

Mobilité et Transport – Méthodologie

| | |
|---|----------|
| 1. VÉHICULES ET RÉSEAU ROUTIER | 2 |
| 1.1 SOURCES DES DONNÉES | 2 |
| 1.2 PARC DE VÉHICULES | 2 |
| 1.3 IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES | 3 |
| 1.4 ECOSCORE (PARC ET IMMATRICULATIONS) | 4 |
| 1.5 USAGE DU RÉSEAU ROUTIER..... | 5 |

1. VÉHICULES ET RÉSEAU ROUTIER

1.1 Sources des données

Les données sur les véhicules sont issues de la banque de données administrative de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Les données sur le **parc** et l'**immatriculation** des véhicules ont été synthétisées par le Service public fédéral Economie (Direction générale statistique – Statistics Belgium) pour ce qui concerne les données au 1^{er} août et par le SPF Mobilité et Transports pour les données au 31 décembre.

En ce qui concerne l'**Ecoscore**, les données ont été traitées par le Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) pour le parc de véhicules et la Vrije Universiteit Brussel (VUB) pour les nouvelles immatriculations, et ceci à la demande des trois gouvernements régionaux.

La longueur du **réseau routier** a été calculée par Bruxelles Mobilité. Les autres statistiques fournies sous la rubrique « **Usage du réseau routier** » ont été calculées par le SPF Mobilité et Transports.

1.2 Parc de véhicules

Le parc des véhicules donne un aperçu de tous les véhicules immatriculés en Belgique, quelle que soit l'année d'immatriculation (y compris ceux des fonctionnaires internationaux, à l'exception de ceux de l'armée). Il s'agit donc du stock de véhicules présents sur le territoire à un moment donné. Jusqu'en 2005, les plaques de transit n'ont pas été comptabilisées dans les mises en circulation. À partir de 2006, les données présentées comprennent les plaques définitives et les plaques de transit.

Les **données arrêtées au 1^{er} août** de chaque année sont synthétisées par le SPF Economie – Statistics Belgium. Elles sont disponibles par catégorie de véhicule, par nature de carburant utilisé, par marque, par classe de cylindrée et selon l'âge du véhicule. Les différentes catégories de véhicules sont les suivantes¹ :

- les voitures au sens large : voitures ordinaires, minibus (8 passagers maximum), véhicules de camping, voitures lentes, ambulances, corbillards, voitures mixtes (pouvant servir à la fois au transport des personnes et des marchandises) ;
- les autobus et autocars : véhicules conçus et construits pour transporter des passagers assis ou des passagers assis et debout ;

¹ Les définitions légales à la base des différentes catégories proviennent de l'arrêté royal du 15 mars 1968, sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

- les véhicules servant exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises : camions, camionnettes, camions - citernes ;
- les tracteurs routiers : véhicules utilitaires qui servent exclusivement ou principalement à tracter des remorques ou des semi-remorques ;
- les tracteurs agricoles ou forestiers : véhicules à roues ou à chenilles dont la fonction réside dans la puissance de traction et destinés à des usages agricoles ou forestiers ;
- les véhicules à usages spéciaux : véhicules lents dont les dimensions ou le poids excèdent les valeurs maximales normalement admises pour effectuer un transport de marchandises (grues, dépanneuses, moissonneuses, véhicules blindés...) ;
- les motocycles : toutes les motos roulant à plus de 45 km/h.

Depuis 2013, des données sont également présentées pour les catégories suivantes :

- les remorques : remorques normales, lentes, pour bateaux et planeurs, caravanes, semi-remorques normales, lentes et caravanes, remorques outil ;
- les « autres » (ou « manquant ») : regroupe principalement des vélomoteurs, quadricycles à moteurs et véhicules forains.

Les tableaux de l'IBSA présentent des données soit sur l'ensemble des véhicules (Tableaux 13.1.1.1 à 13.1.1.3) soit uniquement sur les voitures (Tableau 13.1.1.4 à 13.1.1.7, à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale et par commune. Pour les voitures, le tableau ventile les données selon la nature du carburant utilisé. Les catégories de carburant sont l'essence, le diesel, le LPG et l'électricité. La mention « autre » est utilisée lorsque le carburant est inconnu ou lorsqu'il s'agit d'un carburant moins fréquent dans les statistiques. Les véhicules hybrides et plug-in hybrides sont ajoutés aux véhicules conventionnels avec le même type de carburant, sauf si mentionnés spécifiquement : c'est particulièrement le cas pour les années les plus récentes, où les hybrides sont répertoriés dans une catégorie à part.

Les **données arrêtées au 31 décembre** sont synthétisées par le SPF Mobilité et Transport. Elles sont disponibles par code d'enregistrement des utilisations (normal, international, Communauté européenne, ministre...), type de véhicule selon la législation belge (CAR, BUS, CAMION...), type de véhicule selon la classification européenne (L, M1, T...), type de carburant, catégorie CO2 et type de titulaire (= nature du propriétaire).

Seules les données relatives au parc de voitures selon la nature du propriétaire sont diffusées par l'IBSA (Tableau 13.1.1.5). La distinction est faite entre personne physique et personne morale. Pour obtenir les chiffres sur les voitures par type de propriétaire, seul le code « CAR » du type véhicule a été sélectionné par l'IBSA. Il est à noter que cela ne recoupe pas entièrement la catégorie « voitures au sens large » des données au 1^{er} août publiées par le SPF Economie – Statistics Belgium (série de données plus limitée).

1.3 Immatriculations de véhicules

Les statistiques sur les immatriculations de véhicules donnent un aperçu de tous les véhicules, neufs ou d'occasion, immatriculés auprès de la DIV et mis en circulation lors d'une année donnée.

Les catégories suivent la même structure que pour le parc de véhicules et la source est identique (SPF Economie – Statistics Belgium).

1.4 Ecoscore (parc et immatriculations)

L'Ecoscore est un indice qui cote un véhicule selon ses performances environnementales². Il prend en compte les contributions du véhicule à (i) l'effet de serre, (ii) la pollution de l'air et (iii) la pollution sonore. À chaque modèle de véhicule correspond un score sur une échelle de 0 à 100 : plus le score est élevé, moins le véhicule est polluant.

L'Ecoscore est calculé pour la phase d'utilisation du véhicule, c'est-à-dire qu'il tient compte des émissions liées à ses déplacements ainsi que celles liées à la production et distribution du carburant qu'il utilise. Il ne tient pas compte des phases de construction et de recyclage du véhicule.

Le calcul intègre les paramètres suivants :

- Émissions de gaz à effet de serre : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O).
- Émissions ayant un impact sur la qualité de l'air : monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC), oxydes d'azote (NO_x), particules de suie (PM), dioxyde de soufre (SO₂).
- Émissions de bruit : bruit du moteur (dB(A)).

Ces paramètres sont estimés et ensuite intégrés dans le calcul de l'indice selon une méthodologie complexe, non détaillée ici. Celle-ci est présentée succinctement sur le site www.ecoscore.be et en détail dans la publication de Timmermans *et al.* (2006).

Les données présentées dans les tableaux de l'IBSA concernent uniquement les Ecoscore des voitures personnelles (Tableaux 13.1.1.6, 13.1.1.7 et 13.1.2.11). Il s'agit de scores moyens³ calculés pour (i) le parc de voitures et (ii) pour les immatriculations de voitures neuves à l'échelle de la Région, selon la nature du propriétaire (personne physique – personne morale/voiture de société) et selon le type de carburant (essence – diesel – LPG – gaz naturel – électricité). Les données sur le parc et les immatriculations sont extraites des fichiers de la DIV au 31 décembre.

² Développé à l'origine par la VUB, le VITO et l'ULB à la demande du gouvernement flamand, l'Ecoscore est calculé depuis 2008 pour l'ensemble des véhicules belges.

³ Chaque voiture a son Ecoscore propre. La moyenne est calculée pour l'ensemble des véhicules d'une catégorie donnée (p.ex. voitures neuves à essence de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année 2013).

1.5 Usage du réseau routier

Le tableau 13.1.3.1 sur la **longueur du réseau routier** par commune provient de données extraites du référentiel de voirie de Bruxelles Mobilité. Les chiffres correspondent à la situation d'octobre 2015.

Le référentiel de voirie utilisé par Bruxelles Mobilité est basé sur celui de la Région flamande, le Wegenregister. Ce dernier a été construit par l'Agentschap voor Geografische Informatie Vlanderen (AGIV) sur base du réseau routier construit par l'Institut Géographique National (IGN). Il englobe le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le référentiel de l'AGIV a été enrichi d'un certain nombre d'attributs de manière à rendre compte de spécificités propres à la RBC (hiérarchie des voiries, zones 30, etc.), le but de Bruxelles Mobilité étant de disposer d'un référentiel le plus précis possible afin de permettre la modélisation des déplacements.

Les longueurs de voirie sont calculées sur base des tronçons de voirie, indépendamment des bandes de circulation, p.ex. un tronçon d'un kilomètre de long à trois bandes de circulation ne compte que pour un kilomètre de voirie.

La rubrique « **Usage du réseau routier** » présente également différents indicateurs liés à la circulation sur le réseau routier en Belgique : les véhicules-kilomètres, les voyageurs-kilomètres et le nombre moyen d'occupants par véhicule, répartis par région et par type de véhicule.

Jusqu'en 2012, les **véhicules-kilomètres** (Tableau 13.1.3.2) étaient établis selon une méthodologie développée par le SPF Mobilité et Transports sur base des recensements de la circulation et de l'évolution du réseau routier. À partir de 2013, la responsabilité des calculs a été transférée aux autorités régionales, compétentes pour l'infrastructure routière. Il existe donc une rupture de série entre 2012 et 2013.

Le calcul des véhicules-kilomètres est estimé en multipliant le nombre de véhicules comptés par la longueur du réseau routier. Les estimations sont notamment influencées par le nombre de points de comptage, les technologies utilisées au niveau des points de comptage et les méthodologies de calcul.

L'IBSA présente uniquement les données par région. La ventilation par réseau routier et par type de véhicule sont disponibles dans les rapports du SPF Mobilité et Transports.

Les **voyageurs-kilomètres** (Tableau 13.1.3.3) sont estimés en multipliant le nombre moyen d'occupants dans les véhicules par les véhicules-kilomètres.

Le **nombre moyen d'occupants par véhicule** (Tableau 13.1.3.4) est basé sur les données des procès-verbaux établis pour les accidents de la circulation, avec l'hypothèse que le nombre d'occupants n'a aucun impact sur le nombre d'accidents. Le conducteur est toujours inclus dans les chiffres.

RÉFÉRENCES

Andries P. (2015). *Kilomètres parcourus sur le réseau routier Belge en 2013*. Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire. Service public fédéral Mobilité et Transports. En ligne http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Kilometres_FR.pdf Consulté le 07.01.2016.

Bruxelles Environnement (2012). *Infos fiches éco-mobilité. Prendre compte l'Ecoscore dans la procédure d'achat/leasing de nouveaux véhicules*. En ligne http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/IF_EcoscoreFR.pdf Consulté le 07.01.2016.

Ecoscore (sans date). *Comment l'Ecoscore est-il calculé?* En ligne <http://www.ecoscore.be/fr/comment-lecoscore-est-il-calculé>. Consulté le 07.01.2016.

SPF Economie – Statistics Belgium (sans date). *Parc de véhicules*. En ligne http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/parc/ Consulté le 07.01.2016.

SPF Economie – Statistics Belgium (sans date). *Immatriculations de véhicules*. En ligne http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/immatricul/ Consulté le 07.01.2016.

SPF Mobilité et Transports (sans date). *Open data : liste des données actuellement disponibles*. En ligne <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/DATASET.xlsx> Consulté le 07.01.2016.

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. En ligne http://www.ejtir.tudelft.nl/issues/2006_04/pdf/2006_04_02.pdf Consulté le 07.01.2016.