



Dépenses des ménages et transport

Analyse thématique

Février 2014

Coraline Daubresse, cd@plan.be

Bureau fédéral du Plan

Avenue des Arts 47-49, 1000 Bruxelles
tél. : +32-2-5077311
fax : +32-2-5077373
e-mail : contact@plan.be
<http://www.plan.be>

Service public fédéral Mobilité et Transports

Rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles
tél. : +32-2-2773111
fax : +32-2-2774005
e-mail : info@mobilite.fgov.be
<http://mobilite.fgov.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. À 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 Écodynamique (trois étoiles) pour sa gestion environnementale.

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

e-mail : contact@plan.be

Publications

Publications récurrentes :

Les perspectives

Le "Short Term Update"

Planning Papers (le dernier numéro) :

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

114 Les charges administratives en Belgique pour l'année 2012

Chantal Kegels - Mars 2014

Working Papers (le dernier numéro) :

1-14 La 6^e réforme de l'État : enjeux en termes de soutenabilité budgétaire

Vincent Frogneux, Michel Saintrain - Janvier 2014

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

Éditeur responsable : Henri Bogaert

Dépôt légal : D/2014/7433/4

Bureau fédéral du Plan

Avenue des Arts 47-49, 1000 Bruxelles
tél. : +32-2-5077311
fax : +32-2-5077373
e-mail : contact@plan.be
<http://www.plan.be>

Service public fédéral Mobilité et Transports

Rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles
tél. : +32-2-2773111
fax : +32-2-2774005
e-mail : info@mobilit.fgov.be
<http://mobilit.fgov.be>

Dépenses des ménages et transport

Analyse thématique

Février 2014

Coraline Daubresse, cd@plan.be

Abstract – Cette analyse thématique vise à présenter les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour la fonction de transport. Plusieurs sources de données ont été exploitées : d'une part, les données issues des comptes nationaux sur les dépenses de consommation finale des ménages (ICN, Eurostat) et, d'autre part, les résultats des enquêtes sur le budget des ménages.

L'analyse s'articule autour de deux chapitres. Le premier décrit les dépenses de transport consenties par les ménages en Belgique et les compare aux pays limitrophes et à l'UE27 à l'aide de la base de données Eurostat. Le deuxième chapitre se penche sur les résultats des enquêtes sur le budget des ménages et affine l'analyse en différenciant, pour une période donnée, les dépenses moyennes des ménages belges selon la région, la catégorie d'âge ou le quartile de revenu du ménage.

Jel Classification - R41, R48.

Keywords - Transport.

Acknowledgement - Les travaux présentés dans ce rapport 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 transports et l'analyse de politiques de transport.

Table des matières

Synthèse	1
Synthese	3
1. Introduction	5
2. Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique	6
2.1. Dépenses de transport des ménages en Belgique	7
2.2. Comparaison avec les pays limitrophes et l'UE27	15
3. Dépenses moyennes des ménages belges	19
4. Conclusion	23
5. Bibliographie	25
6. Annexe	26

Liste des tableaux

Tableau 1	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, à prix courants.....	8
Tableau 2	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : achats de véhicules, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012).....	10
Tableau 3	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : utilisation de véhicules personnels, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012).....	12
Tableau 4	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : services de transport, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012).....	14
Tableau 5	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, dans les pays limitrophes et l'UE27, à prix courants, année 2012.....	15
Tableau 6	Évolutions des dépenses des ménages en Belgique, dans les pays limitrophes et l'UE27, à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012	17

Liste des graphiques

Graphique 1	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : dépenses totales et dépenses de transport, évolutions à prix courants (CUP) et en volume (euros chaînés)	7
Graphique 2	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : achat de véhicules, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés).....	9
Graphique 3	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : frais liés à l'utilisation de véhicules personnels, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés)	11
Graphique 4	Évolution des prix des carburants en Belgique.....	12
Graphique 5	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : services de transport, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés).....	13
Graphique 6	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : déflateurs des principales sous-catégories de dépenses de services de transport.....	14
Graphique 7	Dépenses de transport à prix courants en Belgique, dans les pays limitrophes et l'UE27, répartition pour l'année 2012.....	16
Graphique 8	Évolution annuelle moyenne des prix à la consommation : dépenses de transport, variation 2000-2012.....	17
Graphique 9	Dépense annuelle moyenne de transport des ménages en Belgique et dans les trois Régions, à prix courants (moyenne 2008-2010).....	20
Graphique 10	Dépense annuelle moyenne des ménages selon la catégorie d'âge de la personne de référence, à prix courants (moyenne 2008-2010).....	21
Graphique 11	Dépense annuelle moyenne des ménages par quartile de revenus, à prix courants (moyenne 2008-2010).....	22

Synthèse

Cette analyse thématique vise à présenter les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour la fonction de transport. Plusieurs sources de données ont été exploitées : d'une part, les données issues des comptes nationaux sur les dépenses de consommation finale des ménages (ICN, Eurostat) et, d'autre part, les résultats des enquêtes sur le budget des ménages.

Les résultats présentés décrivent les dépenses effectivement consenties par les ménages pour la fonction de transport. Ces dépenses incluent toutefois un certain nombre de dépenses imputées comme les avantages en nature octroyés par les employeurs à leurs salariés (p. ex. les voitures de société et les abonnements de train).

En 2012, 12,0% des dépenses de consommation finale des ménages en Belgique étaient consacrées au transport. Il s'agit du quatrième poste de dépenses des ménages, après le logement (24,3%), l'alimentation (13,6%) et les biens et services divers (12,4%). Ces dépenses ont enregistré une hausse au cours de la période étudiée (2000-2012), tant à prix courants (+42,0%) qu'en volume (+4,3%). Les frais liés à l'utilisation de véhicules personnels (carburant, entretien, etc.) représentent plus de la moitié de ces dépenses (64,7% en 2012). Ces frais ont fortement augmenté à prix courants entre 2000 et 2012 (+46,3%). Cette hausse est essentiellement expliquée par une variation des prix (notamment des carburants) et non par un effet « volume » (diminution de 4,0% entre 2000 et 2012). Les dépenses d'achats de véhicules (automobiles neuves et d'occasion principalement) occupent la deuxième place dans les dépenses de transport des ménages (26,2% en 2012). Celles-ci augmentent à prix courants et en volume au cours de la période considérée, de même que les dépenses de services de transport, troisième et dernier poste de dépenses de transport étudié. Ces dernières ont néanmoins un poids limité dans les dépenses de transport des ménages en Belgique (8,3% en 2000 et 9,1% en 2012), bien qu'en évolution croissante. Elles sont essentiellement composées des dépenses de transport ferroviaire, routier et aérien de passagers. Ces trois postes de dépenses enregistrent une hausse significative, tant à prix courants qu'en volume, au cours de la période étudiée.

Les principales évolutions observées en Belgique sont brièvement comparées à celles de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'UE27. La Belgique enregistre une part du transport dans les dépenses totales des ménages légèrement moins élevée que dans les autres pays étudiés. Cette part est particulièrement faible en ce qui concerne les dépenses de services de transport (1,1% des dépenses totales en 2012 contre 2,7% en Allemagne, 2,6% dans l'UE27, 2,3% en France et 2,0% aux Pays-Bas). Néanmoins, ces derniers résultats doivent être interprétés avec prudence, les dépenses de consommation ne reflétant pas précisément le comportement de mobilité des ménages (p.ex. application de tarifs préférentiels pour les seniors).

Le dernier chapitre décrit le comportement de consommation des ménages belges à partir des résultats issus des enquêtes sur le budget des ménages sur la période 2008-2010. Il ressort de ces résultats qu'en moyenne, les dépenses de transport annuelles augmentent avec le revenu du ménage et diminuent avec la catégorie d'âge de la personne de référence (après 30-39 ans). En outre, les ménages bruxellois dépensent globalement moins pour la fonction de transport que les ménages résidant en Flandre et en Wallonie mais dépensent une somme deux fois plus élevée pour les services de transport. Les frais d'utilisation de véhicules occupent la première place dans les dépenses moyennes de transport des

ménages, suivis des achats de véhicules puis des services de transport, et ce, quels que soient l'âge, les revenus et la région dans laquelle résident les ménages.

Synthese

Deze thematische analyse heeft als doel de voornaamste evoluties te tonen in de consumptieve bestedingen van de huishoudens voor vervoer in België. Daarvoor werd een beroep gedaan op verschillende gegevensbronnen: enerzijds de gegevens uit de nationale rekeningen over de consumptieve bestedingen van de gezinnen (INR, Eurostat) en anderzijds de resultaten van de Huishoudbudgetonderzoeken.

De voorgestelde resultaten beschrijven de uitgaven die de gezinnen effectief besteden aan vervoer. Die uitgaven omvatten ook een aantal uitgaven die verrekend worden als voordelen in natura die door de werkgevers aan hun personeel worden toegekend (bv. bedrijfswagens en treinabonnementen).

In 2012 werd 12,0% van de consumptieve uitgaven van de huishoudens in België besteed aan vervoer. Het gaat om de vierde uitgavenpost van de huishoudens, na huisvesting (24,3%), voeding (13,6%) en diverse goederen en diensten (12,4%). Die uitgaven stegen tijdens de bestudeerde periode (2000-2012) zowel tegen lopende prijzen (+42,0%) als in volume (+4,3%). De kosten verbonden aan het gebruik van persoonlijke voertuigen (brandstof, onderhoud, enz.) vertegenwoordigen meer dan de helft van die uitgaven (64,7% in 2012). Die kosten zijn tussen 2000 en 2012 fors toegenomen tegen lopende prijzen (+46,3%), voornamelijk als gevolg van een prijschommeling (van de brandstof in het bijzonder) en niet door een volume-effect (verlaging van die kosten met 4,0% tussen 2000 en 2012). De uitgaven voor de aankoop van voertuigen (vooral nieuwe en tweedehandswagens) staan op de tweede plaats binnen de vervoersuitgaven van de huishoudens (26,2% in 2012). Over de beschouwde periode stijgen die zowel tegen lopende prijzen en in volume, net als de uitgaven voor vervoersdiensten, die de derde en laatste uitgavenpost vormen binnen de onderzochte vervoersuitgaven. Die laatste hebben evenwel een beperkt aandeel in de gezinsuitgaven voor vervoer in België (8,3% in 2000 en 9,1% in 2012), hoewel ze constant zijn gestegen. Ze betreffen hoofdzakelijk de uitgaven voor spoorvervoer, wegvervoer en luchtvervoer van passagiers. Die drie uitgavenposten laten over de beschouwde periode een belangrijke stijging optekenen, zowel tegen lopende prijzen als in volume.

De voornaamste evoluties in België worden beknopt vergeleken met die in Duitsland, Frankrijk, Nederland en in de EU27. In vergelijking met die landen wordt in België een iets kleiner deel van de totale gezinsuitgaven besteed aan vervoer. Dat aandeel is daarbij bijzonder laag voor vervoersdiensten (1,1% van de totale bestedingen in 2012, tegenover 2,7% in Duitsland, 2,6% in de EU27, 2,3% in Frankrijk en 2,0% in Nederland). Niettemin moeten voorgaande resultaten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien de consumptieve bestedingen geen precieze weerafspiegeling zijn van het mobiliteitsgedrag van de huishoudens (bv. toepassing van preferentiële tarieven voor senioren).

Het laatste hoofdstuk beschrijft het consumptiegedrag van de Belgische huishoudens volgens de resultaten van de Huishoudbudgetonderzoeken over de periode 2008-2010. Daaruit blijkt dat de jaarlijkse vervoersuitgaven gemiddeld stijgen met het gezinsinkomen en dalen met de leeftijdscategorie van de referentiepersoon (na 30-39 jaar). Bovendien besteden de Brusselse huishoudens globaal genomen minder aan vervoer dan de Vlaamse en de Waalse huishoudens, maar wel twee keer meer aan vervoersdiensten. De gebruikskosten voor voertuigen staan bovenaan in de gemiddelde gezinsuitga-

ven voor vervoer, gevolgd door de aankoop van voertuigen en de vervoersdiensten, en dat ongeacht de leeftijd, het inkomen of het gewest.

1. Introduction

Cette analyse thématique porte sur les dépenses de consommation des ménages en Belgique en matière de transport. Plusieurs sources de données sont exploitées : d'une part, les données issues des comptes nationaux sur les dépenses de consommation finale des ménages (Institut des Comptes Nationaux, Eurostat) et, d'autre part, les résultats des enquêtes menées par la Direction Générale de la Statistique et de l'Information Économique (DGSIE) sur le budget des ménages.

Cette thématique a été abordée dans une première analyse en 2006¹. La période étudiée couvrait les années 1995 à 2005. Dans le cadre de la révision 2009 de l'optique dépense, la Banque Nationale de Belgique a réévalué les dépenses de consommation finale des véhicules personnels et des frais liés à leur utilisation à partir de 1995 ; plusieurs éléments indiquant que ces dépenses étaient surévaluées dans les comptes nationaux belges². Il est donc intéressant de réitérer l'analyse, en y intégrant notamment une comparaison avec les pays limitrophes et l'Union européenne (27 pays³).

Il convient, dès à présent, d'insister sur le fait que les résultats présentés dans cette analyse décrivent les dépenses consenties par les ménages pour la fonction de transport et ne reflètent donc pas précisément leur comportement de mobilité. À titre d'illustration, certaines catégories de la population (p. ex. les seniors) peuvent bénéficier de tarifs préférentiels voire de la gratuité de certains modes de transport. Dès lors, leurs dépenses pour ces types de transport peuvent s'avérer relativement faibles, ce qui n'implique pas forcément qu'ils y recourent peu.

L'analyse s'articule autour de deux chapitres. Le premier décrit les dépenses de transport consenties par les ménages en Belgique et les compare aux pays limitrophes et à l'UE27 à l'aide de la base de données Eurostat. Le deuxième chapitre se penche sur les résultats des enquêtes sur le budget des ménages et affine l'analyse en différenciant, pour une période donnée, les dépenses moyennes des ménages belges selon la région, la catégorie d'âge ou le quartile de revenu du ménage.

¹ Bureau fédéral du Plan (2006), *Rapport final 2006 – Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transport – Volume 1 : Indicateurs de mobilité et transport*, pages 9-21.

² Pour plus de détails, se référer à la publication de l'Institut des Comptes Nationaux (2009), *Comptes nationaux – Partie 2 : Comptes détaillés et tableaux 1999-2008*, pages 11-12, Banque Nationale de Belgique.

³ Les séries présentées dans cette analyse décrivent l'évolution des dépenses de consommation finale des ménages entre 2000 et 2012, avant l'élargissement de l'Union Européenne à la Croatie (1^{er} Juillet 2013). L'UE27 comprend les pays suivants : France, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Irlande, Royaume-Uni, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal, Finlande, Suède, Autriche, Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Chypre, Malte, Bulgarie et Roumanie.

2. Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique

Ce premier chapitre analyse les dépenses de consommation finale des ménages en matière de transport. Il s'agit des dépenses effectivement réalisées par les ménages en vue de satisfaire leurs besoins. Ces dépenses incluent toutefois un certain nombre de dépenses imputées comme les avantages en nature octroyés par les employeurs à leurs salariés (p. ex. les voitures de société et les abonnements de train).

Les principales tendances observées en Belgique pour ces dépenses de transport sont décrites dans une première section (2.1) puis comparées à celles de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'UE27 à l'aide de la banque de données Eurostat (section 2.2).

Les séries présentées couvrent la période 2000-2012 et sont estimées selon le concept intérieur ; elles excluent dès lors les dépenses de consommation des résidents à l'étranger et incluent celles des non-résidents dans le pays étudié⁴.

Les dépenses de consommation finale des ménages sont publiées par fonction de consommation selon la classification COICOP (Classification Of Individual Consumption by Purpose). Cette nomenclature est divisée en plusieurs catégories et sous-catégories en fonction du niveau d'agrégation des dépenses (COICOP 2, 3, 4, 5 digits). Les séries publiées par l'Institut des Comptes nationaux (ICN) et Eurostat se limitent au niveau de désagrégation COICOP à trois digits ; des données non publiées sont cependant disponibles pour la Belgique à un niveau de détails plus fin (COICOP 4 digits) et permettent ainsi d'affiner l'analyse pour la Belgique.

Les dépenses de transport correspondent à la catégorie COICOP 07, elle-même répartie en trois sous-catégories (COICOP 3 digits)⁵ :

- *achat de véhicules* (COICOP 071) : automobiles neuves et d'occasion, motocycles, cycles et véhicules tirés par des animaux ;
- *utilisation de véhicules personnels* (COICOP 072) : pièces détachées et accessoires de véhicules personnels, carburants et lubrifiants de véhicules personnels, entretien et réparations de véhicules personnels, autres services relatifs aux véhicules personnels⁶ ;

⁴ Le Luxembourg n'est pas considéré dans la section 2.2 de cette analyse thématique car, en concept intérieur, les dépenses des ménages au Luxembourg peuvent présenter des résultats atypiques (p. ex. les dépenses de carburant par habitant).

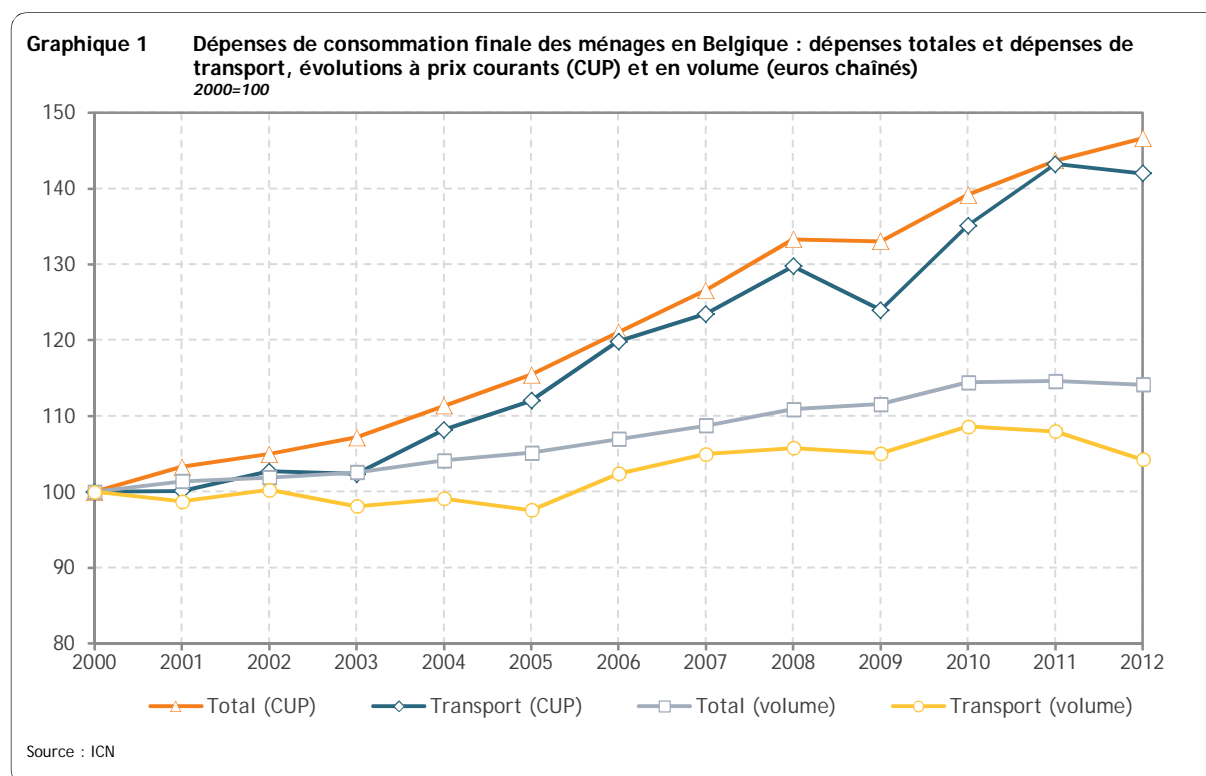
⁵ Les principales catégories COICOP (ou Classification des fonctions de consommation des ménages) liées aux dépenses de transport sont décrites en annexe (COICOP 3 et 4 digits). La présente analyse se limite à la catégorie de dépenses COICOP 07, qui ne comprend pas les dépenses d'assurances liées au transport. Les dépenses de transport analysées dans ce chapitre doivent dès lors s'entendre hors assurances.

⁶ Plus précisément, cette catégorie comprend la location de garages ou de places de stationnement non liés au logement ; les péages (ponts, tunnels, bacs, autoroutes) et parcmètres ; les leçons de conduite, examen du permis de conduire et permis de conduire ; le contrôle technique automobile ; la location de véhicule personnel sans chauffeur. Cette catégorie ne comprend pas la location de voiture avec chauffeur (comprise dans la catégorie « services de transport » COICOP 07.3.2), ni les dépenses d'assurances liées aux véhicules personnels (compris dans la catégorie COICOP 12.5.4). Les principales évolutions des dépenses d'assurances liées au transport (COICOP 12.5.4) seront mentionnées au cours de l'analyse, à titre indicatif.

- *services de transport* (COICOP 073) : transport ferroviaire de passagers, transport routier de passagers, transport aérien de passagers, transport maritime et fluvial de passagers, combinaison de transport de passagers et autres services de transport⁷.

2.1. Dépenses de transport des ménages en Belgique

En 2012, les ménages consacraient 12,0% de leurs dépenses totales⁸ (à prix courants) au transport en Belgique. La dépense de transport occupait ainsi la quatrième position après le logement⁹ (24,3%), l'alimentation¹⁰ (13,6%) et les biens et services divers¹¹ (12,4%). Cette part est restée relativement stable entre 2000 et 2012 (12,4% en 2000 et 12,2% en 2006).



Les dépenses de transport des ménages ont augmenté à prix courants entre 2000 et 2012, malgré un net recul enregistré entre 2008 et 2009 et, dans une moindre mesure, entre 2011 et 2012¹² (graphique 1).

⁷ Par exemple, les services de déménagement.

⁸ Les dépenses de consommation finale totales des ménages incluent un certain nombre de dépenses imputées comme les produits agricoles produits pour consommation propre, les loyers des propriétaires-occupants ou les revenus en nature. La dépense de consommation finale des ménages exclut cependant les dépenses consacrées à l'acquisition de biens et services faisant partie de la consommation intermédiaire ou de la formation brute de capital telles les dépenses consenties à des fins professionnelles par les ménages propriétaires d'entreprises non constituées en sociétés, par exemple pour l'acquisition de biens durables tels des véhicules. En outre, elle exclut les transferts sociaux en nature, comme les dépenses effectuées par les ménages avant d'obtenir un remboursement auprès des administrations de sécurité sociale.

⁹ Logement, eau, électricité, gaz et autres combustibles (catégorie COICOP 04).

¹⁰ Produits alimentaires et boissons non alcoolisées (catégorie COICOP 01).

¹¹ Biens et services divers (catégorie COICOP 12). Cette catégorie comprend les soins corporels, les effets personnels non classés ailleurs (n.c.a.), les services sociaux, les assurances (notamment les assurances liées au transport), les services financiers n.c.a. et les autres services n.c.a.

¹² Principalement sous l'effet de la crise mais aussi de la diminution des prix des produits pétroliers en ce qui concerne les années 2008-2009 (cf. sous-sections infra).

Elles s'élevaient à 22,9 milliards d'euros en 2012 contre 16,2 milliards d'euros en 2000, soit une hausse de 42,0%. Les dépenses de consommation totales à prix courants enregistrent un taux de croissance légèrement supérieur à celui des dépenses de transport (+46,6%), passant de 130,6 milliards en 2000 à 191,5 milliards d'euros en 2012. Les dépenses en volume ont aussi augmenté au cours de la période étudiée, les hausses enregistrées sont cependant plus limitées (+4,3% pour le transport et +14,2% pour les dépenses totales).

Afin de mieux comprendre ces évolutions, il convient d'analyser les dépenses de transport par sous-catégorie de dépenses, à savoir : les achats de véhicules, les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels et les services de transport. En 2012, ces différents postes de dépenses représentaient respectivement 26,2%, 64,7% et 9,1% des dépenses de transport des ménages en Belgique (tableau 1).

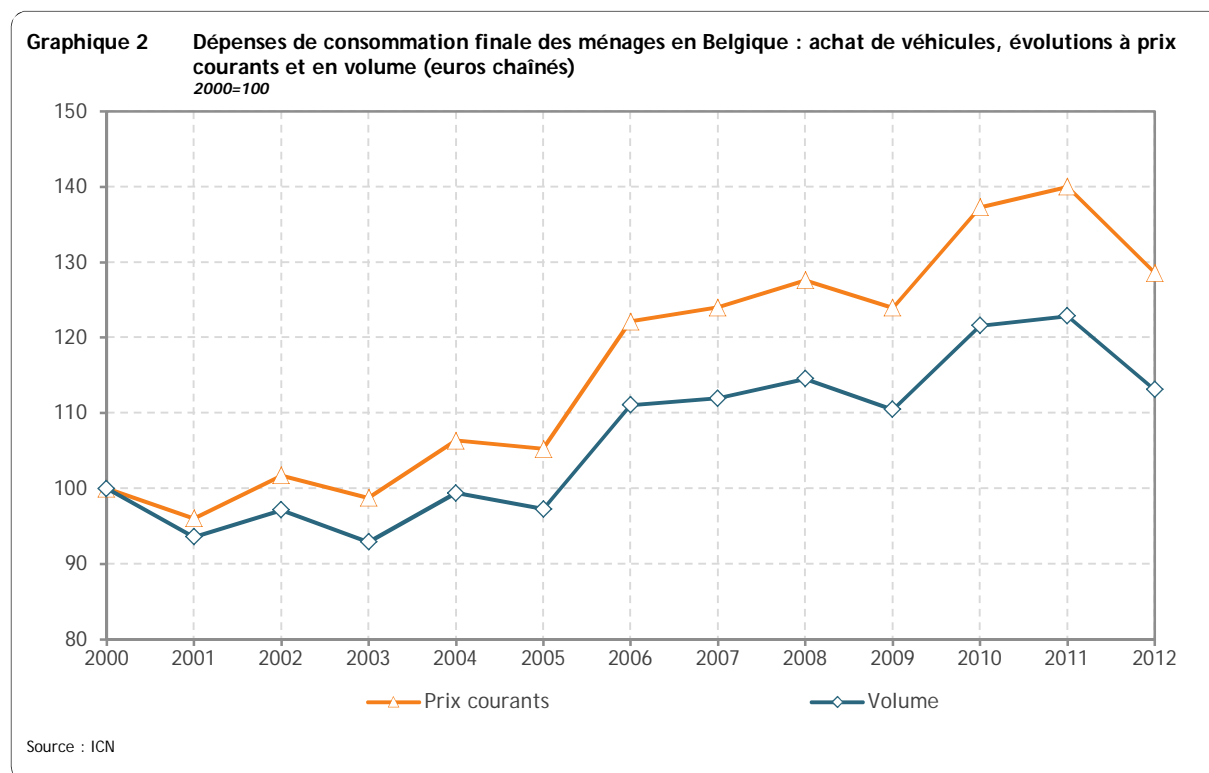
Tableau 1 Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, à prix courants
Millions d'euros

	2000	2006	2012	2000 (%)	2006 (%)	2012 (%)
Dépenses totales	130619,0	158140,7	191539,4			
Transport	16153,5	19360,6	22939,9	100,0	100,0	100,0
- Achats véhicules	4668,2	5700,8	6002,6	28,9	29,4	26,2
- Frais utilisation véhicules	10146,7	11895,0	14841,4	62,8	61,4	64,7
- Services transport	1338,5	1764,7	2095,9	8,3	9,1	9,1

Source : ICN.

a. Achat de véhicules

Le graphique 2 présente l'évolution des dépenses d'achats de véhicules des ménages en Belgique. La tendance est à la hausse, tant à prix courants (28,6%) qu'en volume (13,1%). Les deux séries fluctuent de façon parallèle, les prix augmentant de manière (quasi) constante au cours de la période étudiée (croissance annuelle moyenne de 1,1%)¹³.



Les dépenses d'achat de véhicules sont composées des achats d'automobiles neuves et d'occasion, de motocycles et de cycles¹⁴. L'évolution de ce poste de dépenses est étroitement liée à l'évolution des dépenses d'achat d'automobiles neuves et d'occasion ; celles-ci représentant un peu plus de 90% des dépenses d'achats de véhicules¹⁵.

Les dépenses d'achat d'automobiles neuves et d'occasion enregistrent une hausse de 25,2% à prix courants et de 11,2% en volume au cours de la période étudiée (tableau 2). Les années 2000 à 2004 sont caractérisées par une évolution en « dents de scie », qui pourrait être liée à la tenue bisannuelle du salon de l'automobile, dont le dernier s'est déroulé en janvier 2014. Cette évolution en dents de scie est toujours présente après 2004 mais s'estompe car d'autres effets dominent. Entre 2005 et 2006, les dépenses d'achats d'automobiles augmentent fortement, l'année 2006 enregistrant un nombre record

¹³ Il convient de noter que ces indices de prix ne sont pas ajustés pour certains changements de caractéristiques/attributs des produits. Des techniques statistiques existent pour tenir compte de l'évolution des prix à caractéristiques inchangées du produit. Il s'agit principalement de la mise en œuvre des indices de prix hédoniques. Mais de tels déflateurs ne sont pas officiellement publiés en Belgique.

¹⁴ Les dépenses de véhicules tirés par des animaux sont nulles en Belgique au cours de la période étudiée.

¹⁵ À noter que dans la comptabilité nationale, les ventes de voitures d'occasion de particulier à particulier ne sont pas comptabilisées dans les dépenses de consommation finale des ménages, celles-ci étant considérées comme des opérations internes au secteur des ménages. Toutefois, lorsque cette vente est réalisée via un intermédiaire (p. ex. un garagiste), la marge de ce dernier est comptabilisée dans les dépenses de consommation finale des ménages. Les voitures d'occasion vendues par des sociétés aux ménages (avec ou sans intermédiaire) sont, elles aussi, comptabilisées dans les dépenses des ménages.

d'immatriculations de voitures neuves (par rapport aux années antérieures)¹⁶. Les dépenses d'achat de véhicules diminuent ensuite en période de crise (2008-2009) puis reprennent leur croissance en 2010, année marquée par le succès des primes fédérales pour l'achat de voitures à faible émission de CO₂. En 2011, l'annonce de la suppression au 1er janvier 2012 de ces primes fédérales pourrait avoir poussé les ménages à effectuer leurs achats d'automobiles avant la suppression des primes et ainsi boosté les dépenses d'achat de véhicules personnels, avant de fortement diminuer en 2012.

Les dépenses d'achat de cycles et de motocycles représentent moins de 10% des dépenses d'achat de véhicules et ont dès lors une influence limitée sur l'évolution des dépenses totales de cette catégorie de dépenses. Ces dépenses enregistrent une hausse, tant en volume qu'à prix courants sur la période étudiée (en particulier les dépenses de cycles) (tableau 2).

Tableau 2 Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : achats de véhicules, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012)

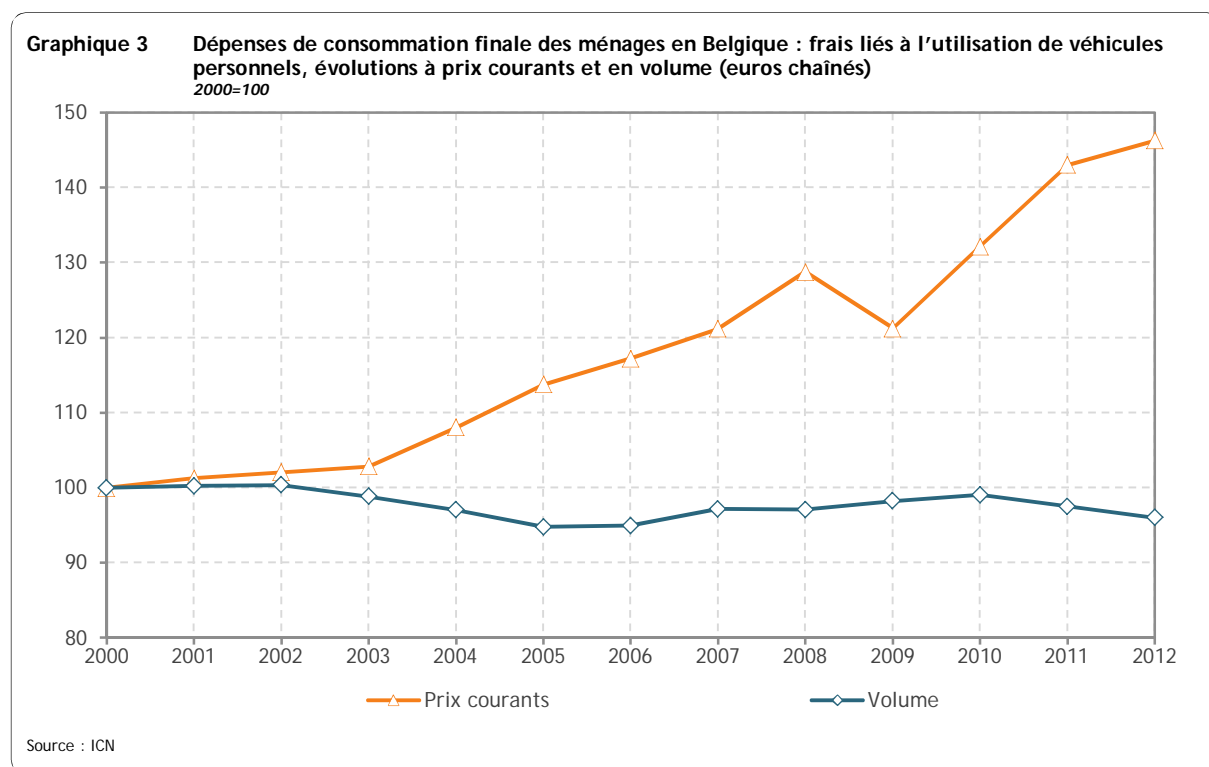
	Prix courants	Volume	Répartition moyenne
Achats de véhicules	28,6	13,1	100,0
- Automobiles neuves et d'occasion	25,2	11,2	90,9
- Motocycles	19,0	0,5	3,9
- Cycles	115,7	66,2	5,2

Source : ICN, calculs BFP sur la base de données non publiées.

