

VOITURES PLUS GRANDES ET PLUS LOURDES

une évolution qui n'est pas sans conséquences

Chris Roorda
Gaston Bastin



26 MARS 2024

Situation actuelle et tendances en Région de Bruxelles-Capitale

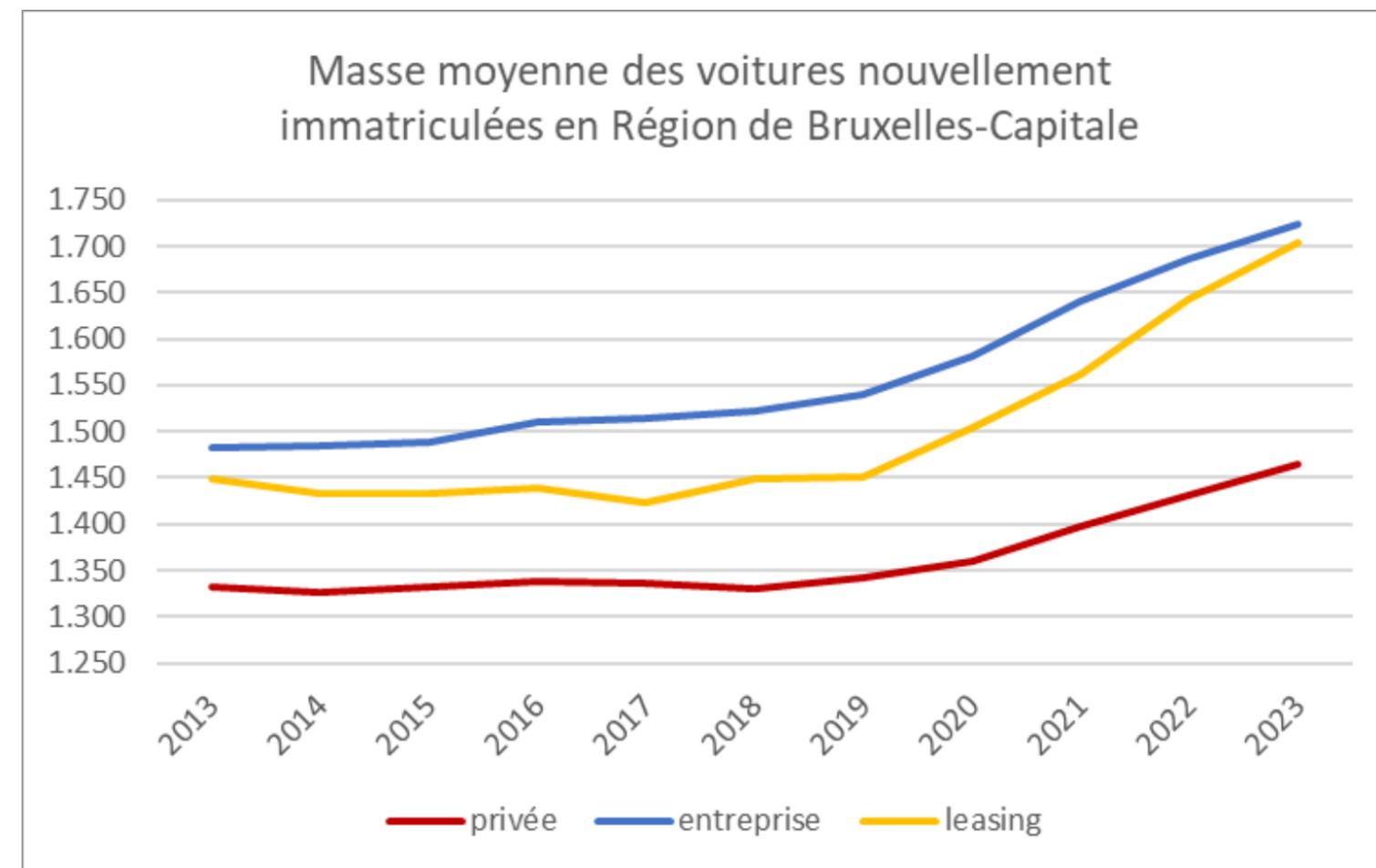
Tendances voitures nouvellement immatriculées

La masse a fortement augmenté
entre 2018 et 2023 : **+ 16,3 %**
pour atteindre 1681 kg

