



B-MOBILITY DAY 8 JUNI 2010

*Perspectives pour le transport et la fiscalité en Belgique:
comparaison intermodale*

*Vooruitzichten voor transport en mobiliteit in België: een
intermodale vergelijking*

D. Gusbin (BFP-FPB)

www.b-mobility.eu





Contenu de la présentation

- Le modèle PLANET
- Les perspectives à LT du transport en Belgique : projection de référence
 - Le transport de personnes
 - Le transport de marchandises
 - Congestion et émissions
 - Comparaison entre taxation et coûts marginaux externes
- Evaluation de l'impact de l'internalisation des coûts externes
 - Quelles taxes?
 - Quels impacts?
 - Conclusions

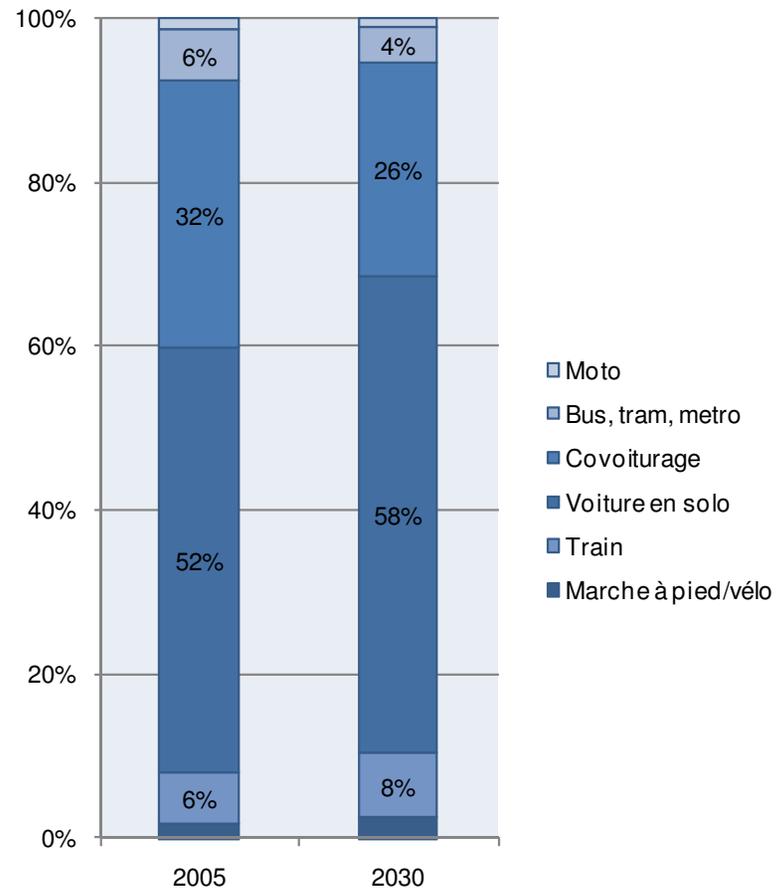


Le modèle PLANET

- Caractéristiques
 - Long terme (horizon de projection: 2030)
 - Modélisation simultanée du transport de personnes et de marchandises
 - Analyses coûts-bénéfices de politiques de transport
 - N'intègre pas de modèle du réseau
- BFP & SPF Mobilité et Transports, *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique: projection de référence*, Planning Paper 107, février 2009
- BFP & SPF Mobilité et Transports, *Analyse de l'impact de différents schémas théoriques d'une taxe routière en Belgique*, Working Paper 14-09, prévu mi-juin 2010

