

Planning Paper 109

Dries Goffin, Estelle Nayes

Avril 2011



Comptes satellites des transports en 2005

plan.be

Le Bureau fédéral du Plan

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

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

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

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

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

Le Bureau fédéral du Plan est certifié EMAS et Entreprise Ecodynamique (trois étoiles) pour sa gestion environnementale.

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

E-mail: contact@plan.be

Publications

Publications récurrentes:

Les perspectives économiques
Le budget économique
Le "Short Term Update"

Planning Papers (les derniers numéros)

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

107 *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique: projection de référence*
B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayeres - Février 2009

108 *Les charges administratives en Belgique pour l'année 2008*
Ch. Kegels - Janvier 2009

Working Papers (les derniers numéros)

6-11 *Homogenising detailed employment data*
Bart Van den Cruyce - Avril 2011

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

Impression: Service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie

Editeur responsable: Henri Bogaert

Dépôt légal: D/2011/7433/11

Remerciements

De nombreux organismes privés et publics nous ont fourni les données nécessaires à la construction des comptes satellites des transports. Nous tenons particulièrement à remercier nos interlocuteurs au sein de la SRWT et des TEC, de la STIB, de De Lijn, de la SNCB, SNCB-Holding, Infrabel, du SPF Finances, du SPF Intérieur, du SPF Mobilité et Transports, de la BNB, de la Région flamande (MOW), de la Wallonie (MET) ainsi que l'ensemble des sociétés en charge des ports et aéroports pour les multiples données fournies.

Table des matières

Avant-propos	1
Synthèse	2
1. Introduction	5
2. Les comptes satellites des transports : définition et méthodologie	7
2.1. Les objectifs d'un compte satellite	7
2.2. Les constituants des comptes satellites des transports	7
2.2.1. Les modes de transport	8
2.2.2. Les secteurs institutionnels	8
2.2.3. Les postes de dépense	9
2.3. La méthodologie des comptes satellites des transports	10
2.3.1. Les principales sources d'informations	10
2.3.2. Changements de méthodologie pour les CST 2005	10
3. Les comptes satellites des transports par mode	13
3.1. Le Compte Satellite Route	13
3.1.1. Compte satellite route pour l'année 2005	14
3.1.2. Evolution du compte satellite route pour les années 1995, 2000 et 2005	16
3.2. Le Compte Satellite Transport en Commun Public Local	16
3.2.1. Compte satellite transport en commun public local pour l'année 2005	17
3.2.2. Evolution du compte satellite transport en commun public local pour les années 1995, 2000 et 2005	19
3.3. Le Compte Satellite Ferroviaire	20
3.3.1. Compte satellite ferroviaire pour l'année 2005	20
3.3.2. Evolution du compte satellite ferroviaire pour les années 1995, 2000 et 2005	22
3.4. Le Compte Satellite Fluvial	22
3.4.1. Compte satellite fluvial pour l'année 2005	24
3.4.2. Evolution du compte satellite fluvial pour les années 1995, 2000 et 2005	25
3.5. Le Compte Satellite Maritime	26
3.5.1. Compte satellite maritime pour l'année 2005	27
3.5.2. Evolution du compte satellite maritime pour les années 1995, 2000 et 2005	28
3.6. Le Compte Satellite Aérien	30
3.6.1. Compte satellite aérien pour l'année 2005	32
3.6.2. Evolution du compte satellite aérien pour les années 1995, 2000 et 2005	33
4. Comparaison intermodale des comptes satellites des transports	35
4.1. La dépense totale pour le transport	35
4.1.1. Evolution de la dépense totale sur la période 1995-2005	36
4.1.2. Répartition de la dépense totale selon la source de financement	36
4.1.3. Répartition de la dépense totale par type de transport et infrastructure	38
4.2. La dépense courante pour le transport	39
4.2.1. Evolution de la dépense courante sur la période 1995-2005	39
4.2.2. Répartition de la dépense courante selon la source de financement	39
4.2.3. Répartition de la dépense courante par type de transport et infrastructure	41
4.3. La dépense en capital pour le transport	42
4.3.1. Evolution de la dépense en capital sur la période 1995-2005	42
4.3.2. Répartition de la dépense en capital selon la source de financement	43
4.3.3. Répartition de la dépense en capital par type de transport et infrastructure	45

4.4.	Les taxes et redevances liées au transport	46
4.4.1.	Répartition des taxes et redevances selon la source de financement	46
4.4.2.	Répartition des taxes et redevances par type de transport et infrastructure	48
5.	Conclusions	51
6.	Bibliographie	53
7.	Annexes	55
7.1.	Lexique	55
7.2.	Tableaux emplois-ressources de l'ICN	57
7.3.	Définition du transport pour compte propre	57
7.4.	Rappels en matière de législation des impôts indirects	58
7.5.	Liste des abréviations	60

Avant-propos

Les travaux présentés dans cette note ont pour cadre un accord de collaboration entre le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan. La collaboration porte sur le développement et l'exploitation d'informations statistiques, l'élaboration de perspectives en matière de transport et l'analyse de politiques de transport.

Synthèse

Les comptes satellites des transports (CST) présentent la dépense totale de transport pour la Belgique. Les CST apportent un complément d'information au cadre central de la comptabilité nationale pour les activités de transport, qui y sont partiellement représentées. Par ailleurs, les CST évaluent les taxes et redevances qui sont liées aux transports et qui génèrent des recettes publiques.

Les CST ont déjà été réalisés pour les années 1995 et 2000 et ont été publiés dans le Planning Paper 106 (Nautet, 2008). Dans le présent rapport, les CST sont présentés pour l'année 2005. Il convient d'indiquer qu'une grande partie des données utilisées pour construire les CST proviennent des tableaux emplois-ressources de l'Institut des Comptes Nationaux. Or, ces tableaux ne sont pas construits pour chaque année (les tableaux pour les années intermédiaires sont principalement extrapolés à partir des tableaux quinquennaux). Qui plus est, il existe un décalage entre l'année de leur publication et l'année à laquelle ils se rapportent. Ainsi, les tableaux emplois-ressources de 2005 ont seulement été publiés en 2010.

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

En 2005, la dépense totale de transport s'élève à 70,5 milliards d'euros dont 4/5 proviennent de la dépense courante (57,2 milliards) et 1/5 de la dépense en capital (13,4 milliards). Le transport de personnes compte pour 57% de l'ensemble des dépenses de transport, le transport de marchandises pour 34% et les dépenses d'infrastructures pour 9%. Enfin, la répartition de la dépense totale de transport entre secteurs institutionnels fournit un autre éclairage intéressant: 46% sont effectués par les entreprises, 39% par les ménages et 15% par les administrations publiques.

Quant aux taxes et redevances sur les transports, elles s'élèvent à 11,4 milliards d'euros en 2005. La TVA se chiffre à 4,2 milliards d'euros et les taxes autres que la TVA à 7,2 milliards d'euros. Les entreprises assument 25% de toutes les taxes issues des transports, les ménages 70% et les administrations publiques 5%. Ces taxes se rapportent au transport de personnes pour 84%, au transport de marchandises pour 11% et aux infrastructures pour 5%.

Le transport routier représente à lui seul près de 80% de la dépense totale de transport. La dépense totale affectée au transport routier (quelque 56 milliards d'euros) provient pour 80% de la dépense courante. Un peu moins de la moitié (46%) de la dépense totale pour le transport routier est à mettre sur le compte des entreprises (resp. 39% et 15% pour les ménages et les administrations publiques). Enfin, ce sont les dépenses affectées au transport de personnes qui prédominent avec 57%, le transport de marchandises et les dépenses d'infrastructure représentent respectivement 34% et 9%.

Le transport en commun public local (TCPL) représente 2% de la dépense totale de transport, soit 1,4 milliards d'euros, dont 80% viennent de la dépense courante. Les entreprises et les ménages réalisent chacun environ 45% de la dépense totale des TCPL, le solde étant effectué par les administrations publiques. La totalité des dépenses est affectée au transport de personnes.

Le transport ferroviaire représente 5% de la dépense totale de transport, soit 3,7 milliards d'euros, dont 80% viennent de la dépense courante. Ici, ce sont les administrations publiques qui financent la majeure partie des dépenses (60%), les ménages et les entreprises se répartissent le solde de manière égale. Les dépenses affectées au transport de personnes prédominent (75%), le transport de marchandises et les dépenses d'infrastructure représentent respectivement 12% et 13%.

Le transport fluvial représente 1% de la dépense totale de transport, ou encore 0,8 milliards d'euros, dont un peu moins de 70% viennent de la dépense courante. Les entreprises et les administrations publiques réalisent plus de 80% de la dépense totale affectée au transport fluvial. Les dépenses affectées au transport de marchandises et à l'infrastructure prédominent, elles représentent ensemble également plus de 80%.

Le transport maritime représente 8% de la dépense totale de transport (5,7 milliards d'euros), dont un peu plus de 70% viennent de la dépense courante. Les entreprises constituent la principale source de financement (60%) de la dépense totale affectée au transport maritime dont par ailleurs 90% proviennent des dépenses affectées au transport de marchandises (les 10% restant sont affectés à l'infrastructure).

Enfin, le transport aérien représente 4% de la dépense totale de transport, soit 2,8 milliards d'euros, dont la quasi-totalité vient de la dépense courante. Les entreprises assurent la majeure partie du financement de cette dépense (plus de 90%). La moitié de la dépense totale du transport aérien est affectée au transport de personnes, 30% au transport de marchandises et 20% à l'infrastructure.

L'élaboration des CST 2005 permet par ailleurs une première perspective intertemporelle sur l'évolution des dépenses de transport entre les années 1995, 2000 et 2005. La dépense totale a connu une augmentation de 18% entre 2000 et 2005, soit un pourcentage inférieur à la croissance du PIB sur la même période. Les dépenses de transport ont donc augmenté moins significativement qu'entre 1995 et 2000 (25%) où elles avaient connu une progression supérieure à celle du PIB. La dépense courante a augmenté de 20% entre 2000 et 2005 (23% entre 1995 et 2000). Contrairement à la période 1995-2000, l'accroissement de la dépense courante entre 2000 et 2005 est supérieur à celui de la dépense totale. La dépense en capital brute a crû, quant à elle, de 13% entre 2000 et 2005. Elle a connu une moindre augmentation que la dépense totale alors qu'elle avait progressé de 32% entre 1995 et 2000, soit bien plus que la dépense totale.

1. Introduction

Ce document présente une synthèse des comptes satellites des transports (CST) pour l'année 2005. Il fait suite au Planning Paper 106 qui présentait les CST 2000 pour la Belgique. Les CST présentent des données économiques dans le domaine des transports. Ils ambitionnent de compléter l'information fournie en la matière par le cadre central de la comptabilité nationale.

La plupart des données utilisées proviennent des tableaux emplois-ressources (TER) de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN) qui sont construits pour l'année 2005.

Le présent document est composé de quatre parties.

La première rappelle la notion de compte satellite et explique brièvement les changements de méthodologie d'estimation des comptes satellites des transports par rapport à celle définie pour les CST 2000.

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

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

Enfin, la dernière partie présente les conclusions des comptes satellites des transports.

2. Les comptes satellites des transports : définition et méthodologie

2.1. Les objectifs d'un compte satellite

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

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

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

Les comptes satellites des transports structurent l'information statistique disponible de ce domaine. L'objectif des comptes satellites est de mieux rendre compte de l'activité économique «transport», sans se limiter uniquement à l'activité des entreprises des branches de transport présentées dans la comptabilité nationale.

Si les comptes satellites peuvent être considérés comme une avancée en matière d'information statistique, il est important de garder à l'esprit qu'ils sont le résultat d'un assemblage de données éparses sur les dépenses de transport et qu'ils offrent uniquement une vision macroéconomique. Par ailleurs, le caractère évolutif des comptes satellites doit être souligné. En effet, les données sur la base desquelles sont élaborés les comptes proviennent de sources variant selon les années.

2.2. Les constituants des comptes satellites des transports

La comptabilité satellite transport envisage l'estimation du transport sur la base des dépenses réalisées pour chaque mode. Les dépenses sont réparties en deux catégories : les dépenses courantes et les dépenses en capital¹. Les dépenses sont attribuées à chaque type d'agent, qu'il soit gestionnaire, organisateur ou usager ou, en d'autres termes, aux agents qui bénéficient et/ou qui financent l'activité transport.

1. A ce sujet, il faut remarquer que la comptabilité satellite des transports se permet quelques libertés par rapport au système de comptabilité nationale. Cette dernière considère les achats de matériel de transport par les ménages comme de la consommation alors que le même matériel acquis par une entreprise est repris comme investissement. Dans les comptes satellites des transports, tout achat de matériel de transport sera considéré comme une dépense en capital, indépendamment de la personnalité morale ou physique de l'acquéreur.

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

2.2.1. Les modes de transport

Les modes de transport étudiés dans le cadre de cette étude sur les comptes satellites sont les suivants¹ :

- le transport routier (Route) : il fait référence à l'ensemble des véhicules utilisant les infrastructures routières à l'exception des véhicules se déplaçant dans le cadre du transport en commun public local. Le transport routier correspond à deux branches de la comptabilité nationale, la branche transport routier de marchandises et la branche transport routier de voyageurs marchand.
- le transport en commun public local (TCPL): il couvre les transports en commun de voyageurs qui sont assurés par des sociétés dépendant des administrations publiques et qui assurent un rayonnement local. Les infrastructures utilisées sont les infrastructures routières ainsi que les infrastructures propres aux réseaux. Le transport en commun public local correspond à la branche transport routier de voyageurs non marchand.
- le transport ferroviaire (Fer): il s'agit des services de transport sur rail (exception faite du transport en commun public local) et dont les activités se déclinent aux niveaux national et international.
- le transport fluvial (Flu): il s'agit du transport réalisé sur voies fluviales dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les ports et par les Régions. Les ports gèrent les infrastructures portuaires et les Régions, les voies fluviales.
- le transport maritime (Mar): il couvre les services de transport s'effectuant sur les voies maritimes à partir des ports qui sont les fournisseurs d'infrastructures.
- le transport aérien (Air): il s'agit des transports s'effectuant par voies aériennes dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les aéroports. Ces derniers présentent des liens juridiques et financiers variables avec l'administration publique.

2.2.2. Les secteurs institutionnels

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

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

1. Les services auxiliaires de transport (SAT) ont également fait l'objet d'un compte satellite pour l'année 2000. Les services auxiliaires de transport reprennent une série de services logistiques tels la manutention, l'entreposage, etc. Les activités de logistique ne correspondent pas à un service de transport en tant que tel, mais plutôt à un service annexe à l'activité de transport. Dès lors, les activités logistiques ne sont pas reprises dans la dépense totale pour les transports.

mateurs, les partis politiques, les congrégations religieuses, les clubs sportifs, culturels et récréatifs ainsi que les organismes de charité et de bienfaisance.

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

Dans les comptes satellites des transports, plusieurs secteurs institutionnels sont regroupés au sein de la catégorie « entreprises ». Il s'agit des sociétés non financières, des sociétés financières et des ISBLM. Au lieu des cinq catégories de secteurs institutionnels de la comptabilité nationale, les comptes satellites des transports ne distinguent que trois secteurs institutionnels, à savoir les ménages, les entreprises¹ et les administrations publiques. A ces trois secteurs s'ajoute le reste du monde, qui n'est pas un secteur institutionnel en tant que tel. Le reste du monde a pour fonction de rendre compte du solde extérieur, à savoir la différence entre exportations et importations de produits de transport.

2.2.3. Les postes de dépense

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

En d'autres termes, $DT = DC + DK_n$, où $DK_n^2 = DK_b^3 - CCF$.

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

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

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

1. Par entreprises, on entend ici l'ensemble des entreprises « usagers des infrastructures » et des gestionnaires privés d'infrastructures. Ces derniers (par exemple les gestionnaires des (aéro)ports) sont donc, par opposition aux autres entreprises, fournisseurs d'infrastructures. Par ailleurs, ils sont généralement en partie subsidiés par l'administration publique. Pour cette raison, ils sont présentés comme un secteur institutionnel à part entière dans certains cas seulement.

2. Dépense en capital nette.

3. Dépense en capital brute.

- la consommation de capital fixe : il s'agit de la dépréciation normale et prévisible subie par le capital. Au sein des comptes satellites, cette dépréciation touche toutes les dépenses d'investissements : matériel et infrastructures.

2.3. La méthodologie des comptes satellites des transports

A l'heure actuelle, il n'existe pas de méthodologie acceptée au niveau international pour la construction de comptes satellites des transports¹. La méthodologie des CST belges est pour l'essentiel inspirée d'une initiative française en la matière².

La méthodologie générale utilisée pour la construction des CST belges est décrite dans le chapitre III du Planning Paper 106. Les principales sources d'information et les méthodes d'estimation de chaque poste de dépense présenté dans les CST y sont développées. Cette section donne une courte description des sources d'information principales. Elle décrit aussi les modifications les plus importantes dans la méthodologie appliquée pour établir les CST.

2.3.1. Les principales sources d'informations

Les tableaux emplois-ressources (TER) de l'institut des Comptes nationaux (ICN) sont la principale source d'information des CST³. Une brève explication des TER est donnée en annexe (voir annexe 7.2). Néanmoins, afin de compléter la comptabilité nationale dans le domaine des transports, il est nécessaire de se tourner vers d'autres sources d'informations. Il faut notamment obtenir les estimations des dépenses des différents pouvoirs publics pour les activités de transport, des investissements des ménages pour le matériel de transport, la fiscalité spécifique au transport et les dépenses des gestionnaires privés d'infrastructures (ports fluviaux, maritimes et aéroports).

2.3.2. Changements de méthodologie pour les CST 2005

Les principaux changements de méthodologie concernent les dépenses des gestionnaires privés, les composants des TER et le changement de structure de la SNCB. Par manque d'informations, le calcul des dépenses nationale et intérieure a, lui aussi, dû être revu.

a. Les dépenses des gestionnaires privés d'infrastructures

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

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

1. Ce point a été mis à l'agenda du Joint OECD/ITF Transport Research Center Committee (JTRC), mais à l'heure actuelle, seul un inventaire des comptes satellites transport existant dans les états membres de l'ITF (International Transport Forum) a été réalisé.

2. Pour plus de détails sur les comptes satellites des transports réalisés en France : http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=253.

3. 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 318 produits et 129 branches d'activité et est uniquement destinée à usage interne.

Les dépenses liées au transport des gestionnaires privés ont toutefois des répercussions sur les usagers de l'infrastructure (sous la forme de droits de port et droits de navigation pour les modes maritime et fluvial et sous la forme de taxes d'aéroport et d'autres taxes pour le transport aérien). Ces compensations font partie des dépenses courantes de transport des entreprises et des ménages et sont dès lors déjà reprises. L'addition des dépenses courantes des gestionnaires d'infrastructures avec celles des usagers des infrastructures mènerait à la double comptabilisation de dépenses de transport.

Pour obtenir la répartition correcte de dépenses courantes des usagers d'infrastructures selon leur finalité (transport de personnes, de marchandises, infrastructures), les dépenses d'infrastructures de ces usagers sont estimées sur la base des recettes de transport des gestionnaires privés. Les dépenses courantes des entreprises et ménages pour le transport de personnes et de marchandises sont donc corrigées (la part des dépenses d'infrastructures doit en être déduite pour que la somme des dépenses pour le transport de personnes, de marchandises et d'infrastructures soit égale à la somme des dépenses des ménages et entreprises telles que dans les TER). Cette correction n'était pas effectuée dans les CST 2000.

Les dépenses d'investissement pour l'infrastructure des gestionnaires privés sont considérées comme des dépenses en capital. Comme pour les dépenses courantes des gestionnaires privés d'infrastructures, les dépenses en capital sont répercutées sur les usagers. Pour corriger cela et éviter un double compte, la consommation de capital fixe liée aux investissements des gestionnaires privés (les amortissements) doit être déduite des dépenses en capital. Cette correction était, par contre, bel et bien effectuée pour les CST 2000.

b. Composition des tableaux emplois - ressources

La structure des TER évolue au cours des années. Depuis 2000, par exemple, le nombre de branches et de produits a été modifié. Ces changements se répercutent sur la méthodologie appliquée aux modes routier et transport en commun public local. En effet, dorénavant, les TER distingue la branche 60B1 « Transport régulier de voyageurs marchand » et la branche 60B3 « Transport régulier de voyageurs non marchand ». Cette dernière branche est consacrée au transport en commun public local¹. De même, le produit 60B04 est consacré au « transport régulier de voyageurs non marchand ».

c. La structure de la SNCB

La méthodologie du compte satellite ferroviaire a dû être réfléchi en fonction de la nouvelle structure épousée par l'ex-SNCB. En effet, comme expliqué infra, les compétences de la SNCB se sont vues, en 2005, redistribuées au sein de trois nouvelles entités : la SNCB-Holding, la SNCB et Infrabel, toutes trois considérées comme des entités autonomes et entreprises à part entière. Les dépenses effectuées pour le transport ferroviaire ne sont donc plus reprises comme dépenses d'administrations publiques mais bel et bien incluses dans les dépenses des entreprises.

d. Calcul des dépenses courantes nationale et intérieure

Dans les CST 2000, pour passer du concept de dépense nationale au concept de dépense intérieure, nous ajoutons le solde extérieur en additionnant aux importations les dépenses de consommation finale des ménages résidents à l'étranger et en augmentant les exportations des dépenses de consommation finale des ménages non-résidents en Belgique.

En 2005, certaines des informations nécessaires à ce calcul n'étant plus disponibles, seul le solde extérieur, à savoir la différence entre les exportations et les importations, sera additionné à la dépense nationale pour obtenir la dépense intérieure.

1. Le transport en commun public local est considéré comme non marchand car les ventes réalisées par les entreprises qui le proposent (TEC, STIB, De Lijn) ne permettent pas de supporter la moitié de leurs coûts de production.

3. Les comptes satellites des transports par mode

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

Par ailleurs, il est à noter que les montants proposés pour les années 1995 et 2000 ont été revus depuis la publication des « Comptes satellites des transports en 2000 ». En effet, la disponibilité de nouvelles sources de données ainsi que la mise à jour de la méthodologie appliquée ont permis de réviser les montants précédemment définis.

3.1. Le Compte Satellite Route

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

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

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

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

Dans le cadre de la comptabilité nationale, le transport routier est représenté par deux branches distinctes : la branche transport routier de marchandises (60C1) et la branche transport routier de voyageurs (60B1)¹. Le tableau ci-dessous présente les branches et produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport routier.

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

TABLEAU 1 - Le transport routier dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	60B1	Transports routiers de voyageurs
	60C1	Transports routiers de marchandises
Productions caractéristiques	60B01	Transport régulier de voyageurs marchand
	60B02	Taxis et location de voitures avec chauffeur
	60B03	Autre transport terrestre de voyageurs
	60C01	Autre transport routier de marchandises (courrier et déménagements inclus)
	60C02	Location de camions avec chauffeur
Matériel de transport	34A02	Voitures particulières
	34A03	Voitures particulières d'occasion
	34A05	Véhicules utilitaires pour le transport de marchandises et utilitaires spécifiques
	34B01	Carrosseries et remorques

Dorénavant, les tableaux emplois-ressources distinguent la branche 60B3 « transports réguliers de voyageurs non marchands » de la 60B1. De même, le produit 60B04 reprend, dans les tableaux emplois-ressources 2005, le « transport régulier de voyageur non marchand ».

3.1.1. Compte satellite route pour l'année 2005

Le tableau 2 présente la dépense totale pour le transport routier. En 2005, elle s'élève à 56 milliards d'euros.

TABLEAU 2 - Compte satellite route
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	18580,37
- Utilisation		18484,91
- Services de transport		95,46
Consommation finale des administrations publiques	2	3839,89
- Gestion du réseau		3839,89
- Subventions aux transports		0,00
Consommation intermédiaire des entreprises	3	21678,38
- Transport pour compte d'autrui		11942,78
- Transport pour compte propre		9735,60
- Gestionnaires privés		0,00
Solde extérieur	4	-1213,61
Autres dépenses	5	n.c.
Dépense courante nationale hors TVA	6=1+2+3+5	44098,64
Dépense courante intérieure hors TVA	7=6+4-5	42885,03
TVA non déductible sur la dépense courante	8	2488,41
Dépense courante intérieure TVA comprise	9=7+8	45373,43
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	10	9508,52
- Ménages		4076,12
- Entreprises		5432,40
Gestionnaires d'infrastructures	11	2014,86
- Gestionnaires privés		0,00
- Administrations publiques		2014,86
Dépense en capital hors TVA	12=10+11	11523,37
TVA non déductible sur la dépense en capital	13	1512,84
Dépense en capital TVA comprise	14=12+13	13036,21
Correction pour double compte ^(*)	15	1573,34
Consommation de capital fixe des entreprises	16	720,86
Dépense en capital nette	17=14-15-16	10742,01
Dépense totale	18=17+9	56115,44

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

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

En 2005, les ménages ont dépensé plus de 18 milliards d'euros pour l'utilisation de leurs véhicules routiers. Les entreprises ont dépensé un peu moins de 22 milliards d'euros pour la production de services de transport routier pour compte propre et pour compte de tiers. La gestion du réseau routier représente un peu moins de 4 milliards d'euros pour les administrations publiques.

En matière d'investissements, les ménages ont effectué des achats de véhicules automobiles pour 4 milliards d'euros, les entreprises 5. Quant aux dépenses en capital des administrations publiques, elles ont investi dans les infrastructures routières un peu plus de 2 milliards d'euros.

Le tableau 3 présente les taxes et redevances perçues dans le cadre du transport routier. En 2005, ces taxes s'élevaient à 11,1 milliards d'euros. Un peu plus de 7,1 milliards proviennent des recettes des taxes autres que la TVA, à savoir les accises sur les carburants, les taxes de mise en circulation, les taxes de circulation, les taxes d'immatriculation, les taxes sur les autoradios, l'Eurovignette, les amendes pour infraction de roulage, les cotisations de solidarité sur les voitures de société et les suppléments sur les primes d'assurance automobile. Ces taxes s'appliquent principalement au transport de personnes et sont acquittées essentiellement par les ménages.

TABEAU 3 - Taxes et redevances liées au mode routier
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA	3990,02
TVA sur la dépense courante	2488,41
TVA sur la dépense en capital	1516,22
Correction pour double compte	14,61
Autres taxes	7125,29
Accises et cotisations énergie	4369,10
Cotisation de solidarité sur les voitures de sociétés	173,30
Taxe de mise en circulation	233,66
Taxe de circulation	1356,20
Taxe d'immatriculation	0,00
Supplément au montant des primes d'assurances	545,90
Amendes pour infraction de roulage	299,00
Taxe sur les autoradios	19,53
Eurovignette	128,60
Redevances pour délivrance du permis de conduire	0,00
Redevances pour l'organisation de formations diverses	n.c.
Plaques commerciales	n.c.
Licences pour le transport de marchandises	n.c.
Licences pour le transport de personnes	n.c.
Cartes de tachygraphes	n.c.
Services ADR (marchandises dangereuses)	n.c.
Total taxes TVA incluse	11115,31
Transport routier de voyageurs	9456,31
Transport routier de marchandises	1176,74
Infrastructures	482,26

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

n.c. : non communiqué

3.1.2. Evolution du compte satellite route pour les années 1995, 2000 et 2005

Le tableau 4 présente les dépenses courantes, en capital brute et totale ainsi que la consommation de capital fixe pour le mode routier pour les années 1995, 2000 et 2005 ainsi que les différences en pourcentage entre les années 1995 et 2000, et 2000 et 2005.

TABLEAU 4 - Evolution des dépenses de transport routier 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

		1995 ^(*)	2000 ^(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	1	31227,26	36960,81	45373,43	18%	23%
Dépense en capital brute	2	7935,32	10839,05	11462,87	37%	6%
Consommation de capital fixe	3	693,12	467,32	720,86	-33%	54%
Dépense totale	4=1+2-3	38469,46	47332,54	56115,44	23%	19%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

La dépense totale pour le mode routier a connu une hausse de 19% entre 2000 et 2005 (23% entre 1995 et 2000). Cette augmentation s'explique en grande partie par la hausse de 23% de la dépense courante (19% entre 1995 et 2000). L'augmentation de la dépense en capital brut de 6% entre 2000 et 2005 explique également, mais dans une moindre mesure, la hausse de la dépense totale. Bien que la consommation de capital fixe, qui est déduite de la dépense en capital brute, progresse significativement entre 2000 et 2005 (+54%), cette augmentation reste marginale en valeur absolue et n'affecte pas la tendance à la hausse de la dépense totale.

La hausse de la dépense courante s'explique par une augmentation de la dépense finale des ménages (entre autres pour les carburants, l'huile et les entretiens et réparations) et la consommation intermédiaire des entreprises (hausse des dépenses pour compte de tiers et compte propre). L'augmentation de la dépense en capital brute se répartit de façon équilibrée entre les dépenses réalisées par les usagers d'infrastructures et les administrations publiques.

Enfin, les chiffres montrent une tendance à la hausse entre 1995 et 2005 des dépenses courantes et des dépenses en capital fixe, contrairement à la consommation de capital fixe qui subit une baisse entre 1995 et 2000 (-33%), suivie par une hausse entre 2000 et 2005 (+54%). Il faut bien entendu garder à l'esprit que ces tendances découlent d'observations pour trois années uniquement (1995, 2000 et 2005); elles ne s'appliquent pas nécessairement aux évolutions pendant les années intermédiaires. Cette remarque est également valable pour les autres modes de transports présentés ci-dessous.

3.2. Le Compte Satellite Transport en Commun Public Local

L'activité de transport en commun public local (TCPL) rassemble tous les moyens locaux de transport collectif de personnes, sur route et sur rail. Ces activités sont assurées par les sociétés De Lijn (Vlaamse Vervoermaatschappij), TEC¹ (Société de Transport en Commun de Wallonie) et STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles). Les Régions ont la responsabilité de l'organisation et de la gestion du transport en commun public local.

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

Les transports en commun en Wallonie sont organisés autour de la Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT) qui comprend cinq TEC assurant certaines activités de manière indépendante : TEC Namur-Luxem-

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

bourg, TEC Charleroi, TEC Liège-Verviers, TEC Hainaut et TEC Brabant Wallon. Les TEC organisent principalement le transport de voyageurs par bus. Cependant, le TEC Charleroi s'est vu adjoindre le métro de la capitale sociale wallonne, le M.L.C. (Métro Léger de Charleroi) et le TEC Liège-Verviers a pour projet de se munir d'un réseau de tram afin de mieux répondre à la demande de transport à l'horizon 2015.

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

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

Dans la comptabilité nationale de 2005, le transport en commun public local est repris au sein de la branche 60B3 « transport régulier de voyageurs (non marchand) » et le produit caractéristique est le produit 60B04 « transport régulier de voyageurs non marchand ». Ce transport est en effet considéré comme non marchand car le produit des ventes pour le TCPL couvre moins que 50% de ses coûts de production. Par hypothèse, le TCPL ne fait pas l'objet de transport pour compte propre.

Les TER de l'ICN constituent le principal input des CS TCPL. Depuis 2001, les TER permettent de distinguer le transport régulier de voyageurs marchand et non marchand, ce qui n'était pas le cas avant (CST 1995 et 2000). Ce changement a permis d'apporter une meilleure estimation des services offerts par les TCPL.

Le tableau ci-dessous présente les branches d'activité et les produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport en commun public local.

TABLERAU 5 - Le transport en commun public local dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	60B3	Transport régulier de voyageurs non marchand
Productions caractéristiques	60B04	Transport régulier de voyageurs non marchand
Matériel de transport	34A04	Voitures pour le transport de 10 personnes ou plus (Autobus et Autocars)

3.2.1. Compte satellite transport en commun public local pour l'année 2005

Le tableau 6 présente la dépense totale pour le TCPL. En 2005, elle s'élève à 1,4 milliard d'euros, dont 1,2 milliard en dépense courante. Les administrations publiques réalisent la majorité de la dépense courante, tandis que ce sont les entreprises¹ qui réalisent les dépenses les plus importantes en matière d'investissements.

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

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

TABEAU 6 - Compte satellite transport en commun public local
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	261,43
- Utilisation		0,00
- Services de transport		261,43
Consommation finale des administrations publiques	2	690,12
- Gestion du réseau		0,00
- Subventions aux transports		690,12
Consommation intermédiaire des entreprises	3	196,01
- Transport pour compte d'autrui		196,01
- Transport pour compte propre		0,00
- Gestionnaires privés		0,00
Dépense courante intérieure hors TVA	4=1+2+3	1147,56
TVA non déductible sur la dépense courante	5	18,10
Dépense courante intérieure TVA comprise	6=4+5	1165,65
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	7	307,72
- Ménages		0,00
- Entreprises (TEC, STIB, De Lijn)		307,72
Gestionnaires d'infrastructures	8	183,97
- Gestionnaires privés		0,00
- Administrations publiques		183,97
Dépense en capital hors TVA	9=7+8	491,69
TVA non déductible sur la dépense en capital	10	0,00
Dépense en capital TVA comprise	11=9+10	491,69
Consommation de capital fixe des entreprises	12	213,50
Dépense en capital nette	13=11-12	278,19
Dépense totale	14=6+13	1443,84

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

Le tableau 7 présente les taxes et redevances du TCPL. Ces dernières se résument quasi exclusivement à de la TVA non déductible payée sur les services de transport offerts par les TCPL et sur les dépenses courantes des entreprises.

Les autres taxes payées par les sociétés de TCPL sont principalement des taxes routières. En 2005, elles sont dans ce cas équivalentes à zéro car nous ne disposons pas des informations nécessaires pour estimer ce poste. Néanmoins, nous pouvons avancer que ces dernières sont minimales, étant donné que les TCPL bénéficient de nombreuses exonérations et réductions en matière de taxes routières (exonération de la taxe de mise en circulation des autobus, par exemple).

TABLEAU 7 - Taxes et redevances liées au mode transport en commun public local
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA sur la dépense courante	18,10
TVA ménages (services de TCPL)	15,69
TVA administrations publiques	0,00
TVA entreprises (services de TCPL)	2,41
TVA sur la dépense en capital	0,00
TVA usagers (sociétés de TCPL)	0,00
TVA gestionnaires (administrations publiques)	0,00
TVA sur la dépense totale	18,10
Ménages	15,69
Entreprises	2,41
Administrations publiques	0,00
Autres taxes (PI)	0,00
Ménages	0,00
Entreprises	0,00
Administrations publiques	0,00
Total	18,10
Ménages	15,69
Entreprises	2,41
Administrations publiques	0,00

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

PI : Poste Incomplet.

TCPL = transport en commun public local.

3.2.2. Evolution du compte satellite transport en commun public local pour les années 1995, 2000 et 2005

Le tableau 8 présente les dépenses courante, en capital brute et totale ainsi que la consommation de capital fixe pour le transport en commun public local pour les années 1995, 2000 et 2005 ainsi que les différences en pourcentage entre les années 1995-2000 et 2000-2005.

TABLEAU 8 - Evolution des dépenses du transport en commun public local 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

		1995 ^(*)	2000 ^(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	1	983,78	1099,57	1165,65	12%	6%
Dépense en capital brute	2	374,56	406,53	491,69	9%	21%
Consommation de capital fixe	3	107,59	194,09	213,50	80%	10%
Dépense totale	4=1+2-3	1250,75	1312,01	1443,84	5%	10%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes

La dépense totale pour le transport en commun public local a connu une hausse de 10% entre 2000 et 2005 (5% entre 1995 et 2000). Cette augmentation s'explique respectivement par la hausse de la dépense en capital brute (21% entre 2000 et 2005), de la dépense courante (6% entre 2000 et 2005) et de la consommation de capital fixe (10% entre 2000 et 2005).

L'augmentation des dépenses dans chacune de ces trois catégories s'explique tant par la hausse des dépenses courantes que par la hausse des dépenses pour investissements, et ce pour chacun des secteurs institutionnels. En observant les trois années (1995, 2000 et 2005), on constate une tendance à la hausse dans chacune des trois catégories (dépense courante, dépense en capital brute et consommation de capital fixe).

3.3. Le Compte Satellite Ferroviaire

Le compte satellite ferroviaire (CSFer) reprend les dépenses effectuées en matière de transport ferroviaire par les différents agents, qu'ils soient usagers ou gestionnaires.

Depuis 2000, le monde du rail a connu de nombreux changements. Tout d'abord, la SNCB s'est conformée à la directive européenne 2001/12/CE demandant la scission entre l'« entreprise ferroviaire » et le « gestionnaire d'infrastructure » sur le plan national. Dès le 1^{er} janvier 2005, la SNCB a donc adopté une nouvelle structure. Elle s'est divisée en une société-mère « SNCB-Holding », un gestionnaire d'infrastructure « Infrabel » et une entreprise ferroviaire « SNCB ». Ces trois sociétés sont dorénavant autonomes et possèdent leur propre conseil d'administration et autres organes propres à une entreprise indépendante.

Depuis 2005, ce sont donc de nouvelles entités qui ont fait face à la libéralisation croissante du marché du transport ferroviaire européen. En effet, l'Union européenne, dans le cadre de son objectif d'ouverture des marchés européens, a souhaité une intensification du processus. Décidée depuis 1991, la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises a débuté en 2003 en Belgique et est aujourd'hui effective depuis 2007. B-Cargo, entité intégrée depuis 2008 dans la composante fret de la SNCB, est depuis lors en concurrence avec d'autres opérateurs tant sur le marché national qu'international. En ce qui concerne le transport de voyageurs, peu d'éléments étaient déjà mis en place en 2005. La libéralisation complète du transport internationale de personnes par rail n'étant prévue que pour 2010.

Il n'y a pas de transport ferroviaire pour compte propre, par hypothèse.

Le tableau ci-dessous présente les branches d'activité et les produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport ferroviaire.

TABEAU 9 - Le transport ferroviaire dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	60A1	Transports ferroviaires
Productions caractéristiques	60A01	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs
	60A02	Transport ferroviaire de marchandises (courrier exclu), poussage ou remorquage ferroviaire
Matériel de transport	35A02	Matériel ferroviaire roulant

3.3.1. Compte satellite ferroviaire pour l'année 2005

Le tableau 10 présente la dépense totale pour le transport ferroviaire. En 2005, la dépense totale pour ce mode s'élève à 3,7 milliards d'euros. Les administrations publiques réalisent deux tiers des dépenses courantes ainsi que la majorité de la dépense en capital pour le ferroviaire, sous la forme d'investissements en infrastructures ou en matériel de transport ferroviaire. Les ménages ont quant à eux dépensé 559 millions d'euros en titres de transport ferroviaire en 2005.

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

TABLEAU 10 - Compte satellite ferroviaire
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	559,21
- Utilisation		0,00
- Services de transport		559,21
Consommation finale des administrations publiques	2	1934,20
- Gestion du réseau		0,00
- Subvention aux transports		1934,20
Consommation intermédiaire des entreprises	3	503,73
- Transport pour compte d'autrui		503,73
- Transport pour compte propre		0,00
- Gestionnaires privés		0,00
Solde extérieur	4	53,47
Autres dépenses ^(*)	5	n.c.
Dépense courante nationale hors TVA	6=1+2+3+5	2997,14
Dépense courante intérieure hors TVA	7+6+4-5	3050,61
TVA non déductible sur la dépense courante	8	37,24
Dépense courante intérieure TVA comprise	9=7+8	3087,85
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	10	1362,20
- Ménages		0,00
- Entreprises (SNCB, Infrabel, SNCB-Holding)		1362,20
Gestionnaires d'infrastructures	11	308,80
- Gestionnaires privés		0,00
- Administrations publiques		308,80
Dépense en capital hors TVA	12=10+11	1671,00
TVA non déductible sur la dépense en capital	13	0,08
Dépense en capital TVA comprise	14+12+13	1671,08
Consommation de capital fixe des entreprises	15	958,91
Correction pour doubles comptes	16	96,06
Dépense en capital nette	17=14-15-16	616,11
Dépense totale	18=17+9	3703,96

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

(*) : Dépenses de consommation des résidents à l'étranger moins celles des non-résidents en Belgique. Cette information est indisponible pour l'année 2005.

n.c. : non communiqué.

Le tableau 11 reprend les taxes issues de transport ferroviaire. En 2005, elles se résument à la TVA non déductible sur les services de transport ferroviaire.

TABLEAU 11 - TVA liée au mode ferroviaire
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA sur la dépense courante	37,24
TVA ménages (services de la SNCB)	33,57
TVA administrations publiques	0,00
TVA entreprises (services de la SNCB)	3,67
TVA sur la dépense en capital	n.c.
TVA usagers (SNCB, Infrabel, SNCB Holding)	n.c.
TVA gestionnaires (administrations publiques)	n.c.
TVA sur la dépense totale	37,24
Ménages	33,57
Entreprises	3,67
Administrations publiques	n.c.

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

3.3.2. Evolution du compte satellite ferroviaire pour les années 1995, 2000 et 2005

Le tableau 12 présente les dépenses courante, en capital brute et totale ainsi que la consommation de capital fixe pour le transport ferroviaire pour les années 1995, 2000 et 2005 ainsi que les différences en pourcentage entre les années 1995-2000 et 2000-2005.

TABLEAU 12 - Evolution des dépenses de transport ferroviaire 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

		1995(*)	2000(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	1	2476,27	2453,86	3087,85	-1%	26%
Dépense en capital brute	2	1240,33	1415,81	1575,02	14%	11%
Consommation de capital fixe	3	279,15	668,28	958,91	139%	43%
Dépense totale	4=1+2-3	3437,45	3201,39	3703,96	-7%	16%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes

La dépense totale pour le transport ferroviaire a connu une croissance de 16% entre 2000 et 2005. La hausse observée entre 2000 et 2005 s'explique principalement par l'augmentation de la dépense courante (+26%).

La dépense courante connaît donc une augmentation de plus de 600 millions d'euros (2005 par rapport à 2000). Bien que les dépenses des ménages et des entreprises croissent également, les dépenses des administrations publiques contribuent en grande partie à cette augmentation via les subventions aux transports. Parmi les trois entreprises qui en bénéficient, à savoir la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding, les deux premières bénéficient majoritairement des dotations d'exploitation en provenance de l'Etat.

La hausse de la dépense en capital brute (11% entre 2000 et 2005) s'explique surtout par la hausse de la dépense en capital effectuée par les entreprises ferroviaires (SNCB, Infrabel et SNCB-Holding). Les dépenses en capital des ménages sont nulles et celles des administrations publiques ne croissent qu'à hauteur de 16 millions d'euros.

Contrairement à la dépense totale pour le transport routier et le TCPL qui a crû à la fois entre 1995 et 2000 et entre 2000 et 2005, la dépense totale pour le transport ferroviaire a connu une baisse de 7 % entre 1995 et 2000. La baisse de la dépense totale en 2000 par rapport à 1995 s'explique principalement par la consommation de capital fixe qui augmente de 139% en 2000 (par rapport à 1995) et qui est déduite de la dépense en capital brute. Malgré l'augmentation supplémentaire observée en 2005 pour ce type de dépense (43 % entre 2000 et 2005), la dépense totale en 2005 est supérieure à celle de 2000 car cette augmentation est plus que compensée par la hausse significative de la dépense courante entre 2000 et 2005.

3.4. Le Compte Satellite Fluvial

Le Compte Satellite Fluvial (CSFlu) regroupe l'ensemble des dépenses réalisées dans le cadre des activités de transport fluvial, couvrant tous les services de transport réalisés sur voies fluviales. L'activité de transport fluvial fait référence à la fois à des activités de fret et à des activités touristiques. Ces dernières sont néanmoins beaucoup moins importantes que les activités de transport de fret.

Les infrastructures de la navigation fluviale se composent des ports (maritimes¹ et fluviaux) et des voies d'eau (rivières et canaux navigables), qui relèvent depuis 1988 de la compétence des Régions². La gestion des différents ports et voies navigables en Belgique est entre les mains de divers acteurs, appartenant ou non aux administrations régionales.

1. Étant donné que les ports maritimes génèrent avant tout un trafic maritime, leurs dépenses sont intégrées dans le compte satellite Transport maritime.

2. Les compétences liées au transport fluvial exercées par le gouvernement fédéral se limitent actuellement à la sécurité de la navigation et à l'accès à la profession et au marché de la navigation.

En Région de Bruxelles-Capitale, la société régionale « Port de Bruxelles » s'occupe de la gestion des infrastructures portuaires, mais également des voies fluviales en territoire bruxellois (à peine 14 km). Cette société pararégionale a été fondée en 1993 à la suite de la division de « la S.A. du canal et des Installations Maritimes de Bruxelles » (Le Maritime) en une institution flamande et bruxelloise. Bien que le port de Bruxelles soit accessible aux navires de petite taille, la majeure partie de son trafic est générée par la navigation fluviale. C'est pourquoi il a été décidé d'intégrer l'ensemble des dépenses du Port de Bruxelles dans le compte satellite fluvial¹.

En Wallonie, le transport fluvial est organisé par la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques. La gestion des ports est coordonnée par les « Ports Autonomes », au nombre de quatre en Wallonie². Ce sont des organismes d'intérêt public qui ont la responsabilité des zones portuaires et des zones industrielles qui y sont attachées. Cependant, la Wallonie ne délègue pas ses compétences en matière de voies fluviales ; elle reste l'autorité compétente. En ce qui concerne le tourisme fluvial et les ports de plaisance de Wallonie, la Région s'occupe des infrastructures flottantes et le Commissariat Général au Tourisme des infrastructures et superstructures au sol. L'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN) assure la promotion du tourisme fluvial. De plus, il organise la concertation entre les acteurs de la navigation fluviale wallonne.

Depuis 2004, les voies navigables de Flandre sont gérées par deux agences autonomes externes de droit public, à savoir la S.A. De Scheepvaart en Waterwegen et Zeekanaal NV. Depuis la restructuration de l'administration flamande en 2006, elles relèvent toutes deux du domaine politique « Mobilité et Travaux publics ». La S.A. De Scheepvaart, anciennement « Dienst voor Scheepvaart » (créé en 1976), est responsable de la gestion des voies d'eau de la partie est de la Flandre (canal Albert, canaux campinois, Meuse frontalière, etc.). Waterwegen en Zeekanaal NV, né de la fusion entre « NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen » et une partie de l'ancienne « Administratie Waterwegen en Zeewezen », gère les voies navigables du centre et de l'ouest de la Flandre (canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, Lys, Escaut, etc.). Les deux agences gèrent également une grande partie des zones longeant les voies d'eau flamandes pour lesquelles une convention de concession a été conclue avec des entreprises privées au profit d'activités (de transport) par eau.

Le tableau ci-dessous présente les branches d'activité et les produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport fluvial.

TABEAU 13 - Le transport fluvial dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	61B1	Transports fluviaux
Productions caractéristiques	61B01	Transport fluvial de voyageurs
	61B02	Transport fluvial de marchandises; location de péniches avec équipage; poussage et remorquage fluvial
Matériel de transport	35A01	Produits de la construction navale ^a

a. Ce produit est également le matériel de transport caractéristique du mode fluvial.

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

1. Il en va de même pour le port de Liège, qui est également accessible aux petits navires.

2. Il s'agit des Ports Autonomes de Namur (PAN), Charleroi (PAC), du Centre et de l'Ouest (PACO) et de Liège (PAL).

3.4.1. Compte satellite fluvial pour l'année 2005

Le tableau 14 reprend la dépense totale pour le mode fluvial. Elle s'élève à 0,8 milliard d'euros en 2005. La dépense courante représente presque deux tiers de la dépense totale et est assurée majoritairement par les entreprises (à savoir, pour le transport des marchandises pour compte de tiers). Cependant, la dépense courante des administrations publiques pour la gestion des voies navigables est aussi importante. La dépense en capital est quant à elle financée pour plus de la moitié par les administrations publiques.

TABLEAU 14 - Compte satellite fluvial
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	44,51
- Utilisation		40,79
- Services de transport		3,71
Consommation finale des administrations publiques	2	163,98
- Exploitation et gestion du réseau		159,15
- Police de la navigation		4,83
Consommation intermédiaire des entreprises	3	345,39
- Transport pour compte d'autrui		345,39
- Transport pour compte propre		0,00
Dépense courante nationale hors TVA	4=1+2+3	553,88
Solde extérieur	5	-38,69
Dépense courante intérieure hors TVA	6=4+5	515,19
TVA non déductible sur la dépense courante	7	15,71
Dépense courante intérieure TVA comprise	8=6+7	530,90
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	9	102,24
- Ménages		52,92
- Entreprises		49,32
Gestionnaires d'infrastructures	10	148,42
- Gestionnaires privés		1,74
- Administrations publiques		146,68
Dépense en capital hors TVA	11=9+10	250,66
TVA non déductible sur la dépense en capital	12	39,58
Dépense en capital TVA comprise	13=11+12	290,24
Consommation de capital fixe des entreprises	14	23,87
Dépense en capital nette	15=13-14	266,38
Dépense totale	16=8+15	797,28

Sources: TER (BNB), Région Flamande, Wallonie, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, PAC, PACO, PAL, PAN, Port de Bruxelles, Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge et Gent, calculs propres du BFP.

Pour le mode fluvial, les taxes et les redevances prélevées par l'Etat consistent majoritairement à en TVA non déductible sur la dépense en capital. Les autres taxes, liées à l'utilisation de bateaux fluviaux, sont moindres. Elles correspondent principalement aux frais liés aux licences d'exploitation, aux lettres de pavillons, etc.

Dans le cadre du transport fluvial, il existe également d'autres redevances, prélevées par les sociétés gérant les ports fluviaux et les voies navigables. Ces dernières redevances ne sont pas reprises ici puisqu'elles ne correspondent pas à des recettes publiques. Il s'agit entre autres des redevances de navigation et des redevances à la tonne manutentionnée. Ces redevances sont reprises dans les dépenses courantes des ménages et entreprises comme dépenses pour l'infrastructure.

TABLEAU 15 - Taxes et redevances liées au mode fluvial
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA	55,29
Ménages	19,49
Entreprises	0,19
Administrations publiques	35,60
Autres taxes (PI)	1,23
Ménages	0,34
Entreprises	0,89
Administrations publiques	0,00
TVA et autres taxes	56,51
Ménages	19,83
Entreprises	1,08
Administrations publiques	35,60

Sources: TER (BNB), Région flamande, Wallonie, SPF Finances, SPF Mobilité et Transports, PAC, PACO, PAL, PAN, Port de Bruxelles, Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge et Gent, calculs propres du BFP.

PI : Poste Incomplet.

3.4.2. Evolution du compte satellite fluvial pour les années 1995, 2000 et 2005

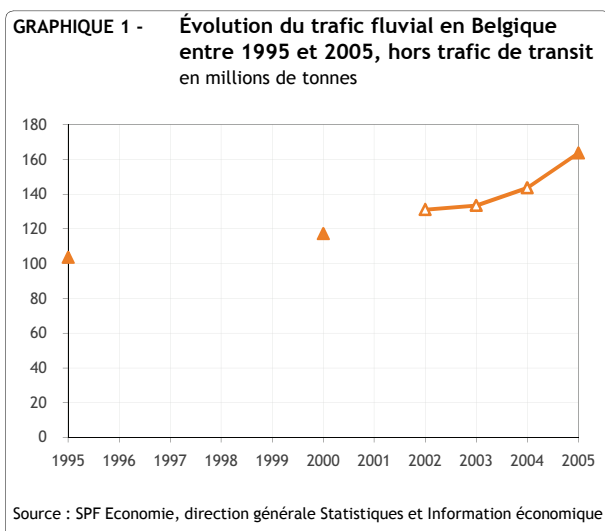
Le tableau ci-dessous présente l'évolution des dépenses courante, en capital brute ainsi que la consommation de capital fixe pour les années 1995, 2000 et 2005.

TABLEAU 16 - Evolution des dépenses de transport fluvial 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	1995 ^(*)	2000 ^(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	378,71	407,96	530,90	8%	30%
Dépense en capital brute	224,97	266,51	290,24	18%	9%
Consommation de capital fixe	22,65	45,68	23,87	102%	-48%
Dépense totale	581,03	628,78	797,27	8%	27%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes

Les dépenses courantes de transport fluvial ont considérablement augmenté entre 2000 et 2005 en raison principalement des dépenses de transport de marchandises par voie fluviale réalisées par les entreprises. Les dépenses courantes d'infrastructures consenties par les administrations publiques (entretien des voies fluviales, fonctionnement des écluses, etc.) ont également progressé entre 2000 et 2005.



