
le mois

Automobile : un « habit social » couteux

Jos. Schoonbroodt

Le Salon de l'auto attire, à chaque édition quelque sept-cent-mille visiteurs. Placée au cœur des préoccupations environnementalistes et des problèmes de mobilité, la voiture reste en première ligne des préférences budgétaires des ménages. Pour beaucoup, la voiture joue toujours et trop souvent le rôle « d'habit social ».

Voici un quart de siècle, le franc belge était dévalué et cette décision monétaire entraînait avec elle une perte sèche du pouvoir d'achat des revenus professionnels, surtout les revenus des salariés et des fonctionnaires, de l'ordre de 10 à 15 % en trois ans, l'indexation des salaires au cout de la vie ayant été neutralisée au profit du financement de la sécurité sociale. Et puis, avec la reprise économique survenue en 1987, le pouvoir d'achat reprit sa progression.

L'ESCALADE PLUS QUE LE RATRAPAGE

Durant la récession, les achats des ménages se réduisirent sur quasiment tous les produits dont la consommation pouvait être tempérée. Les parts de l'alimentation et de l'habillement reculaient de quelques pour-cent par un glissement vers des produits moins chers. On pouvait donc s'attendre à ce que ces catégories de la consommation ménagère profitent en premier lieu de la reprise. Pas du tout ou, plutôt, pas

tant que cela. On a pu constater qu'entre 1985 et 1995, pratiquement 80 % de l'augmentation du pouvoir d'achat se sont portés sur la consommation automobile¹. L'évolution s'est poursuivie depuis. Ainsi, la part de l'alimentation est passée de 20 % au début des années quatre-vingt à 15,7 % l'année dernière et celle de l'habillement (et des chaussures) de 7,9 % à environ 5 %. À l'inverse, si, en 1995, 12 % de la consommation moyenne des ménages établis en Belgique allaient vers l'achat et l'utilisation de véhicules personnels (plus de 95 % de voitures), ce pourcentage est monté à 13,9 % en 2005 si l'on prend aussi en compte les dépenses liées aux assurances. Ainsi, les dépenses automobiles se retrouvent en troisième position, directement derrière le logement (19,9 % plus 5,5 % pour le chauffage, l'eau, le gaz et l'électricité) et l'alimentation mais bien avant la santé (où l'intervention des assurances sociales et privées réduit la part payée par les ménages) et l'éducation.

Un ménage n'est pas l'autre évidemment quand on connaît les

écarts existant entre les plus démunis et les mieux lotis², mais, dès que l'on dépasse le quart des ménages les plus mal lotis, on se rend compte que les dépenses automobiles prennent une place prépondérante et, en proportion, pratiquement la même dans la plupart des ménages, qu'ils disposent de revenus modestes (mais au-dessus du seuil de pauvreté), ou qu'ils soient très abondants. Pour les premiers, ce sera la plupart du temps une voiture d'occasion; au sommet de la hiérarchie des revenus, les dépenses automobiles se rapporteront à plusieurs voitures, mais, à chaque fois, on tourne autour de 12-14 % des dépenses ménagères³.

L'USAGE COUTE BEAUCOUP PLUS QUE L'ACHAT

Dans la grande majorité des cas, voici comment se répartissent les dépenses liées à l'usage des véhicules privés dont plus de 90 % sont des voitures (les « deux roues » motorisées représentent 7,5 %) : sur 1 000 euros, 346 sont consacrés à l'achat, 528 en frais d'utilisation dont 224 en carburant et le

solde en assurances et frais divers. L'importance du poste « carburant » peut expliquer qu'en dix ans, de 1997 à 2007, le nombre des voitures roulant au gasoil a augmenté de 77,2 % tandis que celui des voitures « essence » diminuait de 20,1 %. Aujourd'hui, 54 % des voitures circulant en Belgique sont des diesels. Par contre, les voitures LPG (gaz) n'ont vraiment pas la cote. On n'en décompte plus que 51 025 contre 74 186 voici dix ans. La peur d'une explosion (un risque quasi nul compte tenu des dispositifs de sécurité existants) et l'encombrement des bonbonnes peuvent expliquer que cette formule reste confidentielle malgré un usage plus propre et un carburant plus économique. Les voitures électriques sont absentes (8!) et l'on attend toujours des dispositions spécifiques concernant les voitures au biocarburant, nettement moins polluantes mais... plus gourmandes.

Si, bon an mal an, on immatricule — donc on vend — entre 480 000 et 530 000 voitures neuves en Belgique, ce sont près de 700 000 voitures d'occasion qui sont immatriculées. Au cours du dernier quart de siècle (1980-2007), le parc des voitures particulières s'est accru de 30 %, le cap des 5 millions ayant été franchi cette année (5 048 723 en aout). De 430 000 à 475 000 voitures disparaissent du parc belge

¹ Voir *Le Courrier du Crisp* « Revenus disponibles et consommations des ménages », n°s 1574-1575.

² L'écart entre les revenus du 1^{er} décile (les plus pauvres) et de la moyenne du 10^e (les plus riches) est de l'ordre de 1 à 12.

³ Enquête sur la mobilité des ménages (1998-1999) coordonnée par le groupe de recherche sur les transports des facultés Notre-Dame de la Paix de Namur et financée par les services de la Politique scientifique, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne. Les données statistiques de base proviennent de l'INS.

chaque année soit pour aller à la casse soit en exportation.

Il y a, en moyenne, plus d'une voiture par ménage (on compte environ 4,1 millions de ménage dans le pays) et ce phénomène a été encouragé par la multiplication des voitures dites de société. En effet, dans la structure de la consommation ménagère, on ne constate pas une réduction des dépenses automobiles dans les groupes sociaux disposant d'une voiture de fonction. Celle-ci permet surtout d'en acquérir une de plus...

Sur cent déplacements effectués journalièrement dans le pays, la voiture en assure pratiquement les deux tiers et les transports publics 8,7 %. Mais ceux-ci assument un déplacement sur cinq des Bruxellois ! À noter que le covoiturage est plus important qu'il n'y paraît puisque si on relève 39,8 % des déplacements comme conducteur, il y en a 22,1 % comme passagers, le covoiturage étant un peu plus important en Wallonie. Le vélo, en revanche, est nettement présent en Flandre (20,5 %) alors qu'il est quasi inexistant du point de vue statistique à Bruxelles (1,7 %) et en Wallonie (3,4 %). Ce n'est pas seulement une question d'habitude ou de culture, Brel l'a mieux chanté que n'importe qui : au Nord, le pays est plat ! Par contre, la marche reste un moyen de déplacement assez largement utilisé

même si c'est souvent en complément d'un autre moyen : on décompte 26,3 % de marcheurs dans le pays dont 44,6 % à Bruxelles. Mais, c'est un autre chiffre qui fait la révélation : selon l'enquête relative à la mobilité des ménages, pratiquement une personne sur quatre (24 %) n'effectue aucun déplacement quotidien !

EN REPRÉSENTATION SOCIALE

Tout comme on n'achète pas seulement des vêtements pour se vêtir ou une montre pour avoir l'heure juste, on n'achète pas une voiture simplement pour se déplacer : pour beaucoup d'usagers, elle est appelée à les représenter face aux autres. On trouvera souvent d'autres arguments pour expliquer son choix, des arguments comme « on se sent plus en sécurité parce qu'on est assis plus haut », et voilà le SUV 4x4 pleinement justifié, etc. mais ce sont des arguments d'opportunité et, dans les sociétés où les voitures de fonction font partie du contrat d'emploi, les modèles et gammes proposés dans telle ou telle fonction reproduisent également, la plupart du temps, la hiérarchie de l'entreprise.

Révéléateur. L'autre soir, dans une émission télévisée de la RTBF consacrée à la vie en état de besoin, un des témoins expliquait par quelques exemples comment sa situation financière pouvait lui peser, non seulement comme telle,

mais par ce qu'elle impliquait en comparaison aux situations que d'autres paraissent vivre dans son entourage immédiat. Ainsi, trouvait-il peu acceptable qu'un de ses voisins, chômeur, avait pu s'acheter une nouvelle voiture alors que lui qui travaillait devait se contenter d'une assez vieille occasion... Ah, la voiture ! Ce n'était pas tant la ou les BMW, Mercedes, Porsche et autres achetées par les nantis qui lui faisaient reproche, mais celle-là, plus modeste sans doute mais toute proche, dans son voisinage social immédiat...

Ce n'est pas neuf. Voici une trentaine d'années, sinon davantage — le temps nous glisse entre les doigts... — Jacques Attali signait avec un autre économiste français, Marc Guillaume, une étude intéressante, *Le capitalisme et son double*, dont il ressortait que presque tout un chacun avait comme repère de sa consommation idéale, la consommation moyenne de la classe juste au-dessus de la sienne. On n'est jamais pleinement satisfait et on trouve anormal voire injuste que quelqu'un « comme moi » s'offre des produits symboliques de cette classe supérieure alors que moi, je n'y parviens pas ! Et la voiture joue en l'occurrence le rôle « d'habit social ». ■