

Par e-mail : <https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/2024/07/25/toujours-plus-lourdes-toujours-plus-larges-faut-il-mettre-les-vehicules-au-regime-ZF3LA5T66BDD5IN3A7R5ZHHXXQ/>

Toujours plus lourds, toujours plus larges, faut-il mettre les véhicules au régime?

En Belgique, comme dans le reste de l'Europe, les voitures se montrent toujours plus volumineuses. Une évolution en contresens des objectifs climatiques, selon plusieurs associations écologistes.

[Nicolas Gobiet](#) Journaliste au service Belgique

-
- Publié le 25-07-2024

Quelque 9 787 terrains de football. C'est l'espace occupé par les six millions de véhicules qui peuplent les routes du plat pays en 2023. Selon une étude du SPF Mobilité, commandée par le ministre sortant Georges Gilkinet (Ecolo), la superficie du parc automobile belge a bondi de 17 % en une décennie. En cause, l'augmentation de la taille et de la masse des quatre roues. "*Les données analysées révèlent en effet l'élargissement croissant de la voiture*", indique le Service public fédéral. Une tendance inquiétante selon divers acteurs de la mobilité verte.

Hypertrophie automobile

En matière d'obésité automobile, la Belgique suit la même voie que le reste de l'Europe. Selon des chiffres de l'International Council on Clean Transportation (ICCT), la masse moyenne en ordre de marche des véhicules du Vieux continent s'élevait à 1 268 kg en 2001. Ce chiffre grimpe à 1 518 kg en 2022, ce qui équivaut à une hausse de 19,72 %.

Les exemples concrets de cet alourdissement sont légion. [La Golf 1 du constructeur allemand Volkswagen, présentée en mai 1974, mesurait 3,705 m de long pour 1,61 m de large](#). Quatre décennies plus tard, la septième génération du modèle gonflait à 4,255 m sur 1,799. Soit un étirement de 55 cm et un élargissement de 18,9 cm. La berline bavaroise n'est évidemment pas le seul véhicule à s'être hypertrophié ces dernières années. "*Cette tendance s'observe sur la quasi-totalité des modèles*", indique le SPF Mobilité.

Entre stratégies et normes

Alors à quoi tient cette fulgurante prise de masse ? Sur ce point, les opinions divergent. *"Cette croissance correspond à une stratégie purement industrielle, analyse Pierre Courbe, spécialiste des questions de mobilité chez Canopea, la fédération des associations environnementales. Les voitures modernes possèdent une durée de vie de plus en plus longue, ce qui ralentit les ventes. Pour continuer à s'inscrire dans une croissance économique, les constructeurs doivent trouver une astuce. Le meilleur moyen d'y parvenir reste de commercialiser des engins lourds et équipés sur lesquels les marges bénéficiaires sont plus confortables."* Car la montée du poids des véhicules se double d'une hausse des prix d'achat.

Du côté de la Febiac, la fédération de l'automobile et du cycle, on considère que ces changements tiennent surtout aux nouvelles obligations environnementales. *"L'Europe impose aux constructeurs de commercialiser des véhicules toujours plus propres, explique le porte-parole Christophe Dubon. On a vu l'apparition sous les capots des catalyseurs, des filtres à particules, des unités de traitement des gaz, des réservoirs d'Ad blue,... Autant d'innovations qui rendent les voitures écologiques, mais qui ont aussi un impact sur leur poids"*.

"Un non-sens"

Pourtant, cette envolée sur la balance possède un coût écologique élevé, selon les défenseurs de l'environnement. *"C'est de la logique. Plus une voiture pèse, plus elle nécessite du carburant pour se mettre en mouvement. Elle pollue donc davantage"*, expose Pierre Courbe. Un constat que nuance Christophe Dubon. *"Sur le papier, un véhicule lourd pollue plus, énonce le porte-parole de la Febiac. Mais, si on se concentre sur le taux de CO₂ rejeté par les voitures neuves, on observe une tendance inverse. Le parc automobile belge n'a jamais été aussi propre qu'aujourd'hui. L'important développement des véhicules électriques (VE) y contribue"*. Ainsi l'électrification toujours plus forte du marché aurait permis *"d'atteindre fin 2023 un nouveau plancher historique du niveau moyen d'émissions des voitures neuves : 79 gr/km alors qu'il était encore de 130,7 gr/km en 2020"*, selon la Febiac.

Cependant, il faut prendre un point de vue plus global. Car l'ensemble de la chaîne de production se trouve impacté par cet accroissement. D'un point de vue écologique, produire des voitures sans cesse plus imposantes et massives équivaut à accentuer le besoin en matières premières. *"Cela accroît le dégagement d'émissions de CO₂ lors de l'utilisation. Cette logique s'avère un non-sens environnemental"*, assène Pierre Courbe. Alors faut-il imposer des normes plus restrictives aux constructeurs ? *"Peu important les dires de chacun, les entreprises se conformeront toujours aux seules règles européennes. Aucun véhicule n'est réfléchi pour le seul marché belge"*, constate Christophe Dubon.

Et les voitures électriques ?

Une exception subsiste. En effet, le lien entre émission et poids du véhicule ne vaut pas dans le cas des voitures électriques. *"Ce surpoids est provoqué par les batteries embarquées, mais du point de vue des émissions elles sont plus écologiques"*, énumère le porte-parole de fédération de l'automobile. Un constat partagé par l'étude du SPF Mobilité : *"L'augmentation du poids des*

voitures est surtout due à l'arrivée des véhicules hybrides rechargeables et électriques". Le projet d'une taxe écologique qui prendrait uniquement en compte la lourdeur du véhicule pénaliserait donc ces modèles.

Dans sa déclaration de politique régionale, la coalition azur annonce d'ailleurs vouloir adapter la réforme de la taxe de mise en circulation adoptée par la précédente majorité wallonne en septembre 2023. Son objectif ? *"Alléger la fiscalité sur les voitures électriques" qui seraient "pénalisées par leur lourdeur".* Pour Pierre Courbe, cette proposition reste peu logique car une disposition permettant l'adaptation de la taxe pour les VE existait déjà dans le texte du gouvernement. *"La lourdeur de ces voitures était donc déjà prise en compte",* corrige l'expert en mobilité.

Quoi qu'il en soit, l'échéance des objectifs climatiques européens se rapproche. Entre une diète automobile drastique et une liberté d'action, les prochains exécutifs devront choisir leur régime.
