



# Les ménages et leurs dépenses de transport

Analyse thématique

Mars 2017

Coraline Daubresse, [cd@plan.be](mailto:cd@plan.be)

# Le Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme d'intérêt public chargé de réaliser, dans une optique d'aide à la décision, des études et des prévisions sur des questions de politique économique, socioéconomique et environnementale. Il examine en outre leur intégration dans une perspective de développement durable. Son expertise scientifique est mise à la disposition du gouvernement, du Parlement, des interlocuteurs sociaux ainsi que des institutions nationales et internationales.

Il suit une approche caractérisée par l'indépendance, la transparence et le souci de l'intérêt général. Il fonde ses travaux sur des données de qualité, des méthodes scientifiques et la validation empirique des analyses. Enfin, il assure aux résultats de ses travaux une large diffusion et contribue ainsi 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](mailto:contact@plan.be)

## Publications

Publications récurrentes :

Les perspectives

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.*

115 Les charges administratives en Belgique pour l'année 2014

Chantal Kegels, Dirk Verwerft - Février 2016

Working Papers (le dernier numéro) :

1-17 Public Investment in Belgium - Current State and Economic Impact

Bernadette Biatour, Chantal Kegels, Jan van der Linden, Dirk Verwerft - Janvier 2017

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

Éditeur responsable : Philippe Donnay

Dépôt légal : D/2017/7433/6

**Bureau fédéral du Plan**

Avenue des Arts 47-49, 1000 Bruxelles  
tél. : +32-2-5077311  
fax : +32-2-5077373  
e-mail : [contact@plan.be](mailto: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](mailto:info@mobilite.fgov.be)  
<http://mobilite.fgov.be>

# Les ménages et leurs dépenses de transport

## Analyse thématique

Mars 2017

Coraline Daubresse, [cd@plan.be](mailto:cd@plan.be)

**Abstract** - Ce Working Paper présente les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour la fonction 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 sur le budget des ménages.

L'analyse s'articule en deux chapitres. Le premier décrit les données des comptes nationaux sur les dépenses de transport des ménages en Belgique et les compare aux pays limitrophes et à l'UE28 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.

**Abstract** - In deze Working Paper worden de voornaamste evoluties in de consumptieve bestedingen van de gezinnen voor vervoer in België voorgesteld. Daarvoor wordt een beroep gedaan op verschillende gegevensbronnen: enerzijds de gegevens uit de nationale rekeningen over de consumptieve bestedingen van de gezinnen (Instituut voor de Nationale Rekeningen, Eurostat) en anderzijds de resultaten van de Huishoudbudgetonderzoeken.

De analyse bestaat uit twee hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de gegevens uit de nationale rekeningen over de gezinsuitgaven voor vervoer in België beschreven en wordt er aan de hand van de Eurostat-gegevensbank een vergelijking gemaakt tussen de uitgaven in België en die in de buurlanden en de EU28. In het tweede hoofdstuk worden de resultaten van de Huishoudbudgetonderzoeken onder de loep genomen en wordt de analyse verfijnd door voor een gegeven periode de gemiddelde uitgaven van de Belgische gezinnen op te splitsen naar gewest, leeftijdscategorie en inkomenskwartiel van het gezin.

**Jel Classification** - R41, R48.

**Keywords** - Transport.

**Acknowledgment** - Les travaux présentés dans ce Working Paper 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

<b>Synthèse</b> .....	<b>1</b>
<b>Synthese</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Dépenses des ménages : Comptes nationaux et Eurostat</b> .....	<b>7</b>
2.1. Dépenses de transport en Belgique	8
2.2. Comparaison avec les pays limitrophes et l'UE28	13
<b>3. Dépenses des ménages : Enquête sur le budget des ménages</b> .....	<b>17</b>
<b>4. Bibliographie</b> .....	<b>23</b>
<b>5. Annexes</b> .....	<b>24</b>
5.1. Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) - structure générale	24
5.2. Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) liées au transport	26

## Liste des tableaux

Tableau 1	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, à prix courants .....	9
Tableau 2	Achats de véhicules : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015 .....	9
Tableau 3	Frais d'utilisation de véhicules : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015 .....	11
Tableau 4	Services de transport : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015 .....	12

## Liste des graphiques

Graphique 1	Évolution des principales catégories de dépenses.....	8
Graphique 2	Évolution des achats de véhicules.....	10
Graphique 3	Évolution des frais d'utilisation des véhicules .....	12
Graphique 4	Évolution des services de transport.....	13
Graphique 5	Comparaison européenne des dépenses de transport des ménages .....	15
Graphique 6	Comparaison européenne d'indicateurs issus de la base de données Transport .....	16
Graphique 7	Dépenses annuelles moyennes des ménages par Région.....	18
Graphique 8	Répartition selon la présence d'enfant(s) de moins de 16 ans .....	19
Graphique 9	Dépenses annuelles moyennes des ménages selon la catégorie d'âge de la personne de référence.....	20
Graphique 10	Dépenses annuelles moyennes des ménages selon le quartile de revenu.....	21



## Synthèse

Ce Working Paper présente les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour le 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 sur le budget des ménages (EBM).

En 2015, 11 % des dépenses de consommation finale des ménages en Belgique étaient consacrées au transport selon les comptes nationaux. Il s'agit d'un poste de dépenses important après le logement (24 %) et l'alimentation<sup>1</sup> (13 %). Ces dépenses ont enregistré une hausse au cours de la période étudiée (1995-2015), tant à prix courants (+79 %) qu'en volume (+18 %). Les frais liés à l'utilisation de véhicules personnels (carburant, entretien, etc.) représentent plus de la moitié de ces dépenses. Ces frais ont augmenté à prix courants entre 1995 et 2015 (+77 %). Cette hausse est essentiellement expliquée par une variation de prix (notamment des carburants) et moins par un effet 'volume' (+2 % entre 1995 et 2015). 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 (11 % en 2015), 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'UE28. La Belgique enregistre une part du transport dans les dépenses totales des ménages relativement peu élevée, en comparaison avec les autres pays étudiés. Cette part est particulièrement faible en ce qui concerne les dépenses de services de transport (1,2 % des dépenses totales en Belgique en 2015 contre 3,5 % en Allemagne, 2,4 % en France et 2,1 % 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. A titre d'illustration, certaines catégories de la population (seniors, étudiants) peuvent bénéficier de tarifs préférentiels voire de la gratuité de certains modes de transport. 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 se conclut par une brève description du comportement de consommation des ménages belges à partir des enquêtes sur le budget des ménages menées en 2012 et 2014. Certaines différences peuvent être observées par rapport aux résultats issus des comptes nationaux. Les deux sources sont complémentaires : la première permet de présenter des séries temporelles cohérentes entre 1995 et 2015, la deuxième fournit une « image », pour une année donnée, des dépenses des ménages selon différentes caractéristiques comme l'âge ou le quartile de revenu.

---

<sup>1</sup> Produits alimentaires et boissons non alcoolisées.

Il ressort de ces enquêtes qu'en moyenne, les dépenses de transport augmentent avec le revenu du ménage et avec la catégorie d'âge de la personne de référence (jusqu'à 50-59 ans). Des différences régionales sont observées : les ménages bruxellois dépensent globalement moins pour la fonction de transport que les ménages résidant en Flandre et en Wallonie (respectivement 3 019 €, 4 411€ et 4 508 € par an) mais dépensent une somme deux fois plus élevée pour les services de transport (677 € en Région bruxelloise, contre 301 € en Flandre et 215 € en Wallonie).

Les frais d'achats et d'utilisation de véhicules sont prépondérants dans les dépenses moyennes de transport des ménages, suivis des services de transport, et ce, quels que soient l'âge, le revenu et la région dans laquelle résident les ménages. Des différences significatives sont cependant observées dans la répartition de ces dépenses en fonction de la catégorie de revenu : les ménages avec les revenus les plus bas allouent une part relativement plus importante de leurs dépenses aux services de transport et aux frais d'utilisation de véhicules, qui peuvent être considérées comme des dépenses 'nécessaires', liées au fait de se déplacer. Cette part diminue avec le revenu au profit des dépenses d'achats de véhicules, dont la nature plus discrétionnaire traduit le caractère luxueux de ces dépenses.

## Synthese

In deze Working Paper worden de voornaamste evoluties in de consumptieve bestedingen van de gezinnen voor vervoer in België voorgesteld. Daarvoor wordt een beroep gedaan op verschillende gegevensbronnen: enerzijds de gegevens uit de nationale rekeningen over de consumptieve bestedingen van de gezinnen (Instituut voor de Nationale Rekeningen, Eurostat) en anderzijds de resultaten van de Huishoudbudgetonderzoeken (HBO).

Uit de nationale rekeningen blijkt dat in 2015 11 % van de consumptieve bestedingen van de gezinnen in België aan vervoer werd besteed. Het gaat om een belangrijke uitgavenpost, na huisvesting (24 %) en voeding<sup>2</sup> (13 %). Die uitgaven stegen tijdens de bestudeerde periode (1995-2015) zowel tegen lopende prijzen (+79 %) als in volume (+18 %). De kosten verbonden aan het gebruik van persoonlijke voertuigen (brandstof, onderhoud, enz.) vertegenwoordigen meer dan de helft van die uitgaven. Die kosten zijn tussen 1995 en 2015 toegenomen tegen lopende prijzen (+77 %), voornamelijk als gevolg van een prijschommeling (van de brandstof in het bijzonder) en in mindere mate door een volume-effect (+2 % tussen 1995 en 2015). De uitgaven voor de aankoop van voertuigen (vooral nieuwe en tweedehandswagens) staan op de tweede plaats binnen de vervoersuitgaven van de gezinnen. Over de beschouwde periode stijgen die zowel tegen lopende prijzen als 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 (11 % in 2015), hoewel ze 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 EU28. In vergelijking met die landen wordt in België een relatief klein deel van de totale gezinsuitgaven besteed aan vervoer. Dat aandeel is bijzonder laag voor vervoersdiensten (1,2 % van de totale bestedingen in België in 2015, tegenover 3,5 % in Duitsland, 2,4 % in Frankrijk en 2,1 % in Nederland). Niettemin moeten die resultaten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien de consumptieve bestedingen geen precieze weerspiegeling zijn van het mobiliteitsgedrag van de gezinnen. Zo genieten bepaalde bevolkingsgroepen (ouderen, studenten) van voorkeurstarieven of kunnen ze gratis gebruikmaken van bepaalde vervoerswijzen. De uitgaven van die groepen voor die transportvormen kunnen relatief klein lijken, wat niet noodzakelijk wil zeggen dat ze er weinig gebruik van maken.

De analyse wordt afgesloten met een korte beschrijving van het consumptiegedrag van de Belgische gezinnen aan de hand van de Huishoudbudgetonderzoeken die in 2012 en 2014 zijn uitgevoerd. Uit een vergelijking met de resultaten die afkomstig zijn van de nationale rekeningen komen enkele verschillen naar voren. De twee bronnen vullen elkaar aan: met de eerste bron kunnen coherente tijdreeksen tussen 1995 en 2015 worden voorgesteld, terwijl de tweede bron voor een gegeven jaar een 'momentopname' geeft van de gezinsuitgaven volgens verschillende kenmerken, zoals leeftijd of inkomenskwartiel.

---

<sup>2</sup> Voedingsmiddelen en niet-alcoholische dranken.

Uit die enquêtes blijkt dat de vervoersuitgaven gemiddeld stijgen met het gezinsinkomen en de leeftijdscategorie van de referentiepersoon (tot 50-59 jaar). Er zijn ook verschillen tussen de gewesten: de Brusselse gezinnen besteden globaal genomen minder aan vervoer dan de Vlaamse en de Waalse gezinnen (respectievelijk 3 019 euro, 4 411 euro en 4 508 euro per jaar), maar wel twee keer meer aan vervoersdiensten (677 euro in Brussel, tegenover 301 euro in Vlaanderen en 215 euro in Wallonië).

De kosten voor de aankoop en het gebruik van voertuigen staan bovenaan in de gemiddelde gezinsuitgaven voor vervoer, gevolgd door de vervoersdiensten, en dat ongeacht de leeftijd, het inkomen of het gewest waarin ze verblijven. Er worden evenwel grote verschillen waargenomen in de verdeling van die uitgaven naargelang van de inkomenscategorie: voor de gezinnen met de laagste inkomens gaat een groter deel van hun uitgaven naar vervoersdiensten en gebruikskosten van voertuigen. Die uitgaven kunnen worden beschouwd als 'noodzakelijke' uitgaven om zich te kunnen verplaatsen. Dat aandeel wordt kleiner met het inkomen ten gunste van de uitgaven voor de aankoop van voertuigen. De discretionaire aard van die uitgaven weerspiegelt het luxueuze karakter ervan.

# 1. Introduction

Ce Working Paper présente les principales évolutions des dépenses de consommation des ménages en Belgique pour le 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 sur le budget des ménages.

Cette analyse constitue une mise à jour de deux études publiées par le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité et Transports sur cette thématique ; la première en 2006<sup>3</sup>, la deuxième en 2014<sup>4</sup>.

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, les étudiants) 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.

## Encadré 1 Les Comptes nationaux et l'Enquête sur le budget des ménages

Deux sources de données sont utilisées pour décrire les dépenses des ménages en Belgique dans cette analyse : les Comptes nationaux et l'Enquête sur le budget des ménages (EBM).

Ces deux sources sont complémentaires : la première permet de présenter des séries temporelles cohérentes entre 1995 et 2015, la deuxième fournit une « image », pour une année donnée, des dépenses des ménages selon différentes caractéristiques comme l'âge ou le quartile de revenu.

Des différences peuvent être observées entre les résultats présentés au chapitre 2 et au chapitre 3. Une première explication est qu'il existe certaines divergences entre les concepts et définitions de l'EBM et ceux sur lesquels repose l'estimation des dépenses de consommation finale des ménages dans les comptes nationaux. Par exemple, les données disponibles dans l'enquête relèvent du concept national (ménages inscrits au registre national), contrairement aux comptes nationaux qui estiment les dépenses intérieures (résidents et non-résidents). Il existe également des différences dans la manière de comptabiliser certaines dépenses (par exemple, les dépenses imputées comme les revenus en nature). Un deuxième élément d'explication est que l'estimation des dépenses de transport dans les comptes nationaux se base principalement sur des sources autres que l'EBM comme les immatriculations de voitures des personnes physiques, les statistiques issues des sociétés de transport en commun ou encore les relevés des contrôles techniques.

L'analyse s'articule en deux chapitres. Le premier décrit les dépenses de transport des ménages en Belgique issues des comptes nationaux et les compare aux pays limitrophes et à l'UE28 à l'aide de la base de données Eurostat. Le deuxième chapitre se penche sur les résultats des enquêtes sur le budget des

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Daubresse, C. (2014), Dépenses des ménages et transport, Working Paper 02-14, Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports.

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.

## 2. Dépenses des ménages : Comptes nationaux et Eurostat

Ce premier chapitre analyse les dépenses de consommation finale des ménages issues de la comptabilité nationale et en particulier les dépenses 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'UE28 à l'aide de la banque de données Eurostat (section 2.2).

Les séries présentées couvrent la période 1995-2015 et sont estimées selon le concept intérieur. Le concept intérieur comprend les dépenses de consommation des résidents et des non-résidents sur le territoire étudié<sup>5</sup> (p.ex. la Belgique) tandis que le concept national comprend les dépenses des résidents d'un pays (p.ex. les Belges), indépendamment du territoire sur lequel ils effectuent la dépense. Une nuance doit toutefois être apportée concernant les dépenses de services de transport sur internet. En effet, les dépenses effectuées par carte de crédit, par exemple, pour des vols au départ d'un aéroport belge avec une compagnie aérienne étrangère – qui n'a pas de siège en Belgique – sont considérées comme des dépenses à l'étranger et ne sont, dès lors, pas comprises dans les chiffres présentés ci-dessous pour la Belgique.

### Encadré 2 Classification des dépenses par fonction de consommation

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 1, 2, 3 digits). Les séries publiées par l'Institut des Comptes nationaux (ICN) et Eurostat se limitent au niveau de désagrégation COICOP à deux digits. Des données plus détaillées – non publiées – sont cependant utilisées pour la Belgique afin d'affiner l'analyse.

La présente analyse porte sur le groupe de dépenses « Transport » (COICOP 07), qui se subdivise en trois sous-catégories :

- 071 : achat de véhicules (voitures automobiles, motos, bicyclettes,...) ;
- 072 : dépenses d'utilisation des véhicules (carburants, entretien, réparation, leasing,...) ;
- 073 : services de transport (transports ferroviaire, routier, aérien de passagers,...).

La catégorie COICOP 07 ainsi que les différentes catégories COICOP mentionnées au cours de l'analyse sont décrites de manière détaillée en annexe.

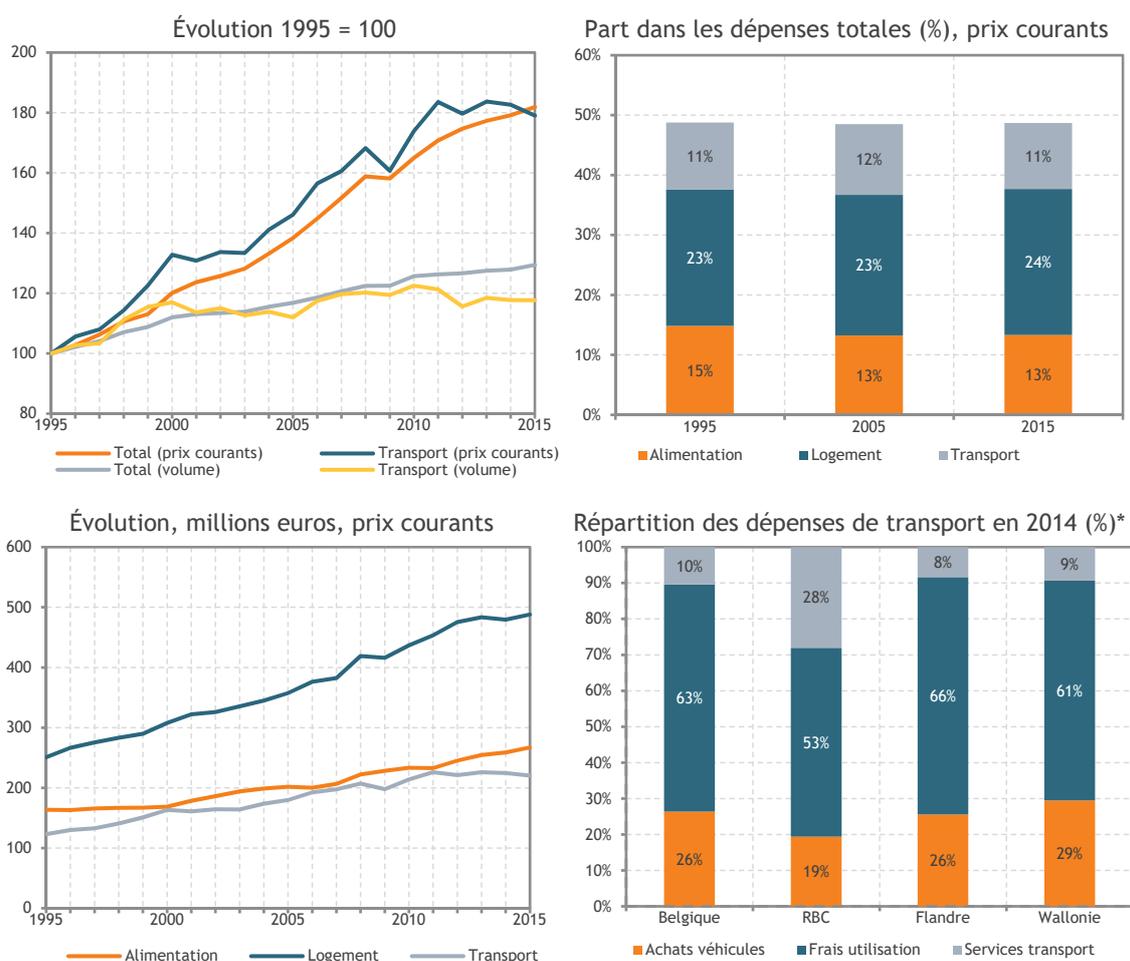
Les dépenses d'assurances liées au transport font partie d'un autre groupe de dépenses (COICOP 12). Les principales évolutions sont mentionnées dans la section dédiée aux dépenses d'utilisation des véhicules, à titre indicatif.

<sup>5</sup> 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).

## 2.1. Dépenses de transport en Belgique

En 2015, les ménages consacraient 11 % de leurs dépenses totales<sup>6</sup> au transport. La dépense de transport occupe une place importante après le logement (24 %) et l'alimentation (13 %). Cette part est restée relativement stable entre 1995 et 2015 (entre 11 et 12 %), le transport évoluant au même rythme que les dépenses totales et les principales catégories de dépenses à prix courants (graphique 1). L'alimentation, le logement et le transport comptent pour près de la moitié des dépenses totales au cours de la période étudiée. Au niveau régional<sup>7</sup>, la part du transport dans les dépenses totales est légèrement supérieure en Wallonie (13 % en 2014) que dans les deux autres régions (11 % en Flandre et 10 % à Bruxelles).

Graphique 1 Évolution des principales catégories de dépenses



Sources : ICN (2016), base de données Transport BFP.

\* 2014 : dernière année disponible des Comptes régionaux (dépenses à prix courants).

Remarque : 'Alimentation' correspond à la catégorie 'Produits alimentaires et boissons non alcoolisées' (COICOP01), 'Logement' correspond à la catégorie 'Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles' (COICOP 04).

Les dépenses de transport des ménages ont augmenté à prix courants entre 1995 et 2015 : +79 %, passant de 12,3 milliards d'euros en 1995 à 22,0 milliards d'euros en 2015 (tableau 1). Elles ont enregistré un net

<sup>6</sup> Les dépenses de consommation finale 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 (p.ex. abonnements de train octroyés par les employeurs).

<sup>7</sup> Comptes Régionaux 2010-2014 (ICN, séries à prix courants). Le niveau de détails disponible est le COICOP à 2 digits (achats de véhicules, frais d'utilisation, services de transport).

recul entre 2008 et 2009 et stagnent depuis 2012, principalement sous l'effet de la crise mais aussi de la diminution des prix des produits pétroliers. Les dépenses totales enregistrent un taux de croissance légèrement supérieur à prix courants : +82 %. Les dépenses en volume ont aussi augmenté au cours de la période étudiée mais de manière plus limitée : +18 % pour le transport et +29 % pour les dépenses totales. Les dépenses de transport augmentent légèrement moins que les dépenses totales, un décrochage des dépenses de transport en volume par rapport aux dépenses totales est observé à partir de 2010.

Afin de mieux comprendre les évolutions de la catégorie « transport », il convient d'analyser de manière plus fine les sous-catégories qui la composent, à savoir : les achats de véhicules, les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels et les services de transport. En 2015, ces différents postes représentaient respectivement 27 %, 62 % et 11 % des dépenses de transport des ménages en Belgique. Ces parts sont restées assez stables au cours de la période étudiée. Cette répartition est quelque peu différente au niveau régional, surtout à Bruxelles où les dépenses de services de transport ont un poids trois fois plus important qu'en Flandre et en Wallonie.

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

	1995	2005	2015	1995 (%)	2005 (%)	2015 (%)
Dépenses totales	110174	152418	200376			
Transport	12301	17975	22026	100	100	100
- Achats véhicules	3369	4894	6052	27	27	27
- Frais utilisation véhicules	7721	11433	13643	63	64	62
- Services transport	1211	1649	2331	10	9	11

Source : ICN (2016).

#### a. Achats de véhicules

Les dépenses d'achats de véhicules enregistrent une hausse entre 1995 et 2015, tant à prix courants (+80 %) qu'en volume (+46 %) (graphique 2). Les deux séries fluctuent de façon similaire au cours de la période étudiée.

Les dépenses d'achats de véhicules sont composées des achats d'automobiles neuves et d'occasion, de motocycles et de cycles. L'évolution de ce poste de dépenses est étroitement liée à l'évolution des achats d'automobiles neuves et d'occasion puisque ceux-ci représentent un peu plus de 90 % des dépenses d'achats de véhicules (tableau 2).

**Tableau 2** Achats de véhicules : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015

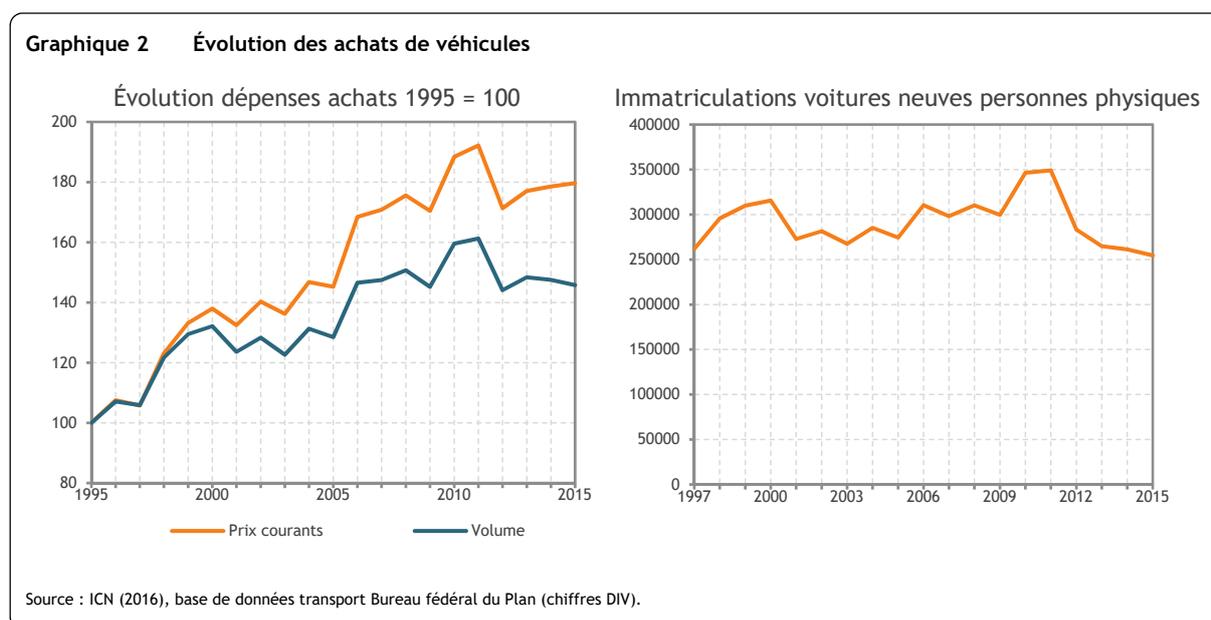
	Prix courants	Volume	Prix	Répartition moyenne
Achats de véhicules	+80%	+46%	+23%	100%
- Automobiles neuves et d'occasion	+76%	+44%	+20%	91%
- Motocycles	+99%	+55%	+34%	4%
- Cycles	+146%	+64%	+52%	5%

Source : ICN (2016).

Les dépenses d'achats d'automobiles neuves et d'occasion enregistrent une hausse de 76 % à prix courants entre 1995 et 2015. L'augmentation des dépenses en volume s'élève à 44 % et suit une évolution

similaire à celle des immatriculations de voitures neuves en Belgique par les personnes physiques (graphique 2).

Plus précisément, les années 1999 à 2008 sont caractérisées par une évolution en « dents de scie » des dépenses d'achats d'automobiles, qui pourrait être liée à la tenue bisannuelle du salon de l'automobile. Ces dépenses diminuent légèrement en période de crise (2008-2009) puis reprennent leur croissance en 2010, année où les primes fédérales pour l'achat de voitures à faibles émissions de CO<sub>2</sub> ont rencontré un fort succès. L'année 2012 est marquée par la crise mais aussi par la suppression de ces primes fédérales, qui doit sans doute jouer dans la diminution observée des dépenses d'achats de véhicules et des immatriculations. Les dépenses d'achats d'automobiles se stabilisent ensuite (tant en volume qu'à prix courants) et retrouvent leur niveau de 2006-2009.



Les dépenses d'achats de cycles et de motos représentent moins de 10 % des dépenses d'achats de véhicules. Même si leur poids reste limité, ces dépenses enregistrent une hausse plus rapide que les dépenses d'automobiles, tant en volume qu'à prix courants sur la période étudiée. Cette hausse est particulièrement importante pour les dépenses de cycles. L'utilisation croissante des vélos électriques pourrait être un élément explicatif. Leurs ventes ont fortement augmenté au cours des dernières années, passant de 5 000 unités par an en 2010 à 141 000 unités en 2015<sup>8</sup>. Ces derniers coûtent, en moyenne, plus cher que les vélos 'traditionnels'.

#### b. Frais d'utilisation de véhicules

Les frais d'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 lubrifiants, des dépenses d'entretien et de réparation, des dépenses pour autres services relatifs aux véhicules personnels (péages, location de garages, leasing,...) et, enfin, des dépenses en pièces détachées et accessoires. Les trois premières catégories de dépenses représentent la quasi-totalité (95 %) des frais

<sup>8</sup> Source : Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI).

liés à l'utilisation de 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, entraînant une augmentation de 77 % des frais totaux liés à l'utilisation des véhicules personnels entre 1995 et 2015 à prix courants (graphique 3 et tableau 3).

**Tableau 3 Frais d'utilisation de véhicules : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015**

	Prix courants	Volume	Prix	Répartition moyenne
Frais d'utilisation de véhicules <sup>9</sup>	+77%	+2%	+74%	100%
- Pièces détachées et accessoires	+72%	+88%	-2%	5%
- Carburants et lubrifiants	+57%	-18%	+90%	45%
- Entretien et réparation	+71%	-22%	+118%	30%
- Autres services	+145%	+116%	+13%	20%

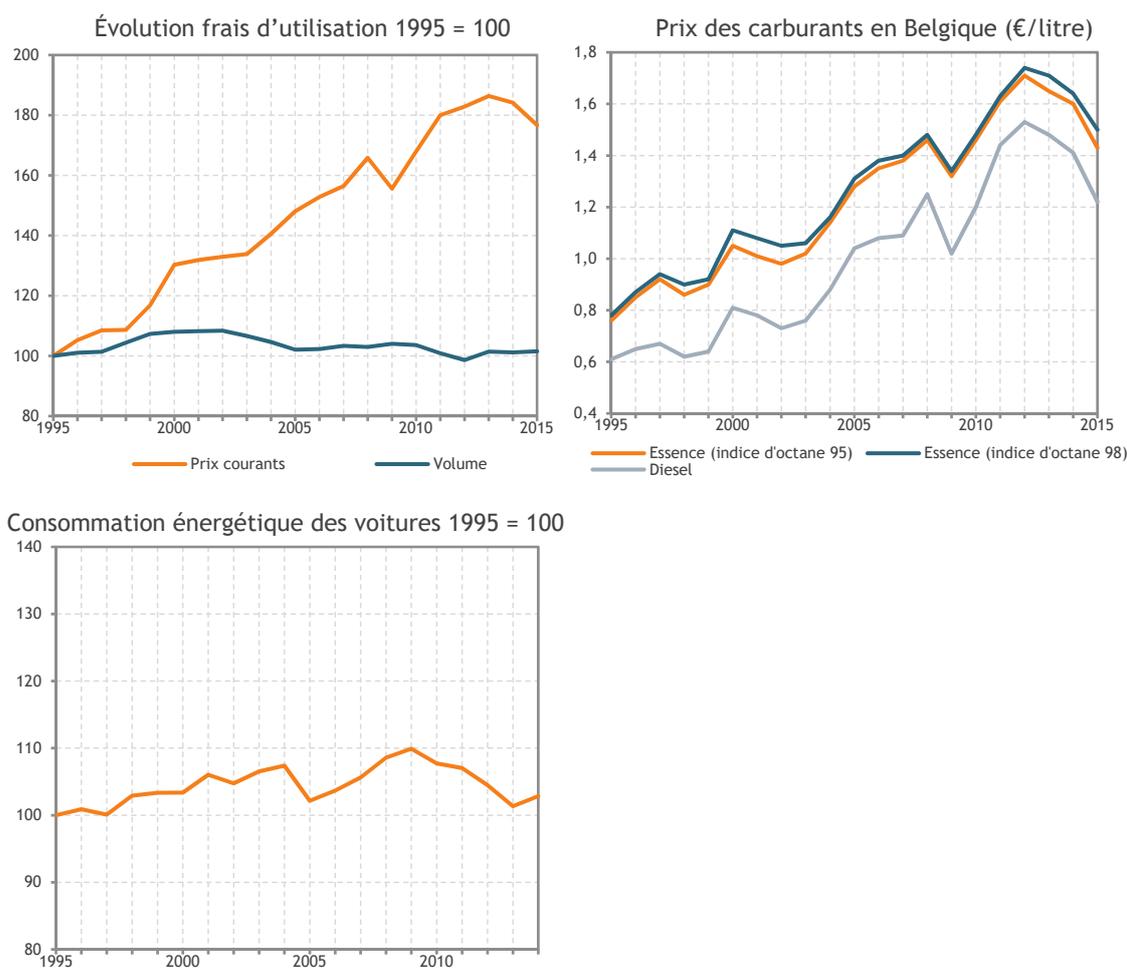
Source : ICN (2016).

Les évolutions en volume sont plus contrastées : les dépenses pour autres services et les dépenses de pièces détachées et d'accessoires enregistrent une hausse entre 1995 et 2015 (respectivement +116 % et +88 %) 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 -18 % et -22 %). Ceci se traduit par une légère augmentation des dépenses en volume (+2 %) entre 1995 et 2015. Ce chiffre doit toutefois être nuancé : l'augmentation a surtout lieu au début de la période étudiée (jusqu'en 2002). Entre 2003 et 2015, les frais d'utilisation de véhicules diminuent globalement.

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 ». Les fluctuations enregistrées pour les dépenses à prix courants sont cohérentes avec les évolutions observées des prix des carburants (graphique 3).

Les dépenses de carburants et de lubrifiants constituent une part importante des frais liés aux véhicules personnels (45 % en moyenne). Ces dépenses se sont fortement réduites en volume au cours de la dernière décennie, de même que celles pour les réparations et les entretiens. L'amélioration de l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules peut être avancée comme élément explicatif de la baisse des dépenses des carburants en volume, de même que la part plus importante des voitures à moteur diesel dans le parc automobile. Ces dernières consomment, en moyenne, moins de carburant que les moteurs essence (l/100 km). En ce qui concerne les frais de réparation et d'entretien, l'amélioration des véhicules (système ESP, freinage, etc.) pourrait expliquer (en partie) la diminution enregistrée au cours des vingt dernières années, ainsi que les évolutions dans la qualité des véhicules, qui permettent de diminuer la périodicité d'entretien des véhicules récents.

<sup>9</sup> 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 106 % à prix courants et de 68 % en volume entre 1995 et 2015.

**Graphique 3 Évolution des frais d'utilisation des véhicules**

Sources : ICN (2016), base de données transport Bureau fédéral du Plan (chiffres BNB, SPF Finances), inventaires des émissions de gaz à effet de serre (2016), Eurostat.

### c. Services de transport

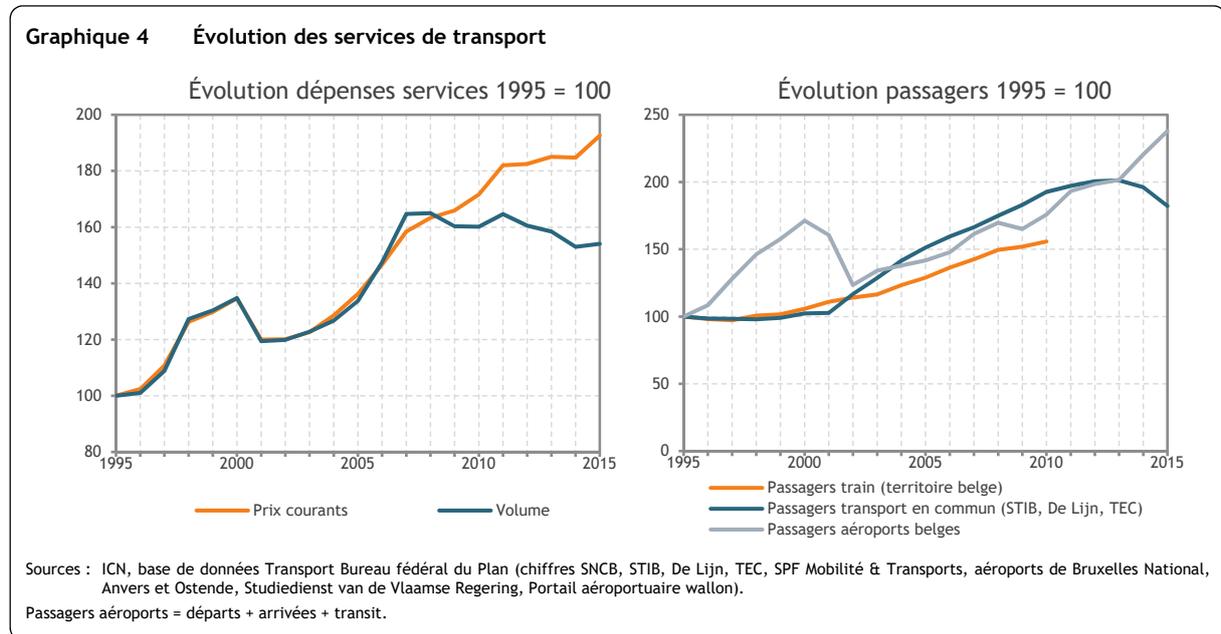
Les services de transport ont un poids limité dans les dépenses de transport des ménages en Belgique mais en évolution croissante (10 % en 1995 et 11 % en 2015). Ils comprennent les dépenses de transport ferroviaire, routier, aérien et fluvial de voyageurs et de services divers comme les services de déménagement.

**Tableau 4 Services de transport : évolutions et répartition moyenne entre 1995 et 2015**

	Prix courants	Volume	Prix	Répartition moyenne
Services de transport	+93%	+54%	+25%	100%
- Transport par chemin de fer	+122%	+54%	+40%	34%
- Transport de voyageurs par route	+86%	+46%	+28%	32%
- Transport aérien de voyageurs	+62%	+45%	+20%	28%
- Transport fluvial de voyageurs	+187%	+65%	+89%	1%
- Autres services de transport	+135%	+63%	+43%	6%

Source : ICN (2016).

Les dépenses de services de transport enregistrent une hausse, tant à prix courants (+93 %) qu'en volume (+54 %) entre 1995 et 2015. Cette hausse est plus forte que celle observée pour les dépenses d'achats et d'utilisation de véhicules au cours de la même période bien qu'un recul soit observé en fin de période (graphique 4).



Les dépenses à prix courants et en volume des différentes sous-catégories de services de transport augmentent au cours de la période étudiée (tableau 4). Le transport ferroviaire, routier et aérien de voyageurs représente plus de 90 % des services de transport des ménages. Tant les dépenses de transport ferroviaire que les dépenses de transport routier augmentent de manière assez régulière entre 1995 et 2015 (prix courants et volume). Les fortes fluctuations des dépenses de services de transport (p. ex. 2000-2001) sont donc principalement liées au transport aérien (le transport fluvial et les autres services ont un poids marginal). En particulier, les prix de ces déplacements se sont particulièrement contractés à partir de 2005, ce qui pourrait être lié à l'implantation grandissante des vols « low cost » en Belgique. Ils repartent à la hausse sur la période 2007-2015.

Comme expliqué précédemment, une nuance doit être apportée concernant les dépenses de services de transport. En effet, les achats réalisés sur internet par carte de crédit, par exemple, pour un vol à partir d'un aéroport belge avec une compagnie aérienne étrangère ne sont pas considérés comme des dépenses sur le territoire belge, ce qui a un impact non négligeable sur les séries présentées ci-dessus.

## 2.2. Comparaison avec les pays limitrophes et l'UE28

Cette section compare brièvement les principales évolutions décrites dans les paragraphes précédents pour la Belgique à celles de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'Union européenne (UE28).

Comme indiqué précédemment, 11 % des dépenses des ménages en Belgique sont consacrées au transport en 2015. Cette part est plus faible que celles enregistrées cette année-là en France (13 %), en Allemagne (14 %) et aux Pays-Bas (13 %). La Belgique se situe en deçà de la moyenne de l'UE28 (13 %).

L'Allemagne enregistre la dépense de transport par habitant la plus élevée parmi les pays étudiés et l'UE28 (2 700 €). La Belgique présente une dépense moyenne par habitant plus faible que les autres pays de comparaison, elle est similaire à celle de l'UE28 (2 000 €). Le transport pèse cependant moins lourd dans les dépenses totales des ménages en Belgique que dans l'UE28.

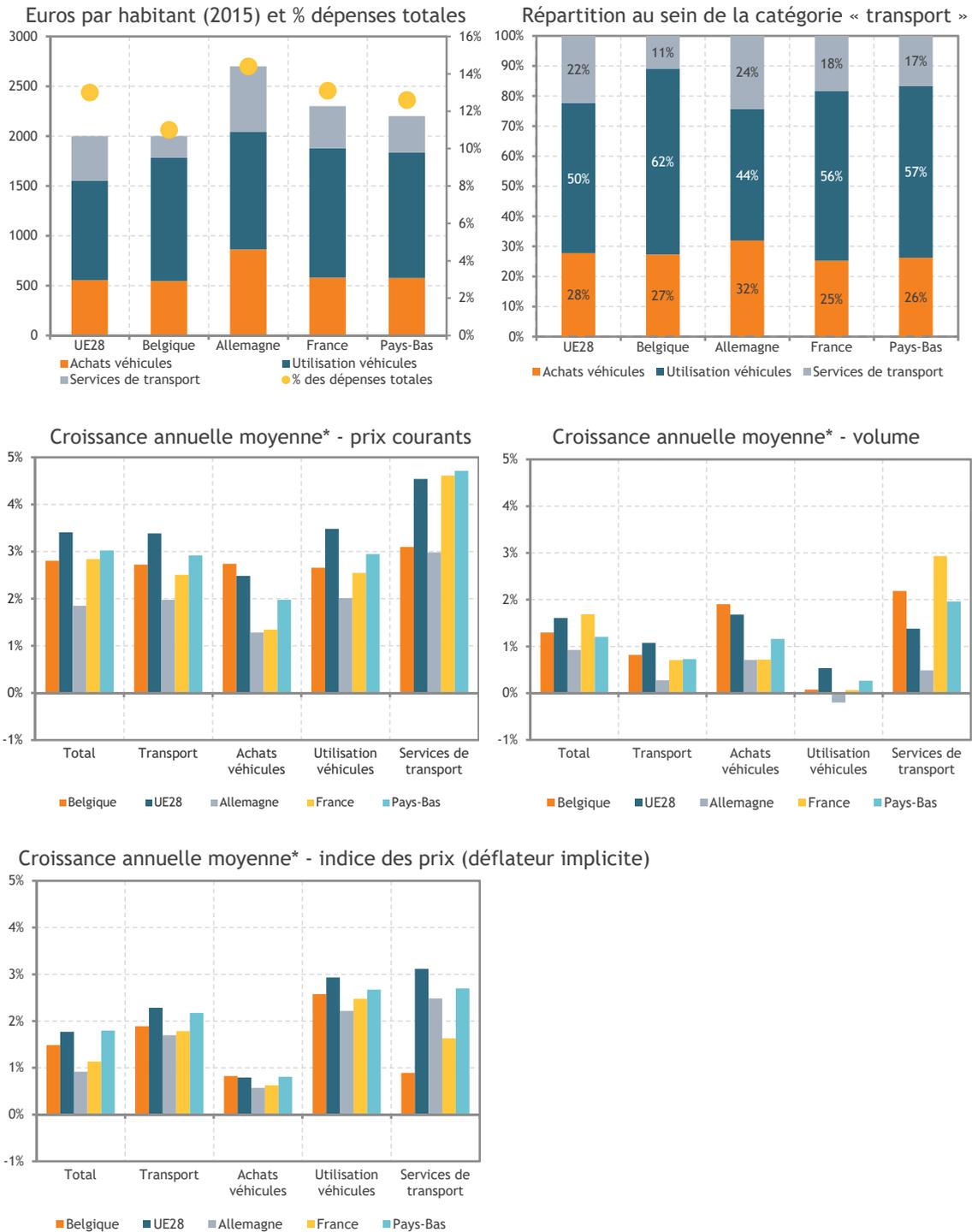
Les frais liés à l'utilisation de véhicules constituent le plus gros poste de dépenses, et ce quel que soit le pays étudié. Les dépenses d'achats de véhicules occupent la deuxième position et les dépenses de services de transport la troisième et dernière position. La répartition entre ces différents postes varie cependant quelque peu d'un pays à l'autre. Ainsi, en Belgique, les ménages consacrent une part relativement plus importante de leurs dépenses aux frais d'utilisation de véhicules que dans les autres pays. En Allemagne, les ménages allouent une part moins importante de leurs dépenses à ces frais étant donné qu'ils dépensent une somme relativement plus élevée (en euros par habitant) à l'achat de véhicules et aux services de transport. En Belgique, la part des services de transport dans les dépenses des ménages est particulièrement faible comparée aux pays limitrophes et à l'UE28 (1,2 % des dépenses totales en 2015 contre 3,5 % en Allemagne, 2,4 % en France et 2,1 % aux Pays-Bas). La dépense en euros par habitant est deux à trois fois moins élevée que dans les pays de comparaison. Plusieurs pistes peuvent être avancées comme la taille du territoire ou l'étalement urbain qui peuvent impliquer des choix modaux en défaveur des services de transport.

En ce qui concerne les évolutions, les différents pays étudiés et l'UE28 enregistrent une hausse des dépenses de transport des ménages à prix courants entre 1995 et 2015. La Belgique présente une croissance annuelle moyenne de 2,7 %, similaire à celle de la France (2,5 %) et des Pays-Bas (2,9 %). L'Allemagne présente une évolution légèrement inférieure (2,0 % par an). En volume, la croissance annuelle moyenne des dépenses de transport est plus limitée : 0,8 % en Belgique, 0,7 % en France et aux Pays-Bas, 0,3 % en Allemagne.

Les évolutions des différentes sous-catégories de dépenses de transport peuvent fortement varier d'un pays à l'autre. La Belgique présente la plus forte croissance des dépenses d'achats de véhicules à prix courants (+2,7 %), deux fois supérieure à celle de l'Allemagne et de la France. Cette tendance se retrouve en volume : 1,9 % par an en Belgique contre 0,7 % en Allemagne et en France. Les frais liés à l'utilisation des véhicules, principale catégorie de dépenses de transport des ménages, augmentent à prix courants entre 1995 et 2015 dans les quatre pays considérés. Les prix enregistrent une hausse annuelle moyenne comparable dans ces pays au cours de la période étudiée : entre 2 et 3 % par an. La croissance à prix courants semble toutefois plus limitée en Allemagne (+2,0 % par an) qu'en Belgique (+2,7 %). En volume, ces dépenses d'utilisation augmentent légèrement, sauf en Allemagne où elles se contractent (- 0,2 %). Dans ce dernier cas, la diminution se situe surtout entre 2003 et le début des années 2010. Enfin, en ce qui concerne les dépenses de services de transport, bien qu'elles occupent la dernière place dans les dépenses de transport des ménages, leur importance croît au cours de la période étudiée. En effet, les hausses enregistrées pour ces dépenses à prix courants sont supérieures à celles observées pour les dépenses d'achats et les frais liés à l'utilisation de véhicules, et ce quel que soit le pays considéré. La hausse reste plus modérée en Belgique (+3,1 % par an) et en Allemagne (+3,0 %) qu'en France (+4,6 %) et aux Pays-Bas (+4,7 %). En volume, la hausse est plus limitée, surtout en Allemagne (+0,5 % par an). La Belgique enregistre une croissance comparable à celle des Pays-Bas (+2,2 % et +2,0 % respectivement). La

hausse des prix en Belgique est particulièrement faible comparée aux autres pays : +0,9 % par an contre 1,6 % en France, 2,5 % en Allemagne et 2,7 % aux Pays-Bas.

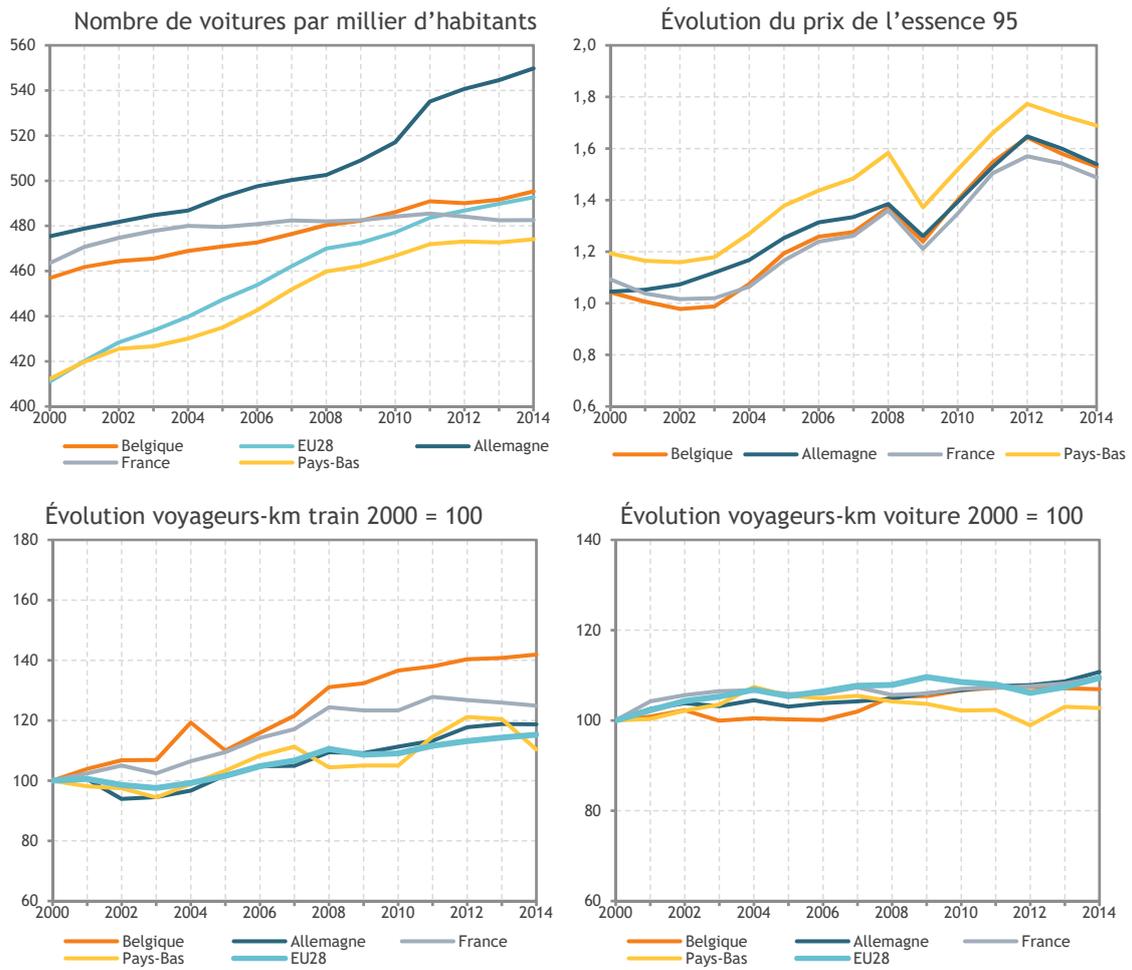
**Graphique 5 Comparaison européenne des dépenses de transport des ménages**



Source : Eurostat (Economy and Finance database).  
 (\*) période 1995-2015.

Pour conclure cette section, et à titre indicatif, le graphique 6 présente quelques indicateurs issus de la base de données Transport développée par le Bureau fédéral du Plan.

**Graphique 6 Comparaison européenne d'indicateurs issus de la base de données Transport**



Sources : Base de données transport Bureau fédéral du Plan, Statistical Pocketbook (Commission Européenne).

### 3. Dépenses des ménages : Enquête sur le budget des ménages

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.

L'enquête sur le budget des ménages est menée tous les deux ans<sup>10</sup> par le SPF Économie (Statistics Belgium). Elle évalue les dépenses de consommation annuelles moyennes d'un ménage privé résidant en Belgique. Elle se base sur un échantillon représentatif (+/- 6 000 ménages participants par an) au niveau du Royaume et de ses trois Régions (Bruxelles-Capitale, Flandre et Wallonie).

Les résultats présentés dans ce chapitre se basent sur les enquêtes menées en 2012 et 2014. Ils sont présentés sous la forme d'une moyenne arithmétique des deux années, à prix courants. Les évolutions des différentes catégories de dépenses au cours du temps ne sont pas analysées.

Pour certaines caractéristiques, les dépenses sont aussi déclinées par unité de consommation modifiée (UCM). Celle-ci permet d'adapter les dépenses de consommation en fonction de la taille et de la composition du ménage en vue d'une meilleure comparaison. Un coefficient de 1 est attribué au premier adulte, de 0,5 aux autres personnes de plus de 13 ans et de 0,3 aux enfants de 13 ans ou moins. Concrètement, une famille de deux adultes avec trois enfants en bas âge comptera cinq personnes mais seulement 2,4 unités de consommation.

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

Les ménages belges ont dépensé 35 676 € par an en moyenne pour leur consommation, dont 4 285 € à la fonction de transport (soit 12 % de la dépense moyenne totale). Les frais annuels liés à l'utilisation de véhicules (carburants, entretien, etc.) s'élèvent en moyenne à 1 993 €, l'achat de véhicules à 1 975 € par an et les services de transport à 316 €.

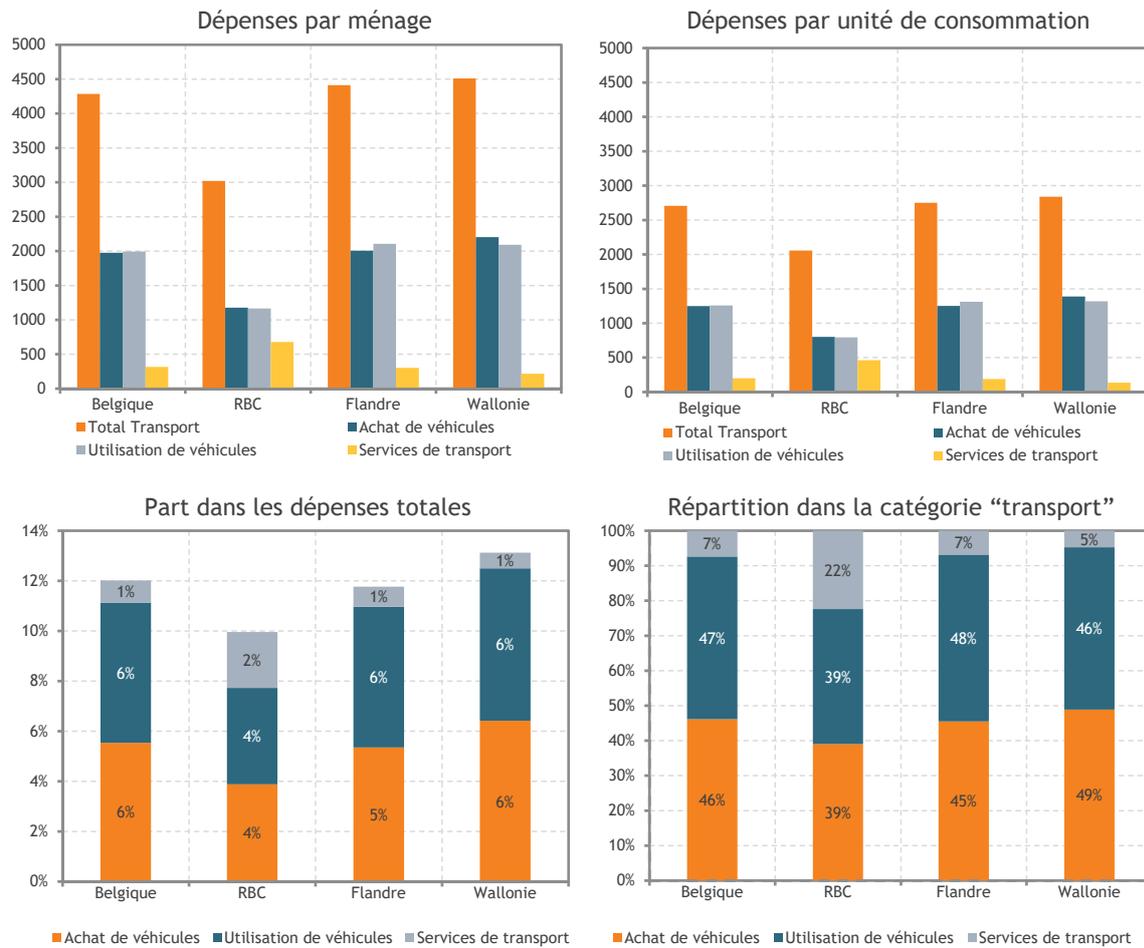
Les ménages résidant en Wallonie dépensent en moyenne plus pour la fonction de transport qu'en Flandre et à Bruxelles : 4 508 € par an, soit 13 % de leurs dépenses totales. En Flandre, le transport compte pour 12 % des dépenses totales, soit 4 411 € en moyenne par an. Les ménages bruxellois sont ceux qui dépensent le moins pour le transport, tant en niveau (3 019 € par an) qu'en pourcentage de leurs dépenses totales (10 %). Leurs dépenses s'élèvent à deux tiers du montant annuel moyen qu'un ménage wallon consacre au transport (67 %). Cet écart est moins marqué par unité de consommation modifiée (UCM) : 72 %. Ceci s'explique par la taille plus réduite des ménages en Région bruxelloise (2,07 personnes en 2015 contre 2,25 en Wallonie<sup>11</sup>).

<sup>10</sup> Tous les ans de 1999 à 2010 puis tous les deux ans. Les enquêtes 2012 et 2014 sont les deux dernières enquêtes disponibles au moment de la rédaction de cette analyse.

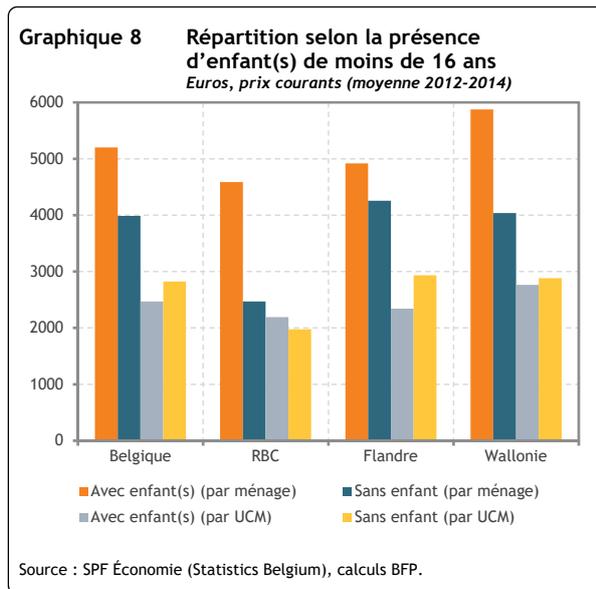
<sup>11</sup> Bureau fédéral du Plan (2016), Perspectives démographiques 2015-2060 - Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs.

En Belgique comme dans les trois Régions, les frais d'utilisation de véhicules et l'achat de véhicules sont prépondérants comparés aux services de transport. Ces derniers occupent toutefois une place plus importante en Région bruxelloise que dans les deux autres régions : 22 % des dépenses de transport à Bruxelles contre 7 % en Flandre et 5 % en Wallonie, ce qui est cohérent avec les résultats des Comptes régionaux.

**Graphique 7** Dépenses annuelles moyennes des ménages par Région  
Euros, prix courants (moyenne 2012-2014)



Source : SPF Économie (Statistics Belgium), calculs BFP.  
RBC = Région de Bruxelles-Capitale.



Le graphique 8 présente les dépenses de transport des ménages en fonction de la présence d'enfant(s) de moins de 16 ans (ou non) en leur sein.

De manière générale, les ménages avec enfant(s) dépensent plus que les ménages sans enfant et ce constat s'inverse lorsqu'on raisonne par unité de consommation modifiée.

Le plus grand écart est observé à Bruxelles où les dépenses par ménage doublent quasiment avec la présence d'un ou plusieurs enfants de moins de 16 ans.

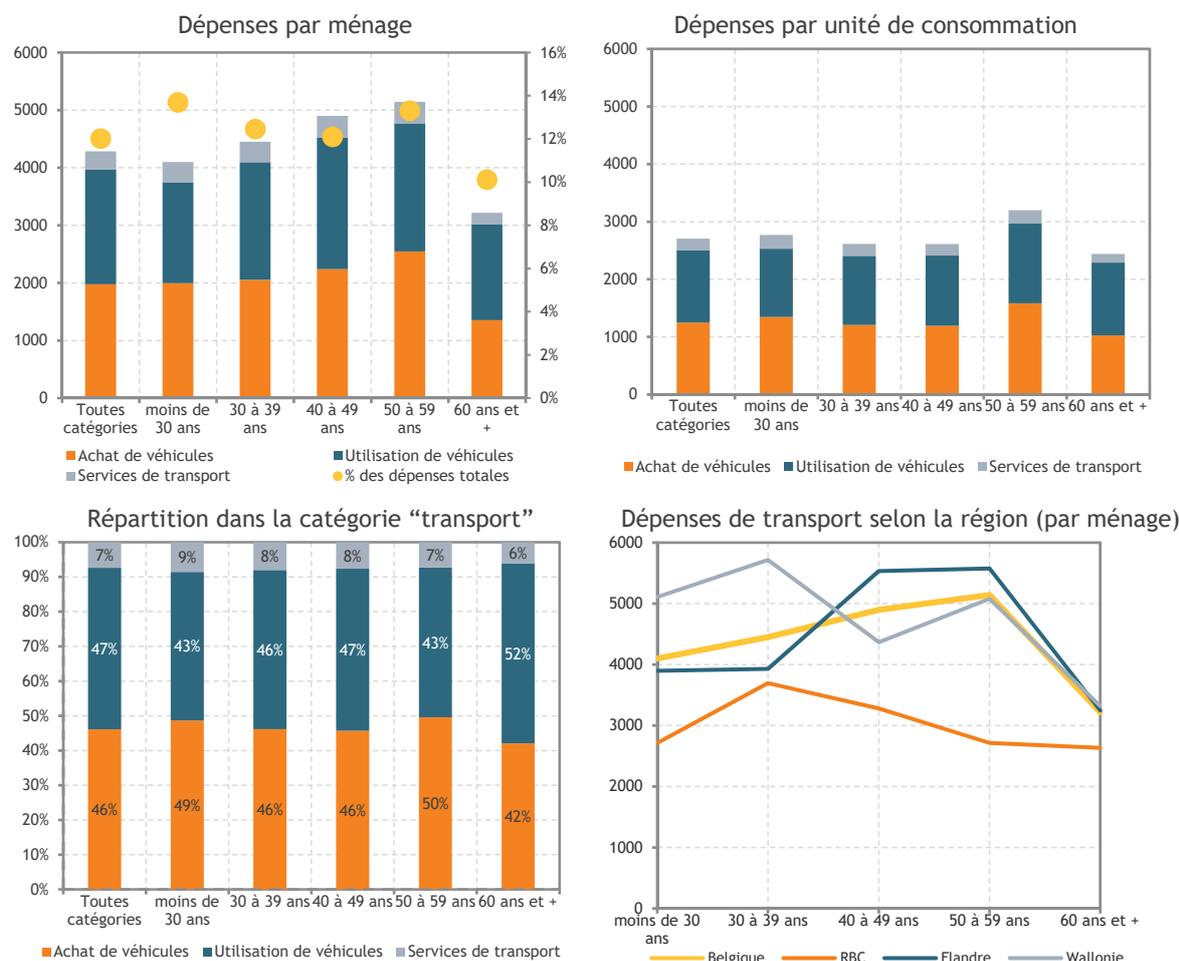
## b. Dépenses moyennes des ménages selon la catégorie d'âge de la personne de référence

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 augmentent avec l'âge, atteignent un pic pour les ménages dont la personne de référence a entre 50 et 59 ans, puis diminuent au-delà de 60 ans. Le poids du transport dans les dépenses totales est plus important quand la personne de référence est âgée de moins de 30 ans (14 %) et diminue au fur et à mesure que son âge augmente, à l'exception de la catégorie 50-59 ans.

Les ménages dont la personne de référence a plus de 60 ans dépensent moins que les ménages des autres tranches d'âge, et ce pour les trois postes de dépenses étudiés. En particulier, les dépenses de services de transport des plus de 60 ans sont jusqu'à deux fois moins élevées que celles des autres catégories d'âge. Les différentes réductions tarifaires pratiquées en faveur des seniors dans les transports en commun y contribuent probablement. En outre, une certaine baisse de la mobilité peut jouer. Ces écarts se résorbent quelque peu lorsque les dépenses par UCM sont analysées puisque la taille des ménages des plus de 60 ans est, en moyenne, plus petite que celle d'un ménage dont le chef de famille est âgé entre 40 et 49 ans. Les dépenses annuelles moyennes des plus de 60 ans restent inférieures aux autres catégories d'âge, sauf pour les frais liés à l'utilisation d'un véhicule. Ils sont plus élevés que ceux enregistrés chez les moins de 30 ans, les 30-39 ans et les 40-49 ans.

**Graphique 9 Dépenses annuelles moyennes des ménages selon la catégorie d'âge de la personne de référence**  
Euros, prix courants (moyenne 2012-2014)



Source : SPF Économie (Statistics Belgium), calculs BFP.

En ce qui concerne la répartition entre les différentes composantes des dépenses de transport, les dépenses d'achats et d'utilisation de véhicules restent prépondérants (plus de 90 % des dépenses de transport), réparties de manière plus ou moins symétrique dans les différentes catégories d'âge. En ce qui concerne les dépenses pour les services de transport, la part est marginale et diminue avec l'âge de la personne de référence.

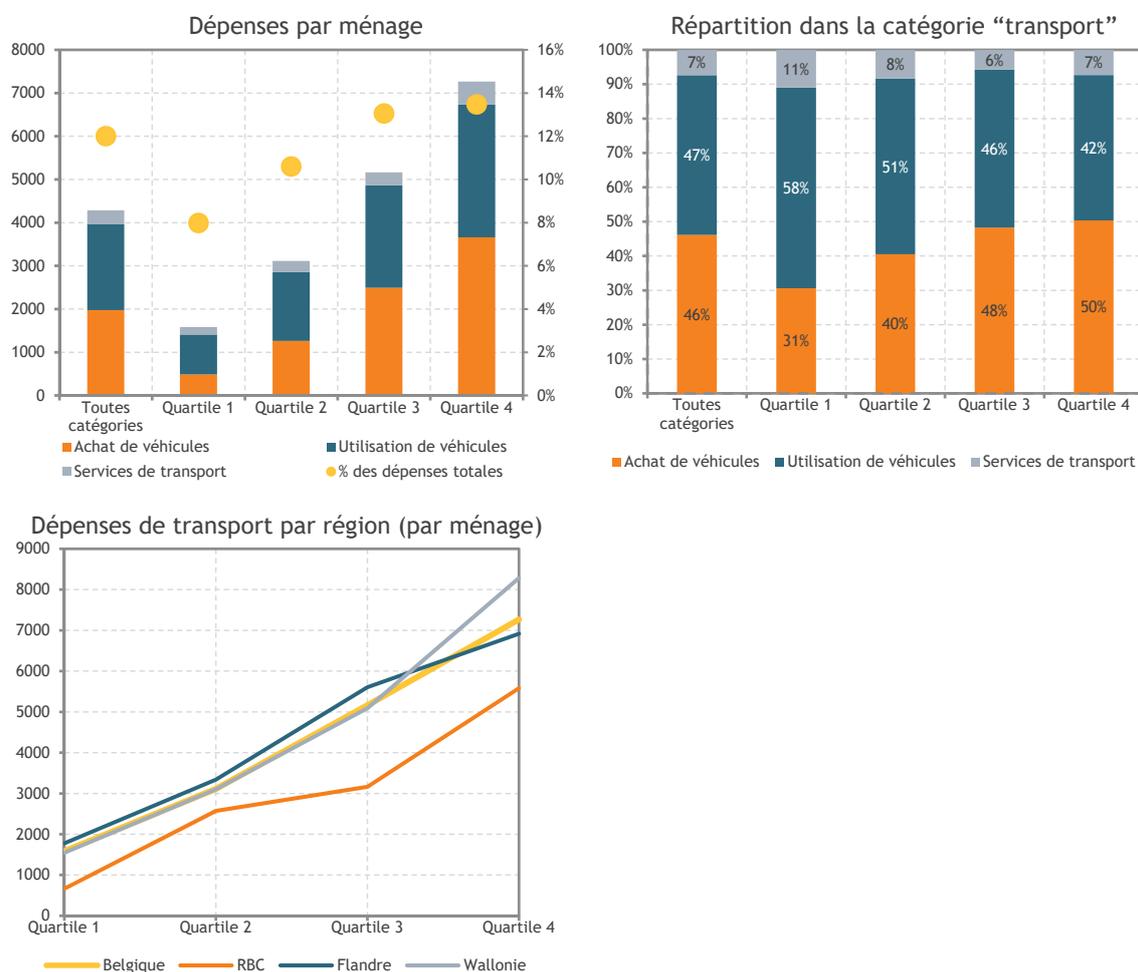
Des différences sont observées au niveau régional. En effet, en Wallonie, les dépenses de transport sont plus importantes chez les jeunes (moins de 30 ans et 30-39 ans) alors qu'en Flandre, les dépenses de transport sont plus élevées chez les 40-49 ans et les 50-59 ans. Ce constat est le même par UCM. À Bruxelles, les dépenses de transport sont les plus élevées entre 30 et 39 ans puis diminuent avec l'âge de la personne de référence.

### 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.

Les dépenses annuelles moyennes des ménages pour la fonction de transport augmentent avec les revenus. Ainsi les ménages du quatrième quartile dépensent en moyenne 4,6 fois plus que les ménages du premier quartile (7 267 € contre 1 584 € par an). De plus, plus les revenus augmentent, plus les ménages consacrent une part importante de leurs dépenses totales au transport (8 % dans le premier quartile contre 13 % dans le dernier).

**Graphique 10** Dépenses annuelles moyennes des ménages selon le quartile de revenu  
Euros, prix courants (moyenne 2012-2014)



Source : SPF Économie (Statistics Belgium), calculs BFP.

En ce qui concerne les différentes sous-catégories de dépenses liées au transport, elles augmentent aussi toutes les trois au fur et à mesure que le revenu s'accroît. Les différences au niveau de leur répartition parmi les ménages des différents quartiles sont cependant significatives. Les ménages du premier quartile allouent une part plus importante de leurs dépenses aux services de transport et aux frais d'utilisation de véhicules, qui peuvent être considérées comme des dépenses 'nécessaires', liées au besoin de se

déplacer. Cette part diminue avec le revenu au profit des dépenses d'achats de véhicules (50 % pour les ménages du dernier quartile contre 31 % pour les ménages du premier quartile), dont la nature plus discrétionnaire traduit le caractère luxueux de ces dépenses.

## 4. Bibliographie

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.

Bureau fédéral du Plan et SPF Economie (DGS Statistics Belgium) (2016), Perspectives démographiques 2015-2060 – Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs.

Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI), European Bicycle Market – Industry & Market Profile, plusieurs éditions.

Daubresse, C. (2014), Dépenses des ménages et transport, Working Paper 02-14, Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports.

Eurostat, European system of Accounts, ESA 1995.

Institut des Comptes Nationaux, Comptes nationaux détaillés 1995-2015.

Institut des Comptes Nationaux, Comptes régionaux 2010-2014.

SPF Economie - Statistics Belgium, Enquêtes sur le Budget des Ménages 2012-2014.

Statistical Pocketbook – European Commission.

United Nations Statistics Division, Nomenclature COICOP – Structure détaillée et notes explicatives (<https://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=5&Lg=2>, page consultée le 27/02/2016).

## 5. Annexes

### 5.1. Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) - structure générale

#### 01 - Produits alimentaires et boissons non alcoolisées

- 01.1 - Produits alimentaires
- 01.2 - Boissons non alcoolisées

#### 02 - Boissons alcoolisées, tabac et stupéfiants

- 02.1 - Boissons alcoolisées
- 02.2 - Tabac
- 02.3 - Stupéfiants

#### 03 - Articles d'habillement et chaussures

- 03.1 - Articles d'habillement
- 03.2 - Chaussures

#### 04 - Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles

- 04.1 - Loyers effectifs
- 04.2 - Loyers fictifs
- 04.3 - Entretien et réparation des logements
- 04.4 - Alimentation en eau et services divers liés au logement
- 04.5 - Électricité, gaz et autres combustibles

#### 05 - Meubles, articles de ménage et entretien courant du foyer

- 05.1 - Meubles, articles d'ameublement, tapis et autres revêtements de sol
- 05.2 - Articles de ménage en textiles
- 05.3 - Appareils ménagers
- 05.4 - Verrerie, vaisselle et ustensiles de ménage
- 05.5 - Outillage et autre matériel pour la maison et le jardin
- 05.6 - Biens et services liés à l'entretien courant du foyer

#### 06 - Santé

- 06.1 - Produits, appareils et matériels médicaux
- 06.2 - Services ambulatoires

- 06.3 - Services hospitaliers

## **07 - Transports**

- 07.1 - Achat de véhicules
- 07.2 - Dépenses d'utilisation des véhicules
- 07.3 - Services de transport

## **08 - Communications**

- 08.1 - Services postaux
- 08.2 - Matériel de téléphonie et de télécopie
- 08.3 - Services de téléphonie et de télécopie

## **09 - Loisirs et culture**

- 09.1 - Matériel audiovisuel, photographique et de traitement de l'information
- 09.2 - Autres biens durables à fonction récréative et culturelle
- 09.3 - Autres articles et matériel de loisirs, de jardinage et animaux de compagnie
- 09.4 - Services récréatifs et culturels
- 09.5 - Journaux, livres et articles de papeterie
- 09.6 - Forfaits touristiques

## **10 - Enseignement**

- 10.1 - Enseignement préélémentaire et primaire
- 10.2 - Enseignement secondaire
- 10.3 - Enseignement postsecondaire non supérieur
- 10.4 - Enseignement supérieur
- 10.5 - Enseignement non défini par niveau

## **11 - Restaurants et hôtels**

- 11.1 - Services de restauration
- 11.2 - Services d'hébergement

## **12 - Biens et services divers**

- 12.1 - Soins corporels
- 12.2 - Prostitution
- 12.3 - Effets personnels n.c.a.
- 12.4 - Protection sociale

- 12.5 - Assurance
- 12.6 - Services financiers n.c.a.
- 12.7 - Autres services n.c.a.

## **5.2. 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'invalides (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, motos, 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.