

# Les dépenses de transport des ménages

Actualisation 2021

Janvier 2021

Benoît Laine, [bl@plan.be](mailto:bl@plan.be)  
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.

<https://www.plan.be>

e-mail : [contact@plan.be](mailto:contact@plan.be)

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

Éditeur responsable : Philippe Donnay

Dépôt légal : D/2021/7433/3

**Bureau fédéral du Plan**  
Rue Belliard 14-18, 1040 Bruxelles  
tél. : +32-2-5077311  
e-mail : [contact@plan.be](mailto:contact@plan.be)  
<https://www.plan.be>

# Les dépenses de transport des ménages

Actualisation 2021

Janvier 2021

Benoît Laine, [bl@plan.be](mailto:bl@plan.be) et 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 ou le quartile de revenu du ménage.

**Jel Classification** - R2, R4.

**Keywords** - Ménages, 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>6</b>
2.1. Dépenses de transport en Belgique	7
2.2. Comparaison avec les pays limitrophes et l'UE28	15
<b>3. Dépenses des ménages : Enquête sur le budget des ménages .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Bibliographie.....</b>	<b>22</b>
<b>5. Annexes.....</b>	<b>23</b>
5.1. Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) - structure générale	23
5.2. Classification des fonctions de consommation des ménages (COICOP) liées au transport	25

## Liste des tableaux

Tableau 1	Dépenses de consommation finale des ménages en Belgique, à prix courants .....	9
Tableau 2	Achats de véhicules : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne .....	9
Tableau 3	Frais d'utilisation de véhicules : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne	11
Tableau 4	Services de transport : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne .....	13
Tableau 5	Taux d'équipement automobile des ménages par région en 2016 .....	19
Tableau 6	Rapport entre les dépenses moyennes du quatrième et du premier quartile de revenus .....	21

## Liste des graphiques

Graphique 1	Évolution des principales catégories de dépenses .....	7
Graphique 2	Évolutions des dépenses de transport au niveau régional .....	9
Graphique 3	Évolution des achats de véhicules .....	10
Graphique 4	Évolution des frais d'utilisation des véhicules .....	13
Graphique 5	Évolution des services de transport .....	15
Graphique 6	Comparaison européenne des dépenses de transport des ménages .....	16
Graphique 7	Comparaison européenne d'indicateurs issus de la base de données Transport .....	17
Graphique 8	Dépenses annuelles moyennes des ménages par Région .....	19
Graphique 9	Dépenses annuelles moyennes des ménages selon le quartile de revenu .....	20



## 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).

Les résultats présentés dans cette analyse décrivent les dépenses consenties par les ménages pour la fonction de transport. Il s'agit d'une analyse de nature économique dont les résultats ne reflètent pas précisément les comportements de mobilité. À 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.

En 2019, 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 (1995-2019), tant à prix courants (+108 %) qu'en euros chaînés<sup>2</sup> (+26 %). Après avoir connu une stagnation entre 2010 et 2015, la croissance à prix courants des dépenses de transport a repris entre 2015 et 2019. S'établissant à +17 % sur cette période, elle y est supérieure à celle des dépenses totales (+14 %).

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 2019 (+102 %). Cette hausse est essentiellement expliquée par une variation de prix (notamment des carburants) et moins par un effet 'volume' (+7 % entre 1995 et 2019). 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 euros chaînés pour l'ensemble de la période considérée. Si leur poids n'est pas très important dans le total des dépenses d'achats de véhicules, on note une importante croissance des dépenses d'achats de cycles, à un rythme deux fois plus soutenu que pour les autres types de véhicules (voitures, motocycles). Les dépenses de services de transport, troisième et dernier poste de dépenses de transport étudié, s'affichent en croissance elles aussi. Ces dernières ont néanmoins un poids limité dans les dépenses de transport des ménages en Belgique (10 % en 2019). 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 (1,1 % des dépenses totales en Belgique en 2019 contre 2,5 % en Allemagne et en France, et 2,3 % aux Pays-Bas).

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

<sup>2</sup> C'est-à-dire corrigées de l'inflation.

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 2016 et 2018. 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 2019, la deuxième fournit une « image », pour une année donnée, des dépenses des ménages selon différentes caractéristiques comme la région de résidence ou le quartile de revenu.

Il ressort de ces enquêtes qu'en moyenne, les dépenses de transport augmentent avec le revenu du ménage, plus vite que les dépenses totales. Leur part dans les dépenses totales augmente donc avec le revenu. 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 2 494 €, 4 094€ et 4 362 € par an) mais dépensent une somme deux fois plus élevée pour les services de transport (739 € en Région bruxelloise, contre 361 € en Flandre et 209 € en Wallonie). Le taux d'équipement en voiture des ménages bruxellois est également nettement inférieur à celui des ménages résidant ailleurs en Belgique : seulement 53 % des ménages possèdent au moins une voiture à Bruxelles, contre plus de 85 % dans les autres régions.

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 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).

De in deze analyse voorgestelde resultaten beschrijven de gezinsuitgaven voor vervoer. Het gaat om een analyse van economische aard waarvan de resultaten geen precieze weerspiegeling zijn van het mobiliteitsgedrag. Zo genieten bepaalde bevolkingsgroepen (ouderen, studenten) 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.

Uit de nationale rekeningen blijkt dat in 2019 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>3</sup> (13 %). Die uitgaven stegen tijdens de bestudeerde periode (1995-2019) zowel tegen lopende prijzen (+108 %) als in kettingeuro's<sup>4</sup> (+26 %). Na een stagnering tussen 2010 en 2015 zijn de vervoersuitgaven opnieuw toegenomen tegen lopende prijzen tussen 2015 en 2019. Met +17 % over die periode, is die toename groter dan die van de totale uitgaven (+14 %).

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 2019 toegenomen tegen lopende prijzen (+102 %), voornamelijk als gevolg van een prijsschommeling (van de brandstof in het bijzonder) en in mindere mate door een volume-effect (+7 % tussen 1995 en 2019). De uitgaven voor de aankoop van voertuigen (vooral nieuwe en tweedehandswagens) staan op de tweede plaats binnen de vervoersuitgaven van de gezinnen. Over de periode 1995-2019 stijgen die zowel tegen lopende prijzen als in kettingeuro's. Hoewel hun aandeel in de totale uitgaven voor de aankoop van voertuigen niet erg groot is, zijn de uitgaven voor de aankoop van rijwielen aanzienlijk gestegen, in een tempo dat dubbel zo hoog is als dat voor andere soorten voertuigen (autos, motors). De uitgaven voor vervoersdiensten, de derde en laatste uitgavenpost binnen de onderzochte vervoersuitgaven, stijgen eveneens. Die laatste hebben evenwel een beperkt aandeel in de gezinsuitgaven voor vervoer in België (10 % in 2019). Het gaat vooral over de uitgaven voor spoorvervoer, wegvervoer en luchtvervoer van passagiers. Die drie uitgavenposten laten over de bestudeerde 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 EU-28. 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 (1,1 % van de totale bestedingen in België in 2019, tegenover 2,5 % in Duitsland en in Frankrijk en 2,3 % in Nederland).

<sup>3</sup> Voedingsmiddelen en alcoholvrije dranken.

<sup>4</sup> Dat wil zeggen voor inflatie gecorrigeerd.

Verskillende pistes kunnen naar voren worden geschoven zoals de grootte van het grondgebied en de ruimtelijke uitzaaiing (urban sprawl) die modale keuzes ten nadele van de vervoersdiensten kunnen impliceren.

De analyse wordt afgesloten met een korte beschrijving van het consumptiegedrag van de Belgische gezinnen aan de hand van de Huishoudbudgetonderzoeken die in 2016 en 2018 zijn uitgevoerd. Uit 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 2019 worden voorgesteld, terwijl de tweede bron voor een gegeven jaar een 'momentopname' geeft van de gezinsuitgaven volgens verschillende kenmerken, zoals gewest van woonplaats of inkomenskwartiel.

Uit die enquêtes blijkt dat de vervoersuitgaven gemiddeld met het gezinsinkomen stijgen en dat hun aandeel in de totale uitgaven stijgt met het inkomen. Er zijn ook verschillen tussen de gewesten: de Brusselse gezinnen besteden globaal genomen minder aan vervoer dan de Vlaamse en de Waalse gezinnen (respectievelijk 2 494 euro, 4 094 euro en 4 362 euro per jaar), maar wel twee keer meer aan vervoersdiensten (739 euro in Brussel, tegenover 361 euro in Vlaanderen en 209 euro in Wallonië). Het autobezit van de Brusselse gezinnen is ook aanzienlijk lager dan dat van de gezinnen die elders in België wonen: slechts 53 % van de gezinnen bezit ten minste één auto in Brussel, tegenover meer dan 85 % in de andere gewesten.

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 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 relatief 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. Gezinnen met hogere inkomens kunnen zich immers meer luxe veroorloven wat zich vertaalt in de aankoop van een wagen.

# 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.

Les résultats présentés dans cette analyse décrivent les dépenses consenties par les ménages pour la fonction de transport. Il s'agit d'une analyse de nature économique dont les résultats ne reflètent pas précisément les comportements 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 2019, 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 (Comptes nationaux) et au chapitre 3 (EBM). 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.

Cette analyse est la quatrième du genre à être publiée par le Bureau fédéral du Plan, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports<sup>5</sup>. Elle s'articule en deux parties. La première décrit les dépenses de transport des ménages en Belgique obtenues au départ des comptes nationaux et les compare aux pays limitrophes et à l'UE28 à l'aide de la base de données Eurostat. La deuxième partie 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 différentes caractéristiques comme la région de résidence ou le quartile de revenu du ménage.

<sup>5</sup> Le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité et Transports ont publié trois analyses sur cette thématique en 2006, 2014 et 2017.

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

Ce chapitre analyse les dépenses de consommation finale des ménages au départ de la comptabilité nationale. Il s'agit des dépenses effectivement réalisées par les ménages en vue de satisfaire leurs besoins de transport. Les séries présentées couvrent la période 1995-2019 et permettent de dégager des tendances de long terme. L'analyse des évolutions constatées pour la période 2015-2019, en comparaison avec celles observées pour la période précédente (2010-2015), permet de mettre en évidence des fluctuations à moyen terme. Ces séries sont estimées selon le concept intérieur. Le concept intérieur comprend les dépenses de consommation des résidents et des non-résidents sur le territoire étudié (p.ex. la Belgique). Il diffère du concept national qui comprend les dépenses des résidents d'un pays (p.ex. les Belges), indépendamment du territoire sur lequel ils effectuent la dépense.

Pour ces raisons de définitions comptables, les dépenses décrites ne sont pas strictement identiques au total des achats de biens et services de transport par les ménages belges. D'une part, ces dépenses incluent 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). D'autre part, en concept intérieur les dépenses de services de transport sur internet ne se retrouvent pas intégralement dans les dépenses de transport reprises dans la comptabilité nationale. 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 à trois digits – 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,...).

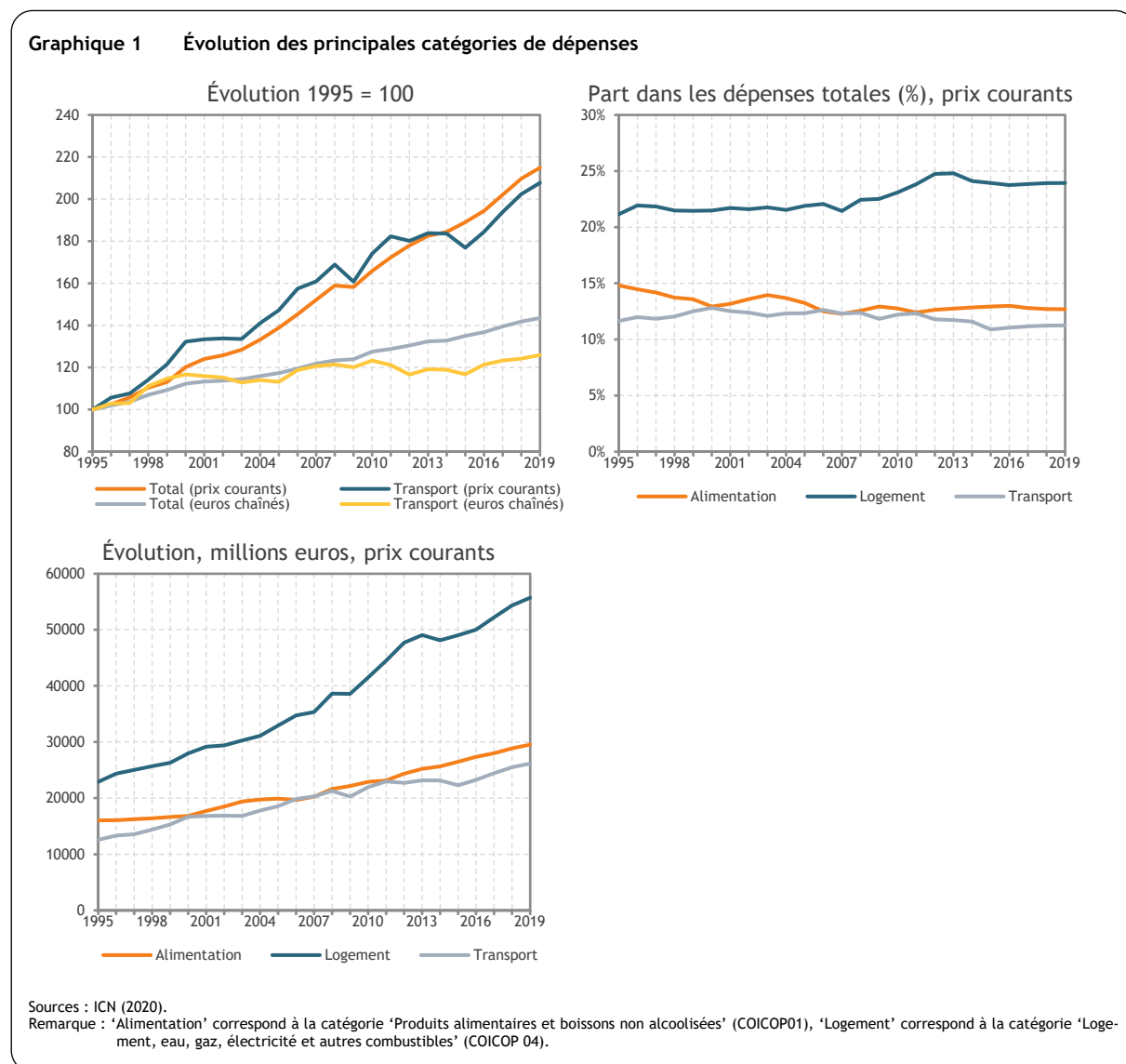
La catégorie COICOP 07 ainsi que les différentes catégories COICOP mentionnées au cours de l'analyse sont décrites de manière détaillée en annexe.

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.

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).

## 2.1. Dépenses de transport en Belgique

En 2019, les ménages consacraient 11 % de leurs dépenses totales au transport. Le transport occupe une place importante après le logement (24 %) et l'alimentation (13 %) (graphique 1). Ces trois postes de dépenses comptent pour près de la moitié des dépenses totales au cours de la période étudiée.



Les dépenses de transport ont doublé à prix courants entre 1995 et 2019 (+ 108 %), passant de 12,6 milliards d'euros en 1995 à 26,2 milliards d'euros en 2019 (graphique 1). Cette évolution est légèrement inférieure à celle des dépenses totales au cours de la même période (+ 115 % ou 3,2 % par an contre 3,1 % pour les dépenses de transport). Notons que sur cette période (1995-2019), la population résidant en

Belgique a augmenté d'environ 15 %, et le nombre de ménages privés de près de 20 %<sup>6</sup>. Les dépenses de transport à prix courants ont enregistré une stagnation entre 2010 et 2015, principalement sous l'effet prolongé de la crise économique initiée en 2008, mais aussi de la diminution des prix des produits pétroliers. Les effets inverses jouent à partir de 2015, avec une certaine embellie économique et une hausse des prix des produits pétroliers, menant à une reprise de la croissance des dépenses de transport à prix courants, en phase avec la hausse des dépenses totales. La croissance à prix courants des dépenses de transport entre 2015 et 2019 (+17 %) est alors supérieure à celle des dépenses totales (+14 %).

En conséquence, si à long terme (1995-2019) la part des dépenses consacrée au transport est relativement stable, montrant un léger déclin au sein des dépenses totales des ménages belges, on observe à plus court terme des évolutions plus contrastées, en deux temps. En début de période, la part de ces dépenses augmente, pour atteindre 13 % du total des dépenses pour l'année 2000 (comparé à 12 % en 1995). Cette part diminue ensuite jusqu'en 2015, où elle passe sous les 11 %. Cette période comprise entre 2000 et 2015 voit se succéder les crises (bulle internet, crise financière et ses conséquences économiques), ce qui peut expliquer cette baisse. Ce phénomène s'inverse après 2015, la part du transport se stabilisant, voire s'inscrivant en légère hausse, jusqu'en 2019.

Les dépenses de transport exprimées en euros chaînés<sup>7</sup> héritent de ce schéma d'évolution. On note en particulier que, corrigée de l'évolution de la structure des prix, l'évolution des dépenses totales de transport sur le territoire belge est négative tant entre 2000 et 2005 qu'entre 2010 et 2015. La croissance en euros chaînés est au contraire supérieure à celle du total des dépenses en début de période (1995-2000) et sur les années récentes (2015-2019). Dans l'ensemble, l'écart de croissance entre dépenses de transport et dépenses totales est plus important en euros chaînés qu'à prix courants, avec une croissance annuelle moyenne en euros chaînés de 1,5 % sur la période pour les dépenses totales contre 1 % pour les dépenses de transport. Ainsi l'effet prix aura joué de manière défavorable pour les dépenses de transport sur la période considérée : pour une part (calculée à prix courants) restée stable dans le budget des ménages, l'évolution des dépenses de transport, une fois déduit l'effet des prix, est inférieure à celle observée pour le total des dépenses des ménages.

Au niveau régional, la part du transport dans les dépenses totales est plus importante en Wallonie (13 % en 2017<sup>8</sup>) que dans les deux autres régions (11 % en Flandre et 8 % à Bruxelles). Cette part a particulièrement diminué à Bruxelles au cours de la période étudiée (1999-2017), et en Flandre, dans une moindre mesure (graphique 2). La remontée de la part des dépenses de transport observée au niveau national depuis 2015 ne concerne pas la région bruxelloise, pour laquelle cette part diminue jusqu'en 2017, dernière année disponible.

Afin de mieux comprendre ces évolutions, nous analysons de manière plus fine les sous-catégories qui composent les dépenses de transport, à savoir : les achats de véhicules, les frais liés à l'utilisation des véhicules personnels et les services de transport. En 2019, ces différents postes représentaient respectivement 28 %, 62 % et 10 % 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

---

<sup>6</sup> Statbel.

<sup>7</sup> C'est-à-dire corrigées de l'inflation.

<sup>8</sup> Les Comptes régionaux sont disponibles pour la période 1999-2017.

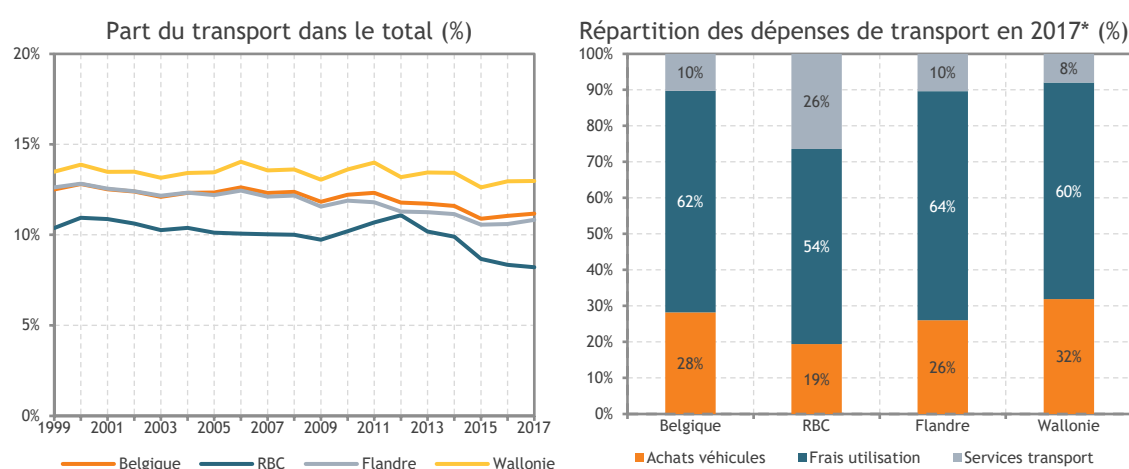
régional, surtout à Bruxelles où les dépenses de services de transport ont un poids trois fois plus important qu'en Flandre et en Wallonie. Cette spécificité s'explique aisément par le caractère essentiellement urbain de la région bruxelloise.

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

	1995	2015	2019	1995 (%)	2015 (%)	2019 (%)
Dépenses totales	108321	204798	232820			
Transport	12608	22304	26191	100	100	100
- Achats véhicules	3365	5875	7240	27	26	28
- Frais utilisation véhicules	8088	14161	16354	64	63	62
- Services transport	1155	2268	2597	9	10	10

Source : ICN (2020).

**Graphique 2 Évolutions des dépenses de transport au niveau régional**



Source : ICN (2020).  
RBC = Région de Bruxelles-Capitale.  
\* 2017 : dernière année disponible des Comptes régionaux (dépenses à prix courants).

### a. Achats de véhicules

Les dépenses d'achats de véhicules en Belgique enregistrent une hausse entre 1995 et 2019, tant à prix courants (+115 %) qu'en euros chaînés (+62 %) (graphique 3). 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 : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne**

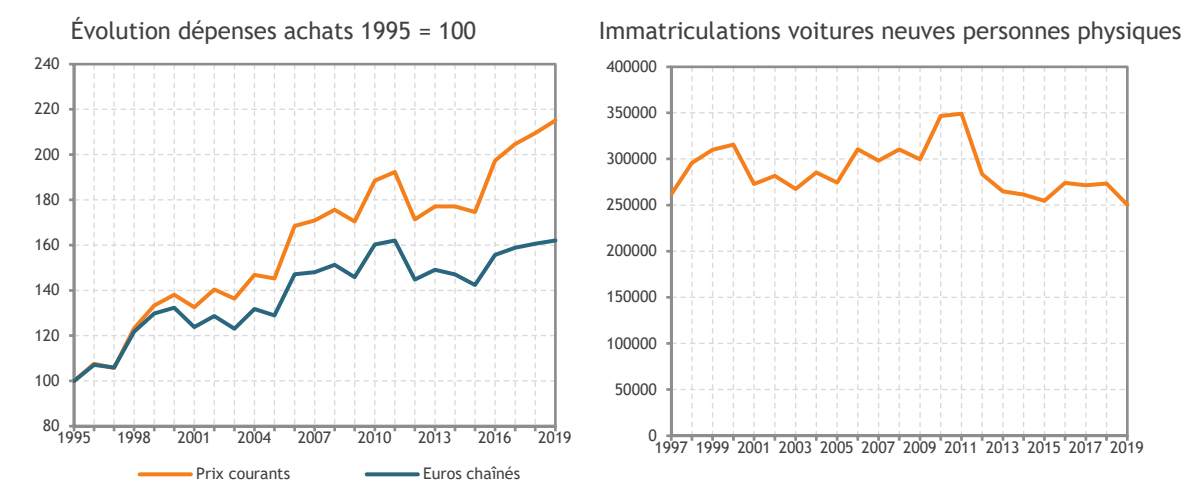
	Prix courants			Euros chaînés			Rép.moyenne 1995-2019
	1995-2019	2010-2015	2015-2019	1995-2019	2010-2015	2015-2019	
Achats de véhicules	3,2%	-1,5%	5,4%	2,0%	-2,3%	3,3%	100%
- Automobiles neuves et d'occasion	3,1%	-1,9%	4,9%	1,9%	-2,6%	2,8%	91%
- Motocycles	3,7%	-2,3%	4,8%	2,3%	-2,8%	2,8%	4%
- Cycles	5,7%	5,3%	11,7%	3,8%	3,1%	10,2%	5%

Source : ICN (2020).

Les immatriculations de voitures neuves par les particuliers se trouvent en 2019 au même niveau qu'en 1997. Au cours de cette période, elles ont dans un premier temps connu une croissance d'environ 30 % pour culminer en 2010 et 2011, sous l'effet notamment de primes fédérales pour l'achat de véhicule à faible émission de CO<sub>2</sub> ces deux années. Les nombres d'immatriculations ont ensuite décliné, d'abord rapidement jusqu'en 2015, en phase avec la situation économique générale entre autres, pour ensuite connaître encore un léger tassement entre 2015 et 2019.

Les dépenses d'achats de voitures exprimées en euros chaînés, ont pourtant connu une tendance haussière globale sur toute la période 1995-2019 (+1,9 %). Cette différence d'évolution entre nombre de véhicules neufs et dépenses peut être expliquée par un effet de qualité. Une analyse plus détaillée permet en effet d'analyser l'évolution des dépenses d'achats de véhicules comme produit de deux effets. D'une part, les fluctuations de court terme des deux séries sont en très bon accord sur cette période de 24 années. L'alternance haussière avant 2011, puis baissière ensuite décrite ci-dessus pour les immatriculations est bien présente dans les dépenses. De même, les évolutions « en dents de scie » d'une année sur l'autre traduisant la tenue du salon de l'automobile une année sur deux à Bruxelles se retrouvent dans les deux séries. D'autre part, une fois intégrées ces fluctuations de court terme, il reste une différence entre les évolutions des immatriculations et des dépenses s'apparentant à une tendance régulière à la hausse, estimée à un peu moins de 2 % par an, faisant diverger les deux séries. Ce phénomène traduit une montée en gamme des produits achetés (graphique 3).

**Graphique 3 Évolution des achats de véhicules**



Sources : ICN (2020), base de données Transport Bureau fédéral du Plan.

Les dépenses d'achats de cycles et de motocycles 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 entre 1995 et 2019. Cette hausse est particulièrement importante pour les dépenses de cycles. On note pour ces dernières une notable accélération du rythme d'évolution des dépenses à prix courants, avec une croissance annuelle moyenne de presque 12 % entre 2015 et 2019, contre environ 5 % pour la période précédente. L'engouement retrouvé pour l'utilisation du vélo comme mode de déplacement ces dernières années ne semble pas suffire à expliquer ces chiffres. L'utilisation croissante du vélo électrique pourrait être un élément explicatif plus convaincant. Ainsi, selon les enquêtes régulières effectuées à l'occasion de l'organisation du principal salon



consacré au vélo en Belgique (Vélofolies 2016, 2020), 450 000 vélos auraient été achetés dans le pays en 2015 avec une part de 31 % pour les vélos électriques. Le total des ventes en 2019 est estimé à 470 000 unités, en croissance de 4 % environ depuis 2015. Mais en 2019 la part des vélos électriques serait de 51 %. Les vélos électriques étant notablement plus chers que les vélos traditionnels, c'est plus dans le changement de répartition entre électriques et traditionnels, que dans la croissance des chiffres de vente bruts, que l'on trouve l'explication de l'évolution des dépenses d'achats sur la période récente.

## 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 (62 % en 2019). 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, frais de parking, autoécoles, location de voitures sans chauffeur, taxes...) et, enfin, des dépenses en pièces détachées et accessoires. Les trois premières catégories de dépenses représentent la quasi-totalité (95 %) des frais 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 102 % des frais totaux liés à l'utilisation des véhicules personnels entre 1995 et 2019 à prix courants, soit une croissance annuelle moyenne de 3 % (tableau 3 et graphique 4).

**Tableau 3 Frais d'utilisation de véhicules : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne**

	Prix courants			Euros chaînés			Rép.moyenne 1995-2019
	1995-2019	2010-2015	2015-2019	1995-2019	2010-2015	2015-2019	
Frais d'utilisation de véhicules <sup>9</sup>	3,0%	1,0%	3,7%	0,3%	-0,5%	1,3%	100%
- Pièces détachées et accessoires	2,5%	2,3%	1,8%	2,8%	3,0%	1,2%	5%
- Carburants et lubrifiants	2,4%	-1,1%	2,8%	-0,9%	-1,1%	-0,8%	42%
- Entretien et réparation	2,0%	1,3%	0,8%	-1,6%	-1,9%	-1,0%	31%
- Autres services	5,6%	4,1%	8,7%	5,0%	2,0%	7,0%	22%

Source : ICN (2020).

Les évolutions en euros chaînés sont plus contrastées : les dépenses pour autres services et les dépenses de pièces détachées et d'accessoires enregistrent une hausse entre 1995 et 2019 (respectivement +95 % et +220 %) 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 -19 % et -32 %). Ceci se traduit par une légère augmentation des dépenses en volume (+7 %) entre 1995 et 2019. Ce chiffre doit toutefois être nuancé : l'augmentation a surtout lieu au début puis à la fin de la période étudiée. Entre 2003 et 2012, les frais d'utilisation de véhicules diminuent globalement. La reprise de la croissance des dépenses en euros chaînés après 2012 est assez marquée, largement tirée par l'évolution des dépenses pour « autres services ». Ce poste de dépenses connaît en effet une hausse importante en fin de période étudiée, particulièrement entre 2015 et 2019. Cette évolution peut être due à la contribution des dépenses de location de véhicules sans chauffeur au sens large, y compris le leasing (location longue durée) et les systèmes de véhicules partagés en libre-service. Ces derniers ont connu un essor important sur la période étudiée :

<sup>9</sup> Les dépenses d'assurances de transport contractées par les ménages ne sont pas comprises dans les frais liés aux véhicules personnels. A titre indicatif, ces dépenses ont enregistré une hausse de 106 % à prix courants et de 76 % en euros chaînés entre 1995 et 2019.

selon l'association professionnelle Autodelen (Autodelen, 2019), le nombre d'utilisateurs aurait augmenté de 300 % entre 2015 et 2018.

Pour les autres catégories de dépenses parmi les frais d'utilisation des véhicules, 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 en particulier cohérentes avec les évolutions observées des prix des carburants (graphique 4).

Les dépenses de carburants et de lubrifiants constituent une part importante des frais liés aux véhicules personnels (42 % 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. Un élément d'explication provient de la demande de transport en véhicule privé. On note ainsi sur l'ensemble de la période une baisse du kilométrage moyen par véhicule dans le parc automobile belge : si le parc de voitures augmente d'environ 32 % entre 1995 et 2015, la hausse n'est que de 19 % pour le total des kilomètres parcourus par celles-ci<sup>10</sup>. Par ailleurs, la part des véhicules salaires ou des véhicules de flotte permettant aux utilisateurs de bénéficier de frais d'utilisations réduits ou nuls même dans leur usage privé a également augmenté dans le parc de voitures, passant de 12 % du parc en 2003 à 17,3 % en 2019<sup>11</sup>. Cette évolution crée un découplage entre l'évolution des kilomètres parcourus et l'évolution des dépenses des ménages disposant d'un tel avantage en nature pour les postes « carburants » et « entretien et réparation ». Un autre élément d'explication provient de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Ainsi, le rapport de la consommation totale d'énergie des voitures circulant en Belgique au total des kilomètres parcourus sur le territoire montre une évolution décroissante entre 1995 et 2018 (graphique 4), avec un gain total d'environ 11 % sur cette période.

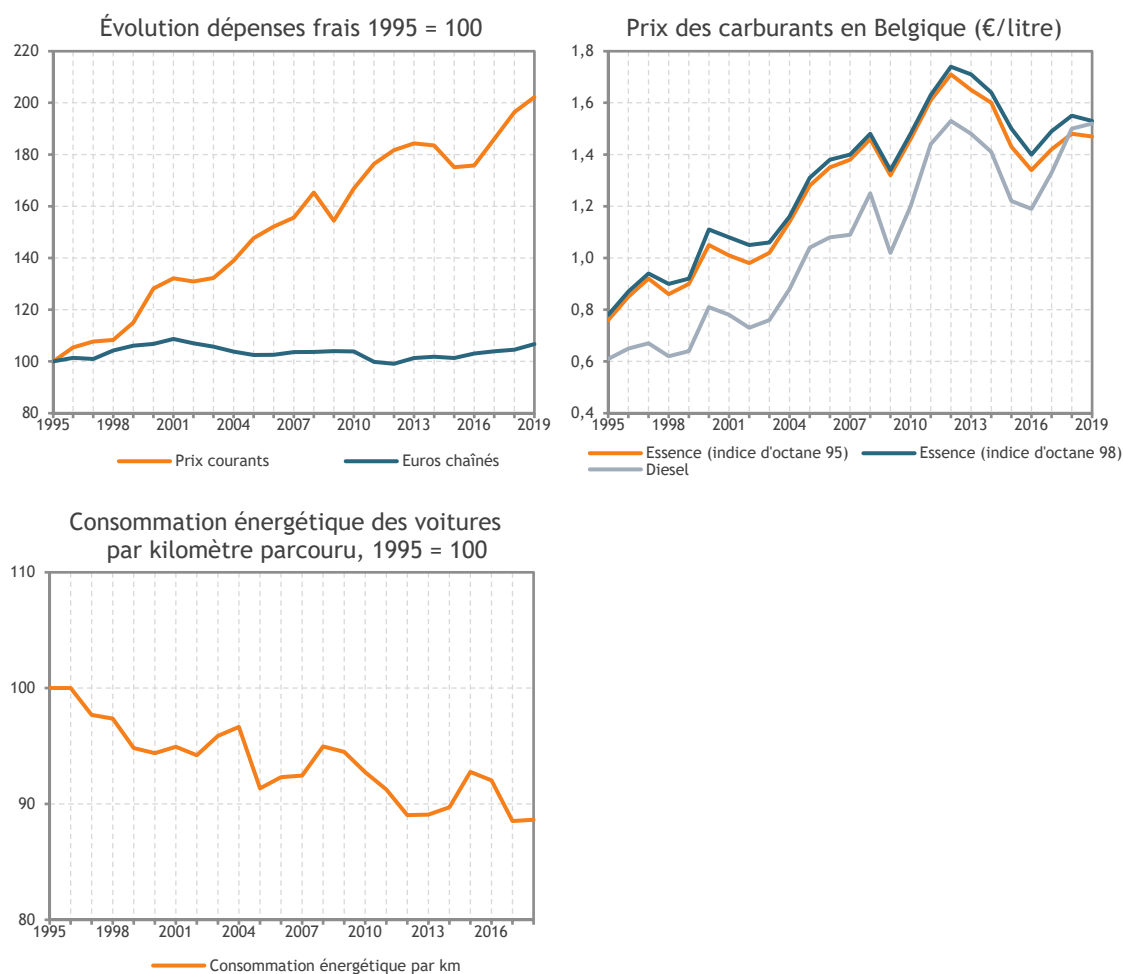
En ce qui concerne les frais de réparation et d'entretien, on peut également mentionner l'amélioration des véhicules (système ESP, freinage, etc.) qui pourrait expliquer (en partie) la diminution enregistrée au cours des vingt dernières années, ainsi que les évolutions dans la qualité des véhicules qui permettent de diminuer la périodicité d'entretien des véhicules récents.

---

<sup>10</sup> Source : Base de données Transport, Bureau fédéral du Plan.

<sup>11</sup> Source : FEBIAC.

Graphique 4 Évolution des frais d'utilisation des véhicules



Sources : ICN (2020), base de données Transport Bureau fédéral du Plan, calculs propres.

### 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 (9 % en 1995 et 10 % en 2019). 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 : taux de croissance annuels moyens et répartition moyenne

	Prix courants			Euros chaînés			Rép.moyenne 1995-2019
	1995-2019	2010-2015	2015-2019	1995-2019	2010-2015	2015-2019	
Services de transport	3,4%	1,5%	3,4%	2,3%	-1,6%	2,0%	100%
- Transport par chemin de fer	4,0%	1,1%	3,6%	2,1%	-0,3%	1,6%	33%
- Transport de voyageurs par route	2,9%	3,4%	1,5%	1,6%	0,0%	-0,5%	30%
- Transport aérien de voyageurs	3,2%	-0,2%	5,8%	2,8%	-5,3%	5,8%	31%
- Transport fluvial de voyageurs	2,8%	-7,8%	-1,4%	0,4%	-11,0%	-2,4%	1%
- Autres services de transport	4,0%	3,6%	1,9%	2,3%	1,0%	1,0%	6%

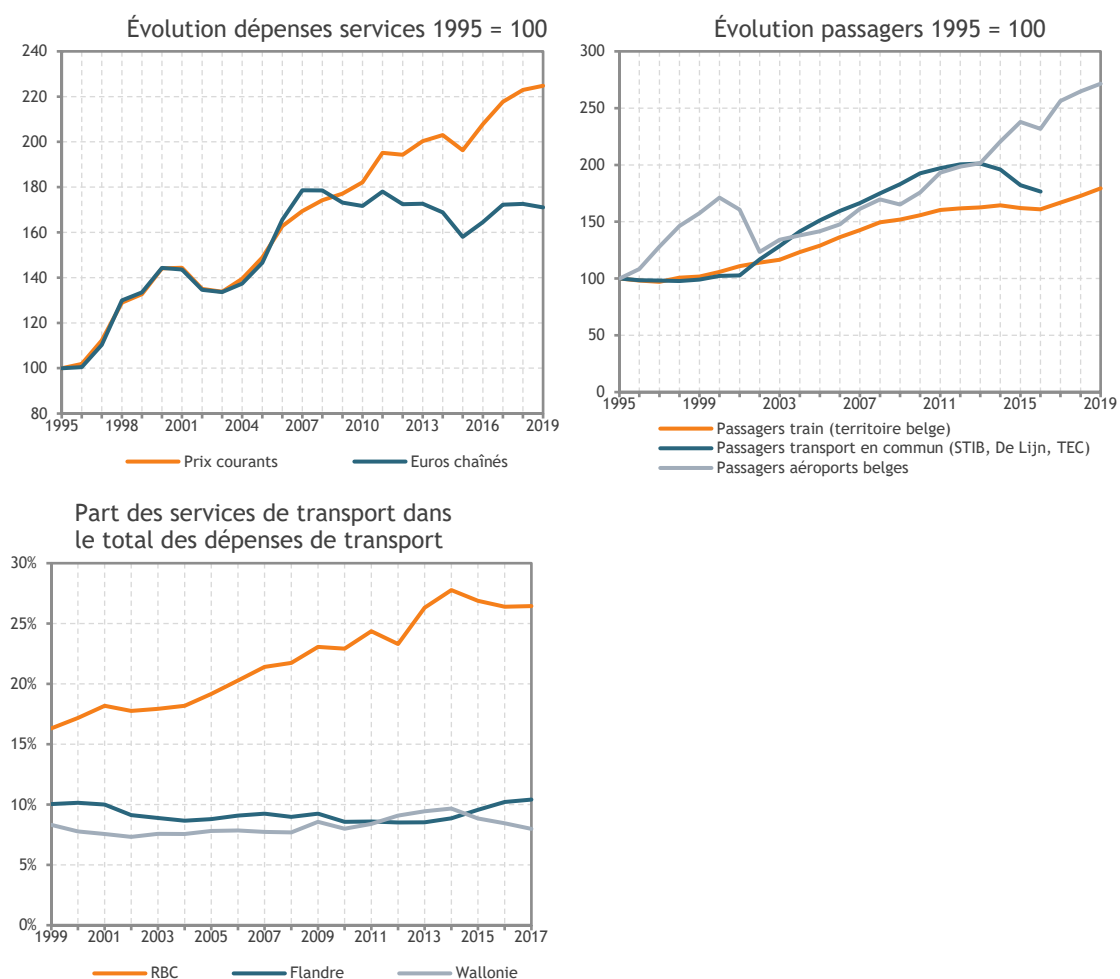
Source : ICN (2020).

Les dépenses de services de transport enregistrent une hausse, tant à prix courants (+125 %) qu'en euros chaînés (+71 %) entre 1995 et 2019. Cette hausse est plus forte que celle observée pour les dépenses d'achats et d'utilisation de véhicules au cours de la même période, mais elle concerne surtout la période 1995-2008. Depuis 2009, les dépenses en services de transport en euros chaînés s'inscrivent sur une légère tendance à la baisse. Cette tendance semble se confirmer en fin de période malgré un rebond après le point bas enregistré en 2015 (graphique 5). Les dépenses à prix courants restent quant à elles en croissance tout au long de la période, ce qui correspond mieux aux évolutions enregistrées en nombre de passagers sur la même période.

Les dépenses de services de transport se répartissent à parts à peu près égales entre transport aérien, par route et par chemin de fer. Les dépenses en transport aérien présentent cependant les plus fortes variations sur la période, et sont la catégorie déterminante pour l'évolution des dépenses de services de transport. Les dépenses en transport aérien sont influencées par deux phénomènes : d'une part, le report grandissant de la demande vers les compagnies à bas coût, qui modifie notablement la structure de prix. D'autre part, le recours de plus en plus fréquent à des prestataires de services établis à l'étranger, en particulier au travers des achats sur internet. Dans le concept comptable utilisé ici, les dépenses de cette nature ne sont pas reprises, n'étant pas effectuées sur le territoire national. De ce fait, les résultats pour cette catégorie de dépenses sont plus difficiles à analyser, et empreints de plus d'incertitude.

L'évolution de la part des services de transport dans le total des dépenses de transport varie significativement d'une région à l'autre. Si cette part se maintient légèrement sous les 10 % pour la Flandre et la Wallonie depuis 1999, elle gagne dix points de pourcentage à Bruxelles, passant de 16 % en 1999 à 26 % en 2017 (graphique 5). Ainsi, non seulement la part des services de transport est en moyenne plus élevée à Bruxelles sur la période, comme relevé plus haut, mais cette part croît fortement avec le temps. Par conséquent, la part des dépenses d'achat et d'utilisation de véhicules suivent une évolution opposée. En considérant la région Bruxelloise comme représentative de la situation prévalant dans les grandes villes, on peut estimer que la transition d'un paradigme fondé sur la possession d'un moyen de transport vers un paradigme centré sur l'utilisation de services de transport ne concerne jusqu'ici que les populations des grandes agglomérations, par opposition aux résidents des zones périurbaines et rurales.

Graphique 5 Évolution des services de transport



Sources : ICN (2020), base de données Transport Bureau fédéral du Plan.  
 Passagers aéroports = départs + arrivées + transit.  
 RBC = Région de Bruxelles-Capitale.

## 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) à partir des données d'Eurostat<sup>12</sup>.

Comme indiqué précédemment, 11 % des dépenses des ménages en Belgique étaient consacrées au transport en 2019. 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 %).

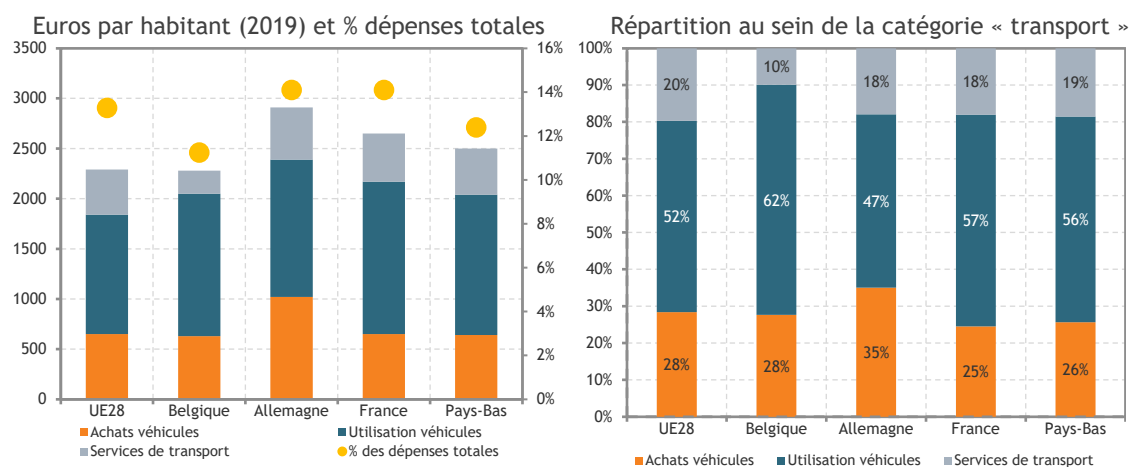
L'Allemagne enregistre pour l'année 2019 la dépense de transport par habitant la plus élevée parmi les pays étudiés et l'UE28 (2 920 €). La Belgique présente une dépense moyenne par habitant plus faible que les autres pays de comparaison, mais elle est similaire à celle de l'UE28 (2 280 € et 2 290 €

<sup>12</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).

respectivement). 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 (1,1 % des dépenses totales en 2019 contre 2,5 % en Allemagne et en France et 2,3 % aux Pays-Bas). La dépense en euros par habitant est deux 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.

**Graphique 6 Comparaison européenne des dépenses de transport des ménages**



Source: Eurostat (Economy and Finance database).

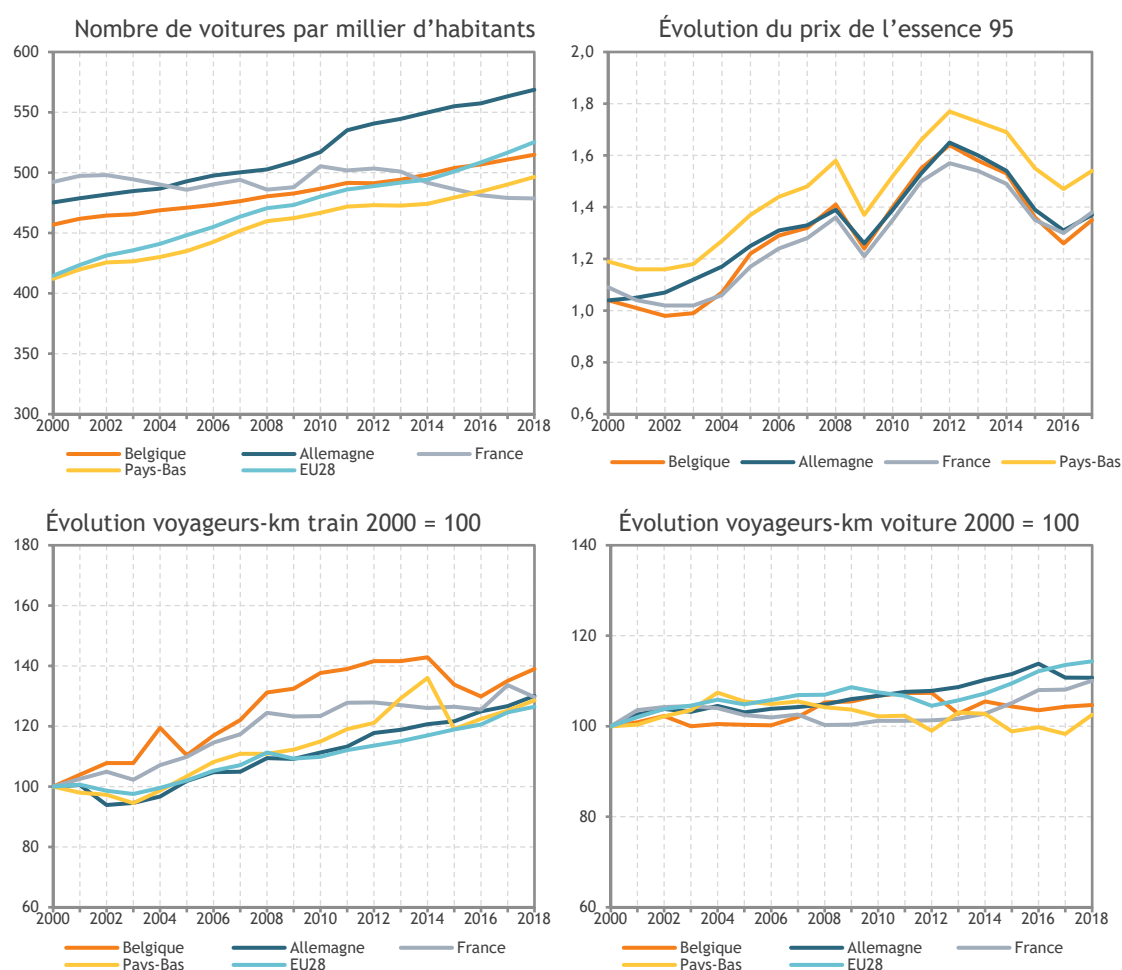
En ce qui concerne les évolutions, les différents pays étudiés et l'UE28 enregistrent une hausse des dépenses de transport des ménages à prix courants entre 1995 et 2019. La Belgique présente une croissance annuelle moyenne de 2,9 %, similaire à celle de la France (2,8 %) et des Pays-Bas (3,2 %). L'Allemagne présente une évolution légèrement inférieure (2,2 % par an). Exprimée en euros chaînés, la croissance annuelle moyenne des dépenses de transport est plus limitée : 1,0 % en Belgique, en France et aux Pays-Bas, 0,5 % en Allemagne.

Les évolutions des différentes sous-catégories de dépenses de transport peuvent fortement varier d'un pays à l'autre. Entre 1995 et 2019, la Belgique présente la plus forte croissance des dépenses d'achats de véhicules à prix courants : +3,0 % en moyenne par an contre 1,8 %, 1,6 % et 1,7 % en Allemagne, en France et aux Pays-Bas respectivement. Cette tendance se retrouve en euros chaînés : 2,0 % par an en Belgique contre 1,0 % en Allemagne, 1,1 % en France et 0,4 % aux Pays-Bas. Les frais liés à l'utilisation

des véhicules, principale catégorie de dépenses de transport des ménages, augmentent à prix courants entre 1995 et 2019 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 (+2,3 % par an) qu'en Belgique (+2,8 %). En euros chaînés, ces dépenses d'utilisation augmentent légèrement (+0,3 % en Belgique, +0,2 % en Allemagne, +0,4 % en France et +0,9 % aux Pays-Bas). 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 (+3,2 % par an) et en Allemagne (+3,0 %) qu'en France (+4,5 %) et aux Pays-Bas (+4,9 %). La hausse est plus limitée en euros chaînés, surtout en Allemagne (+0,5 % par an). La Belgique enregistre une croissance comparable à celle des Pays-Bas (+2,3 %). La hausse des prix en Belgique est particulièrement faible comparée aux autres pays : +1,0 % par an contre 1,5 % en France, 2,5 % en Allemagne et aux Pays-Bas.

Pour conclure cette section, et à titre indicatif, le graphique 7 présente quelques indicateurs issus de la base de données Transport développée par le Bureau fédéral du Plan.

**Graphique 7 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 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 leurs revenus ou de la région dans laquelle ils résident. Les catégories de dépenses considérées pour cette deuxième partie sont identiques à celles reprises dans les analyses de la première partie du présent document. Les différences de nature entre les sources exploitées (cf. Encadré 1) expliquent que, bien que les catégories de dépenses soient identiques, les résultats puissent être légèrement différents de ceux exposés dans le chapitre précédent lorsque la comparaison est possible.

L'enquête sur le budget des ménages est menée tous les deux ans 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 2016 et 2018. 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

Un ménage belge a dépensé 34 966 € par an en moyenne pour sa consommation, dont 4 001 € à la fonction de transport (soit 11 % de la dépense moyenne totale). Les frais annuels liés à l'utilisation de véhicules (carburants, entretien, etc.) s'élèvent en moyenne à 1 857 € par an, l'achat de véhicules à 1 789 € et les services de transport à 355 €.

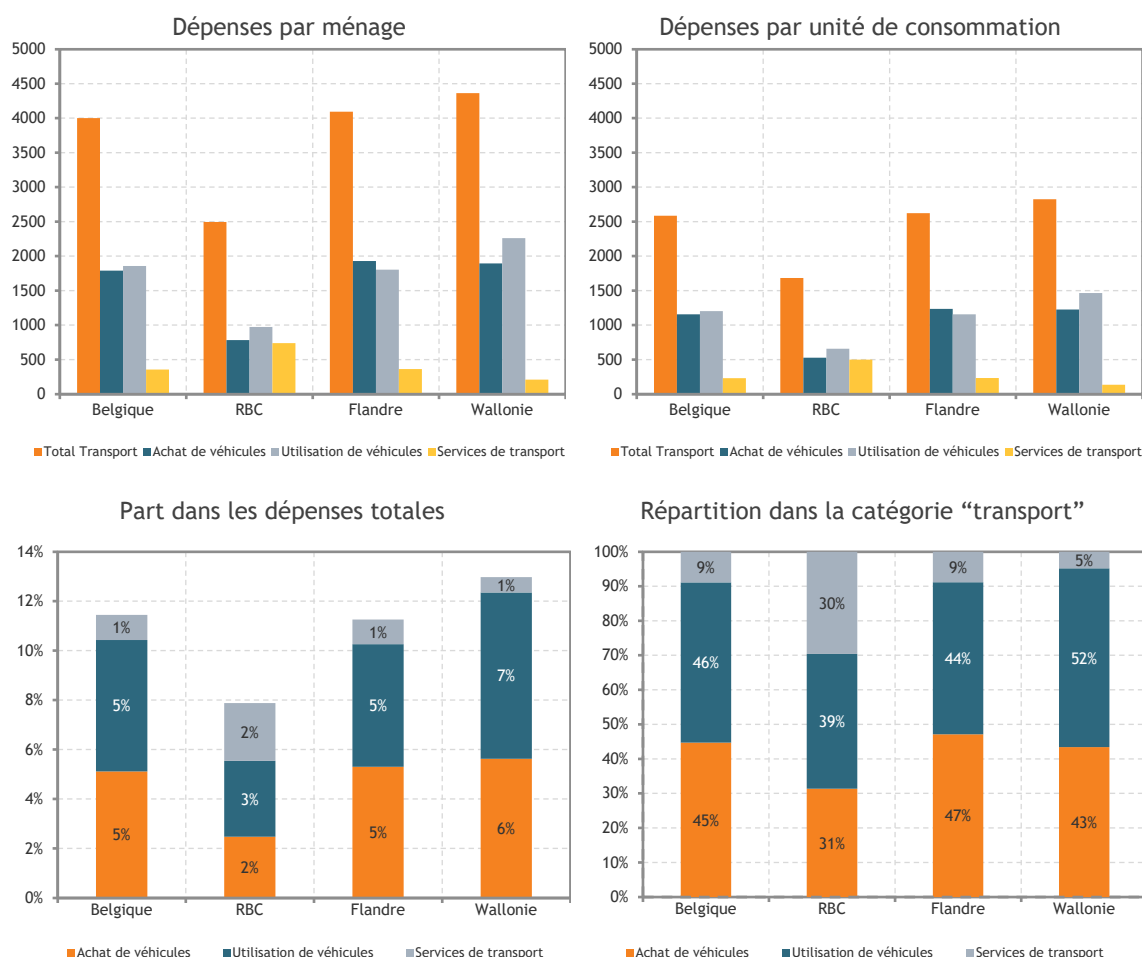
Un ménage résidant en Wallonie dépense en moyenne plus pour la fonction de transport qu'en Flandre et à Bruxelles : 4 362 € par an, soit 13 % de leurs dépenses totales. En Flandre, le transport compte pour 11 % des dépenses totales, soit 4 094 € en moyenne par an. Les ménages bruxellois sont ceux qui, en moyenne, dépensent le moins pour le transport, tant en niveau (2 494 € par an) qu'en pourcentage de leurs dépenses totales (8 %). Leurs dépenses s'élèvent à un peu moins de 60 % du montant annuel moyen qu'un ménage wallon consacre au transport (57 %). Cet écart est légèrement moins marqué par unité de consommation modifiée (UCM) : 60 %. Ceci s'explique par la taille plus réduite des ménages en Région bruxelloise (2,2 personnes en 2018 contre 2,3 en Wallonie).

Les frais d'utilisation de véhicules et l'achat de véhicules sont prépondérants en Flandre et en Wallonie comparés aux services de transport (graphique 8). Ces derniers occupent une place beaucoup plus



importante dans les dépenses de transport des ménages bruxellois : 30 % des dépenses de transport contre 9 % en Flandre et 5 % en Wallonie. Les montants dépensés pour les services de transport sont également plus élevés en Région bruxelloise que dans les deux autres régions : un ménage bruxellois dépense en moyenne deux fois plus pour ce poste de dépense qu'un ménage flamand et 3,5 fois plus qu'un ménage wallon.

**Graphique 8** Dépenses annuelles moyennes des ménages par Région  
Euros, prix courants (moyenne 2016-2018)



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

Les dépenses d'utilisation de véhicules peuvent être mis en regard du taux d'équipement des ménages dans chaque région. Le tableau 5 présente la part des ménages disposant d'une voiture, et le nombre moyen de voitures présent dans les ménages en disposant, selon l'enquête. Les différences régionales observées dans les taux d'équipement sont fortement corrélées aux différences régionales observées pour les dépenses d'achats et d'utilisation de véhicules.

**Tableau 5** Taux d'équipement automobile des ménages par région en 2016

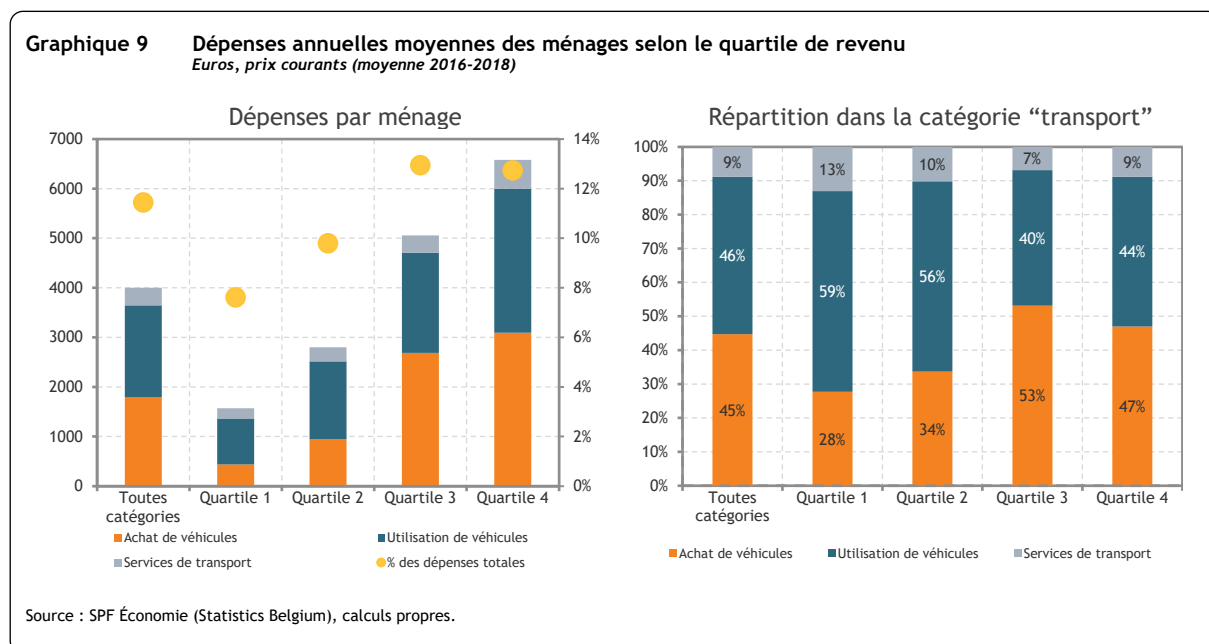
	Belgique	RBC	Flandre	Wallonie
Part des ménages disposant d'une voiture	82%	53%	85%	86%
Nombre moyen de voitures par ménage en disposant	1,4	1,2	1,4	1,4

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

## b. Dépenses moyennes des ménages selon le quartile de revenus

Les quartiles de revenus divisent la population des ménages en quatre groupes de tailles égales en fonction de leur(s) revenu(s). Le premier quartile représente les 25 % des ménages disposant des revenus les plus bas et le quatrième les 25 % des ménages disposant des revenus les plus élevés.

Les dépenses annuelles moyennes des ménages pour la fonction de transport augmentent avec les revenus. Ainsi les ménages du quatrième quartile dépensent en moyenne quatre fois plus que les ménages du premier quartile (6 580 € contre 1 568 € 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). De ce fait, la variation relative observée pour les dépenses de transport entre quartiles de revenu est plus importante que celle observée pour les dépenses totales. Sachant que les dépenses totales sont un bon indicateur du niveau de revenu, on peut ainsi parler d'un effet de richesse significatif pour les dépenses de transport des ménages.



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 en commun et aux frais d'utilisation de véhicules, qui peuvent être considérées comme des dépenses 'nécessaires', liées au besoin de se déplacer. Ces parts diminuent avec le revenu au profit des dépenses d'achats de véhicules (47 % pour les ménages du dernier quartile contre 28 % pour les ménages du premier quartile), dont la nature plus discrétionnaire traduit le caractère luxueux de ces dépenses.

La part du budget allouée aux services de transport dans le total des dépenses de transport diminue du premier au troisième quartile de la distribution des revenus, essentiellement du fait de dépenses relatives aux transports en commun similaires entre quartiles, puis augmente à nouveau pour le quatrième

quartile. Il s'agit dans ce dernier cas d'une forte augmentation des dépenses de services de transport liés aux loisirs, essentiellement imputable aux services de transport aérien.

Le tableau 6 apporte un autre éclairage sur la variation des dépenses en fonction des revenus. Il présente les rapports des montants dépensés en moyenne par les ménages du quatrième quartile et ceux du premier quartile pour le total des dépenses et les différentes dépenses de transport. On y lit que, si un ménage du quatrième quartile de revenus en Belgique a des dépenses totales moyennes 2,5 fois supérieures à celles d'un ménage du premier quartile de revenus, il a des dépenses pour la fonction de transport globalement 4,2 fois plus élevées en moyenne. Si cet écart plus élevé se retrouve dans les différentes catégories de dépenses de transport analysées ici, il varie cependant fortement avec la nature de ces dépenses. Ainsi, pour les achats de services de transport, le rapport des dépenses moyennes entre quartiles est proche de celui constaté pour les dépenses totales (2,8 contre 2,5 pour le total), alors que pour les achats de véhicules, le rapport est beaucoup plus élevé, un ménage du quatrième quartile dépensant en moyenne 7,1 fois plus pour l'achat de véhicules qu'un ménage du premier quartile.

**Tableau 6 Rapport entre les dépenses moyennes du quatrième et du premier quartile de revenus**

	Total des dépenses	Dépenses de transport	Achats de véhicules	Entretien et usage des véhicules	Services de transport
Belgique	2,5	4,2	7,1	3,1	2,8
Région de Bruxelles-Capitale	2,9	4,5	ns	ns	ns
Région Flamande	2,4	4,0	ns	ns	ns
Région Wallonne	2,6	5,1	ns	ns	ns

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

Le tableau 6 décline aussi ces indicateurs au niveau régional. On constate que, si la variation des dépenses totales des ménages entre quartiles est la plus élevée à Bruxelles (avec un rapport de 2,9 entre premier et quatrième quartile de revenus contre 2,5 au niveau national), c'est en Wallonie que les écarts pour le transport pris globalement sont les plus importants, les ménages du quatrième quartile de revenus y dépensant en moyenne 5,1 fois plus que ceux du premier quartile pour la fonction de transport (contre 4,2 au niveau national). A ce niveau d'agrégation, l'effet richesse mentionné présente donc un caractère hétérogène entre régions. Si le détail régional par catégorie de dépenses ne peut être estimé de manière fiable sur la base de l'échantillon disponible, on peut noter que la structure des dépenses pour la fonction de transport affecte le résultat obtenu pour le total des dépenses de transport. En particulier, une région comme Bruxelles où les ménages dépensent relativement plus pour les services de transport et moins pour l'achat et l'usage de véhicules, présente logiquement un rapport de dépenses moyennes entre quartiles plus faible pour les dépenses totales de transport, sachant que l'effet richesse est le plus marqué pour l'achat de véhicules et le plus réduit pour les dépenses en services de transport.

## 4. Bibliographie

Bureau fédéral du Plan, Base de données transport.

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

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

Daubresse, C (2017), Les ménages et leurs dépenses de transport – Analyse thématique, Working Paper 02-17, Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports.

Eurostat, European system of Accounts, ESA 1995.

Institut des Comptes Nationaux, Comptes nationaux détaillés 1995-2019.

Institut des Comptes Nationaux, Comptes régionaux 1999-2017.

SPF Economie - Statistics Belgium, Enquêtes sur le Budget des Ménages 2016-2018.

Statistical Pocketbook – European Commission.

Vélofollies (2016) « Le nombre de vélos vendus en Belgique ne cesse d'augmenter », communiqué, 16 janvier 2016, repris par Belgian Cycling : <http://www.belgiantcycling.be/news.asp?language=fr&id=1857>.

Vélofollies (2020) « Aperçu du marché belge de la bicyclette », communiqué, 14 janvier 2020, repris par O2O : <https://www.o2o.be/fr/nouvelles/le-marche-belge-de-la-bicyclette-en-2019/>.

## 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).