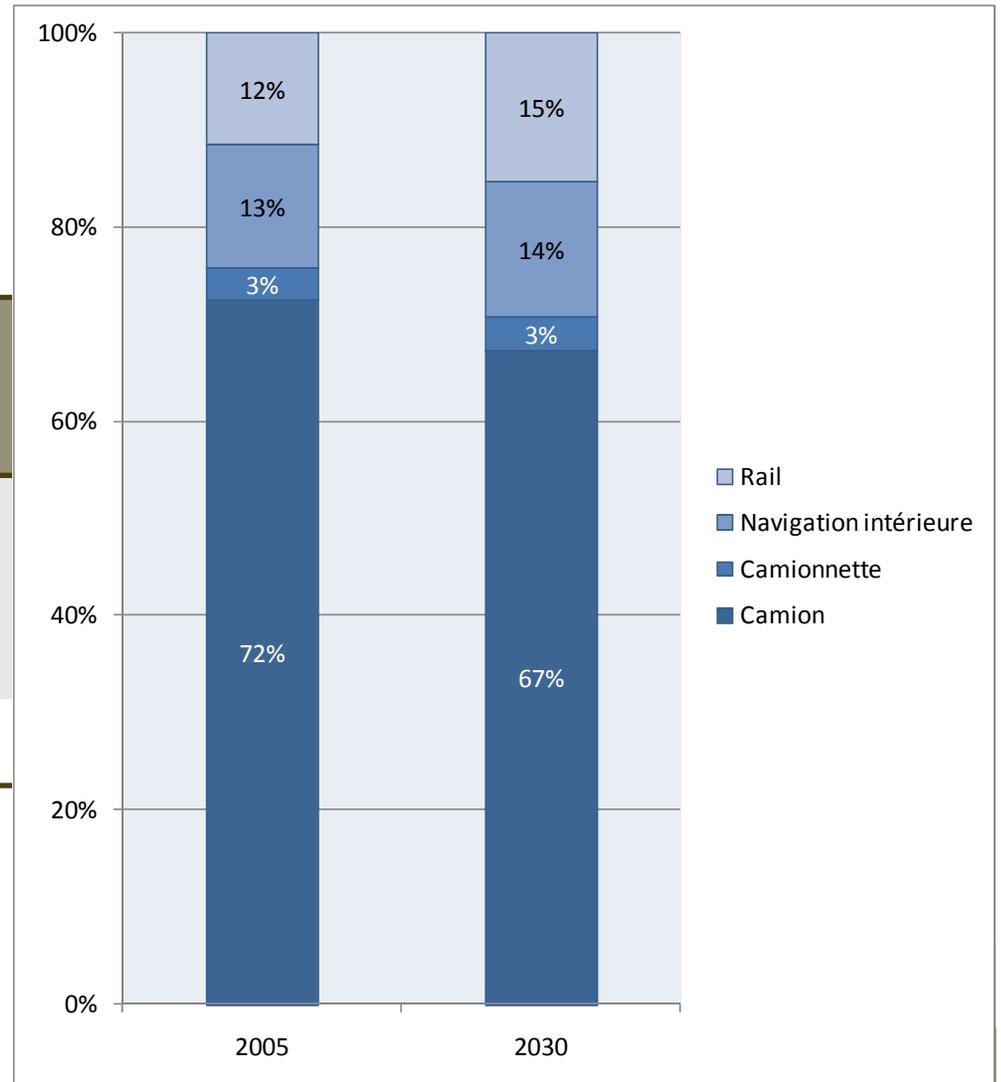
Projection de référence (I)

Motif	2005 (pkm, milliards)	Evolution entre 2005 et 2030
Ecole	8	+29%
Travail	34	+18%
Autre	83	+35%
Total	125	+30%



Projection de référence (II)

	2005 (tkm, milliards)	Evolution entre 2005 et 2030
National	31	+40%
Sorties	14	+73%
Entrées	14	+99%
Transit	10	+52%
Total	70	+60%



Projection de référence (III)

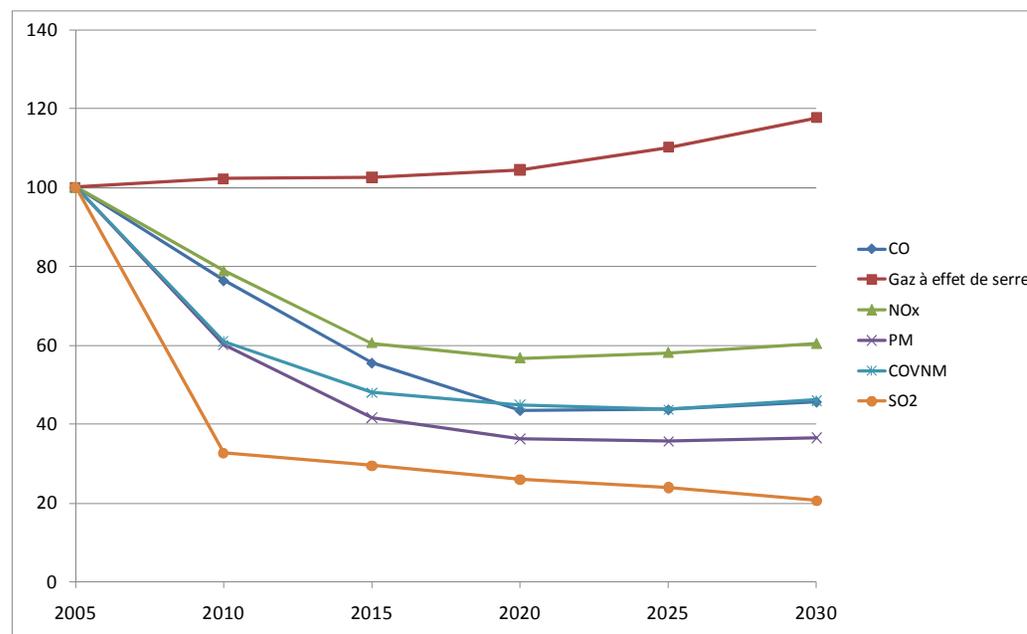
- Congestion:

diminution de la vitesse moyenne sur le réseau routier:

- -31% entre 2005 et 2030 aux heures de pointe (P)
- -17% entre 2005 et 2030 aux heures creuses (OP)

déplacement du trafic: P vers OP

- Emissions:



indice 2005 =
100

Projection de référence (IV)

- Taux de couverture des coûts marginaux externes
(en eurocents et en %)

			2005		2020		2030	
			Taxes	Taxes/coûts externes	Taxes	Taxes/coûts externes	Taxes	Taxes/coûts externes
Pointe	Voitures	vkm	9,05	25%	7,46	10%	7,51	7%
	Camions	vkm	14,31	18%	13,02	8%	12,91	6%
	Camionnettes	vkm	4,33	8%	3,52	3%	3,46	2%
Creuse	Voitures	vkm	9,05	133%	7,46	70%	7,51	50%
	Camions	vkm	14,31	72%	13,02	51%	12,91	37%
	Camionnettes	vkm	4,33	42%	3,52	22%	3,46	15%
			Taxes	Coûts externes	Taxes	Coûts externes	Taxes	Coûts externes
Rail	Personnes	pkm	-4,59	0,03	-4,41	0,03	-4,41	0,02
	Marchandises	tkm	-0,32	0,12	-0,31	0,09	-0,31	0,10
IWW		tkm	0,00	0,40	0,00	0,32	0,00	0,31



Internalisation des coûts externes (I)

- Taxe au km pour le transport routier, différenciée selon le mode de transport et la période de déplacement
- Taxe environnementale pour le transport ferroviaire et la navigation intérieure
- Suppression
 - des subventions d'exploitation aux transports publics
 - de l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-travail en transports en commun
 - de l'Eurovignette et des taxes fixes sur l'achat et la possession d'un véhicule routier
- Neutralisation de l'impact sur le budget public via la taxation générale ou les taxes sur le travail

La taxe environnementale pour la navigation intérieure est très faible. Elle s'élève à 0,0003 eurocents/vkm.

Internalisation des coûts externes (II)

- Taxes routières et environnementales requises pour internaliser les coûts externes (congestion et env.)
(en eurocents/km pour tp routier eurocents/pkm ou/tkm pour le rail et la nav. int.)

		2020	2030
Camions	P/OP	66,5/14,8	84,8/22,5
Camionnettes	P/OP	52,2/13,3	65,5/18,7
Voitures	P/OP	30,6/4,6	39,5/8,0
Rail	Personnes	0,04	0,02
	Marchandises	0,10	0,10
Navigation int.		0,32	0,31

Internalisation des coûts externes (III)

- Impact sur l'activité de transport en 2030 (différence en % par rapport à la projection de référence)

pkm en Belgique	
Total	-4%
Ecole	-10%
Travail	-9%
Autres motifs	-2%
Marche/vélo	42%
Rail	-11%
Voiture en solo	-14%
Covoiturage	21%
BTM	-42%
Moto	5%
Pointe	-6%
Creuse	2%

tkm en Belgique	
Total	3%
National	10%
Sorties	-1%
Entrées	-1%
Transit	-5%
International	-2%
Camion	3%
Camionnette	-6%
Navig. intérieure	7%
Rail	-1%
vkm en Belgique	
Total	-3%
Pointe - camion	11%
Pointe - camionnette	-16%
Pointe	-8%
Creuse - camion	2%
Creuse - camionnette	-3%
Creuse	-1%

Internalisation des coûts externes (IV)

- Impact sur la congestion, l'environnement, les revenus de la taxation

Vitesse moyenne sur la route (2030)

Heures de pointe	+48%
Heures creuses	+3%

Emissions de CO₂ (2030)

-6%

Revenus de la taxation – différence par rapport au scénario de référence

(valeur nette actualisée; en millions d'euros2000)

Transport de personnes	+107857
Transport de marchandises	+42598

Internalisation des coûts externes (V)

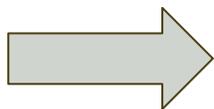
- Impact sur le bien-être total

Valeur nette actualisée (millions d'euros 2000)	
Consommateurs	-42486
Producteurs	-35030
Revenus de la taxation	+150455
Bénéfice environnemental	+595
Impact sur le bien-être total	+73534
 Impact compte tenu des bénéfices additionnels associés à la réduction des charges sur le travail (neutralité budgétaire)	
	+103190

Internalisation des coûts externes (VI)

Conclusions

- Amélioration importante du niveau de bien-être
 - Effets positifs:
 - Réduction de la congestion
 - Bénéfice environnemental (relativement peu important)
 - Recettes fiscales supplémentaires
 - Effets négatifs:
 - Réduction du bien-être des utilisateurs des transports
 - Coûts opérationnels
- Difficile à mettre en œuvre à court terme



Analyse d'autres scénarios de tarification routière



Merci pour votre attention
Dank u voor uw aandacht