La hausse des dépenses courantes de transport fluvial réalisées par des entreprises belges entre 2000 et 2005 coïncide avec la forte augmentation du trafic fluvial en provenance ou à destination de la Belgique au cours de la même période (voir graphique 1). Les tableaux emplois-ressources indiquent que cette hausse est en partie engendrée par les entreprises de transport fluvial étrangères étant donné que les importations de services de transport fluvial ont aussi sensiblement progressé au cours de cette période, tout comme les exportations.

Les dépenses de capital pour le transport fluvial ont augmenté de façon limitée entre 2000 et 2005, tant au niveau des ménages (loisirs) que des entreprises et des administrations publiques (infrastructures).

3.5. Le Compte Satellite Maritime

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

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

Les infrastructures du transport maritime en Belgique comprennent les ports maritimes et leur accès à la mer. La Belgique compte quatre grands ports : le port d'Anvers, le port de Gand, le port d'Ostende et le port de Zeebrugge. Les ports de Bruxelles et de Liège sont également accessibles aux navires, mais en raison de la faible intensité de leur trafic maritime, leurs dépenses sont comptabilisées dans le compte satellite fluvial.

L'exploitation des quatre grands ports maritimes est entre les mains d'administrations portuaires locales. À l'origine, ces dernières se différençaient du point de vue de leur forme juridique, de leur autonomie et de leur financement par l'État. Mais depuis l'introduction du décret portuaire (Havendecreet) en 1999, les administrations portuaires sont largement autonomes et leurs statuts et leur financement sont en grande partie équivalents. Ce décret détermine également la ventilation des dépenses.

D'autres compétences en matière de transport maritime (comme l'accès maritime, le pilotage et le financement de l'infrastructure de base des ports) qui étaient à l'origine fédérales ont été régionalisées à la suite de la réforme de l'État de 1988. En raison de la position géographique des ports belges, c'est surtout la Région flamande qui exerce ces compétences¹.

Depuis la restructuration de l'administration flamande en 2006, les compétences en matière de transport maritime ont été confiées au « Departement Mobiliteit en Openbare Werken » et au « Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust ». Ces deux organismes relèvent du domaine politique « Mobilité et Travaux publics ». Auparavant, elles ressortissaient au « Administratie Waterwegen en Zeewezen », une section de l'ancien département Leefmilieu en Infrastructuur.

Le tableau ci-dessous présente les branches d'activité et les produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport maritime.

TABLEAU 17 - Le transport maritime dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	61A1	Transports maritimes et côtiers
Productions caractéristiques	61A01	Transports maritimes et côtiers de passagers
	61A02	Transports maritimes et côtiers de marchandises (courrier inclus), location de navires avec équipage; services de poussage et de remorquage en mer
Matériel de transport	35A01	Produits de la construction navale ^a

a. Ce produit est également le matériel de transport caractéristique du mode fluvial.

A nouveau, le transport pour compte propre est estimé à partir des dépenses de matériel de transport maritime et des consommations intermédiaires de la branche transport maritime elle-même.

1. Les compétences en matière de transport maritime actuellement exercées par le gouvernement fédéral se limitent à la sécurité de la navigation, à l'accès à la profession et au marché de la navigation, à l'exécution de traités maritimes internationaux et à la gestion de la flotte belge.

3.5.1. Compte satellite maritime pour l'année 2005

Le tableau 18 reprend la dépense totale pour le mode maritime. Elle s'élève à 5,7 milliards d'euros en 2005. La dépense courante représente la majeure partie de la dépense totale (entre autre grâce à un solde extérieur positif considérable) et est assurée en grande partie par les entreprises, sous la forme de services de transport maritime de marchandises pour compte de tiers. La dépense en capital est quant à elle financée pour presque 90% par les entreprises de la branche maritime.

TABLEAU 18 - Compte satellite maritime
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	3,71
- Utilisation		0,00
- Services de transport		3,71
Consommation finale des administrations publiques	2	296,21
- Exploitation et gestion du réseau		276,88
- Police de la navigation		19,34
Consommation intermédiaire des entreprises	3	1872,43
- Transport pour compte d'autrui		1872,43
- Transport pour compte propre		0,00
Dépense courante nationale hors TVA	4=1+2+3	2172,35
Solde extérieur	5	1979,78
Dépense courante intérieure hors TVA	6=4+5	4152,13
TVA non déductible sur la dépense courante	7	21,48
Dépense courante intérieure TVA comprise	8=6+7	4173,62
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	9	1600,11
- Ménages		0,00
- Entreprises		1600,11
Gestionnaires d'infrastructures	10	188,38
- Gestionnaires privés		63,98
- Administrations publiques		124,40
Dépense en capital hors TVA	11=9+10	1788,49
TVA non déductible sur la dépense en capital	12	18,37
Dépense en capital TVA comprise	13=11+12	1806,86
Consommation de capital fixe	14	301,15
Dépense en capital nette	15=13-14	1505,71
Dépense totale	16=8+15	5679,33

Sources: Région flamande, TER (INR/BNB), Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

Pour le mode maritime, la TVA non déductible ainsi que les autres taxes sont considérables. La somme des taxes et redevances s'élève à 106 millions d'euros en 2005, dont 40 millions d'euros pour la TVA non déductible et 66 millions d'euros pour les autres taxes. Les autres taxes sont principalement liées à des dépenses pour des services fournis par le gouvernement flamand (ex. le pilotage). Le TVA non déductible est quasi uniquement financée par les administrations publiques (TVA sur les dépenses courantes, ainsi que sur les dépenses en capital).

Pour rappel, les dépenses des ménages consacrées à l'utilisation de bateaux mouches ressortissent par hypothèse à la navigation fluviale, tout comme les différentes taxes et redevances y afférentes.

Il existe d'autres redevances dans le cadre du transport maritime ; il s'agit de droits de navigation et de droits de port prélevés par les sociétés privées gérant les ports maritimes. Ces redevances ne font pas partie des recettes publiques et ne sont donc pas reprises ici. Ces redevances sont reprises dans les dépenses courantes des ménages et entreprises comme dépenses pour l'infrastructure.

TABLEAU 19 - Taxes et redevances liées au mode maritime
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA	39,85
Ménages	0,00
Entreprises	0,13
Administrations publiques	39,72
Autres taxes (PI)	66,73
Ménages	0,00
Entreprises	66,73
Administrations publiques	0,00
TVA et autres taxes	106,58
Ménages	0,00
Entreprises	66,86
Administrations publiques	39,72

Sources: Région flamande, TER (INR/BNB), Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, SPF Mobilité et Transports et calculs propres du BFP.

PI : Poste Incomplet.

3.5.2. Evolution du compte satellite maritime pour les années 1995, 2000 et 2005

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des dépenses courante, en capital brute ainsi que la consommation de capital fixe pour les années 1995, 2000 et 2005.

TABLEAU 20 - Evolution des dépenses de transport maritime 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

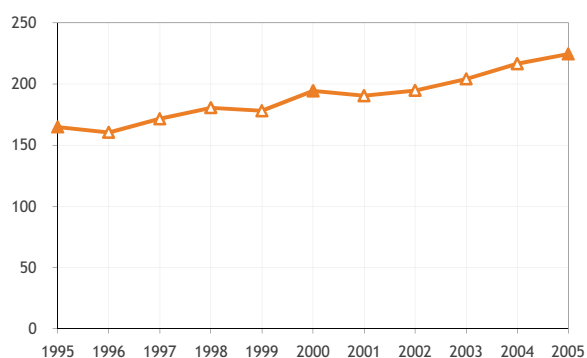
	1995 ^(*)	2000 ^(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	1336,88	2583,84	4173,62	93%	62%
Dépense en capital brute	309,08	391,13	1806,86	27%	362%
Consommation de capital fixe	323,55	84,19	301,15	-74%	258%
Dépense totale	1322,40	2890,78	5679,33	119%	96%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

Les dépenses courantes de transport maritime ont sensiblement augmenté entre 2000 et 2005 en raison presque exclusivement du transport de marchandises, la part du transport de personnes dans le transport maritime total étant insignifiante. Les dépenses courantes d'infrastructure des administrations publiques (entretien des infrastructures portuaires et des accès maritimes) ont également progressé entre 2000 et 2005, mais leur part dans les dépenses courantes totales est aussi minime.

Les tableaux emplois-ressources font apparaître que la hausse considérable des dépenses courantes intérieures de transport maritime est le résultat de deux facteurs. D'une part, les entreprises belges ont accru leurs dépenses en services de transport maritime et, d'autre part, les compagnies maritimes belges ont fortement augmenté leurs exportations de services de transport maritime.

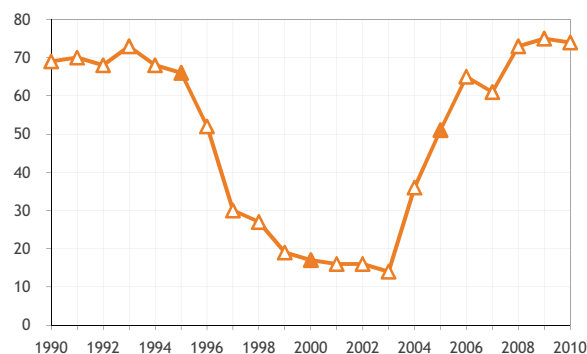
GRAPHIQUE 2 - Évolution du trafic maritime dans les ports maritimes belges entre 1995 et 2005
en millions de tonnes



Source : aperçu annuel Vlaamse Havens 2005 (Vlaamse Havencommissie)

La hausse des dépenses courantes de transport de marchandises par voie maritime réalisées par les entreprises belges de 2000 à 2005 coïncide avec l'augmentation du trafic maritime en provenance et à destination des ports maritimes belges¹ au cours de la même période (voir graphique 2). Étant donné que seule une partie du trafic maritime dans les ports belges est générée par des entreprises belges, on ne peut pas vraiment établir une corrélation entre le trafic maritime dans les ports et les dépenses de transport maritime en Belgique. Le graphique 2 illustre ce constat.

GRAPHIQUE 3 - Évolution de la flotte marchande en Belgique 1990-2010
en nombre de navire



Source : aperçu annuel Vlaamse Havens 2005 (Vlaamse Havencommissie)

La forte progression des exportations de services de transport maritime par les compagnies maritimes belges peut s'expliquer par l'important retour² de la flotte maritime au cours de la période 2004-2005 (suite au traitement fiscal plus avantageux de la navigation maritime en Belgique). Le graphique 3 montre que le nombre de navires marchands sous pavillon belge a triplé entre 2000 et 2005.

Toutefois, il ne semble pas y avoir de corrélation entre les exportations de services de transport maritime et la taille de la flotte marchande belge entre 1995 et 2000. En effet, le retour massif sous pavillon belge de navires maritimes observé après 1995 ne s'est pas traduit par une baisse proportionnelle des

exportations de services de transport maritime au cours de la même période.

Les dépenses de capital dans le secteur du transport maritime ont aussi sensiblement progressé entre 2000 et 2005. Cette hausse pourrait être également due au traitement fiscal plus avantageux de la navigation maritime depuis 2004. Il en va de même pour l'augmentation de la consommation de capital fixe par les compagnies maritimes.

Les dépenses publiques en capital ont légèrement diminué par rapport à 2000, mais, tout comme les dépenses courantes, leur part dans les dépenses totales de capital du transport maritime est minime.

1. Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge.

2. Le retour de la flotte sous pavillon belge.

3.6. Le Compte Satellite Aérien

Le Compte Satellite Aérien (CSA) regroupe les dépenses réalisées pour l'activité de transport aérien, couvrant tous les services directement liés au transport par voies aériennes. Les liens juridiques et financiers des aéroports – fournisseurs d'infrastructures pour le mode aérien – avec l'administration publique peuvent être très variables.

À l'origine, la gestion des aéroports internationaux de Belgique et les activités relatives à la sécurité du trafic aérien étaient centralisées au sein de la « Régie des Voies Aériennes (RVA) », un organisme parastatal du Ministère des Transports fondé en 1946. Au cours des dernières décennies, les différentes compétences ont été partagées à la suite de la régionalisation et/ou de la privatisation des compétences.

Depuis 1962, une partie du contrôle de la navigation aérienne, et plus précisément de la navigation aérienne dans l'espace aérien belge supérieur¹, est assurée par Eurocontrol, une institution européenne qui vise à unifier le contrôle du trafic aérien au-dessus de l'Europe. Depuis 1972, cette tâche est menée par le « Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) », qui contrôle également la navigation aérienne dans l'espace aérien supérieur des Pays-Bas, du Luxembourg et du Nord-Ouest de l'Allemagne.

En 1987 a été fondée la « NV Brussels Airport Terminal Company (BATC) » dont la tâche est double : élargir et moderniser le terminal des passagers de l'aéroport de Zaventem et assurer sa gestion et son exploitation commerciale. La Régie des Voies Aériennes reste toutefois compétente pour les activités aéroportuaires de Zaventem.

En 1998, la création de la « SA Brussels International Airport Company (BIAC) » a mis fin à cette gestion hybride de l'aéroport de Zaventem. Cette société a succédé à la BATC, et s'occupe aujourd'hui également des activités aéroportuaires de Zaventem, autrefois gérées par la Régie des Voies Aériennes. À la suite de l'adoption d'un nouveau nom en 2006 pour l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport), la dénomination du gestionnaire de l'aéroport a été également simplifiée en « Brussels Airport Company ».

Les autres missions de la RVA, dont avant tout celles liées à la sécurité du trafic aérien (contrôle de la navigation aérienne, météorologie) dans l'espace aérien belge inférieur, ont été confiées à l'entreprise publique autonome Belgocontrol.

À la suite de la régionalisation de 1989, une partie des compétences liées à l'aviation ont été transférées aux Régions, à savoir la gestion des aéroports et aérodromes régionaux. La régionalisation de l'aviation concerne tant les aéroports que les aérodromes publics. Les aéroports régionaux sont au nombre de quatre : Ostende, Anvers, Charleroi et Liège. Il existe en plus une dizaine d'aérodromes répartis entre la Région flamande et la Wallonie.

En Wallonie, deux sociétés de droit privé ont été créées en 1991 afin de gérer les deux aéroports principaux. Le Brussels South Charleroi Airport (BSCA) s'occupe de la gestion de l'aéroport de Charleroi et la SAB, devenue en 2007 « Liege Airport S.A. », s'occupe de l'aéroport de Liège. Les autorités aéroportuaires perçoivent des subsides directement de la Région Wallonie.

En 2001, la Région wallonne fonde la « Société wallonne des aéroports (SOWAER) ». Comptant la Région wallonne comme seul actionnaire, cette société possède des actions dans les sociétés de gestion des deux aéroports de Wallonie et est l'unique actionnaire des sociétés de gestion des aérodromes de Spa et de Saint-Hubert. Depuis sa création, SOWAER est responsable des principaux investissements des deux aéroports régionaux et des aérodromes de Spa et de Saint-Hubert.

1. Entre 1962 et 1995, Eurocontrol contrôlait l'espace aérien belge à partir du niveau de vol Flight Level 1995 (environ 6000 mètres), puis après 1995, à partir du niveau FL 245 (environ 7500 mètres). Voir limite des niveaux de vols au-dessus des autres zones contrôlées par MUAC (Pays-Bas, Nord-Ouest de l'Allemagne, Luxembourg).

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. Les aéroports régionaux d'Ostende¹ et d'Anvers ont depuis juin 1994 le statut spécifique de « Service à gestion séparée (SGS) », 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. Depuis la restructuration de l'administration flamande en 2006, ces deux aéroports relèvent en tant que SGS du département Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) et du domaine politique « Mobilité et Travaux publics ».

La gestion des aéroports est donc actuellement entre les mains de divers acteurs. L'aéroport national Brussels Airport et les aéroports régionaux de Wallonie sont gérés par des sociétés privées bénéficiant ou non d'une mise financière directe des administrations publiques, comme The Brussels Airport Company, Liege Airport s.a. et Brussels South Charleroi Airport. En Flandre, ce sont les SGS qui gèrent les aéroports d'Ostende-Bruges et d'Anvers. Bien qu'elles fassent partie de l'administration flamande, elles sont en grande partie autonomes. La gestion des différents aérodromes de Wallonie et de Flandre est la plupart du temps entre les mains d'associations privées (asbl ou SA) dont certaines bénéficient d'un apport financier des administrations publiques.

Enfin, le contrôle de la navigation aérienne est assuré par Belgocontrol pour l'espace aérien belge inférieur et par Eurocontrol pour l'espace aérien supérieur (à partir de FL 245²).

Le tableau ci-dessous présente les branches d'activité et les produits caractéristiques de la comptabilité nationale ayant trait au transport aérien.

TABEAU 21 - Le transport aérien dans la comptabilité nationale

Type	Code	Nom
Branche d'activité	62A1	Transports aériens
Productions caractéristiques	62A01	Transport aérien de passagers; location d'avions avec pilote
	62A02	Transport aérien de marchandises (courrier inclus); transports spatiaux
Matériel de transport	35A03	Avions et hélicoptères, lanceurs et satellites, pièces détachées, ballons, planeurs, ailes delta et autres aéronefs sans mécanisme de propulsion

Il existe très peu de transport pour compte propre dans le transport aérien. Celui-ci fait toutefois l'objet d'une estimation, selon la même méthode que pour les autres modes de transport.

1. En 2003, l'aéroport d'Ostende a été rebaptisé en Aéroport international d'Ostende-Bruges.

2. Flight Level 245 = environ 7500 mètres de hauteur

3.6.1. Compte satellite aérien pour l'année 2005

La dépense totale pour le mode aérien est présentée au tableau 22. En 2005, elle s'élève à 2,8 milliards d'euros. La dépense courante correspond à la plus grande partie de la dépense totale et est principalement le fait des entreprises, à travers leurs dépenses de transport aérien de voyageurs pour compte de tiers. La dépense en capital est en majorité financée par les gestionnaires des infrastructures (gestionnaires des aéroports, contrôle de l'espace aérien).

TABLEAU 22 - Compte satellite aérien
en millions d'euros, à prix courants

		2005
Dépense courante		
Consommation finale des ménages	1	357,59
- Utilisation		9,76
- Services de transport		347,83
Consommation finale des administrations publiques	2	90,40
- Exploitation et gestion du réseau		67,28
- Police de l'aéronautique		23,12
Consommation intermédiaire des entreprises	3	2780,79
- Transport pour compte d'autrui		2734,77
- Transport pour compte propre		46,03
Dépense courante nationale hors TVA	4=1+2+3	3228,78
Solde extérieur	5	-403,10
Dépense courante intérieure hors TVA	6=4+5	2825,68
TVA non déductible sur la dépense courante	7	27,55
Dépense courante intérieure TVA comprise	8=6+7	2853,23
Dépense en capital		
Usagers des infrastructures	9	34,45
- Ménages		1,32
- Entreprises		33,13
Gestionnaires d'infrastructures	10	124,77
- Gestionnaires privés		116,89
- Administrations publiques		7,88
Dépense en capital hors Tva	11=9+10	159,22
TVA non déductible sur la dépense en capital	12	1,60
Dépense en capital TVA comprise	13=11+12	160,82
Consommation de capital fixe	14	221,47
Dépense en capital nette	15=13-14	-60,65
Dépense totale	16=8+15	2792,58

Sources: TER (BNB), BAC, Belgocontrol, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), Aéroports de Charleroi, Liège, Anvers, Ostende et Bruxelles, MET (Wallonie), LIN (Région Flamande), Limair industry, SPF Mobilité et Transports, SPF Finances et calculs propres du BfP

Les taxes et redevances prélevées par l'Etat et issues du transport aérien s'élèvent à 35 millions d'euros en 2005. La TVA est financée en grande partie par les entreprises (à savoir sur la consommation intermédiaire du transport aérien des marchandises), tandis que les autres taxes, liées à l'utilisation d'un aéronef, sont déboursées par les ménages pour l'utilisation d'un avion privé et par les entreprises sur le transport pour compte de tiers.

Dans le cadre du transport aérien, il existe de nombreuses autres redevances prélevées par les gestionnaires privés d'infrastructures, à savoir, les aéroports régionaux, l'aéroport de Bruxelles et Belgocontrol. Ces redevances n'entrent pas dans les recettes publiques et ne sont pas reprises ici. (Ces redevances sont reprises dans les dépenses courantes des ménages et entreprises comme dépenses pour l'infrastructure.)

TABLEAU 23 - Taxes et redevances liées au mode aérien
en millions d'euros, à prix courants

	2005
TVA totale	29,15
Ménages	1,87
Entreprises	26,01
Administrations publiques	1,27
Autres taxes	6,26
Ménages	3,39
Entreprises	2,87
Administrations publiques	0,00
TVA et autres taxes	35,41
Ménages	5,26
Entreprises	28,87
Administrations publiques	1,27

Sources : TER (BNB), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), MET (Wallonie), LIN (Région Flamande), Limair industry, SPF Mobilité et Transports, SPF Finances et calculs propres du BFP.

3.6.2. Evolution du compte satellite aérien pour les années 1995, 2000 et 2005

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des dépenses courantes, des dépenses en capital et de la consommation de capital fixe pour les années 1995, 2000 et 2005.

TABLEAU 24 - Evolution des dépenses de transport aérien 1995-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	1995 ^(*)	2000 ^(*)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Dépense courante	2224,24	4014,74	2853,23	80%	-29%
Dépense en capital brute	532,52	686,01	160,82	29%	-77%
Consommation de capital fixe	176,37	333,85	221,47	89%	-34%
Dépense totale	2580,39	4366,91	2792,57	69%	-36%

(*) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

Les dépenses totales pour le transport aérien ont sensiblement diminué entre 2000 et 2005. Ce recul est exclusivement dû au transport de passagers étant donné que les dépenses consacrées au transport aérien de marchandises ont encore augmenté durant cette période.

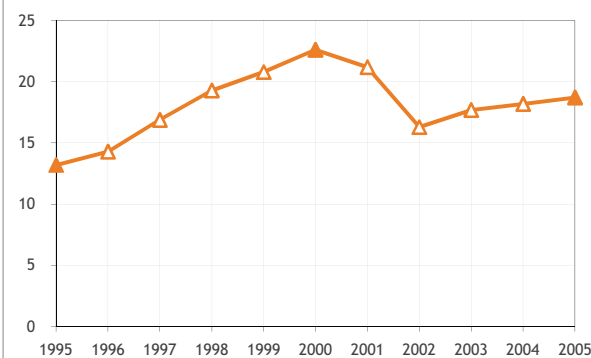
Par ailleurs, cette baisse concerne uniquement les entreprises. En effet, les dépenses courantes nationales pour les services de transport aérien destinés aux particuliers ont considérablement progressé entre 2000 et 2005. Notons toutefois que cette hausse a été en grande partie générée par des services importés¹ (c'est-à-dire des services fournis par des compagnies aériennes étrangères²).

Les tableaux emplois-ressources montrent que le net recul des dépenses courantes nationales pour le transport aérien de personnes est dû à deux facteurs. D'une part, les entreprises belges ont réduit leurs dépenses en services de transport aérien et, d'autre part, les compagnies aériennes belges ont fortement diminué leurs exportations de services de transport aérien.

1. Les dépenses en services de transport aérien importés ne sont pas intégrées dans les dépenses courantes nationales, comme indiqué dans le Tableau 1.

2. La période 2000-2005 correspond à l'émergence et à la hausse de popularité des compagnies étrangères low-cost en Belgique.

GRAPHIQUE 4 - Évolution du nombre de passagers dans les aéroports belges entre 1995 et 2005



Source : base de données transport du Bureau du plan

La baisse des dépenses courantes en transport aérien de personnes enregistrée entre 2000 et 2005 coïncide avec le recul du nombre de passagers dans les aéroports belges¹ observé au cours de la même période (voir graphique 4). Cette situation résulte avant tout de la faillite de la Sabena en novembre 2001 qui a considérablement affaibli le rôle de plaque tournante de Brussels Airport (entre autres pour les vols à destination de l’Afrique), entraînant une chute significative du nombre de vols et, par conséquent, de passagers. Comme expliqué précédemment, les tableaux emplois-ressources indiquent que cette baisse du nombre de passagers concerne avant tout les voyages d’affaires (dépenses des entreprises) et non les voyages de loisirs (dépenses des ménages).

La faillite de la Sabena permet aussi d’expliquer la baisse des exportations de services de transport aérien par les compagnies aériennes belges.

Les dépenses en capital dans le secteur du transport aérien ont aussi enregistré un net recul entre 2000 et 2005, résultant également de la faillite de la Sabena. SN Brussels Airlines ayant seulement repris une partie des activités de la Sabena, ses investissements annuels sont aussi plus limités. Il en va de même pour la baisse de la consommation de capital fixe par les compagnies aériennes.

1. Ce recul porte sur le nombre total de passagers de l’ensemble des aéroports belges. Il concerne toutefois avant tout l’aéroport ‘Brussels Airport’. L’aéroport de Charleroi, par exemple, a vu son nombre de passagers augmenter au cours de cette période.

4. Comparaison intermodale des comptes satellites des transports

4.1. La dépense totale pour le transport

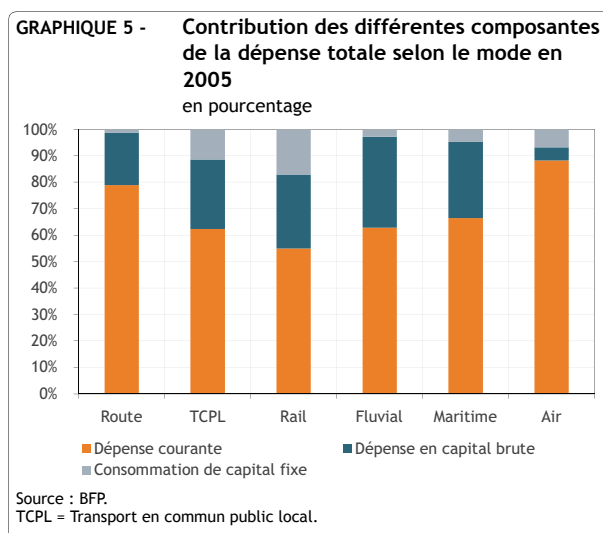
En 2005, la dépense totale pour le transport s'élève à 70,5 milliards d'euros. Ce montant correspond à 23% du PIB à prix courants¹. Pour rappel, la dépense totale (DT) est composée de la dépense courante intérieure (DC) et de la dépense en capital brute (DKb), desquelles est soustraite la consommation de capital fixe des entreprises (CCF)².

TABLEAU 25 - Dépense totale pour le transport en 2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	Dépense courante		Dépense en capital brute		(-) Consommation de capital fixe		Dépense totale
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Route	45373	81	11463	20	-721	-1	56115
TCPL ^(*)	1166	81	493	34	-214	-15	1444
Rail	3088	83	1575	43	-959	-26	3704
Fluvial	531	67	290	36	-24	-3	797
Maritime	4174	73	1807	32	-301	-5	5679
Air	2853	102	161	6	-221	-8	2793
Total	57185	81	15788	22	-2240	-3	70532

(*) : Transport en commun public local.

Tous modes de transport confondus, la dépense courante correspond à 80% de la dépense totale pour le transport, et sa composante « transport routier » représente à elle seule plus de la moitié des dépenses totales pour le transport. La dépense en capital brute représente quant à elle près de 22 % de la dépense totale de transport.



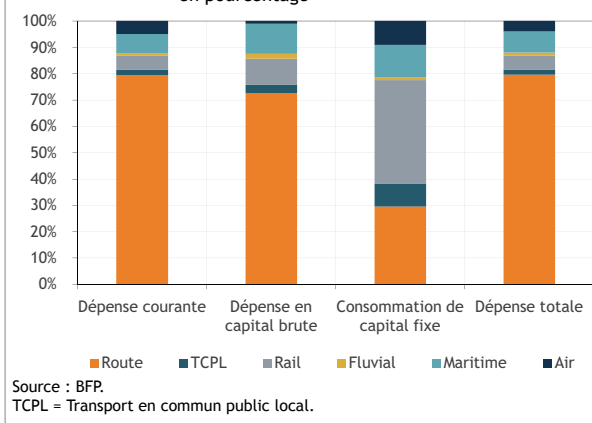
La contribution de chacune des composantes à la dépense totale de transport est variable selon les modes. Ainsi, la part de la dépense courante pour les modes routier, TCPL, ferroviaire et aérien est supérieure ou égale à la moyenne. Pour le mode fluvial, la dépense courante est par contre inférieure à la moyenne puisqu'elle ne s'élève qu'à 67% de la dépense totale. La part de la dépense en capital brute est quant à elle supérieure à la moyenne pour le mode fluvial (36% de la dépense totale) tandis qu'elle ne représente que 6% pour l'aérien. Enfin, notons l'importance de la consommation de capital fixe pour les modes TCPL et aérien. A l'opposé, pour la route, la part de la consommation de capital fixe dans la dépense totale est peu élevée (1%).

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

1. En 2005, le PIB belge à prix courants valait 302845 millions d'euros.

2. Pour plus de détails, voir section 2.2.3.

GRAPHIQUE 6 - Contribution des différents modes de transport aux composantes de la dépense totale en 2005 en pourcentage



La part du transport routier dans la dépense totale de transport s'élève à 80% en 2005. Quatre cinquième des dépenses totales de transport sont donc consacrés exclusivement à ce mode, le dernier cinquième étant réparti de manière variable entre les autres modes –TCPL (2%), ferroviaire (5%), fluvial (1%), maritime (8%) et aérien (4%). La prépondérance du transport routier caractérise toutes les composantes de la dépense totale.

Cette suprématie du mode routier au sein des dépenses de transport s'explique par l'importance de ce mode à la fois dans le cadre du transport de personnes, mais également dans le cadre du transport de marchandises. En effet, en Belgique, en matière

de transport de marchandises, 83% des tonnes-kilomètre sont transportées via la route ; pour le transport de personnes, la voiture représente 92% des passagers-kilomètre¹.

4.1.1. Evolution de la dépense totale sur la période 1995-2005

Au cours de la période 2000-2005, la dépense totale pour le transport a connu une augmentation de 18%. Celle-ci est donc inférieure à la croissance du PIB sur la même période (23%). Parmi les modes étudiés, seuls les modes fluvial et maritime présentent un accroissement plus important que le PIB, avec respectivement 27% et 96% de différence entre 2000 et 2005.

TABLEAU 26 - Dépense totale de transport sur la période 1995-2005 et taux de croissance 2000-2005, à prix courants en millions d'euros et en pourcentage

	1995 ^(**)	2000 ^(**)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Route	38469,46	47332,54	56115,44	23%	19%
TCPL ^(*)	1250,75	1312,01	1443,84	5%	10%
Rail	3437,45	3201,39	3703,96	-7%	16%
Fluvial	581,03	628,78	797,63	8%	27%
Maritime	1322,40	2890,78	5679,33	119%	96%
Air	2580,39	4366,91	2792,57	69%	-36%
Total	47641,48	59732,41	70532,41	25%	18%

(*) : Transport en commun public local.

(**) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

L'évolution à la hausse de la dépense totale entre 2000 et 2005 pour la route (19%), le fluvial (27%) et le maritime (96%) est plus importante que celle de la dépense totale de transport (18%). Au contraire, celle des TCPL (10%), du Rail (16%), et de l'aérien (-36%) est moins importante.

4.1.2. Répartition de la dépense totale selon la source de financement

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

En 2005, les entreprises supportent 46% de la dépense totale pour le transport, les ménages 39% et les administrations publiques 15%. Le solde extérieur correspond à 1% de cette dépense totale.

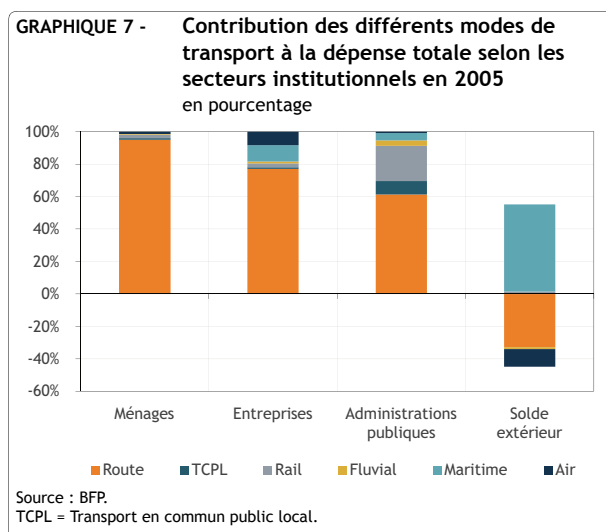
1. Pour plus de détails sur les statistiques de transport, voir la base de données transport développée par le BFP en coopération avec le SPF Mobilité et Transports : http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=27&IS=79&ID=14&DB=TRANSP.

TABLEAU 27 - Sources de financement de la dépense totale de transport en 2005, à prix courants
 en millions d'euros et en pourcentage

	Ménages		Entreprises		Administrations publiques		Solde extérieur		Dépense totale
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Route	25867	46	25125	45	6337	11	-1214	-2	56115
TCPL	277	19	293	20	874	61	0	0	1444
Rail	593	16	815	22	2243	61	53	1	3704
Fluvial	117	15	373	47	346	43	-39	-5	797
Maritime	4	0	3236	57	460	8	1980	35	5679
Air	361	13	2743	98	92	3	-403	-14	2793
Total	27219	39	32584	46	10352	15	378	1	70532

(*) : Transport en commun public local.

La part financée par chaque secteur institutionnel et par le reste du monde diffère fortement d'un mode de transport à un autre. Pour les modes TCPL, ferroviaire et fluvial, les administrations participent plus largement au financement de la dépense totale de transport que pour les autres modes. Pour les modes aérien, maritime et fluvial, les entreprises assument la majeure partie de la dépense totale de transport. Le maritime se distingue des autres modes de transport par l'importance du solde extérieur. Quant au mode routier, les ménages réalisent un pourcentage important (46%) des dépenses totales, majoritairement sous la forme de dépenses d'utilisation et d'acquisition de véhicules privés. Néanmoins, les entreprises effectuent elles aussi une part importante de ces dépenses, soit 45% des dépenses totales, principalement sous forme de dépenses courantes pour compte de tiers et compte propre.



Le mode routier accapare la majeure partie de la dépense totale de chaque secteur institutionnel. En 2005, les dépenses pour le transport routier représentent 95% de la dépense totale des ménages, 77% de la dépense totale des entreprises et 61% de celle des administrations publiques. (Attente des entreprises)

Pour les autres modes, notons que les dépenses de transport aérien et maritime représentent respectivement 8% et 10% de la dépense totale des entreprises. Les dépenses pour le mode ferroviaire comptent pour 21% de la dépense totale des administrations publiques et celles du TCPL pour 8%.

4.1.3. Répartition de la dépense totale par type de transport et infrastructure

La dépense totale pour le transport peut également être allouée selon sa finalité : le transport de voyageurs, le transport de marchandises ou les infrastructures¹ de transport. Dans ce dernier cas, il s'agit de dépenses d'entretien et d'investissements en infrastructures.

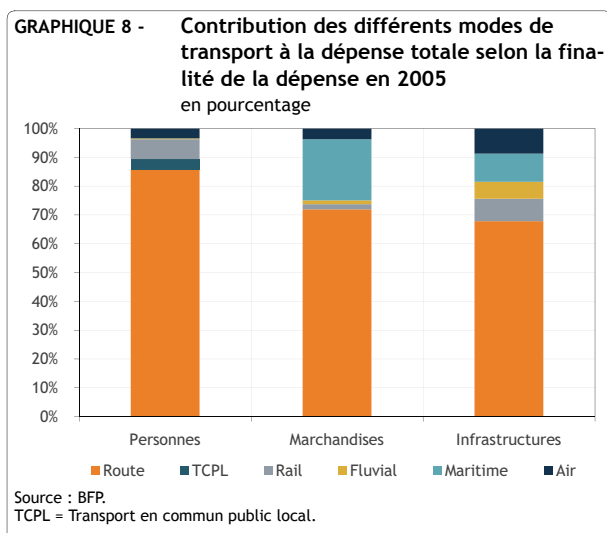
En 2005, le transport de personnes représente un peu plus de la moitié de la dépense totale de transport, soit 57% ; le transport de marchandises représente quant à lui 34% de la dépense totale pour le transport et les dépenses d'infrastructures 9%.

A nouveau, la répartition varie selon les modes. Logiquement, les dépenses réalisées dans le cadre des modes TCPL, ferroviaire, routier et aérien sont effectuées principalement pour le transport de personnes, tandis que le transport de marchandises est dominant pour les modes fluvial et maritime. Pour le fluvial, les dépenses d'infrastructures sont relativement importantes. Il est à noter qu'une partie de ces dépenses n'est pas relative aux activités de transport mais à la maintenance des eaux². Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations permettant de distinguer les dépenses relatives à chacune de ces activités. Il faut dès lors garder à l'esprit que les dépenses en infrastructures du mode fluvial présentées dans les CST sont surestimées.

TABLEAU 28 - Dépense totale de transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2005, à prix courants en millions d'euros et en %

	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Dépense totale
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Route	34776	62	17221	31	4118	7	56115
TCPL ^(*)	1444	100	0	0	0	0	1444
Rail	2800	76	430	12	474	13	3704
Fluvial	122	15	320	40	355	45	797
Maritime	9	0	5076	89	594	10	5679
Air	1377	49	888	32	528	19	2793
Total	40528	55	23935	34	6070	9	70532

(*) : Transport en commun public local.



A nouveau, le transport routier est prépondérant, quel que soit l'activité de transport concernée. En effet, les dépenses pour le mode routier représentent 86% des dépenses pour le transport de personnes, 72% du transport de marchandises et 68% des dépenses d'infrastructures.

En ce qui concerne les autres modes, le maritime représente 21% des dépenses pour le transport de marchandises. Le ferroviaire représente 8% des dépenses d'infrastructures et 7% des dépenses pour le transport de personnes. L'aérien compte pour 3% du transport de personnes et le TCPL pour 4%. Toutes les dépenses du TCPL sont consacrées au transport de personnes³.

1. Les dépenses d'infrastructures sont réparties entre le transport de voyageurs et de marchandises lorsque leur usage pour l'un et l'autre est clairement identifié. Lorsque nous ne disposons pas d'information en la matière, ces dépenses ne sont pas réparties entre les deux types de transport.
2. Il s'agit par exemple de travaux visant à réduire le risque d'inondations ou de travaux permettant l'épuration des eaux usées.
3. Par hypothèse, les dépenses publiques d'infrastructures sont attribuées au transport de voyageurs puisqu'elles sont effectuées pour permettre aux sociétés de TCPL de répondre à leur mission de service public : le transport de personnes.

4.2. La dépense courante pour le transport

La dépense courante intérieure pour le transport reprend les dépenses réalisées sur le territoire national par les résidents et les non résidents dans le domaine des transports. Elle comprend les coûts supportés par les ménages pour les services de transport et pour l'utilisation de leurs propres véhicules, les consommations intermédiaires de services de transport des entreprises, ainsi que les dépenses liées à l'utilisation de véhicules appartenant à l'entreprise¹ ainsi que les dépenses d'entretien des infrastructures des gestionnaires privés² et des administrations publiques.

En 2005, la dépense courante s'élève à 51 milliards d'euros. Comme nous allons le voir, le mode routier représente à lui seul 77% de la dépense courante pour le transport.

4.2.1. Evolution de la dépense courante sur la période 1995-2005

Alors que les dépenses totales croient de 18% sur la période 2000-2005, la croissance de la dépense courante totale est de 20% sur cette même période. Elles ont donc plus crû que l'ensemble des dépenses réalisées pour le transport sur cette période. Cette tendance est particulièrement marquée pour les modes routier, ferroviaire, fluvial et maritime. Le TCPL ne connaît en effet qu'une hausse de 6% et l'aérien une diminution de 29%.

TABEAU 29 - Dépense courante pour le transport sur la période 1995-2005 et taux de croissance 2000-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	1995 ^(**)	2000 ^(**)	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Route	31227,26	36960,81	45373,43	18%	23%
TCPL ^(*)	983,78	1099,57	1165,65	12%	6%
Rail	2476,27	2453,86	3087,85	-1%	26%
Fluvial	378,71	407,96	530,90	8%	30%
Maritime	1336,88	2583,84	4173,62	93%	62%
Air	2224,24	4014,74	2853,23	80%	-29%
Total	38627,14	47520,78	57184,68	23%	20%

(*) : Transport en commun public local.

(**) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

4.2.2. Répartition de la dépense courante selon la source de financement

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

Par rapport au financement de la dépense totale, nous observons une plus grande participation des entreprises au financement de la dépense courante, compensée par une moindre intervention des ménages (voir tableaux 20 et 22).

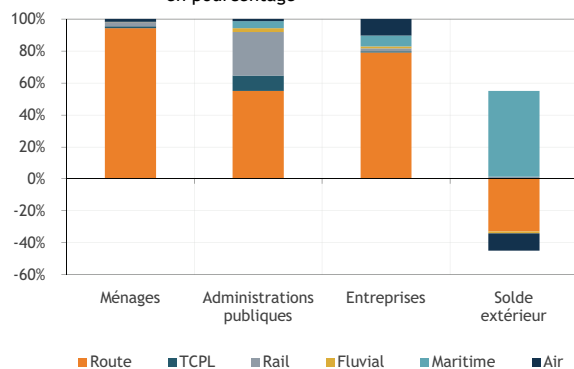
1. Véhicules appartenant à l'entreprise ou loués par elle afin de se fournir à elle-même des services de transport.

2. Il s'agit des sociétés gestionnaires des infrastructures fluviales, maritimes et aériennes, à savoir les ports et aéroports.

TABLEAU 30 - Sources de financement de la dépense courante pour le transport en 2005, à prix courants
 en millions d'euros et en pourcentage

	Consommation finale				Consommation intermédiaire		Solde extérieur		Dépense courant
	Ménages		Administrations publiques		Entreprises				
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Route	20935	46	3925	9	21726	48	-1214	-3	45373
TCPL ^(*)	277	24	690	59	197	17	0	0	1166
Rail	593	19	1934	63	507	16	53	2	3088
Fluvial	53	10	171	32	345	65	-39	-7	531
Maritime	4	0	318	8	1872	45	1980	47	4174
Air	359	13	90	3	2807	98	-403	-14	2853
Total	22221	39	7129	12	27456	48	378	1	57184

(*) : Transport en commun public local.

GRAPHIQUE 9 - Contribution des différents modes de transport à la dépense courante selon les secteurs institutionnels en 2005
 en pourcentage


Source : BFP.

TCPL = Transport en commun public local.

Les entreprises supportent 48% de la dépense courante pour le transport, les ménages 39% et les administrations publiques 12%. La répartition entre les secteurs varie néanmoins sensiblement d'un mode à l'autre. Pour les modes routier, aérien, maritime et fluvial, la dépense courante est principalement le fait des entreprises tandis que pour les modes TCPL et ferroviaire, ce sont les administrations publiques qui réalisent la majeure partie des dépenses courantes.

Le mode routier représente 94% des dépenses courantes de transport des ménages, 55% de celles des administrations publiques et 79% de celles des entreprises. Notons également l'importance du mode

ferroviaire dans les dépenses courantes des administrations publiques (27%) et celle de l'aérien dans les dépenses courantes des entreprises (10%).

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

Dans le cadre du transport routier, les dépenses courantes des ménages sont quasiment exclusivement réservées à l'utilisation de véhicules privés. Les services de transport routier représentent à peine 1% de la consommation finale des ménages. Les entreprises dépensent quant à elles un peu moins de la moitié en services de transport routier pour compte propre (45%) et par conséquent un peu plus de la moitié en services de transport routier pour compte de tiers (55%). Les dépenses courantes des administrations se répartissent, par ordre d'importance, entre les dépenses d'entretien du réseau routier, les dépenses de personnel et les dépenses de police.

En ce qui concerne les TCPL, la dépense courante est principalement le fait des administrations publiques (59%), sous forme de subventions à la production et de compensations pour tarifs sociaux. Les ménages et les entreprises réalisent uniquement des dépenses en services de transport régulier de voyageurs, pour respectivement 24% et 17% de la dépense courante.

Pour le rail, nous observons la même répartition de la dépense courante selon les sources de financement que pour les TCPL. Les administrations publiques en réalisent 63% sous la forme de subventions de fonctionnement. Les ménages et les entreprises réalisent uniquement des dépenses courantes pour acheter des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

La dépense courante pour le fluvial est effectuée par les entreprises pour 63%, dont la grande majorité correspond à des dépenses en services de transport fluvial pour compte de tiers. Les administrations publiques effectuent des dépenses courantes pour la gestion du réseau. Ces dépenses correspondent pour une grande partie à des dépenses de personnel et à des dépenses d'entretien des infrastructures fluviales¹. Quant aux ménages, leurs dépenses courantes correspondent en quasi-totalité à des dépenses d'utilisation de bateaux de plaisance privés².

Dans le cadre du transport maritime, la quasi totalité de la dépense courante des entreprises est consacrée au transport pour compte de tiers. Les dépenses courantes des ménages sont faibles. Les dépenses courantes des administrations sont relativement importantes car elles comprennent les dépenses d'entretien des voies d'entrée aux ports (dragage). Notons l'importance du solde extérieur pour le transport maritime de marchandises (plus de 35% de la dépense courante pour ce mode).

La dépense courante pour le mode aérien est effectuée dans sa plus grande partie par les entreprises, principalement sous la forme de dépenses pour les services de transport aérien pour compte de tiers. Le solde extérieur de l'aérien se chiffre à 14% de la dépense totale.

4.2.3. Répartition de la dépense courante par type de transport et infrastructure

Le transport de personnes représente un peu plus de la moitié des dépenses courantes pour le transport, le transport de marchandises 37% et les infrastructures 6%. En matière de dépense courante, les dépenses d'infrastructures correspondent aux dépenses d'entretien et de maintenance des réseaux et infrastructures de transport.

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

Nous constatons également l'importance des dépenses consacrées à la gestion des infrastructures pour le ferroviaire, l'aérien et le fluvial³, respectivement 15%, 18% et 34% de la dépense courante.

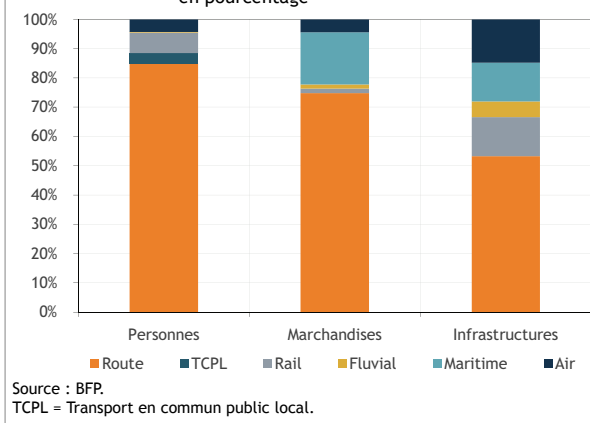
TABEAU 31 - Dépense courante pour le transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2005, à prix courants
en millions d'euros et en %

	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Dépense courante
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Route	27932	62	15631	34	1811	4	45373
TCPL ^(*)	1166	100	0	0	0	0	1166
Rail	2310	75	323	10	455	15	3088
Fluvial	57	11	295	56	179	34	531
Maritime	6	0	3718	89	449	11	4174
Air	1429	50	919	32	505	18	2853
Total	32899	58	20886	37	3400	6	57185

(*) : Transport en commun public local.

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

GRAPHIQUE 10 - Contribution des différents modes de transport à la dépense courante selon la finalité de la dépense en 2005 en pourcentage



La répartition de la dépense courante entre le transport de voyageurs, le transport de marchandises et les infrastructures montre également la prépondérance du mode routier. En effet, ce dernier représente 85% des dépenses courantes pour le transport de personnes, 75% des dépenses courantes pour le transport de marchandises et 53% des dépenses d’entretien des infrastructures.

Le mode TCPL correspond à 4% des dépenses courantes pour le transport de personnes, l’aérien à 4% et le ferroviaire à 7%. Ce dernier mode compte aussi pour 13% des dépenses d’entretien des infrastructures. Quant au transport maritime, il représente 18% des dépenses courantes pour le transport de marchandises.

4.3. La dépense en capital pour le transport

La dépense en capital se compose des dépenses d’investissements des agents résidents en matière de transport. Il s’agit des dépenses en capital des ménages, correspondant aux achats de véhicules et à la construction de garages par ce secteur¹. La dépense en capital reprend également les dépenses d’investissements des entreprises productrices de services de transport pour compte de tiers ou pour compte propre, ainsi que les dépenses d’investissement en infrastructures des gestionnaires privés et des administrations publiques.

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

La dépense en capital brute s’élève à un peu plus de 16 milliards d’euros en 2005. Cela correspond environ à près de 23% de la dépense totale pour le transport. Encore une fois, nous constatons que les dépenses liées au mode routier sont prépondérantes.

4.3.1. Evolution de la dépense en capital sur la période 1995-2005

Les dépenses en capital brute ont évolué moins rapidement que les dépenses totales entre 2000 et 2005. En effet, alors que le taux de croissance de la dépense totale est de 18%, celui de la dépense en capital brute s’élève à 13%. Cette évolution est plus marquée pour les modes routier, fluvial et aérien qui présente une hausse inférieure à celle de la dépense en capital brute pour l’ensemble des transports (négatif dans le cas de l’aérien).

1. Les dépenses en construction de garages des ménages n’ont pu être identifiées. Une estimation de ces dépenses est néanmoins reprise au sein de la dépense courante des ménages sous la forme de location de garage imputée.

TABLEAU 32 - Dépense en capital brute pour le transport sur la période 1995-2005 et taux de croissance 2000-2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	1995*	2000*	2005	Différence (%) 1995-2000	Différence (%) 2000-2005
Route	7935,32	10839,05	11462,87	37%	6%
TCPL ^(*)	374,36	406,53	491,69	9%	21%
Rail	1240,33	1415,81	1575,02	14%	11%
Fluvial	224,97	266,51	290,24	18%	9%
Maritime	309,08	391,13	1806,86	27%	362%
Air	532,52	686,01	160,82	29%	-77%
Total	10616,77	14005,04	15787,50	32%	13%

(*) : Transport en commun public local.

(**) : Calculs propres du BFP sur la base du Planning Paper 106 et d'informations plus récentes.

4.3.2. Répartition de la dépense en capital selon la source de financement

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

En 2005, la dépense en capital est supportée à plus de 79% par les usagers des infrastructures, à savoir les entreprises et les ménages, qui se partagent cette dépense (respectivement 47% et 32%). Les ménages réalisent des dépenses en capital pour les modes routier, fluvial et aérien. Pour la route, la dépense en capital des ménages représente environ 43% de cette dépense. Le financement de la dépense en capital par les entreprises est très important pour les modes de transport, maritime et TCPL.

Quant aux gestionnaires des infrastructures, leur dépense en capital compte pour 21% de la dépense en capital, et ce sont les administrations publiques qui en supportent la quasi totalité. En réalité, les gestionnaires privés ne sont présents que dans trois modes de transport, le fluvial, le maritime et l'aérien. Dans le cadre du transport fluvial, leurs dépenses en capital sont extrêmement faibles (seulement 1,7 millions d'euros). Par contre, pour le mode aérien, les gestionnaires privés supportent 73% des dépenses en capital. Quant aux administrations publiques, leurs interventions sont supérieures à 50% de la dépense en capital pour le transport fluvial et de 37% pour le TCPL.

TABLEAU 33 - Sources de financement de la dépense en capital brute pour le transport en 2005, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	Usagers des infrastructures				Gestionnaires d'infrastructures				Dépense en capital brute Mio €
	Ménages		Entreprises		Entreprises		Administrations publiques		
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	
Route	4932	43	4119	36	0	0	2412	21	11463
TCPL ^(*)	0	0	309	63	0	0	184	37	493
Rail ^(**)	0	0	1266	80	0	0	309	20	1575
Fluvial	64	22	49	17	2	1	175	60	290
Maritime	0	0	1600	89	64	4	143	8	1807
Air	2	1	33	21	117	73	9	6	161
Total	4998	32	7377	47	183	1	3231	20	15788

(*) : Pour le transport en commun public local (TCPL), les sociétés STIB, TEC et De Lijn sont considérées comme des entreprises utilisatrices du réseau.

(**) : Pour le transport ferroviaire, les entreprises concernées sont la SCNB, la SNCB-Holding et Infrabel, gestionnaires d'infrastructures. Les dépenses en capital étant calculée à partir des Tableaux emplois-ressources, il n'est cependant pas possible de distinguer les dépenses effectuées par ces entreprises. Dès lors, celles-ci seront reprises dans les dépenses des entreprises en tant qu'usager des infrastructures.

