

DES VOITURES PLUS GRANDES ET PLUS LOURDES

RÉSUMÉ EXÉCUTIF
OCTOBRE 2024



bruxelles
environnement
.brussels



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

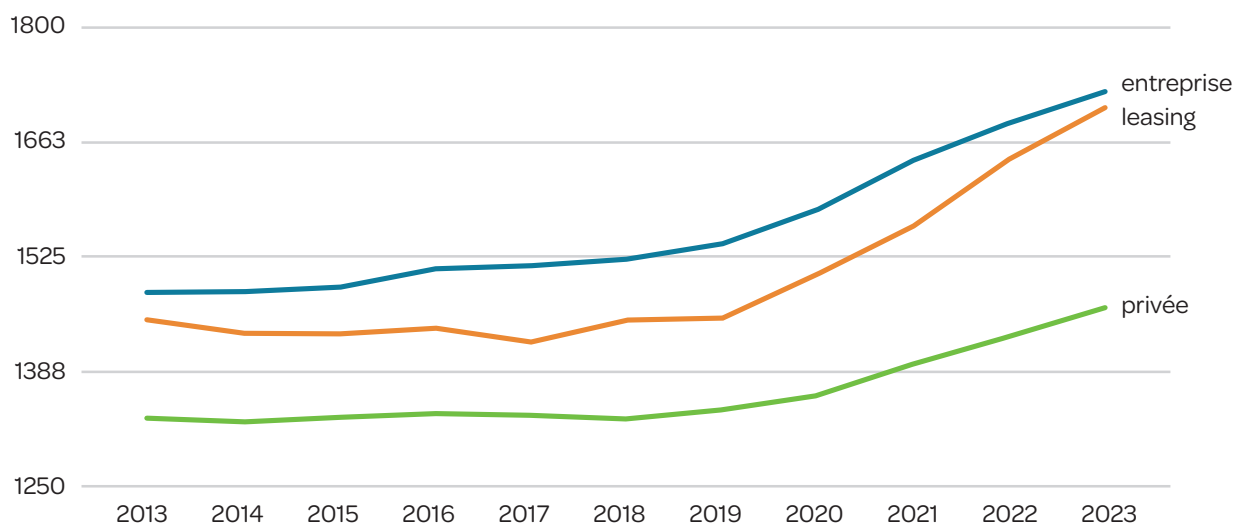


Depuis plusieurs années, les voitures gagnent systématiquement en poids et en volume.

Cette évolution se marque tant au niveau bruxellois et belge qu'européen. Entre 2013 et 2023, la masse des voitures nouvellement immatriculées en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a augmenté de 10 % pour les voitures privées et de 17 % pour les voitures immatriculées par des entreprises (qui comprennent notamment les voitures de société). Ces dernières sont, en outre, beaucoup plus lourdes (1.711 kg) que les voitures privées récemment immatriculées (1.463 kg).

© Bénédicte Maingiaux

Masse moyenne des voitures nouvellement immatriculées en Région de Bruxelles-Capitale



IMPACTS DE L'ALOURDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE SUR LES OBJECTIFS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Cette tendance est particulièrement problématique, car elle met en péril les objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de sécurité routière, de qualité de vie en ville, d'équité sociale et de respect de l'environnement :

→ Sur base d'une analyse statistique concernant l'ensemble de la Belgique, Vias a récemment démontré que les voitures plus lourdes, plus hautes et plus puissantes induisent une sécurité « à deux vitesses ». Alors que la probabilité d'être grièvement blessé ou tué diminue pour les occupants d'un véhicule plus lourd, cette même probabilité augmente pour les opposants, qu'ils soient usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motards) ou occupants d'une voiture plus petite.

Bruxelles Mobilité a répliqué l'analyse de Vias pour les accidents survenus en Région bruxelloise entre 2021 et 2022. Il apparaît que, même dans un contexte urbanisé où la limitation à 30 km/h est de rigueur sur une grande majorité du réseau routier, le poids des véhicules est un facteur important au niveau de l'accidentologie. Pour les occupants du véhicule opposant, les effets s'avèrent même plus importants dans la Région de Bruxelles-Capitale que pour la Belgique dans son entièreté. L'alourdissement des véhicules compromet donc l'objectif de réduire à zéro le nombre de tués et blessés graves à Bruxelles d'ici 2030.

→ Alors qu'à Bruxelles, la part modale de la voiture et le taux de possession automobile par ménage diminuent, les voitures prennent de plus en plus de place dans l'espace public. Les nouvelles voitures immatriculées en Belgique depuis 2018 dépassent en moyenne les 180 cm de large. Les véhicules de ce gabarit sont incompatibles avec les dimensions de bon nombre de places de stationnement que ce soit en voirie ou hors voirie alors qu'il s'avère nécessaire de repartager l'espace public en faveur des modes actifs et des transports publics. L'élargissement des voitures s'oppose aussi à l'utilisation récréative de l'espace public et à sa végétalisation pourtant impérieuse dans le cadre des objectifs d'adaptation aux changements climatiques.

**Le poids des véhicules
est un facteur important
au niveau de l'accidentologie.**



© Shutterstock

- L'alourdissement des véhicules met également en péril l'ambition d'une transition juste. En effet, les véhicules plus lourds et plus imposants sont aussi plus chers à l'achat et à l'usage. Or, il s'agit d'un segment de marché favorisé par l'industrie automobile au détriment d'une offre de véhicules plus légers et plus accessibles financièrement.

Cette tendance est particulièrement marquée au niveau du marché de voitures électriques. Il est pourtant essentiel de voir éclore un marché de véhicules électriques moins lourds et moins chers afin d'accélérer l'électrification du parc bruxellois.

Cette tendance risque en outre de se répercuter, à terme, sur le marché de l'occasion et donc de peser lourdement sur les budgets des ménages les plus modestes.

- La qualité de l'air à Bruxelles s'est améliorée ces dernières années grâce à la zone de basses émissions notamment.

Pour réduire davantage les émissions des particules fines produites par le trafic routier, il est important de limiter aussi les émissions «hors échappement» (usure des pneus, des plaquettes de frein, du revêtement routier, etc.).

Celles-ci sont émises peu importe le type de motorisation et sont fortement corrélées avec la masse des véhicules.

L'alourdissement des voitures
a **réduit à néant** ou **presque**
la réduction des émissions
de CO₂ induite par
l'amélioration des moteurs.



- L'alourdissement des voitures diesel et essence a réduit à néant ou presque la réduction des émissions de CO₂ induite par l'amélioration de la performance énergétique des moteurs. L'augmentation du poids pénalise également l'efficacité énergétique des véhicules électriques.

Cela rend plus difficile d'atteindre les objectifs de la Région en matière de climat et d'efficacité énergétique.

- Par ailleurs, dès le stade de la production, un véhicule plus lourd émet plus de CO₂ qu'un véhicule plus léger du fait des ressources supplémentaires liées à sa fabrication. Ce lien est encore plus marqué pour les véhicules électriques dans la mesure où des voitures électriques plus lourdes nécessitent des batteries de grande taille pour assurer une autonomie équivalente.

Ce besoin plus intense en ressources suppose une exploitation minière plus importante et exacerbe les dégradations environnementales et externalités sociales négatives afférentes.

Or, la Région bruxelloise cherche également à réduire ses impacts environnementaux et sociaux indirects.



**Les véhicules plus lourds
et plus imposants sont aussi
plus chers à l'achat et à l'usage.**

IMPACTS DE L'ALOURDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE EN RBC



LES FACTEURS À L'ORIGINE DE L'ALOURDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE

Plusieurs facteurs expliquent l'alourdissement systématique des voitures particulières en Belgique et en Europe:

→ La réglementation européenne sur les standards d'émissions de CO₂ des voitures neuves n'incite pas à une réduction de la masse des voitures, puisque la masse y est une variable d'ajustement au nom de la diversité du marché.

→ Les constructeurs automobiles ont adopté une stratégie de maximisation du profit par voiture vendue. Or, les marges bénéficiaires sont beaucoup plus importantes dans les segments de véhicules plus lourds et luxueux.

→ En lien avec le point précédent, les constructeurs automobiles ont financé et continuent de financer des campagnes publicitaires qui promeuvent les véhicules plus émetteurs, plus lourds et luxueux. C'est le cas notamment des SUV (Sport Utility Vehicle) qui sont, en moyenne à Bruxelles, plus lourds (+12%), plus puissants (+14%) et produisent plus d'émissions de CO₂ directes (+8%) et indirectes que les autres modèles de voitures.

→ Le régime fiscal belge des véhicules de société favorise la mise en circulation de voitures haut de gamme particulièrement lourdes.

Cette spécificité belge explique pourquoi les voitures en circulation dans notre pays sont en moyenne plus lourdes que dans la plupart des autres pays européens. Cet effet est encore plus marqué pour les voitures électriques qui sont 14 % plus lourdes que la moyenne de l'UE.

→ Conséquence de la structuration de marché automobile belge et européen et du matraquage publicitaire en leur faveur, les SUV sont aujourd'hui très en vogue.

Bruxelles connaît une augmentation constante de la part de SUV: en 2023, plus de la moitié des nouvelles immatriculations étaient des voitures de ce type.

La généralisation des SUV est illustrative de la tendance actuelle vers des véhicules plus lourds et imposants.

→ La fiscalité automobile actuelle favorise les voitures électriques. Elle traite néanmoins toutes les voitures électriques de la même façon, peu importe leur puissance ou leur masse, contrairement au régime fiscal des voitures thermiques qui intègre des variables liées à la puissance ou aux émissions, à savoir des critères techniques au moins partiellement corrélés à la masse.


Par conséquent, aucun dispositif fiscal ne freine aujourd'hui l'augmentation du poids des véhicules électriques.

→ L'électrification récente du parc des véhicules contribue également à son alourdissement. Les voitures électriques récemment immatriculées à Bruxelles pèsent en moyenne 570 kg de plus que les nouvelles voitures essence et diesel.

Cet écart s'explique, tout d'abord par le poids des batteries – une voiture électrique pèse approximativement entre 200 et 400 kg de plus par rapport à sa variante thermique – mais aussi par la surreprésentation de modèles haut de gamme parmi les voitures électriques immatriculées à Bruxelles.

L'électrification n'explique donc pas à elle seule l'augmentation du poids des véhicules.

Les campagnes publicitaires promeuvent principalement les véhicules plus émetteurs, plus lourds et plus luxueux.



Le **poids plus élevé**
des **voitures électriques**
ne peut s'expliquer
qu'**en partie** par le poids
de la **batterie**.

LES CAMPAGNES
PUBLICITAIRES



LE RÉGIME FISCAL
BELGE DES VOITURES
DE SOCIÉTÉ



LA RÉGLEMENTATION
EUROPÉENNE
SUR LES STANDARDS
D'ÉMISSIONS DE CO₂



LA STRATÉGIE DE
MAXIMISATION DU PROFIT
PAR VOITURE VENDUE



L'ESSOR DES VOITURES
ÉLECTRIQUES ET L'ABSENCE
DE RESTRICTION SUR LEUR
POIDS PAR LA FISCALITÉ



L'ALOURDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE


PROPOSITIONS DE MESURES POUR LIMITER L'ALOURDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE

Compte tenu des impacts négatifs sur la sécurité routière, la transition juste, l'espace public et l'environnement, il est important de freiner l'alourdissement du parc automobile et de promouvoir des voitures plus adaptées à un contexte urbain. Sur base d'exemples d'autres villes et pays, une série de mesures ont été identifiées pour contrecarrer l'évolution problématique du parc automobile.

Différents critères techniques liés aux véhicules permettraient, potentiellement, de réguler cette évolution : la puissance des voitures mesurées en kW, l'Ecoscore, la hauteur du capot, la largeur, etc. La masse s'avère être néanmoins le paramètre le plus pertinent, dans la mesure où il est fortement corrélé, à la fois, à l'efficacité énergétique et aux dimensions des véhicules.

Ce paramètre permet d'influer tant sur les externalités environnementales (impact sur la qualité de l'air, émissions directes et indirectes de CO₂, etc.) que les externalités sociétales des véhicules (sécurité routière, emprise sur l'espace public, etc.).

Pour orienter et calibrer les différentes mesures développées ci-dessous, nous proposons une classification des voitures selon leur masse, par tranche de 200 kg, qui irait de véhicule « très bien adapté à un contexte urbain » (<1000 kg) à « totalement inadapté » (>= 2000 kg), en prévoyant une marge complémentaire de 300 kg pour les voitures électriques. Il serait aussi envisageable d'accorder une marge supplémentaire de masse ou des avantages fiscaux aux familles nombreuses qui disposent, en moyenne, de voitures plus lourdes que le reste de la population.



Si les **voitures électriques** restent taxées au **taux minimal**, les recettes fiscales risquent de **chuter** de

70% d'ici **2035**.

POSSIBILITÉS POUR LIMITER L'ALOURDISSEMENT AUTOMOBILE



ADAPTATION
DE LA FISCALITÉ
AUTOMOBILE



POLITIQUE
DE STATIONNEMENT



ZONE INTERDITE
AUX VOITURES LOURDES



INCITATION
DES ENTREPRISES À RÉDUIRE
LA MASSE DE LEUR FLOTTE



COOPÉRATION AU NIVEAU
FÉDÉRAL ET AVEC LES
AUTRES RÉGIONS



COOPÉRATION
AU NIVEAU EUROPÉEN



INTERDICTION
DE LA PUBLICITÉ



ADAPTATION DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE

Actuellement, la fiscalité automobile comprend la taxe de circulation annuelle (TC) et la taxe de mise en circulation (TMC). Ces taxes se basent sur les chevaux fiscaux (cylindrée), les kW (puissance du moteur) et l'âge du véhicule (de façon dégressive et uniquement pour la TMC). Ces dernières années, la Région bruxelloise a étudié la possibilité d'introduire une tarification kilométrique intelligente en lieu et place de la fiscalité existante (sauf la TMC pour les véhicules avec des chevaux fiscaux ou une puissance très élevée). Le projet prévoyait de déterminer le montant de la taxe en fonction du nombre de kilomètres parcourus et des chevaux fiscaux des véhicules. Les voitures électriques, peu importe leur masse, paieraient le tarif minimal.

Dans le cadre de ce projet de taxe kilométrique, il serait judicieux de :

- remplacer le critère des chevaux fiscaux par celui de la masse (ou de kW pour les voitures thermiques) ;
- appliquer ce critère, quoique de façon différenciée (marge complémentaire pour les voitures électriques), tant aux voitures thermiques qu'électriques ;
- prévoir davantage de progressivité au niveau des tarifs liés à la masse afin, de garantir une certaine équité sociale et d'avoir un réel effet sur le type de voitures mises en circulation.
- maintenir la TMC pour l'ensemble du parc (avec une progressivité marquée des tarifs), afin de maintenir un signal fort à l'achat du véhicule, seul moment où l'orientation du parc est possible.

Il est urgent d'adapter le système actuel de fiscalité automobile. Si les voitures électriques restent taxées au taux minimal, comme c'est le cas aujourd'hui, les recettes fiscales risquent de chuter de 70% d'ici 2035. Dès lors, même si le projet de taxe kilométrique ne devait pas voir le jour, il restera nécessaire de réviser la fiscalité actuelle (TC et TMC) afin d'y introduire le paramètre de la masse.

Par ailleurs, un accord de coopération interrégional est indispensable pour adapter la TC et la TMC des voitures immatriculées par des entreprises de leasing. Un tel accord est crucial dans la mesure où la majorité des voitures nouvellement immatriculées en Région bruxelloise appartiennent à cette catégorie. Il s'agit, en outre, du segment qui connaît l'augmentation la plus importante en termes de masse.

À titre d'exemple, la masse fait depuis peu partie des paramètres qui entrent en compte dans le calcul de la TMC en Wallonie. Plusieurs pays européens ont aussi intégré la masse comme critère de modulation de la fiscalité automobile, comme la France et les Pays-Bas.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Moyen terme pour le projet de taxe kilométrique (TC/TMC: possible à plus court terme)	(Très) élevé	Élevé	Budget positif	Relativement facile pour ce qui concerne l'introduction du paramètre de la masse dans la taxation automobile régionale. Le défi est plus grand concernant la coordination entre les Régions pour faire évoluer la taxation des voitures de leasing.



POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Plusieurs villes européennes ont récemment décidé d'utiliser leur politique de stationnement pour lutter contre les voitures lourdes et imposantes en introduisant des tarifs de stationnement progressifs ou différenciés en fonction de la masse.

Il est également possible de renforcer les contrôles pour les véhicules stationnés sur les trottoirs ou qui dépassent de la ligne blanche.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Court /moyen terme	Élevé	Limité	Budget positif	Variable en fonction de la mesure.



ZONE INTERDITE AUX VOITURES LOURDES

Cette mesure consiste à interdire la circulation des voitures les plus lourdes soit dans une partie soit dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'image de la zone de basses émissions qui restreint la circulation des véhicules les plus polluants. La mesure serait progressive dans le temps, avec des seuils de plus en plus contraignants.

Pour une plus grande acceptabilité, elle pourrait également ne s'appliquer, durant une période transitoire, qu'aux nouvelles immatriculations de véhicules neufs et d'occasion, laissant un laps de temps plus important pour le parc déjà en circulation.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Moyen terme	Élevé	Élevé	Neutre	Il s'agit d'un instrument encore jamais mis en place qui nécessite une analyse juridique ainsi qu'une étude d'impacts.



INCITATION DES ENTREPRISES À RÉDUIRE LA MASSE DE LEUR FLOTTE

Agir sur les véhicules d'entreprise est un levier d'action pertinent pour contrer l'alourdissement des voitures à Bruxelles. La Région pourrait imposer une nouvelle mesure obligatoire, via les plans de déplacements d'entreprises, qui consisterait à limiter à un certain palier le poids des voitures de société nouvellement proposées aux membres de ces entreprises.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Court /moyen terme	Élevé	Limité	Limité	Incertaine: la mesure empiète sur la compétence fédérale portant sur la fiscalité sur les revenus.



COOPÉRATION AU NIVEAU FÉDÉRAL ET AVEC LES AUTRES RÉGIONS

La Région peut également miser sur la coopération pour faire évoluer les questions sur lesquelles la RBC n'est pas compétente. Par exemple, pour obtenir un accord de coopération sur la réforme des taxes sur les voitures en leasing et l'inclusion de la masse comme critère de différenciation pour le niveau de déductibilité des voitures de société.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Imprévisible	(Très) élevé	Très limité	Très limité	Facile à mettre en œuvre mais sans garantie de résultat.



COOPÉRATION AU NIVEAU EUROPÉEN

La Région de Bruxelles-Capitale pourrait se positionner sur certaines législations européennes susceptibles de limiter l'évolution problématique du parc automobile. Les textes suivants pourraient en particulier être révisés :

- le Règlement (UE) 2023/851 afin d'y intégrer des exigences en termes d'efficacité énergétique ou des seuils de masse ;
- le Règlement (UE) 2018/858 afin d'exclure la possibilité de mise sur le marché de pick-up.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Imprévisible	(Très) élevé	Très limité	Très limité	Résultat très incertain



INTERDICTION DE LA PUBLICITÉ

La Région de Bruxelles-Capitale pourrait limiter la publicité pour les voitures les plus lourdes et imposantes en Région bruxelloise : soit de façon généralisée, en interdisant ce type de publicité dans tout l'espace public via une ordonnance, soit de façon plus limitée, en interdisant ce type de publicité via les contrats de gestion, notamment celui de la STIB. Une piste complémentaire, mais plus complexe, consisterait à procéder à une interdiction de ce type de publicité via les réglementations urbanistiques. Ces réglementations ne portent toutefois pas sur les contenus publicitaires. Il s'agirait alors de restreindre toutes les publicités commerciales dans l'espace public.

Plusieurs villes et Régions ont fait évoluer leur réglementation de la publicité en lien avec les ambitions sanitaires et climatiques, comme aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

Calendrier	Impact	Effort	Budget	Faisabilité
Court terme	Limité	(Très) limité	Limité	L'ajustement des contrats de gestion serait plus facile qu'une interdiction.



Les mesures évoquées ci-dessus peuvent être mises en œuvre individuellement ou conjointement.

Il est important qu'elles soient introduites de manière à contribuer non seulement à limiter la taille et la masse des voitures, mais aussi plus généralement à viser le transfert modal, à réduire la dépendance à l'égard de la voiture, à diminuer les émissions des véhicules, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière et la qualité de vie dans la Région, tout en prenant en compte les impacts sociaux.



© Gettyimages



Rédaction:

Bruxelles Environnement : Chris Roorda, Gaston Bastin, Nele Sergeant,
Vera Van Thuyne, Sarah Hollander

Bruxelles Mobilité : Fanny Mertz, Mathias De Meyer, Korneel Debaene

Éditeurs responsables:

Bruxelles Environnement · Avenue du Port 86C/3000 · 1000 Bruxelles

Bruxelles Mobilité · Place Saint-Lazare 2 · 1035 Bruxelles

Dépôt légal: D/2024/5762/03

© Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, Octobre 2024

Le rapport complet est disponible en téléchargement sur les sites web de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité.