



## NOTE : APERCU DU PARC AUTOMOBILE FÉDÉRAL EN 2016 (données 2015)

### INTRODUCTION

#### Objectif

Conformément à la circulaire 307 quinquies, les SPF et les SPP doivent présenter une liste annuelle des véhicules acquis au sein de leurs services. En 2010, ces données ont été collectées par la Commission Interdépartementale pour le Développement Durable (CIDD). Cet exercice a permis de mettre en exergue que des données incomplètes ou non uniformisées ont été reçues sur le parc automobile. Le rapport global sur le parc automobile de l'ensemble de l'autorité fédérale est donc peu synoptique.

Afin de résoudre les problèmes pratiques relatifs à la collecte des données et afin de stimuler la complétude et améliorer la qualité du rapport, au cours de l'année 2013, le groupe de travail CIDD Mobilité durable a élaboré et approuvé un nouveau modèle de rapport.

Objectif du rapport biennal :

- établir un rapport global sur le parc automobile des SPF et SPP
- ainsi qu'un suivi de l'état de ce parc automobile

Sur la base du modèle de rapport approuvé, en 2014, un premier rapport sur le parc automobile des SPF et SPP a été établi (données de 2013). Le rapport actuel (2016) est le deuxième rapport de la série et concerne les données relatives au parc automobile pour l'année 2015.



## Collecte de données

Fin 2015, il a été demandé aux SPF et aux SPP (membres CIDD) de compléter le modèle de rapport convenu. Les institutions suivantes ont complété le modèle :

- Le Service Public Fédéral Mobilité et Transport (SPF MOB)
- Le Service Public Fédéral de la Chancellerie (SPF CHANC)
- Le Service Public Fédéral Finances (SPF FIN)
- Le Service Public Fédéral Sécurité Sociale (SPF SeSo)
- Le Service Public Fédéral Justice (SPF JUS)<sup>1</sup>
- Le Service Public Fédéral Intérieur (SPF INT)
- Le Service Public Fédéral Relations extérieures (SPF EXT)
- Le Service Public Fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement (SPF SPSCAE)
- Le Service Public Fédéral Budget et Contrôle de gestion (SPF B&CG)
- Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale (SPF EMPLOI)
- Le Service Public de Programmation Intégration Sociale (SPP IS)
- Le Service Public Fédéral Technologie de l'information et Communication (FEDICT)
- Le Service Public de programmation Politique Scientifique (BELSPO)<sup>2</sup>
- Le Service Public Fédéral Économie, PME, Classes moyennes et Énergie (SPF ECO)
- Le Service Public Fédéral Personnel & Organisation (SPF P&O)

En ce qui concerne le ministère de la Défense, le CIDD n'a reçu aucun modèle de rapport complété.

---

<sup>1</sup> SPF JUS : les données concernent le parc automobile des services suivants : Service logistique (CA), DG Établissements pénitentiaires (EPI), DG Organisation judiciaire (ROJ), Institut national de criminalistique et de criminologie (NICC). Les données du service Maisons de justice ne sont plus reprises dans la base de données du SPF JUS (ce qui était encore le cas en 2013).

<sup>2</sup> BELSPO : les données communiquées sont une compilation des données du siège administratif de Belspo et des différents établissements scientifiques qui font partie de Belspo. Pour l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique (IRScNB) et le Musée royal de l'Afrique centrale (MRAC), les données utilisées sont celles de 2014.

La base de données était subdivisée en six catégories de véhicules :

- Voitures
- Camionnettes
- Camions
- Minibus
- Motos
- Autres véhicules

Dans le rapport, les données reçues sont classées par catégorie.

Le CIDD s'est efforcé de faire un rapport le plus complet et le plus précis possible. Toutefois, cette complétude et cette précision dépendent largement de la complétude et de la précision des données reçues par les membres-CIDD.

Dans ce rapport, nous avons plusieurs fois utilisé les termes '**données manquantes**' ou '**blanco**' pour indiquer que les cellules du modèle de rapport des services publics n'avaient pas été remplies ou que les valeurs indiquées n'avaient pas été uniformisées ou n'étaient pas connues (véhicules anciens). Lorsque cela a été possible, la part des données manquantes a été indiquée. Par ailleurs, certains services ont apporté des **modifications/corrections** aux paramètres rapportés en 2013.

Il convient de tenir compte de ces aspects dans l'analyse des graphiques d'évolution.

Pour augmenter l'exhaustivité des prochains rapports, on lance un appel aux services avec des données manquantes, pour remplir ou adapter les cellules 'blancs' dans les modèles de rapport d'avenir.

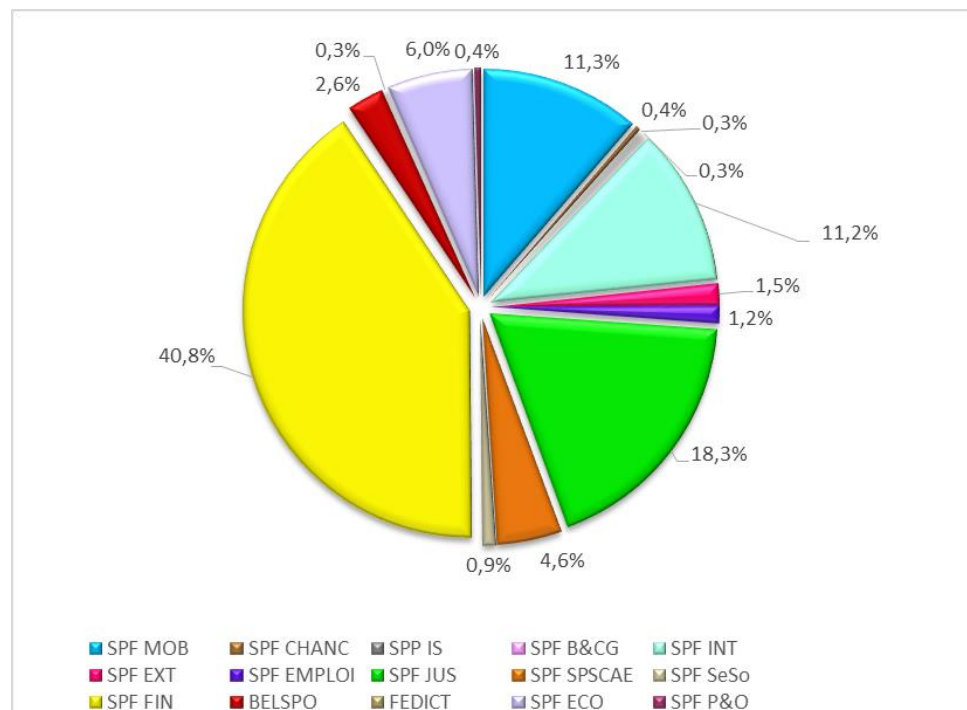
## 1. VOITURES<sup>3</sup>

### 1a. Nombre de voitures

Tous les SPF ou SPP participants disposent de voitures.

La répartition de ces véhicules entre les différents services publics fédéraux est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous.

	2015		2013
	NOMBRE	PART	NOMBRE
SPF MOB	129	11,3 %	148
SPF CHANC	4	0,4 %	4
SPF P&O	5	0,4 %	9
SPF ECO	69	6,0 %	70
SPF FIN	465	40,8 %	492
SPF SeSo	10	0,9 %	13
SPF JUS	209	18,3 %	205
SPF INT	128	11,2 %	127
SPF SPSCAE	52	4,6 %	50
SPF B&CG	3	0,3 %	4
SPP IS	3	0,3 %	4
FEDICT	3	0,3 %	5
BELSP0 <sup>4</sup>	30	2,6 %	25
SPF EMPLOI	14	1,2 %	<i>Pas de données</i>
SPF EXT <sup>5</sup>	17	1,5 %	<i>Pas de données</i>
<b>TOTAAL</b>	<b>1.141</b>		<b>1.156</b>



<sup>3</sup> Les voitures sorties de service en 2015 n'ont plus été prises en compte.

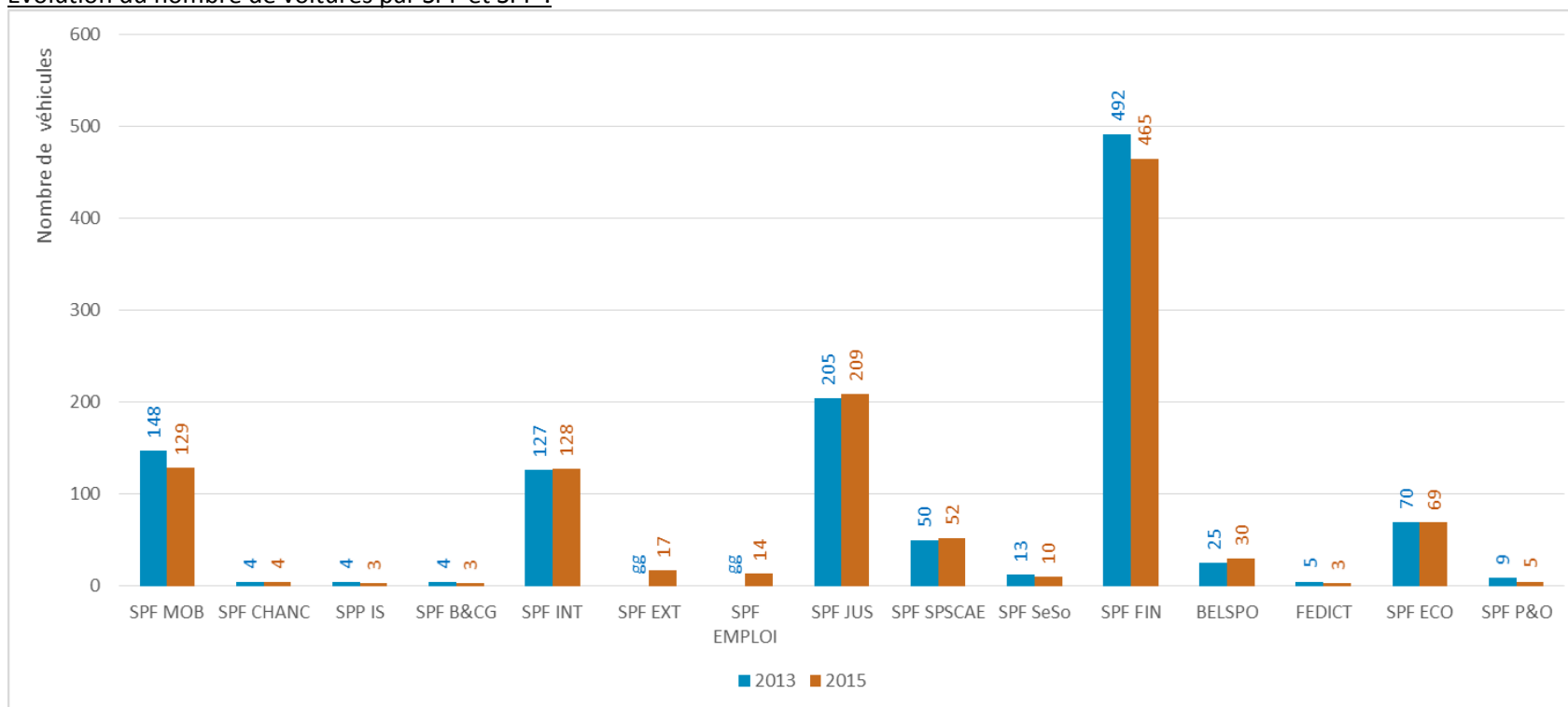
<sup>4</sup> Le parc automobile compte 6 voitures stationnées au siège administratif de BELSP0. Les autres voitures appartiennent aux établissements scientifiques liés à BELSP0 parmi lesquels les Archives de l'État, l'Institut royal d'Aéronomie spatiale de Belgique (IASB), la Bibliothèque royale de Belgique (BRB), l'Institut royal météorologique de Belgique (IRM), le Planétarium de l'Observatoire royal de Belgique (ORB), l'Institut royal du Patrimoine artistique (IRPA), Musée royal de l'Afrique centrale (MRAC), les Musées royaux d'art et d'histoire (MRAH), les Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique (MRBAB) et l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique (IRSNB).

<sup>5</sup> Le SPF EXT n'a fourni que des données partielles concernant son parc automobile, à savoir uniquement les données se rapportant au siège administratif de Bruxelles.

Le graphique laisse apparaître :

- que le SPF FIN possède le plus grand nombre de voitures (40,8 %),
- qu'il est suivi le SPF JUS (18,3 %)
- la troisième place est partagée par le SPF MOB (11,3 %) et le SPF INT (11,2 %)

Évolution du nombre de voitures par SPF et SPP :



Si l'on devait comparer les résultats des services - pour lesquels nous disposons de données pour les deux années - en 2015, il y aurait 46 voitures de moins qu'en 2013. En d'autres termes, le nombre total de véhicules a baissé de presque 4% comparé à 2013.



**Véhicules en leasing et achetés<sup>6</sup> :**

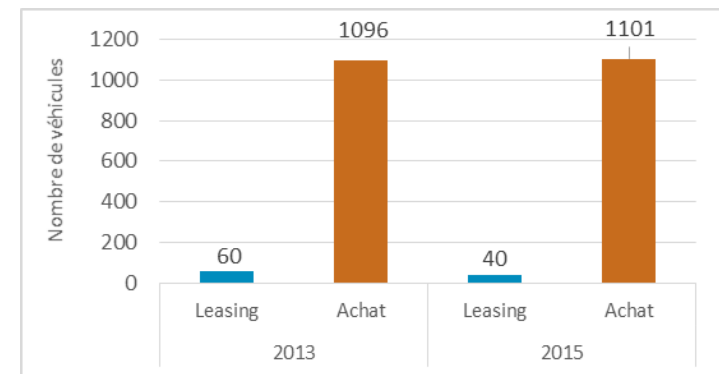
Part des véhicules en leasing versus achetés en 2015 par institution fédérale :



La majorité des institutions disposant d'un petit parc automobile (<=10) (SPF Chancellerie , SPF Budget, SPF Sécurité sociale et FEDICT) ont choisi de prendre 100 % de leurs voitures en leasing. Le SPF P&O achète toutes leurs voitures. Le SPP IS a acheté une voiture et a deux voitures en leasing.

**Évolution de la part des voitures en leasing :**

De 5,2 % en 2013 à 3,5% en 2015



<sup>6</sup> Le nombre de véhicules en leasing a été déduit d'un autre paramètre du rapport. Pour une série d'institutions disposant d'un grand parc automobile, on n'a pas pu clairement établir si cet autre paramètre avait été systématiquement complété. Cette information doit donc être traitée avec précaution.





### 1b. Technologie/type de carburant<sup>7</sup>

TECHNOLOGIE / TYPE DE CARBURANT	NOMBRE DE VEHICULES 2015			PART 2015	NOMBRE DE VEHICULES 2013	PART 2013
	Total	Nombre leasing	Nombre achat			
Moteur à combustion (essence)	416	0	416	36,5 %	402	34,8 %
Moteur à combustion (diesel)	697	30	667	61,1 %	724	62,6 %
Moteur à combustion (Gaz naturel)	2	0	2	0,2 %	-	-
Hybride (essence)	17	6	11	1,5 %	11	1,0 %
Hybride (essence hybride PHEV) <sup>8</sup>	6	4	2	0,5%	4	0,3 %
Moteur à électrique (électricité)	1	0	1	0,1%	1	0,1 %
Blanco	2	-	-	0,2%	14	1,2 %

Les données reprises dans le tableau montrent que pour l'année 2015 :

- La majorité des véhicules sont équipés d'un moteur à combustion (97,7%) (véhicules diesel / véhicules essence / véhicules CNG);
- La part des véhicules propulsés à l'aide d'autres technologies (hybride/hybride PHEV/batterie) a été de 2,1%;
- Le pourcentage des données manquantes s'élève à 0,2 %.

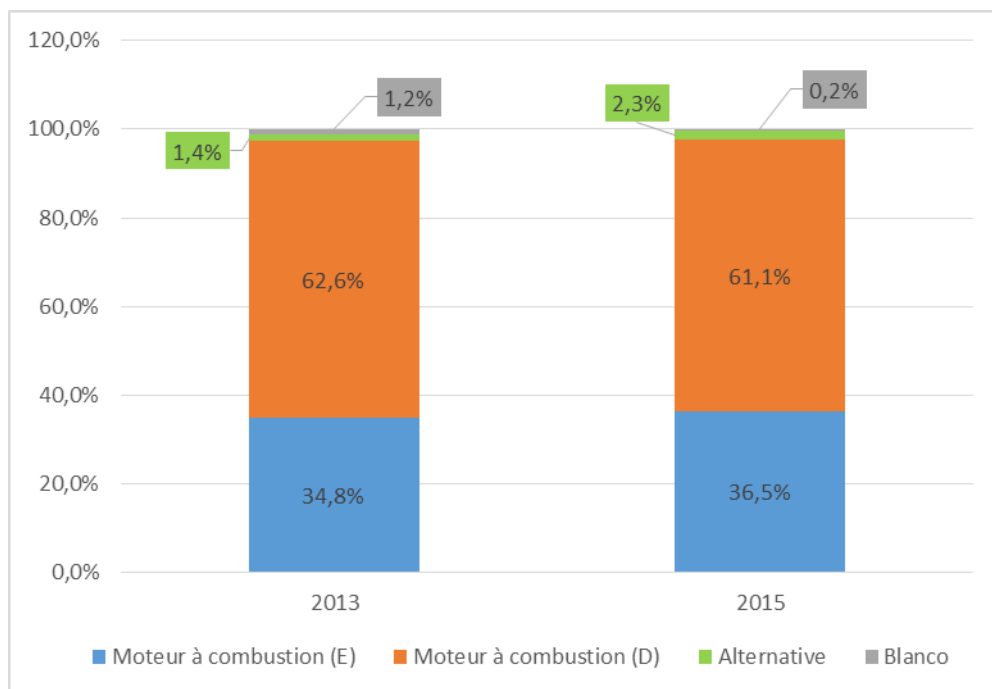
Dans la suite du texte, nous utiliserons les termes **carburants et systèmes de propulsions 'alternatifs'** pour désigner le groupe des technologies qui ne peuvent pas être classées sous moteur à combustion diesel et moteur à combustion essence. En d'autres termes, la combustion (CNG), la combustion (LPG), les voitures hybrides, les voitures hybrides plug-in et les véhicules électriques,

<sup>7</sup> Nous avons reçu des données de 1139 voitures sur 1141 (99,8 %).

<sup>8</sup> Un EREV (Extended Range Electric Vehicle) a été mis dans la catégorie "hybride plug-in".



Évolution<sup>9</sup> des technologies/types de carburant du parc automobile :



Les données reprises dans le graphique illustrent ces différences par rapport aux résultats précédents

- La part des données manquantes ('blanco') a été réduite à pratiquement zéro
- La part des « véhicules alternatifs » a augmenté de 0,9 %.
- la part des véhicules diesel classiques a légèrement diminué de 1,5%
- la part des véhicules à essence classique a légèrement augmenté de 1,7%

<sup>9</sup> Comme on l'a déjà évoqué dans l'introduction, dans l'analyse de l'évolution, il convient de tenir compte du fait que le nombre des services publics participants est légèrement différent de celui de 2013, qu'une série de services ont modifié quelques de leurs données et que certaines données sont manquantes ('blanco').



Le nombre de voitures par technologie/type de carburant par SPF et SPP :

Technologie / Type de carburant	SPF MOB	SPF CHANC	SPF ECO	SPF FIN	SPF SeSo	SPF JUS	SPF INT	SPF SPSCAE	SPF B&CG	SPP IS	FEDICT	BELSPO	SPF EMPLOI	SPF EXT	SPF P&O
Moteur à combustion (essence)	14	0	5	360	0	8	11	10	0	0	0	5	1	0	2
Moteur à combustion (diesel)	108	4	63	104	3	201	115	36	3	2	3	23	12	17	3
Moteur à combustion (Gaz naturel)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hybride (essence)	5	0	1	1	3	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0
Hybride (essence hybride PHEV)	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Moteur électrique	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Blanco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>129</b>	<b>4</b>	<b>69</b>	<b>465</b>	<b>10</b>	<b>209</b>	<b>128</b>	<b>52</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>5</b>
<i>La part de types de carburants et technologies 'Alternatives'</i>	<i>5,4 %</i>	<i>0 %</i>	<i>1,4 %</i>	<i>0,2 %</i>	<i>70 %</i>	<i>0 %</i>	<i>1,6 %</i>	<i>11,5 %</i>	<i>0 %</i>	<i>33,3 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>7,1 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>

Le tableau illustre la répartition par institution et indique la part des voitures « alternatives » pour l'année 2015.

Les services publics qui disposent de voitures avec des moteurs à combustion diesel et essence, ont un nombre plus élevé de voitures diesel que de voitures à essence, sauf au niveau du SPF Finances où ce rapport est inversé.

Huit des quinze services (53%) publics participants disposent de voitures "alternatives" dans leur parc automobile.

Évolution du nombre de véhicules "alternatifs" :

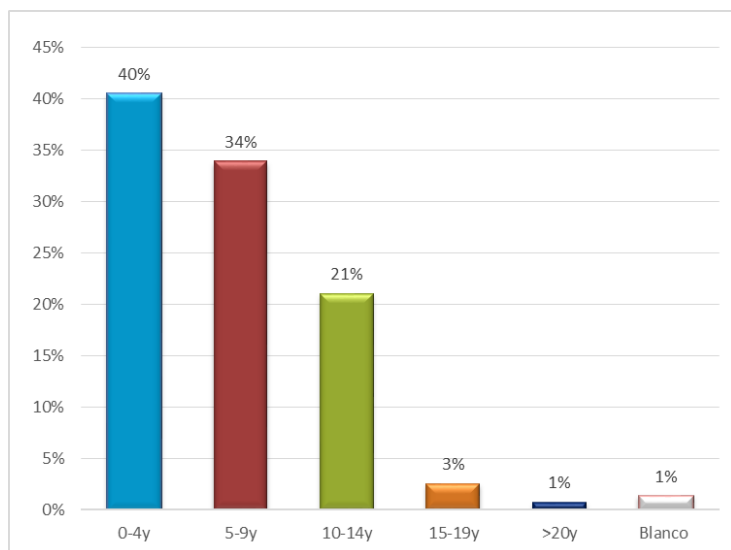
Nombre de voitures à carburants et systèmes de propulsion « alternatifs » : **26 en 2015 versus 16 en 2013**

Comparativement au rapport précédent (données de 2013) :

- les voitures CNG (Gaz naturel) apparaissent pour la première fois dans l'aperçu (2 voitures)
- le nombre de voitures hybrides (à essence) a augmenté et est passé de 11 à 17 voitures
- le nombre de voitures hybrides plug-in (PHEV essence) a augmenté de 4 à 6
- le compteur du nombre des voitures électriques est resté sur 1



### 1c. Vétusté du parc<sup>10</sup>



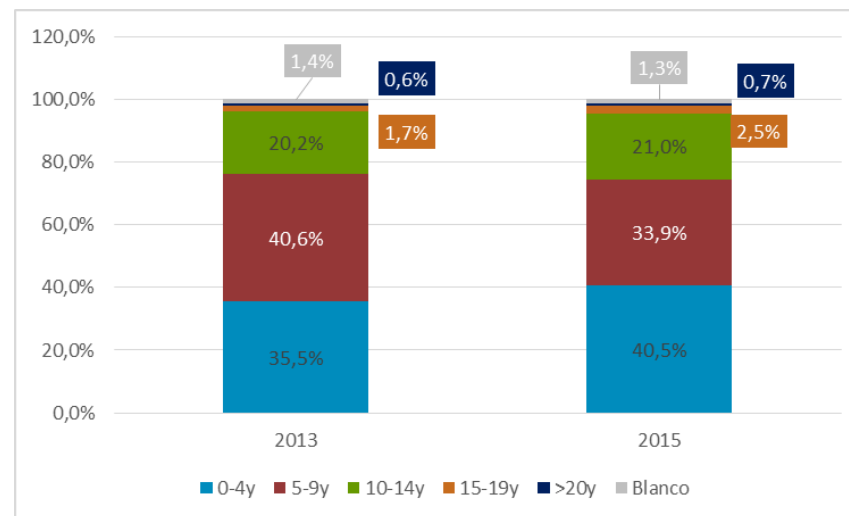
La répartition des voitures en groupes d'âge pour 2015 a fourni les résultats suivants :

- 40 % (462 véhicules) ont moins de 5 ans
- 34 % (387 véhicules) ont entre 5 et 9 ans
- 21% (240 véhicules) ont entre 10 et 14 ans
- 4% (37 véhicules) ont plus de 15 ans
- 1% (15 véhicules) avec des données 'blanco'

### Évolution<sup>11</sup> de la vétusté du parc automobile :

Comparativement au rapport précédent :

- On note toujours environ la même proportion de véhicules pour lesquels l'année d'acquisition n'a pas été mentionnée dans le modèle de rapport
- Le groupe des voitures âgées de 0 à 4 ans a pris la main sur le deuxième groupe d'âge (5-9 ans). L'augmentation de la part du premier groupe d'âge est principalement attribuable à l'acquisition de 141 nouveaux véhicules en 2014 et 2015.
- Le groupe des véhicules plus anciens de 10–14 ans et de 15–19 ans a légèrement augmenté.
- Le groupe des véhicules de plus de 20 ans est resté stable.

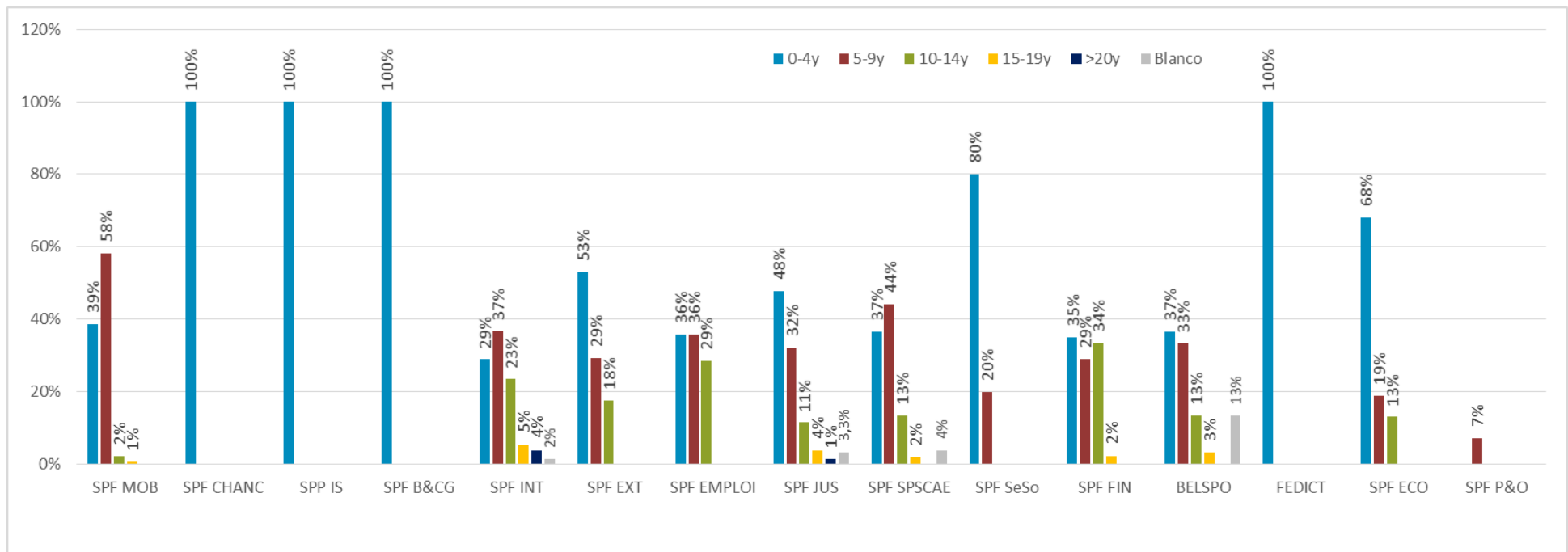


<sup>10</sup> Nous avons reçu les données de 1126 voitures (98,7%) sur 1141.

<sup>11</sup> Voir aussi note de bas de page 10



Vétusté du parc automobile par service public :



On peut déduire de ce graphique que :

- l'ensemble du parc automobile du SPF Chancellerie, du SPF Budget, du SPP Intégration sociale et de FEDICT est 'jeune' (âge < 5 ans). Il convient de remarquer à ce sujet que ces services ne disposent que d'un parc automobile limité (3 ou 4 véhicules) et que ces véhicules sont presque tout en leasing.
- Au fur et à mesure qu'un parc automobile augmente, on y voit apparaître des véhicules dans les groupes d'âge > 5 ans.
- Les véhicules qui se situent dans le groupe d'âge ≥ 20 ans sont peu nombreux et se situent dans les institutions qui disposent d'un grand parc automobile (SPF INT et SPF JUS).

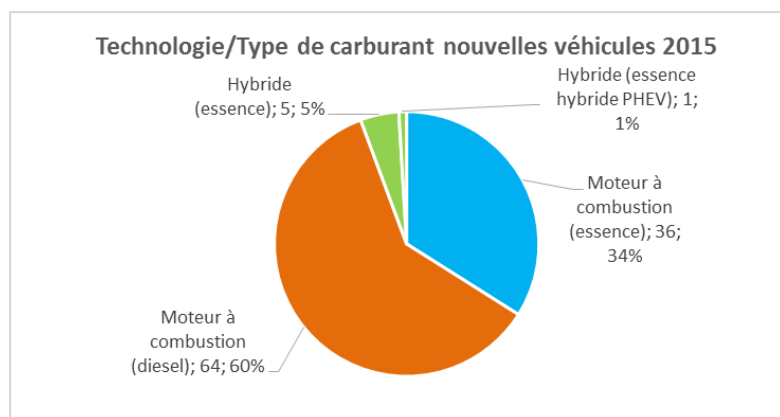
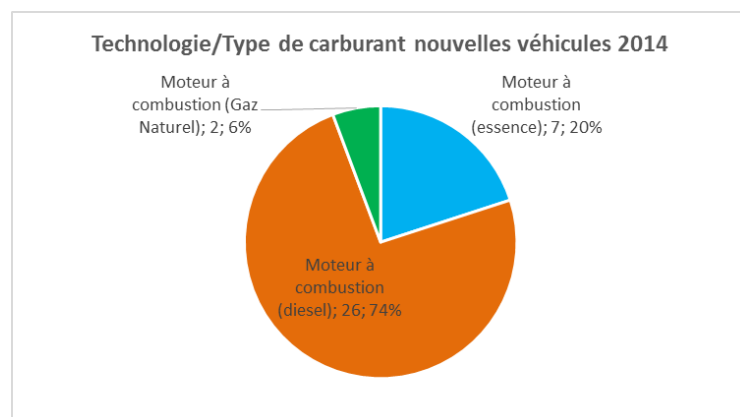
### Nombre de nouveaux<sup>12</sup> véhicules acquis en 2014 et 2015 :

		SPF MOB	SPF CHANC	SPP IS	SPF B&CG	SPF INT	SPF EXT	SPF EMPLOI	SPF JUS	SPF SPSCAE	SPF SeSo	SPF FIN	BELSPO	FEDICT	SPF ECO	SPF P&O	Tot
<b>2015</b>	<b>Total</b>	10	2	2	2	1	5	0	14	8	0	35	1	2	24	0	<b>106</b>
	<b>Alternatif</b>	4	0	1	0	0	0	-	0	1	-	0	0	0	0	-	<b>6</b>
	<b>% Alternatif</b>	40%	0%	50%	0%	0%	0%	-	0%	13%	-	0%	0%	0%	0%	-	
	<b>Ecoscore &gt;75</b>	9	0	1	gg	gg	0	-	0	3	-	0	gg	0	0	-	<b>13</b>
	<b>% Ecoscore &gt;75</b>	90%	0%	50%	-	-	0%	-	0%	38%	-	0%	-	0%	0%	-	
<b>2014</b>	<b>Total</b>	8	0	1	1	5	0	0	10	2	0	1	3	1	3	0	<b>35</b>
	<b>Alternatif</b>	2	-	0	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	-	<b>2</b>
	<b>% Alternatif</b>	25%	-	0%	0%	0%	-	-	0%	0%	-	0%	0%	0%	0%	-	
	<b>Ecoscore &gt;75</b>	2	-	0	0	gg	-	-	gg	0	-	gg	0	0	0	-	<b>2</b>
	<b>% Ecoscore &gt;75</b>	25%	-	0%	0%	-	-	-	-	0%	-	-	0%	0%	0%	-	

Il ressort des données du tableau

- qu'en 2014, 35 nouveaux véhicules ont été acquis, parmi lesquels il y avait 2 véhicules "alternatifs" et 2 véhicules ayant un Ecoscore supérieur à 75
- en 2015, 106 nouveaux véhicules ont été acquis parmi lesquels 6 véhicules 'alternatifs' et 13 véhicules ayant un Ecoscore > 75

Les graphiques ci-dessous illustrent la part des nouvelles voitures acquises par technologie/type de carburant. Pour les deux années, la part des véhicules 'alternatifs' se situe autour de 6 %.



<sup>12</sup> Il s'agit ici aussi bien des véhicules achetés que des véhicules en leasing

### 1d. Marque

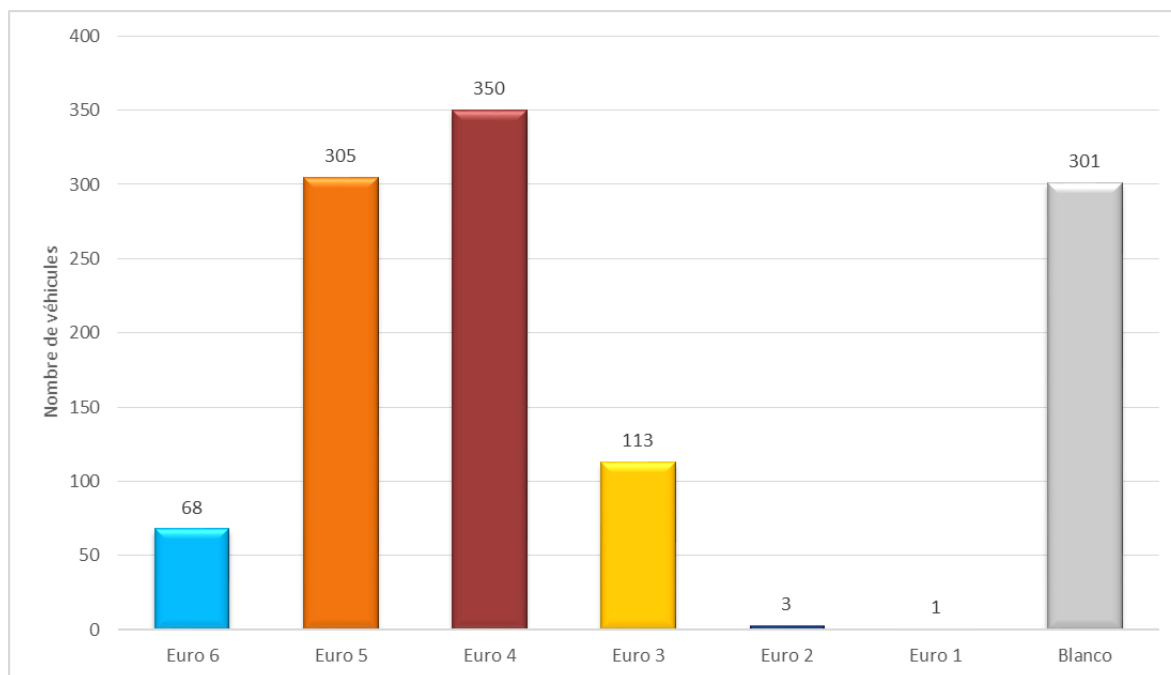
Marque véhicule de personne	Nombre des véhicules 2015	Part 2015
Audi	20	1,8%
BMW	13	1,1%
Chevrolet	3	0,3%
Chrysler	1	0,1%
Citroën	3	0,3%
Dacia	20	1,8%
Fiat	11	1,0%
Ford	46	4,0%
Honda	1	0,1%
Hyundai	5	0,4%
Kia	5	0,4%
Landrover	5	0,4%
Lexus	1	0,1%
Mercedes	5	0,4%
Mitsubishi	1	0,1%
Nissan	10	0,9%
Opel	247	21,6%
Peugeot	277	24,3%
Renault	326	28,6%
Skoda	4	0,4%
Ssang Young	1	0,1%
Toyota	26	2,3%
Volkswagen	95	8,3%
Volvo	15	1,3%
Blanco	0	0,0%

Renault est la marque la plus répandue (28,6 %). Elle est suivie de Peugeot (24,3 %) et d'Opel (21,6 %). Le top 3 n'a pas changé par rapport à l'année 2013. La part du top 3 (Renault, Peugeot, Opel) a par contre baissé de 82,60 % à 74,50 %. Et cela, en faveur des marques Volkswagen et Ford.

Vous trouverez ci-dessous, une énumération des marques des véhicules alternatifs que l'on retrouve sur la liste du parc automobile fédéral.

Technologie alternative	Marque	Modèle	Nombre
<b>Moteur à combustion (CNG)</b>	Volkswagen	Caddy	2
<b>Hybride (essence)</b>	Honda	Civic	1
		Toyota	Auris
	Toyota	Prius	8
		Grand Prius	3
<b>Hybride (essence hybride PHEV)+ EREX</b>	Mitsubishi	Outlander	1
	Toyota	Prius	1
	Opel	Ampera (EREV)	4
<b>Moteur électrique</b>	Renault	Fluence Z.E.	1

### e.Euronorme<sup>13</sup>

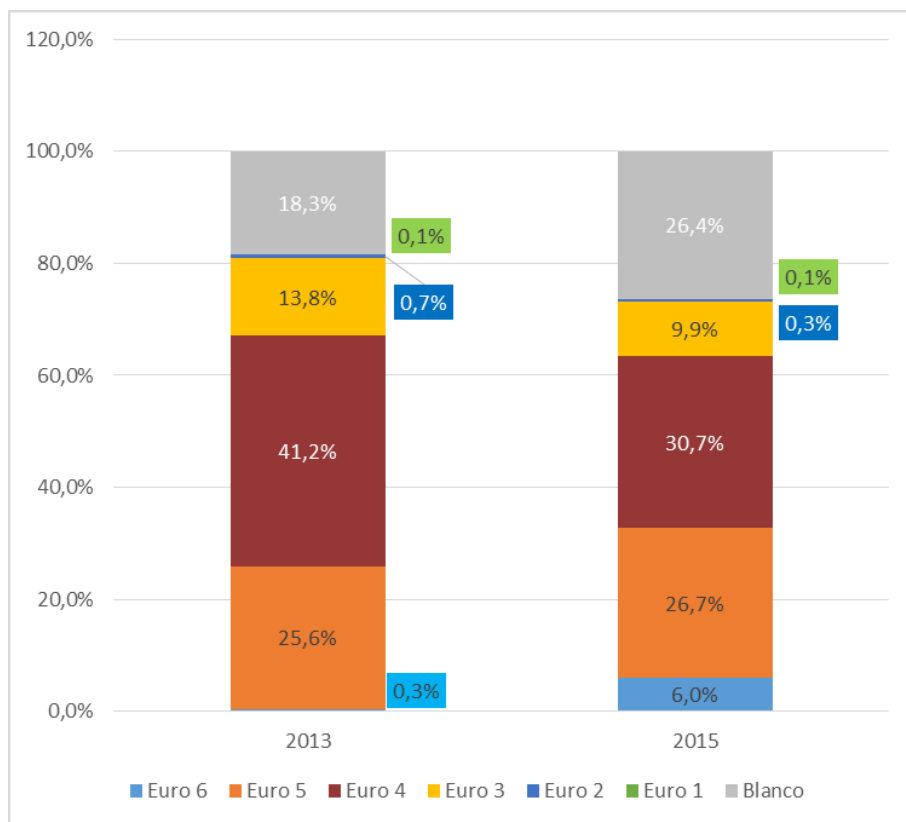


Le graphique laisse apparaître que :

- pour 301 véhicules (26 %), les données pour l'Euronorme n'ont pas été complétées ou n'étaient pas uniformisées. Cela représente un peu plus d'¼ des données.
- 68 (6 %) véhicules se situent dans la catégorie Euronorme 6
- 305 (27 %) véhicules se situent dans la catégorie Euronorme 5
- 350 (31 %) véhicules se situent dans la catégorie Euronorme 4
- 113 (10 %) véhicules se situent dans la catégorie Euronorme 3
- 4 véhicules ont une Euronorme de 1 ou 2

<sup>13</sup> Nous avons reçu les données de 840 voitures (73 %) sur 1141. Les données (correctes) manquantes concernent surtout les institutions qui disposent de grand parcs automobiles ou de parcs automobiles anciens (SPF INT, SPF JUS et SPF FIN).

Évolution<sup>14</sup> au niveau de l'Euronorme :



Les scores sont liés à la période d'achat du véhicule. L'Euronorme 6 est devenue obligatoire dans le courant de 2015, ce qui explique le résultat illustré dans le graphique de 2015.

Il y a aussi plus de cellules vierges (le plus souvent des cellules qui n'ont pas été remplies) qu'en 2013.

<sup>14</sup> Voir aussi note de bas de page 10

### **1f. Ecoscore<sup>15</sup>**

#### **Definition Ecoscore :**

L'Ecoscore est un score environnemental pour les véhicules. Autrement dit, ce score donne une indication du caractère écologique global d'un véhicule. Plusieurs impacts sont pris en compte à cet égard: l'effet de serre, la qualité de l'air (impacts sur la santé & impacts sur les écosystèmes) et les nuisances sonores. L'évaluation environnementale appliquée permet de combiner ces différents impacts en un seul indicateur. La méthode utilisée est celle d'une approche well-to-wheel. Cette méthode tient compte aussi bien des émissions liées aux déplacements du véhicule que de celles afférentes à la production et à la distribution du carburant (essence, diesel, LPG, électricité, etc.) Elle présente l'avantage de pouvoir comparer des véhicules dont les technologies diffèrent et avec des carburants différents sur une seule et même base. Les émissions liées à la production du véhicule et à son recyclage ou à son traitement après usage, ne sont pas prises en compte.

L'Ecoscore est exprimé par une valeur comprise entre 0 et 100 : plus le score est élevé, moins le véhicule a d'impact sur l'environnement.

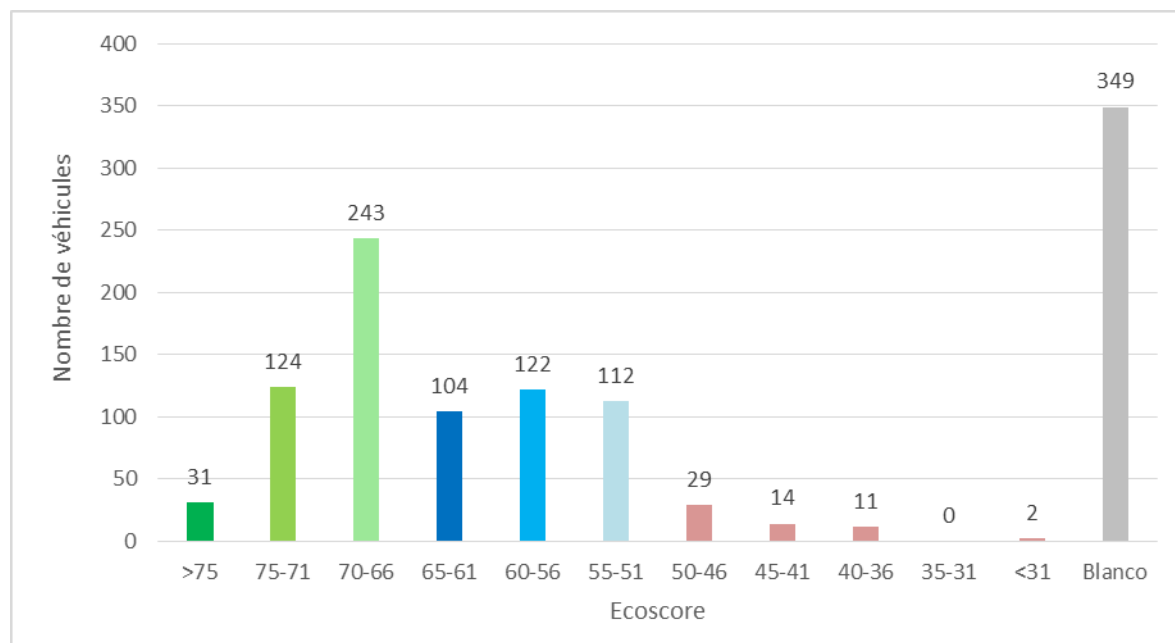
Source : [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be)

---

<sup>15</sup> Nous avons reçu des données complétées ou uniformisées de 792 voitures sur 1141 (70 %). L'absence de données (correctes) concerne surtout les institutions qui disposent de gros parcs automobiles (SPF INT, SPF JUS et SPF FIN).



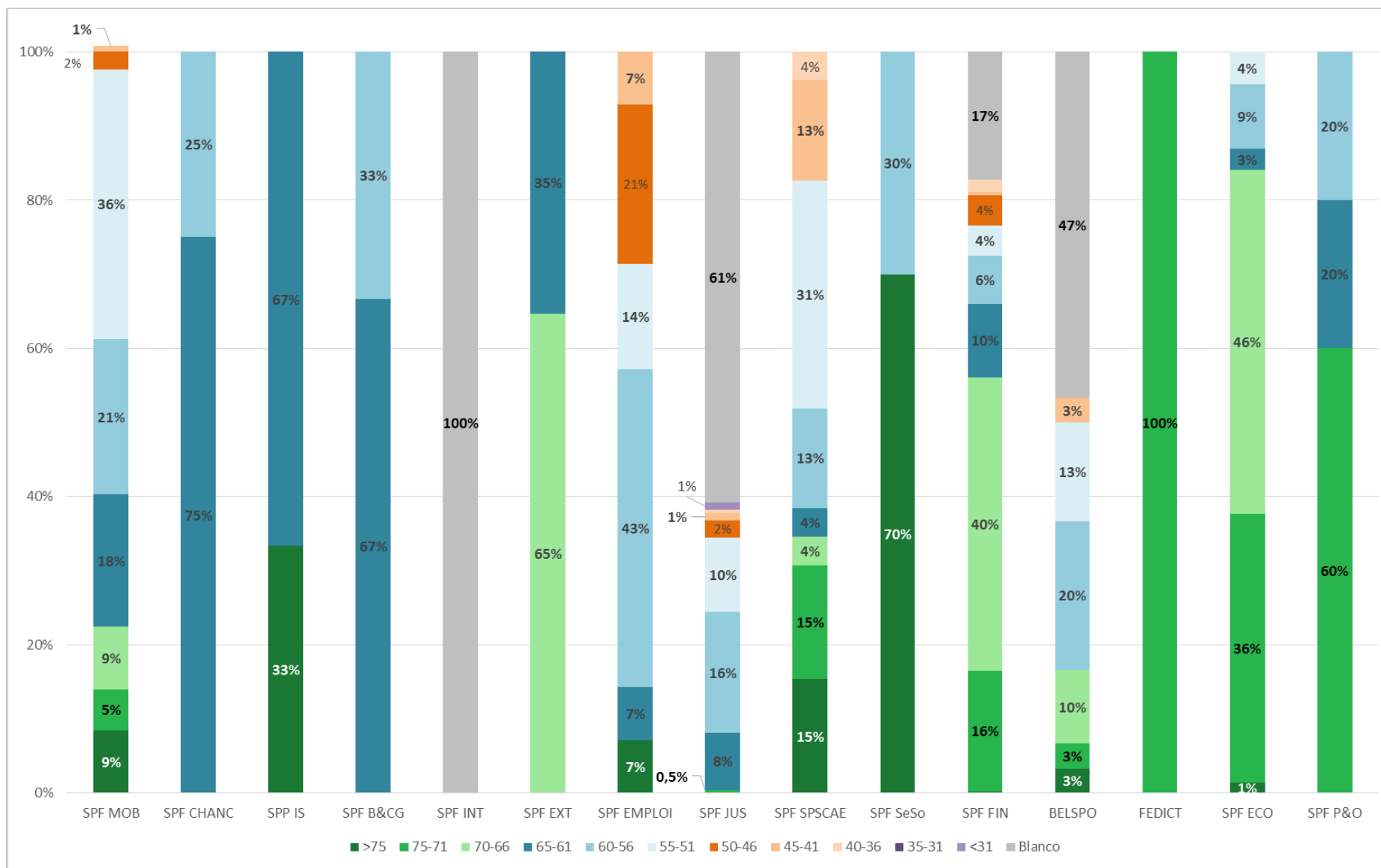
Aperçu Ecoscore pour tous les types de véhicules :



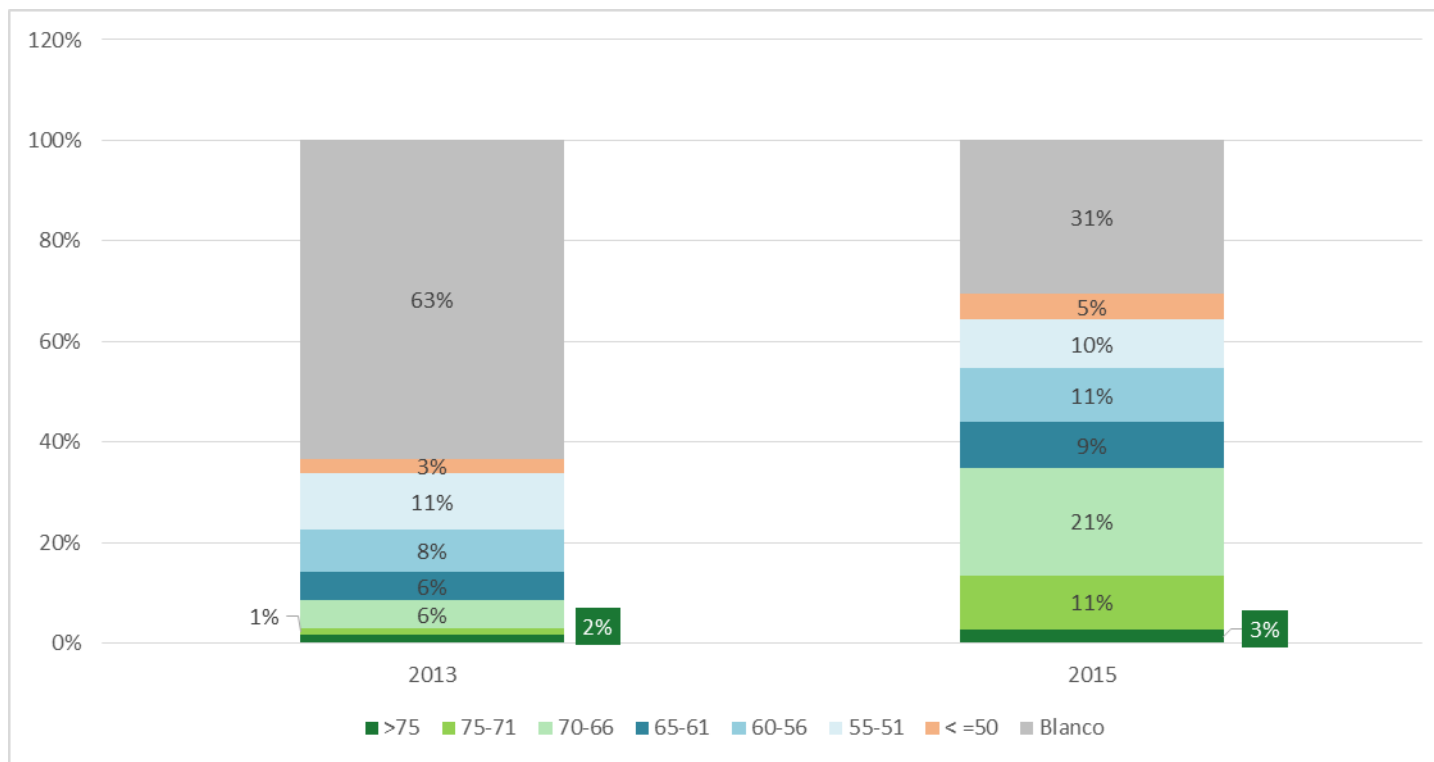
Ce graphique nous apprend que

- près d' 1/3 (30 %) des données manquent !
- 35 % des véhicules ont un Ecoscore supérieur à 66
- 30 % des véhicules ont un Ecoscore entre 51 et 65
- 5 % des véhicules ont un Ecoscore inférieur ou égal à 50

Aperçu de la part de la valeur de l'Ecoscore par service public :



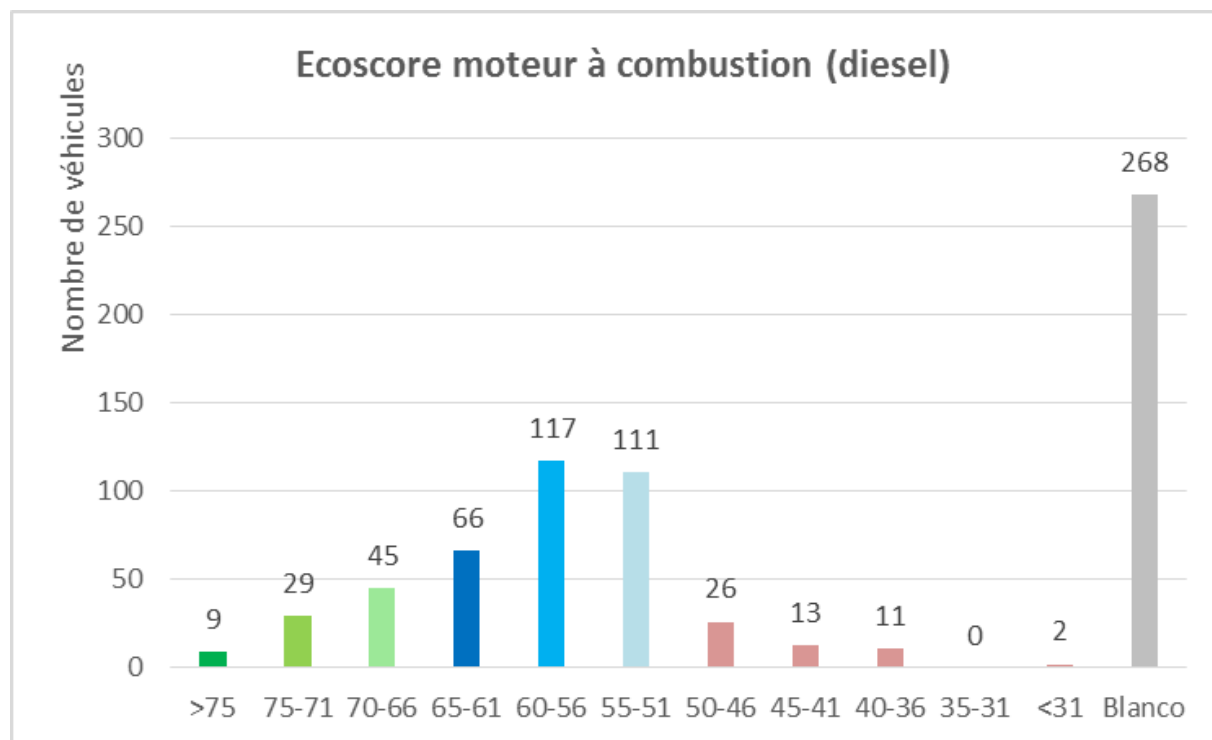
Évolution<sup>16</sup> de l'Ecoscore :



Bien qu'en 2015, le nombre de réponses manquantes ait encore atteint 31 %, force est néanmoins de constater que cette part a baissé de 50 % par rapport à 2013, année au cours de laquelle on avait enregistré 63 % de données manquantes.

<sup>16</sup> Voir aussi note de bas de page 10

Aperçu de l'Ecoscore pour les véhicules à combustion diesel<sup>17</sup>

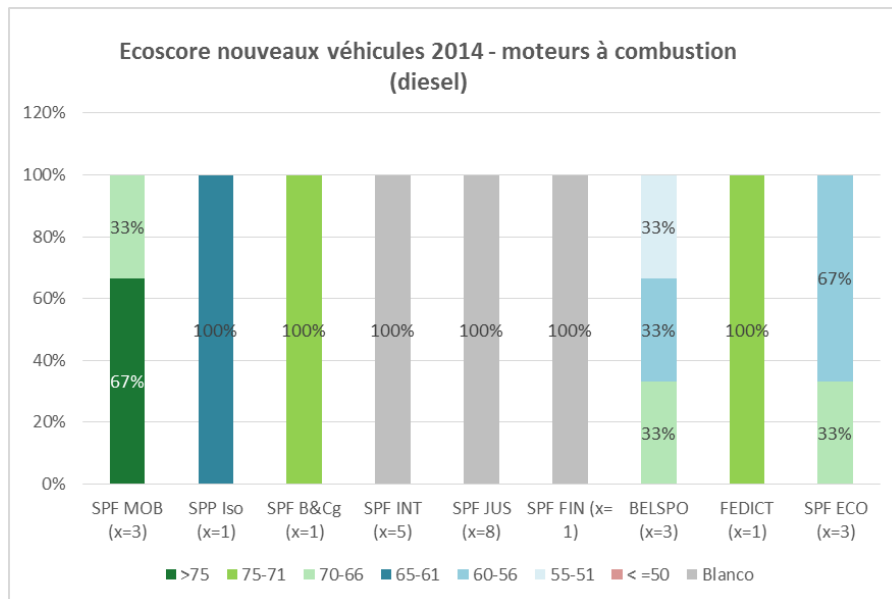


Ce graphique nous apprend que

- 39 % des données manquent !!!
- 12 % des véhicules ont un Ecoscore supérieur à 66
- 42 % des véhicules ont un Ecoscore entre 51 et 65
- 7 % ont un Ecoscore inférieur ou égal à 50

<sup>17</sup> Données relatives à 428 véhicules diesel sur 697 (61 %)

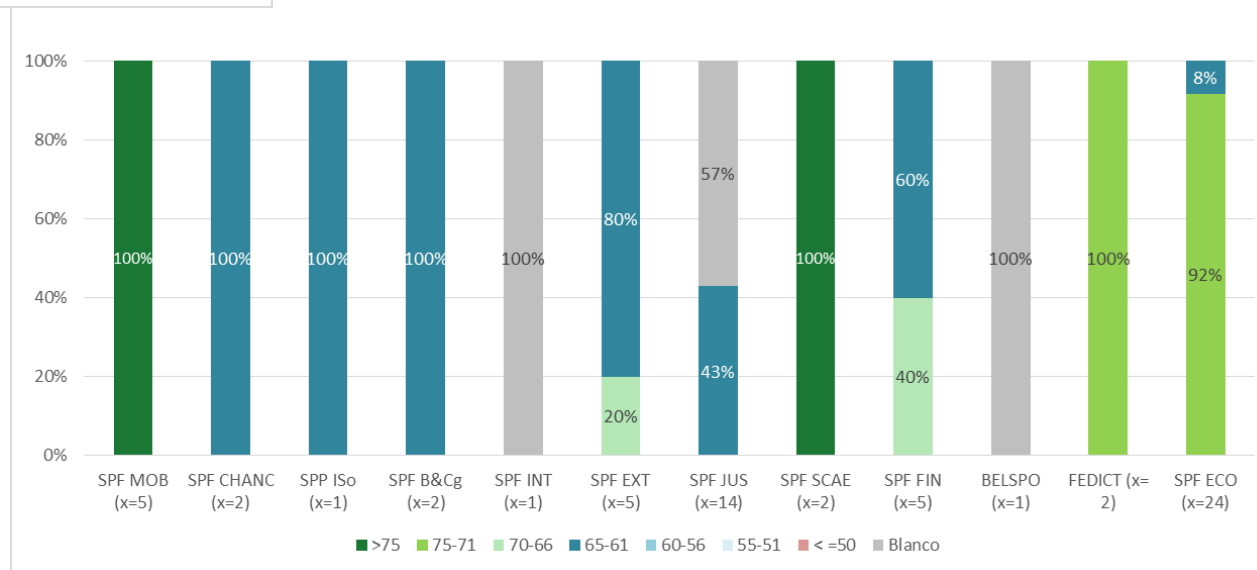
en ce qui concerne les nouveaux véhicules diesel achetés



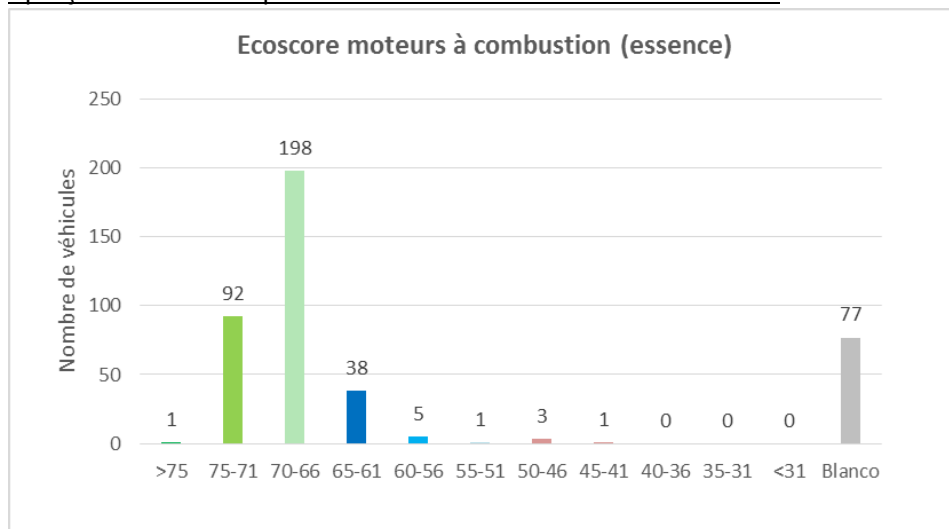
Les graphiques montrent, par service public, la part (en pourcentage) des véhicules achetés qui tombent dans un groupe Ecoscore spécifique.

\* La valeur x qui apparaît sous le nom du service indique le nombre de nouveaux véhicules diesel.

**Ecoscore nouveaux véhicules 2015 - moteurs à combustion (diesel)**



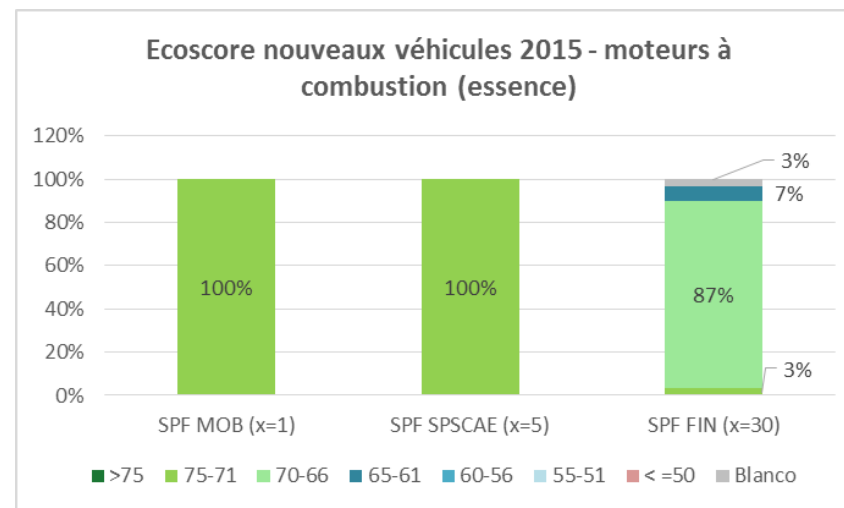
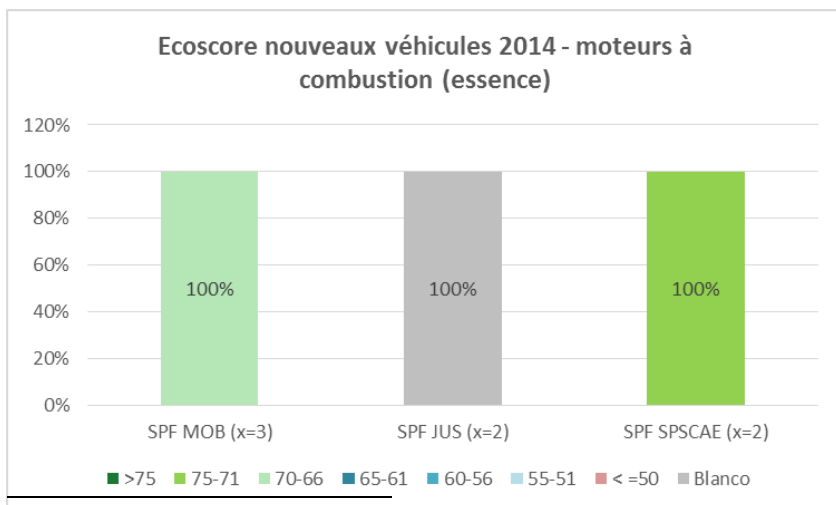
Aperçu de l'Ecoscore pour les véhicules à combustion **essence**<sup>18</sup> :



Ce graphique nous apprend que

- 19 % des données manquent
- 70% des véhicules ont un Ecoscore supérieur à 66
- 10% des véhicules ont un Ecoscore entre 51 et 65
- 1% ont un Ecoscore inférieur ou égal à 50

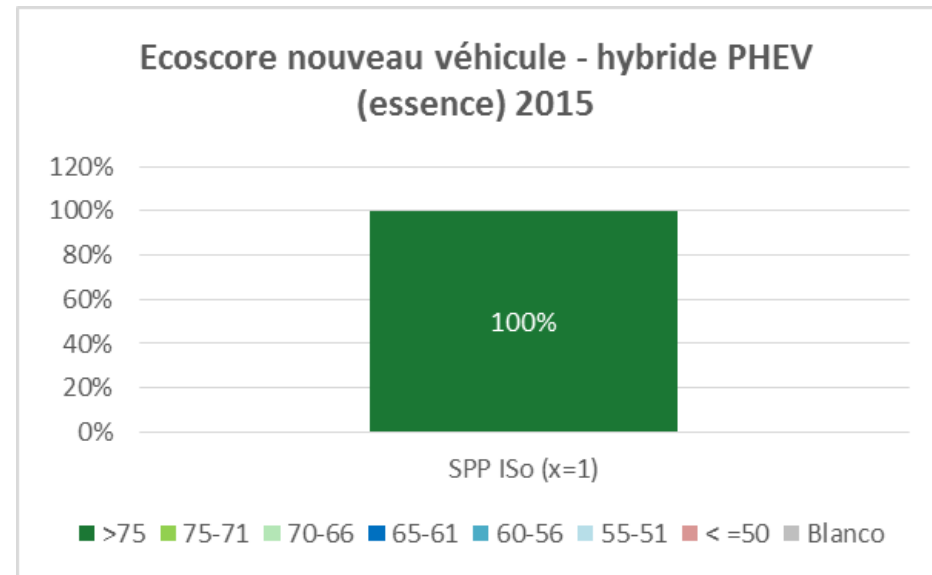
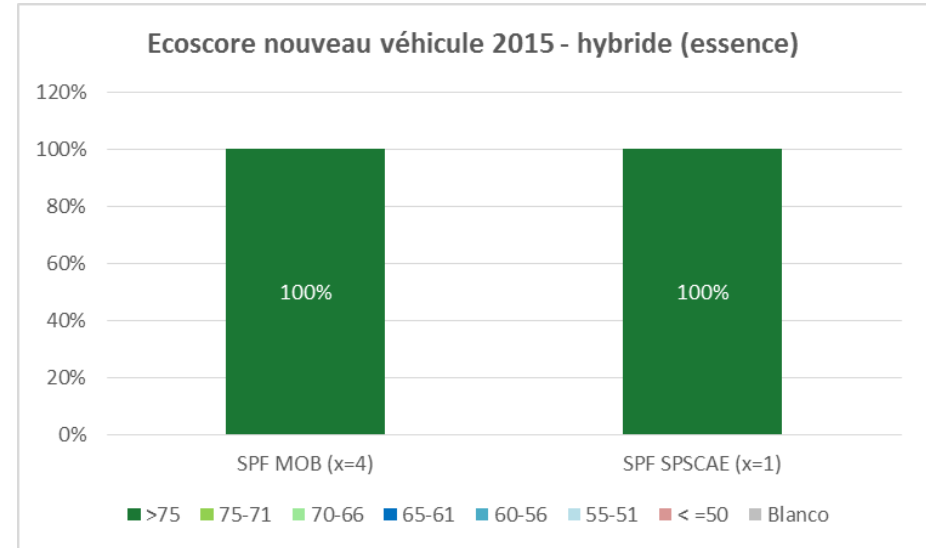
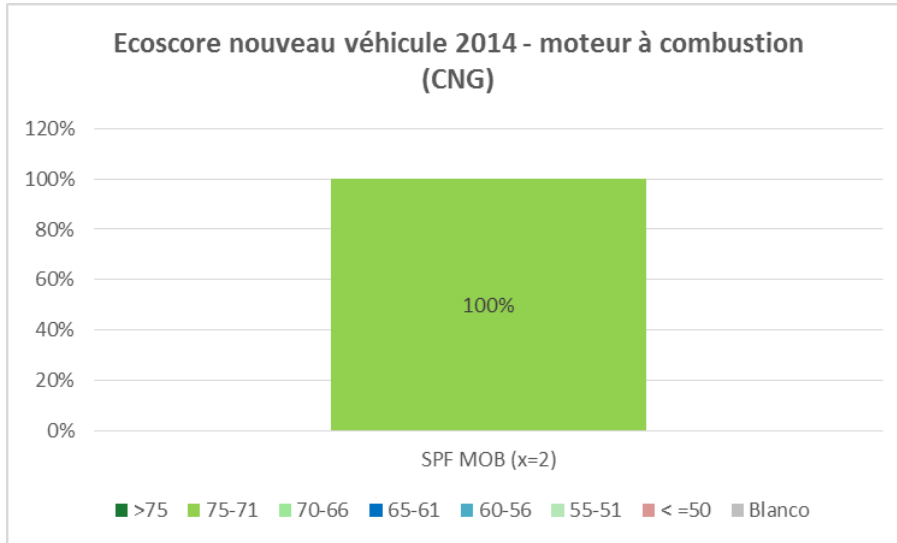
en ce qui concerne les nouveaux véhicules achetés



<sup>18</sup> Données relatives à 339 sur 416 (81 %) véhicules essence



Aperçu de l'Ecoscore des autres nouveaux véhicules achetés :



### 1g. Consommation moyenne

Étant donné que les chiffres donnés par les constructeurs automobiles concernant la consommation de carburant de leurs voitures sont sujets à discussion, on a choisi de ne pas faire de rapport sur ce paramètre pour l'instant.

### 1h. Consommation moyenne réelle

La consommation moyenne réelle est calculée sur le kilométrage renseigné et sur les quantités de carburant indiquées.

Les valeurs indiquées ci-dessous sont données par service public et par technologie/type de carburant. Le calcul a été effectué en divisant – par service public - le chiffre total de la consommation (litres) par la distance totale parcourue (kilométrage total).

		SPF MOB	SPF CHANC	SPP IS	SPF B&CG	SPF INT	SPF EXT	SPF EMPLOI	SPF JUS*	SPF SCAE	SPF SeSo	SPF FiN	BELSP0*	FEDICT	SPF ECO*	SPF P&O
Moteur à combustion (essence)	Consommation {litres/100 km}	7,6	-	-	-	ppd	-	7,7	13,2	6,3	-	ppd	6,2	-	ppd	ppd
	Distance (kilomètres)	160.463	-	-	-	ppd	-	4.553	4.522	154.458	-	1.767.994	65.156	-	60.935	16.553
Moteur à combustion (diesel)	Consommation {litres/100 km}	6,0	6,3	13,7	4,5	ppd	6,9	5,5	ppd	5,8	ppd	ppd	6,3	28,8	ppd	ppd
	Distance (kilomètres)	1.612.686	62.283	19.170	114.410	ppd	193.000	186.068	1.790.027	707.935	44.277	857.051	285.451	62.547	705.766	29.135
Moteur à combustion (CNG)	Consommation {kg/100 km}	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Distance (kilomètres)	28.612	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hybride (essence)	Consommation {litres/100 km}	5,9	-	-	-	ppd	-	-	-	4,1	ppd	ppd	-	-	ppd	-
	Distance (kilomètres)	30.678	-	-	-	ppd	-	-	-	118.760	27.864	ppd	-	-	6.308	-
Gras: des données complètes																
* des données partielles																
ppd : pas ou pas assez de données																

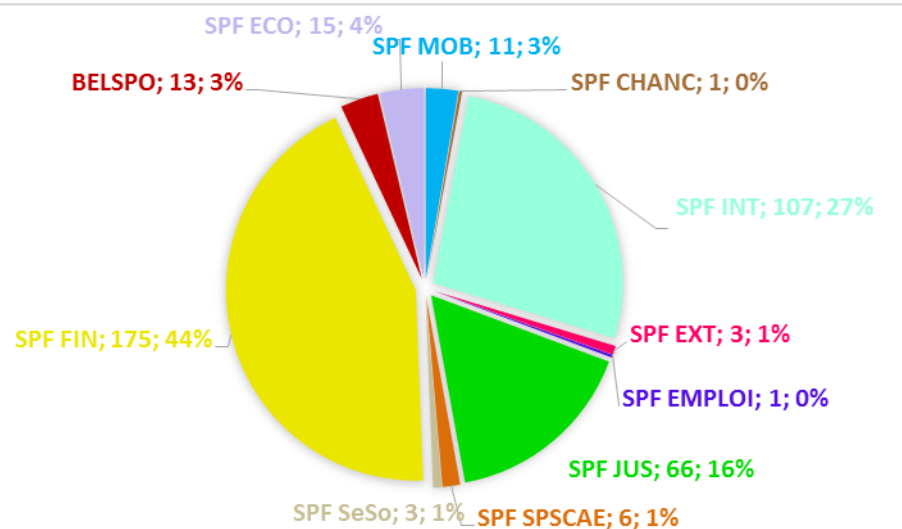


## 2. CAMIONNETTES

### 2a. Nombre de camionnettes

Onze institutions participantes disposent de camionnettes. En 2015, 402 camionnettes au total ont été rapportées. La répartition par institution fédérale est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous.

	TOTAL 2015	PART 2015	TOTAL 2013
SPF MOB	11	2,7%	15
SPF CHANC	1	0,2%	1
SPF ECO	15	3,7%	11
<b>SPF FIN</b>	<b>175</b>	<b>43,6%</b>	<b>167</b>
SPF SeSo	3	0,7%	3
<b>SPF JUS</b>	<b>66</b>	<b>16,5%</b>	<b>80</b>
<b>SPF INT</b>	<b>107</b>	<b>26,7%</b>	<b>112</b>
SPF SPSCAE	6	1,5%	6
BELSPO <sup>19</sup>	13	3,2%	14
SPF EXT	3	0,7%	<i>Pas de données</i>
SPF EMPLOI	1	0,2%	<i>Pas de données</i>
<b>TOTAL</b>	<b>401</b>	<b>100%</b>	<b>409</b>

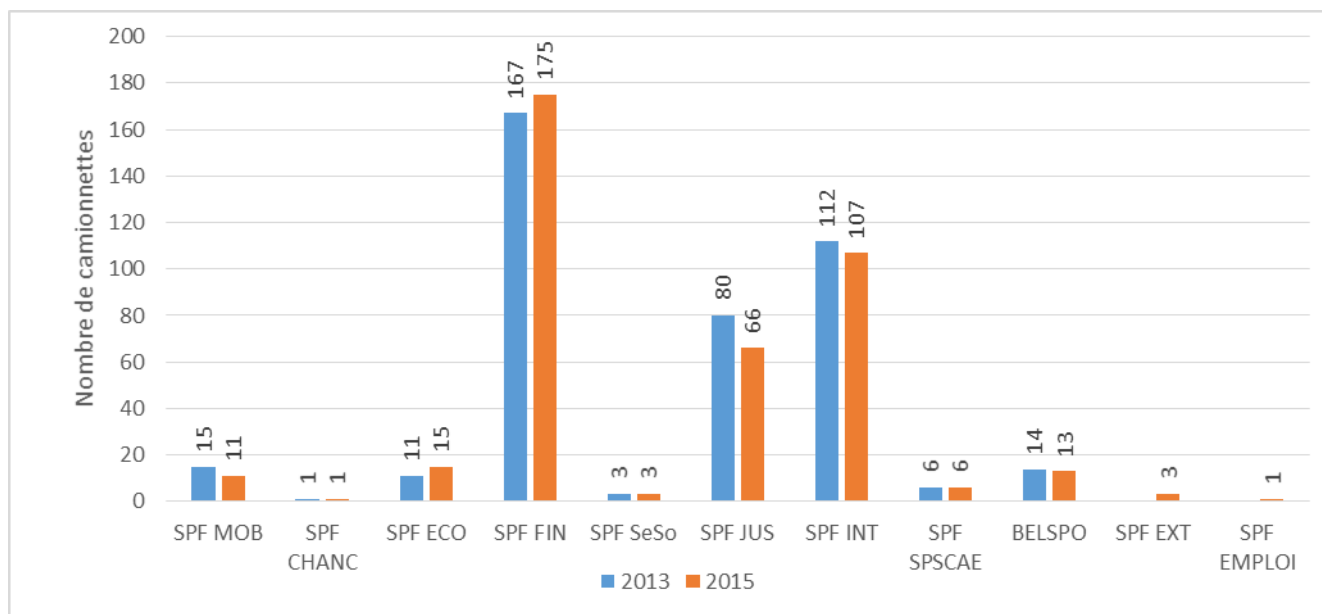


Le graphique laisse apparaître :

- que la majorité des camionnettes (44 %) appartiennent au SPF FIN
- suivi du SPF INT (27 %),
- et en troisième position, du SPF JUS (16 %)

<sup>19</sup> Une camionnette est utilisée par BELSPO et les autres camionnettes sont utilisées par les établissements scientifiques (1x Archives, 2 x IRPA, 2 x MRAC, 1 x ORB, 2 x IASB, 2 x MRAH et 2 x IRM)

Évolution du nombre de camionnettes par SPF et SPP :



Camionnettes en leasing<sup>20</sup> et achetées :

Seul le SPF Chancellerie possède 1 camionnette en leasing.

<sup>20</sup> Le nombre de véhicules en leasing a été déduit d'un autre paramètre du rapport. Pour une série d'institutions disposant d'un grand parc automobile, on n'a pas pu clairement établir si cet autre paramètre avait été systématiquement complété. Cette information doit donc être traitée avec précaution.



## 2b. Technologie/type de carburant<sup>21</sup>

<b>TECHNOLOGIE/TYPE DE CARBURANT</b>	<b>Total 2015</b>	<b>Part 2015</b>	<b>Total 2013</b>	<b>Part 2013</b>
Moteur à combustion (essence)	21	5,24%	17	4,16%
Moteur à combustion (diesel)	377	94,01%	386	94,38%
Moteur électrique	1	0,25%	1	0,24%
Moteur à combustion (CNG + essence)	1	0,25%	-	-
Blanco	1	0,25%	5	1,22

Les données reprises dans le tableau montrent que pour l'année 2015 :

- Le moteur à combustion (99,50 %) a été la technologie la plus fréquente (94,01 % voitures diesel + 5,2 % voitures à essence + 0,25 % voitures CNG);
- La part des camionnettes équipée d'une "technologie alternative" (batterie) s'élève à 0,25 %
- Le pourcentage des données manquantes s'élève à 0,25 %.

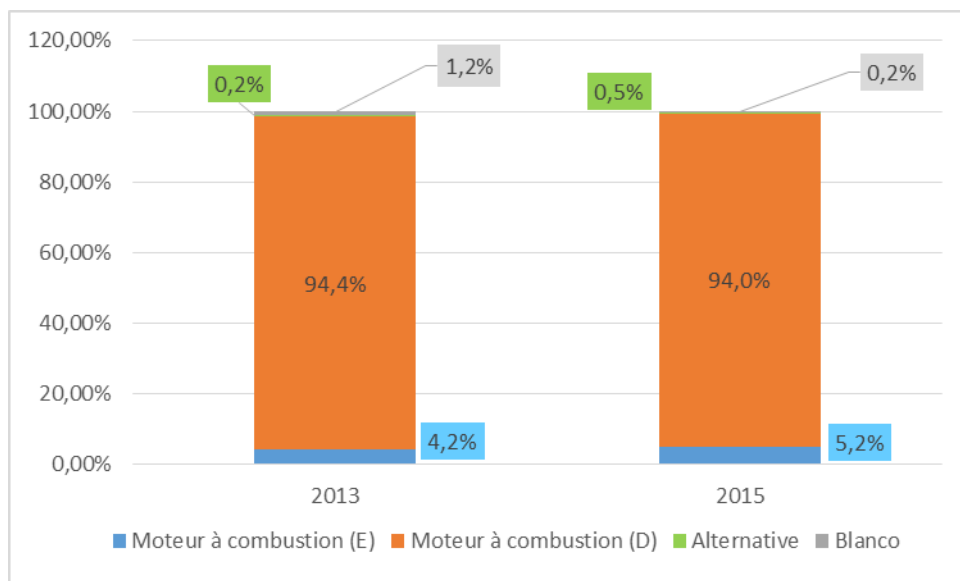
Dans la suite du texte, nous utiliserons les termes **carburants et propulsions 4alternatifs'** pour le groupe des technologies suivantes qui ne peuvent pas être classées sous combustion diesel et combustion essence. En d'autres termes, la combustion (CNG), les véhicules électriques, ...

---

<sup>21</sup> Données relatives à 99,8 % des camionnettes



Évolution technologie/type de carburant :



Les données du tableau indiquent qu'en 2015 :

- la part des données manquantes (blanco) a diminué de 1 %
- la part des camionnettes équipées de la technologie de combustion à base de diesel reste prédominante (94 %)
- la part des camionnettes 'alternatives' a doublé mais reste faible (0,5 %)



Nombre de camionnettes par technologie/type de carburant par SPF et SPP :

Technologie/Type de carburant	SPF MOB	SPF CHANC	SPF INT	SPF EXT	SPF EMPLOI	SPF JUS	SPF SCAE	SPF SeSo	SPF FiN	BELSP0	SPF ECO
Moteur à combustion (essence)			4	1		5			10	1	
Moteur à combustion (diesel)	11	1	102	2	1	61	5	3	165	12	14
Moteur à combustion (CNG & essence)							1				
Moteur électrique											1
Blanco			1								
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>107</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>66</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>175</b>	<b>13</b>	<b>15</b>

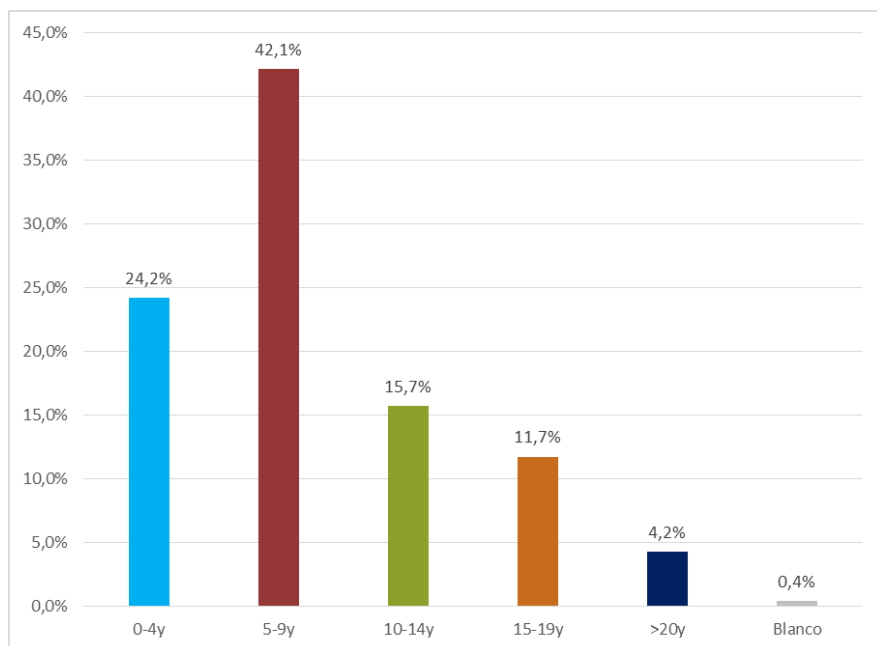
Évolution du nombre des camionnettes 'alternatives' :

En 2013, on a rapporté 1 camionnette 'alternative' (électrique) et cette camionnette fait toujours partie du parc automobile.

En 2015, 1 camionnette fonctionnait avec un système de combustion CNG.

Le parc automobile des camionnettes compte désormais deux véhicules 'alternatifs'. Sur une part de 0,2 % de camionnettes "alternatives" en 2013, en 2015, on est passé à une part de 0,5 %.

## 2c. Vétusté du parc<sup>22</sup>

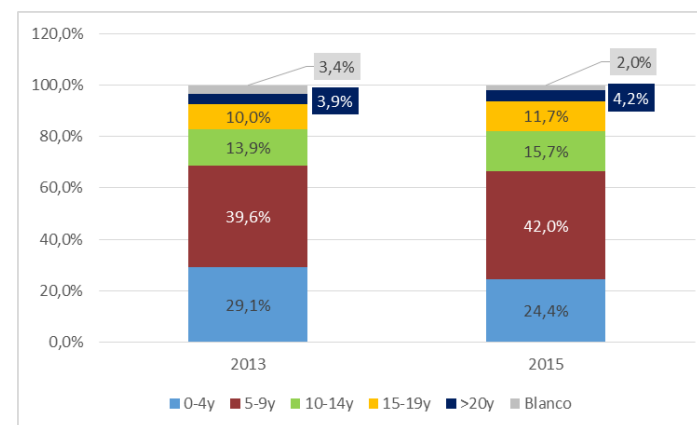


La répartition des camionnettes en groupes d'âge a fourni les résultats suivants :

- 24 % (97 véhicules) ont moins de 5 ans
- 42 % (169 véhicules) ont entre 5 et 9 ans
- 16 % (63 véhicules) ont entre 10 et 14 ans
- 12 % (47 véhicules) ont entre 15 et 19 ans
- 4% (17 véhicules) ont plus de 20 ans
- Pour 8 camionnettes il n'a avait pas d'année d'acquisition

## Evolution<sup>23</sup> de la vétusté du parc :

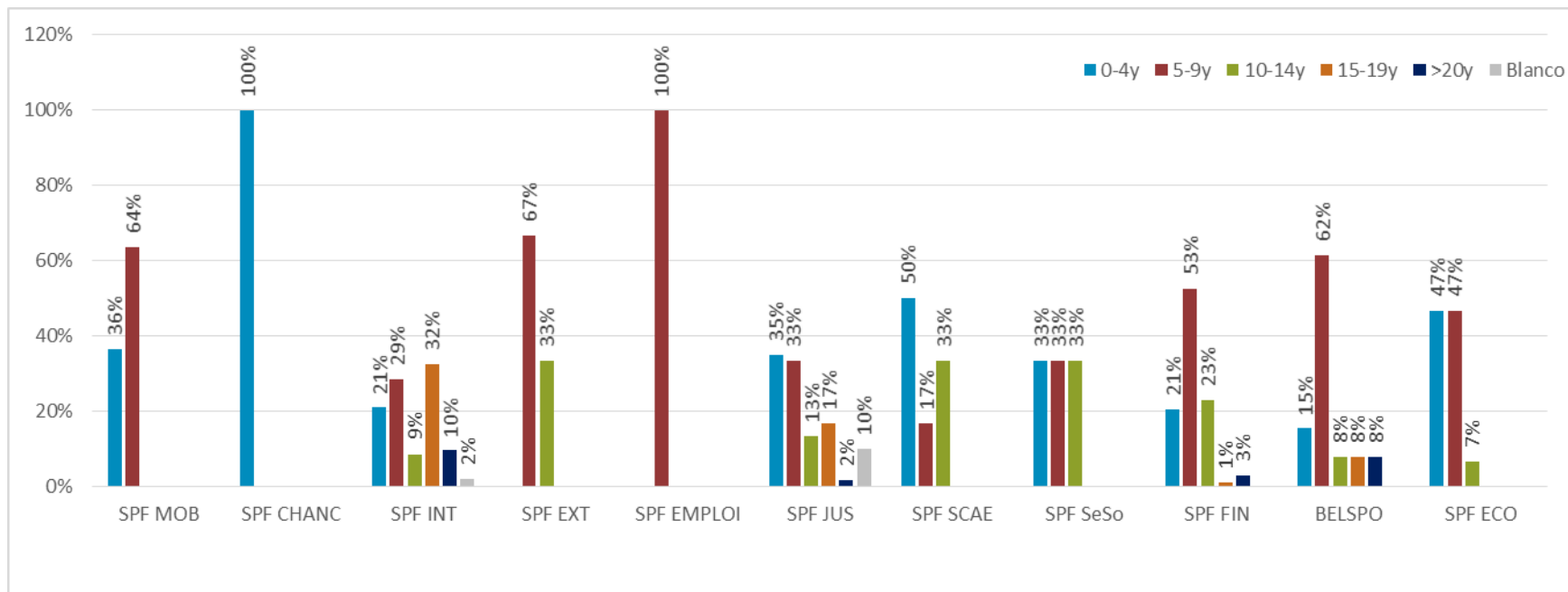
La tranche d'âge 0-4 ans diminue en faveur des autres tranches d'âges.



<sup>22</sup> Nous avons reçu les données de 393 camionnettes (98 %)

<sup>23</sup> Voir aussi note de bas de page 10

Vétusté des véhicules par SPF et SPP :



On peut déduire de ce graphique :

- que le parc automobile du SPF Chancellerie est le seul à avoir moins de 5 ans. Il ne s'agit ici qu'une camionnette en leasing ;
- pour la majorité des institutions, le pic le plus élevé se situe dans le premier groupe d'âge (0-4 ans) ou le deuxième (5-9 ans), sauf pour le SPF Intérieur où le pic le plus élevé se situe dans le groupe de durée de vie de 15 à 19 ans ;
- 4 institutions (SPF INT, SPF JUS, SPF FIN et BELSPO) possèdent des camionnettes de plus de 20 ans.

**Nombre de nouvelles camionnettes (leasing et achat) en 2014 et 2015 :**

		SPF CHANC	SPF INT	SPF JUS	SPF SCAE	SPF SeSo	SPF FIN	SPF ECO	Total
<b>2015</b>	<b>Nombre total de nouvelles camionnettes</b>	1	2	9	1	-	7	4	<b>24</b>
	<b>Nombre 'Alternative'</b>	0	0	0	1	-	0	0	<b>1</b>
	<b>Part 'Alternative'</b>	0%	0%	0%	100%	-	0%	0%	
<b>2014</b>	<b>Nombre total de nouvelles camionnettes</b>	-	1	3	-	1	10	-	<b>15</b>
	<b>Nombre 'Alternative'</b>	-	0	0	-	0	0	-	<b>0</b>
	<b>Part 'Alternative'</b>	-	0%	0%	-	0%	0%	-	

Il ressort des données du tableau

- qu'en 2014, 15 nouvelles camionnettes ont été achetées ;
- qu'en 2015, 24 nouvelles camionnettes ont été achetées dont une avec une technologie CNG





## 2d. Marque

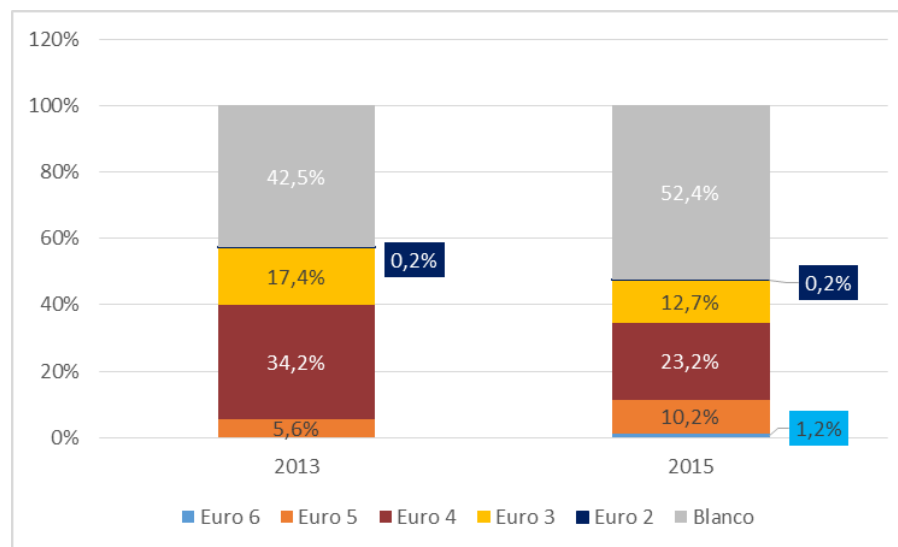
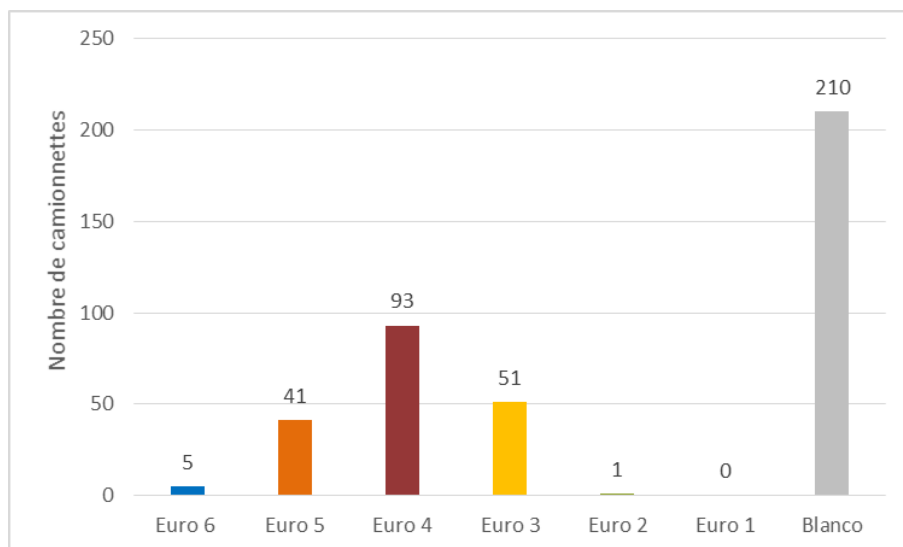
MARQUE CAMIONNETTE	NOMBRE 2015	PART 2015
Citroën	9	2,2%
Fiat	17	4,2%
Ford	13	3,2%
Iveco	1	0,2%
Mazda	1	0,2%
Mercedes	24	6,0%
Mitsubishi	2	0,5%
Nissan	2	0,5%
Opel	120	29,9%
Peugeot	93	23,1%
Piaggio	1	0,2%
Renault	14	3,5%
Volkswagen	104	26,1%
Blanco	0	

Opel est la marque la plus répandue (30 %) parmi les camionnettes. Elle est suivie par Volkswagen (26 %) et par Peugeot (19 %).

Vous trouverez ci-dessous l'énumération des marques des camionnettes "alternatives" :

Technologie/type de carburant alternative	Marque	Modèle	Nombre
Moteur électrique	Piaggio	gg	1
Moteur à combustion (CNG & essence)	Volkswagen	Caddy	1

## 2e. Euronorme<sup>24</sup>



Le premier graphique illustre la répartition des camionnettes sur la base de l'Euronorme :

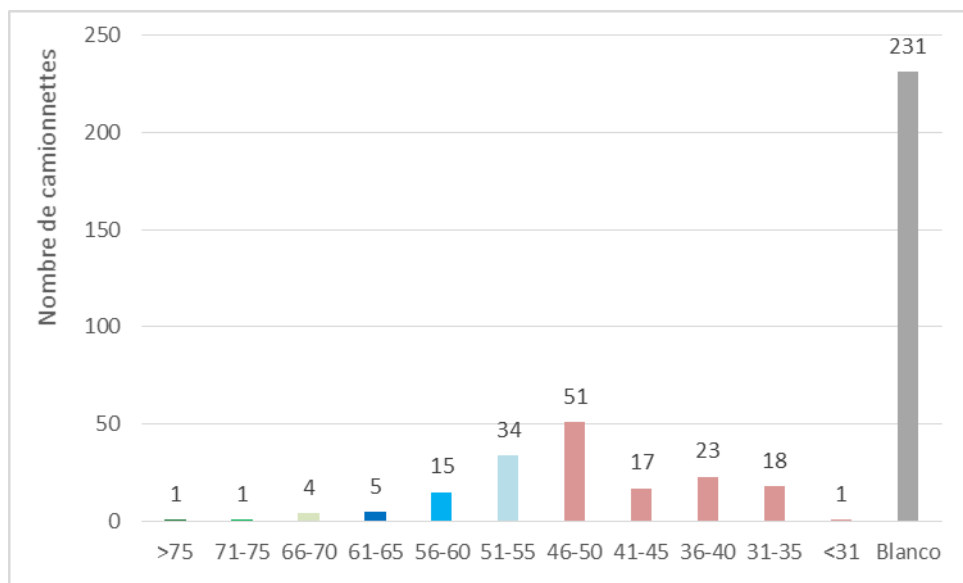
- Pour plus de la ½ (52%) des données, nous ne disposons pas de données ou elles n'ont pas été complétées de manière uniformisée
- 5 (1,25 %) camionnettes : Euronorme 6
- 41 (10 %) camionnettes : Euronorme 5
- 93 (23 %) camionnettes : Euronorme 4
- 51 (13 %) camionnettes : Euronorme 3
- 1 (0,25%) camionnette : Euronorme 2

Le deuxième graphique illustre l'évolution de ces données.

La part des données manquantes (blanco) a augmenté de 10 % par rapport à 2013. L'Euronorme 6 a fait son entrée en 2015

<sup>24</sup> Nous avons reçu les données de 191 camionnettes sur 402 (48 %). Les données manquantes se situent surtout au niveau des services dont le parc automobile compte une part importante de camionnettes (SPF INT, SPF JUS et SPF FIN).

## 2f. Ecoscore<sup>25</sup>



Ce graphique nous apprend que :

- Pour plus de la ½ (57 %) des données, nous ne disposons pas de données ou elles n'ont pas été complétées de manière uniformisée
- 1,5 % des véhicules ont un Ecoscore supérieur à 66
- 13 % des véhicules ont un Ecoscore entre 51 et 65
- 27 % ont un Ecoscore inférieur ou égal à 50

La camionnette avec un Ecoscore > 75 est un véhicule électrique et la camionnette avec un Ecoscore entre 71 et 74 est un véhicule CNG.

<sup>25</sup> Nous avons reçu les données de 170 camionnettes sur 401 (42%).

### 3. CAMIONS

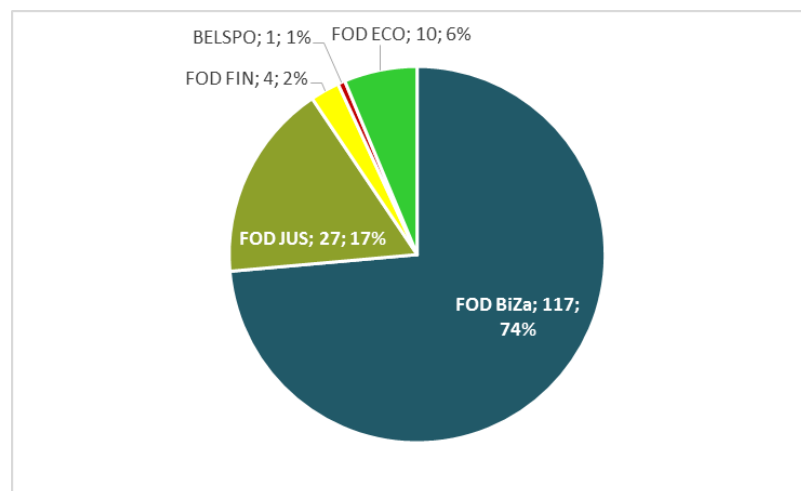
#### 3a. Nombre de camions

Cinq institutions participantes disposent de camions. En 2015, nous avons dénombré un total 159 camions.

La répartition par institution fédérale est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous.

En 2013, les données du SPF Justice étaient incomplètes. En 2015, les données manquantes de SPF JUS ont été complétées.

	TOTAL 2015	PART 2015
SPF ECO	10	6,3%
SPF FIN	4	2,5%
SPF JUS	27	17,0%
SPF INT	117	73,6%
BELSP0 <sup>26</sup>	1	0,6%
<b>TOTAL</b>	159	

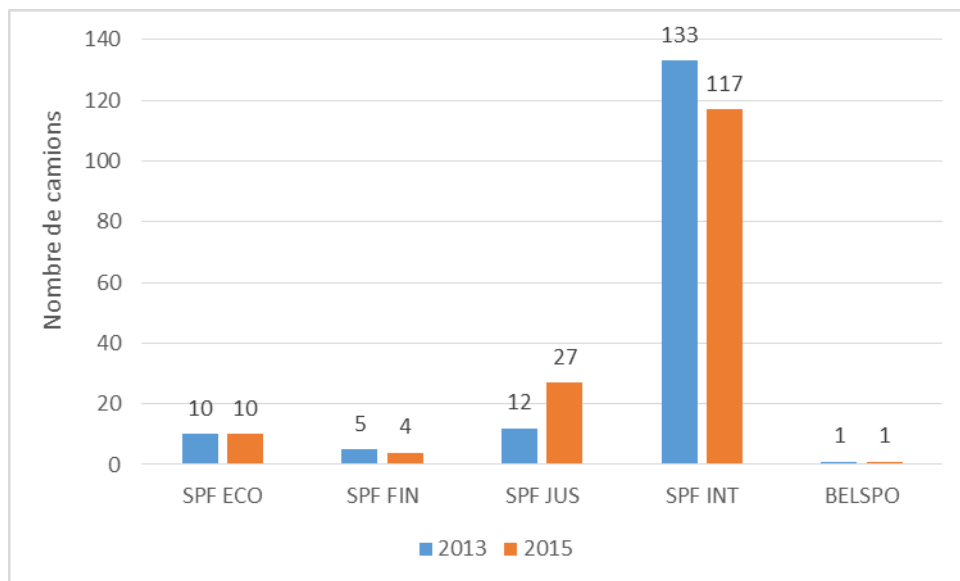


Le graphique laisse apparaître :

- que la majeure partie des camions (74%) appartiennent au parc automobile du SPF Intérieur (Service de la protection civile)
- suivi du SPF JUS (Direction générale des établissements pénitentiaires) : 17 %

<sup>26</sup> Le camion appartient à l'institution scientifique des Archives

Évolution du nombre de camions par SPF et SPP :

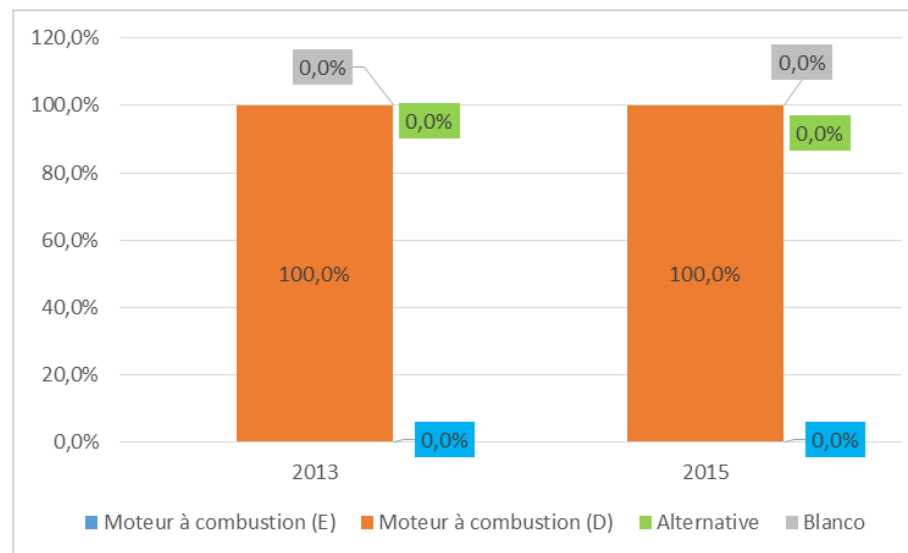


En 2013, les données du SPF JUS étaient incomplètes, ce qui explique la l'augmentation pour ce service.

**3b. Technologie/type de carburant**

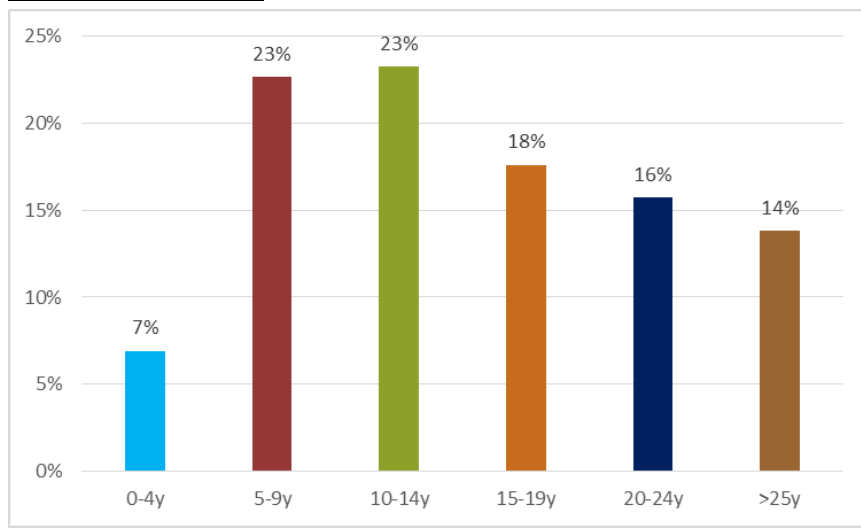
Tous les camions sont à combustion et utilisent soit du diesel soit de l'essence. Tout comme en 2013.

Le parc automobile fédéral ne compte pas encore de camions qui utilisent des sources d'énergie alternatives.





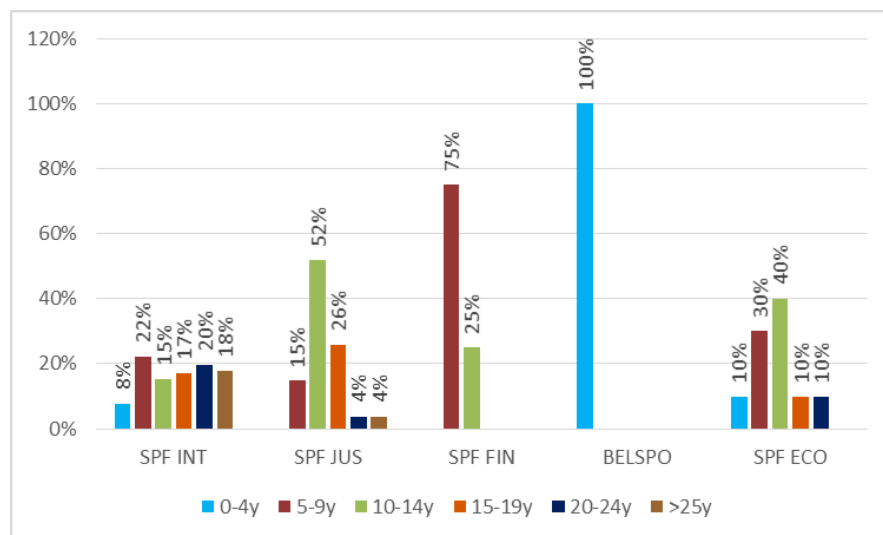
### 3c. Vétusté du parc



La répartition des camions en groupes d'âge a fourni les résultats suivants :

- 7 % (11 camions) ont moins de 5 ans
- 23 % (36 camions) ont entre 5 et 9 ans
- 23 % (37 camions) ont entre 10 et 14 ans
- 18 % (28 camions) ont entre 15 et 19 ans
- 30% (47 camions) ont plus de 20 ans

### Vétusté des camions par SPF et SPP :

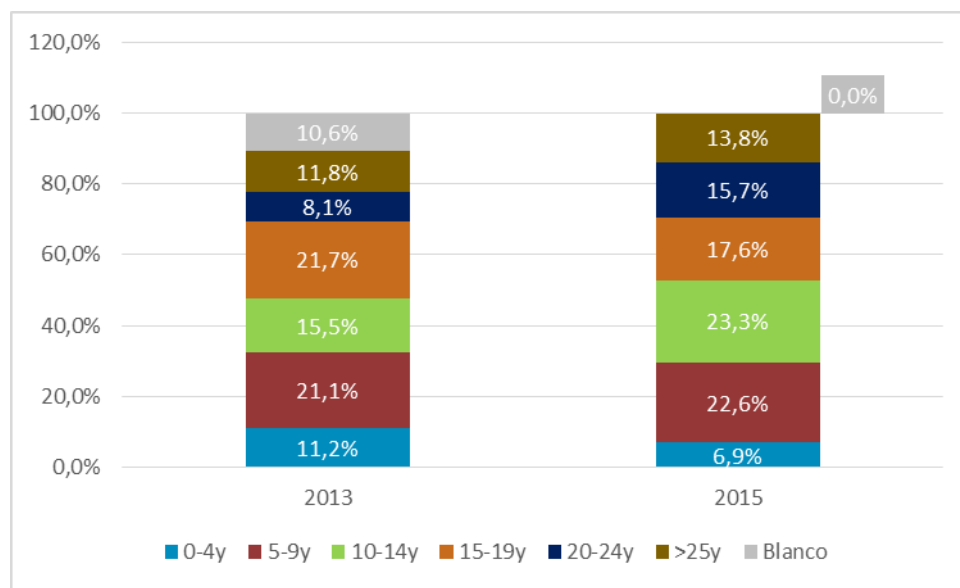


Nombre de nouveaux camions achetés en 2014 et 2015 :

	SPF INT	SPF JUS	SPF FIN	BELSP0	SPF ECO
<b>2015</b>	<b>1</b>	-	-	-	-
<b>2014</b>	-	-	-	-	-

Un seul camion a été acheté en 2015 par le SPF Affaires Intérieures

Évolution de la vétusté du parc des camions :



En 2015, une année d'achat a été attribuée à tous les camions (il n'y a plus de données manquantes).

On remarque également un glissement des camions récents vers les deuxième et troisième groupes d'âge.



### 3d. Marque des camions

MARQUE CAMION	NOMBRE 2015	PART 2015
Daf	6	3,8%
Ford	1	0,6%
Iveco	7	4,4%
MAN	16	10,1%
Mercedes	81	50,9%
Nissan	12	7,5%
Renault	24	15,1%
Steyr	7	4,4%
Volkswagen	3	1,9%
Volvo	2	1,3%
Blanco	0	

Le top 3 correspond aux résultats de 2013. Mercedes a encore augmenté sa part (de 45 % en 2013 à 51% en 2015). La part de Renault a diminué (de 19 % en 2013 à 16 % en 2015). La part de MAN reste statu quo par rapport à l'année 2013.





## 4. MINIBUS

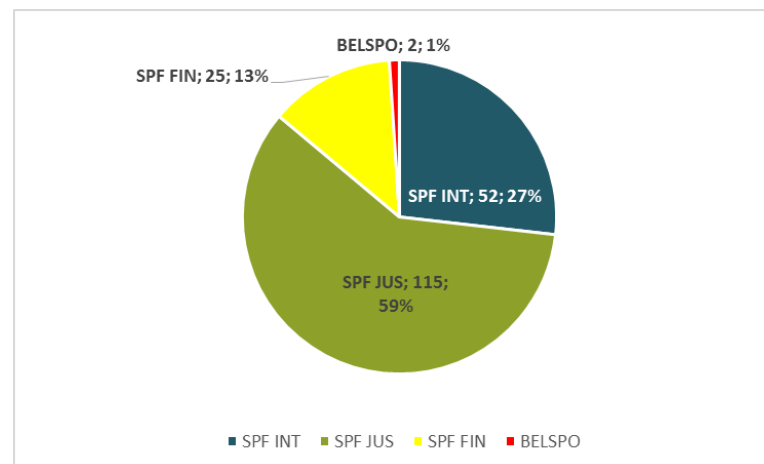
### 4a. Nombre de minibus

Quatre institutions participantes disposent de minibus. En 2015, nous avons dénombré un total de 194 minibus. La répartition par institution fédérale est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous.

	TOTAL 2015	PART 2015
<b>SPF FIN</b>	25	13 %
<b>SPF JUS<sup>27</sup></b>	115	59 %
<b>SPF INT</b>	52	27 %
<b>BELSP0<sup>28</sup></b>	2	1 %
<b>TOTAL</b>	194	

Le graphique laisse apparaître :

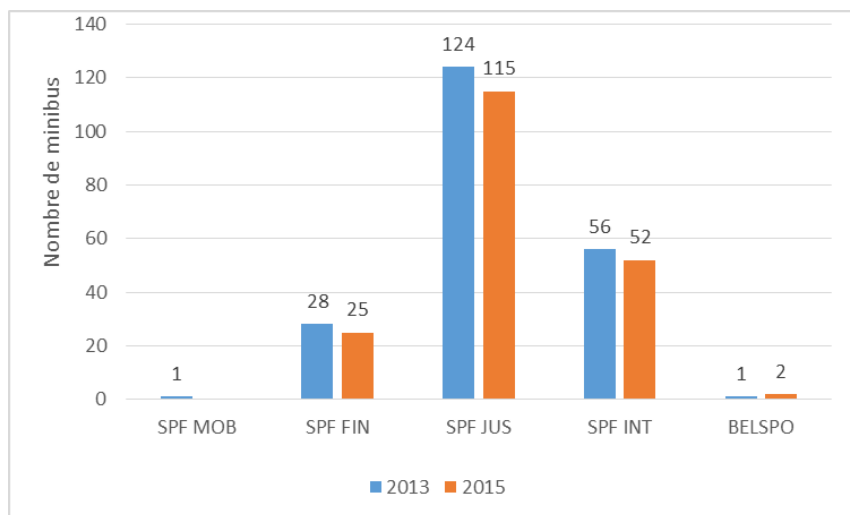
- que la majorité des minibus (59 %) appartiennent au SPF JUS
- suivi du SPF INT (27 %)
- et du SPF FIN en troisième position (13 %)



<sup>27</sup> Les véhicules cellulaires du SPF JUS ont été classés dans la catégorie des 'minibus'

<sup>28</sup> Les deux minibus appartiennent aux établissements scientifiques fédéraux IRScB et IRM

Évolution du nombre de minibus :



**4b. Technologie/type de carburant**

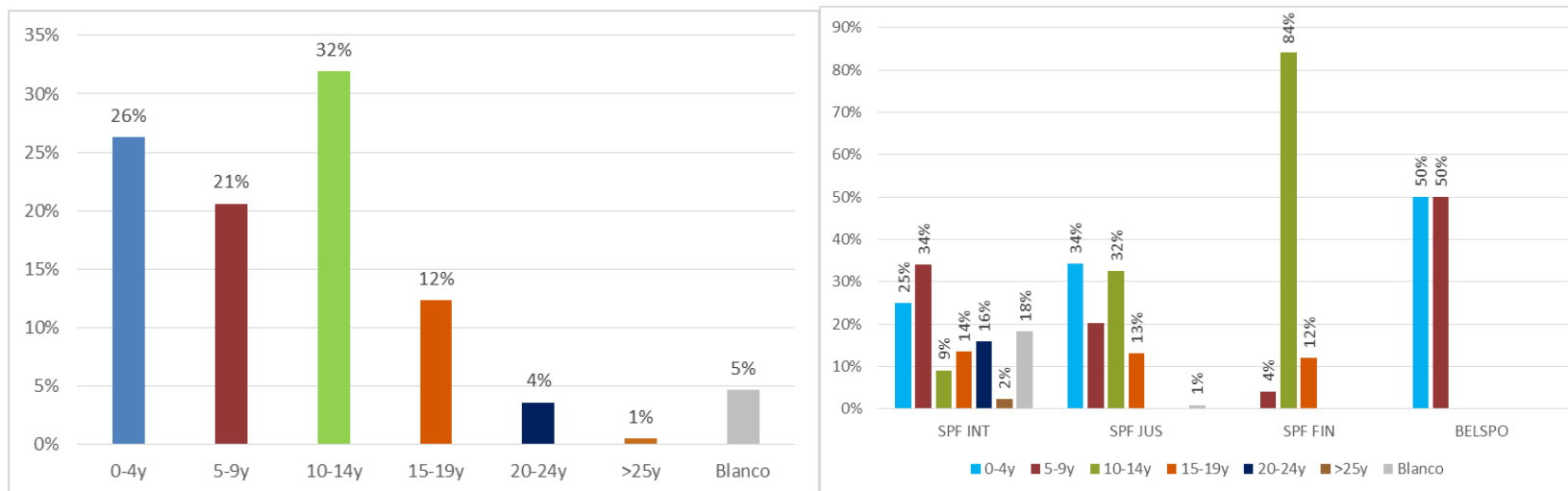
À l'exception d'un seul minibus, tous les minibus ont un moteur à combustion diesel.

TECHNOLOGIE/TYPE DE CARBURANT	NOMBRE 2015	PART 2015
Moteur à combustion (Essence)	1	0,5 %
Moteur à combustion (Diesel)	193	99,5 %

Aperçu par institution fédérale :

TECHNOLOGIE/TYPE DE CARBURANT	SPF FIN	SPF JUS	SPF INT	BELSPO
Moteur à combustion (Essence)			1	
Moteur à combustion (Diesel)	25	115	51	2

#### 4c. Vétusté des minibus<sup>29</sup>



Nombre de nouveaux minibus achetés en 2014 et 2015 : aucun

#### 4d. Marque des minibus

MARQUE MINIBUS	NOMBRE 2015	PART 2015
Fiat	1	1%
Ford	5	3%
Mercedes	77	40%
Opel	18	9%
Peugeot	23	12%
Renault	10	5%
Volkswagen	60	31%

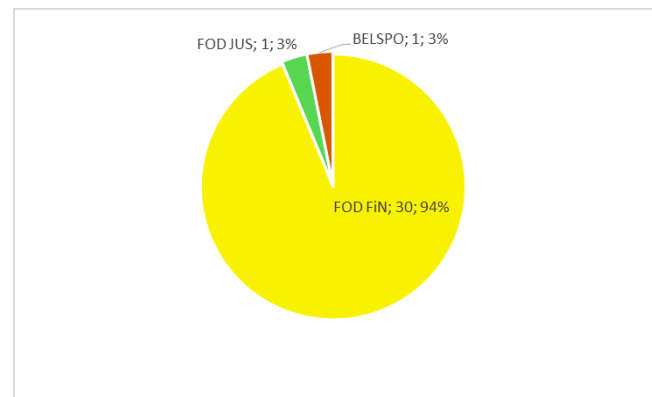
<sup>29</sup> Nous avons reçu les données de 185 minibus sur 194 (95 %)

## 5. MOTOS

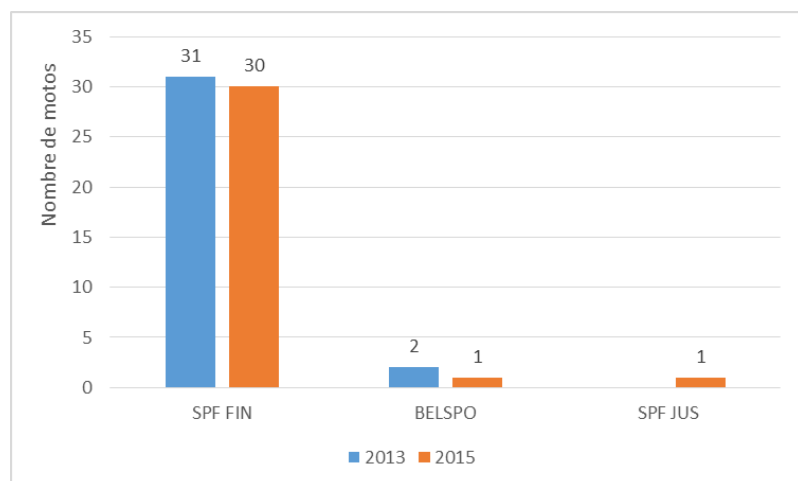
### 5a. Nombre de motos

Trois institutions fédérales participantes (SPF Finances, BELSPO et SPF Justice) disposent de motos.  
En 2015, nous avons dénombré un total de 32 motos.

	TOTAL 2015	PART 2015
<b>SPF FIN</b>	30	94%
<b>BELSPO<sup>30</sup></b>	1	3%
<b>SPF JUS</b>	1	3%
<b>TOTAL</b>	32	



### Évolution du nombre de motos :

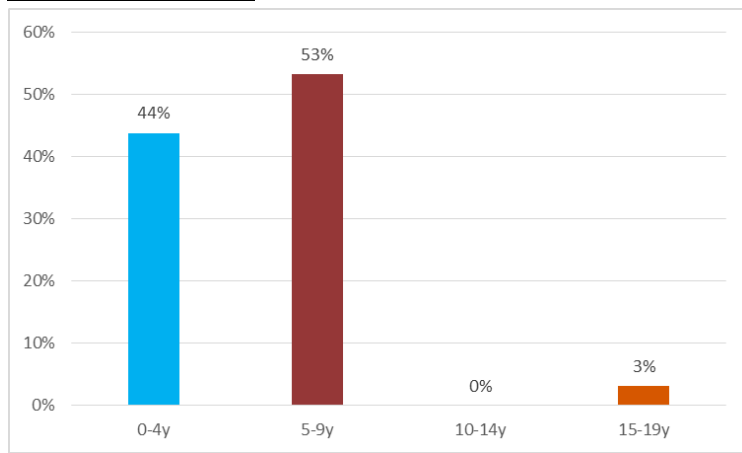


<sup>30</sup> La moto appartient à l'établissement scientifique MRAC

### **5b. Technologie/type de carburant**

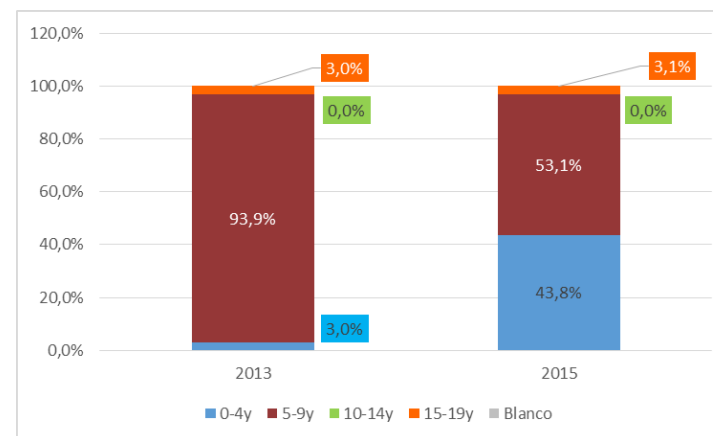
La technologie de propulsion des motos au sein du parc fédéral est la combustion à essence.

### **5c Vétusté du parc**



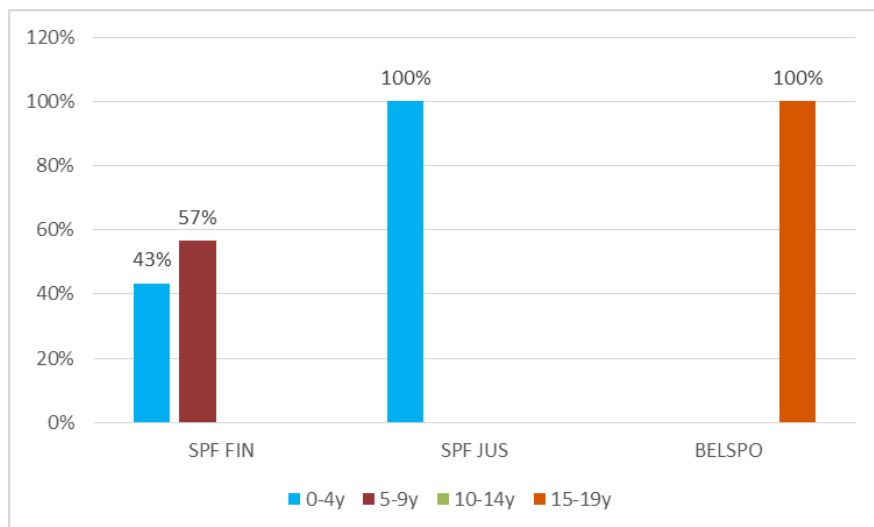
### **Évolution du parc motos**

Le rajeunissement du parc des motos observé en 2015 est dû à l'acquisition de 14 nouvelles motos en 2015.





**Vétusté du parc des motos par SPF et SPP :**



Nombre de nouvelles motos achetées en 2014 et 2015 :

	SPF FIN	SPF JUS	BELSPO
<b>2015</b>	13	1	-
<b>2014</b>	-	-	-

**5d. Marque des motos**

MARQUE MOTO	NOMBRE 2015	PART 2015	NOMBRE 2013
BMW	14	43,75%	13
KTM	1	3,13%	-
Suzuki	16	50,00%	18
Vespa	1	3,13%	2



## 6. AUTRES VÉHICULES

### 6a. Nombre d'autres véhicules

Trois des institutions participantes disposent d'autres véhicules. Par autres véhicules, il convient d'entendre notamment des tracteurs, des échelles télescopiques, des camions-citernes, des chariots élévateurs à fourches, des grues, des remorques, des balayeuses de rue, ...

En 2015, nous avons dénombré un total de 175 autres véhicules.

	<b>TOTAL 2015</b>	<b>PART 2015</b>	<b>TOTAL 2013</b>
<b>BELSP0<sup>31</sup></b>	1	0,6%	1
<b>SPF INT<sup>32</sup></b>	164	93,8%	16
<b>SPF JUS</b>	10	5,8%	<i>Pas de données</i>
<b>TOTAL</b>	<u>175</u>		<u>162</u>

#### Achat de nouveaux 'autres' véhicules :

En 2014, le SPF Intérieur a acheté huit autres véhicules et en 2015, il en a acheté un.

---

<sup>31</sup> Il s'agit d'un véhicule de l'établissement scientifique IRScB

<sup>32</sup> Il s'agit de véhicules utilisés par le Service Sécurité civile





## ADDENDUM

### Abréviations et définitions :

- **Hybride PHEV** : Hybride *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*
  
- **Euronorme** : La **norme d'émission européenne** est la norme d'émission pour les véhicules applicable au sein de l'Union européenne. La norme d'émission est toujours plus stricte : les véhicules peuvent émettre des quantités toujours plus réduites de substances toxiques dans l'environnement.  
« Un véhicule commercialisé doit satisfaire à certaines conditions. Ainsi, l'Europe impose certaines limites à l'émission de NOx, de CO, d'hydrocarbures et de particules fines (suie). Ces normes sont toujours plus strictes et sont toujours relevées. Depuis 2011, les voitures doivent respecter l'Euronorme 5 qui est plus contraignante que l'Euronorme 4 précédente. Toutefois, cette Euronorme ne fournit pas une image complète de la manière dont votre véhicule respecte l'environnement. L'émission de CO<sub>2</sub> n'est pas prise en considération. Il existe également une différence important entre les limites imposées aux véhicules à essence et à ceux au diesel. Un véhicule au diesel satisfaisant à l'Euronorme 4 n'est donc pas aussi respectueux de l'environnement qu'un véhicule à essence respectant l'Euronorme 4. Des différences importantes afférentes à l'émission sont également constatées pour le même type de carburant et la même norme. Un véhicule au diesel avec filtre à particules et respectant l'Euronorme 4 émet, par exemple, plus de 90% de particules fines en moins qu'un véhicule au diesel sans filtre à particules et respectant l'Euronorme 4" (Source : [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be))