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

Dans le cadre du mode routier, la dépense en capital brute des ménages concerne principalement l'achat de voitures. Les investissements des entreprises sont effectués pour $\frac{1}{5}$ pour le transport pour compte de tiers et

pour $\frac{4}{5}$ pour le transport pour compte propre. Les dépenses en capital des administrations publiques sont consacrées quasi exclusivement aux infrastructures routières.

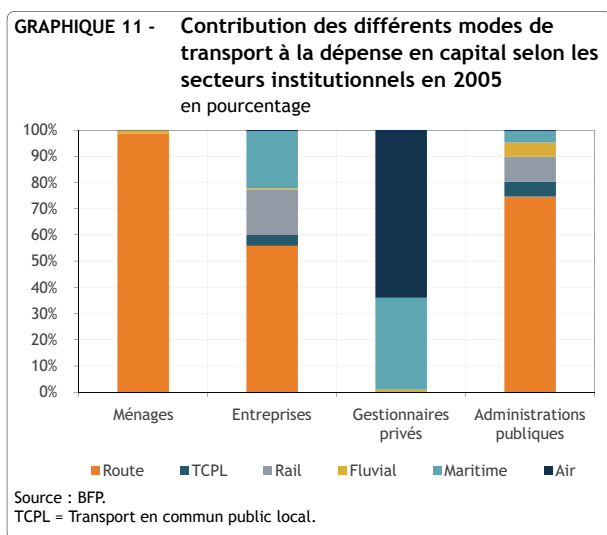
La dépense en capital des sociétés TEC, STIB et De Lijn représente la majeure partie de la dépense en capital pour le TCPL. Ces sociétés consacrent la majorité de leurs investissements en matériel de transport. Les administrations réalisent à la fois des investissements directs et des transferts en capital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

Pour le mode ferroviaire, les nouvelles entreprises ex-SNCB réalisent 80% des investissements. Les administrations investissent à la fois en infrastructures ferroviaires et en matériel roulant ferroviaire.

En ce qui concerne la dépense en capital du fluvial, les administrations en effectuent plus de la moitié, via des investissements dans les ports fluviaux et les voies navigables intérieures¹. Il s'agit d'investissements et de subventions régionales et européennes. Le solde de la dépense en capital pour le fluvial se répartit équitablement entre les ménages et les entreprises, sous forme principalement de produits de la construction navale. Pour l'année 2005, le transport pour compte de tiers représente la quasi-totalité des investissements réalisés par les entreprises.

En 2005, les dépenses d'investissements maritimes incombent principalement aux entreprises, plus particulièrement dans le cadre du transport pour compte de tiers. Le gouvernement flamand et les gestionnaires privés réalisent eux aussi des investissements considérables pour l'infrastructure maritime.

Pour le mode aérien, les gestionnaires privés effectuent la majorité des dépenses en capital, quasi essentiellement pour le transport aérien pour compte de tiers. BIAC et Belgocontrol réalisent à elles seules la moitié de ces investissements. L'autre moitié de ceux-ci est consacrée à des investissements dans les aéroports régionaux wallons. La part des dépenses en capital des ménages et des administrations dans le cadre du transport aérien est minime.



Quelle que soit la source de financement de la dépense en capital, le mode routier est prépondérant. Il représente 99% de la dépense en capital des ménages, 56% de celle des entreprises utilisatrices du réseau routier et 75% des dépenses d'investissements des administrations publiques. Il n'y a pas d'entreprises privées chargées de gérer les infrastructures pour ce mode ; cette tâche étant sous l'entière responsabilité des administrations publiques.

Le mode TCPL représente quant à lui 4% des dépenses en capital des entreprises utilisatrices des infrastructures (via les dépenses des sociétés TEC, De Lijn et STIB) et 6% des dépenses d'investissement des administrations. La part du transport ferroviaire représente, quant à elle, 10% de la dépense en capital des administrations. D'autre part, les administrations publiques consacrent respectivement 4% et 5% de leur dépense en capital au mode maritime et fluvial.

roviaire représente, quant à elle, 10% de la dépense en capital des administrations. D'autre part, les administrations publiques consacrent respectivement 4% et 5% de leur dépense en capital au mode maritime et fluvial.

1. Pour rappel, les dépenses d'infrastructures fluviales ne concernent pas exclusivement les activités de transport mais également les investissements en matière de gestion des eaux. Ces deux fonctions étant indissociables pour les rivières et canaux, il est impossible de distinguer les dépenses qui leur sont liées.

L'aérien représente 64% de la dépenses en capital des sociétés privées gestionnaires des infrastructures (les aéroports) et le maritime 35% (les ports maritimes). Ce dernier mode équivaut également à presque 22% de la dépense en capital des entreprises utilisatrices des infrastructures.

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

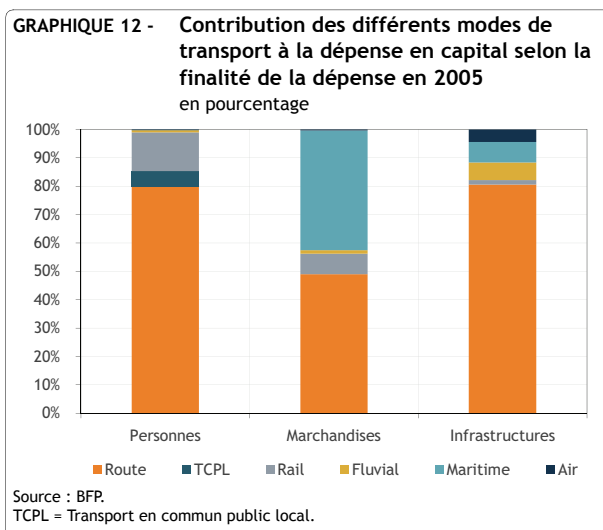
Le transport de personnes représente 58% de la dépense en capital de transport en 2005. La dépense en capital consacrée au transport de marchandises et la dépense en capital liée aux infrastructures représentent respectivement 24% et 18%. Les investissements consentis dans le domaine des transports sont donc concentrés sur le transport de voyageurs, et plus spécifiquement sur le transport routier de voyageurs.

Les dépenses en capital du mode TCPL sont totalement dédiées au transport de voyageurs. C'est aussi à cette finalité que sont dédiées la majeure partie des dépenses pour les modes routier et ferroviaire. La dépense en capital des modes de transport fluvial et aérien est fortement dirigée vers les dépenses d'investissements en infrastructures. La dépense en capital du mode de transport maritime est quant à elle consacrée principalement au transport de marchandises.

TABEAU 34 - Dépense en capital brute pour le transport par type de transport et dépenses d'infrastructures en 2005, à prix courants
en millions d'euros et en %

	Personnes		Marchandises		Infrastructures		Dépense en capital brute Mio €
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	
Route	7304	64	1852	16	2307	20	11463
TCPL ^(*)	493	100	0	0	0	0	493
Rail	1254	80	274	17	47	3	1575
Fluvial	66	23	48	16	177	61	290
Maritime	3	0	1597	88	207	11	1807
Air	23	14	12	8	126	78	161
Total	9141	58	3783	24	2863	18	15788

(*) : Transport en commun public local.



La dépense en capital répartie selon la finalité (transport de personnes, transport de marchandises ou infrastructures) montre une nouvelle fois la dominance du mode routier par rapport aux autres modes. En ce qui concerne la dépense en capital pour le transport de personnes, le mode routier en représente 80%, le TCPL 5%. La dépense en capital pour le transport de marchandises correspond principalement au mode routier (49%) ; le transport maritime en représente 42%. En ce qui concerne les dépenses d'infrastructures, le mode routier en représente la plus grande partie (81%) ; les modes fluvial et maritime comptent pour environ 6 et 7% chacun, l'aérien pour environ 4%.

4.4. Les taxes et redevances liées au transport

Cette section reprend l'ensemble des taxes et redevances liées au transport et perçues par les pouvoirs publics. Ces informations sont tout d'abord présentées selon le secteur institutionnel qui les paie et ensuite selon le type de transport (transport de marchandises, transport de voyageurs et dépenses d'infrastructures) auquel ces taxes se rapportent. Ces taxes sont réparties en deux catégories, d'une part la TVA supportée par les agents¹, et d'autre part l'ensemble des autres taxes et redevances payées par les secteurs institutionnels dans le cadre des transports. Ce dernier poste est composé d'éléments très diversifiés et propres à chaque mode de transport².

Par ailleurs, précisons que les taxes, droits et redevances liés aux transports qui ne sont pas prélevés pour financer des administrations publiques ne sont pas repris ici³.

Pour rappel, les CST ne reprennent pas les coûts externes des transports. Il s'agit de coûts engendrés par les usagers des transports mais non supportés par eux. Ces coûts concernent principalement la santé, la congestion et l'environnement.

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

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

Le tableau 35 présente les taxes et redevances payées par les différents secteurs institutionnels, par type de taxe et par mode de transport en 2005.

TABEAU 35 - Taxes et redevances liées au transport en 2005 par secteur institutionnel, à prix courants
en millions d'euros et en pourcentage

	TVA			Autres taxes et redevances				Total taxes et redevances				
	Ménages	Entre-prises	AP ^(**)	Total	Ménages	Entre-prises	AP ^(**)	Total	Ménages	Entre-prises	AP ^(**)	Total
Route	3221	308	482	4001	4694	2431	0	7125	7905	2739	482	11127
TCPL ^(*)	16	2	0	18	0	0	0	0	16	2	0	18
Rail	34	4	0	37	0	0	0	0	34	4	0	37
Fluvial	19	0	36	55	0	1	0	1	20	1	36	57
Maritime	0	0	40	40	0	67	0	67	0	67	40	107
Air	2	26	1	29	3	3	0	6	5	29	1	35
Total	3291	341	559	4191	4698	2501	0	7200	7979	2842	559	11380
%	29	3	5	37	41	22	0	63	70	25	5	100

(*) : Transport en commun public local.

(**) : Administrations publiques.

La TVA représente environ 37% des recettes publiques issues des activités de transport, et les autres taxes 63%.

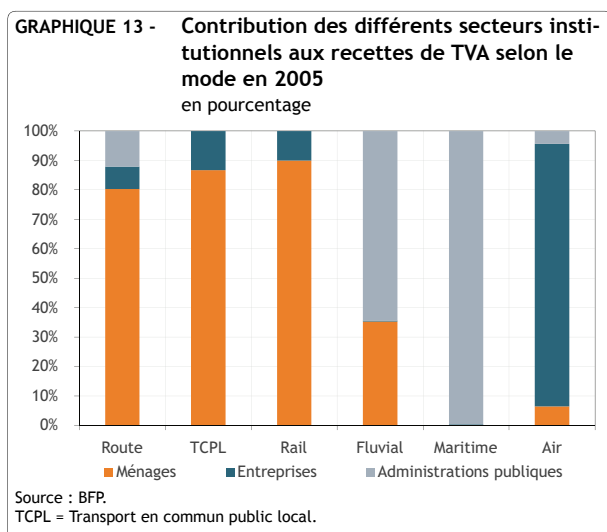
Le mode routier présente les montants les plus conséquents en matière de taxes et redevances. Ce dernier compte pour 98% de l'ensemble des taxes et redevances payées dans le cadre des transports. Les modes maritime et fluvial contribuent chacun à hauteur de 1% aux taxes des transports.

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

2. Pour le mode routier, il s'agit par exemple aussi bien des taxes de mise en circulation, des taxes sur les autoradios et des accises sur les carburants que des amendes pour infraction de roulage ou des suppléments au montant des primes d'assurance automobile. Pour le mode aérien, ce poste comprend, entre autres, les taxes de mise en circulation des aéronefs, les redevances pour les certificats de navigabilité ou pour participer aux examens de pilote privé ou professionnel...

3. Par exemple, les droits d'inscription aux examens du permis de conduire routier prélevés par le GOCA ne sont pas repris ; ni les taxes « en route » prélevées par Eurocontrol auprès des usagers des voies aériennes belges.

Les ménages supportent la majeure partie des taxes sur les transports. Les taxes et redevances payées par ce secteur représentent 70% des taxes et redevances de transport en 2005, viennent ensuite les entreprises (25%) puis les administrations publiques (5%). Les administrations ne supportent que de la TVA non déductible¹.



Pour rappel, les entreprises contribuent le plus à la dépense totale, à hauteur de 46%, contre 39% pour les ménages. Le poids de la fiscalité ne suit pas la répartition de la dépense totale entre les secteurs institutionnels. Plus concrètement, les ménages supportent une taxation plus lourde par unité de dépense totale que les entreprises.

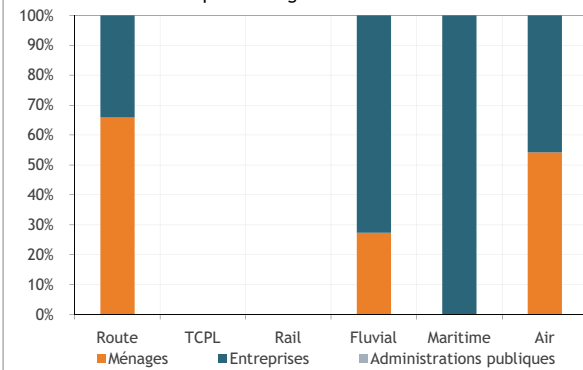
La TVA se répartit comme suit entre les secteurs institutionnels : 78% pour les ménages, 8% pour les entreprises et 16% pour les administrations publiques. La TVA déboursée par les entreprises est généralement déductible, ce qui explique la faiblesse des dépenses de TVA des entreprises.

Rappelons cependant que pour certaines entreprises, la déductibilité de la TVA n'est pas permise, c'est le cas des administrations publiques² et de la plupart des associations (culturelles, sportives, politiques,...). D'autre part, pour certains produits, la déductibilité est limitée. En matière de transport, cette dernière réglementation vise principalement les achats de voitures de société et les consommations intermédiaires qui y sont liées (carburant, entretien, assurance...). Notons cependant que les voitures servant au transport rémunéré de voyageurs ne sont pas concernées par la limitation de la déductibilité. Les entreprises de la branche transport routier ne sont donc pas visées par cette mesure³. Cette limitation de la déductibilité de la TVA implique un taux moyen de TVA non déductible sur les voitures personnelles nettement plus élevé que sur les autres véhicules routiers. La TVA non déductible sur le matériel de transport des modes non routiers est quant à elle extrêmement faible. Ceci s'explique une nouvelle fois par les particularités de la réglementation TVA en matière de transport. En effet, alors que les achats de voitures sont soumis à une limitation de la déductibilité de la TVA, les achats de bateaux, avions et matériel ferroviaire sont généralement exonérés de TVA.

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

1. 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.
2. Comme nous l'avons expliqué, les dépenses de services de transport et de matériel de transport pour compte propre des administrations sont reprises au compte des entreprises.
3. Pour plus de détails sur la législation fiscale en matière de transport, voir annexe 7.6.

GRAPHIQUE 14 - Contribution des différents secteurs institutionnels aux recettes autres que la TVA selon le mode en 2005 en pourcentage



Source : BFP.
TCPL = Transport en commun public local.

La TVA se rapporte pour 95% au transport routier, pour 1% pour chacun des autres modes de transport.

Quant aux autres taxes, elles sont supportées par les ménages pour 65% et pour 35% par les entreprises. Comme nous l’avons préalablement expliqué, aucune taxe autre que la TVA n’est portée au compte des administrations publiques. Ces autres taxes sont donc réparties uniquement entre les ménages et les entreprises. A nouveau, ces taxes se concentrent fortement sur le transport routier.

En ce qui concerne les taxes autres que la TVA, les entreprises en assument la totalité dans le cadre du transport maritime, 70% pour le transport fluvial et 50% dans l’aérien¹.

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

Dans le cas du transport routier, ce sont les ménages qui assument la majeure partie des autres taxes routières, avec 66%, contre 34% pour les entreprises. Les accises sur les carburants représentent près de 61% des taxes routières autres que la TVA, la taxe de circulation 19%. Notons que pour les modes non routiers, les accises sur les carburants sont réduites, voir inexistantes. Les transporteurs routiers professionnels bénéficient néanmoins de réductions d’accises sur leurs consommations de carburants. Les ménages et les entreprises supportent donc les accises principalement pour le mode routier, sur l’utilisation des voitures privées et des voitures de société.

4.4.2. Répartition des taxes et redevances par type de transport et infrastructure

Les taxes et redevances liées au transport s’appliquent principalement au transport de personnes. En effet, 84% des taxes et redevances sur le transport sont appliquées au transport de personnes. Elles touchent ensuite le transport de marchandises (11%) et les infrastructures (5%).

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

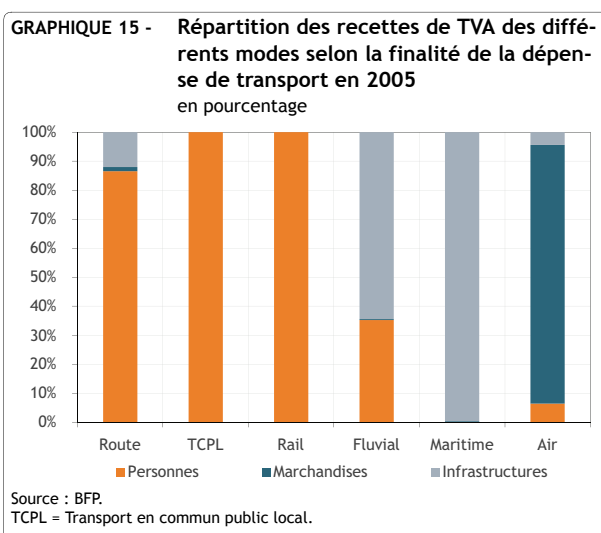
1. Pour rappel, par hypothèse, les taxes fluviales autres que la TVA supportée par les ménages concernent les bateaux de plaisance fluviaux mais également les bateaux de plaisance en mer. Ceci explique pourquoi il n’y a pas de taxes maritimes au compte des ménages.

TABLEAU 36 - Taxes et redevances liées au transport en 2005 par type de transport, à prix courants
en millions d'euros

	TVA				Autres taxes et redevances				Total taxes et redevances			
	Pers.	March.	Infrastr.	Total	Pers.	March.	Infrastr.	Total	Pers.	March.	Infrastr.	Total
Route	3462	57	482	4001	6005	1120	0	7125	9468	1177	482	11127
TCPL ^(*)	18	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	18
Rail	37	0	0	37	0	0	0	0	37	0	0	37
Fluvial	19	0	36	55	0	1	0	1	20	1	36	57
Maritime	0	0	40	40	0	67	0	67	0	67	40	107
Air	2	26	1	29	3	3	0	6	5	29	0	35
Total	3539	83	559	4181	6009	1191	0	7200	9548	1274	559	11380
%	31	1	5	37	53	10	0	63	84	11	5	100

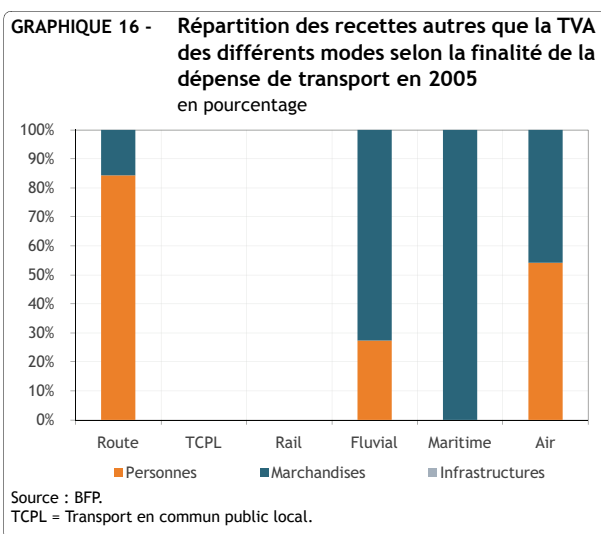
(*) : Transport en commun public local.

Les taxes et redevances sur le transport de marchandises ne concernent quasiment que le transport routier, il en est de même pour le transport de personnes (99% pour la route). En matière de taxes sur les infrastructures, elles ne concernent que le transport routier, fluvial et maritime.



En 2005, la TVA se répartit comme suit : 84% pour le transport de personnes, 2% pour le transport de marchandises et 14% sur les infrastructures. Malgré le taux préférentiel de TVA appliqué aux services de transport de personnes (entre 0%¹ et 6% selon les modes) comparativement aux services de transport de marchandises (21%), la TVA est nettement plus importante pour le transport de personnes. Ceci s'explique par la faible part des dépenses de services de transport de personnes (pour compte de tiers) comparativement aux dépenses de transport de personnes pour compte propre. Ces dépenses de transport de personnes pour compte propre sont quant à elles parfois soumises à une législation fiscale nettement moins favorable que pour le

transport de marchandises, comme nous l'avons expliqué pour les voitures de société (déductibilité de la TVA limitée).



Les autres taxes se répartissent de la manière suivante : 84% pour le transport de personnes et 16% pour le transport de marchandises. Certaines de ces taxes sont spécifiques au transport de personnes, comme la cotisation de solidarité sur les voitures de société, d'autres se réfèrent essentiellement au transport de marchandises, comme l'Eurovignette. La dominance du mode routier et l'importance du parc de voitures personnelles (en nombre et en valeur) implique la part élevée des autres taxes sur le transport de personnes, même si bon nombre des prélèvements routiers s'appliquent tout autant aux véhicules utilitaires qu'aux véhicules pour le transport de personnes.

1. Transports maritime et aérien de passagers.

5. Conclusions

Les comptes satellites des transports évaluent la dépense totale de transport à 70,5 milliards d'euros en 2005. La dépense courante représente environ 4/5 de la dépense totale, soit 57,2 milliards d'euros, contre 15,8 milliards pour la dépense en capital brute et 2,4 milliards pour la consommation de capital fixe. 80% de la dépense totale sont consacrés au transport routier.

Tous modes confondus, les entreprises effectuent 46% de la dépense totale, les ménages 39% et les administrations 15% (les 1% restants correspondent au solde extérieur en matière de transport).

Au sein du mode routier, cependant, les ménages réalisent 46% de la dépense totale pour ce mode, essentiellement pour l'utilisation et l'achat de véhicules privés. Les dépenses des entreprises comptent pour 45% de la dépense totale du mode routier, dont un peu moins de la moitié concerne le transport pour compte propre. Quant aux administrations, leurs dépenses d'entretien et d'investissement en infrastructures routières représentent 11% de la dépense totale pour la route.

La répartition de la dépense totale de transport selon la finalité montre l'importance du transport de personnes. Les dépenses pour ce type de transport équivalent à 57% de la dépense totale, les dépenses pour le transport de marchandises 34% et pour les infrastructures 9%. Ce sont essentiellement les administrations publiques qui assument les dépenses d'infrastructures. Les gestionnaires privés interviennent également dans le cadre des modes fluvial, maritime et aérien.

Quant aux taxes issues des transports, elles rapportent 11,4 milliards d'euros aux pouvoirs publics, quasiment uniquement via le mode routier. La TVA représente 37% de l'ensemble des taxes ; les taxes autres que la TVA 63%.

Ce sont les ménages qui en assument la majeure partie, avec 70% de l'ensemble des taxes de transport. Les entreprises supportent 25% de ces taxes et les administrations 5%. Ce dernier poste correspond uniquement à de la TVA sur les dépenses d'entretien et d'investissement en infrastructures des administrations publiques.

Le transport de personnes génère quant à lui 84% des taxes contre seulement 11% pour le transport de marchandises et 5% pour les infrastructures. Pour ces dernières, il s'agit de TVA non déductible.

En ce qui concerne l'évolution des dépenses de transport pour les années 1995, 2000 et 2005, la dépense totale a connu une augmentation de 18% entre 2000 et 2005, soit un pourcentage inférieure à la croissance du PIB sur la même période. Les dépenses pour ce secteur augmentent donc moins rapidement que durant la période 1995-2000 (25%) où elles avaient connu un accroissement supérieur à celui du PIB. La dépense courante croît de 20% entre 2000 et 2005 (23% entre 1995 et 2000). Contrairement à la période 1995-2000, elle présente un taux de croissance entre 2000 et 2005 supérieur à la dépense totale. La dépense en capital brute, quant à elle, croît de 13% entre 2000 et 2005. Elle connaît une moindre augmentation que la dépense totale alors qu'elle avait augmenté de 32% sur la période 1995-2000, soit bien plus que la dépense totale.

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

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.
- Braibant M. (août 1993), « *Les comptes satellites* », Insee documents de travail, n° D 9304.
- 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 (2001), « *Le compte satellite des transports* ».
- Direction générale Statistique et Information Economique (2006), *Enquête sur le Budget des Ménages 2000-2008*, http://statbel.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/marche_du_travail_et_conditions_de_vie/budget_des_menages.jsp.
- Institut des Comptes Nationaux, *Comptes des administrations publiques 2005*.
- Institut des Comptes Nationaux (2001), *Comptes nationaux 2000 – SEC 1995, comptes détaillés et tableaux*, Bruxelles.
- Institut des Comptes Nationaux/Banque Nationale de Belgique (2005), *Tableaux ressources-emplois 2005*, Version détaillée, usage interne.
- Ministère des Finances, Service d'études et de documentation (2005), *Mémento fiscal*.
- 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.

7. Annexes

7.1. Lexique

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

- Accises : impôts indirects perçus sur la consommation de certains produits, tels les carburants.
- Administrations publiques (AP) : le secteur des administrations publiques regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale est de produire des services non marchands ou d'effectuer des opérations de redistribution du revenu.
- Compte satellite : ensemble des données visant à décrire une activité ou un secteur d'activité. Un compte satellite a pour objectif d'étendre la capacité analytique de la comptabilité nationale pour les domaines qui y sont partiellement représentés. Il doit être considéré comme une annexe aux comptes nationaux, présentant une information plus détaillée sur le domaine étudié.
- Consommation de capital fixe (CCF) : dépréciation normale et prévisible subie par le capital. Au sein des comptes satellites, cette dépréciation touche toutes les dépenses d'investissement : matériel et infrastructures.
- Consommation finale (CF) : la consommation finale représente la valeur des biens et des services utilisés pour la satisfaction directe des besoins humains, que ceux-ci soient individuels (consommation finale des ménages) ou collectifs (consommation finale de services non marchands par les administrations publiques et privées).
- Consommation intermédiaire (CI) : La consommation intermédiaire représente la valeur des biens, autres que les biens de capital fixe, et des services marchands consommés dans le processus de production.
- Dépense courante (DC) : la somme de la consommation finale des ménages et des administrations publiques et de la consommation intermédiaire des entreprises.
- Dépense en capital (DK) : la somme de la formation brute de capital fixe (FBKF) et de transferts en capital. Dans le présent domaine d'analyse, la formation brute de capital fixe se définit comme les dépenses d'investissement relatives au matériel et aux infrastructures de transport diminuées de toutes les cessions réalisées. En ce qui concerne les transferts, ils ont trait aux investissements dans le domaine des transports mais n'incluent pas les financements accordés en vue de financer la formation brute de capital fixe. La FBKF comprend notamment :
 - les biens durables neufs achetés sur le marché ou produits pour compte propre par les unités productrices (matériel de transport, machines et autres biens d'équipement ; bâtiments civils non résidentiels, autres ouvrages de génie civil; ...);
 - les biens durables d'occasions nets des cessions de biens de capital existants ;
 - les dépenses d'entretien (hors entretien courant) visant à prolonger la durée de vie, ou à améliorer la capacité de production d'un bien de capital.
- Fiscalité : l'ensemble des recettes fiscales perçues. Dans le cas des activités de transport, il s'agit tout aussi bien de taxes perçues à la suite de l'utilisation qu'à la suite de la prestation de services de transport.
- Intérieur : toutes les données statistiques intérieures sont mesurées à l'intérieur d'un territoire donné, quelle que soit la nationalité des différents agents, qu'ils résident ou non sur le territoire national.
- National : toutes les données statistiques nationales font référence à la nationalité. Toute mesure statistique effectuée selon ce concept englobe des données nationales sans référence aucune au lieu de transaction.
- Ménages : le secteur des ménages regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale consiste à consommer et, éventuellement, à produire dans le cadre d'une entreprise individuelle.

- Secteur institutionnel : un secteur institutionnel est un ensemble d'unités institutionnelles qui ont un comportement économique analogue. L'ensemble des unités économiques résidentes est regroupé en cinq secteurs institutionnels : sociétés non financières, sociétés financières, administrations publiques, ménages, institutions sans but lucratif au service des ménages (ISBLSM). Le reste du monde est un ensemble de comptes permettant de retracer les relations entre l'économie nationale et les unités non résidentes. Il ne constitue pas un secteur institutionnel.
- Services auxiliaires de transport : services logistiques tels la manutention, l'entreposage, etc.
- Services d'entreposage : services permettant d'entreposer des stocks et offrant généralement un système de gestion directe de ceux-ci.
- Services de manutention : ensemble des services permettant de déplacer la marchandise.
- SRWT : Société Régionale Wallonne de Transport. Elle coordonne l'activité de transport en commun public local en Wallonie en chapeautant les TEC Hainaut, Charleroi, Namur-Luxembourg, Liège-Verviers, Brabant Wallon.
- Tableaux emplois-ressources (TER) : ensemble de données capitales pour la comptabilité satellite. Ils sont compilés par l'Institut des Comptes Nationaux et sont utilisés comme base à l'élaboration des tableaux input-output. « Les TER sont des matrices fournissant une description détaillée des processus de production intérieure et des transactions en produits de l'économie nationale par branche d'activité et par produits »¹. Les données provenant des TER sont mesurées sur base du concept de territorialité.
- Taxe de mise en circulation : taxe due pour tous les véhicules routiers, bateaux et avions circulant sur la voie publique. Elle est due lors de la première mise en usage du véhicule routier par l'agent propriétaire du véhicule.
- TEC : sociétés de transport en commun public local de voyageurs en Wallonie. Il existe 5 entités provinciales : TEC Brabant-Wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers et TEC Namur-Luxembourg.
- Transport aérien : transport s'effectuant par voies aériennes dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les aéroports dont les liens juridiques et financiers avec l'administration publique sont variables.
- Transport en commun public local : transport en commun de voyageurs assuré par des sociétés dépendant des administrations publiques. Ces sociétés offrent un service de transport assurant un rayonnement local. Les infrastructures utilisées sont les infrastructures routières ainsi que les infrastructures propres aux réseaux.
- Transport ferroviaire : service de transport assuré sur rail (exception faite du transport en commun public local) et dont les activités s'étendent aux niveaux national et international.
- Transport fluvial : transport réalisé sur voies fluviales dont les fournisseurs d'infrastructures sont représentés par les ports et pas les Régions. Les ports gèrent les infrastructures portuaires et les Régions les voies fluviales.
- Transport maritime : service de transport s'effectuant sur les voies maritimes à partir des ports qui sont les fournisseurs d'infrastructures.
- Transport pour compte de tiers : voir annexe 7.3.
- Transport pour compte propre : voir annexe 7.3.
- Transport routier : ensemble des véhicules utilisant les infrastructures routières à l'exception des véhicules se déplaçant dans le cadre du transport en commun public local.

1. Institut des comptes Nationaux/Banque Nationale de Belgique.

7.2. Tableaux emplois-ressources de l'ICN

Le concept de tableaux emplois-ressources a été créé en 1995 dans le cadre du système européen des comptes nationaux (SEC 1995). Il s'agit de deux matrices reprenant en colonne les branches d'activité et en ligne les produits. Les tableaux emplois-ressources utilisés pour la construction des CST correspondent à une version détaillée des TER. Ces matrices détaillées sont composées de 129 branches d'activité et de 318 produits. Ces tableaux sont compilés par la BNB et avalisés par l'Institut des Comptes Nationaux ; ils sont exclusivement destinés à un usage interne.

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

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

En plus de ces deux matrices, il existe un volet « investissements », présenté sous la même forme (129 colonnes et 318 lignes), qui reprend les dépenses d'investissements selon le produit et la branche d'activité.

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

TABLEAU 37 - Structure simplifiée du tableau emplois
version détaillée pour usage interne

	Branches d'activités (129 colonnes)	Σ
Produits (318 lignes)	Consommation intermédiaire par produit et par branche d'activité	
Σ		

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

TABLEAU 38 - Structure simplifiée du tableau ressources
version détaillée pour usage interne

	Branches d'activités (129 colonnes)	Σ
Produits (318 lignes)	Production par produit et par branche d'activité	
Σ		

7.3. Définition du transport pour compte propre

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

Les opérateurs de transport pour compte propre entre Etats membres de l'Union Européenne doivent répondre à plusieurs conditions¹ :

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

1. Source : Fédération des entreprises de Belgique.

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

7.4. 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.

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

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 entreprises¹ peuvent déduire la TVA sur leurs consommations intermédiaires et sur leurs investissements utilisés dans leur processus de production. En d'autres termes, seule la valeur ajoutée est taxée. La TVA correspond à un pourcentage du prix de vente qui varie en fonction de la nature du bien ou service échangé.

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

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

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 2005, il y a quatre taux de TVA : 0%, 6%, 12% et 21%. Dans le domaine des transports, les taux de TVA utilisés sont le taux de 6% pour le transport de personnes et le taux de 21% en 2005 pour les autres biens et services « transport ».

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

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

Les accises

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

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

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

- pour les carburateurs utilisés comme carburants pour la navigation aérienne et l'aviation de tourisme privée – jusqu'au 31 décembre 2006 ;
- 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 2006 ;
- 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 2006.

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 l'année 2005, 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.

7.5. Liste des abréviations

Air	: Aérien
AED	: Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale
AWV	: Administratie Wegen en Verkeer (Vlaamse Gemeenschap)
BATC	: Brussels Airport Terminal Company
BFP	: Bureau fédéral du Plan
BIAC	: Brussels International Airport Company
BNB	: Banque Nationale de Belgique
BSCA	: Brussels South Charleroi Airport
CCF	: Consommation de capital fixe
CF	: Consommation finale
CI	: Consommation intermédiaire
COICOP	: Classification of Individual Consumption According to Purpose
CST	: Comptes satellites des transports
DC	: Dépense courante
DIV	: Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DKb	: Dépense en capital brute
DKn	: Dépense en capital nette
DT	: Dépense totale
EBM	: Enquête sur le budget des ménages
FBKF	: Formation brute de capital fixe
Flu	: Fluvial
ICN	: Institut des Comptes Nationaux
Infras	: Dépenses d'infrastructures
INS	: Institut National des Statistiques
LIN	: Leefmilieu en Infrastructuur (Vlaamse Gemeenschap)
M.L.C.	: Métro Léger de Charleroi
Mar	: Maritime
March	: Transport de marchandises
MET	: Ministère de l'Équipement et des Transports (Wallonie)
OPVN	: Office de Promotion des Voies Navigables
PAC	: Port Autonome de Charleroi
PACO	: Port Autonome du Centre et de l'Ouest
PAL	: Port Autonome de Liège
PAN	: Port Autonome de Namur
Pers	: Transport de personnes
RVA	: Régie des Voies Aériennes
SAB	: Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset
SNCB	: Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPF	: Service public fédéral
SRWT	: Société Régionale Wallonne de Transport
STIB	: Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TCPL	: Transport en commun public local
TEC	: Transport En Commun en Wallonie
TER	: Tableaux emplois-ressources
TVA	: Taxe sur la valeur ajoutée