques pour le mode routier par type de transport et infrastructures (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense en capital HTVA	879,04	84%	999,06	83%
Voyageurs	25,29	2%	0,01	0%
Marchandises	25,29	2%	0,01	0%
Infrastructures	828,46	79%	999,05	83%
TVA dépense en capital	170,34	16%	207,43	17%
Voyageurs	4,90	0%	0,00	0%
Marchandises	4,90	0%	0,00	0%
Infrastructures	160,54	15%	207,43	17%
Dépense en capital TVAC	1 049,38	100%	1 206,49	100%
Voyageurs	30,19	3%	0,01	0%
Marchandises	30,19	3%	0,01	0%
Infrastructures	989,00	94%	1 206,48	100%

Sources : INS, SPF Mobilité et Transports, BNB, ICN, Polices locale et fédérale et calculs propres BFP

2.1.3. La dépense totale

L'ensemble des dépenses des administrations publiques pour le mode routier se chiffre à 5 185 millions d'euros en 1995 et à 5 909 millions d'euros en 2000. La dépense totale des administrations publiques est synthétisée dans le tableau 5.

Tableau 5 : Dépense totale des administrations publiques pour le mode routier (en millions d'euros et en %)

		1995		2000	
		Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante	3=1+2	4 135,31	80%	4 702,85	80%
Dépense courante HTVA	1	3 870,07	75%	4 377,51	74%
Dépense courante dont voyageurs		490,83	9%	623,16	11%
Dépense courante dont marchandises		490,83	9%	623,16	11%
Dépense courante dont infrastructures		2 888,40	56%	3 131,19	53%
TVA sur la dépense courante	2	265,24	5%	325,34	6%
TVA dont voyageurs		11,41	0%	18,45	0%
TVA dont marchandises		11,41	0%	18,45	0%
TVA dont infrastructures		242,42	5%	288,44	5%
Dépense en capital	6=4+5	1 049,38	20%	1 206,49	20%
Dépense en capital HTVA	4	879,04	17%	999,06	17%
Dépense en capital dont voyageurs		25,29	0%	0,01	0%
Dépense en capital dont marchandises		25,29	0%	0,01	0%
Dépense en capital dont infrastructures		828,46	16%	999,05	17%
TVA sur la dépense en capital	5	170,34	3%	207,43	4%
TVA dont voyageurs		4,90	0%	0,00	0%
TVA dont marchandises		4,90	0%	0,00	0%
TVA dont infrastructures		160,54	3%	207,43	4%
Dépense totale	7=3+6	5 184,69	100%	5 909,34	100%
Dépense totale dont voyageurs		532,43	10%	641,62	11%
Dépense totale dont marchandises		532,43	10%	641,62	11%
Dépense totale dont infrastructures		4 119,82	79%	4 626,11	78%

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

La dépense courante représente près de 80 % des dépenses des administrations publiques pour le transport routier. Elle regroupe les dépenses liées à l'entretien du réseau, en ce compris les frais de personnel et les dépenses courantes de la police de la route. En ce qui concerne la dépense en capital, la majeure partie de la dépense est consacrée aux infrastructures. Près de 80 % des dépenses totales des administrations publiques pour le transport routier se rapportent aux infrastructures. Le solde correspond aux dépenses de police, réparties pareillement (50/50) entre le transport de personnes et le transport de marchandises.

2.2. Les dépenses publiques pour le 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. Les Régions ont la responsabilité de l'organisation et de la gestion du transport en commun public local. Ces activités sont assurées par les sociétés De Lijn (Vlaamse Vervoermaatschappij), TEC⁹ (Société de Transport en Commun de la Région wallonne) et STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles).

Les activités de la SNCB ne sont pas incluses dans ce compte, ses activités s'effectuant au niveau national. De plus, le transport de voyageurs par taxi ou par autocar, non organisé dans le cadre de la collectivité, est exclu du présent compte, il est inclus dans le transport routier.

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)¹⁰.

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 travaillent ensemble en vue de l'amélioration des infrastructures de transport en commun public local.

2.2.1. La dépense courante

Dans le cadre du TCPL, la dépense courante des administrations publiques est constituée des compensations pour tarifs sociaux et des subventions à la production versées aux sociétés de TCPL (TEC, STIB et De Lijn) par les Régions.

En 1995, les compensations pour tarifs sociaux sont inexistantes. En 2000, elles commencent à se développer en Flandre. Depuis, ces formules se sont étendues aux autres Régions. Les subventions à la production correspondent à des subventions d'exploitation, permettant aux sociétés de TCPL de mener à bien leur mission de service public. Les procédés d'attribution de ces transferts sont variables selon les Régions.

⁹ Une remarque générale doit être formulée à propos de l'utilisation des noms TEC et SRWT. L'appellation TEC fait référence aux cinq sociétés qui assurent le transport en commun public local. L'appellation SRWT fait référence à la société qui chapeaute les cinq TEC.

¹⁰ Pour plus de détails sur la structure du groupe TEC, voir annexe B.

La dépense courante publique pour les TCPL s'élève à 540 millions d'euros en 1995 et à 730 millions en 2000. Pour ces deux années, il n'y a pas de TVA¹¹ sur la dépense courante des administrations publiques pour le mode TCPL.

Tableau 6 : Dépense courante des administrations publiques pour le TCPL (en millions d'euros)

	1995	2000
Compensations pour tarifs sociaux	0,00	14,50
TEC	0,00	0,00
STIB	0,00	0,00
De Lijn	0,00	14,50
Subventions à la production	540,09	715,63
TEC	173,41	215,21
STIB	171,10	194,62
De Lijn	195,58	305,80
Total	540,09	730,13
Voyageurs	540,09	730,13
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Région wallonne (MET), Région flamande (AWV), SRWT, TEC, STIB, De Lijn et calculs propres du BFP

2.2.2. La dépense en capital

La dépense en capital des administrations publiques pour les TCPL reprend les transferts en capitaux des Régions aux sociétés TEC, STIB et De Lijn ainsi que les dépenses d'investissements des administrations publiques en faveur des TCPL.

Les subventions en capital couvrent l'achat de matériel roulant et l'acquisition de bien immobiliers tandis que les investissements concernent l'aménagement de gares et des voiries en vue du passage des TCPL. La STIB ne perçoit pas de subventions en capital ; la Région Bruxelles-Capitale investit directement dans divers chantiers d'aménagements.

Tableau 7 : Dépense en capital des administrations publiques au profit des TCPL (en millions d'euros, HTVA)

	1995	2000
Subventions en capital	79,41	79,60
Région wallonne	26,55	27,42
Région flamande	52,86	52,18
Investissements	22,67	52,96
TEC	0,00	0,00
STIB	22,67	26,94
De Lijn	0,00	26,02
Total	102,08	132,56
Voyageurs	102,08	132,56
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Région wallonne et Région flamande (AWV et AED)

¹¹ Dans le présent document, la TVA comptabilisée est toujours relative à la partie non déductible de la TVA.

La TVA sur les investissements des administrations publiques en faveur des TCPL est présentée au tableau 8. Il n'y a pas de TVA sur les transferts en capitaux effectués par les Régions. Le taux de TVA sur les autres dépenses en capital pour le mode TCPL correspond au taux de TVA moyen supporté par les administrations publiques sur leurs investissements.

Tableau 8 : TVA sur les investissements réalisés par les différentes Régions et communes au profit des transports en commun publics locaux (en millions d'euros)

	1995	2000
TEC	0,00	0,00
STIB	4,39	5,59
De Lijn	0,00	5,40
Total	4,39	11,00
Voyageurs	4,39	11,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Région wallonne, Région flamande (AWV et AED), tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

2.2.3. La dépense totale

La dépense publique totale dans le cadre du TCPL est présentée dans le tableau 9, les dépenses courantes -compensations pour tarifs sociaux et subventions à la production- représentent la partie la plus importante de ces dépenses, à savoir 84 % pour les deux années.

Tableau 9 : Dépense totale des administrations publiques (en millions d'euros et en %)

		1995		2000	
		Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante TVAC	3=1+2	540,09	84%	730,13	84%
Transferts courants	1	540,09	84%	730,13	84%
Transferts courants dont voyageurs		540,09	84%	730,13	84%
Transferts courants dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Transferts courants dont infrastructures		0,00	0%	0,00	0%
TVA sur les transferts courants	2	0,00	0%	0,00	0%
Dépense en capital TVAC	6=4+5	106,47	16%	143,55	16%
Dépense en capital	5	102,08	16%	132,56	15%
Dépense en capital dont voyageurs		102,08	16%	132,56	15%
Dépense en capital dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Dépense en capital dont infrastructures		0,00	0%	0,00	0%
TVA sur la dépense en capital	4	4,39	1%	11,00	1%
Dépense totale	7=3+6	646,56	100%	873,68	100%
Dépense totale dont voyageurs		646,56	100%	873,68	100%
Dépense totale dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Dépense totale dont infrastructures		0,00	0%	0,00	0%

Sources : AWV, Région flamande, AED, TEC, SRWT, STIB, De Lijn et calculs propres du BFP

2.3. Les dépenses publiques pour le transport ferroviaire

En 1995 et 2000, le transport ferroviaire était du ressort d'un seul intervenant, la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB). Dans cette étude, nous nous en tenons à l'ancienne structure en place durant les deux années étudiées.

La SNCB a reçu deux missions de service public : le transport de voyageurs en service intérieur et la gestion de 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 seule SNCB. 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 et 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.

Contrairement au transport en commun public local qui est subsidié par les Régions, le transport ferroviaire demeure une compétence de l'Etat fédéral. Plus précisément, pour les années étudiées, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure¹² surveille la gestion des activités.

Les administrations publiques interviennent également dans le transport ferroviaire au travers de la police ferroviaire, qui veille à la sécurité dans les gares et dans les trains.

¹² La nouvelle appellation est le SPF Mobilité & Transports

2.3.1. La dépense courante

Les transferts publics vers la SNCB

Les transferts courants des administrations publiques vers la SNCB sont de quatre types : la contribution de l'Etat à la première mission de service public (pour la fourniture des services de transport ferroviaire), la contribution de l'Etat à la deuxième mission de service public (pour l'exploitation et la gestion de l'infrastructure), l'intervention pour les retraites ainsi que l'intervention pour les charges financières (reprise comme un transfert en capital).

La première intervention est ce qu'on appelle une intervention permettant de fournir les produits. Elle vise à aider la SNCB dans sa mission de service public de transport de voyageurs. Parallèlement à cette contribution, l'Etat intervient depuis 2000 pour la gratuité et d'autres réductions pour certaines catégories de personnes.

La seconde intervention concerne l'exploitation de transport ferroviaire. Elle vise à aider la SNCB dans sa mission de service public de gestion de l'infrastructure, en d'autres termes cette contribution vise à assurer la sécurité, l'entretien des installations, etc.

La troisième intervention aide la SNCB à payer les pensions de ses anciens employés.

Quant à la quatrième intervention, elle sert à couvrir les acquisitions sur fonds propres et la dette de la SNCB. Au sein des CST, elle ne sera pas comptabilisée dans la dépense courante ; une telle intervention est reprise dans la dépense en capital.

Au total, les subventions de l'Etat vers la SNCB s'élèvent à environ 1 500 millions d'euros pour chacune des deux années étudiées.

Tableau 10 : Subventions de fonctionnement reçues par la SNCB (en millions d'euros)

	1995	2000
Intervention de l'Etat pour mission de service public – voyageurs	342,81	341,23
Intervention de l'Etat pour gratuité et réductions tarifaires	0,00	6,54
Intervention de l'Etat pour mission de service public - infrastructure	634,61	626,98
Compensations relatives au personnel	564,53	517,77
Total	1 541,95	1 492,52
Voyageurs	906,34	865,54
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	634,61	626,98

Sources : SNCB et calculs propres du BFP

La police ferroviaire

La police ferroviaire s'occupe de la sécurité, de la qualité de vie et du soutien policier au sein des transports ferroviaires. Elle est chargée du maintien de l'ordre, de missions de surveillance et d'interventions. Elle gère également les accidents qui se produisent dans les trains, le long

des voies ou sur les quais. La police ferroviaire lutte également contre le trafic de drogue, les agressions, les vols et l'immigration illégale.

A l'heure actuelle, nous ne sommes pas en possession des données relatives à la police des chemins de fer. La dépense courante de la police des chemins de fer n'est donc pas prise en compte dans la présente étude.

2.3.2. La dépense en capital

Les investissements ferroviaires publics

L'Etat fédéral et les autres administrations publiques couvrent une grande partie des investissements réalisés pour l'amélioration du transport ferroviaire.

Tableau 11 : Investissements réalisés par l'Etat fédéral et les autres administrations publiques au profit du transport ferroviaire (en millions d'euros, hors TVA)

	1995	2000
Etat fédéral	414,81	274,66
Infrastructure	207,84	259,78
sur ligne classique	184,38	125,17
sur ligne TGV	23,46	134,60
Matériel roulant (*)	206,97	14,88
sur ligne classique	206,97	14,88
sur ligne TGV	0,00	0,00
Autres administrations publiques	21,43	17,26
Infrastructure	21,41	17,26
sur ligne classique	5,86	17,26
sur ligne TGV	15,55	0,00
Matériel roulant	0,02	0,00
sur ligne classique	0,00	0,00
sur ligne TGV	0,02	0,00
Total	436,24	291,91
Voyageurs	206,99	14,88
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	229,25	277,04

Sources : SNCB et calculs propres du BFP

(*) Ces informations proviennent des rapports annuels de la SNCB. D'après les tableaux emplois-ressources de l'ICN/BNB, les administrations n'investissent pas dans le matériel ferroviaire roulant. Afin d'éviter les doubles comptes et les incompatibilités entre les données fournies par les tableaux emplois-ressources pour les autres secteurs institutionnels et les données de la SNCB, une correction est apportée lors du calcul de la dépense totale.

L'Etat fédéral, via le SPF Mobilité et Transports, investit dans le matériel roulant, dans l'infrastructure et également dans toutes sortes d'équipements tel le matériel informatique. Les autres administrations publiques qui investissent dans le transport ferroviaire sont les provinces, les communes, etc. Tout comme le SPF Mobilité et Transports, elles investissent dans le matériel roulant, dans l'infrastructure, dans le matériel informatique et les services généraux.

La TVA sur la dépense en capital des administrations publique se résume à la TVA sur les dépenses d'infrastructures. Dans les tableaux emplois-ressources¹³, le produit matériel de transport ferroviaire roulant ne présente pas de TVA en 1995 et 2000. La TVA sur les infrastructures est calculée à partir du taux de TVA moyen observé sur les dépenses en capital des administrations publiques.

Tableau 12 : TVA sur les investissements réalisés par l'Etat fédéral et les autres administrations publiques au profit du transport ferroviaire (en millions d'euros)

	1995	2000
Etat fédéral	40,28	53,94
Infrastructure	40,28	53,94
sur ligne classique	35,73	25,99
sur ligne TGV	4,55	27,95
Matériel roulant (*)	0,00	0,00
sur ligne classique	0,00	0,00
sur ligne TGV	0,00	0,00
Autres administrations publiques	4,15	3,58
Infrastructure	4,15	3,58
sur ligne classique	1,13	3,58
sur ligne TGV	3,01	0,00
Matériel roulant	0,00	0,00
sur ligne classique	0,00	0,00
sur ligne TGV	0,00	0,00
Total	44,43	57,52
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	44,43	57,52

Sources : SNCB et calculs propres du BFP

La police ferroviaire

Comme nous l'avons déjà mentionné, les données relatives à la police des chemins de fer ne nous sont pas encore parvenues. Faute d'information, la dépense en capital de la police des chemins de fer n'a pas pu être estimée.

2.3.3. La dépense totale

Les administrations publiques ont dépensé 2 023 millions d'euros en 1995 et 1 842 millions en 2000 pour le mode ferroviaire¹⁴. Il s'agit principalement de transferts courants (76 % en 1995 et 81 % en 2000). La réduction de la dépense en capital de l'Etat fédéral pour le ferroviaire entre 1995 et 2000 correspond à la reprise d'une partie des dépenses d'investissements par la SNCB. En effet, les investissements cumulés de l'Etat et de la SNCB sont resté relativement stables entre 1995 et 2000. La TVA sur la dépense publique totale pour le fer représente 2 % en 1995 (3 % en 2000).

¹³ Les tableaux emplois ressources sont une des sources d'information principales servant à la construction des CST.

¹⁴ Soulignons que contrairement aux autres modes de transport, nous ne disposons pas des dépenses de la police ferroviaire. Les dépenses publiques pour ce mode sont donc sous-estimées.

**Tableau 13 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport ferroviaire
(en millions d'euros et en %)**

		1995		2000	
		Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante TVAC	3=1+2	1 541,95	76%	1 492,52	81%
Transferts courants	1	1 541,95	76%	1 492,52	81%
Transferts courants dont voyageurs		906,34	45%	865,54	47%
Transferts courants dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Transferts courants dont infrastructures		634,61	31%	626,98	34%
TVA sur la dépense courante	2	0,00	0%	0,00	0%
TVA sur les transferts		0,00	0%	0,00	0%
Dépense en capital TVAC	6=4+5	480,67	24%	349,44	19%
Dépense en capital	4	436,24	22%	291,92	16%
Dépense en capital dont voyageurs		206,99	10%	14,88	1%
Dépense en capital dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Dépense en capital dont infrastructures		229,25	11%	277,04	15%
TVA sur la dépense en capital	5	44,42	2%	57,52	3%
TVA dont voyageurs		0,00	0%	0,00	0%
TVA dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
TVA dont infrastructures		44,42	2%	57,52	3%
Dépense totale	7=3+6	2 022,62	100%	1 841,96	100%
Dépense totale dont voyageurs		1 113,33	55%	880,42	48%
Dépense totale dont marchandises		0,00	0%	0,00	0%
Dépense totale dont infrastructures		908,28	45%	961,54	52%

Sources : SNCB, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

2.4. Les dépenses publiques pour le transport fluvial

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 portuaires¹⁵.

En Région de Bruxelles-Capitale, la société régionale « Port de Bruxelles » s'occupe également des infrastructures portuaires et 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 Wallonie¹⁶. 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

¹⁵ Dans les CST, les recettes et dépenses de ces sociétés privées chargées de la gestion des infrastructures portuaires sont reprises dans le secteur des entreprises, non dans celui des administrations publiques.

¹⁶ Il s'agit des Ports Autonomes de Namur (PAN), Charleroi (PAC), du Centre et de l'Ouest (PACO) et de Liège (PAL). Pour information, en 1995, seuls quelques 2,7 % du trafic réalisé par le PAL étaient du trafic maritime. Ce pourcentage était encore inférieur en 2000. Toutes les dépenses réalisées dans le cadre du PAL -et du Port de Bruxelles- seront comptabilisées au sein du compte satellite fluvial, même si elles couvrent une petite partie du transport maritime.

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, dans ce rapport ceux-ci ne sont pas repris dans le transport fluvial, mais dans le transport maritime.

Les investissements réalisés par les administrations publiques sur les voies fluviales n'ont pas pour seul objectif de permettre le transport fluvial. Les travaux hydrauliques visent d'autres fins, telles que la réduction du risque d'inondations dans les zones habitées ou la construction de stations d'épuration des eaux usées. Cependant, les administrations concernées ne possèdent pas les données permettant de distinguer les dépenses réalisées en faveur du transport fluvial des dépenses réalisées pour la maintenance des eaux. Les estimations présentées reprennent donc l'ensemble des dépenses des administrations en matière de travaux hydrauliques.

Les pouvoirs publics interviennent aussi dans le transport fluvial par le biais des dépenses de la police de la navigation. La police de la navigation s'occupe de la gestion policière des installations portuaires et des voies navigables. Elle a pour mission le contrôle des bateaux, le respect des lois sur l'eau, le contrôle frontalier, la lutte antidrogue ou contre le transport illégal de déchets, la lutte contre le vol de bateaux et à bord des bateaux, l'amélioration de la sécurité dans les ports et sur l'eau (infractions et accidents).

2.4.1. La dépense courante

Les ports perçoivent des subventions d'exploitation des administrations publiques. Ces dernières ont deux destinations : le personnel et les infrastructures. Les dépenses de gestion du réseau réalisées par les administrations se limitent aux dépenses d'entretien des infrastructures fluviales ainsi qu'aux dépenses de personnel puisque les ports autonomes ont la charge des infrastructures portuaires.

Pour la Région wallonne, les frais de personnel sont relatifs aux agents de la Direction Générale des Voies Hydrauliques du MET et aux agents des ports autonomes wallons. Les employés des ports autonomes sont considérés comme des agents de la Région et sont donc rémunérés par la Région wallonne.

La situation en Flandre est différente : la Région ne rémunère que les agents de l'administration en charge du transport fluvial au sein de l'Administratie van Waterwegen en Zeewezen (AWZ).

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) en charge des différents modes de transport, ne s'occupe pas des voies navigables. L'ensemble des responsabilités a été délégué au Port de Bruxelles puisque seuls 14 kilomètres de voies navigables se situent en territoire bruxellois. La Région bruxelloise subsidie néanmoins les frais de personnel du port à hauteur de 18,3 % en 1995 et 26,8 % en 2000.

Les dépenses de personnel des Régions wallonne et flamande s'élevaient à près de 70 millions en 1995 et à 77 millions en 2000.

La dépense courante des administrations pour le fluvial se décompose donc en subventions d'exploitation, frais de gestion du réseau, dépenses de personnel et en dépenses de la police de la navigation. Elle s'élève à 99 millions d'euros en 1995 et 133 millions d'euros en 2000.

En 1995 et 2000, les subventions représentent 3 % de l'ensemble de ces dépenses. La gestion du réseau compte pour 21 % en 1995 et 29 % en 2000. Le poste le plus important correspond aux frais de personnel, avec 70 % de l'ensemble des dépenses courantes en 1995 et 57 % en 2000. Les dépenses de la police de la navigation¹⁷ représentent 2 % de la dépense courante totale en 1995, 5 % en 2000.

Rappelons que les dépenses courantes des administrations publiques pour le fluvial reprennent l'ensemble des frais réalisés sur les infrastructures fluviales, quel que soit le but des travaux entrepris (maintenance des eaux ou transport). Ces estimations pour le transport sont donc surestimées mais nous ne disposons pas d'informations permettant de dissocier les deux types de dépense.

Tableau 14 : Dépense courante des administrations publiques pour le mode fluvial (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante HTVA	95,62	97%	126,62	95%
Subventions d'exploitation	3,04	3%	4,29	3%
Gestion du réseau	20,52	21%	38,54	29%
Personnel	69,71	70%	76,58	57%
Police de la navigation	2,35	2%	7,21	5%
TVA dépense courante	3,42	3%	6,85	5%
Dépense courante TVAC	99,04	100%	133,47	100%
Voyageurs	1,18	1%	3,61	3%
Marchandises	1,18	1%	3,61	3%
Infrastructures	96,68	98%	126,24	95%

Sources : Port de Bruxelles, LIN (Région flamande), MET (Région wallonne) et calculs propres du BFP

¹⁷ Les dépenses de police sont générées par le transport de personnes et de marchandises. Cependant, nous ne possédons pas d'information permettant de déterminer la part de ces dépenses relatives à chacun des types de transport (personnes versus marchandises). Par hypothèse, elles sont réparties de manière équitable entre les deux types de transport.

2.4.2. La dépense en capital

En Région wallonne, les subventions régionales aux infrastructures portuaires sont en principe accordées à hauteur de 80 % des investissements. Les 20 % restant sont financés par les ports eux-mêmes¹⁸. Il s'agit d'un principe. Ce principe de subside à 80 % ne vaut pas pour les subventions accordées par l'Union Européenne. En effet, dans certains cas, l'Union Européenne finance une partie des investissements réalisés par les ports en matière d'infrastructures. Ce financement porte sur 40 % de l'investissement total. Les 60 % restant étant financés par la Région et les ports, chaque entité prend en charge respectivement 48 % et 12 % du montant global investi. Les transferts effectués par les Régions aux ports autonomes visent à aider les ports autonomes dans leurs investissements portuaires. Il en est de même pour les transferts européens. En ce qui concerne les investissements sur les voies fluviales, la Région wallonne étant seule responsable des infrastructures, elle finance 100 % des investissements.

La Région de Bruxelles-Capitale donne une dotation annuelle au port de Bruxelles et celui-ci gère lui-même la répartition des investissements entre les différents types d'infrastructures. Les axes de dépenses sont déterminés dans le contrat de gestion du port mais les montants pour chaque composante ne sont pas mentionnés.

Pour les voies fluviales situées en Flandre, la Région flamande est la seule responsable des investissements réalisés. Ces chiffres comprennent les investissements pour les voies fluviales et les ponts, les investissements extraordinaires ainsi que les investissements nécessaires à l'augmentation de la sécurité sur les voies fluviales.

L'ensemble de la dépense en capital supportée par les administrations publiques pour le transport fluvial s'élève à 125 millions d'euros en 1995 et à 145 millions d'euros en 2000 et concerne quasi exclusivement les infrastructures fluviales. La TVA s'élève à 20 millions en 1995 et 23 millions en 2000. Comme pour la dépense courante, la dépense en capital des administrations est probablement surestimée puisqu'elle ne concerne pas exclusivement les activités de transport.

Tableau 15 : Dépense en capital des administrations publiques pour le mode fluvial (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense en capital	105,33	84%	122,09	84%
TVA dépense en capital	19,87	16%	23,68	16%
Dépense en capital TVAC	125,19	100%	145,77	101%
Voyageurs	0,19	0%	0,60	0%
Marchandises	0,19	0%	0,60	0%
Infrastructures	124,80	100%	144,58	100%

Sources : Port de Bruxelles, LIN (Région flamande), MET (Région wallonne) et calculs propres du BFP

¹⁸ Ces 20 % sont donc comptabilisés dans le secteur des entreprises.

2.4.3. La dépense totale

La dépense totale est présentée au tableau 16. Elle s'élève à 224 millions d'euros en 1995 et en 2000 à 279 millions d'euros. La dépense courante représente en moyenne 45 % de la dépense totale, et la dépense en capital 55 %.

La TVA sur l'ensemble des dépenses des administrations publiques pour le mode fluvial est de 23 millions d'euros pour 1995 et 31 millions en 2000.

Tableau 16 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport fluvial (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante HTVA	95,62	43%	126,62	45%
TVA dépense courante	3,42	2%	6,85	2%
Dépense courante TVAC	99,04	44%	133,47	48%
Dépense en capital HTVA	105,33	47%	122,09	44%
TVA dépense en capital	19,87	9%	23,68	8%
Dépense en capital TVAC	125,19	56%	145,77	52%
Dépense totale HTVA	200,95	90%	248,70	89%
TVA dépense totale	23,29	10%	30,53	11%
Dépense totale TVAC	224,23	100%	279,24	100%
Voyageurs	1,37	1%	4,21	2%
Marchandises	1,37	1%	4,21	2%
Infrastructures	221,48	99%	270,82	97%

Sources : Port de Bruxelles, LIN (Région flamande), MET (Région wallonne) et calculs propres du BFP

2.5. Les dépenses publiques pour le transport maritime

Comme nous l'avons déjà précisé, depuis 1993, les ports et les voies d'eaux belges ont été régionalisés. 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 et les autres ports sont comptabilisés dans le transport fluvial. Seules les avancées de mer¹⁹, c'est-à-dire tout ce qui a trait au transport maritime, sont comptabilisées ici. Les ports, qui sont repris dans le secteur institutionnel des entreprises, sont responsables de la gestion courante des infrastructures portuaires alors que les Régions subsidient directement les infrastructures maritimes.

Depuis avril 2006, notons que 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).

¹⁹ Avancées de mer et accès maritime sont considérés comme des synonymes dans le cadre de ce compte.

Le 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 Wegen en Verkeer (AWV), Waterwegen en Zeewegen (AWZ) et Ondersteunende Studies en Overheidsopdrachten (AOSO).

Les pouvoirs publics interviennent aussi dans le transport maritime par le biais des dépenses de la police de la navigation.

2.5.1. La dépense courante

Les infrastructures maritimes

Les ports autonomes ayant la charge des infrastructures portuaires, les dépenses de gestion du réseau de la Région flamande se limitent aux dépenses d'entretien des infrastructures maritimes ainsi qu'aux dépenses de personnel.

En Flandre, comme c'est le cas pour les frais de personnel du transport fluvial, la Région rémunère les agents de l'administration en charge du transport maritime appartenant à l'Administratie van Waterwegen en Zeewezen.

Pour les deux années étudiées, la dépense courante de la Région flamande pour le maritime tourne autour des 44 millions d'euros, principalement sous forme de dépenses de personnel.

Tableau 17 : Dépenses de personnel et d'entretien des infrastructures maritimes de la Région flamande (en millions d'euros, hors TVA)

	1995	2000
Entretiens ordinaires des barrages	1,79	1,84
Frais de personnel de la Région flamande	41,30	42,19
Total	43,09	44,03
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	43,09	44,03

Sources : LIN - AWZ (Région flamande) et calculs propres du BFP

Selon les tableaux emplois-ressources, le taux de TVA sur les consommations intermédiaires de la branche des administrations publiques (à l'exclusion de la défense et de la sécurité sociale) est en moyenne de 17 % en 1995 et de 18 % en 2000. Nous utilisons ces taux de TVA moyens afin de calculer la TVA supportée par les administrations publiques sur leurs dépenses courantes.

Tableau 18 : TVA sur les dépenses d'entretien des infrastructures maritimes par la Région flamande (en millions d'euros)

	1995	2000
Entretiens ordinaires des barrages	0,30	0,33
Total	0,30	0,33
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	0,30	0,33

Source : LIN - AWZ (Région flamande)

La police de la navigation

La police de la navigation s'occupe de la gestion policière des installations portuaires et des voies navigables. Elle a pour mission le contrôle des bateaux, le respect des lois sur l'eau, le contrôle frontalier, la lutte antidrogue ou contre le transport illégal de déchets et les déversements en mer, la lutte contre le vol de bateaux et à bord des bateaux, l'amélioration de la sécurité dans les ports et sur l'eau (infractions et accidents).

Les dépenses courantes de la police de la navigation²⁰ correspondent aux dépenses de personnel, aux leasings de bateaux, aux carburants pour les véhicules routiers et maritimes ainsi qu'à la location de bâtiments. Les frais de personnel policier comptent pour 81 % de la dépense courante de la police de la navigation, les leasings de bateaux pour 18 %.

Tableau 19 : Dépense courante de la police de la navigation pour le transport maritime (en millions d'euros)

	1995	2000
Police HTVA	5,15	14,49
TVA police	0,14	0,43
Police TVAC	5,29	14,92
Voyageurs	2,65	7,46
Marchandises	2,65	7,46
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Police de la navigation et calculs propres du BFP

2.5.2. La dépense en capital

Les infrastructures maritimes et portuaires

En matière d'investissements, la Région flamande gère les accès maritimes. Le tableau 20 présente les engagements de la Région flamande pour les infrastructures maritimes et portuaires, à prix courants et en millions d'euros.

²⁰ Les dépenses de police sont générées par le transport de personnes et de marchandises. Cependant, nous ne possédons pas d'information permettant de déterminer la part de ces dépenses relatives à chacun des types de transport (personnes versus marchandises). Par hypothèse, elles sont réparties de manière équitable entre les deux types de transport.

Tableau 20 : Dépense en capital des administrations publiques pour les infrastructures portuaires et maritimes (en millions d'euros, hors TVA)

	1995	2000
Remboursement à la Hollande pour des investissements réalisés dans l'Escaut Occidental et dans le canal maritime Gand-Terneuzen	9,85	26,18
Remboursement à la Hollande pour des investissements réalisés dans l'Escaut Occidental	5,13	4,90
Investissements (approfondissement et accès maritime)	0,00	14,37
Balisement de la route maritime	1,64	3,28
Investissements dans le port de Zeebrugge	3,74	22,82
Investissements dans le port d'Ostende	6,79	5,84
Investissements dans le port de Gand	5,16	6,99
Investissements dans le Port d'Anvers	24,13	26,99
Coûts en rapport à l'expropriation dans la zone des ports maritimes	0,00	12,89
Investissements et entretiens extraordinaires	127,13	70,83
Investissements et entretiens extraordinaires des digues de mer	10,68	11,04
Total	194,25	206,12
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	194,25	206,12

Sources : Région flamande (LIN), AWZ, Ports Autonomes de Gand, Zeebrugge, Ostende et Anvers

La TVA sur la dépense en capital des administrations publiques est estimée à partir des taux de TVA observés en 1995 et 2000 sur les dépenses d'investissements de la branche des administrations publiques, à l'exclusion de la défense et de la sécurité sociale.

Tableau 21 : TVA sur la dépense en capital des administrations publiques pour les infrastructures portuaires et maritimes (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA sur la dépense en capital	37,64	40,12
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	37,64	40,12

Sources : ICN, Région flamande (LIN), AWZ, Ports Autonomes de Gand, Zeebrugge, Ostende et Anvers

La police de la navigation

Les dépenses d'investissements de la police de la navigation sont relatives à des achats de bateaux. Elles s'élèvent à moins d'un million d'euros en 1995 et à plus de 2 millions en 2000.

Tableau 22 : Dépense en capital de la police de la navigation pour le transport maritime (en millions d'euros)

	1995	2000
Dépense en capital HTVA	0,60	1,67
TVA dépense en capital	0,12	0,35
Dépense en capital TVAC	0,72	2,02
Voyageurs	0,36	1,01
Marchandises	0,36	1,01
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Police de la navigation et calculs propres du BFP

2.5.3. La dépense totale

Le tableau 23 présente l'ensemble des dépenses des administrations publiques pour le transport maritime. En 1995, elles s'élevaient à 281 millions d'euros et à 308 millions en 2000. La dépense en capital représente plus de 80 % de la dépense totale. Ces dépenses concernent quasi exclusivement les infrastructures maritimes et portuaires. La TVA représente 14 % de l'ensemble des dépenses publiques pour le mode maritime.

Tableau 23 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport maritime (en millions d'euros et en %)

		1995		2000	
		Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante TVAC	4=1+2+3	48,68	17%	59,28	19%
Gestion de réseau HTVA	1	43,09	15%	44,03	14%
Dont entretiens ordinaires des barrages		1,79	1%	1,84	1%
Dont frais de personnel		41,30	15%	42,19	14%
Police de la navigation HTVA	2	5,15	2%	14,49	5%
TVA sur la dépense courante	3	0,44	0%	0,76	0%
Dépense en capital TVAC	5	232,61	83%	248,26	81%
Infrastructures portuaires et maritimes HTVA		194,25	69%	206,12	67%
Police de la navigation HTVA		0,60	0%	1,67	1%
TVA sur les investissements		37,76	13%	40,47	13%
Dépense totale HTVA		243,09	86%	266,31	87%
TVA Dépense totale		38,20	14%	41,23	13%
Dépense totale	6=4+5	281,29	100%	307,54	100%
Dont transport de voyageurs		3,01	1%	8,47	3%
Dont transport de marchandises		3,01	1%	8,47	3%
Dont infrastructures		275,28	98%	290,59	94%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Région flamande (LIN), AWZ, Ports Autonomes de Gand, Zeebrugge, Ostende et Anvers et calculs propres BFP

2.6. Les dépenses publiques pour le transport aérien

Suite à la régionalisation de 1989, les compétences en matière de transport aérien ont été transférées du fédéral aux Régions. Seul l'aéroport de Bruxelles National est resté une compétence de l'Etat fédéral.

Les Régions

La régionalisation de l'aviation concerne tant les aéroports que les aérodromes publics. Les aéroports régionaux repris dans les CST 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. La Brussels South Charleroi Airport (BSCA) s'occupe de la gestion de l'aéroport de Charleroi et la SAB de l'aéroport de Liège. Les autorités aéroportuaires perçoivent

des subsides directement de la Région wallonne. Depuis 2001, ces subsides transitent via la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) qui a vu le jour en 2001. Elle s'occupe de la gestion des concessions aéroportuaires, des terrains et des infrastructures dont elle assure l'entretien et le développement.

En Région flamande, les aéroports régionaux sont gérés depuis le 1^{er} janvier 1992 par le Ministère de la Communauté flamande et plus précisément par le département Leefmilieu en Infrastructuur (LIN), administration Wegen en Verkeer (AWV), service transport de personnes et aéroports. Depuis juin 1994, les aéroports régionaux flamands ont un statut spécifique leur conférant une autonomie de gestion et de politique commerciale. Ils sont au nombre de deux : l'aéroport d'Ostende et l'aéroport d'Anvers.

Les sociétés privées gérant les aéroports régionaux sont reprises dans le secteur institutionnel des entreprises.

Les intervenants nationaux

D'autre part, en 1995, à côté des Régions et des aéroports régionaux, deux autres intervenants ont une place prépondérante au niveau national: 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 1999, le pouvoir fédéral a marqué son souhait de transférer la gestion aéroportuaire vers le secteur privé. En ce qui concerne Belgocontrol, cette société s'occupe des missions de sécurité aérienne de l'ex-RVA. Comme la RVA, il s'agit d'une entreprise publique autonome²¹.

Dans les CST, les sociétés RVA, BATC, BIAC et Belgocontrol sont reprises dans le secteur institutionnel des entreprises.

²¹ Pour plus de détails sur l'organisation des sociétés BIAC et Belgocontrol ainsi que sur l'évolution de leur organisation depuis 2000, voir annexe C.

2.6.1. La dépense courante

Gestion du réseau

A notre connaissance, les subventions d'exploitation attribuées par les administrations publiques aux acteurs du transport aérien se limitent aux subventions versées par les Régions aux aéroports et aérodromes régionaux.

En Région wallonne, les subventions se divisent en trois catégories : les subventions au déficit, au développement et à l'exploitation des services incendie et entretien. Ces subventions concernent essentiellement les aéroports régionaux et non les aérodromes. Il s'agit de subventions à 100 % des frais de fonctionnement.

En Région flamande, les subventions d'exploitation couvrent uniquement les deux aéroports régionaux. Il s'agit de dotation de fonctionnement permettant de couvrir les frais de personnel des aéroports ainsi que les frais divers.

Les aéroports et les aérodromes ayant en grande partie la charge de l'exploitation des infrastructures aériennes sur base des subventions qu'ils perçoivent, les dépenses d'entretien des infrastructures ainsi que les dépenses de personnel des administrations publiques sont assez limitées.

En ce qui concerne l'entretien des infrastructures aéroportuaires régionales, les Régions n'interviennent pas directement. En effet, elles interviennent indirectement via les subventions d'exploitation.

La situation pour les aérodromes est quelque peu différente. En Région wallonne, il existe en plus des subventions versées au développement des aérodromes, des dépenses faites par la Région pour l'entretien et la gestion des aérodromes. En 2000, la Région wallonne a dépensé un demi-million d'euros -taxes comprises- pour l'entretien et la gestion des aérodromes wallons.

En Région flamande, selon le LIN, les aérodromes n'ont fait l'objet d'aucun subside ni investissement de la part des autorités flamandes en 1995 et 2000.

En Wallonie, la Région rémunère également les agents du MET en charge du transport aérien ainsi que les agents travaillant sur les aéroports. Les montants englobent les frais de personnel de trois Directions du MET. La D323 est la Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire, la D324 est la Direction de l'aéroport de Charleroi et la D325 est la Direction de l'aéroport de Liège. En 2000, les frais de personnel relatifs à la Direction de l'aéroport de Liège représentent 39 % des frais liés directement au transport aérien (hors services généraux et administratifs) et la Direction de l'aéroport de Charleroi 33 %.

En Flandre, les subventions aux aéroports permettent de couvrir les frais de personnel. Il y a aussi les agents du département LIN travaillant au service transport de personnes et aéroports.

Disposant des données relatives aux frais de personnel de cette administration et du nombre de personnes attachées à l'activité aérienne, les frais de personnel de la Région flamande pour le transport aérien ont pu être estimés.

En résumé, la consommation courante des administrations publiques se compose d'une part des subventions d'exploitation aux acteurs du transport aérien et des dépenses de gestion du réseau (infrastructures aéroportuaires, aérodromes et frais de personnel des administrations en lien avec le transport aérien).

Tableau 24 : Dépenses courantes des Régions pour le transport aérien (en millions d'euros, HTVA)

	1995	2000
Subventions	4,86	5,76
Région wallonne	2,44	3,22
Région flamande	2,42	2,54
Entretien	0,38	0,46
Région wallonne	0,38	0,46
Région flamande	0,00	0,00
Personnel	11,29	16,46
Région wallonne	4,29	9,04
Région flamande	7,00	7,42
Total	16,53	22,68
Région wallonne	7,11	12,72
Région flamande	9,42	9,96

Sources : MET (Région wallonne), LIN (Région flamande), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens) et calculs propres du BFP

La TVA sur la dépense courante des administrations publiques est estimée à partir des taux de TVA moyens observés en 1995 et 2000 dans les tableaux emplois-ressources pour la branche des administrations publiques, à l'exception de la sécurité sociale et de la défense.

Tableau 25 : TVA sur les dépenses d'entretien des administrations dans les aérodromes (en millions d'euros)

	1995	2000
Entretien en Région wallonne	0,06	0,08
Entretien en Région flamande	0,00	0,00
Total	0,06	0,08
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	0,06	0,08

Sources : MET (Région wallonne), LIN (Région flamande), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens) et calculs propres du BFP

Police de l'aéronautique

La police de l'aéronautique, active dans les aéroports principaux du pays, est chargée de missions de contrôle des frontières (respect de la politique d'immigration, recherche de documents falsifiés,...), de mission d'accueil des passagers, de la réception et du traitement des plaintes, de la gestion de la circulation, de l'exécution de patrouilles,...

La dépense courante de la police de l'aéronautique²² est composée des frais d'utilisation des véhicules, des frais téléphoniques et du coup salarial des agents de police (99 % de la dépense courante). Par hypothèse ces dépenses sont réparties pareillement entre le transport de personnes et de marchandises.

Tableau 26 : Dépense courante de la police de l'aéronautique (en millions d'euros)

	1995	2000
Dépense courante HTVA	12,81	17,58
TVA dépense courante	0,01	0,02
Dépense courante TVAC	12,83	17,60
Voyageurs	6,41	8,80
Marchandises	6,41	8,80
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Police de l'aéronautique et calculs propres du BFP

2.6.2. La dépense en capital

Gestion du réseau

La dépense en capital des administrations publiques est constituée des investissements réalisés directement par les administrations publiques et des investissements subventionnés par les administrations publiques.

Au départ, la Région flamande fonctionnait par investissements directs c'est-à-dire qu'elle prenait en charge directement un certain nombre d'investissements. Depuis 1997, elle octroie une dotation qui vise à aider les aéroports régionaux flamands à payer leurs investissements. Notons que les aérodromes flamands ne bénéficient pas de subventions aux investissements.

De façon similaire, la Région wallonne investit dans les infrastructures des aéroports et des aérodromes wallons. Cependant, elle ne couvre pas ces investissements par une dotation, elle les réalise directement. Il s'agit d'investissements en télécommunications, en matériel de protection contre les incendies et pour la sûreté, en infrastructures aéroportuaires et en infrastructures des aérodromes.

La dépense en capital des Régions s'élevait à 17 millions d'euros en 1995 et à 21 millions d'euros en 2000 (hors TVA). La plus grande partie de cette dépense est consacrée aux infrastructures des aéroports régionaux.

²² Les dépenses de police sont générées par le transport de personnes et de marchandises. Cependant, nous ne possédons pas d'information permettant de déterminer la part de ces dépenses relatives à chacun des types de transport (personnes versus marchandises). Par hypothèse, elles sont réparties de manière équitable entre les deux types de transport.

Tableau 27 : Dépense en capital des Régions pour le transport aérien (en millions d'euros, hors TVA)

	1995	2000
Dépense en capital	16,53	21,47
Région flamande	3,70	5,87
Région wallonne	12,83	15,60

Sources : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (rapports annuels: Vlaamse Regionale Luchthavens), MET (Région wallonne) et calculs propres BFP

La TVA sur la dépense en capital des administrations publiques est estimée à partir des taux de TVA observés en 1995 et 2000 sur les dépenses d'investissements totales de la branche 75A3 (branche des administrations publiques à l'exclusion de la défense et de la sécurité sociale).

Tableau 28 : TVA sur la dépense en capital des Régions (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA sur la dépense en capital	3,21	4,46
Région flamande	0,72	1,22
Région wallonne	2,49	3,24

Sources : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (rapports annuels: Vlaamse Regionale Luchthavens), MET (Région wallonne) et calculs propres du BFP

Police de l'aéronautique

La dépense en capital de la police de l'aéronautique est composée principalement des achats de véhicules aussi que d'investissements en matériel de bureau.

Tableau 29 : Dépense en capital de la police de l'aéronautique (en millions d'euros)

	1995	2000
Dépense en capital HTVA	0,05	0,05
TVA dépense en capital	0,01	0,01
Dépense en capital TVAC	0,06	0,07
Voyageurs	0,03	0,03
Marchandises	0,03	0,03
Infrastructures	0,00	0,00

Sources : Police de l'aéronautique et calculs propres du BFP

2.6.3. La dépense totale

L'ensemble des dépenses en matière de transport aérien des administrations publiques est résumé au tableau 30. Les dépenses des administrations publiques pour le transport aérien s'élevaient à 49 millions d'euros en 1995 et à 66 millions en 2000.

La dépense en capital représente 40 % des dépenses totales des administrations publiques pour le mode aérien, la dépense courante 60 %. La TVA représente 7 % de la dépense totale.

A l'intérieur de la dépense courante, les frais de personnel comptent pour 40 %, les subventions pour 15 %, les dépenses de la police de l'aéronautique pour 45 % et les dépenses d'entretien sont minimales (autour de 1 % de la dépense courante).

Tableau 30 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport aérien (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Dépense courante totale	29,43	60%	40,37	61%
Subventions d'exploitation	4,86	10%	5,76	9%
Dont Région wallonne	2,44	5%	3,22	5%
Dont Région flamande	2,42	5%	2,54	4%
Gestion de réseau	11,67	24%	16,92	25%
Dont entretien	0,38	1%	0,46	1%
Dont frais de personnel	11,29	23%	16,46	25%
Police de l'aéronautique	12,81	26%	17,58	26%
TVA sur la dépense courante	0,07	0%	0,10	0%
Dépense en capital totale	19,80	40%	26,00	39%
Investissements de la Région flamande HTVA	3,70	8%	5,87	9%
Investissements de la Région wallonne HTVA	12,83	26%	15,6	24%
Investissements de la Police de l'aéronautique HTVA	0,05	0%	0,05	0%
TVA sur les investissements	3,21	7%	4,47	7%
Dépense totale	49,23	100%	66,37	100%
Dont transport de voyageurs	6,44	13%	8,83	13%
Dont transport de marchandises	6,44	13%	8,83	13%
Dont infrastructures	36,34	74%	48,7	73%

Sources : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), MET (Région wallonne), LIN (Région flamande) et calculs propres du BFP

2.7. Les dépenses publiques pour l'ensemble des modes de transport

Cette section reprend la dépense totale des administrations publiques pour les activités de transport. Les informations sont présentées par mode de transport, afin de favoriser une comparaison intermodale.

Les dépenses totales de transport des administrations publiques sont passées de 8,4 milliards d'euros en 1995 et 9,3 milliards en 2000, soit une augmentation à prix courants de 10% en 5 ans (voir tableaux 31 et 32). Ce taux de croissance étant estimé à prix courants, il convient de souligner qu'il combine à la fois des effets de volumes et des effets de prix. Sur la même période, le PIB à prix courants a connu une augmentation de plus de 20 %.

Les dépenses liées aux infrastructures sont très importantes au sein des dépenses publiques de transport. Pour les modes TCPL et ferroviaire, une partie des dépenses d'infrastructures a été attribuée au transport de personnes puisque ces dépenses étaient effectuées par les sociétés de transport en commun pour répondre à leur mission de service public : le transport de voyageurs. Pour les autres modes, les dépenses attribuées au transport de personnes et de marchandises correspondent aux dépenses de police. Ces dépenses ont été attribuées de manière équitable entre les deux types de transport car nous ne disposons pas d'information permettant d'effectuer une répartition plus appropriée.

Nous constatons que le mode routier occupe une place prépondérante dans la dépense totale publique pour les transports, viennent ensuite le transport ferroviaire et le TCPL.

Tableau 31 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en millions d'euros, TVA)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	4 135	540	1 542	99	49	29	6 395
DK	1 049	106	481	125	233	20	2 014
DT	5 185	647	2 023	224	281	49	8 409
Pers	532	647	1 113	1	3	6	2 303
March	532	0	0	1	3	6	543
Infras	4 120	0	908	221	275	36	5 561

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale

Pers : personnes, March : marchandises, Infras : infrastructures

Tableau 32 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en millions d'euros, TVA)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	4 703	730	1 493	133	59	40	7 159
DK	1 206	144	349	146	248	26	2 120
DT	5 909	874	1 842	279	308	66	9 278
Pers	642	874	880	4	8	9	2 417
March	642	0	0	4	8	9	663
Infras	4 626	0	962	271	291	49	6 198

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale

Pers : personnes, March : marchandises, Infras : infrastructures

La dépense pour le transport routier avoisine les 2/3 de la dépense totale de transport, celle pour le ferroviaire oscille entre 20 % et 25 %, celle du TCPL tourne autour de 9 %, celles des modes par voie d'eau (fluvial et maritime) vaut 3 % et enfin celle l'aérien 1 %.

Il est important de garder à l'esprit qu'une grande partie des dépenses publiques consenties pour les modes de transport en commun (le TCPL et le ferroviaire) sont la contrepartie de leurs missions de service public. Ces subsides permettent à ces sociétés de faire face aux contraintes qui leur sont imposées en matière de tarification et de service universel. Dans le cas de la SNCB, les subventions publiques permettent de couvrir notamment la gratuité et les réductions tarifaires des 6-12 ans, des seniors et des jeunes étudiants. En ce qui concerne les entreprises TEC, STIB et De Lijn, les transferts courants versés par les Régions permettent de financer 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.

La contribution de chaque mode à la dépense courante des administrations est sensiblement identique à celle de la dépense totale. Par contre, pour la dépense en capital, de légères différences apparaissent quant à la part de chaque mode. La part du transport routier dans la dépense

en capital est inférieure à sa part dans la dépense totale, celle du TCPL aussi, tandis les modes par voie d'eau et l'aérien y occupent une part plus importante (voir tableaux 33 et 34).

Les dépenses des administrations concernant le transport de personnes se répartissent selon l'ordre d'importance entre le transport ferroviaire, le TCPL et le transport routier. Les dépenses pour le transport de marchandises ne concernent quant à elles quasiment que le transport routier. Les dépenses d'infrastructures effectuées par le secteur public sont attribuées pour 75 % à la route, pour 16 % au ferroviaire, pour 5 % au maritime, pour 4 % au fluvial²³ et seulement pour 1 % à l'aérien.

Tableau 33 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en %)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	65%	8%	24%	2%	1%	0%	100%
DK	52%	5%	24%	6%	12%	1%	100%
DT	62%	8%	24%	3%	3%	1%	100%
Pers	23%	28%	48%	0%	0%	0%	100%
March	98%	0%	0%	0%	1%	1%	100%
Infras	74%	0%	16%	4%	5%	1%	100%

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale

Pers : personnes, March : marchandises, Infras : infrastructures

Tableau 34 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en %)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	66%	10%	21%	2%	1%	1%	100%
DK	57%	7%	16%	7%	12%	1%	100%
DT	64%	9%	20%	3%	3%	1%	100%
Pers	27%	36%	36%	0%	0%	0%	100%
March	97%	0%	0%	1%	1%	1%	100%
Infras	75%	0%	16%	4%	5%	1%	100%

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale

Pers : personnes, March : marchandises, Infras : infrastructures

En moyenne, près de 80 % de la dépense totale sont relatifs à des dépenses courantes (voir tableaux 35 et 36). La part de la dépense courante est néanmoins nettement moins importante pour les modes fluvial, maritime et aérien (entre 20 % et 60 %).

La part de la dépense en capital équivaut environ à 20 % de la dépense totale. Pour le mode maritime, elle vaut cependant 80 % de la dépense totale pour ce mode, pour le maritime 55 % et pour l'aérien 40 %.

²³ Rappelons que dans le cadre du transport fluvial, les dépenses des administrations comprennent des frais liés à d'autres fins que le transport : épuration des eaux, réduction du risque d'inondations... Il n'est pas possible de dissocier ces dépenses de celles relatives au transport fluvial proprement dit.

La répartition selon le type de transport et les infrastructures montre que les dépenses publiques sont constituées pour 2/3 de dépenses d'infrastructures. Notons que certaines dépenses d'infrastructures sont parfois réparties entre les deux types de transport (personnes versus marchandises) dès que leur usage est associé uniquement à l'un ou l'autre type de transport. C'est le cas par exemple des dépenses d'infrastructures effectuées dans le cadre de la mission de service public des TCPL. Lorsque nous ne disposons pas d'informations pertinentes, les dépenses publiques ne sont pas réparties entre les deux types de transport et sont entièrement attribuées au poste « infrastructures ».

Les dépenses de police sont générées par le transport de personnes et de marchandises. Cependant, nous ne possédons pas d'information permettant de déterminer la part de ces dépenses pour chaque type de transport (personnes versus marchandises). Par hypothèse, elles sont réparties de manière équitable entre les deux types de transport.

Pour la route, les dépenses d'infrastructures représentent 80 % de la dépense totale, le solde, réparti équitablement entre le transport de personnes et marchandises, correspond aux dépenses de la police de la route. Les dépenses publiques pour le ferroviaire sont allouées pour moitié au transport de personnes et pour l'autre moitié aux infrastructures. La quasi-totalité de la dépense publique pour les modes fluvial et maritime concerne les infrastructures, $\frac{3}{4}$ dans le cas du transport aérien.

Tableau 35 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 1995 (en % de la dépense par mode)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	80%	84%	76%	44%	17%	60%	76%
DK	20%	16%	24%	56%	83%	40%	24%
DT	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pers	10%	100%	55%	1%	1%	13%	27%
March	10%	0%	0%	1%	1%	13%	6%
Infras	79%	0%	45%	99%	98%	74%	66%

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale
 Pers : personnes, March : marchandises, Infrass : infrastructures

Tableau 36 : Dépense totale des administrations publiques pour le transport et ses composantes en 2000 (en % de la dépense par mode)

	Route	TCPL	Fer	Flu	Mar	Air	Total
DC	80%	84%	81%	48%	19%	61%	77%
DK	20%	16%	19%	52%	81%	39%	23%
DT	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pers	11%	100%	48%	2%	3%	13%	26%
March	11%	0%	0%	2%	3%	13%	7%
Infras	78%	0%	52%	97%	94%	73%	67%

DC : dépense courante, DK : dépense en capital, DT : dépense totale
 Pers : personnes, March : marchandises, Infrass : infrastructures

3. Les recettes publiques venant du transport

Les recettes publiques résultant de l'activité de transport comprennent l'ensemble des taxes et redevances liées aux transports perçues par les pouvoirs publics. Ces taxes présentées dans ce chapitre sont réparties en deux catégories, d'une part la TVA²⁴, et d'autre part les 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 transport²⁵.

Il convient de garder à l'esprit que toutes les taxes et redevances liées aux transports n'ont pu être récoltées à ce jour. A défaut d'être disponibles, certaines taxes et redevances ne sont donc pas reprises dans les résultats. Néanmoins, l'importance de ces éléments est minime et la tendance des résultats présentés n'en est pas affectée. En pratique, de nombreuses difficultés ont été rencontrées lors de la recherche de ces données. Ceci s'explique par la multitude des prélèvements et des acteurs, et par les changements structurels subis par les organismes gestionnaires des infrastructures et par la législation en la matière. Afin de compenser l'indisponibilité des données, nous utilisons de nombreuses hypothèses pour évaluer certains postes, il en est de même pour la répartition entre secteurs institutionnels et pour la répartition entre transport pour compte propre et pour compte de tiers.

Tout au long de ce chapitre, les taxes et redevances liées au transport sont présentées par mode et par secteur institutionnel. Les facilités accordées par les pouvoirs publics sous forme d'exonération, de réduction de taux ou autres seront également abordées afin de mettre en avant quels modes et quels secteurs bénéficient de facilités en matière fiscale.

Dans cette étude, nous reprenons l'ensemble des prélèvements des pouvoirs publics relatifs aux dépenses de consommation et de production des services de transport, pour compte propre et pour compte de tiers.

La définition des concepts utilisés pour évaluer les recettes publiques pour un mode de transport est capitale. Des choix doivent être réalisés quant à la pertinence des postes pris en compte. Au vu de la complexité de la législation fiscale, apprécier s'il est raisonnable ou non de reprendre un impôt ou une taxe dans les recettes publiques spécifiques au transport est parfois malaisé. Les recettes de TVA, par exemple, sont « non spécifiques » aux activités de transport, puisque la TVA s'applique à l'ensemble des transactions de biens et services, quelle qu'en soit leur nature. Néanmoins, nous constatons que la réglementation de la TVA comporte de nombreuses particularités dans le domaine des transports. Les recettes de TVA sont dès lors présentées ici à

²⁴ Pour les entreprises, il s'agit uniquement de la TVA non déductible.

²⁵ 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 les redevances pour les examens de pilote privé ou professionnel...

titre indicatif, distinctement des autres taxes spécifiques aux transports, afin de mettre en lumière les disparités de son application entre les biens et services de transport selon le mode. Dans cette étude, elles ne sont cependant pas considérées comme des recettes spécifiques aux transports et ne seront pas reprises lors de la comparaison des recettes et dépenses publiques de transport (voir chapitre 4).

De la même manière, nous ne tenons pas comptes des recettes publiques relatives à l'impôt des sociétés provenant des entreprises de transport. Selon un raisonnement identique, cet impôt ne frappe pas uniquement les entreprises de transport.

Enfin, précisons que les droits de douane ne sont pas repris dans cette analyse puisqu'il s'agit de comptabiliser les recettes de l'ensemble des administrations publiques belges et que ces droits sont dédiés à l'Union Européenne.

3.1. Les recettes publiques issues du transport routier

Les recettes issues du transport routier englobent notamment les accises sur les carburants, les taxes sur l'immatriculation des véhicules, les taxes sur la mise en circulation, les taxes sur les autoradios et les eurovignettes. Elles reprennent également la TVA liée à l'utilisation et à l'achat de véhicules routiers et la TVA sur les services de transport routier.

3.1.1. Les ménages

Cette section présente les recettes publiques payées par les ménages dans le cadre du transport routier. Il s'agit de la TVA sur les services de transport routier, sur l'utilisation d'un véhicule et sur les investissements des ménages liés au transport routier ainsi que diverses redevances et taxes routières.

Le tableau 37 reprend les taxes et redevances liées au transport routier et payées par les ménages en 1995 et 2000. En 1995, les administrations publiques ont récolté près de 4,7 milliards d'euros de taxes et redevances routières auprès des ménages. En 2000, ces recettes s'élevaient à 6,1 milliards.

Les recettes de TVA s'élèvent à 2,1 milliards d'euros en 1995 et 2,8 milliards en 2000. Une grande partie de cette TVA sur rapporte aux dépenses courantes liées à l'utilisation d'un véhicule propre. Le taux de TVA imposé varie en fonction de la nature du bien ou service. C'est le cas par exemple du transport de personnes qui bénéficie d'un taux de TVA de 6 % alors que les autres biens et services relatifs au transport routier sont soumis à un taux de 21 % en 2000.

En dehors de la TVA, les autres taxes comptent pour 2,6 milliards d'euros en 1995 et 3,3 milliards en 2000. Le poste « autres taxes » reprend le montant des accises sur les carburants, les taxes de mise en circulation, les taxes de circulation, les taxes d'immatriculation, les amendes, les suppléments au montant des primes d'assurance, les taxes autoradio et diverses redevances payés

par les ménages dans le cadre du transport routier. Les accises représentent la part la plus importante de ces dépenses, viennent ensuite les taxes de circulation et les suppléments aux primes d'assurance²⁶.

Tableau 37 : Redevances et taxes sur le transport routier payées par les ménages (en millions d'euros)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA totale	2 076,27	44%	2 787,82	46%
TVA sur la dépense courante	1 281,11	27%	1 636,19	27%
TVA sur la dépense en capital	795,16	17%	1 151,63	19%
Total autres taxes	2 607,72	56%	3 322,87	54%
Accises & Cotisations énergie	1 398,32	30%	1 847,26	30%
Taxe de mise en circulation	114,20	2%	129,44	2%
Taxe de circulation	588,50	13%	756,10	12%
Taxe d'immatriculation	14,06	0%	17,22	0%
Supplément sur primes d'assurance automobile	345,19	7%	369,72	6%
Amendes pour infraction de roulage	65,89	1%	102,91	2%
Taxe sur les autoradios	63,13	1%	77,55	1%
Redevances routières diverses	18,43	0%	22,68	0%
Total	4 683,99	100%	6 110,69	100%
Voyageurs	4 678,52	100%	6 104,74	100%
Marchandises	5,47	0%	5,95	0%

Sources : SPF Economie, INS, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), COICOP (ICN/BNB), DIV, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP

3.1.2. Les entreprises

Cette section reprend les recettes publiques routières provenant des entreprises. Il s'agit de la TVA sur les dépenses courante et en capital et de toutes les autres taxes et redevances que doivent payer les entreprises dans le cadre du transport par route.

Le tableau 38 présente les taxes et redevances supportées par les entreprises dans le cadre du transport routier. Elles s'élèvent à 1,8 milliards d'euros en 1995 et à 2,7 milliards en 2000. Pour les entreprises, les taxes autres que la TVA sont nettement plus conséquentes que la TVA, puisque la plupart des entreprises peuvent récupérer la TVA partiellement ou totalement. Les postes les plus importants sont les accises (plus de la moitié de toutes les taxes acquittées), puis les taxes de circulation (15 % des taxes payées par les entreprises). Notons qu'entre 2003 et 2007, les transporteurs professionnels (les taxis, les véhicules servant au transport de personnes et comportant plus de 8 places et les camions dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes) bénéficient de réductions sur les taux d'accises sur les carburants. Une partie importante de ces autres taxes sont acquittées dans le cadre du transport pour compte propre.

²⁶ Les contrats d'assurance auto ne sont pas soumis à la TVA.

Tableau 38 : Redevances et taxes sur le transport routier payées par les entreprises (en millions d'euros)

	1995			2000		
	Tiers	Propre	Total	Tiers	Propre	Total
TVA sur la dépense courante	29,74	7,49	37,23	40,86	19,98	60,84
TVA sur la dépense en capital	3,84	177,91	182,18	5,96	323,1	329,07
TVA	33,58	185,4	219,41	46,82	343,08	389,91
Voyageurs	21,38	159,86	181,66	10,04	251,15	261,19
Marchandises	12,2	25,54	37,75	36,78	91,93	128,71
Accises & Cotisations énergie	375,57	570,15	945,73	810,78	717,90	1 528,68
Taxe de mise en circulation	3,38	66,62	70,00	3,89	75,47	79,36
Taxe de circulation	39,80	267,30	307,10	49,53	326,67	376,20
Taxe d'immatriculation	2,22	43,82	46,04	2,76	53,62	56,38
Supplément sur primes d'assurance	9,24	62,07	71,31	10,06	66,32	76,38
Amendes pour infraction de roulage	1,76	11,85	13,61	2,80	18,46	21,26
Taxe sur les autoradios	0,33	2,24	2,57	0,65	4,27	4,92
Eurovignette	35,60	48,80	84,40	35,31	47,09	82,40
Cotisation de solidarité voitures de société	0,00	0,00	0,00	1,85	56,25	58,10
Organisation de formations diverses	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03
Plaques commerciales	0,03	0,20	0,23	0,06	0,39	0,45
Redevances routières diverses	2,91	57,46	60,37	3,64	70,62	74,26
Autres redevances routières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres taxes	470,85	1 130,52	1 601,37	921,32	1 437,11	2 358,43
Voyageurs	59,37	675,71	735,08	81,05	926,11	1 007,16
Marchandises	411,48	454,81	866,29	840,27	511,00	1 351,27
Total	504,43	1 315,92	1 820,78	968,14	1 780,19	2 748,34
Voyageurs	80,75	835,57	916,74	91,09	1 177,26	1 268,35
Marchandises	423,68	480,35	904,04	877,05	602,93	1 479,98

Sources : SPF Economie, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, INS, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Code de la TVA et calculs propres du BFP

La TVA sur la dépense courante de transport pour compte de tiers provient des tableaux emplois-ressources. Il s'agit de la TVA sur les services de transport routier suivants : les produits 60B02 « taxis et location de voiture avec chauffeur » et 60B03 « autre transport terrestre de voyageurs » pour le transport routier de voyageurs et les produits 60C01 « autre transport routier de marchandises, courrier et déménagement inclus » et 60C02 « location de camion avec chauffeur » pour le transport routier de marchandises. Les services de transport routier de voyageurs bénéficient d'un taux de TVA de 6 % en 1995 et 2000, taux inférieur au taux normal appliqué sur la majorité des autres biens et services, notamment sur les services de transport de marchandises.

Quant au calcul de la TVA sur la dépense courante de transport pour compte propre, il est basé sur le taux de TVA moyen supporté par les entreprises sur les produits de consommation intermédiaire spécifiques aux activités de transport routier. Plus précisément, il s'agit des produits 23A02 « produits pétroliers », 23A03 « gazoles », 25A01 « pneumatiques », 34B02 « équipement pour moteur » et 50A01 « entretien et réparation de véhicules automobiles ». Ce taux de TVA moyen est appliqué à la consommation intermédiaire des entreprises pour le transport pour

compte propre. La part de la TVA sur les dépenses courantes (compte de tiers et compte propre) est extrêmement faible dans le total des taxes et redevances, autour des 2 %.

La TVA sur les investissements des branches de transport routier est nulle dans les tableaux emplois-ressources en 1995 et 2000. La TVA sur les investissements pour le transport routier des entreprises hors branche est estimée à partir de la valeur des investissements de ces entreprises et du taux de TVA moyen observé sur le matériel de transport routier en 1995 et 2000. La TVA sur la dépense en capital vaut entre 10 et 12 % du total des taxes et redevances routières payées par les entreprises. Il s'agit presque essentiellement de TVA sur les voitures de société des entreprises hors branche transport routier.

En effet, la déduction de la TVA par les entreprises est limitée²⁷ sur l'achat de voitures et sur les fournitures et services qui y sont liés (carburants, huiles, entretiens, réparations, etc.). Généralement, la déductibilité de la TVA sur ces biens et services est limitée à 50 % des taxes acquittées. Toutefois, cette limitation de la déductibilité comporte de nombreuses exceptions selon le type de véhicules et l'activité. Les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg ne sont pas concernés. Il en est de même pour les véhicules servant au transport de personnes et comportant plus de 8 places assises à l'exclusion du chauffeur et pour tout véhicule servant au transport rémunéré de personnes.

Ces exceptions permettent d'expliquer partiellement pourquoi les entreprises des branches de transport routier de personnes (taxis, autocars, autobus) et de marchandises bénéficient d'une déductibilité totale de la TVA.

Le tableau 39 présente la part de chaque type de véhicule routier dans les investissements en matériel de transport routier. Pour l'ensemble des entreprises, les voitures personnelles représentent plus de 50 % des investissements en véhicules routiers. Les véhicules utilitaires en représentent 40 %. Par contre, en matière de TVA, les voitures de sociétés génèrent entre 70 % et 80 % des taxes récoltées sur les véhicules routiers, contre 15 % à 24 % pour les véhicules utilitaires.

Pour les branches de transport routier, la situation est différente. Les voitures personnelles ne représentent que 18 % à 29 % des achats de véhicules routiers de la branche, et les véhicules utilitaires 45 % à 67 %. En ce qui concerne la TVA, comme nous l'avons déjà précisé, les branches de transport routier la déduisent totalement quel que soit le produit considéré.

²⁷ Notons que certaines entreprises sont soumises à un régime particulier qui ne leur permet en aucun cas de déduire la TVA. C'est le cas des entreprises considérées comme « assujettis exonérés » et les « personnes morales non assujetties » dont font partie les administrations publiques.

Tableau 39 : Contribution des différents types de matériel de transport routier dans les investissements en matériel de transport routier et la TVA selon les branches d'activité (en %)

	1995		2000	
	Toutes branches	Branches TR	Toutes branches	Branches TR
Investissements :				
Voitures particulières	54%	18%	51%	29%
Voitures particulières d'occasion	2%	1%	3%	1%
Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (autobus et autocars)	5%	15%	6%	25%
Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques	40%	67%	40%	45%
Total investissements	100%	100%	100%	100%
Voyageurs	60%	33%	60%	55%
Marchandises	40%	67%	40%	45%
TVA sur investissements :				
Voitures particulières	70%	0%	78%	0%
Voitures particulières d'occasion	3%	0%	5%	0%
Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (autobus et autocars)	2%	0%	2%	0%
Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques	24%	0%	15%	0%
Total TVA	100%	0%	100%	0%
Voyageurs	76%	0%	85%	0%
Marchandises	24%	0%	15%	0%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

TR : Transport routier

Le tableau 40 montre les taux implicites de TVA sur les véhicules routiers pour les entreprises des branches de transport routier et pour les autres entreprises. Sur les voitures, le taux implicite des branches de transport routier est nul, tandis qu'il s'élève à 10 % pour les entreprises des autres branches, en raison de la limitation de la déductibilité sur ces produits.

Tableau 40 : Taux implicite de TVA sur les véhicules routiers des entreprises (en %)

	1995		2000	
	Toutes branches	Branches TR	Toutes branches	Branches TR
Voitures particulières	10%	0%	9%	0%
Voitures particulières d'occasion	10%	0%	10%	0%
Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (autobus et autocars)	4%	0%	2%	0%
Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques	5%	0%	2%	0%
Total	7%	0%	6%	0%
Voyageurs	9%	0%	9%	0%
Marchandises	5%	0%	2%	0%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

TR : Transport routier

La part des investissements réalisés par les branches routières dans l'ensemble des investissements en matériel de transport routier est présentée dans le tableau 41. La part des voitures

achetées par les deux branches de transport routier est très faible dans le total des investissements, autour des 5 %, malgré leur avantage en matière de déductibilité.

Notons, à titre informatif, que les branches routières réalisent une part importante des investissements totaux en autobus et en autocars (39 % à 54 %) et en véhicules utilitaires (22 % à 14 %). Néanmoins, pour ces produits, ces branches ne bénéficient pas de traitement favorable comparativement aux autres branches d'activité puisque ces véhicules ne sont pas concernés par la limitation de la déductibilité.

Tableau 41 : Part des investissements des entreprises des branches de transport routier dans le total des investissements en matériel de transport routier (en %)

	1995	2000
Voitures particulières	4%	7%
Voitures particulières d'occasion	6%	2%
Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (autobus et autocars)	39%	54%
Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques	22%	14%
Total	13%	13%
Voyageurs	7%	11%
Marchandises	22%	14%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

3.1.3. Les administrations publiques

Les redevances et taxes payées par les administrations se résument à la TVA sur la dépense courante et les investissements des pouvoirs publics dans le domaine du transport routier.

Tableau 42 : TVA payée par les administrations publiques dans le cadre du transport routier (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA	435,58	100,00%	532,77	100,00%
Autres taxes	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Total	435,58	100,00%	532,77	100,00%
Voyageurs	16,31	3,70%	18,45	3,50%
Marchandises	16,31	3,70%	18,45	3,50%
Infrastructures	402,96	92,50%	495,87	93,10%

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

Les taxes sur les véhicules appartenant aux administrations publiques et utilisés dans le cadre de la gestion et de l'organisation du transport routier sont considérées comme relatives à du transport pour compte propre (les administrations ne produisent pas de services de transport pour compte de tiers). Ces montants sont donc attribués aux entreprises réalisant du transport routier pour compte propre.

3.1.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport routier

Le tableau 43 reprend l'ensemble des taxes et redevances supportées par les ménages, les entreprises et les administrations publiques dans le cadre du transport routier. En 1995, ces dépenses s'élevaient à 6,9 milliards d'euros et à 9,4 milliards d'euros en 2000.

Les recettes issues du transport routier sont en grande partie générées par le transport de personnes -environ 80 % des dépenses pour les deux années étudiées.

Les ménages supportent environ 2/3 des taxes et redevances routières, essentiellement sur l'utilisation de leurs propres véhicules, pour le transport de personnes.

Les taxes et redevances payées par les entreprises représentent 26 % en 1995 et 29 % en 2000 de l'ensemble des recettes publiques pour ce mode. Les taxes payées par les entreprises relatives au transport de marchandises s'élèvent à quelques 15 % de l'ensemble des taxes issues du mode routier. La majorité des taxes payées par les entreprises correspond à des taxes autres que la TVA, et se rapporte à l'utilisation de véhicules circulant pour compte propre (principalement des accises).

Les taxes acquittées par l'Etat se réfèrent uniquement à de la TVA sur les dépenses courantes d'entretien des infrastructures (3/5^{ème}) et sur les dépenses d'investissements en infrastructures.

Tableau 43 : Recettes publiques liées au transport routier par secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Ménages				
Total	4 683,99	67%	6 110,69	65%
Voyageurs	4 678,52	67%	6 104,74	65%
Marchandises	5,47	0%	5,95	0%
Entreprises				
Total	1 820,78	26%	2 748,34	29%
Voyageurs	916,74	13%	1 268,35	14%
Marchandises	904,04	13%	1 479,98	16%
Administrations publiques				
Total	435,58	6%	532,77	6%
Voyageurs	16,31	0%	18,45	0%
Marchandises	16,31	0%	18,45	0%
Infrastructures	402,96	6%	495,87	5%
Total				
Total	6 940,35	100%	9 391,80	100%
Voyageurs	5 611,57	81%	7 391,54	79%
Marchandises	925,82	13%	1 504,38	16%
Infrastructures	402,96	6%	495,87	5%

Sources : SPF Economie, COICOP (ICN/BNB), DIV, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Code de la TVA et calculs propres du BFP

La TVA compte pour environ 40 % des recettes publiques générées par le transport routier (voir tableau 44). Comme on l'a déjà précisé, il s'agit spécialement de TVA sur les voitures personnelles des ménages et des entreprises (hors branche transport routier).

Les accises sur les carburants représentent 60 % des autres taxes et sont principalement supportées par les ménages. La taxe de circulation compte pour 20 % des autres taxes et est à nouveau majoritairement déboursée par les ménages. Notons qu'il n'y a pas de taxes autres que la TVA sur les infrastructures.

Que ce soit la TVA ou les autres taxes, les recettes se concentrent principalement sur le transport de voyageurs.

Tableau 44 : Recettes publiques liées au transport routier par type de taxe (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA				
Total	2 731,26	39%	3 710,50	40%
Voyageurs	2 268,77	33%	3 061,51	33%
Marchandises	59,53	1%	153,12	2%
Infrastructures	402,96	6%	495,87	5%
Autres taxes				
Total	4 209,09	61%	5 681,30	60%
Voyageurs	3 342,80	48%	4 330,03	46%
Marchandises	866,29	12%	1 351,27	14%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Total taxes				
Total	6 940,35	100%	9 391,80	100%
Voyageurs	5 611,57	81%	7 391,54	79%
Marchandises	925,82	13%	1 504,39	16%
Infrastructures	402,96	6%	495,87	5%

Sources : SPF Economie, COICOP (ICN/BNB), DIV, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Code de la TVA et calculs propres du BFP

3.2. Les recettes publiques issues du transport en commun public local

Les recettes publiques issues du mode TCPL comprennent notamment les accises sur les carburants, les taxes d'immatriculation, les taxes de mise en circulation et les taxes autoradio payées par les sociétés de TCPL. Elles comptabilisent aussi la TVA sur les services des TCPL consommés par les ménages et les entreprises, ainsi que la TVA sur les investissements des sociétés de TCPL. Les données relatives aux taxes autres que la TVA ne concerne que les entreprises de TCPL. A ce stade, seules les données des sociétés des TEC Hainaut, TEC Charleroi, TEC Namur-Luxembourg et de De Lijn ont pu être intégrées. Les demandes effectuées auprès des autres entreprises de TCPL sont en cours de traitement.

3.2.1. Les ménages

Dans le cadre du TCPL, la seule taxe à charge des ménages est la TVA sur les services de transport de voyageurs offerts par les TEC, la STIB et De Lijn²⁸. Cette TVA s'élève à environ 16 millions d'euros pour les deux années étudiées. Cela correspond au taux de 6 % sur le transport de voyageurs appliqué aux montants de consommation finale des ménages pour les services de TCPL.

Tableau 45 : TVA sur les services de TCPL consommés par les ménages (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA sur services de TCPL	16,14	15,75

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), COICOP (BNB), EBM (INS), Code de la TVA et calculs propres du BFP

3.2.2. Les entreprises

Cette section reprend la TVA sur les services de TCPL consommés par les entreprises et la TVA sur la dépense en capital des sociétés de TCPL. Elle reprend également toutes les autres taxes et redevances liées au transport routier acquittées par les sociétés STIB, TEC et De Lijn, comme les taxes de mise en circulation, les taxes d'immatriculation, les taxes de circulation, les taxes auto-radio, les accises sur les carburants²⁹,...

Les données relatives aux taxes autres que la TVA ne nous sont pas toutes parvenues. A ce stade, seule une partie des taxes routières des TEC Hainaut, TEC Charleroi, TEC Namur-Luxembourg et De Lijn est intégrée dans le poste « autres taxes ». Ces taxes routières représentent actuellement environ 10 % des taxes acquittées par les entreprises dans le cadre du TCPL.

Le taux de TVA sur les services de TCPL correspond au taux réduit de 6 % d'application sur le transport de voyageurs. Selon les tableaux emplois-ressources, la TVA sur les investissements des sociétés de TCPL est quant à elle nulle. Le Code de la TVA stipule effectivement que la limitation de la déductibilité de la TVA ne s'applique pas aux véhicules de plus de 8 places assises ou servant au transport rémunéré de personnes. Les entreprises des TCPL peuvent donc déduire à 100 % la TVA sur ce matériel de transport.

Etant donné qu'il n'y a pas de TVA sur la dépense en capital des entreprises de TCPL, la TVA sur les services de TCPL consommés par les entreprises équivaut à elle seule à 90 % de toutes les taxes payées par les entreprises pour ce mode.

Tableau 46 : Taxes et redevances liées au mode TCPL payées par les entreprises (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA sur services de TCPL	4,35	1,68
Autres taxes (Partim)	0,19	0,26
Total	4,54	1,94

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SWRT, TEC, STIB, De Lijn et calculs propres du BFP

²⁸ Les recettes des entreprises TEC, STIB et De Lijn sont reprises dans le secteur des entreprises.

²⁹ Les sociétés de TCPL bénéficient d'une réduction des accises spéciales sur le gasoil et d'exonérations pour d'autres taxes routières sur les autobus, comme la taxe de mise en circulation.

3.2.3. Les administrations publiques

Les recettes issues des administrations publiques se résument à la TVA sur leurs dépenses d'investissements en faveur des TCPL.

Tableau 47 : Taxes et redevances liées au mode TCPL payées par les administrations publiques (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA	4,39	11,00
Autres taxes	0,00	0,00
Total	4,39	11,00

Sources : Région flamande, Région wallonne, TEC, SRWT, STIB, De Lijn et calculs propres du BFP

3.2.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport en commun public local

Les recettes pour le mode TCPL se résument presque essentiellement aux recettes de TVA sur les services des sociétés de transport en commun public local payées par les ménages et les entreprises et à la TVA non récupérable sur les dépenses d'investissements des administrations publiques. Les taxes autres que la TVA représentent à peine 1 % de l'ensemble des taxes pour ce mode.

Tableau 48 : Recettes publiques liées au TCPL par secteur institutionnel (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA 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 dépense en capital	4,39	11,00
TVA usagers	0,00	0,00
TVA gestionnaires (administrations publiques)	4,39	11,00
TVA dépense totale	24,88	28,43
Ménages	16,14	15,75
Entreprises	4,35	1,68
Administrations publiques	4,39	11,00
Autres taxes (Partim)	0,19	0,26
Ménages	0,00	0,00
Entreprises	0,19	0,26
Administrations publiques	0,00	0,00
Total	25,07	28,69
Ménages	16,14	15,75
Entreprises	4,54	1,94
Administrations publiques	4,39	11,00

Sources: De Lijn, STIB, SRWT, TEC, Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), COICOP (BNB), EBM (INS), Région flamande, Région wallonne, SPF Finances et SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP

Les ménages paient la plus grande part de ces recettes de TVA (près de 3/5^{ème} via leur consommation finale de services de TCPL), viennent ensuite les administrations publiques (un peu

moins de 2/5^{ème} via la TVA sur leurs investissements en faveur des TCPL) puis les entreprises (TVA sur les consommations intermédiaires de services de TCPL).

3.3. Les recettes publiques issues du transport ferroviaire

Les recettes issues du transport ferroviaire correspondent aux taxes et redevances liées à l'utilisation et à l'achat de véhicules ferroviaires, ainsi que la TVA sur les services de transport ferroviaire et les dépenses d'infrastructures. Comme nous allons le voir, en 1995 et 2000, les recettes proviennent essentiellement de la TVA sur les services de transport ferroviaire et des investissements des entreprises et des administrations pour les infrastructures ferroviaires³⁰.

3.3.1. Les ménages

Les redevances et taxes payées par les ménages dans le cadre du transport ferroviaire se limitent à la TVA sur les services de transport ferroviaire.

La quasi totalité de cette TVA concerne les services de transport ferroviaire de voyageurs. Le taux de TVA est de 6 % pour le transport de personnes. Au total, la TVA supportée par les ménages s'élève à 21 millions d'euros en 1995 et à 30 millions d'euros en 2000.

Tableau 49 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les ménages selon le type de taxe et de transport (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA	20,71	100,0%	29,63	100,0%
Autres taxes	0,00	0,0%	0,00	0,0%
Total	20,71	100,0%	29,63	100,0%
Voyageurs	20,66	99,8%	29,63	100,0%
Marchandises	0,05	0,2%	0,00	0,0%
Infrastructures	0,00	0,0%	0,00	0,0%

Sources : COICOP (BNB), EBM (INS), Code de la TVA et calculs propres BFP

3.3.2. Les entreprises

Les redevances et taxes payées par les entreprises pour le transport ferroviaire se résument à la TVA payée sur les services de transport ferroviaire consommés par les entreprises -dépense courante compte de tiers- et à la TVA sur les investissements de la branche transport ferroviaire -essentiellement sur l'achat de voitures particulières, pour lesquelles la déductibilité de la TVA est limitée à 50 % maximum. Il n'y a pas de TVA sur l'achat de matériel roulant ferroviaire.

Il n'y a pas d'autres taxes en matière de transport ferroviaire pour les entreprises en 1995 et 2000. Le gasoil et le pétrole lampant utilisés pour le transport de personnes et de marchandises sur le réseau ferroviaire sont exonérés des droits d'accise et il n'existe pas d'autres taxes ou re-

³⁰ Dans les CST, les recettes et dépenses de la SNCB sont reprises dans le secteur institutionnel des entreprises.

devances supportées par les entreprises ferroviaires. Pour information, après 2000, certaines redevances sont apparues; il s'agit de redevances liées à l'octroi de la licence d'entreprise ferroviaire et du certificat de sécurité. Depuis 2005, selon le SPF Mobilité et Transports, la législation en matière de droits ferroviaires est à nouveau en cours d'adaptation.

Pour les deux années étudiées, les recettes de TVA s'élèvent à 6 millions d'euros. En 1995, 63 % de cette TVA concernent le transport ferroviaire de voyageurs, ce pourcentage n'est plus que de 48 % en 2000. Rappelons l'application du taux préférentiel de 6 % sur le transport de personnes.

Tableau 50 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les entreprises (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA dépense courante	2,95	47%	4,93	82%
Voyageurs	1,42	22%	1,97	33%
Marchandises	1,53	24%	2,96	49%
TVA dépense en capital	3,36	53%	1,10	18%
Voyageurs	2,62	41%	0,91	15%
Marchandises	0,75	12%	0,2	3%
TVA dépense totale	6,31	100%	6,03	100%
Voyageurs	4,04	63%	2,88	48%
Marchandises	2,28	36%	3,16	52%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SNCB et calculs propres du BFP

3.3.3. Les administrations publiques

Les redevances et taxes supportées par les administrations publiques dans le cadre du transport ferroviaire se limitent à la TVA liée aux investissements sur le réseau ferroviaire. En 1995, elle s'élevait à 44 millions d'euros et à 58 millions d'euros en 2000 et ne concernait que les infrastructures. En effet, aucune TVA n'a été payée sur les dépenses en matériel de transport ferroviaire au cours des deux années étudiées.

Tableau 51 : Recettes publiques pour le mode ferroviaire payées par les administrations publiques (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA	44,42	57,52
Autres taxes	0,00	0,00
Total	44,42	57,52
Voyageurs	0,00	0,00
Marchandises	0,00	0,00
Infrastructures	44,42	57,52

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SNCB et calculs propres du BFP

3.3.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport ferroviaire

L'ensemble des recettes pour le mode ferroviaire provient exclusivement de la TVA supportée par les trois secteurs institutionnels. En 1995, cette TVA se montait à 71 millions d'euros, et à 93 millions en 2000. Quelques 35 % de la TVA portaient sur le transport ferroviaire de voyageurs, 3 % sur le transport ferroviaire de marchandises et 62 % sur les infrastructures.

Tableau 52 : Recettes publiques totales pour le mode ferroviaire (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA	71,45	100%	93,18	100%
Autres taxes	0,00	0%	0,00	0%
Total	71,45	100%	93,18	100%
Voyageurs	24,7	35%	32,51	35%
Marchandises	2,32	3%	3,16	3%
Infrastructures	44,42	62%	57,52	62%

Sources : COICOP (BNB), EBM (INS), Code de la TVA, Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

En 2000 (1995), les ménages supportaient 32 % (29 %) de la TVA liée au mode ferroviaire (consommation de services de transport ferroviaire de voyageurs), les entreprises 7 % (9 %) principalement sur les services de transport ferroviaire de marchandises et les administrations publiques 62 % (62 %) essentiellement sur les investissements en infrastructures ferroviaires.

Tableau 53 : Recettes de TVA pour le mode ferroviaire selon les secteurs institutionnels (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Ménages				
Total	20,71	29%	29,63	32%
Voyageurs	20,66	29%	29,63	32%
Marchandises	0,05	0%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Entreprises				
Total	6,31	9%	6,03	7%
Voyageurs	4,04	6%	2,88	3%
Marchandises	2,28	3%	3,16	3%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Administrations publiques				
Total	44,42	62%	57,52	62%
Voyageurs	0,00	0%	0,00	0%
Marchandises	0,00	0%	0,00	0%
Infrastructures	44,42	62%	57,52	62%
Total				
Total	71,45	100%	93,18	100%
Voyageurs	24,70	35%	32,51	35%
Marchandises	2,32	3%	3,16	3%
Infrastructures	44,42	62%	57,52	62%

Sources : COICOP (BNB), EBM (INS), Code de la TVA, Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

3.4. Les recettes publiques issues du transport fluvial

Les recettes issues du transport fluvial englobent les taxes telles que les taxes de mise en circulation des bateaux, les redevances pour l'octroi de certificat de conduite, les jaugeages des bateaux, les licences d'exploitation, les plaques d'immatriculation ou les vignettes fluviales. Elles reprennent également la TVA liée à l'utilisation et à l'achat de véhicules fluviaux, la TVA sur les services de transport fluvial et la TVA sur les dépenses d'infrastructures fluviales.

3.4.1. Les ménages

Les redevances et les taxes reprises dans cette section correspondent aux montants déboursés par les ménages dans le cadre du transport fluvial (achat et utilisation d'un bateau de plaisance et services de transport fluvial). La plupart des bateaux de plaisance étant recensés dans les ports fluviaux, ils sont repris au sein du transport fluvial. Cette section reprend donc aussi les taxes liées à l'utilisation d'un bateau de plaisance sur les voies maritimes.

Le poste « autres taxes » correspond aux taxes de mise en circulation, aux redevances liées à la délivrance de plaques d'immatriculation et de lettres de pavillons, aux droits d'inscription aux examens pour la navigation de plaisance et aux droits de timbres sur divers documents. Contrairement au mode routier, les carburants utilisés dans le cadre de la navigation de plaisance sur les eaux communautaires et intérieures ne sont pas soumis à des droits d'accise en 1995 et 2000. Notons que nous n'avons pas reçu à ce jour toutes les taxes et redevances liées au mode fluvial. Les résultats présentés sont donc partiels. Les taxes autres que la TVA payées par les ménages dans le cadre du transport fluvial ne représentent qu'environ 5 % de l'ensemble des taxes acquittées par les ménages, les 95 % restant correspondent à de la TVA.

Les ménages paient de la TVA sur les services de transport fluvial de voyageurs et sur les biens et services consommés pour l'utilisation et l'achat de bateaux de plaisance. La TVA sur l'achat de bateaux de plaisance représente la majeure partie des recettes publiques fluviales en provenance des ménages.

**Tableau 54 : Taxes et redevances payées par les ménages dans le cadre du transport fluvial
(en millions d'euros)**

	1995	2000
TVA	16,84	15,69
TVA sur la dépense courante	3,81	6,09
TVA sur la dépense en capital	13,03	9,60
Autres taxes	0,54	1,16
Accises & Cotisation énergie	0,00	0,00
Taxe de mise en circulation	0,29	0,27
Plaques d'immatriculation navigation intérieure de plaisance	0,06	0,05
Droits de timbre sur documents divers	n.d.	0,01
Lettres de pavillon	0,02	0,18
Droits d'inscription pour les examens de transport maritime de plaisance	n.d.	0,00
Droits de timbre sur documents divers	n.d.	0,01
Droits de navigation	0,18	0,64
Recettes liées à la navigation de plaisance	0,00	0,01
Total	17,38	16,85
Voyageurs	17,38	16,85
Marchandises	0,00	0,00

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports (DG Transport Maritime), SPF Finances, Nautibel et calculs propres du BFP

n.d. : donnée non disponible

3.4.2. Les entreprises

Cette section présente l'ensemble des taxes et redevances payées par les entreprises dans le cadre du transport fluvial. Il s'agit principalement des redevances liées à la délivrance de licences d'exploitation, de certificats de conduite, d'attestations d'accès à la profession, des revenus issus du jaugeage des bateaux de navigation intérieure, de la vignette fluviale et de divers droits de timbre appliqués sur les documents de navigation. Pour rappel, les huiles minérales pour la navigation dans les eaux communautaires et sur les voies navigables intérieures sont exonérées de droits d'accise. Les taxes autres que la TVA valent environ 60 à 70 % de toutes les taxes fluviales payées par les entreprises. Les droits de navigation sont les redevances les plus conséquentes.

Tableau 55 : Taxes et redevances payées par les entreprises dans le cadre du transport fluvial (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA sur dépense courante	1,91	37%	0,00	0%
Voyageurs	0,00	0%	0,00	0%
Marchandises	1,91	37%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
TVA sur dépense en capital	0,05	1%	1,27	25%
Voyageurs	0,00	0%	0,05	1%
Marchandises	0,05	1%	1,21	24%
Infrastructures	0,00	0%	0,01	0%
TVA totale	1,96	38%	1,27	25%
Voyageurs	0,00	0%	0,05	1%
Marchandises	1,96	38%	1,21	24%
Infrastructures	0,00	0%	0,01	0%
Autres taxes :				
Licence d'exploitations	0,41	8%	0,36	7%
Certificat de conduite et accès à la profession	0,00	0%	0,01	0%
Revenus issus de la navigation intérieure	n.d.	n.d.	0,21	4%
Droits de timbre sur documents divers	n.d.	n.d.	0,01	0%
Vignette fluviale	0,07	1%	0,09	2%
Droits de navigation	2,70	52%	3,11	61%
Recettes liées à la navigation industrielle	0,04	1%	0,05	1%
Total autres taxes (Partim)	3,22	62%	3,83	75%
Voyageurs	0,01	0%	0,04	1%
Marchandises	3,21	62%	3,79	74%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Total	5,18	100%	5,10	100%
Voyageurs	0,01	0%	0,09	2%
Marchandises	5,17	100%	5,00	98%
Infrastructures	0,00	0%	0,01	0%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (DG Transport Maritime), Nautibel et calculs propres du BFP

n.d. : donnée non disponible

Quant à la TVA, elle représente environ 25 à 38 % de toutes les taxes fluviales des entreprises. En 1995, elle se rapporte principalement aux dépenses courantes de services de transport fluvial et en 2000 aux dépenses en capital (TVA sur les voitures personnelles de la branche fluviale).

Les produits de la construction navale ne font pas l'objet de TVA. Selon le Code de la TVA, les livraisons de navires et de bateaux de mer destinés au transport rémunéré de personnes ou de marchandises ou à une activité commerciale (pêche, ...) sont exonérées de TVA. Il en est de même des bateaux d'assistance en mer et de sauvetage, des bateaux de guerre et des bateaux destinés à la navigation intérieure. Le Code de la TVA précise que les objets et services liés à la construction ou la réparation de tels véhicules sont aussi exemptés de la taxe. C'est le cas également des services d'avitaillement desdits bâtiments et de toutes les prestations de services liées aux besoins du bateau ou de sa cargaison (remorquage, pilotage, amarrage,...).

L'ensemble des taxes fluviales payées par les entreprises s'élève à 5 millions d'euros pour les deux années et concerne essentiellement le transport de marchandises.

3.4.3. Les administrations publiques

Les redevances et taxes payées par les administrations se résument à la TVA sur les investissements des pouvoirs publics pour le transport fluvial. Elles sont attribuées à 100 % aux infrastructures (4/5^{ème} pour les investissements et 1/5^{ème} pour l'entretien) et s'élèvent à 23 millions en 1995 et à 30 millions d'euros en 2000. Soulignons que nous n'avons pas pu distinguer les dépenses des pouvoirs publics pour le transport fluvial des dépenses pour la maintenance des eaux intérieures; ces dépenses sont donc très probablement surestimées, tout comme la TVA qui y est associée.

Tableau 56 : Recettes publiques pour le mode fluvial payées par les administrations publiques (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA totale	23,28	30,53
Autres taxes	0,00	0,00
Total	23,28	30,53
Voyageurs	0,03	0,11
Marchandises	0,03	0,11
Infrastructures	23,22	30,31

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (dg Transport Maritime), Police de la navigation, Nautibel et calculs propres du BFP

3.4.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport fluvial

L'ensemble des recettes issues du transport fluvial se chiffre à 46 millions d'euros en 1995 et à 52 millions d'euros en 2000. Les taxes liées au transport fluvial de marchandises représentent environ 10 % de l'ensemble des taxes, les taxes sur le transport de voyageurs 35 % et les taxes sur les infrastructures 55 %. La TVA représente la majeure partie des taxes – environ 90 % pour les deux années étudiées.

Notons qu'il existe également des redevances prélevées par les gestionnaires privés des ports fluviaux. Ces redevances ne sont pas reprises ici puisqu'elles n'entrent pas dans les caisses de l'Etat.

Tableau 57 : Recettes publiques pour le mode fluvial selon le type de taxe (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA	42,08	92%	47,49	90%
Voyageurs	16,87	37%	15,85	30%
Marchandises	1,99	4%	1,32	3%
Infrastructures	23,22	51%	30,32	58%
Autres taxes (Partim)	3,76	8%	4,99	10%
Voyageurs	0,55	1%	1,20	2%
Marchandises	3,21	7%	3,79	7%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Total	45,84	100%	52,48	100%
Voyageurs	17,42	38%	17,05	32%
Marchandises	5,20	11%	5,12	10%
Infrastructures	23,22	51%	30,32	58%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (DG Transport Maritime), Police de la navigation, Nautibel et calculs propres du BFP

En moyenne, les administrations publiques s'acquittent de 55 % des taxes fluviales, les ménages 35 % et les entreprises de seulement 10 %.

En dehors de la TVA, les autres taxes et redevances, liées à l'utilisation de bateaux fluviaux, se répartissent entre les ménages et les entreprises. Les entreprises supportent environ 80 % de ces autres taxes en 1995 et 2000.

Tableau 58 : Recettes publiques pour le mode fluvial selon le secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Ménages				
Total	17,38	38%	16,85	32%
Voyageurs	17,38	38%	16,85	32%
Marchandises	0,00	0%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Entreprises				
Total	5,18	11%	5,10	10%
Voyageurs	0,01	0%	0,09	0%
Marchandises	5,17	11%	5,00	10%
Infrastructures	0,00	0%	0,01	0%
Administrations publiques				
Total	23,28	51%	30,53	58%
Voyageurs	0,03	0%	0,11	0%
Marchandises	0,03	0%	0,11	0%
Infrastructures	23,22	51%	30,31	58%
Total				
Total	45,84	100%	52,48	100%
Voyageurs	17,42	38%	17,05	32%
Marchandises	5,20	11%	5,12	10%
Infrastructures	23,22	51%	30,32	58%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (DG Transport Maritime), Nautibel et calculs propres du BFP

3.5. Les recettes publiques issues du transport maritime

Les recettes issues du transport maritime englobent des taxes telles que les taxes de mise en circulation des bateaux et les redevances pour l'octroi de lettres de mer. Elles reprennent également la TVA liée à l'utilisation et à l'achat de véhicules maritimes, la TVA sur les services de transport maritime et la TVA sur les dépenses d'infrastructures maritimes.

3.5.1. Les ménages

Puisque la plupart des bateaux privés sont recensés dans les ports fluviaux, les dépenses des ménages liées à l'utilisation d'un bateau de plaisance sur les voies maritimes sont attribuées au mode fluvial³¹. D'autre part, les ménages ne consomment pas de services de transport maritime de marchandises. L'unique poste de dépense courante des ménages pour le mode maritime correspond aux services de transport maritime de voyageurs. Or, ceux-ci sont exemptés de TVA. Dès lors, les ménages n'acquittent pas de TVA sur le transport maritime, ni d'ailleurs d'autres taxes ou redevances maritimes.

L'exonération de la TVA portant sur les services de transport maritime de voyageurs représente un avantage comparativement aux autres modes de transport de voyageurs (à l'exclusion du transport aérien, voir ci-après), qui bénéficient pourtant déjà d'un taux préférentiel de 6 % au lieu du taux plein (21 % en 2000).

3.5.2. Les entreprises

Comme les ménages, les entreprises ne paient pas de TVA sur leurs consommations de services de transport maritime de voyageurs et de marchandises. Il n'y a pas non plus de TVA sur les consommations intermédiaires des entreprises réalisant du transport maritime pour compte propre. Quant aux gestionnaires des infrastructures maritimes, leur dépense courante ne fait pas non plus l'objet de TVA.

Les dépenses en capital de la branche maritime sont quant à elles parfois accompagnées de TVA. Cette TVA concerne principalement les achats de voitures particulières de la branche transport maritime. La TVA sur la dépense en capital pour compte propre est basée sur le taux de TVA sur les achats de produits de la construction navale. Dans les tableaux emplois-ressources, ces produits ne font pas l'objet de TVA (cf. supra). La TVA sur la dépense en capital ne concerne donc que les investissements en voitures particulières de la branche transport maritime. Quant à la TVA sur la dépense en capital des gestionnaires, elle est basée sur les tableaux emplois-ressources pour la branche logistique (puisque les ports maritimes sont repris au sein de cette branche), proportionnellement à leurs investissements dans l'ensemble des investissements de cette branche.

³¹ Pour plus de détails sur les taxes liées à l'utilisation d'un bateau de plaisance, voir section précédente, point a.

Les autres taxes concernent exclusivement les redevances pour l'octroi des lettres de mer, les droits d'inscription aux examens de conduite, les redevances pour les inspections maritimes et les jaugeages des navires de mer et des droits de timbres sur divers documents maritimes. Pour l'année 1995, les informations concernant les taxes autres que la TVA ne sont plus disponibles. En 2000, les autres taxes représentent 44 % de l'ensemble des taxes payés par les entreprises pour le maritime et la TVA 56 %.

En 2000, 55 % des taxes se rapportent au transport maritime de marchandises, 41 % aux infrastructures et 4 % au transport de personnes.

Tableau 59 : Recettes publiques payées par les entreprises pour le mode maritime (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
Autres taxes (Partim)	n.d.	n.d.	0,43	44%
Voyageurs	n.d.	n.d.	0,04	4%
Marchandises	n.d.	n.d.	0,39	40%
Infrastructures	n.d.	n.d.	0,00	0%
TVA	0,48	100%	0,54	56%
Voyageurs	0,01	2%	0,00	0%
Marchandises	0,07	15%	0,14	14%
Infrastructures	0,40	83%	0,40	41%
Total	0,48	100%	0,97	100%
Voyageurs	0,01	2%	0,04	4%
Marchandises	0,07	15%	0,53	55%
Infrastructures	0,40	83%	0,40	41%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports (DG Transport Maritime), Code de la TVA et calculs propres du BFP

n.d. : donnée non disponible

3.5.3. Les administrations publiques

Les administrations publiques payent de la TVA sur leurs dépenses en capital et courante, principalement sur les infrastructures maritimes. Il s'agit de l'unique taxe reprise pour le compte des administrations publiques dans le cadre du transport maritime.

Tableau 60 : Recettes publiques pour le mode maritime payées par les administrations publiques (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA	38,20	41,23
Autres taxes	0,00	0,00
Total	38,20	41,23
Voyageurs	0,13	0,39
Marchandises	0,13	0,39
Infrastructures	37,94	40,45

Sources : Région flamande, Police de la navigation, SPF Mobilité et Transports, Code de la TVA, Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB) et calculs propres du BFP

3.5.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport maritime

Le tableau 61 reprend l'ensemble des taxes et redevances payées par les différents secteurs institutionnels dans le cadre du transport maritime de voyageurs et de marchandises.

Les ménages ne supportent aucune taxe³², les entreprises très peu. En réalité, la quasi totalité des recettes vient des administrations publiques elles-mêmes, sous la forme de TVA sur leurs dépenses pour la construction et l'entretien des infrastructures maritimes.

Notons qu'il existe également des redevances prélevées par les gestionnaires privés des ports maritimes auprès des usagers. Ces redevances ne sont pas reprises ici puisqu'elles n'entrent pas dans les caisses de l'Etat.

Tableau 61 : Recettes publiques pour le mode maritime (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA	38,68	41,77
Voyageurs	0,14	0,39
Marchandises	0,20	0,53
Infrastructures	38,34	40,85
Autres taxes	n.d.	0,43
Voyageurs	n.d.	0,04
Marchandises	n.d.	0,39
Infrastructures	n.d.	0,00
Total	38,68	42,20
Voyageurs	0,14	0,43
Marchandises	0,20	0,92
Infrastructures	38,34	40,85

Sources : Région flamande, Ports Autonomes de Gand, Zeebrugge, Ostende et Anvers, Police de la navigation, Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports, SPF Finances et calculs propres du BFP

n.d. : donnée non disponible

3.6. Les recettes publiques issues du transport aérien

Les recettes issues du transport aérien englobent des taxes telles que les taxes de mise en circulation des avions, les redevances pour l'octroi de certificats d'aptitude au vol, les autorisations d'exploitation commerciale, les immatriculations des avions, les délivrances et renouvellements de permis et diverses certifications. Elles reprennent également la TVA liée à l'utilisation et à l'achat d'aéronefs, la TVA sur les services de transport aérien et la TVA sur les dépenses d'infrastructures aériennes.

³² Pour rappel, les bateaux de plaisance des ménages sont attribués au mode fluvial. Le montant des redevances maritimes payées par les ménages allouées au mode fluvial est très faible et ne représente même pas 1 % des taxes fluviales des ménages en 1995 et compte pour 1 % en 2000.

3.6.1. Les ménages

Les taxes et redevances à charge des ménages dans le transport aérien reprennent la TVA sur les services de transport aérien, sur l'achat et l'utilisation d'un aéronef ainsi que les autres taxes liées à l'utilisation d'un avion privé.

Ces taxes concernent exclusivement le transport de voyageurs. La TVA représente la quasi totalité de ces taxes et porte principalement sur les dépenses des ménages pour l'achat et l'utilisation d'avions privés. Comme les services de transport maritime de voyageurs, les services de transport aérien de passagers sont exonérés de TVA. Ce sont les deux seuls modes qui bénéficient de l'exonération totale de la TVA, tandis que le transport de passagers des autres modes est taxé à 6 % de TVA.

Tableau 62 : Taxes et redevances liées au transport aérien payées par les ménages (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA dépense courante	1,18	8%	1,29	9%
TVA dépense en capital	13,64	91%	12,27	88%
TVA dépense totale	14,82	99%	13,55	98%
Voyageurs	14,82	99%	13,55	98%
Marchandises	0,00	0%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Délivrance de licences	n.d.	n.d.	0,03	0%
Renouvellement de licences	n.d.	n.d.	0,03	0%
Participation aux examens de pilote privé	n.d.	n.d.	0,04	0%
Certifications diverses (qualifications diverses)	n.d.	n.d.	0,03	0%
Mesures techniques d'exploitation	n.d.	n.d.	0,07	1%
Sureté	n.d.	n.d.	0,05	0%
"Calibration" des services aériens	n.d.	n.d.	0,04	0%
Taxe de mise en circulation	0,01	0%	0,02	0%
Total autres taxes	0,13	1%	0,33	2%
Voyageurs	0,13	1%	0,33	2%
Marchandises	0,00	0%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Total	14,96	100%	13,88	100%
Voyageurs	14,96	100%	13,88	100%
Marchandises	0,00	0%	0,00	0%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%

Sources: Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Limair industry, Nautibel, SPF Mobilité et Transports, SPF Finances et calculs propres du BFP

n.d.. : donnée non disponible

3.6.2. Les entreprises

D'après les tableaux emplois-ressources, les achats d'avions et autres aéronefs ne font pas l'objet de TVA en 1995 mais sont soumis au taux plein en 2000 (sauf les entreprises de la branche transport aérien qui ne présentent pas de TVA sur ce produit, ni en 1995 ni en 2000). Selon le Code de la TVA, les avions des entreprises pratiquant le transport rémunéré international de personnes et de biens ainsi que les avions utilisés par l'Etat sont exonérées de TVA pour les deux années étudiées. Selon cette même source, l'ensemble des objets et services liés à la construction ou la réparation de tels véhicules sont aussi exemptés de la taxe. C'est le cas également des services d'avitaillement desdits bâtiments et de toutes les prestations de services liées aux besoins de l'aéronef. Nous avons donc choisi de nous écarter des tableaux emplois-ressources de 2000 afin d'être en concordance avec le Code de la TVA. Aucune TVA ne sera donc comptabilisée sur les investissements en aéronefs en 2000. Dès lors, la TVA sur la dépense en capital ne concerne que les investissements de la branche en voitures particulières puisqu'il n'y a pas de TVA sur les avions.

Les services de transport aérien de voyageurs sont eux aussi exemptés de TVA. Dans les tableaux emplois-ressources, il n'y a pas de TVA sur les services de transport aérien de voyageurs et de marchandises consommés par les entreprises.

Tableau 63 : Recettes publiques payées par les entreprises pour le mode aérien (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA	0,19	14%	0,42	13%
Voyageurs	0,14	10%	0,4	12%
Marchandises	0,05	4%	0,05	2%
Redevances d'utilisation	1,13	83%	2,78	84%
Taxe de mise en circulation	0,04	3%	0,12	4%
Total autres taxes	1,17	86%	2,9	87%
Voyageurs	0,83	61%	2,63	79%
Marchandises	0,34	25%	0,28	8%
Total	1,36	100%	3,32	100%
Voyageurs	0,97	71%	3,03	91%
Marchandises	0,39	29%	0,33	10%

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), SPF Mobilité et Transports (DG transport aérien) et calculs propres du BFP

Tableau 64 : Taxes et redevances payées par les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre du transport aérien (en millions d'euros, TVA incluse)

	1995			2000		
	Entreprises	Gestionnaires	Total	Entreprises	Gestionnaires	Total
Total	1,36	2,23	3,59	3,32	2,79	6,11
Voyageurs	0,97	0,00	0,97	3,02	0,00	3,03
Marchandises	0,39	0,00	0,39	0,33	0,00	0,33
Infrastructures	0,00	2,23	2,23	0,00	2,79	2,79

Sources : Tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Aéroports de Liège, Charleroi, Anvers et Ostende, BIAC, SPF Mobilité et Transports (DG transport aérien) et calculs propres du BFP

3.6.3. Les administrations publiques

Le tableau 65 présente les recettes publiques issues du mode aérien à charge des administrations. Elles se résument à la TVA sur leurs dépenses en matière d'entretien et d'investissement en infrastructures aéroportuaires. Les autres taxes liées à l'achat et l'utilisation d'aéronefs utilisés par les administrations publiques sont reprises dans le secteur des entreprises réalisant du transport pour compte propre.

Tableau 65 : Recettes publiques pour le mode aérien payées par les administrations publiques (en millions d'euros)

	1995	2000
TVA	3,29	4,57
Autres taxes	0,00	0,00
Total	3,29	4,57
Voyageurs	0,01	0,02
Marchandises	0,01	0,02
Infrastructures	3,27	4,54

Sources : LIN (Région flamande), MET (Région wallonne), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (DG Transport Aérien), Limair Industry, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Aéroports de Liège, Charleroi, Anvers et Ostende, BIAC et calculs propres BFP

3.6.4. L'ensemble des recettes publiques issues du transport aérien

Le tableau 66 reprend l'ensemble des taxes et redevances payées par les ménages, les entreprises et les administrations publiques dans le cadre du transport aérien.

La TVA représente en moyenne 90 % des taxes aériennes. Pourtant, celle-ci est relativement faible puisque les services de transport aérien de passagers et les achats d'aéronefs par les entreprises sont exonérés de TVA.

Pour les autres taxes, l'aérien bénéficie d'une exonération des droits d'accises sur le carburant aérien (kérosène).

Si les taxes aériennes perçues par les pouvoirs publics sont relativement faibles, précisons qu'il existe de nombreuses redevances privées prélevées par les gestionnaires privés des infrastructures aéroportuaires. Ces dernières n'entrent pas dans les caisses de l'Etat.

Tableau 66 : Recettes publiques pour le mode aérien par secteur institutionnel (en millions d'euros et en %)

	1995		2000	
	Millions d'€	%	Millions d'€	%
TVA				
Ménages	14,82	68%	13,55	55%
Entreprises	2,42	11%	3,32	14%
Administrations publiques	3,29	15%	4,57	19%
Total TVA	20,54	94%	21,34	87%
Voyageurs	14,98	69%	13,97	57%
Marchandises	0,06	0%	0,07	0%
Infrastructures	5,50	25%	7,33	30%
Autres taxes (Partim)				
Ménages	0,13	1%	0,33	1%
Entreprises	1,17	5%	2,90	12%
Administrations publiques	0,00	0%	0,00	0%
Total autres taxes	1,30	6%	3,23	13%
Voyageurs	0,96	4%	2,95	12%
Marchandises	0,34	2%	0,28	1%
Infrastructures	0,00	0%	0,00	0%
Total				
Ménages	14,96	68%	13,88	57%
Entreprises	3,59	16%	6,22	25%
Administrations publiques	3,29	15%	4,57	19%
Total	21,84	100%	24,56	100%
Voyageurs	15,94	73%	16,92	69%
Marchandises	0,40	2%	0,34	1%
Infrastructures	5,50	25%	7,33	30%

Sources : LIN (Région flamande), MET (Région wallonne), SPF Finances, SPF Mobilité et Transports (DG Transport Aérien), Limair Industry, tableaux emplois-ressources (ICN/BNB), Aéroports de Liège, Charleroi, Anvers et Ostende, BIAC et calculs propres BFP

3.7. Les recettes publiques pour l'ensemble des modes de 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 selon deux catégories, d'une part la TVA, et d'autre part l'ensemble des autres taxes et redevances payées dans le cadre des transports. Comme nous l'avons vu, ce dernier poste est composé d'éléments très diversifiés et propres à chaque mode de transport.

3.7.1. Répartition des taxes et redevances selon la source de financement

Les tableaux 67 et 68 présentent les taxes et redevances payées par les différents secteurs institutionnels, par type de taxe et par mode de transport en 1995 et 2000.

Tableau 67 : Taxes et redevances liées au transport en 1995 par secteur institutionnel, à prix courants (en millions d'euros et en %)

	TVA			Autres taxes et redevances (Partim)				Total taxes et redevances				
	Mén.	Entr.	AP	Tot	Mén.	Entr.	AP	Tot	Mén.	Entr.	AP	Tot
Route	2 076	219	436	2 731	2 608	1 601	0	4 209	4 684	1 820	436	6 940
TCPL	16	4	4	25	0	0	0	0	16	5	4	25
Fer	21	6	44	71	0	0	0	0	21	6	44	71
Flu	17	2	23	42	1	3	0	4	17	5	23	46
Mar	0	0	38	39	0	0	0	0	0	0	38	39
Air	15	2	3	21	0	1	0	1	15	4	3	22
Total	2 145	234	548	2 928	2 608	1 606	0	4 214	4 753	1 841	548	7 142
	30%	3%	8%	41%	37%	22%	0%	59%	67%	26%	8%	100%

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

Tableau 68 : Taxes et redevances liées au transport en 2000 par secteur institutionnel, à prix courants (en millions d'euros et en %)

	TVA			Autres taxes et redevances (Partim)				Total taxes et redevances				
	Mén	Entr	AP	Tot	Mén	Entr	AP	Tot	Mén	Entr	AP	Tot
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

Pour les deux années, 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 ménages supportent la majeure partie des taxes sur les transports. En 2000, les taxes et redevances payées par ce secteur représentent 64 % de l'ensemble des taxes issues des transports, viennent ensuite les entreprises (29 %) puis les administrations publiques (7 %). Les administrations ne supportent que de la TVA³³.

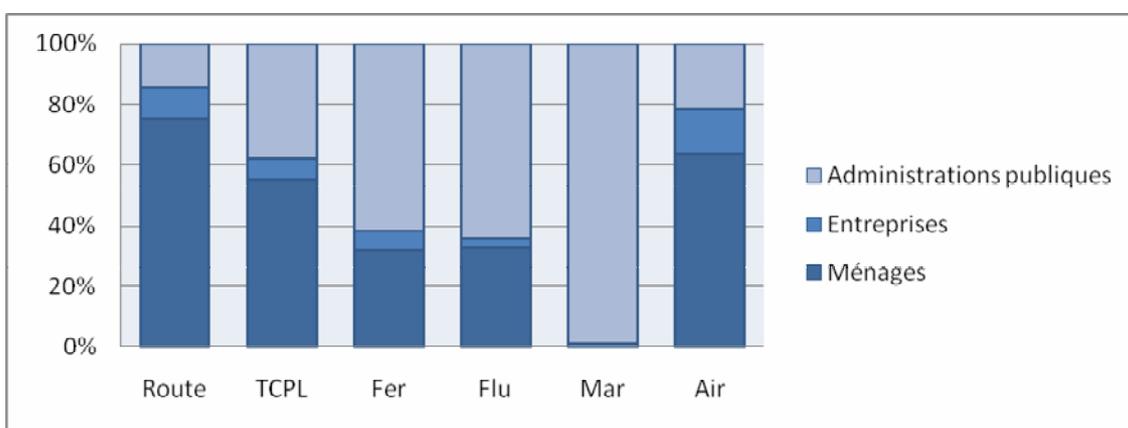
³³ Nous faisons l'hypothèse que le matériel de transport des administrations publiques est attribué au secteur des entreprises réalisant du transport pour compte propre. Les autres taxes liées à ces véhicules sont donc reprises au compte des entreprises.

Le poids de la fiscalité ne suit pas la répartition de la dépense totale de transport entre les secteurs institutionnels. Plus concrètement, les ménages supportent une taxation plus lourde par unité de dépense totale que les entreprises.

En 2000, la TVA tous modes confondus se répartit comme suit entre les secteurs institutionnels : 73 % pour les ménages, 10 % pour les entreprises et 17 % pour les administrations publiques.

Le graphique 1 montre comment se répartit la TVA entre les secteurs institutionnels en fonction du mode de transport.

Graphique 1 : Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes de TVA selon le mode en 2000 (en %)



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 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 sociétés 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 mesure³⁴. Cette limitation de la déductibilité de la TVA implique un taux moyen de TVA sur les voitures personnelles nettement plus élevé que sur les autres véhicules routiers. La TVA sur le matériel de transport non routier 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.

³⁴ Pour plus de détails sur la législation fiscale en matière de transport, voir annexe A.

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.

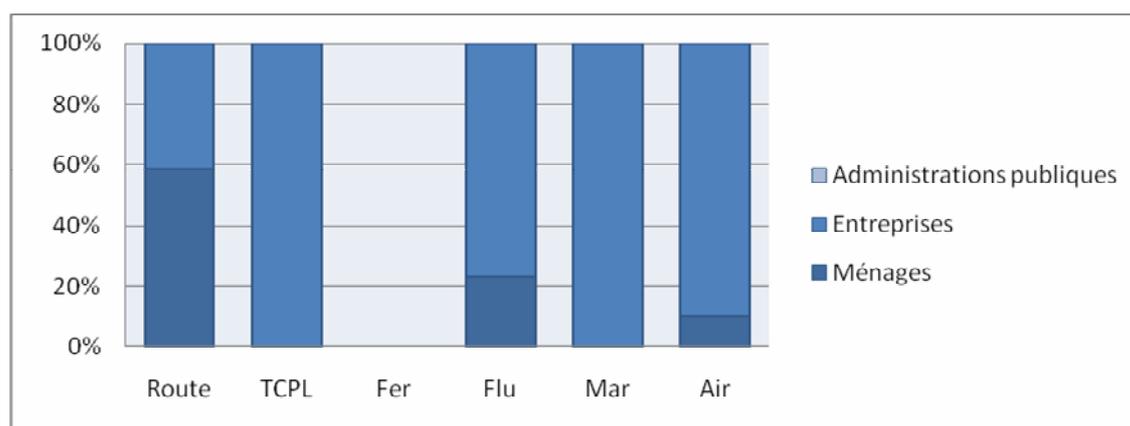
Pour l'année 2000, la TVA se rapporte pour 94 % au transport routier, pour 2 % au ferroviaire, et pour 1 % à chacun des autres modes. Seules les administrations publiques présentent des dépenses de TVA moins concentrées sur la route. Le mode routier représente tout de même 79 % de la TVA déboursée par les pouvoirs publics, le ferroviaire 9 %, le maritime 6 % et le fluvial 5 %.

Quant aux autres taxes, elles sont supportées par les ménages pour 58 % et pour 42 % par les entreprises (voir tableaux 67 et 68).

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 uniquement entre les ménages et les entreprises. A nouveau, ces taxes se concentrent quasi exclusivement sur le transport routier.

Le graphique 2 présente la contribution de chaque secteur institutionnel aux recettes issues des taxes autres que la TVA selon le mode de transport.

Graphique 2 : Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes autres que la TVA selon le mode en 2000 (en %)



Le mode ferroviaire ne présente aucune autre taxe. Il convient cependant de noter que certaines redevances ferroviaires ont été introduites depuis 2000 ; il s'agit de redevances appliquées aux sociétés ferroviaires opérant sur le réseau belge.

