



Les gens d'abord, pas le profit

Service d'études du PTB - **Étude sur les prix en hausse des carburants et l'indice manipulé**

AUGMENTATION DES PRIX DES CARBURANTS : L'INDEX MANIPULÉ COÛTE 300 EUROS AU TRAVAILLEUR MOYEN

LE PTB VEUT LE RÉTABLISSEMENT D'UN VÉRITABLE INDICE DES SALAIRES

8 novembre 2018

Résumé

En une seule année, le diesel et l'essence ont augmenté respectivement de 20,8% et de 10,2%. Un coup dur pour le revenu des travailleurs.

L'ancien indice des salaires aurait partiellement amorti cette augmentation, ce que ne fait pas l'indice manipulé, puisque le diesel et l'essence ne font plus partie de l'indice salarial. Conséquence :

Un travailleur à temps plein payé à un salaire médian a perdu l'an dernier plus de 300 euros.

Raoul Hedebow, porte-parole du PTB : « Les travailleurs paient à nouveau la facture de l'augmentation des prix des carburants. Ils paient le prix d'une rentrée d'argent facile pour le gouvernement. Celui-ci augmente les taxes sur le diesel et l'essence mais n'a pas l'ombre d'un plan climatique ambitieux. Nous voulons le retour à un véritable indice des salaires et la mise en œuvre d'un plan climat digne de ce nom. Les géants du pétrole doivent aussi contribuer. Il est hypocrite de faire payer lourdement les travailleurs pour leur mobilité et de ne pas faire contribuer les grandes entreprises pétrolières qui font des milliards de profit grâce aux prix très élevés des carburants. »

Le service d'études du PTB a calculé ce que l'indice - ou « index » - manipulé (sans prise en compte du diesel, de l'essence, du tabac et de l'alcool) a coûté en un an aux travailleurs : plus de 300 euros. La crise du prix des carburants touche ainsi directement tout le monde, et c'est le travailleur qui paie la facture d'un indice manipulé.

En effet, l'indexation des salaires ne suit plus le coût de la vie réel depuis l'époque où le CD&V, le sp.a, le PS et le cdH en ont retiré quatre

éléments . C'est pourquoi le PTB veut le rétablissement du véritable indice : l'index - l'indice des prix à la consommation - doit être pris en compte pour l'indexation des salaires, et il doit inclure la forte augmentation de cette dernière année.

Il n'est pas normal que Catherine, qui travaille dans le gardiennage et doit être à 6 heures à son poste, doive payer de plus en plus pour arriver à son boulot puisqu'elle n'a pas d'alternative à la voiture. Se déplacer vers son lieu de travail coûte de plus en plus cher aux travailleurs, mais pas aux employeurs. Ce n'est pas logique. Il faut revenir à un réel indice des salaires.

Les prix des carburants grimpent en flèche

En un an, les prix du diesel et de l'essence ont augmenté de manière phénoménale. Nous payons actuellement maximum 1,6320 euro par litre pour le diesel et 1,4650 ou 1,5440 euro par litre pour respectivement l'essence Super 95 et l'essence Super 98ⁱ. Et les experts estiment que cette augmentation n'est pas près de s'arrêter et s'attendent à ce que les prix des carburants montent à terme même jusqu'à 2 eurosⁱⁱ.

L'augmentation entre octobre 2017 et octobre 2018 est d'ores et déjà très importanteⁱⁱⁱ :

Diesel	+20,8 %
Essence	+10,2 %

Faire le plein à la pompe n'a jamais été aussi cher, et les centaines de milliers de Belges qui dépendent du carburant pour leur mobilité le ressentent dans leur budget - les travailleurs qui n'ont pas un accès adéquat aux transports en commun, ceux qui travaillent à pauses et qui doivent quitter leur domicile avant que les premiers trains, bus et trams commencent à rouler, ceux qui travaillent le week-end, les demandeurs d'emplois qui doivent se présenter pour un potentiel emploi parfois à 60 km de chez eux, etc.

Problème : l'index manipulé ne suit plus

L'index normal, officiellement appelé « indice des prix à la consommation (IPC) », est en fait la vraie référence pour déterminer le coût de la vie. Les économistes utilisent cet index pour prévoir l'inflation ou la déflation, et fixer celle-ci mensuellement. Cet index sert de thermomètre pour la politique économique au plan européen et international.

Mais cet index est-il aussi l'indice salarial ? Non. Ou plutôt : il ne l'est plus. Pendant longtemps, l'index (ICP) était aussi la référence pour l'adaptation des salaires au coût de la vie. Jusqu'en 1993, lorsque le gouvernement

Dehaene (CD&V, sp.a, PS, cdH) de l'époque a décidé de manipuler l'indice des salaires. Il a donné au nouvel index le nom quelque peu trompeur d'« indice santé ». La différence avec le précédent mode de calcul ? Quatre produits ont d'un coup été supprimés de l'index normal (NICP) : le diesel, l'essence, l'alcool et le tabac.

L'adaptation des salaires au coût de la vie s'est depuis effectuée sans prendre en compte entre autres le diesel et l'essence, qui constituent pourtant un poste de dépense important dans la plupart des familles.

Si l'on compare l'indice des prix à la consommation normale (IPC) avec l'index manipulé (indice santé lissé) auquel les salaires sont couplés, on constate un écart très net.

	Octobre 2017	Octobre 2018	Augmentatio n
Indice des prix à la consommation	105,41	108,31	+2,75%
Indice santé lissé	103,55	105,54	+1,92% 0,83%

L'alcool et le tabac n'ont qu'un effet de 0,09 % sur le chiffre de l'indice. 0,74% de cet écart est donc dû à l'augmentation des prix du diesel et de l'essence.

Un travailleur à temps plein moyen gagne en Belgique 3 489 euros bruts par mois (chiffres officiels de 2016^{iv}). Un travailleur payé à un salaire moyen perd à cause de la manipulation de l'indice : $3\,489 \text{ euros} * 0,83\% * 12 \text{ mois} = \mathbf{347,25 \text{ euros}}$.

Le salaire médian (50% centile) s'élève en Belgique à 3 053 euros bruts par mois (plus récents chiffres officiels de 2016^v). Un travailleur payé à un salaire médian perd à cause de la manipulation de l'indice : $3\,053 \text{ euros} * 0,83\% * 12 \text{ mois} = \mathbf{303,85 \text{ euros}}$.

Conséquences concrètes

Catherine travaille pour une multinationale dans le secteur du gardiennage. Elle doit être à son poste au centre de Bruxelles à 6 heures précises. En fait, un peu avant 6 heures, car elle doit ouvrir les portes et démarrer son ordinateur afin d'être tout à fait opérationnelle à 6 heures. Elle habite dans la périphérie, et le premier métro qu'elle peut prendre est à 5h35. C'est trop court pour elle, d'autant qu'elle a encore 10 minutes de marche depuis la station de métro jusqu'à son boulot. Conclusion : elle ne peut arriver à temps avec les transports en commun et doit prendre sa voiture tous les matins.



Les gens d'abord, pas le profit

Avec ses années de service et les primes de travail à pauses, elle gagne 3 750 euros bruts par mois. Avec l'augmentation des prix du diesel, aller faire le plein lui coûte de plus en plus cher. Juste pour cette dernière année, l'indice manipulé lui a coûté **373,22 euros** !

Ahmed travaille à pauses aussi durant le week-end dans une grande usine portuaire. Pendant le week-end, il n'y a pas de transports en commun vers son usine, à part une seule ligne de bus. Il prend donc sa voiture. Un plein de carburant lui coûte désormais 70 euros. Son salaire, par contre, n'a quasiment pas augmenté. En tant que technicien qualifié, il gagne 4 550 euros bruts. Pour l'année écoulée, l'index manipulé lui a coûté **452,84 euros** !

Solution : rétablir l'index et investir dans la mobilité durable

À cause des carences des transports publics et de la flexibilité toujours plus grande imposée par les employeurs, de nombreux travailleurs n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture pour leur déplacement domicile-lieu de travail. Cela représente un sérieux poste dans le budget du ménage, car les frais sont rarement remboursés - il existe dans le meilleur des cas une intervention limitée.

C'est pourquoi peu de gens prennent leur voiture juste par plaisir. Pour la plupart des travailleurs, c'est tout simplement une nécessité. La voiture est souvent aussi la seule manière d'arriver à combiner la vie professionnelle et la vie familiale : aller conduire et rechercher les enfants à l'école et quand même être à l'heure au travail, faire plus de 40 km en une heure au lieu de deux heures avec plusieurs bus.

Cela fait des années que le gouvernement est à la traîne pour mettre en œuvre des solutions écologiques au gigantesque problème de mobilité en Belgique. Le gouvernement n'investit pas dans les transports publics, au contraire il désinvestit. Il préfère engranger facilement des rentrées via les taxes sur le diesel et l'essence, qui touchent directement le porte-monnaie des travailleurs. De plus, de telles taxes n'ont aucun effet pour l'environnement. Le gouvernement ne travaille pas à des objectifs écologiques et n'en a pas non plus l'ambition. Cela sert seulement à enjoliver quelque peu son budget.

Quand y aura-t-il enfin un plan climat réellement ambitieux ? Et pour quelle raison les grandes entreprises pétrolières qui font des milliards de profit ne devraient-elles pas contribuer ? Ces milliards de bénéfices sont réalisés sur le dos des travailleurs et de la planète, ce qui est scandaleux. Le financement d'un plan climat doit commencer là.



Les gens d'abord, pas le profit

Pour rompre avec la logique d'aller « chercher l'argent chez les travailleurs » et de « ne coupler que partiellement les salaires au coût de la vie », nous voulons le rétablissement de l'ancien indice salarial. L'indice manipulé doit être supprimé et les salaires doivent à nouveau suivre les prix à la consommation (IPC), et l'indice doit inclure la forte augmentation de cette dernière année.

Il y a de la marge pour des augmentations des salaires bruts. C'est ce qu'a montré notre étude du 27 septembre 2018, avec deux conclusions marquantes :

- Un transfert de près de 9 milliards du porte-monnaie des travailleurs vers les profits des entreprises.
- Une perte de 191 euros par mois par salarié.

Plus d'info : <https://ptb.be/articles/chaque-mois-nous-perdons-191-euros-de-salaire-au-profit-des-actionnaires>

Auteur de l'étude : Geert Haverbeke, geert.haverbeke@pvda.be, 0486 34 84 36

- i <https://carbu.com/belgique/index.php/prixmaximum>
- ii https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20181004_03807271
- iii <https://statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-des-prix-la-consommation>
- iv <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/salaires-et-cout-de-la-main-doeuvre/salaires-mensuels-bruts-moyens>
- v <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/salaires-et-cout-de-la-main-doeuvre/salaires-mensuels-bruts-moyens>