En moyenne, les nouvelles voitures en leasing et d'entreprise sont nettement plus lourdes (1711 kg) que les nouvelles voitures privées (1463 kg)

Deux facteurs explicatifs:

- L'essor des voitures plus grandes (~SUV)
- L'essor des voitures électriques
- *(plus grande part de voitures en leasing)*

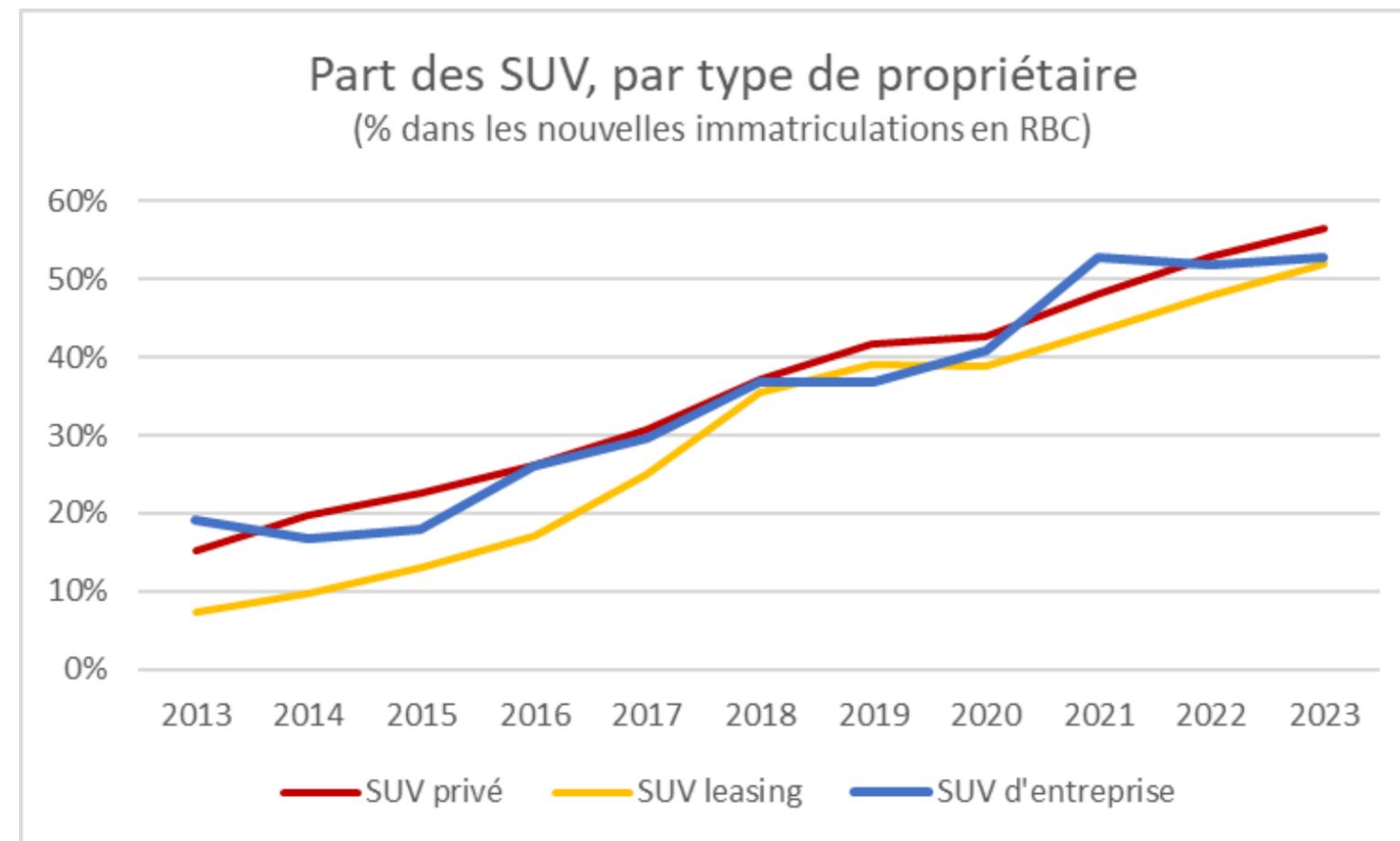


L'essor des SUV

En 2023, plus de la moitié des nouvelles immatriculations étaient des SUV

Les SUV sont en moyenne plus lourds (12%), plus puissants (+14%) et ont des émissions de CO₂ plus élevées (+8% diesel et essence)

Le terme SUV n'est pas suffisamment délimité pour décrire les problèmes et cibler les politiques.



L'essor des voitures électriques

Tendance 1 : diesel > essence

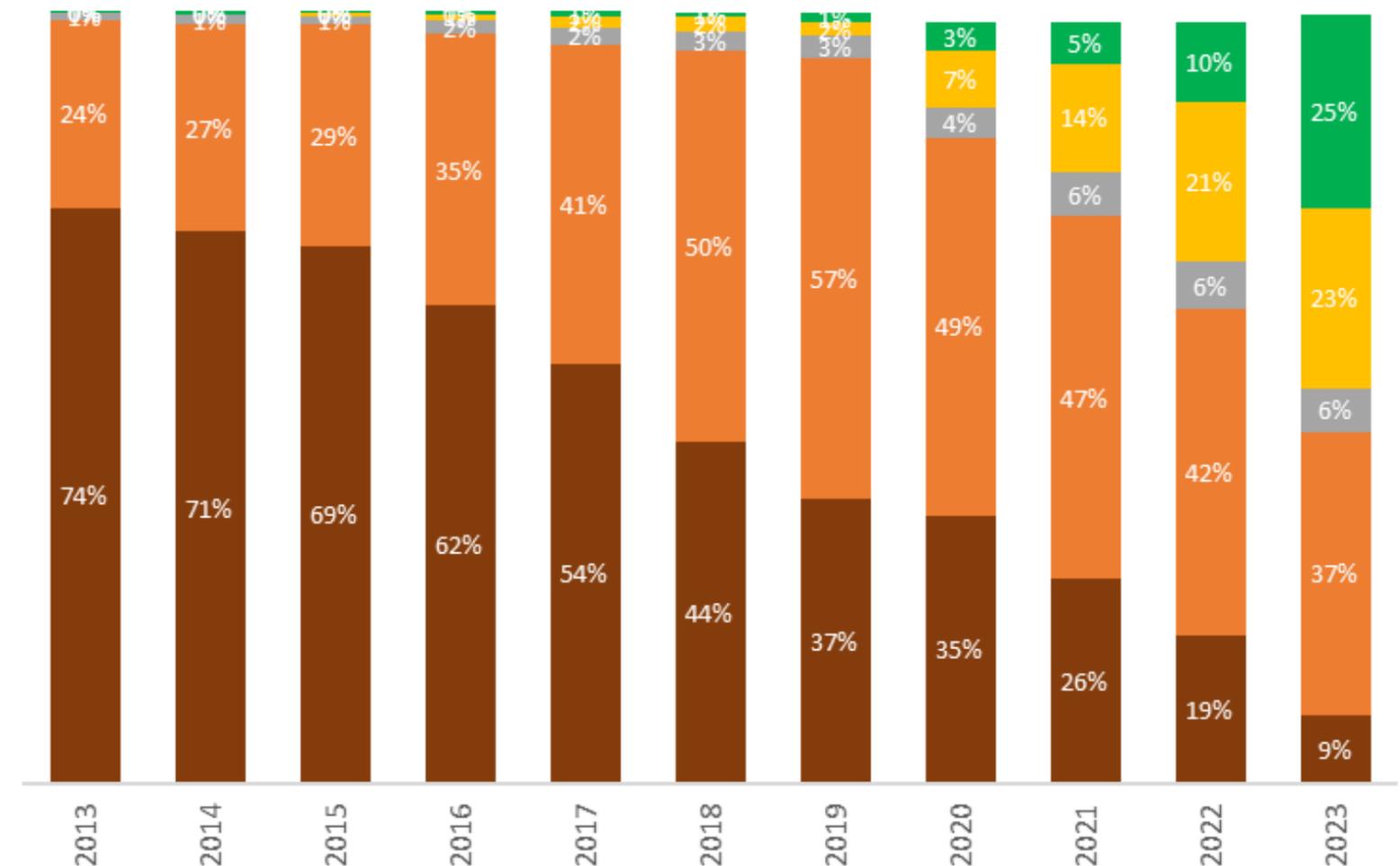
Tendance 2 : électrification

Les voitures électriques à batterie et les plug-in hybrides enregistrent une avancée rapide parmi les voitures en leasing et d'entreprise.

Explication: incitants fiscaux au niveau fédéral
Pour les plug-in hybrides, les incitants seront supprimés

Évolution des motorisations
des voitures particulières nouvellement immatriculées en RBC

■ Diesel ■ Essence ■ Essence Hybrid ■ Essence VEPH ■ Électrique à batterie



L'électrification ne nécessite pas des véhicules aussi lourds

- Les voitures électriques à batterie sont beaucoup plus lourdes (+500 kg) que les nouvelles voitures à essence et diesel.
 - Poids de la batterie
 - Modèles plus luxueux
- Elles pourraient être moins massives
 - Une voiture électrique pèse entre 200 et 400 kg de plus par rapport à sa variante non électrique
 - Les voitures électriques nouvellement immatriculées en Belgique sont très lourdes :
 - + 14% plus lourdes que la moyenne de l'UE
 - + 25% plus lourdes que la moyenne en France

Dacia Sandero
1156 kg



Tesla Y
2041 kg



BMW X5
2510 kg



Voitures les plus populaires par catégorie de carburant, essence, VEB et plug-in hybride (Belgique, 2022). Source : VITO.

Stuwende krachten achter de verzwaring van het wagenpark

Stuwende krachten

- Europees beleid geeft voordeel aan zwaardere wagens
 - Hoe zwaarder de voertuigen die een fabrikant produceert, hoe minder ambitieus zijn doelstelling;
- Strategie om de winst per verkochte wagen te maximaliseren
 - Focus op grotere wagens met grotere winstmarges
 - Kleine, betaalbare modellen worden gediscontinueerd.

Stuwende krachten

- De rol van reclame
 - Vrijwel alle reclame is voor grotere en meer vervuilende wagens
- Fiscale context in België en Brussel
 - Het systeem van salariswagens zorgt voor grotere en zwaardere wagens;
 - Fiscaliteit voor verbrandingsmotoren: tarieven gebaseerd op vermogen en CO2-uitstoot (gecorrigeerd aan de massa), maar onvoldoende progressief.
 - Stimuleringsbeleid voor elektrische wagens zet geen enkele rem op de massa



Impact de l'alourdissement des voitures

IMPACT DE L'ALOURDISSEMENT DES VOITURES

Sécurité routière

- Risque plus élevé en raison de la masse et de la taille

Quelques chiffres belges récents de VIAS :

- Pour les cyclistes et les piétons, une collision avec un véhicule +300 kg
+ 28% de blessures mortelles
+7% de risques de blessures graves
- Pour les occupants d'une autre voiture, une collision avec une voiture +300 kg
+77% de risques de blessures mortelles
+37% de risques de blessures graves;
- La voiture plus lourde n'est plus sûre que pour ses propres occupants... au détriment des autres usagers

IMPACT DE L'ALOURDISSEMENT DES VOITURES

Sécurité routière - dans le contexte bruxellois (Ville 30)

- Analyse statistique effectuée en RBC (2021 – 2022).
- Malgré le nombre limité de cas, l'analyse montre que la masse des véhicules reste un facteur important au niveau de l'accidentologie.
- Objectif de zéro mort et zéro blessé grave n'est pas encore atteint.
- La limitation du poids des véhicules est une mesure qui contribuerait à l'atteinte de cet objectif.

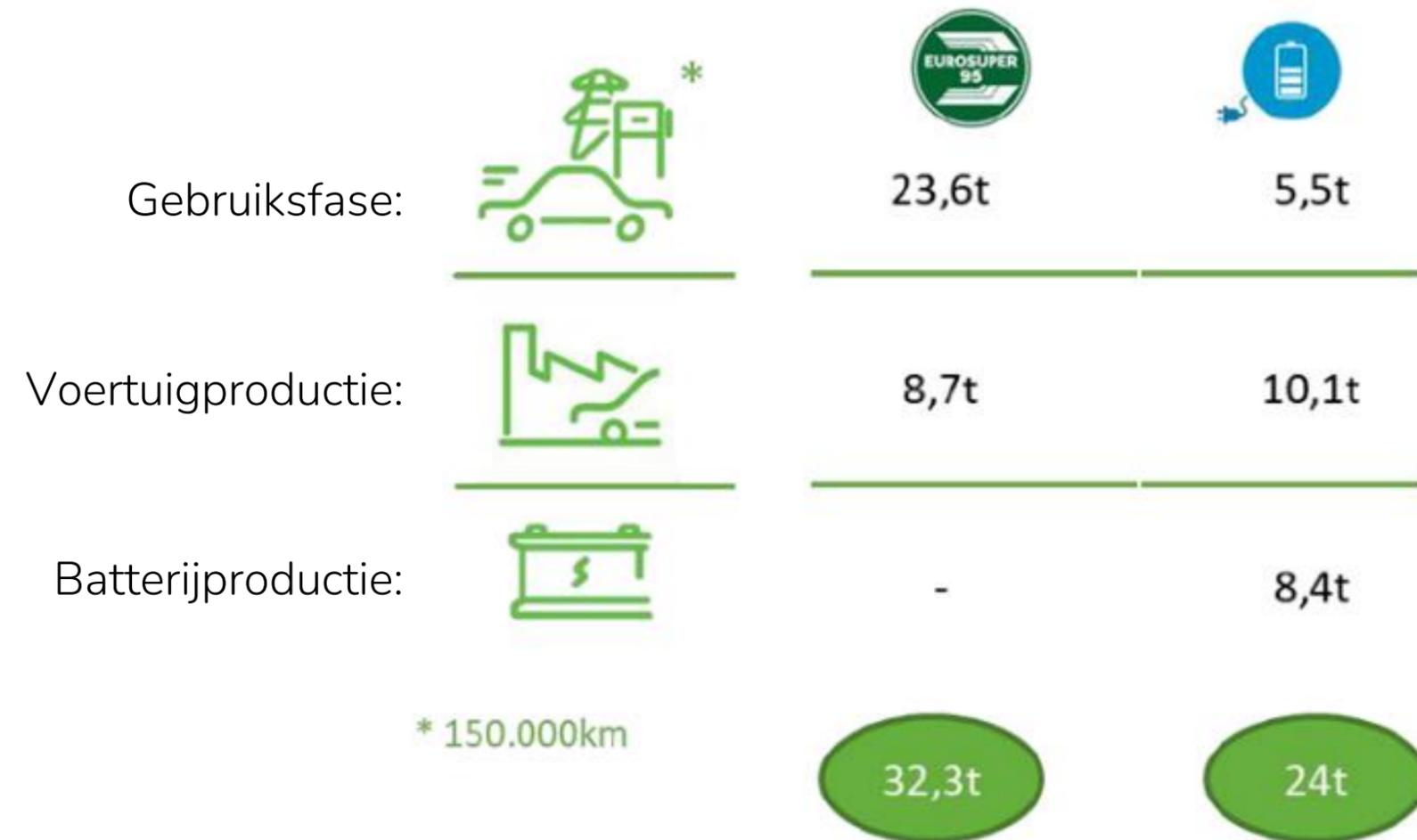
IMPACT VAN ZWAARDERE EN GROTERE WAGENS

Milieu

- Meer energieverbruik en CO₂ uitstoot bij gebruik
 - Afgelopen 10 jaar: verzwaring deed toename efficiëntie deels teniet
 - Ook een probleem bij elektrische wagens (maar geen *lokale* uitstoot)
- Meer fijnstof (ivm zwaarder en vaak bredere banden, remmen)

ELEKTRISCHE WAGENS: BELANG INDIRECTE EMISSIES

CO₂ uitstoot in levenscyclus
(vooral van belang bij elektrische wagens)



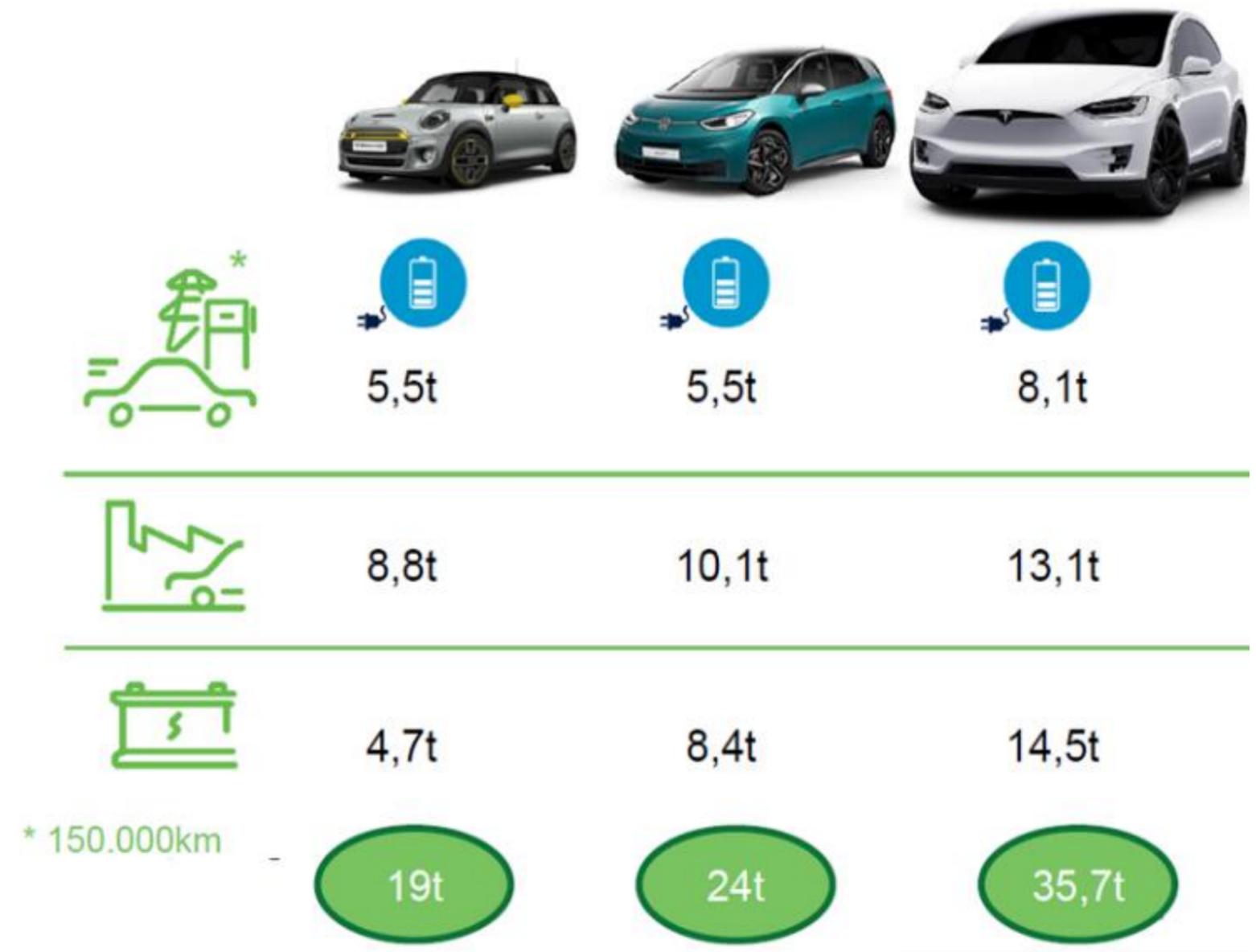
ELEKTRISCHE WAGENS: BELANG INDIRECTE EMISSIES

CO₂ uitstoot in levenscyclus

Zwaarder = (veel) hogere milieu-impact

Grote elektrische wagen kan zelfs vervuilender zijn dan kleine thermische wagen

Doel BHG: reductietraject indirecte CO₂-uitstoot vergelijkbaar met dat van directe uitstoot



KRITIEKE MATERIALEN

**100 kWh de batteries,
ça correspond à**

1 pickup



2 citadines



**16 quadricycles /
mini-voitures**



**250 vélos à assistance
électrique (VAE)**



(Aurélien Bigo, 2022)

IMPACT VAN ZWAARDERE EN GROTERE WAGENS

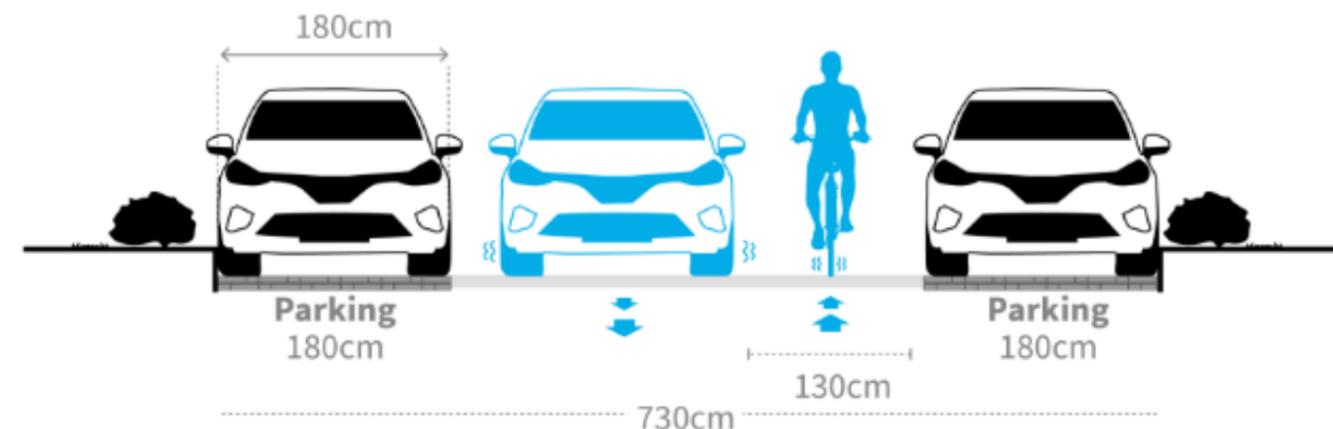
Occupation de l'espace (public)

- Empiète sur un espace rare et partagé
- Parfois trop large pour le stationnement > obstruction du trottoir, gêne la circulation
- Problème de conduite dans les rues plus étroites (notamment circulation à sens unique avec vélos dans 2 directions)

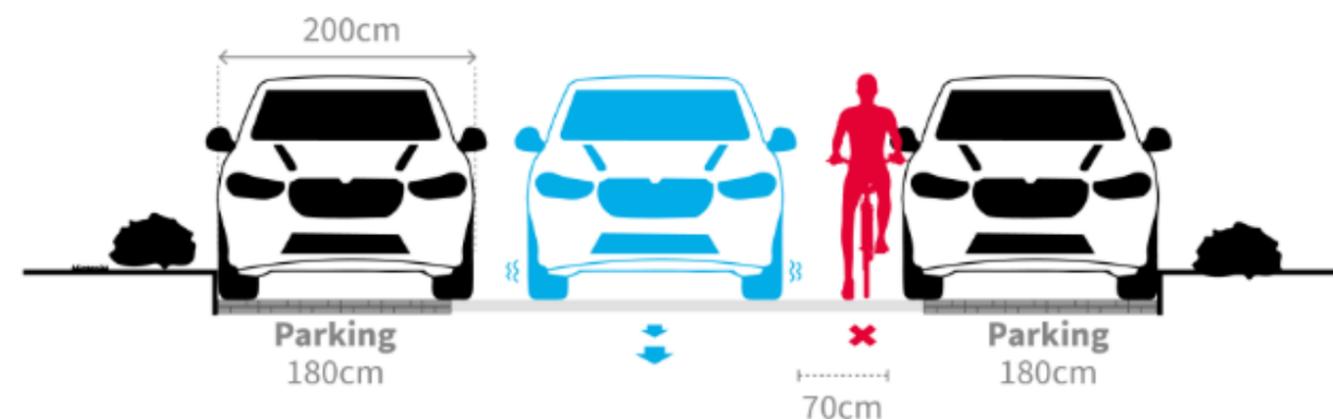
Justice sociale :

- Rend la conduite (électrique) plus chère (neuf et occasion)
- Enchères en matière de poids > transfert du risque à d'autres usagers
- Accaparement de ressources limitées

Largeur moyenne des voitures neuves 180cm (200cm avec les rétroviseurs)



Largeur des méga SUV: 200 cm (220 cm avec les rétroviseurs)



Comment pouvons-nous agir ?

COMMENT POUVONS-NOUS AGIR ?

Il est important d'inverser la tendance vers des voitures toujours plus grandes

- Objectif politique (Plan Air-Climat-Energie, Good Move, ...) :
 - Transfert modal, low/zéro émissions, ...
 - « Véhicules adaptés au contexte urbain »
 - Réviser la fiscalité régionale pour prendre en compte la masse des véhicules
- Aussi agir au niveau Fédéral (Voiture de société) et Européen (normes CO₂)
- Stationnement : plusieurs villes appliquent des tarifs différenciés (Paris, Lyon, ...)
- Les entreprises ont un rôle à jouer

Que pouvez-vous faire ?

DANK VOOR UW AANDACHT