Pour le TCPL, les entreprises supportent l'ensemble des taxes autres que la TVA. Il s'agit de taxes routières supportées par les TEC, STIB et de Lijn. Ces informations ne sont pas complètes à l'heure actuelle³⁵. Sur la base des informations dont nous disposons, nous pouvons déjà affirmer que les montants de taxes routières acquittées par ces sociétés sont faibles³⁶. 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'accises sur les carburants).

Les entreprises assument également la totalité des taxes autres que la TVA dans le cadre du transport maritime. Pour le transport aérien et fluvial, la contribution des entreprises est aussi significative, à savoir respectivement 90 % et 80 %³⁷.

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. Tandis 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 % en 2000, 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 faibles, voir inexistantes. Les transporteurs routiers professionnels bénéficient aussi de réductions d'accises sur leurs consommations de carburants. Les accises sont donc principalement à mettre sur le compte de l'utilisation de voitures privées et de voitures de sociétés.

a. Répartition des taxes et redevances selon le type de transport ou infrastructure

Les taxes et redevances liées au transport s'appliquent principalement au transport de personnes. En effet, en 2000, comme en 1995, 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 de transport selon le type de transport, le transport de personnes est relativement plus taxé que le transport de marchandises par unité de dépense totale.

³⁵ 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.

³⁶ Au total, les redevances de toutes les sociétés de TCPL devraient atteindre à peine le million d'euros.

³⁷ 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 69 : Taxes et redevances liées au transport en 1995 par type de transport, à prix courants (en millions d'euros)

	TVA			Autres taxes et redevances (Partim)				Total taxes et redevances				
	Pers	March	Infras	Tot	Pers	March	Infras	Tot	Pers	March	Infras	Tot
Route	2 276	52	403	2 731	3 343	866	0	4 209	5 618	919	403	6 940
TCPL	25	0	0	25	0	0	0	0	25	0	0	25
Fer	25	2	44	71	0	0	0	0	25	2	44	71
Flu	17	2	23	42	1	3	0	4	17	5	23	46
Mar	0	0	38	39	0	0	0	0	0	0	38	39
Air	15	0	5	21	1	0	0	1	16	0	5	22
Total	2 358	56	514	2 928	3 344	870	0	4 214	5 702	926	514	7 142
	33%	1%	7%	41%	47%	12%	0%	59%	80%	13%	7%	100%

Pers: Personnes, March: Marchandises, Infras: Infrastructures

Tableau 70 : Taxes et redevances liées au transport en 2000 par type de transport, à prix courants (en millions d'euros)

	TVA			Autres taxes et redevances (Partim)				Total taxes et redevances				
	Pers	March	Infras	Tot	Pers	March	Infras	Tot	Pers	March	Infras	Tot
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%

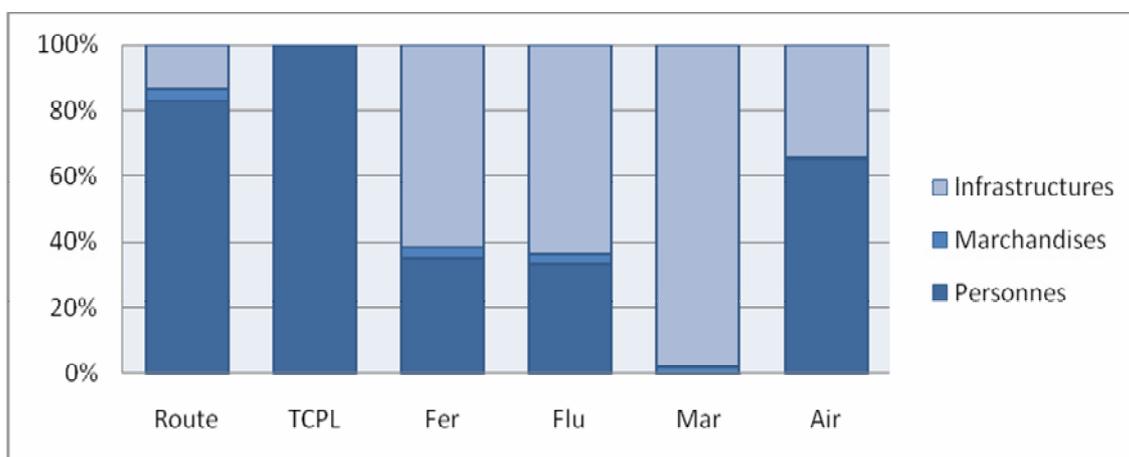
Pers: Personnes, March: Marchandises, Infras: Infrastructures

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 2000). En matière de taxes sur les infrastructures, le déséquilibre entre les modes est moins marqué : le routier représente néanmoins toujours près de 80 % des taxes sur les infrastructures en 2000, le ferroviaire compte pour 9 % et le maritime pour 6 %.

En 2000, les recettes de TVA se répartissent comme suit : 80 % viennent du transport de personnes, 4 % du transport de marchandises et 16% des infrastructures. Le graphique 3 décline la répartition de la TVA par finalité selon le mode de transport. Malgré le taux préférentiel de TVA appliqué sur les services de transport de personnes (entre 0 %³⁸ et 6 % selon les modes) comparativement aux services de transport de marchandises (21 %), les recettes de TVA sont nettement plus importantes 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. Pour rappel, les dépenses des entreprises pour l'utilisation et l'achat de voitures personnelles pour compte propre sont soumises à une déductibilité limitée de la TVA.

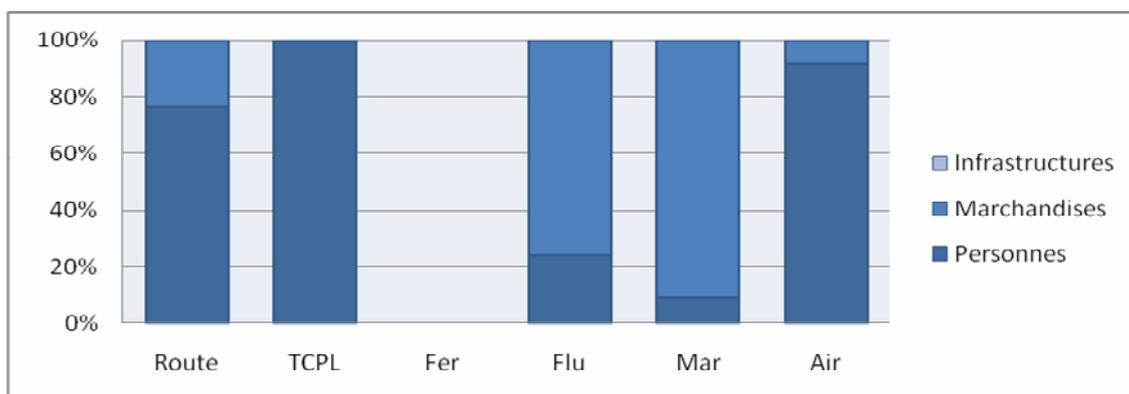
³⁸ Transport maritime et aérien de passagers.

Graphique 3 : Répartition des recettes de TVA pour chaque mode selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en %)



En 2000, les montants relatifs aux autres taxes se répartissent de la manière suivante : 76 % pour le transport de personnes et 24 % pour le transport de marchandises. Le graphique 4 décline cette répartition pour chaque mode pris individuellement. Certaines de ces taxes sont spécifiques au transport de personnes, comme la cotisation de solidarité sur les voitures de sociétés, 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) explique la part élevée des autres taxes pour 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.

Graphique 4 : Répartition des recettes autres que la TVA des différents modes selon la finalité de la dépense de transport en 2000 (en %)



4. Les transferts publics nets dans le domaine des transports

A partir des informations fournies par les CST, nous allons confronter les recettes publiques issues des activités de transport aux dépenses des administrations publiques pour le transport. Cet exercice permet de déterminer quel(s) mode(s) dégage(nt) un excédent (ou un déficit) budgétaire. Dans cette section, la notion de transferts publics nets (TPN) est utilisée pour définir la différence entre les dépenses publiques et les recettes publiques des transports telles que définies dans les CST.

Comme nous venons de le voir, les CST permettent d'évaluer la dépense des administrations publiques pour les transports (chapitre 2) et les taxes et redevances des transports perçues par l'Etat (chapitre 3) au cours d'une année.

Les coûts externes liés à la congestion, à l'environnement et aux accidents et supportés par l'ensemble de la société ne sont pas encore estimés à ce stade. A la fin de ce chapitre, une première évaluation –partielle- des coûts externes sera néanmoins présentée pour le mode routier. Ces informations nous permettent d'avoir un aperçu de l'importance des coûts externes supportés par la collectivité dans le domaine des transports³⁹.

En matière de transport, les CST apportent de nombreuses informations supplémentaires par rapport à la comptabilité nationale. Ils comptabilisent notamment toutes les dépenses effectives de transport, pour compte de tiers ou pour compte propre, des ménages, des entreprises et des administrations publiques, via des concepts complémentaires ou alternatifs. L'intérêt principal des CST réside dans la présentation de données agrégées calquées sur les principes de la comptabilité nationale. Ils montrent la part de chaque mode au sein de la dépense totale de transport, ainsi que le niveau et la structure de chaque poste de dépense.

Les TPN par mode sont estimés dans ce chapitre sur base des informations des CST, coûts externes non inclus. Comme nous allons le voir, il est nécessaire de faire preuve d'une grande prudence quant à l'interprétation de ces informations. Il faut être conscient que ce type d'indicateur ne permet pas à lui seul de juger de la pertinence d'une politique de transport mais uniquement d'offrir une vision globale des recettes et dépenses publiques selon le mode. En effet, un surplus ou un déficit budgétaire observé pour un mode n'est pas un indicateur suffisant pour évaluer une politique fiscale ou tarifaire. En outre, l'addition des coûts des accidents et environnementaux ne permet pas de résoudre complètement le problème. Afin d'argumenter cette position et d'éclaircir la problématique, nous nous basons sur la théorie économique de la taxation opti-

³⁹ Afin d'être complet, il faut aussi tenir compte des avantages sociaux des transports. En réalité, il existe peu d'avantages externes. Le transport d'urgence peut être considéré comme un des rares avantages externes des transports. Précisons par contre que les transports produisent de très nombreux avantages socio-économiques **internalisés** (part des activités de transport dans le PIB, emploi, contribution à la croissance économique, bénéfiques pour les entreprises, les usagers, les tiers et la collectivité).

male et sur la discussion menée dans le projet UNITE, financé par la Commission européenne⁴⁰. La discussion met en avant des concepts complexes. L'objectif ici n'est pas de les aborder en profondeur mais plutôt de présenter une méthode appropriée pour évaluer une politique de transport.

Dans un premier temps, nous présentons les principales caractéristiques et les missions des CST, ainsi que les obstacles liés à l'estimation des TPN à l'aide des CST.

Ensuite, les limites des TPN eux-mêmes sont présentées. Des arguments sont avancés afin d'expliquer pourquoi un indicateur comme les TPN par mode est délicat à interpréter. D'une part à cause des éléments à partir desquels ils sont estimés, d'autre part à cause de problèmes plus fondamentaux liés aux théories de finance publique. Cette section explique notamment pourquoi cet indicateur est inadéquat pour guider des politiques de transport telles que la tarification, l'octroi de subsides ou la construction de nouvelles infrastructures. Comme nous allons le voir, pour réaliser de telles analyses, la méthode de l'analyse coûts-bénéfices sociaux doit être préférée.

Enfin, tout en gardant à l'esprit les recommandations faites préalablement quant à leur interprétation, les TPN seront calculés selon le mode. Des tableaux génériques reprenant les recettes et dépenses publiques de transport, ainsi qu'une première estimation des TPN moyens et des coûts externes (pour le mode routier exclusivement) sont présentés.

4.1. Les CST

Cette section reprend les caractéristiques principales des CST, leurs utilisations et les postes dont la définition dans les CST ne permet pas d'estimer avec pertinence les TPN.

4.1.1. Les principales caractéristiques des CST

Les CST apportent un complément d'information au cadre central de la comptabilité nationale pour les activités de transport qui y sont partiellement représentées⁴¹. Pour ce faire, ils comptabilisent les dépenses de transport pour compte propre des ménages et des entreprises, 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, subsides⁴²,...). Par ailleurs, les taxes et redevances liées aux transports et générant des recettes publiques sont également évaluées. Si les comptes satellites peuvent être considérés comme une avancée en matière d'information statistique indispensable

⁴⁰ Mayeres I. et al. (2001), UNITE, Deliverable 4 : Alternative Frameworks for the Integration of Marginal Costs and Transport Accounts »; <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/deliverables.html>.

⁴¹ Les CST ne font pas l'objet d'une méthodologie reconnue au niveau international. Il existe plusieurs initiatives en la matière dans différents pays (USA, France, Suisse). Les CST belges ont été établis à partir de la méthodologie des CST français, fondée sur l'approche dépense pour l'estimation des activités de transport.

⁴² Dans les CST, les subsides sont comptabilisés dans les dépenses courantes de transport des administrations publiques.

pour une discussion sur les politiques de transport, il est important de garder à l'esprit qu'ils sont le résultat d'un assemblage de données éparées sur les dépenses de transport et qu'ils offrent exclusivement une vision macroéconomique et comptable des activités de transport.

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, les dépenses de transport sont présentées pour chaque secteur institutionnel (ménages, entreprises, administrations publiques) et pour le reste du monde⁴³. 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 transport⁴⁴.

Les CST 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 $DK_n^{45} = DK_b^{46} - CCF^{47}$.

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 dépenses courantes des administrations publiques. Dans le cadre des CST, 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 ; les dépenses en 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 capital⁴⁸ des ménages, des entreprises (y compris les sociétés privées gérant des infrastructures de transport) et des administrations publiques. 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. Dans

⁴³ Pour rappel, dans les CST, les entreprises privées chargées de la gestion d'infrastructures de transport sont reprises dans le secteur institutionnel des entreprises.

⁴⁴ Dans les CST, les dépenses d'infrastructures qui ne peuvent être réparties sur base d'informations pertinentes entre le transport de personnes et celui de marchandises sont reprises sous la catégorie « dépenses d'infrastructures ».

⁴⁵ Dépense en capital nette.

⁴⁶ Dépense en capital brute.

⁴⁷ 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. 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.

⁴⁸ Les transferts n'incluent pas les financements accordés en vue de financer la formation brute de capital fixe.

les CST, 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 fixe⁴⁹ : 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.

L'intégration des coûts externes⁵⁰, prévue dans un futur proche, permettra également aux CST d'offrir une image plus complète des transports en y introduisant d'autres coûts résultant des activités de transport et dont l'évaluation échappe au marché (pollution de l'air, bruits, accidents, congestion).

4.1.2. L'utilisation des CST

Si les CST ne peuvent pas être utilisés comme un outil pour déterminer les prix, taxes, subsides ou pour évaluer des décisions en matière d'infrastructures ; ils permettent cependant d'apporter de nombreuses informations pertinentes pour les décideurs politiques. Pour ce faire, l'intégration des coûts externes est néanmoins indispensable. Des comptes *intégrant les coûts externes des transports* peuvent jouer différents rôles au niveau des décisions politiques en matière de transport. Ces commentaires sont issus d'une étude réalisée pour la Commission européenne traitant de l'utilisation des comptes des transports pour orienter les politiques de tarification⁵¹.

De tels comptes offrent pour chaque mode une vision des niveaux et de la structure des coûts sociaux, mais également des revenus publics issus des activités de transport. L'élaboration de comptes sur plusieurs années permet également de voir l'évolution de ces différents postes.

Ces comptes fournissent des informations sur les coûts totaux environnementaux et les coûts des accidents ; ces coûts totaux sont détaillés en éléments plus significatifs comme la pollution de l'air, le changement climatique ou le bruit. D'autres catégories doivent également être incluses (pollution des sols, de l'eau, dégradation du paysage, des bâtiments, processus amont-aval...). Dans la mesure du possible, ces coûts sont répartis selon le type de réseau et le type de véhicule. Ils peuvent ensuite être rapportés à des unités de volume afin d'élaborer des indicateurs de coûts moyen par mode et type de véhicule.

En fonction de la mission qu'on souhaite faire remplir aux comptes, les différents postes sont définis d'une manière ou d'une autre, le niveau de détail et les catégories de désagrégation des

⁴⁹ Pour rappel, la CCF évaluée dans les CST se limite aux investissements engendrant un échange marchand sur le marché, afin d'éviter les doubles comptes entre la dépense courante pour compte de tiers et la dépense en capital pour compte de tiers.

⁵⁰ Une première estimation des coûts externes est présentée dans cette section. Elle se limite principalement au mode routier, et aux coûts des accidents, de la pollution de l'air et du changement climatique.

⁵¹ Link et al. (2007), *Monitoring Pricing Policy Using Transport Accounts*, GRACE Deliverable 5, Funded by the 6th Framework Programme of the European Commission, ITS, University of Leeds (<http://www.grace-eu.org>)

principaux postes sont aussi fonction de cette mission (type de coûts, de revenus, niveau de détail, désagrégation suivant les réseaux, type de véhicule, nature de l'usager...).

L'objectif des CST est d'apporter un complément d'information au cadre central de la comptabilité nationale au travers des concepts purement comptables et macroéconomiques. La définition des secteurs institutionnels et des postes de dépenses a été choisie pour cette fin. Les CST belges étant inspirés de la méthodologie des CST français, la désagrégation des différents postes de dépenses (transport de personnes, transport de marchandises et infrastructures) est inspirée par les comptes français. Les CST ont été développés pour fournir des informations sur les dépenses publiques en matière de transport, sur l'importance des dépenses pour compte propre des entreprises, ... mais ils n'ont pas été élaborés pour estimer des indicateurs tels que les TPN ou pour y intégrer les coûts externes. Comme nous allons le voir, ces différents exercices requièrent des informations dont la nature est parfois différente de celle des CST.

D'autre part, si la connaissance des TPN est intéressante pour avoir une idée des niveaux des coûts et de la structure de ceux-ci, pour rappel, elle ne permet pas de déterminer l'opportunité de construire une nouvelle infrastructure ou la manière dont les prix doivent être fixés. Afin de savoir si une nouvelle infrastructure est nécessaire, il faut comparer les avantages additionnels avec les coûts additionnels du projet. Afin de fixer les prix ou les subsides, il faut comparer les avantages marginaux aux coûts marginaux d'un déplacement supplémentaire. Pour ce faire, il importe de raisonner en termes de coûts marginaux *sociaux*, en reprenant à la fois les coûts internes et les coûts externes des transports (voir section 4.2.1 point c pour plus de détails).

4.1.3. Les problèmes liés à la définition de certains postes des CST

Comme nous l'avons expliqué, les CST recensent les recettes et dépenses publiques de transport. Sur cette base, nous pouvons, en principe, estimer les TPN selon les modes pour les ménages et les entreprises d'une part, et selon le type de transport (marchandises et personnes) d'autre part. Néanmoins, les CST ne sont pas tout à fait appropriés pour réaliser cet exercice pour différentes raisons que nous explicitons ci-après.

Le premier problème est lié aux dépenses d'infrastructures, dont la répartition entre les types de transport n'est pas aisée. Généralement, aucune information ne permet d'estimer de manière précise la part de ces dépenses à attribuer à chaque agent et à chaque type de transport. Les CST actuels n'ambitionnent pas de répartir les charges d'infrastructures, sauf lorsque les dépenses d'infrastructures sont clairement destinées à un type de transport. Il existe des études qui proposent une répartition de toutes les dépenses d'infrastructures selon le type de transport en se basant sur de multiples hypothèses. La problématique reste toutefois complexe et les avis partagés sur les résultats qui en découlent.

Afin de déterminer les indicateurs de TPN pour chaque mode, nous avons cependant dû procéder à une répartition des charges d'infrastructures et des dépenses publiques de transport selon le type de transport et selon le secteur institutionnel bénéficiant de ces dépenses publiques (mé-

nages ou entreprises). Grâce à ces répartitions, il est possible de comparer les recettes et dépenses publiques désagrégées sous la même forme. Gardons néanmoins à l'esprit que cette désagrégation des charges d'infrastructures repose sur de nombreuses hypothèses et que les résultats qui en découlent sont largement influencés par ces hypothèses. Il en est de même pour la répartition des dépenses publiques entre bénéficiaires (pour plus de détails sur la méthode de répartition, voir section 4.2.2).

Le deuxième problème a trait aux concepts utilisés pour construire les CST. Ces concepts ne sont pas toujours appropriés pour estimer un indicateur comme les TPN.

Ainsi, la dépense en capital estimée dans les CST correspond aux investissements réalisés au cours d'une année, conformément au concept de dépense en capital utilisé dans la comptabilité nationale. Cette dépense en capital concerne des investissements divers (matériel de transport ou infrastructures de transport) dont la durée de vie est parfois très longue. Il ne s'agit pas de la part des dépenses en capital relative à l'utilisation qui en a été faite durant l'année étudiée à laquelle seraient additionnés les amortissements des investissements réalisés aux cours des années antérieures. En d'autres termes, la dépense en capitale des CST ne correspond pas à la valeur de la dépréciation du stock de capital. Or c'est bien de ce concept dont nous avons besoin si nous voulons réaliser une comparaison entre les recettes et les dépenses publiques liées à l'utilisation des infrastructures.

Ne disposant pas de cette information (dépréciation du stock de capital), nous nous contenterons de l'approximer via le concept utilisé dans les CST, à savoir la dépense en capital des administrations publiques. Soulignons que ce concept est cohérent avec ceux de la comptabilité nationale mais qu'il n'est pas adéquat pour déterminer les dépenses liées à l'utilisation du stock d'infrastructure. Dès lors, il faudra rester prudent quant à l'interprétation des indicateurs construits sur cette base.

Enfin, en dehors de ces considérations conceptuelles, les CST n'offrent pas une estimation des coûts externes des transports, qui sont supportés par la collectivité. Il serait néanmoins pertinent d'intégrer ces coûts à l'analyse des recettes et dépenses publiques de transport. L'intégration des coûts externes dans les CST demande une réflexion quant à leur place au sein de la dépense totale. En effet, il ne s'agit pas d'une dépense propre à un secteur institutionnel. En effet, les CST ne tiennent pas compte des coûts engendrés par les transports et supportés par les non-usagers. Une nouvelle classification des secteurs institutionnels devrait donc être pensée et intégrée aux CST afin de permettre ce complément d'information primordial.

Sans tenir compte des coûts externes, les dépenses collectives de transport sont sous-estimées. Cette sous-estimation est variable d'un mode à l'autre. Même si nous ne disposons pas encore des estimations complètes des coûts externes des transports, nous pouvons supposer que cette sous-estimation est particulièrement importante pour le mode routier qui génère une partie importante des externalités des transports.

A côté des difficultés inhérentes aux CST, l'interprétation des TPN doit se faire avec la plus grande prudence car d'autres obstacles fondamentaux persistent quant à l'utilisation d'un tel indicateur pour guider les politiques de transports. Ces obstacles sont présentés à la section suivante.

4.2. Les transferts publics nets

Dans cette section, nous présentons les premières estimations des TPN. Avant de présenter ces informations, quelques mises en gardes importantes doivent être avancées. Elles ont trait à l'utilisation abusive qui pourrait être faite des TPN et préviennent contre une interprétation trop hâtive des TPN.

4.2.1. Remarques préliminaires

A partir des CST, on peut estimer des TPN par mode de transport. Ces derniers rendent compte de quel mode dégage un excédent ou un déficit. Nous expliquons ici pourquoi il faut être prudent quant à l'interprétation de cet indicateur, indépendamment des problèmes liés à la définition des postes des CST et à la non prise en compte des coûts externes. Les TPN apportent des informations utiles aux décideurs politiques quant aux niveaux des dépenses et recettes publiques par modes, selon le secteur institutionnel et le type de transport. En ce sens, ils offrent une vision globale de la situation « budgétaire » des modes de transport. Néanmoins, pour mener avec justesse les politiques de transport, il faut leur préférer une analyse coûts-bénéfices sociaux. Il s'agit d'une analyse très différente de la comparaison des recettes et dépenses publiques. Cette analyse est brièvement présentée au point c de la présente section.

a. Quelques considérations fondamentales

L'Etat remplit plusieurs fonctions. Musgrave (1959) identifie trois fonctions classiques à l'Etat : la fonction d'allocation des ressources (garantissant l'efficacité des relations économiques), la fonction de stabilisation de l'activité économique (stimulation de la croissance économique) et la fonction de redistribution des revenus entre les agents (amélioration de l'équité entre les individus). Plus récemment, deux nouvelles fonctions sont apparues dans la théorie des finances publiques : la fonction d'incitation (promotion de certains comportements pour des raisons économiques, sociales, environnementales ou autres) et la fonction de soutenabilité budgétaire (l'Etat doit s'assurer des marges de manœuvre suffisantes pour répondre à ses engagements antérieurs et actuels à long terme).

Pour ce faire, l'Etat dispose de divers instruments : imposer un cadre normatif, produire lui-même des biens et services, imposer des taxes... L'Etat, pour atteindre ses objectifs, se base sur différents critères (critère d'efficacité : minimisation des distorsions et des pertes de bien-être et critère d'équité : réduction des inégalités entre les agents) qui peuvent être conflictuels.

Dans le cadre des transports, les pouvoirs publics réalisent des recettes et dépenses afin d'atteindre des objectifs multiples. En ce qui concerne la taxation, elle peut être utilisée pour générer des recettes supplémentaires. La taxation peut aussi viser à encourager la consommation de certains biens et services au détriment d'autres produits (transfert modal de la route vers le rail). Dans le cadre des transports, l'existence de coûts externes empêche le marché de fonctionner de manière optimale (les décisions des usagers se font sans tenir compte des coûts qu'ils font supporter à la collectivité) ; l'intervention des pouvoirs publics permet dans ce cas d'atténuer les inefficiences du marché via une internalisation des coûts externes⁵². L'intervention des pouvoirs publics dans les transports permet également à certains groupes sociaux de la population d'accéder aux services de transport (en subsidiant les transports publics pour les trajets scolaires, pour les familles nombreuses, pour les personnes âgées...). Certaines redevances sont parfois aussi établies afin de financer directement les infrastructures (sur base forfaitaire comme l'eurovignette ou sur base de l'utilisation comme la taxe suisse sur les poids-lourds et le système de taxation allemand pour les poids-lourds).

L'Etat ne prend donc pas uniquement ses décisions sur base de considérations budgétaires, mais également sur base de réflexions sociales, morales, économiques, morales ou environnementales. Ces dernières doivent également être prises en compte lors de l'évaluation d'une politique de transport. Un excédent ou un déficit dans un mode de transport n'est donc pas une information suffisante pour juger de l'adéquation d'une politique de transport.

L'interprétation erronée qui pourrait être faite des TPN est basée sur la notion de « juste retour » selon laquelle les agents économiques estiment devoir récupérer les sommes qu'ils ont versées aux pouvoirs publics. Cette conception des recettes et dépenses publiques se base sur un raisonnement partiel, qui ne tient compte que de considérations budgétaires établies au niveau individuel.

Afin d'illustrer notre propos, nous partons d'un exemple de politique tarifaire dont l'objectif est que chaque mode de transport couvre ses coûts financiers. En d'autres termes, il s'agit d'une politique uniquement basée sur des considérations budgétaires, qui permet d'équilibrer les recettes et les dépenses de chaque mode.

Pour ce faire, nous nous basons sur une étude simulant une politique de tarification au coût moyen pour les services de transport⁵³. Selon la théorie économique, une telle politique permet bien à chaque mode de couvrir ses coûts financiers (les coûts externes ne sont quant à eux pas couverts).

⁵² Afin d'internaliser correctement les coûts externes, les taxes doivent refléter les coûts marginaux externes. Ces derniers varient en fonction de la période à laquelle le déplacement se déroule, le type de véhicule, le lieu, ... Notons que la comparaison des revenus totaux avec les dépenses et les coûts externes ne fournit pas d'information sur la structure optimale des taxes. Une telle analyse doit se faire à partir du concept de coût marginal social.

⁵³ Mayeres I. et al. (2005), *Measuring the Marginal Social Cost of Transport*, *Research in Transportation Economics*, volume 14, 211-243, Elsevier.

Cette étude se concentre sur le transport routier et sur les transports en commun. Selon cette étude, une politique de tarification au coût moyen aurait les effets suivants :

- un prix moindre pour le transport routier, dont le taux de couverture⁵⁴ est supérieur à l'unité à l'équilibre de référence ;
- un prix plus élevé pour les transports en commun, dont le taux de couverture est inférieur à l'unité à l'équilibre de référence ;
- une utilisation accrue du transport par route au détriment des transports collectifs, et une augmentation du trafic en général ;
- une augmentation de la congestion et des problèmes environnementaux ;
- une baisse des revenus issus de la taxation.

Selon cette étude, la baisse des revenus doit être compensée par une augmentation des taxes dans d'autres domaines ou par une diminution des dépenses publiques (contrainte de neutralité budgétaire). Il en résulterait finalement une diminution du bien-être pour l'ensemble de la société. Avec une tarification au coût moyen, l'impact en termes de bien-être est généralement différent selon la catégorie de revenus et il est d'autant plus important que les revenus sont faibles. La tarification au coût moyen ne peut se justifier par le critère d'équité.

Cet exemple simple montre que l'existence de comptes en équilibre pour les différents modes de transport ne permet pas de maximiser le bien-être social découlant des activités de transport. Cette étude confirme au contraire que des déséquilibres (surplus ou déficit selon le mode) peuvent correspondre à une situation optimale en termes de bien-être collectif.

Afin d'améliorer le niveau de bien-être collectif, la tarification au coût marginal social doit être préférée à la tarification au coût moyen. La tarification au coût marginal social couvre le coût marginal opérationnel, le coût marginal des infrastructures et les coûts marginaux externes (accidents, environnement, congestion). Sous certaines conditions, ce type de tarification permet d'assurer une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes.

Notons que quelle que soit la politique de tarification (coût moyen ou coût marginal social), l'impact en termes de bien-être est généralement différent selon la catégorie de revenus en fonction de la manière dont la neutralité est assurée. Si la société présente une forte aversion aux iniquités, l'instrument choisi bénéficiera particulièrement aux plus pauvres. Le choix de cet instrument joue un rôle prépondérant en termes d'acceptation de la politique de tarification au sein de la société.

Par ailleurs, indépendamment de la multiplicité des objectifs visés, soulignons que la conceptuelle des TPN dans le cadre spécifique des activités de transport va à l'encontre d'un principe fondamental en matière de finances publiques. Il s'agit du principe d'universalité budgétaire selon lequel on ne peut attribuer les recettes publiques à un usage précis (avec une exception

⁵⁴ Le taux de couverture utilisé dans cette étude correspond au ratio des revenus (revenus net de la tarification des transports et taxes) sur les coûts financiers (coûts des infrastructures, coûts opérationnels des entreprises de transport et coûts externes environnementaux et des accidents).

pour les recettes affectées⁵⁵). En d'autres termes, selon ce principe, le budget doit rassembler en une seule masse l'ensemble des recettes publiques, et cette masse doit être imputée à l'ensemble des dépenses publiques. Il ne doit pas y avoir de compensation entre les postes de recettes et dépenses. Il s'agit de la règle de non affectation des recettes aux dépenses et de la règle de non contraction entre recettes et dépenses. Les taxes issues des transports sont donc une contribution au budget général, et non la contrepartie du financement des dépenses publiques de transport et/ou des coûts externes.

La comparaison du montant total des taxes de transport avec les coûts d'infrastructures et/ou les coûts externes n'est pour le moins pas inconcevable. Elle montre pour quel mode il y a compensation entre recettes et dépenses publiques. Il faut cependant garder à l'esprit que ce n'est pas un objectif en soi d'assurer la compensation entre recettes et dépenses publiques. En outre, comme on l'a déjà dit, la situation budgétaire ne permet en rien de juger de l'adéquation du niveau des recettes et dépenses publiques pour le mode.

b. La TVA et les autres taxes

La prise en compte ou non des recettes de TVA dans les recettes publiques des transports peut aussi poser question. Le chapitre 3 de cette étude présente les taxes et redevances liées aux transports en distinguant la TVA des autres taxes spécifiques aux transports. Le niveau des taxes détermine le niveau des prix, et toute variation de ces taxes (et donc des prix) engendre des modifications de la demande. La TVA fait donc partie intégrante du processus décisionnel de la demande de transport.

Néanmoins, la TVA étant appliquée à la plupart des activités économiques, elle n'est pas considérée comme spécifiquement prélevée dans le cadre des activités de transport. Dans le chapitre 3, nous avons repris les recettes de TVA afin de mettre en évidence les disparités d'application de cette taxe entre les modes. Ces informations étaient données à titre informatif pour le lecteur. Pour réaliser la comparaison des recettes et dépenses publiques de transport, les recettes de TVA ne sont cependant pas reprises dans les recettes publiques ; nous nous limitons donc aux taxes spécifiques aux activités de transport.

c. L'analyse coûts-bénéfices sociaux : un outil pour juger de l'adéquation d'une politique de transport

Comme nous l'avons expliqué, comparer la dépense totale des administrations publiques pour le transport aux recettes publiques issues des taxes et redevances liées aux transports permet d'avoir une vision globale du budget public par mode de transport, mais ne permet pas de savoir si les prix, les subsides ou les infrastructures sont à un niveau adéquat. Dans cette section, nous présentons brièvement une méthode qui permet de répondre à ce type de question : l'analyse coûts-bénéfices sociaux.

⁵⁵ Par exemple : recettes fiscales directement affectées à la sécurité sociale ou au financement des Communautés et Régions, comme la redevance radio et télévision.

C'est un problème extrêmement complexe car une politique de transport dédiée à un mode donné n'influence pas seulement la demande pour le mode de transport concerné mais également la demande pour les autres modes et l'ensemble des autres activités économiques ; les niveaux des externalités et des taxes en sont également modifiés.

Une analyse coûts-bénéfices sociaux est nettement plus complexe que la simple comparaison des recettes et dépenses publiques. Elle consiste en une analyse de l'évolution du bien-être de l'ensemble de la société par rapport à une situation de référence, suite à une modification des politiques de transport, en intégrant les externalités des activités de transport. Elle ne se cantonne pas à l'analyse de l'évolution du bien-être du secteur des administrations publiques mais également à celui des ménages et des entreprises.

Plus concrètement, une telle analyse des coûts-bénéfices sociaux doit inclure :

- Une mesure de l'impact de la politique proposée sur les usagers des transports (ménages et entreprises), compte tenu des avantages qu'ils retirent des transports et des coûts générés (coûts monétaires, coûts du temps, coûts des accidents). Dans le cas des ménages, il faut distinguer différents groupes d'utilisateurs sur base de leur valorisation des coûts du temps et l'impact de celle-ci sur l'ampleur de la congestion ;
- Une mesure de l'impact de la politique proposée sur les revenus des pouvoirs publics. Si ces revenus diminuent, d'autres taxes doivent augmenter et vice-versa (afin d'assurer la neutralité budgétaire). La modification du niveau des autres taxes a un effet additionnel, qui peut varier selon les groupes d'utilisateurs ;
- Une mesure de l'impact de la politique proposée sur les coûts environnementaux.

Notons que le BFP développe les modèles PLANET (modèle d'équilibre partiel) et LIMOBEL (modèle d'équilibre général), qui permettent de simuler un changement dans une politique de transport et ses effets sur la demande pour l'ensemble des modes, sur le niveau des externalités et sur le niveau des revenus publics.

4.2.2. Première estimation des transferts nets de l'Etat

Tout en gardant à l'esprit les mises en garde présentées dans les sections précédentes, nous allons dans cette section-ci estimer les TPN vers les activités de transport à partir des CST. Pour rappel, les CST ne reprennent pas, dans leur forme actuelle, les coûts externes.

a. TPN selon les bénéficiaires (ménages et entreprises)

Afin de faciliter la comparaison entre recettes et dépenses publiques, les données sur les dépenses publiques présentées dans le chapitre 2 ont été désagrégées entre le secteur des ménages et celui des entreprises.

Les dépenses publiques ont été réparties entre bénéficiaires de ces dépenses (le secteur des ménages et celui des entreprises) selon une méthodologie différente pour le mode routier et les

modes non routiers. Pour les modes non routiers, les dépenses publiques ont été réparties en fonction de l'importance des dépenses courantes totales réalisées par les ménages et par les entreprises en matière de transport. Pour le mode routier, elles ont été réparties à partir du parc de véhicules routiers selon la nature juridique du propriétaire, des véhicules-kilomètres parcourus sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes provinciales et communales et routes locales) et de l'usure provoquée par les différents types de véhicule en fonction du réseau.

Le tableau 71 présente les dépenses publiques de transport par mode en 2000, réparties entre les secteurs bénéficiaires (ménages et entreprises). Pour rappel, les dépenses publiques définies dans les CST correspondent à la somme de la dépense courante et de la dépense en capital du secteur des administrations publiques pour les transports. Il s'agit principalement de frais d'entretien et d'investissements en infrastructures de transport.

Les dépenses publiques concernent principalement la route (64 %), puis le ferroviaire (20 %) et enfin le TCPL (9 %).

Tableau 71 : Dépense publique de transport en 2000 selon le bénéficiaire (millions d'euros)

	Ménages	Entreprises	Total
Route	2 605	3 304	5 909
TCPL	658	216	874
Fer	1 102	740	1842
Flu	58	221	279
Mar	6	302	308
Air	5	61	66
Total	4 435	4 843	9 278
	48%	52%	100%

Le tableau 72 reprend les taxes spécifiques aux activités de transport qui ont été acquittées par les ménages et les entreprises en 2000. Il s'agit d'un ensemble de taxes très diversifiées selon les modes. Ces taxes sont prélevées spécifiquement dans le cadre des activités de transport ; la TVA n'est donc pas reprise dans ces estimations.

La quasi-totalité des recettes provient du mode routier. Pour les modes TCPL, ferroviaire et maritime, les recettes publiques sont inférieures au million d'euros.

Tableau 72 : Taxes spécifiques aux transports en 2000 selon le secteur qui paie la taxation (millions d'euros)

	Ménages	Entreprises	Total
Route	3 323	2 358	5 681
TCPL	0	0	0
Fer	0	0	0
Flu	1	4	5
Mar	0	0	0
Air	0	3	3
Total	3 324	2 366	5 690
	58%	42%	100%

En 2000, les dépenses publiques pour les transports, s'élèvent à 9,3 milliards d'euros tandis que les recettes publiques issues des transports (hors TVA) se chiffrent à 5,7 milliards d'euros. Les activités de transport bénéficient donc d'un TPN de 3,6 milliards d'euros en 2000.

Tableau 73 : Transferts publics nets en 2000 selon les bénéficiaires (millions d'euros)

	Ménages	Entreprises	Total
Route	-718	946	228
TCPL	658	216	874
Fer	1 102	740	1 842
Flu	57	217	274
Mar	6	302	308
Air	5	58	63
Total	1 111	2 477	3 588

Les modes où les TPN sont les plus importants sont le ferroviaire (1 840 millions) et le TCPL (870 millions). Pour le ferroviaire, 60 % des TPN bénéficient aux ménages, 75 % dans le cas du TCPL.

Dans le cadre du transport routier, le TPN est de 230 millions d'euros en 2000. Cependant, la situation est très différente pour les ménages et les entreprises. Alors que les entreprises bénéficient d'un TPN de près de 1 000 millions d'euros, les recettes en provenance des ménages dépassent les dépenses publiques effectuées à leur égard de plus de 700 millions d'euros. C'est le seul cas où les recettes publiques dépassent les dépenses publiques.

Au total, près de 70 % des TPN bénéficient aux entreprises. Pour ces dernières, les TPN les plus importants sont observés pour le mode routier (950 millions) et pour le mode ferroviaire (740 millions). Pour les ménages, les TPN sont les plus conséquents pour le mode ferroviaire (1 100 millions d'euros) et pour le mode TCPL (660 millions d'euros). Soulignons que les ménages fournissent des recettes nettes aux pouvoirs publics dans le cadre du transport par route (720 millions d'euros).

b. TPN selon le type de transport (marchandises et personnes)

Les charges d'infrastructures ont été réparties entre transport de personnes et transport de marchandises afin d'être comparées aux recettes publiques. Pour ce faire, nous avons procédé différemment pour le mode routier et pour les modes non routiers. Pour les modes non routiers, la répartition des charges d'infrastructures est effectuée à partir de la part des dépenses courantes totales pour le transport de personnes d'une part et pour le transport de marchandises d'autre part. Pour la route, elle est réalisée sur base d'informations sur le parc de véhicules routiers selon le type de véhicule, les véhicules-kilomètres parcourus sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes provinciales et communales et routes locales) combinées à une pondération tenant compte de l'usure provoquée par les différents types de véhicule en fonction du réseau.

Gardons à l'esprit que la répartition des charges d'infrastructure est basée sur de nombreuses hypothèses et les résultats dépendent fortement de la méthodologie utilisée.

Le tableau 74 présente les dépenses publiques de transport par mode en 2000, selon le type de transport. Pour l'ensemble des modes, elles s'élèvent à 5,7 milliards d'euros pour le transport de personnes et à 3,6 milliards pour le transport de marchandises, soit 9,3 milliards d'euros au total.

Tableau 74 : Dépenses publiques transport en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)

	Personnes	Marchandises	Total
Route	3 028	2 881	5 909
TCPL	874	0	874
Fer	1 676	166	1 842
Flu	71	208	279
Mar	15	292	308
Air	57	10	66
Total	5 720	3 558	9 278
	62%	38%	100%

Le tableau 75 présente les recettes publiques de transport en 2000 par mode, selon le type de transport. Les taxes sur le transport de personnes représentent 4,3 milliards d'euros et celles sur le transport de marchandises 1,3 milliards.

Tableau 75 : Taxes spécifiques aux transports en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)

	Personnes	Marchandises	Total
Route	4 330	1 351	5 681
TCPL	0	0	0
Fer	0	0	0
Flu	1	4	5
Mar	0	0	0
Air	3	0	3
Total	4 334	1 356	5 690
	76%	24%	100%

Plus de 60 % des TPN se rapportent au transport de marchandises (voir tableau 76 ci-dessous). Les TPN pour le transport de marchandises sont les plus élevés pour le mode routier (1 530 millions d'euros). Pour le transport de personnes, ils sont les plus importants pour le ferroviaire (1 680 millions d'euros) et pour le TCPL (870 millions d'euros). Pour la route, par contre, le transport de personnes génère des recettes publiques qui surpassent largement les dépenses publiques pour ce type de transport (recettes nettes de 1 300 millions d'euros).

Tableau 76 : Transferts publics nets en 2000 selon le type de transport (millions d'euros)

	Personnes	Marchandises	Total
Route	-1 302	1 530	228
TCPL	874	0	874
Fer	1 676	166	1 842
Flu	70	204	274
Mar	15	292	308
Air	54	10	63
Total	1 386	2 202	3 588

c. Elaboration de TPN moyens

Dans cette section, nous proposons quelques pistes afin d'élaborer des indicateurs de TPN moyens. Il s'agit de mettre en relations les TPN estimés à la section précédente avec des statistiques de volume transporté. Rappelons que les coûts externes ne sont pas repris dans ces estimations.

En pratique, les TPN selon le type de transport sont combinés à des statistiques telles que le nombre de passagers et de passagers-kilomètres pour le transport de personnes et au nombre de tonnes et tonnes-kilomètres pour le transport de marchandises. Pour le rail, les deux types de transport sont analysés au regard d'un même indicateur, le nombre de trains-kilomètres.

Tableau 77 : Transferts publics nets moyens en 2000
(en euros par 1 000 passagers-km, passagers, tonnes, 1 000 tonnes-km, trains-km)

	€/1000 passagers-kilomètres	€/passager	€/1000 tonnes-kilomètres	€/tonne	€/trains-kilomètres (passagers)	€/trains-kilomètres (marchandises)
Route	-12,4		30,1	3		
TCPL	102,1	1,6				
Fer	246,8	10,9	21,7	2,7	21,7	9
Flu			27,9	1,7		
Mar		9,9		1,6		
Air		2,4		9,9		

Le tableau 77 présente les TPN moyens pour les différents modes de transport, estimés sur base de différents indicateurs de volume. Certains indicateurs ne peuvent être calculés car ils sont fonction de la disponibilité des statistiques de volume.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, les TPN moyens sont calculés pour la route, le TCPL et le ferroviaire à l'aide du nombre de passagers-kilomètres. Ils sont particulièrement importants pour le ferroviaire (près de 250 euros pour 1 000 passagers-kilomètres) et dans une moindre mesure pour le TCPL (102 euros). En ce qui concerne le transport de personnes par route, les TPN par passagers-kilomètres sont négatifs (-12 euros).

En rapportant les TPN au nombre de passagers transportés, les modes TCPL, ferroviaire, maritimes et aériens peuvent faire l'objet d'une comparaison. C'est pour le mode ferroviaire que le TPN moyen par passager est le plus important (11 euros par passagers), suivi par le maritime (10 euros par passager). Le TPN moyen par passager est nettement plus faible pour les modes aérien et TCPL (2 euros par passager).

Pour le transport de marchandises, les TPN moyens par tonnes-kilomètres sont estimés pour les modes routier, ferroviaire et fluvial. Ils sont les plus élevés pour la route (30 euros par 1 000 tonnes-kilomètres) et les plus faibles pour le ferroviaire (22 euros). Les TPN moyens par tonne transportée sont évalués pour l'ensemble des modes sauf le TCPL. Ils sont les plus conséquents

pour l'aérien (près de 10 euros par tonne), puis la route et le fer (3 euros par tonne) et enfin, le fluvial et le maritime (2 euros par tonne).

d. Introduction des coûts sociaux pour le mode routier

Afin de compléter les données des CST sur les dépenses de transport, cette section présente une première estimation des coûts sociaux⁵⁶ pour le mode routier. Soulignons que la nature des coûts sociaux est différente de celle des dépenses reprises dans les CST. En effet, les coûts sociaux ne correspondent pas toujours à des sommes effectivement déboursées par les membres de la collectivité.

Dans de tels cas, l'approche comptable utilisée pour calculer les dépenses des CST ne peut être utilisée pour estimer les coûts sociaux. Les coûts sociaux ne sont donc pas strictement comparables aux dépenses estimées dans les CST.

Diverses méthodes existent pour évaluer les coûts sociaux des transports ; les résultats qui en découlent sont fonction des choix méthodologiques et des hypothèses posées. Plusieurs méthodes sont généralement combinées, chacune présentant ses avantages et ses inconvénients⁵⁷. Les coûts sociaux peuvent par exemple être estimés grâce aux coûts effectifs, c'est-à-dire au travers des sommes réellement déboursées (frais médicaux suite à un accident). Cette méthode d'estimation est identique à celle des CST. Mais les coûts sociaux peuvent également être estimés via des méthodes indirectes. Ils peuvent être calculés à partir du concept de la « disposition à payer », correspondant à la somme qu'un individu est prêt à payer pour éviter les effets négatifs des activités de transport (estimation des coûts immatériels comme la souffrance morale liée à un décès suite à un accident). Ils peuvent aussi être estimés en fonction des sommes nécessaires pour éviter un dommage (éviter l'augmentation de la concentration de la pollution de l'air).

Une première estimation des coûts sociaux liés aux accidents, à la pollution de l'air et aux changements climatiques pour le mode routier en 2000 est présentée aux tableaux 78 et 79. Ces estimations ont été réalisées au sein du BFP. Les coûts sociaux pour la route présentés ici ne sont pas exhaustifs ; certains coûts sociaux (comme le bruit) n'ont pas fait l'objet d'une estimation.

⁵⁶ Les coûts sociaux sont la somme des coûts internes et des coûts externes.

⁵⁷ Un rapport sur les coûts externes des transports sera bientôt réalisé par le BFP. Ce dernier apportera plus de détails sur la méthode d'estimation des coûts externes et sur les hypothèses posées.

Coûts sociaux des accidents

En ce qui concerne les coûts sociaux des accidents, nous pouvons distinguer les coûts liés aux dégâts matériels d'une part (voir infra) et ceux liés aux victimes d'autre part.

Le tableau 78 reprend les différentes catégories de coûts liés aux victimes (ambulances, hospitalisations, frais médicaux, enterrements, pertes de production et disposition à payer pour éviter d'être la victime d'un accident).

Tableau 78 : Coûts sociaux des accidents liés aux victimes générés par le transport routier en 2000 (millions d'euros)

	2000
Ambulances	11,91
Enterrements	2,29
Hospitalisations	1,83
Frais médicaux	196,14
Pertes de production	4 908,87
Disposition à payer	9 136,74
Total	14 257,78

Sources : De Brabander (2005), Nellthorp et al. (2001) et calculs propres du BFP

Deux catégories des coûts sociaux des accidents liés aux victimes méritent quelques explications complémentaires. Il s'agit de la disposition à payer et des pertes de production.

Il existe une vaste littérature économique sur l'estimation de la disposition à payer, correspondant à la valeur attribuée au fait d'éviter le « risque statistique » d'être la victime d'un accident mortel ou d'être blessé. Il faut souligner que ce concept ne correspond pas à la valeur qu'un individu donnerait pour éviter une mort ou une blessure certaine. Pour la plupart des agents, ce montant serait illimité dans le cas d'accident mortel. Il s'agit du montant que les individus sont prêts à payer pour bénéficier d'une petite réduction du risque individuel de décéder dans un accident. Il s'agit donc d'une évaluation statistique, celle d'une vie humaine non identifiée. La disposition à payer peut être déterminée en se basant sur la méthode des préférences déclarées ou sur la méthode des préférences révélées.

La méthode des préférences révélées déduit la valeur d'un bien (ou service) à partir de situations existantes et des décisions prises par les individus, ces décisions révélant leurs préférences et la valeur qu'ils attribuent au bien. Cette méthode peut par exemple se baser sur les décisions de protection (coûts de soin réduisant la probabilité d'un accident) ou les salaires de métiers à risques.

La méthode des préférences déclarées permet quant à elle d'estimer la valeur d'un bien (ou service) qui ne se monnaie pas sur le marché et pour lequel il n'est pas possible de se baser sur les échanges commerciaux, comme dans le cas de la méthode des préférences révélées. Dans ce cas, on peut estimer la valeur de ce bien en utilisant des techniques d'interview. De cette façon on

cherche à connaître le montant que chacun est prêt à payer pour réduire la probabilité de décès ou de blessure.

Sur base d'une revue de la littérature, Nellthorp et al. (2001) proposent d'utiliser diverses études sur les préférences déclarées pour estimer la disposition à payer. Pour l'année 1998, ils proposent d'utiliser pour un blessé mortel une valeur de 1,5 millions d'euros comme valeur standard pour l'Europe des 15⁵⁸. Sur base de la même étude, nous considérons que la disposition à payer pour éviter le risque statistique d'une blessure grave ou légère s'élève à respectivement 13 % et 1 % du montant de la disposition à payer pour une victime mortelle.

Les autres coûts sont basés sur une étude de De Brabander (2005). Les pertes de production correspondent à la perte de production résultant du fait d'être la victime d'un accident. Pour les blessés mortels, De Brabander (2005) a estimé cette perte de production pour l'année durant laquelle l'accident a lieu et les 18 années suivantes⁵⁹. Pour un blessé léger, elle équivaut à une incapacité de travail de 2 jours. Enfin, pour les blessés graves, elle correspond à une incapacité de travail de 7 jours. A cela s'ajoute la perte de productivité pour les handicapés à vie (incapacité de travail à vie). Notons que pour les blessés mortels, pour éviter un double comptage avec la disposition à payer, il est tenu compte de la perte de production « nette » de la consommation qui aurait été faite par la victime si elle n'était pas décédée. Pour les blessés légers et graves, il s'agit de pertes de productions « brutes ».

Les coûts sociaux par accident liés aux dégâts sont beaucoup moins importants que les coûts par accident liés aux victimes. Ils reprennent les coûts administratifs, dégâts aux véhicules, dégâts au domaine public, police, pompiers, tribunal de première instance et tribunal de police (les estimations de ces coûts sont également basées sur l'étude de De Brabander de 2005). Les coûts sociaux des accidents liés aux dégâts ne sont pas présentés ici. Soulignons que certaines de ces informations sont déjà recensées dans la dépense totale des CST. En effet, celle-ci reprend notamment les dépenses de réparation de véhicules, les coûts d'intervention de la police et les frais d'assurance.

Sur base des informations dont nous disposons, il est malaisé d'identifier les coûts externes à l'intérieur des coûts sociaux des accidents routiers. On connaît le nombre de victimes par type de véhicule mais pas selon le type de véhicule impliqué dans l'accident. Il n'est donc pas possible de répartir ces coûts en fonction du type de transport ou en fonction du secteur institutionnel ayant généré l'accident. Nous ne pouvons donc que fournir le montant total des coûts sociaux des accidents pour l'ensemble de l'activité routière.

⁵⁸ Cette valeur est adaptée à la Belgique en fonction du rapport entre le PIB par tête (parité de pouvoir d'achat) en Belgique et dans l'Europe des 15, et d'une élasticité du revenu égale à 1. Pour les années suivantes, l'évolution de la disposition à payer est considérée comme identique à celle du PIB par tête.

⁵⁹ Pour hypothèse, De Brabander (2005) tient compte d'un âge moyen pour les blessés mortels de 40 ans. Le nombre moyen d'années de production perdues est estimé à 18 ans.

Coûts sociaux de la pollution de l'air et changement climatique

Les coûts sociaux liés à la pollution de l'air et au changement climatique sont estimés à l'aide du modèle PLANET. Ce modèle utilise les facteurs d'émission déterminés par le VITO et se base sur des études internationales pour déterminer les coûts des émissions. La méthodologie est décrite plus en détail dans Desmet et al. (2008). Le tableau 79 présente les coûts de la pollution de l'air pour les modes routier et TCPL. Le modèle PLANET évalue les coûts relatifs aux émissions de gaz à effet de serre selon trois scénarios différents. La différence entre ces trois scénarios réside dans le niveau de prix du CO₂ (niveau faible, central et élevé du prix du CO₂). Les chiffres présentés ici correspondent au scénario central. Pour ces coûts sociaux, il existe une répartition entre transport de personnes et transport de marchandises.

Tableau 79 : Coûts sociaux de la pollution de l'air générés par le transport routier en 2000 (millions d'euros)

	Personnes	Marchandises	Total
Transport privé	1 498,75	698,27	2 197,03
Transport en commun public local	40,51		40,51

Source : PLANET

Comme nous l'avons dit, la nature des coûts sociaux des transports est différente des postes des CST. Ils ne peuvent être imputés comme une dépense propre à un secteur institutionnel spécifique et ne sont généralement pas estimés de manière « comptable », via des échanges commerciaux sur le marché. De ce fait, leur intégration dans les CST demande une réflexion approfondie et un remaniement de la structure des CST. Néanmoins, la mise en parallèle des estimations des coûts sociaux et des CST est riche en informations complémentaires.

Ensemble, les coûts sociaux des accidents et de la pollution de l'air sont estimés à quelque 16,5 milliards d'euros. Cette estimation, toute empreinte d'incertitudes qu'elle soit, montre l'ampleur des coûts supportés par la collectivité dans le domaine des transports routiers.

5. Conclusions

La dépense totale des administrations publiques pour le transport s'élève à 8,4 milliards d'euros en 1995 et à 9,3 milliards en 2000.

Les dépenses d'infrastructures représentent 66 à 67 % de la dépense totale, le transport de personnes entre 26 et 27 % et le transport de marchandises 6 à 7 %.

En 2000, le mode routier correspond à 64 % de la dépense totale de transport des pouvoirs publics, le ferroviaire à 20 % et le TCPL à 9 %. Notons que pour le ferroviaire et le TCPL, une grande partie de ces dépenses correspond à la contrepartie des missions de services publics imposées par l'Etat à ces sociétés.

Les dépenses publiques pour le transport de personnes se concentrent principalement sur le ferroviaire, environ 40 % pour les deux années, puis sur le TCPL, 30 % et enfin sur la route, 25 %. Les dépenses publiques pour le transport de marchandises se rapportent quasi uniquement au mode routier. Les dépenses publiques pour les infrastructures se répartissent comme suit : $\frac{3}{4}$ pour la route, 16 % pour le ferroviaire, 5 % pour le maritime et 4 % pour le fluvial.

Quant aux taxes issues des transports, elles rapportent aux pouvoirs publics 7,1 milliards d'euros en 1995 et 9,6 milliards d'euros en 2000, quasiment uniquement via le mode routier. En moyenne, la TVA représente 40 % de l'ensemble des taxes.

Les entreprises assument 29 % de toutes les taxes issues des transports en 2000, les ménages 64 % et les administrations publiques 7 %. Ce dernier poste correspond uniquement à de la TVA non déductible sur les dépenses d'entretien et d'investissement en infrastructures des administrations.

Le transport de personnes génère près de 80 % des taxes contre environ 15 % pour le transport de marchandises et 7 % pour les infrastructures. Pour ces dernières, il s'agit de TVA non déductible.

Les CST présentent certaines caractéristiques qui ne leur permettent pas de servir de base à l'élaboration d'indicateurs tels que les TPN. Tout d'abord, soulignons que la notion de dépense en capital n'est pas adéquate ; c'est la notion de dépréciation du stock de capital qu'il serait pertinent d'utiliser pour réaliser ce type d'analyse. En ce qui concerne les dépenses d'infrastructures, la répartition entre transport de personnes et de marchandises n'est pas effectuée dans les CST, sauf lorsque l'utilisation de ces dépenses pour l'un ou pour l'autre est clairement établie. De plus, les CST dans leur état actuel ne couvrent pas les coûts externes.

D'autre part, à cotés de ces particularités des CST, rappelons quelques considérations fondamentales en matière de finances publiques qui rendent l'estimation des TPN peu pertinente. Tout

d'abord, rappelons que l'Etat poursuit plusieurs objectifs ; il vise à garantir l'efficacité des relations économiques, à stimuler la croissance, à améliorer l'équité entre les individus, à promouvoir certains comportements pour des raisons économiques, sociales, environnementales et enfin il doit s'assurer qu'il possède des marges de manœuvre suffisantes pour répondre à ses engagements antérieurs et actuels à long terme. Suite à la multiplicité de ces objectifs, un surplus ou un déficit budgétaire ne sont pas une information suffisante pour déterminer si une situation est optimale en termes de bien-être collectif.

En outre, le calcul des TPN pour une activité économique particulière (transport ou autre) n'est pas compatible avec le concept d'universalité budgétaire. En effet, selon ce principe, on ne peut attribuer les recettes publiques à un usage précis. De plus, il ne doit pas y avoir de compensation entre les postes de recettes et dépenses. Les taxes issues des transports sont une contribution au budget général, et non la contrepartie du financement des dépenses publiques de transport.

En conclusion, pour juger de manière adéquate d'une politique de transport, il faut réaliser une analyse coûts-bénéfices sociaux, mesurant l'impact de cette politique sur les usagers, sur les producteurs, sur les revenus des pouvoirs publics et sur les externalités. Les modèles PLANET et LIMOBEL, en développement au BFP, permettront de répondre à ce type d'analyse.

Quant aux CST, ils ont l'intérêt d'offrir une série d'informations statistiques de type macroéconomique telles que les dépenses pour compte propre des différents secteurs institutionnels, les dépenses des pouvoirs publics par mode de transport et les taxes et redevances de transport, qui peuvent ensuite servir d'inputs dans les modèles précités. Ils permettent également de voir l'importance de chaque mode au sein de la dépense totale, le niveau et la structure de chaque poste de recettes (taxes) et dépenses publiques (ou d'autres postes de dépense). Ils permettent aussi de voir qui paie les taxes et qui bénéficie des dépenses publiques. Notons que les CST seront complétés dans un futur proche, en intégrant des estimations des coûts externes générés par les activités de transport de chaque mode.

Tout en gardant à l'esprit les nombreuses mises en gardes effectuées précédemment, nous avons calculé les TPN des transports à partir des CST.

Les TPN vers les transports s'élèvent à 3,6 milliards d'euros et concernent principalement le mode ferroviaire (1,8 milliards) et le TCPL (0,9 milliards). 70 % des TPN bénéficient aux entreprises. Dans 2/3 des cas, ils concernent le transport de personnes. Ces informations sont fondées sur de nombreuses hypothèses et doivent être interprétées avec la plus grande prudence.

Des TPN moyens ont également été calculés pour le transport de personnes et de marchandises. Les TPN par passager sont les plus élevés pour le ferroviaire et les moins importants pour le TCPL. Les TPN par passagers-kilomètres sont également les plus élevés pour le ferroviaire.

Quant aux TPN moyens pour le transport de marchandises, ils sont les plus conséquents pour le mode aérien par tonne transportée et pour le mode routier par tonne-kilomètre.

Enfin, une première estimation des coûts sociaux pour la route est présentée afin d'élargir le cadre de l'analyse des recettes et dépenses publiques.

Les coûts sociaux des accidents et de la pollution de l'air sont ainsi estimés à quelque 16,5 milliards d'euros. Cette estimation, toute empreinte d'incertitude qu'elle soit, montre l'ampleur des coûts supportés par la collectivité dans le domaine des transports routiers.

6. 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.
- 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* ».
- De Brabander, B. (2005), *Investeringsen in verkeersveiligheid in Vlaanderen, Een handeling voor kosten-batenanalyse*, LanooCampus
- Desmet, R., B. Hertveldt, I. Mayeres, P. Mistiaen and S. Sissoko (2008), *The PLANET Model: Methodological Report, PLANET 1.0, Study financed by the framework convention “Activities to support the federal policy on mobility and transport, 2004-2007” between the FPS Mobility and Transport and the Federal Planning Bureau, Working Paper 10-08, Federal Planning Bureau, Brussels*.
- Direction générale Statistique et Information Economique (2006), *Enquête sur le Budget des Ménages 1995-2004*, 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.

Link, H., Becker, A., Matthews, B., Wheat, P. Enei, R. Sessa, C., Meszaros, F. Suter, S. Bickel, P. , Ohlau, K., de Jong, B. Bak, M., Lindberg, G. (2007), GRACE (Generalisation of Research on Accounts and Cost Estimation), Deliverable D 5, Monitoring Pricing Policy Using Transport Accounts. Funded by Sixth Framework Programme. ITS, University of Leeds, Leeds.

Mayeres I. et al. (2005), Measuring the Marginal Social Cost of Transport, *Research in Transportation Economics*, volume 14, 211-243, Elsevier.

Mayeres I. et al. (mai 2001), Alternative Frameworks for the Integration of Marginal Costs and Transport Accounts. UNITE (UNIFICATION of accounts and marginal costs for Transport efficiency) Deliverable 4. Funded by 5th Framework RTD Programme. ITS, University of Leeds, Leeds.

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

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

Musgrave (1959), *Theory of public finance*, New York, Mc Graw Hill.

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.

Nellthorp, J., T. Sansom, P. Bickel, C. Doll and G. Lindberg (2001), Valuation Conventions for UNITE. UNITE (Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency). Funded by 6th Framework RTD Programme. ITS, University of Leeds, Leeds.

7. Annexe

7.1. Annexe A : 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 changement 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 tableaux emplois-ressources de l'ICN, ne semble pas toujours en concordance avec le Mémento fiscal (et le Code de la TVA) 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.

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 entreprises⁶⁰ 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 Eu-

⁶⁰ Les personnes physiques assujetties à la TVA peuvent également déduire la TVA.

ropéenne-, 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.

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 3 500 kg, les véhicules comportant plus de 8 places assises, non compris le conducteur, ou les véhicules servant au transport rémunéré de personnes.

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 carburéacteurs 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.

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.

Estimation des pertes de recettes liées aux taux TVA différenciés sur les services de transport consommés par les ménages en 1995 et 2000

Le tableau suivant présente les taux de TVA appliqués sur les différents produits de transport. Pour rappel, les taux dits « normaux » étaient quant à eux de 20,5 % en 1995 et de 21 % en 2000. Le différentiel entre les recettes effectives et les recettes qui découleraient de l'application des taux normaux est estimé selon le type de service de transport et le mode de transport. Ces différences s'observent principalement pour le transport de personnes. Elles sont particulièrement importantes pour les modes ferroviaire, aérien et routier.

Tableau 80 : Taux en vigueur, taux pleins et différentiel de recettes publiques entre les taux en vigueur et les taux pleins (en pourcentage et en millions d'euros)

	Taux en vigueur		Pertes de recettes publiques entre taux normal et taux en vigueur	
	1995	2000	1995	2000
Route			13,70	20,86
Transport de personnes	6,0%	6,0%	13,70	20,86
Transport de marchandises	20,5%	21,0%	0,00	0,00
TCPL			39,00	39,39
Fer			49,94	74,08
Transport de personnes	6,0%	6,0%	49,94	74,08
Transport de marchandises	20,5%	21,0%	0,00	0,00
Fluvial			0,52	0,84
Transport de personnes	6,0%	6,0%	0,52	0,84
Transport de marchandises	20,5%	21,0%	0,00	0,00
Maritime			20,65	7,19
Transport de personnes	0,0%	0,0%	20,65	7,19
Transport de marchandises	0,0%	0,0%	0,00	0,00
Aérien			24,58	52,69
Transport de personnes	0,0%	0,0%	24,49	52,42
Transport de marchandises	0,0%	0,0%	0,09	0,27
Total transport			148,39	195,04
Transport de personnes			148,31	194,77
Transport de marchandises			0,09	0,27

7.2. Annexe B : Structure du groupe TEC

« TEC ou "Transport En Commun" désigne 5 sociétés de transport public actives sur le territoire de la Région wallonne : le TEC Brabant Wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg. Ces 5 entités sont chapeautées par une société mère : la Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.), en charge de la gestion stratégique et commerciale. Le travail au quotidien du Groupe TEC est le résultat de l'action concertée de plusieurs acteurs ayant chacun un rôle respectif.

Graphique 5 : Structure du groupe TEC depuis 1991



Source : <http://www.infotec.be/index.aspx?Pageld=633009063669934742>.

Le Gouvernement régional :

- prend les dispositions réglementaires ;
- fixe les structures tarifaires sur proposition de la S.R.W.T. ;
- arrête le programme des investissements d'infrastructure sur proposition de la S.R.W.T. ;
- désigne les représentants au sein des organes adéquats.

Le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) :

- propose au Ministre compétent, par l'intermédiaire de sa Direction Générale des Transports, la politique régionale à suivre en matière de transports, la transpose en droit wallon et la concrétise en moyens financiers (budget) ;
- octroie, gère et contrôle les autorisations d'exploiter un service de transport de personnes et surveille la bonne application des règlements relatifs aux services de transport de personnes et des prescriptions techniques imposées aux modes de transport ;
- supervise le transport scolaire en Région wallonne en :
 - garantissant le droit au transport ;
 - veillant au respect du libre-choix des parents ;
 - exécutant les transports internes des élèves des écoles de la Communauté française ;
 - assurant, dans le cadre des ramassages scolaires, l'accompagnement des élèves de l'enseignement fondamental et spécial.

La Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.) :

- coordonne et contrôle l'action des 5 sociétés d'exploitation TEC ;
- propose au Gouvernement Wallon les structures tarifaires ;
- propose au Gouvernement Wallon le programme des investissements d'infrastructure et réalise celui-ci ;
- développe des actions communes, soit parce qu'elles relèvent de l'intérêt régional (politique commerciale générale, promotion,...), soit parce qu'elles génèrent des économies d'échelle (commandes groupées, mise en commun du potentiel humain et technique,...).

Enfin, les 5 Sociétés d'exploitation TEC sont chargées de définir et d'exploiter le réseau de transport en commun à l'intérieur du périmètre d'exploitation qui leur a été confié. »⁶¹

⁶¹ Source : <http://www.infotec.be/index.aspx?PageId=633009063669934742>.

7.3. Annexe C : BIAC et Belgocontrol

BIAC

Depuis fin 2004, BIAC a été remplacée par la Brussels Airport Company. « The Brussels Airport Company est une société anonyme à laquelle l'Etat Belge a confié la licence d'exploitation de Brussels Airport. Depuis la fin de l'année 2004, 70 % des parts de la société sont détenues par un consortium australien d'investissement mené par Macquarie Airports (MAP). L'Etat Belge détient 30 % des parts. The Brussels Airport Company SA est le successeur de la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company (BIAC) née, en octobre 1998, de la fusion entre les activités au sol de la Régie des voies aériennes et la Brussels Airport Terminal Company SA (BATC). BIAC a été renommée The Brussels Airport Company SA lors de l'assemblée générale des actionnaires du 4 Octobre 2006. Le Conseil d'Administration se compose de onze membres. Outre le président et le CEO, le Conseil compte six membres nommés par Macquarie Airports et trois membres désignés par l'Etat Belge »⁶².

Belgocontrol

« En tant que entreprise publique autonome, Belgocontrol n'est pas soumise au Code belge de gouvernance d'entreprise du 9 décembre 2004 (Code Lippens). Néanmoins Belgocontrol veut s'engager à respecter la philosophie des principes de « Corporate Governance ». Belgocontrol est régie en premier lieu par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques qui stipule que les entreprises publiques autonomes sont gérées par un Conseil d'Administration et un Comité de Direction.

Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien contrôlé civil situé au-dessus de la Belgique et du Grand-Duché du Luxembourg et dont la Belgique est responsable ainsi que sur les cinq aéroports publics belges.

L'espace aérien situé au-dessus de la Belgique est défini comme suit : du sol au niveau de vol 245 (24 500 pieds = 8 000 mètres d'altitude). Le contrôle de l'espace aérien situé au-dessus de 24 500 pieds a été délégué au centre de contrôle MUAC (Maastricht Upper Area Control Center) géré par Eurocontrol.

L'espace aérien situé au-dessus du Grand-Duché de Luxembourg correspond au niveau de vol 135 (13 500 pieds) jusqu'au niveau de vol 245.

Les cinq aéroports publics belges sont les aéroports d'Anvers, Bruxelles National, Charleroi, Liège (pendant les heures d'activité civiles, la nuit et les week-ends) et Ostende.

Belgocontrol opère en tant qu'entreprise publique autonome depuis 1998. En plus de la gestion et du contrôle aérien, Belgocontrol offre de nombreux autres services à l'aviation civile : informations preflight, assistance au plan de vol, informations aéronautiques et météorologiques,

⁶² Source : <http://www.brusselsairport.be/fr/brusselsairport1>.

services de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que de formation des contrôleurs aériens. Plus de 900 personnes dont 400 contrôleurs aériens sont actifs sur 7 sites, jour et nuit, 365 jours/an »⁶³.

⁶³ http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Corporate_FR.

7.4. 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
COICOP	Classification of Individual Consumption According to Purpose
CST	Comptes satellites des transports
DC	Dépense courante
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DK	Dépense en capital
DKb	Dépense en capital brute
DKn	Dépense en capital nette
DT	Dépense totale
EBM	Enquête sur le budget des ménages
Entr	Entreprises
Fer	Transport ferroviaire
Flu	Transport fluvial
HTVA	Hors TVA
ICN	Institut des Comptes Nationaux
Infras	Dépenses d'infrastructures
INS	Institut National des Statistiques
LIN	Leefmilieu en Infrastructuur (Vlaamse Gemeenschap)
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
M.L.C.	Méto Léger de Charleroi
Mar	Maritime
March	Transport de marchandises
Mén	Ménages
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports (Région wallonne)
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
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
PIB	Produit intérieur brut
RVA	Régie des Voies Aériennes
SAB	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports
SPF	Service public fédéral
SRWT	Société Régionale Wallonne de Transport
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TCPL	Transport en commun public local
TEC	Société de Transport en Commun (Région wallonne)
TER	Tableaux emplois-ressources
TPN	Transferts publics nets

TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
TVAC	TVA compris
VITO	Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij