

INDICATEUR : ECOSCORE DU PARC AUTOMOBILE BRUXELLOIS

THEME : AIR

1 INTERET ET ELEMENTS D'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR

Question posée par l'indicateur :

Quelle est l'évolution de l'impact environnemental du parc automobile bruxellois ?

Contextualisation de l'indicateur :

- Problématique environnementale sous-tendue par l'indicateur : impact du transport sur l'effet de serre, la pollution atmosphérique (sur la santé comme sur les écosystèmes) et les nuisances sonores.
- Cadre légal : Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'AGRBC du 7 avril 2011 relatif aux PDE.

En ce qui concerne la flotte des pouvoirs publics et pour certaines catégories de véhicules (voitures personnelles, véhicules multi-usages ou minibus), l'Ecoscore doit désormais figurer parmi les critères environnementaux inclus dans les critères d'attribution des marchés publics d'achat ou de leasing de nouveaux véhicules. En outre, dans le cas des voitures personnelles et des véhicules multi-usages, un Ecoscore minimum doit être respecté et les motorisations diesel sont interdites.

Objectifs quantitatifs à atteindre et, le cas échéant, statut :

Il n'existe pas d'objectif quantitatif à atteindre pour cet indicateur.

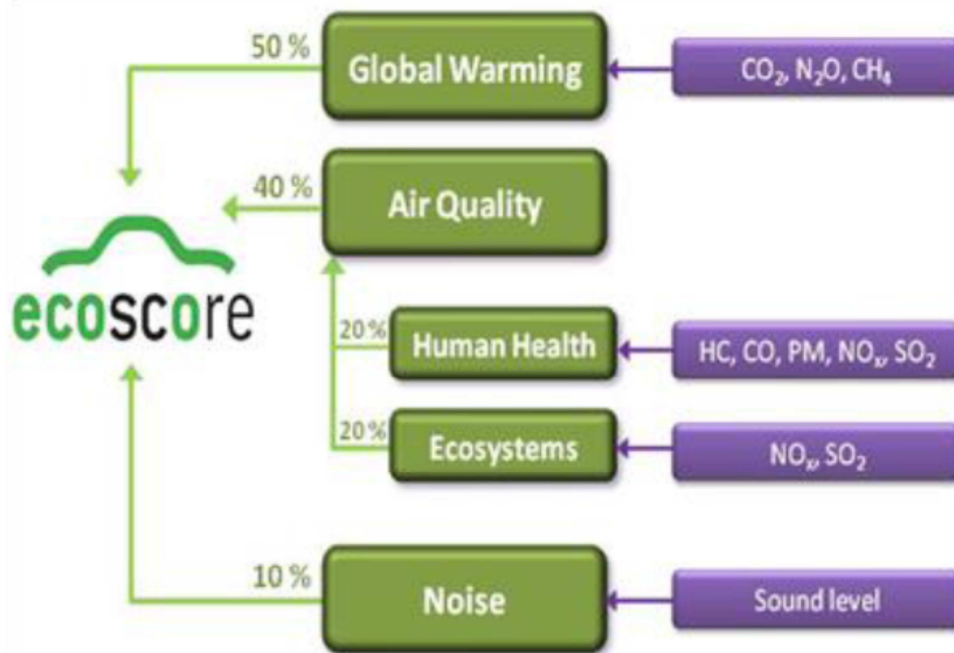
La tendance souhaitée est une réduction de l'impact environnemental du parc, donc une augmentation de l'Ecoscore. Compte tenu des évolutions technologiques, une progression d'une unité par an environ est estimée comme un minimum (pour le parc automobile total comme pour le parc neuf).

2 FONDEMENTS METHODOLOGIQUES

Définition :

Ecoscore moyen pour une année donnée du parc automobile bruxellois. Il correspond à la moyenne des Ecoscores individuels des voitures composant le parc bruxellois.

Cet indicateur tient compte aussi bien des émissions liées aux déplacements du véhicule (échappement) que de celles afférentes à la production et à la distribution du carburant ou de l'électricité. Plus précisément, l'évaluation porte sur les émissions de trois gaz à effet de serre (CO₂, CH₄ et N₂O), de cinq polluants atmosphériques (NO_x, PM, SO₂, CO et hydrocarbures (HC)) ainsi que sur le bruit du moteur. La pondération entre ces différents facteurs d'émission est la suivante :



Source : figure extraite du site www.ecoscore.be

Les résultats sont ventilés d'une part selon le propriétaire (personne physique / particulier – personne morale / voiture de société) et selon le type d'énergie (carburant, électricité). Pour les voitures de société, une distinction est en outre faite entre les voitures achetées par l'entreprise et celles en leasing.

Unité :

Score sur une échelle de 0 à 100.

Plus l'Ecoscore est élevé, moins le véhicule est polluant.

Mode de calcul et données utilisées :

- Les données sources rendent compte de la situation des véhicules enregistrés au 31 décembre de chaque année et proviennent de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) du SPF Mobilité et Transports.
Cette situation décrit pour chaque véhicule : le type de véhicule, ses spécifications techniques, le type de carburant et des données sur l'immatriculation. Les types de voitures considérées comme voitures de passagers sont les modèles de la banque de données de la DIV suivants : berline (AA), à hayon (AB), familial (AC), coupé (AD), cabriolet (AE), mini van (AF), véhicule à double usage (SW), monospace (VP).
- En ce qui concerne les émissions et les carburants, les données proviennent du Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW), équivalent de la DIV aux Pays-Bas.
Dans certains cas particuliers, des hypothèses complémentaires sont utilisées. Il n'existe pas de données officielles relatives aux voitures LPG, celles-ci étant équipées de cette technologie après leur sortie d'usine. Leur Ecoscore est donc calculé sur base d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant de 12% inférieures à celles du modèle d'origine (les autres valeurs d'émissions de polluants restant identiques). La base de données de la RDW ne disposant pas de données pour les voitures relevant des standards EURO 0 à 2, des valeurs par défaut sont employées (voir le site www.ecoscore.be).

L'indicateur Ecoscore a été développé à l'origine par le Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), la Vrije Universiteit Brussel (VUB) et l'Université Libre de Bruxelles (ULB) pour le compte du Gouvernement flamand. Il est également retenu depuis quelques années par le Gouvernement wallon et bruxellois. Le mode de calcul de l'indicateur est présenté succinctement sur le site www.ecoscore.be et en détail dans la publication de Timmermans et al. (2006). Le traitement des données sources et le calcul de l'indicateur sont effectués chaque année par le VITO et la VUB pour le compte des trois Régions.

Source des données utilisées :

- Rapport annuel du VITO, pour le compte des trois gouvernements régionaux, sur l'analyse de la flotte automobile belge (disponible sur le site www.ecoscore.be)



- Rapport annuel de la VUB, pour le compte des trois gouvernements régionaux, sur l'analyse des nouvelles immatriculations et mises en circulation (de voitures neuves ou d'occasion) de la flotte automobile (disponible sur le site www.ecoscore.be)
- Timmermans J.-M., Matheys J., Van Mierlo J. & Lataire Ph. (2006). Environmental rating of vehicles with different fuels and drive trains : a univocal and applicable methodology. European Journal of Transport and Infrastructure Research 6(4) : 313-334. (disponible en anglais sur http://www.ejtir.tudelft.nl/issues/2006_04/pdf/2006_04_02.pdf)

Périodicité conseillée de mise à jour de l'indicateur :

Annuelle

3 COMMENTAIRES RELATIFS A LA METHODOLOGIE OU A L'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR

Limitation /précaution d'utilisation de l'indicateur :

- Cet indicateur s'intéresse à la flotte de voitures de passagers (dénommé « parc automobile ») et non à la flotte totale de véhicules. A titre indicatif, en Région bruxelloise, le parc automobile représente environ 80% du parc total de véhicules bruxellois (IBSA, 2018, au 1^{er} août 2017).
- La méthode de calcul utilisée tient compte aussi bien des émissions afférentes à la production et à la distribution du carburant ou de l'électricité que de celles liées aux déplacements du véhicule (échappement). Il s'agit d'une approche « well-to-wheel » (du puits à la roue), qui regroupe les approches « well-to-tank » et « tank-to-wheel ». Les émissions liées à la production du véhicule et à son recyclage ou à son traitement après usage ne sont en revanche pas comptabilisées (les polluants émis lors de ces phases ne seraient responsables que de 10% de l'impact environnemental d'un véhicule, selon des études).

Difficultés méthodologiques rencontrées :

Des changements méthodologiques sont survenus à quelques reprises, notamment entre 2011 et 2012. Afin de disposer d'une série de données homogènes et donc comparables d'une année à l'autre, l'Ecoscore a été recalculé en 2014 pour toutes les années depuis 2008 sur base de la méthodologie en vigueur en 2014. Néanmoins la prudence reste de mise dans la comparaison des résultats entre 2011 et 2012. Pour éviter toute mauvaise interprétation, l'état de l'environnement bruxellois ne relaie que les résultats depuis 2012. Les évolutions méthodologiques sont détaillées dans les rapports annuels sources des données utilisées. Elles portent sur des changements de définition (voitures privées vs voitures de société, voitures de société en leasing, carburant, facteur d'émission de NOx...) mais aussi sur la gestion de données inconnues, de valeurs aberrantes, etc. Pour les modifications survenues entre 2011 et 2012, les impacts sont brièvement résumés ici :

- l'inclusion des old-timers (voitures de plus de 25 ans) à l'analyse ;
- la prise en compte de rejets plus élevés de NOx (0,50 g/km) pour les véhicules diesel répondant à la norme EURO 6 ;
- la possibilité de distinguer les véhicules hybrides des motorisations classiques.

Indicateurs complémentaires ou alternatifs (indicateur « idéal ») :

Ecoscore des autres types de véhicules du parc bruxellois

Données complémentaires (pour interprétation, analyse plus fine...) :

- Comparaison à l'Ecoscore du parc automobile belge. En effet, le parc bruxellois présente deux spécificités : l'une liée aux voitures de société (part plus élevée qu'ailleurs) et l'autre liée au lieu d'immatriculation (non synonyme de la flotte circulant effectivement sur le territoire bruxellois, compte tenu du nombre élevé de sociétés ayant leur siège social à Bruxelles mais surtout du nombre important de navetteurs).
- Standard EURO du parc automobile bruxellois et de chaque type de véhicule. Comparé à l'Ecoscore, les normes EURO fournissent une évaluation moins globale de l'impact environnemental d'un véhicule : elles ne s'intéressent en effet qu'aux émissions de quatre polluants atmosphériques (NOx, PM, CO et HC), varient selon le type de carburant ou la technologie du véhicule et ne tiennent pas compte de la présence ou non d'un filtre à particules.
- Emissions de CO₂ du parc automobile bruxellois et de chaque type de véhicule
- Equipement des voitures diesel en filtres à particules (données non encore disponibles pour les voitures à essence)



Autres commentaires :

Méthodologie distincte de celle des inventaires d'émission régionaux (laquelle considère plus de catégories de voitures de passagers que la méthode Ecoscore). A titre d'exemple, la comparaison entre les deux méthodes en 2013 a conduit à un écart d'estimation de la taille de la flotte bruxelloise de 0,5%.

4 LIENS AVEC D'AUTRES INDICATEURS OU DONNEES (RAPPORTS SUR L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT BRUXELLOIS)

- Contexte - Mobilité et transports
- Air – Emissions de substances acidifiantes (NO_x, SO_x, NH₃)
- Air – Emissions de précurseurs d'ozone (NO_x, COV, CO et CH₄)
- Air – Emissions de particules fines (PM10 primaires)
- Qualité de l'air : concentration en NO₂
- Qualité de l'air : concentration en PM10
- Qualité de l'air : pics de pollution

5 PRINCIPALES INSTITUTIONS IMPLIQUEES DANS LE DEVELOPPEMENT D'INDICATEURS SIMILAIRES (EUROPE, BELGIQUE, AUTRE SI PERTINENT)

- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), thème « Mobilité et Transport », deux indicateurs liés aux véhicules (voitures) : Ecoscore par type de propriétaire & par type de carburant
- Région flamande :
 - Milieurapport Vlaanderen (MIRA), Sector « Transport » – « Milieuvriendelijkheid van voertuigen » « Ecoscore van nieuwe personenwagens »
 - Vlaamse Regionale Indicatoren (VRIND), Mobiliteit – « Ecoscore van personenwagens »

6 REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (METHODOLOGIE, INTERPRETATION)

- Site internet www.ecoscore.be
- Rapports annuels « Ecoscore » réalisés par le VITO et la VUB pour le compte des trois Régions (rapports disponibles en téléchargement sur le site internet)

7 COUVERTURE SPATIO-TEMPORELLE

Série temporelle disponible :

2008-2016

Exploitation des données dans le cadre de l'état de l'environnement bruxellois depuis 2011 (voir explications dans les « difficultés méthodologiques rencontrées »)

Harmonisation de la série historique complète 2008-2014 en 2014

Couverture spatiale des données :

Région (autres Régions et Belgique)

Date de dernière mise à jour de l'indicateur :

Janvier 2018

Date de dernière mise à jour de cette fiche méthodologique :

Avril 2018