¹⁶ Dans ses communiqués de presse du 02/11/2006 et du 02/01/2007, la Febiac met en avant plusieurs raisons pour expliquer ce nombre record. Parmi celles-ci : l'évolution cyclique du marché, qui évolue de pic en pic sur une période de six à sept ans en moyenne (dernier record enregistré en 2000) ; une économie florissante qui stimule le marché ; l'entrée en vigueur d'un nouveau régime fiscal pour les utilitaires légers, dont une partie est désormais immatriculée sous le régime fiscal des voitures de tourisme (ex. 4x4) ; un salon de l'auto et de la moto réussi ; une légère expansion du parc automobile et, enfin, un accroissement du taux de remplacement des anciens véhicules.

b. Frais liés à l'utilisation des véhicules personnels

Les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels constituent le principal poste de dépense des ménages en matière de transport. Ceux-ci sont composés, par ordre d'importance, des dépenses de carburants et de lubrifiants, des dépenses d'entretien et de réparation, des dépenses pour autres services relatifs aux véhicules personnels (péages, location de garages,...) et des dépenses en pièces détachées et accessoires. Les trois premières catégories de dépenses représentent 94 à 95% des frais liés à l'utilisation des véhicules personnels. Ces catégories, de même que les dépenses de pièces détachées et d'accessoires, augmentent à prix courants au cours de la période étudiée (tableau 3), entraînant une augmentation de 46,3% des frais totaux liés à l'utilisation des véhicules personnels entre 2000 et 2012 (graphique 3).

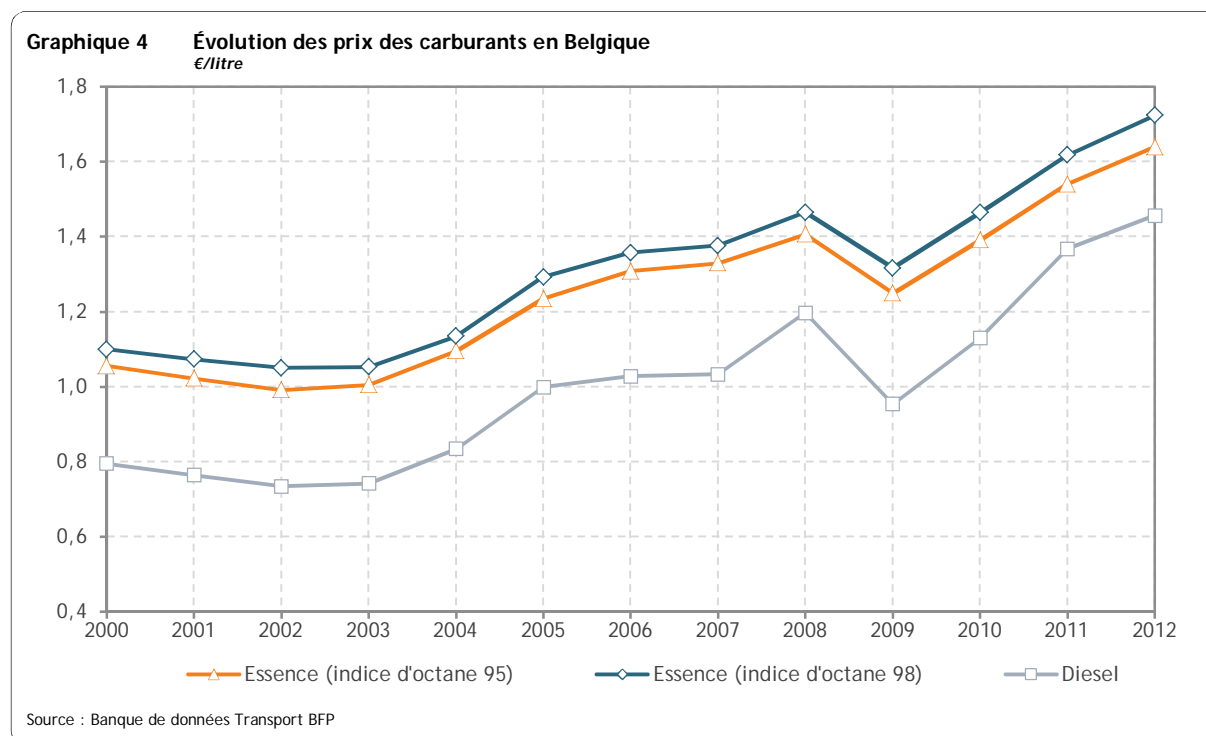


Les évolutions en volume sont plus contrastées : les dépenses pour les autres services et les dépenses de pièces détachées et d'accessoires enregistrent une hausse entre 2000 et 2012 (respectivement +19,7% et +95,3%) tandis que les dépenses de carburants et lubrifiants et les dépenses d'entretien et de réparation se contractent au cours de la même période (respectivement -13,3% et -16,5%), entraînant une diminution de 4,0% des dépenses en volume liées à l'utilisation de véhicules personnels entre 2000 et 2012. L'évolution à la hausse des dépenses à prix courants est donc essentiellement expliquée par une variation des prix, plutôt que par un effet « volume ». La forte diminution observée entre 2008 et 2009 est ainsi cohérente avec la réduction des prix des carburants enregistrée cette année-là (graphique 4).

Tableau 3 Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : utilisation de véhicules personnels, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012)
%

	Prix courants	Volume	Répartition moyenne
Frais liés à l'utilisation de véhicules personnels ¹⁷	46,3	-4,0	100,0
- Pièces détachées et accessoires	91,6	95,3	5,1
- Carburants et lubrifiants	49,7	-13,3	44,8
- Entretien et réparations	40,7	-16,5	28,3
- Autres services	37,3	19,7	21,8

Source : ICN, calculs BFP sur la base de données non publiées.

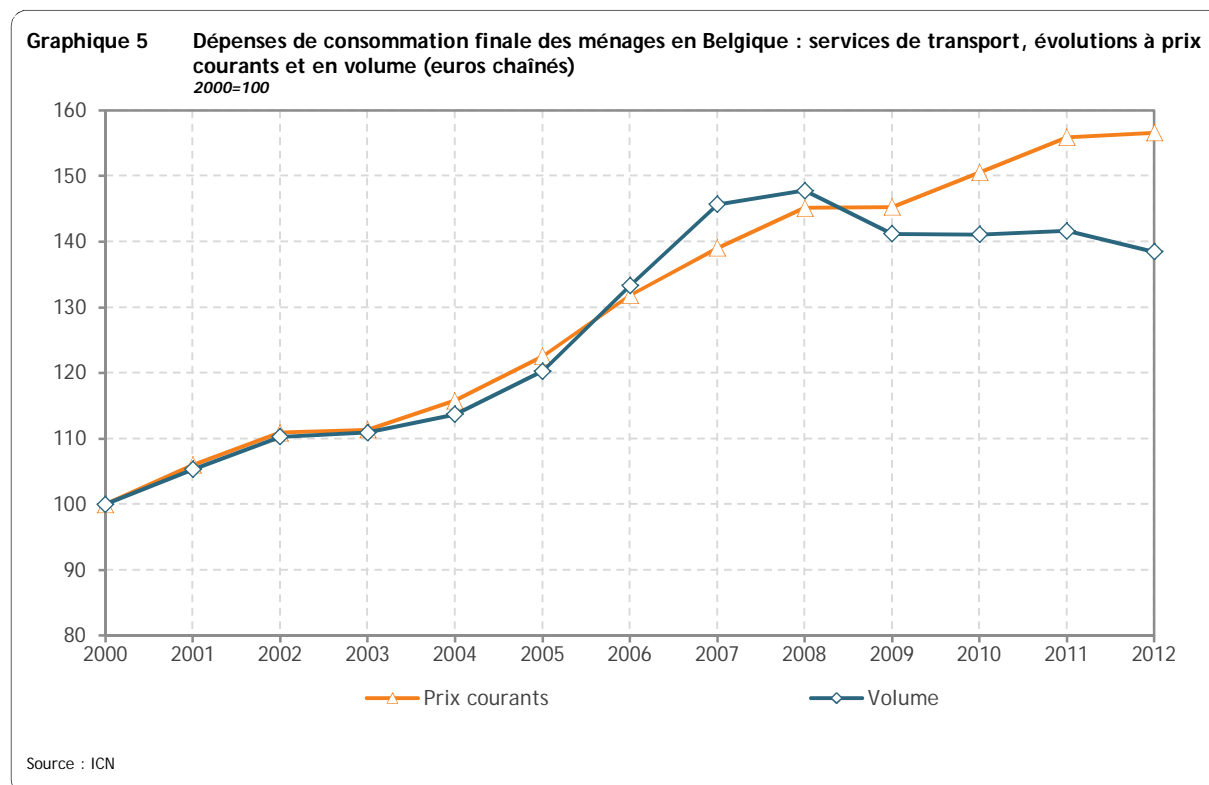


Les dépenses de carburants et de lubrifiants constituent une part importante des frais liés aux véhicules personnels (entre 40% et 50%). Entre 2000 et 2012, ces dépenses se sont fortement réduites en volume (-13,3%). Plusieurs pistes peuvent être avancées pour expliquer cette tendance, comme l'introduction des primes fédérales à l'achat de voitures présentant une meilleure efficacité énergétique, l'introduction de normes contraignantes en matière d'émissions pour les constructeurs automobiles ou encore le shift observé dans le parc de véhicules au profit des moteurs diesel qui, en moyenne, consomment moins de carburant que les moteurs essence (l/100km). L'effet de ce shift sur la réduction des dépenses de carburants en volume pourrait avoir été renforcé par un prix moyen du diesel (€/l) inférieur à celui de l'essence (graphique 4).

¹⁷ Les dépenses d'assurances de transport contractées par les ménages ne sont pas comprises dans les frais liés aux véhicules personnels. À titre indicatif, ces dépenses ont enregistré une hausse de 78,9% à prix courants et de 51,8% en volume entre 2000 et 2012.

c. Services de transport

Les dépenses de services de transport ont un poids limité mais en légère croissance dans les dépenses de transport des ménages en Belgique (8,3% en 2000 et 9,1% en 2012). L'évolution de ces dépenses est présentée au graphique 5. Celles-ci enregistrent une hausse, tant à prix courants (56,6%) qu'en volume (38,5%) ; cette hausse est plus forte que celle observée pour les dépenses d'achats et d'utilisation de véhicules personnels au cours de la même période (respectivement +28,6% et +46,3% à prix courants). Néanmoins, ces dépenses stagnent voire se contractent légèrement en volume en fin de période, principalement sous l'effet de la diminution des dépenses de transport aérien de passagers.



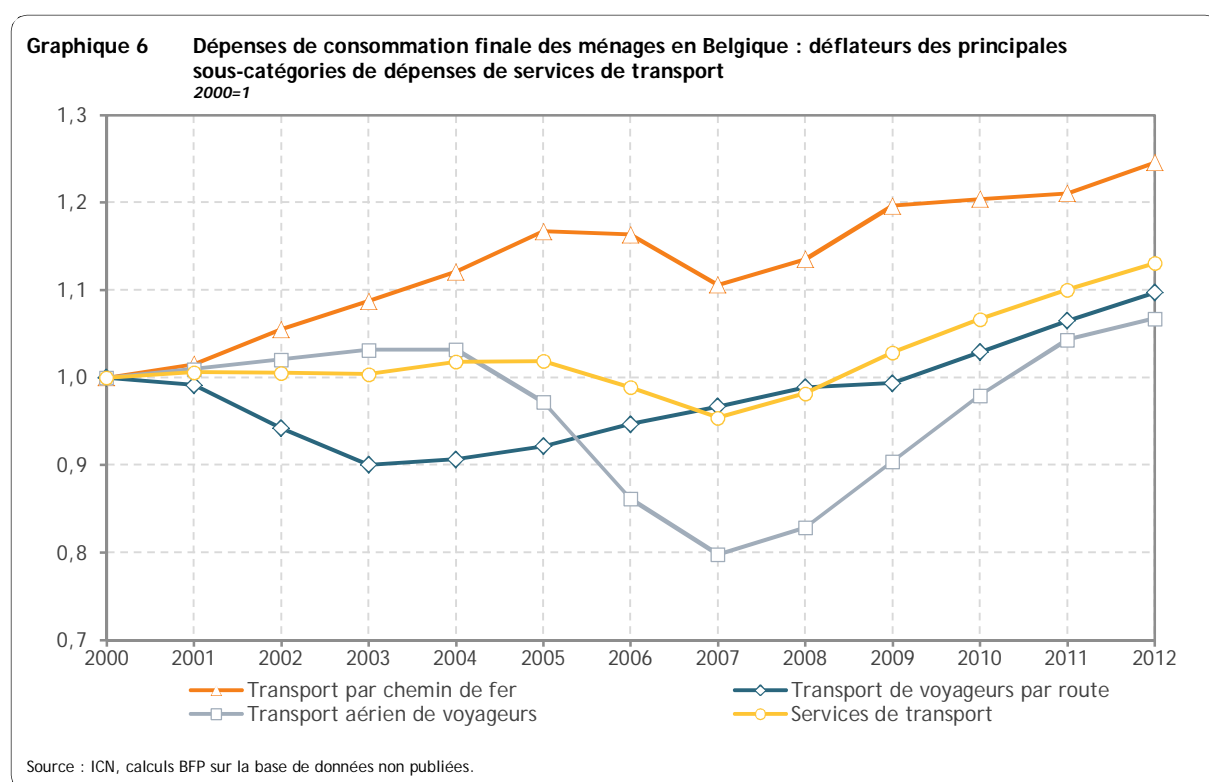
Si les dépenses de services de transport augmentent globalement, les évolutions des différentes sous-catégories qui les composent sont contrastées (tableau 4). Ainsi, les dépenses de transport ferroviaire, de transport routier et de transport aérien de passagers enregistrent une hausse entre 2000 et 2012 (à prix courants et en volume) tandis que les dépenses de transport fluvial de passagers et les autres services de transport (funiculaire, services de déménagement,...) diminuent ou n'augmentent que légèrement à prix courants et décroissent en volume. Ces deux dernières catégories ont un poids marginal dans les dépenses de consommation finale des ménages en Belgique ; les dépenses de transports ferroviaire, routier et aérien de passagers représentant la quasi-totalité (plus de 95%) des dépenses de services de transport des ménages.

Tableau 4 Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique : services de transport, évolutions à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012 ; répartition moyenne sur l'ensemble de la période (2000-2012)

	Prix courants	Volume	Répartition moyenne
Services de transport	56,6	38,5	100,0
- Transport ferroviaire de passagers	78,8	43,5	35,8
- Transport routier de passagers	50,5	37,2	31,5
- Transport aérien de voyageurs	46,1	36,8	29,7
- Transport fluvial de voyageurs	-44,6	-53,7	0,4
- Autres services de transport	6,4	-14,8	2,6

Source : ICN, calculs BFP sur la base de données non publiées.

Les dépenses à prix courants des trois principales sous-catégories de services de transport (ferroviaire, routier, aérien) augmentent progressivement au cours de la période étudiée¹⁸, particulièrement les dépenses de transport ferroviaire (tram et métro inclus). Il en va différemment pour les dépenses en volume, les prix fluctuant entre 2000 et 2012 (graphique 6).



A noter que les prix des déplacements par voie aérienne se sont particulièrement contractés à partir de 2005, ce qui pourrait être lié à l'implantation grandissante des compagnies aériennes « low cost » en Belgique, qui pratiquent, en moyenne, des prix relativement bas. L'augmentation des prix du pétrole semble ensuite pousser les prix des transports aériens à la hausse.

¹⁸ Les dépenses de transport aérien enregistrent toutefois une légère diminution à prix courants en période de crise (entre 2008 et 2009 et, dans une moindre mesure, entre 2011 et 2012).

2.2. Comparaison avec les pays limitrophes et l'UE27

Cette section compare les principales évolutions décrites dans la section précédente pour la Belgique à celles de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'Union européenne (UE27).

Comme indiqué précédemment, 12,0% des dépenses des ménages en Belgique en 2012 sont consacrées au transport. La France, l'Allemagne et l'UE27 enregistrent des parts relativement plus élevées cette année-là, à savoir 13,9%, 13,7% et 13,0% respectivement de leurs dépenses totales (tableau 5). Les Pays-Bas présentent une part semblable à celle de la Belgique (12,1%).

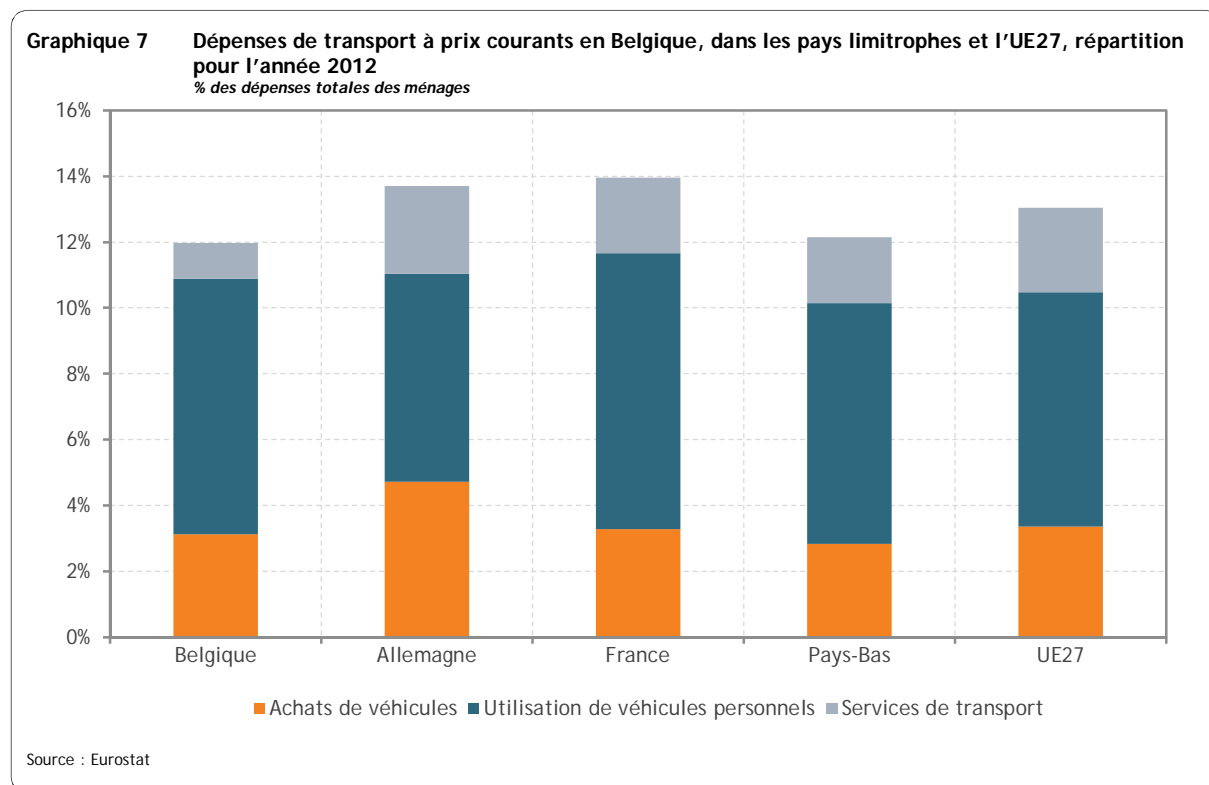
Tableau 5 Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, dans les pays limitrophes et l'UE27, à prix courants, année 2012
Milliards d'euros

	Belgique	Allemagne	France	Pays-Bas	UE27
Prix courants - total					
Dépenses totales	191,5	1452,0	1141,4	269,5	7389,4
Transport	22,9	198,9	159,2	32,7	963,2
- Achats véhicules	6,0	68,7	37,4	7,6	248,8
- Utilisation véhicules	14,8	91,6	95,8	19,7	525,3
- Services transport	2,1	38,6	26,0	5,4	189,1
% des dépenses totales					
Transport	12,0	13,7	13,9	12,1	13,0

Source : Eurostat, calculs BFP.

Parmi ces dépenses, les frais liés à l'utilisation de véhicules constituent le plus gros poste de dépenses, et ce quel que soit le pays considéré. S'en suivent les dépenses d'achats de véhicules puis les dépenses de services de transport.

La répartition entre les différentes composantes (achats, frais d'utilisation, services de transport) varie cependant quelque peu d'un pays à l'autre. Ainsi, en France, en Belgique et aux Pays-Bas, les ménages consacrent une part relativement plus importante de leurs dépenses aux frais d'utilisation de véhicules (graphique 7). Ces frais, qui comprennent les dépenses de carburants, d'entretien mais aussi les dépenses de location de véhicules personnels, représentent plus de la moitié des dépenses de transport des ménages dans ces deux pays, de même que dans l'UE27. En Allemagne, les ménages allouent une part moins importante de leurs dépenses à ces frais (6,3% des dépenses totales en 2012, soit 46,1% des dépenses consacrées au transport), mais dépensent une somme relativement plus élevée à l'achat de véhicules et aux services de transport (respectivement 4,7% et 2,7% des dépenses totales en 2012, soit 34,5% et 19,4% des dépenses consacrées au transport). En Belgique, la part des services de transport dans la dépense totale des ménages est particulièrement faible (1,1% en 2012, soit 9,1% des dépenses consacrées au transport), bien en deçà de celles enregistrées dans les autres pays étudiés. Ce constat peut refléter deux tendances : soit les services de transport sont moins chers pour les ménages en Belgique (éventuellement via des subventions), soit les ménages y recourent moins que dans les autres pays, ou les deux.



Le tableau 6 présente les évolutions observées pour les dépenses de transport des ménages entre 2000 et 2012. Globalement, les différents pays étudiés et l'UE27 enregistrent une hausse des dépenses de transport des ménages à prix courants entre 2000 et 2012. La Belgique présente la plus forte croissance (+42,0%), suivie des Pays-Bas (+38,3%), de la France (+37,1%) de l'UE27 (+32,0%) et de l'Allemagne (+26,7%). En volume, la croissance des dépenses de transport est plus limitée, voire négative en ce qui concerne l'Allemagne (-5,0%), les Pays-Bas (-1,8%) et l'UE27 (-3,9%).

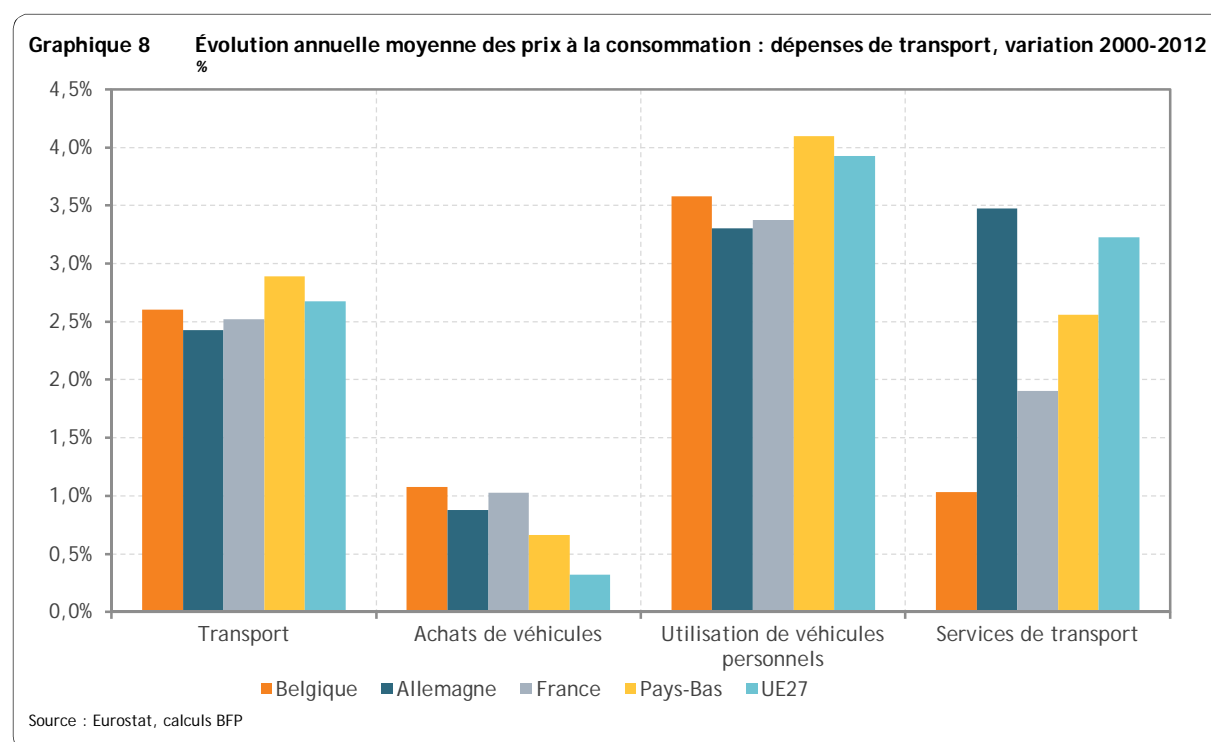
Les évolutions des différentes sous-catégories de dépenses de transport peuvent fortement varier d'un pays à l'autre. Ainsi, la croissance des dépenses d'achats de véhicules est relativement importante en Belgique, tant à prix courants (+28,6%) qu'en volume (+13,1%), tandis que la France, les Pays-Bas et l'UE27 enregistrent une croissance négative de ces dépenses en volume au cours de la même période (respectivement -3,8%, -12,4% et -3,6%).

Tableau 6 Évolutions des dépenses des ménages en Belgique, dans les pays limitrophes et l'UE27, à prix courants et en volume (euros chaînés), variation 2000-2012
%

	Belgique	Allemagne	France	Pays-Bas	UE27
Dépenses totales					
- à prix courants	46,6	28,4	43,9	31,1	39,2
- en volume	14,2	8,2	17,7	3,6	10,1
Dépenses de transport					
- à prix courants	42,0	26,7	37,1	38,3	32,0
- en volume	4,3	-5,0	1,8	-1,8	-3,9
Achats de véhicules					
- à prix courants	28,6	17,1	8,8	-5,2	0,2
- en volume	13,1	5,5	-3,8	-12,4	-3,6
Utilisation de véhicules personnels					
- à prix courants	46,3	25,2	43,9	60,4	46,7
- en volume	-4,0	-15,2	-3,3	-0,9	-7,6
Services de transport					
- à prix courants	56,6	53,3	71,0	61,4	53,6
- en volume	38,5	1,7	36,4	19,1	5,0

Source : Eurostat, calculs BFP.

Les frais liés à l'utilisation des véhicules, principale catégorie de dépenses de transport des ménages, augmentent fortement à prix courants entre 2000 et 2012, les prix enregistrant une hausse annuelle moyenne de 3 à 4% pour cette catégorie de dépenses au cours de la période étudiée (graphique 8). La croissance à prix courants semble toutefois plus limitée en Allemagne (+25,2% contre +46,3% en Belgique, +43,9% en France, +60,47% aux Pays-Bas et +46,7% dans l'UE27). Les dépenses d'utilisation en volume diminuent de manière générale entre 2000 et 2012 : -4,0% en Belgique, -15,2% en Allemagne, -3,3% en France, -0,9% aux Pays-Bas et -7,6% dans l'UE27.



Les dépenses de services de transport occupent la dernière place dans les dépenses de transport des ménages mais leur importance croît au cours de la période étudiée. Ainsi, l'ensemble des pays étudiés et l'UE27 enregistrent une hausse de ces dépenses à prix courants supérieure à celles observées pour les dépenses d'achats et les frais liés à l'utilisation de véhicules : respectivement +56,6%, +53,3%, +71,0%, +61,4% et +53,6% en Belgique, en Allemagne, en France, aux Pays-Bas et dans l'UE27. En volume, la hausse est plus limitée, surtout en Allemagne où les prix ont fortement augmenté (graphique 8). La Belgique enregistre la croissance des dépenses de services de transport en volume la plus élevée parmi les pays étudiés (+38,5%, contre +1,7% en Allemagne, +36,4% en France, +19,1% aux Pays-Bas et +5,0% dans l'UE27). La hausse des prix en Belgique est particulièrement faible comparée aux autres pays.

3. Dépenses moyennes des ménages belges

Ce deuxième chapitre se penche sur les résultats des enquêtes sur le budget des ménages et affine l'analyse en étudiant le comportement de consommation des ménages belges en fonction de leur âge, de leurs revenus et de la région dans laquelle ils résident.

Les résultats présentés se basent sur les enquêtes sur le budget des ménages menées annuellement¹⁹ par la DGSIE pendant la période 2008-2010. Ces enquêtes évaluent les dépenses de consommation annuelles moyennes d'un ménage belge, à prix courants. Chaque enquête se base sur un échantillon représentatif (+/- 3 700 ménages privés résidant en Belgique) au niveau du Royaume et de ses trois Régions (Bruxelles-Capitale, Flandre et Wallonie).

Les résultats de ces enquêtes doivent toutefois être interprétés avec prudence étant donné leur variabilité d'une année à l'autre. Les résultats sont donc présentés sous la forme d'une moyenne arithmétique des années 2008, 2009 et 2010. Les évolutions des différentes catégories de dépenses au cours du temps ne sont pas analysées.

a. Dépenses moyennes des ménages en Belgique et dans les trois Régions

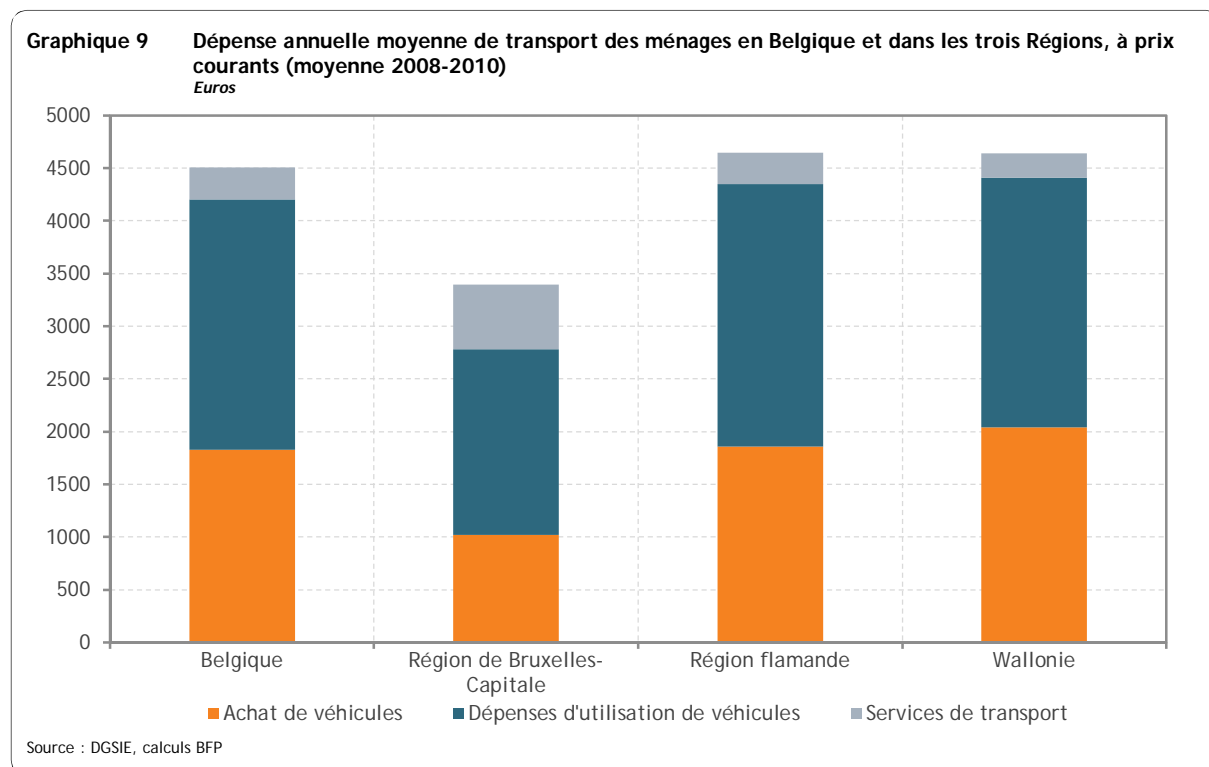
Les ménages belges ont dépensé 34 076 € par an en moyenne pour leur consommation entre 2008 et 2010, dont 4 509 € à la fonction de transport²⁰ (soit 13,2% de la dépense moyenne totale). Les frais annuels liés à l'utilisation de véhicules (carburants, entretiens,...) s'élèvent en moyenne à 2 373 €, les achats de véhicules à 1 828 € par an et les services de transport à 309 € (graphique 9)²¹.

¹⁹ À partir de 2012, l'enquête se déroule tous les deux ans au lieu de tous les ans mais se base sur un échantillon plus large (5.000 ménages participants par an). Ne disposant pas des dernières données au moment de sa rédaction, la présente analyse se base sur les résultats des années 2008-2010.

²⁰ Par souci de cohérence avec le premier chapitre, les dépenses moyennes de transport des ménages belges s'entendent hors assurances. À titre indicatif, ces dernières s'élèvent, en moyenne, à 582,5 € par an par ménage belge.

²¹ Les frais liés à l'utilisation de véhicules personnels, les dépenses d'achat de véhicules et les dépenses de services de transport représentent respectivement 52,6%, 40,5% et 6,8% des dépenses annuelles moyennes de transport des ménages belges entre 2008 et 2010. Cette répartition diffère quelque peu de celle observée à la section 2.1 pour les dépenses de consommation finale des ménages en matière de transport.

Il existe certaines divergences entre les concepts et définitions de l'enquête sur le budget des ménages (EBM) et ceux sur lesquels repose l'estimation des dépenses de consommation finale dans les comptes nationaux. Par exemple, l'enquête ne tient pas compte des ménages collectifs (maisons de retraite, etc.), seuls les ménages privés sont interrogés. De plus, les données disponibles dans l'enquête relèvent du concept national (ménages inscrits au registre national), contrairement au premier chapitre qui porte sur les dépenses intérieures (résidents et non-résidents). En outre, il existe des différences dans la manière de comptabiliser certaines dépenses dans l'EBM et les comptes nationaux. Ainsi, la taxe de circulation, par exemple, est comptabilisée dans les dépenses des ménages dans l'EBM (frais d'utilisation des véhicules) tandis qu'elle est comptabilisée dans les « autres impôts courants » dans les comptes nationaux et ne fait donc pas partie des dépenses de consommation finale des ménages.



Les ménages résidant en Région flamande et en Wallonie dépensent respectivement, en moyenne, 4 647 € et 4 641 € par an au transport, soit 13,2% et 14,1% de leurs dépenses moyennes totales. Les ménages bruxellois dépensent moins, tant en niveau (3 393 €/an) qu'en pourcentage de leurs dépenses totales (10,8%).

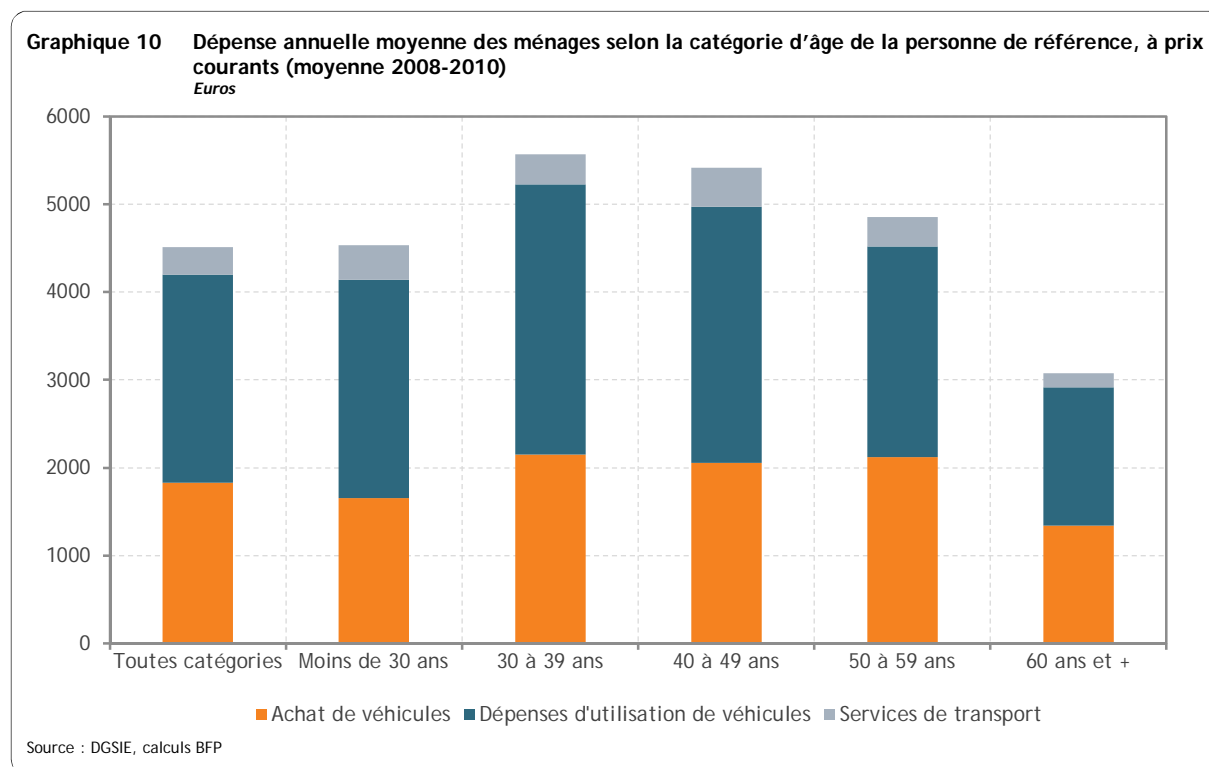
En Belgique comme dans les trois Régions, les frais d'utilisation de véhicules (carburants, entretiens,...) occupent la première place dans les dépenses moyennes de transport (un peu plus de 50%), suivis des achats de véhicules (voitures, motos,...) et des services de transport (train, bus, avion,...). Les services de transport occupent une place plus importante en Région bruxelloise, que dans les deux autres régions : 17,9% des dépenses de transport à Bruxelles, contre 5,0% en Wallonie et 6,4% en Flandre.

b. Dépenses moyennes des ménages selon la catégorie d'âge de la personne de référence

Le comportement de consommation des ménages peut aussi être influencé par l'âge. Cinq catégories sont distinguées dans l'enquête sur le budget des ménages, en fonction de l'âge de la personne de référence dans l'enquête : moins de 30 ans, entre 30 et 39 ans, entre 40 et 49 ans, entre 50 et 59 ans et 60 ans et plus.

En moyenne, les dépenses de transport sont plus élevées pour les ménages dont la personne de référence a entre 30 et 39 ans, puis diminuent avec l'âge (graphique 10). Le poids du transport dans les dépenses totales est plus important quand la personne de référence est âgée de moins de 30 ans (15,3%), et diminue au fur à mesure que son âge augmente (13,8% pour les 40-49 ans, 10,7% pour les 60 et plus).

Les dépenses de transport des ménages dont la personne de référence a 60 ans et plus sont 1,5 à 1,8 fois moins élevées que celles des autres tranches d'âge²². Les dépenses de services de transport de cette catégorie de ménages sont particulièrement faibles comparées aux autres catégories d'âge ; les différentes réductions tarifaires pratiquées en faveur des seniors dans les transports en commun y contribuant probablement. En outre, une certaine baisse de la mobilité peut jouer.



En ce qui concerne la répartition entre les différentes composantes des dépenses de transport (achats, frais d'utilisation, services de transport), les dépenses d'utilisation de véhicules restent la principale catégorie de dépenses, quelle que soit la tranche d'âge de la personne de référence. S'en suivent les dépenses d'achats de véhicules puis les dépenses de services de transport. Les frais liés à l'utilisation de véhicules occupent cependant une part plus importante chez les ménages dont la personne de référence est âgée de moins de 30 ans ou entre 30 et 49 ans que lorsqu'elle est âgée de 50 ans et plus. L'inverse est observé pour les dépenses d'achats de véhicules. Un élément explicatif pourrait être l'avantage des voitures de société, comptabilisé sous l'intitulé « voiture comme avantage en nature » dans les frais d'utilisation des véhicules et particulièrement important pour les catégories des moins de 30 ans et des 30-49 ans.

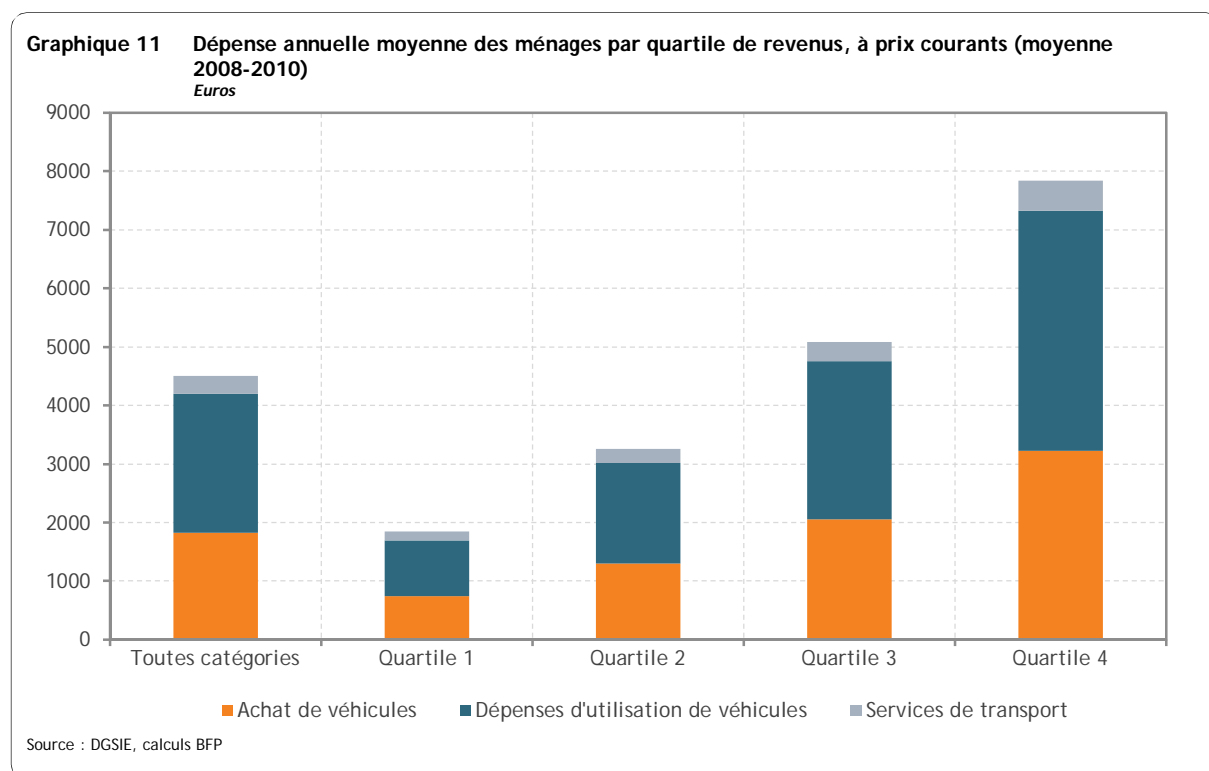
²² À noter que la taille et la composition moyennes des ménages varient en fonction de l'âge de la personne de référence. Ainsi, la taille des ménages dont la personne de référence a 60 ans et plus est, en moyenne, plus petite que celle d'un ménage dont le chef de famille est âgé entre 40 et 49 ans, ce qui pourrait jouer un rôle dans les résultats observés.

c. Dépenses moyennes des ménages selon le quartile de revenus

Les quartiles de revenus divisent la population des ménages en quatre groupes égaux en fonction de leur(s) revenu(s). Le premier quartile représente les 25% des ménages disposant des revenus inférieurs et le quatrième les 25% des ménages disposant des revenus supérieurs.

Comme l'illustre le graphique 11, les dépenses moyennes des ménages augmentent avec les revenus. Ainsi les ménages du quatrième quartile dépensent en moyenne quatre fois plus pour la fonction de transport que les ménages du premier quartile (7 838 € contre 1 849 € par an). En outre, plus les revenus augmentent, plus les ménages consacrent une part importante de leurs dépenses totales au transport (9,7% dans le premier quartile contre 15,1% dans le quatrième), et ce quelle que soit la catégorie de dépenses (achats, frais d'utilisation, services de transport).

En ce qui concerne la répartition au sein des dépenses de transport (achats, frais d'utilisation, services de transport), les ménages du premier quartile consacrent une part relativement plus importante aux services de transport (8,4% des dépenses moyennes totales de transport) que les ménages appartenant au quatrième quartile (6,5%). L'inverse est observé pour les dépenses d'achats de véhicules (39,9% dans le premier quartile contre 41,1% dans le quatrième).



4. Conclusion

Cette analyse thématique visait à présenter les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour la fonction de transport. Plusieurs sources de données ont été exploitées : d'une part, les données issues des comptes nationaux sur les dépenses de consommation finale des ménages (chapitre 2) et, d'autre part, les résultats des enquêtes sur le budget des ménages (chapitre 3).

Les résultats présentés dans cette analyse décrivent les dépenses effectivement consenties par les ménages pour la fonction de transport. Ces dépenses incluent toutefois un certain nombre de dépenses imputées comme les avantages en nature octroyés par les employeurs à leurs salariés (p. ex. les voitures de société et les abonnements de train).

En 2012, 12,0% des dépenses de consommation finale des ménages en Belgique étaient consacrées au transport. Il s'agit du quatrième poste de dépenses des ménages, après le logement, l'alimentation et les biens et services divers. Ces dépenses ont enregistré une hausse au cours de la période étudiée (2000-2012), tant à prix courants (+42,0%) qu'en volume (+4,3%). Les frais liés à l'utilisation de véhicules personnels (carburant, entretien, etc.) représentent plus de la moitié de ces dépenses. Ces frais ont fortement augmenté à prix courants entre 2000 et 2012 (+46,3%). Cette hausse est essentiellement expliquée par une variation des prix (notamment des carburants) et non par un effet « volume » (diminution de 4,0% entre 2000 et 2012). Les dépenses d'achats de véhicules (automobiles neuves et d'occasion principalement) occupent la deuxième place dans les dépenses de transport des ménages. Celles-ci augmentent à prix courants et en volume au cours de la période considérée, de même que les dépenses de services de transport, troisième et dernier poste de dépenses de transport étudié. Ces dernières ont néanmoins un poids limité dans les dépenses de transport des ménages en Belgique (8,3% en 2000 et 9,1% en 2012), bien qu'en évolution croissante. Elles sont essentiellement composées des dépenses de transport ferroviaire, routier et aérien de passagers. Ces trois postes de dépenses enregistrent une hausse significative, tant à prix courants qu'en volume, au cours de la période étudiée.

Les principales évolutions observées en Belgique sont ensuite comparées à celles de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'UE27. La Belgique enregistre une part du transport dans les dépenses totales des ménages légèrement moins élevée que dans les autres pays étudiés. Cette part est particulièrement faible en ce qui concerne les dépenses de services de transport (1,1% des dépenses totales en 2012 contre 2,7% en Allemagne, 2,6% dans l'UE27, 2,3% en France et 2,0% aux Pays-Bas). Néanmoins, ces résultats doivent être interprétés avec prudence, les dépenses de consommation ne reflétant pas précisément le comportement de mobilité des ménages.

Le dernier chapitre décrit brièvement le comportement de consommation des ménages belges à partir des résultats issus des enquêtes sur le budget des ménages. Il ressort de ces résultats qu'en moyenne, les dépenses de transport annuelles augmentent avec le revenu du ménage et diminuent avec la catégorie d'âge de la personne de référence (après 30-39 ans). En outre, les ménages bruxellois dépensent globalement moins pour la fonction de transport que les ménages résidant en Flandre et en Wallonie (respectivement 3 393 €, 4 647 € et 4 641 € par an) mais dépensent une somme deux fois plus élevée

pour les services de transport (608 € en Région bruxelloise, contre 295 € en Flandre et 231 € en Wallonie). Les frais d'utilisation de véhicules occupent la première place dans les dépenses moyennes de transport des ménages, suivis des achats de véhicules puis des services de transport, et ce, quels que soient l'âge, les revenus et la région dans laquelle résident les ménages.

5. Bibliographie

- Banque Nationale de Belgique, *Méthode de calcul du produit intérieur brut et du revenu national brut d'après le SEC 1995*.
- Bureau fédéral du Plan, Base de données transport.
- Bureau fédéral du Plan (2006), *Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transport – Volume 1 : Indicateurs de mobilité et transport*, Rapport final, pages 9-21, Convention entre le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan.
- Direction générale Statistique et Information Economique, *Enquêtes sur le Budget des Ménages 1999-2010*.
- Eurostat, European system of Accounts, ESA 1995.
- Febiac, *Immatriculations de véhicules neufs octobre (02/11/06)*, communiqué de presse du 2 novembre 2006.
- Febiac, *Immatriculations de véhicules neufs décembre (02/01/07)*, communiqué de presse du 2 janvier 2007.
- Institut des Comptes Nationaux, *Comptes nationaux détaillés 1995-2012*.
- Institut des Comptes Nationaux, *Comptes nationaux – Nomenclatures*, pages 9-10, Service Comptes nationaux & régionaux et conjoncture, Banque Nationale de Belgique.
- Institut des Comptes Nationaux (2009), *Comptes nationaux – Partie 2 : Comptes détaillés et tableaux 1999-2008*, pages 11-12, Banque Nationale de Belgique.
- United Nations Statistics Division, *Nomenclature COICOP – Structure détaillée et notes explicatives* (<http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=5&Lg=2>, page consultée le 10/01/2014).

6. Annexe

Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) liées au transport

Les principales catégories COICOP liées au transport dans les dépenses de consommation finale des ménages sont les suivantes.

COICOP 07 : Transport

071 : Achat de véhicules

– 0711 : Voitures automobiles

Voitures automobiles de tourisme (y compris les breaks, monospaces, etc.) à deux ou quatre roues motrices. Sont exclus : voitures d'invalides (06.1.3) ; autocaravanes (09.2.1) ; voiturettes de golf (09.2.1).

– 0712 : Motocycles

Motocycles de tous types, scooters et cyclomoteurs. Sont inclus : side-cars ; motoneiges. Sont exclus : voitures d'invalide (06.1.3) ; voiturettes de golf (09.2.1).

– 0713 : Bicyclettes

Bicyclettes et tricycles en tous genres. Sont inclus : cyclopousses. Sont exclus : cycles jouets (09.3.1).

– 0714 : Véhicules à traction animale

Véhicules à traction animale. Sont inclus : animaux tirant le véhicule et matériel connexe (jougs, colliers, harnais, brides, guides, etc.). Sont exclus : chevaux et poneys, voitures hippomobiles et matériel connexe à usage récréatif (09.2.1).

Les achats de véhicules de plaisance (autocaravanes, caravanes, remorques, avions et bateaux, etc.) entrent dans la rubrique 09.2.1.

072 : Dépenses d'utilisation des véhicules

Les pièces de rechange, accessoires ou lubrifiants que les ménages achètent dans l'intention d'effectuer eux-mêmes des travaux d'entretien et de réparation, ou toute autre intervention, sont à classer, selon le cas, dans les rubriques 07.2.1 ou 07.2.2. Lorsque les ménages paient une entreprise pour assurer l'entretien, la réparation ou la pose de ces articles, la valeur totale du service (coût des pièces compris) est à inclure dans la rubrique 07.2.3.

– 0721 : Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme

Pneus (neufs, d'occasion ou rechapés), chambres à air, bougies d'allumage, amortisseurs, filtres, pompes et autres pièces de rechange ou accessoires pour véhicule particulier. Sont inclus : extincteurs pour véhicules ; produits expressément destinés au nettoyage et à l'entretien de véhicules (peintures, produits pour nettoyer les chromes, matériaux d'étanchéité et produits d'entretien de la

carrosserie; housses pour voitures, motocycles, etc.). Sont exclus : casques de motocyclistes et de cyclistes (03.1.3) ; produits non spécifiquement destinés au nettoyage et à l'entretien de véhicules (eau distillée, éponges, peaux de chamois, détergents, etc.) (05.6.1) ; frais de pose des pièces de rechange et des accessoires et frais de peinture, de lavage et de polissage de la carrosserie (07.2.3) ; radiotéléphones (08.2.0) ; autoradios (09.1.1) ; sièges-autos pour bébés (12.3.2).

– 0722 : Carburants et lubrifiants pour véhicules de tourisme

Essence et autres carburants (gazole, gaz de pétrole liquéfié, alcool et mélanges pour moteur à deux temps, etc.) ; lubrifiants, liquides de frein et d'embrayage, liquides de refroidissement et additifs. Sont inclus : carburant nécessaire au gros outillage et au matériel visés à la rubrique 05.5.1 et aux véhicules de plaisance visés à la rubrique 09.2.1. Sont exclus : frais de vidange et de graissage (07.2.3).

– 0723 : Entretien et réparation de véhicules particuliers

Services liés à l'entretien et à la réparation de véhicules particuliers (pose de pièces de rechange et d'accessoires, équilibrage des roues, inspection technique, dépannage, vidange, graissage et lavage). Sont inclus : valeur totale du service (c'est-à-dire le coût de la main-d'œuvre et des pièces). Sont exclus : pièces de rechange, accessoires ou lubrifiants que les ménages achètent séparément dans l'intention d'effectuer eux-mêmes les travaux d'entretien ou de réparation (07.2.1 ou 07.2.2) ; contrôle technique automobile (07.2.4).

– 0724 : Services divers liés aux véhicules particuliers

Location de garages ou de places de stationnement non liés au logement ; péages (ponts, tunnels, bacs, autoroutes) et parcmètres ; leçons de conduite, examen du permis de conduire et permis de conduire ; contrôle technique automobile; location de voiture sans chauffeur. Sont exclus : location de voiture avec chauffeur (07.3.2) ; frais d'assurance de véhicule de tourisme (12.5.4).

073 : Services de transport

Les services entrant dans cette catégorie sont généralement classés par mode de transport. Les achats de titres de transport couvrant au moins deux modes de transport (autobus et métro ou train et bac, par exemple) sont à inclure dans la rubrique 07.3.5 lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode dans le coût total du billet.

– 0731 : Transport ferroviaire de passagers

Transport de personnes, voyageant seule ou en groupe, et de bagages par train, tramway et métro. Sont inclus : transport de véhicules de tourisme. Sont exclus : transport en funiculaire (07.3.6).

– 0732 : Transport routier de passagers

Transport de personnes, voyageant seule ou en groupe, et de bagages par autobus, autocar, taxi ou voiture de louage avec chauffeur.

– 0733 : Transport aérien de passagers

Transport de personnes, voyageant seule ou en groupe, et de bagages par avion ou hélicoptère.

– 0734 : Transport maritime et fluvial de passagers

Transport de personnes, voyageant seule ou en groupe, et de bagages par navire, bateau, bac, hydroglisseur et hydroptère. Sont inclus : transport de véhicules de tourisme.

– 0735 : Transport combiné de passagers

Transport de personnes, voyageant seule ou en groupe, et de bagages par au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport. Sont inclus : transport de véhicules de tourisme. Sont exclus : forfaits touristiques (09.6.0).

– 0736 : Services de transport divers

Transport par funiculaire, téléphérique et télésiège ; Services de déménagement et de garde-meuble ; Services de porteur, de consigne et d'expédition de bagages ; Commissions d'agents de voyage, lorsqu'elles sont facturées séparément. Sont exclus : transport en téléphérique et télésiège dans les stations de ski et les centres de vacances (09.4.1).

Les dépenses ayant trait à des repas, collations, boissons ou rafraîchissements et les frais d'hébergement entrent dans cette catégorie s'ils sont compris dans le billet et non facturés séparément. Sinon, ils doivent être classés à la division 11.

Les services de transport scolaire sont inclus, mais les services d'ambulance sont exclus (06.2.3).

COICOP 09 : Loisirs et culture

09.2 : Autres biens durables à fonction récréative et culturelle

– 09.2.1 : Biens durables pour loisirs de plein air

Autocaravanes, caravanes et remorques ; avions, U.L.M., planeurs, deltaplanes et montgolfières ; bateaux, moteurs hors-bord, voiles, gréement et superstructures ; chevaux et poneys, véhicules hippomobiles et accessoires connexes (harnais, brides, rênes, selles, etc.) ; gros matériel récréatif et sportif tels que les canoës, kayaks, et planches à voile, le matériel de plongée et les voiturettes de golf. Sont inclus : l'accastillage des bateaux et l'équipement des autocaravanes, caravanes, etc. Sont exclus : les chevaux et poneys, les véhicules hippomobiles et les accessoires connexes à usage privé (07.1.4), les canots et radeaux pneumatiques, ainsi que les piscines gonflables pour enfants ou pour la plage (09.3.2).

– 09.2.3 : Entretien et réparation des autres biens durables à fonction récréative et culturelle

Entretien et réparation d'autres biens durables à fonction récréative et culturelle. Sont inclus : la valeur totale du service (c'est-à-dire le coût de la main-d'œuvre et des pièces) ; le remisage des bateaux, autocaravanes, caravanes, etc., en hiver ; les services de hangar pour les avions privés ; le stationnement de bateaux en port de plaisance ; les services vétérinaires ou autres (pension, services de maréchal-ferrant) pour chevaux et poneys achetés pour l'équitation. Sont exclus : les carburants destinés aux véhicules de plaisance (07.2.2) ; les fournitures achetées par des ménages ayant l'intention d'effectuer eux-mêmes l'entretien ou les réparations (09.2.1), (09.2.2) ; les services vétérinaires et autres pour animaux de compagnie (09.3.5).

COICOP 12 : Biens et services divers

12.5 : Assurances

– 12.5.4 : Assurances transport

Rémunération des services d'assurance liés à l'utilisation des véhicules de tourisme ; rémunération des services d'assurance voyage et d'assurance bagages.