

FACT CHECK

2023 a été une année record pour les voitures de leasing, mais ces voitures rendent-elles vraiment le parc automobile plus écologique ?

Résumé :

Il n'y a jamais eu autant de nouvelles voitures de leasing immatriculées qu'en 2023. C'est une bonne nouvelle, du moins selon les secteurs du leasing et de l'automobile. En effet, de ce côté-là, leur mantra est depuis des années que les voitures louées sont une bonne chose pour le rajeunissement, et donc le verdissement du parc automobile. De même, ils mentionnent qu'elles finiront par verdir le marché de l'occasion.

La réforme mise en œuvre en 2021, notamment en ce qui concerne la déductibilité des voitures de société, visait (en partie) à verdir les voitures de société. En effet, selon le ministre Van Peteghem¹, s'attaquer d'abord aux voitures de société est le levier idéal pour parvenir à un verdissement accéléré du parc automobile belge. "Non seulement les voitures de société roulent en moyenne plus que les voitures particulières mais ce sont surtout ces voitures qui se retrouvent ensuite sur le marché de l'occasion et deviennent ainsi des voitures particulières".

Est-ce vraiment le cas ? VITO/Energyville a cherché (au nom des 3 régions et VMM) à savoir si les voitures de leasing sont effectivement devenues moins polluantes depuis la réforme et si celles-ci se retrouvent sur le marché privé de l'occasion à la fin de leur contrat. Cette étude a été réalisée dans le cadre des indicateurs Ecoscore.

Thèse 1 : le parc de voitures de leasing a verdi ces dernières années

C'est vrai, mais... ce n'est que très récemment que les nouvelles voitures de leasing ont un Ecoscore² plus élevé que les nouvelles voitures privées, ce qui a entraîné une « écologisation » des nouvelles voitures particulières. Au moins jusqu'en 2019, cette affirmation ne s'était pas vérifiée, car les voitures de leasing à moteur diesel dominaient. Leur meilleure performance à partir de 2020 est principalement due à une part de plus en plus importante de véhicules électriques et hybrides rechargeables. L'écologisation récente des règles de déductibilité ne manque donc pas son but et cet effet ne devrait que s'accroître. Il y a toutefois un inconvénient : le poids moyen de ces véhicules électriques et hybrides rechargeables est beaucoup plus élevé que celui de leurs homologues conventionnels. En conséquence, le poids moyen des nouvelles voitures de leasing a augmenté de plus de 15 % au cours des quatre dernières années (après des années de stagnation). L'augmentation du poids est principalement due aux batteries lourdes et de grande taille dont les voitures électriques et hybrides rechargeables sont aujourd'hui équipées. La production de ces voitures lourdes (batteries comprises) a également un impact sur l'environnement et les voitures plus lourdes nuisent également à la sécurité routière.

Thèse 2 : les voitures de leasing sont principalement des voitures qui se retrouvent ensuite sur le marché de l'occasion et deviennent des voitures particulières.

Ce n'est pas vrai. Après seulement cinq ans, la moitié du parc de voitures de leasing a disparu du parc belge (et est donc exportée, ou détruite, ou ...). Après 8 ans, cette proportion atteint même les trois quarts. Chaque année, il y a encore plus de voitures d'occasion importées de l'étranger que de voitures

¹ <https://www.tijd.be/netto/analyse/mobiliteit/wat-als-uw-nieuwe-leasewagen-een-elektrische-is/10349543.html>

² www.ecoscore.be

de leasing qui trouvent une seconde vie en Belgique. Il n'y a donc pas de verdissement durable du parc automobile belge par le biais des voitures de leasing.

Introduction

La Belgique dispose d'un parc de voitures particulières très jeune par rapport aux autres pays européens. À la fin de l'année 2022, seulement trois États membres devançaient la Belgique, en ce qui concerne la part des jeunes voitures dans le parc.³

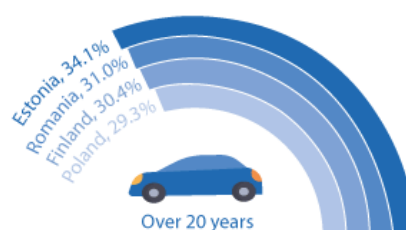
AGE OF PASSENGER CARS, 2022

(i.e. on 31 December 2022)

EU Member States with the highest shares of passenger cars younger than 2 years (% of total passenger cars)



EU Member States with the highest shares of passenger cars older than 20 years (% of total passenger cars)



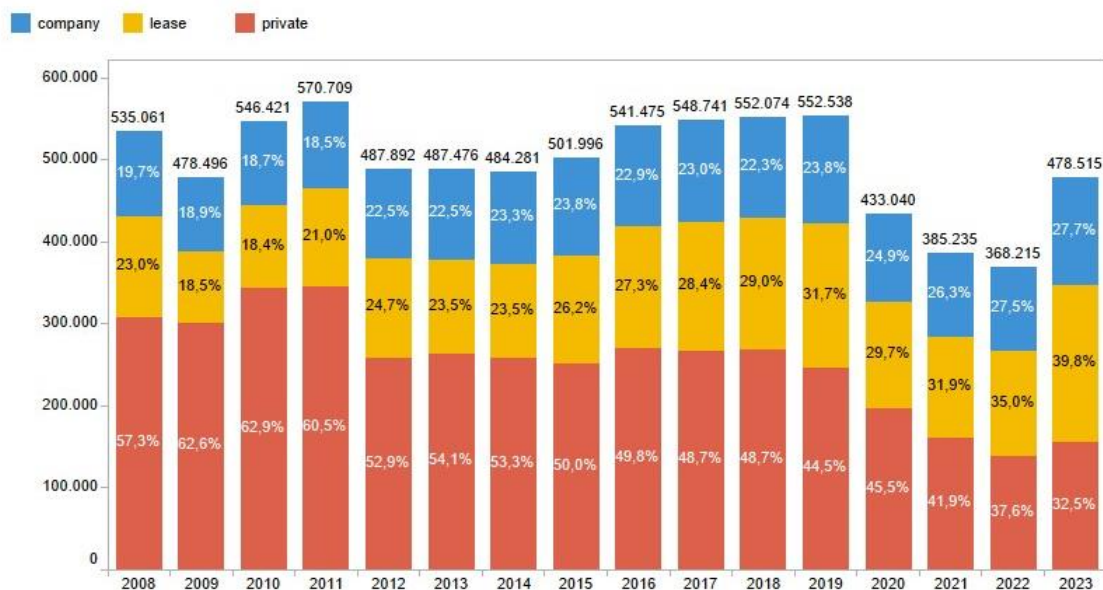
eurostat 

Il n'en sera pas autrement à la fin de 2023, d'autant plus que nous avons presque retrouvé les chiffres des années précédant la pandémie après plusieurs années de déclin. Un peu moins de 480 000 nouvelles voitures ont été ajoutées au parc automobile l'année dernière. À titre de comparaison, ce chiffre était inférieur à 370 000 un an plus tôt. Cette forte augmentation est notamment due à une hausse sans précédent de la proportion (et du nombre) de nouvelles voitures de leasing:⁴

- En effet, en 2023, 4 voitures neuves sur 10 sont des leasings, soit la proportion la plus élevée jamais enregistrée.
- En chiffres absolus également, 2023 a été une année record : avec un peu plus de 190 000 nouvelles voitures de leasing, elle a même pulvérisé le précédent record établi en 2019 (un peu plus de 175 000).
- Pour la première fois, il a été immatriculé plus de nouvelles voitures de leasing que de voitures privées (155 000).

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU

⁴ Les voitures en leasing sont des voitures mises en circulation par une société de leasing agréée. Les voitures n'appartenant pas à une société de leasing sont des voitures achetées et immatriculées par une entité juridique n'exerçant pas d'activité de leasing. Les voitures privées sont des voitures immatriculées au nom d'une personne physique.



Dans le secteur du leasing et de l'automobile, on répète depuis des années que les voitures en leasing sont une bonne chose pour rajeunir, et donc verduriser, le parc automobile. Mais ils mentionnent également qu'ils veilleront à l'écologisation du marché de l'occasion.

Ainsi, Febiac⁵ affirme que "les véhicules immatriculés émergent naturellement sur le marché de l'occasion quelques années plus tard, ce qui permet aux acheteurs privés d'accéder à des technologies auxquelles ils n'auraient pas accès sur le marché du neuf. L'électrification rapide de notre parc automobile passerait donc par ce levier".

Pour sa part, Renta.be (la fédération des sociétés de leasing)⁶ affirme que "les voitures de leasing passeront sur le marché de l'occasion après trois ans et que les voitures vertes deviendront ainsi plus abordables pour le Belge moyen".

Le ministre des Finances Peter Van Peteghem⁷ justifie également sa réforme des règles de déductibilité pour les voitures de société par le fait que "comme ce fut le cas pour les voitures à carburant fossile, les voitures de société électriques deviendront également une part importante d'un marché de l'occasion de qualité dans quelques années".

Nous examinons ci-dessous si ces deux propositions (écologisation du parc de voitures neuves et répercussion sur le marché de l'occasion) sont vraies.

⁵ <https://gocar.be/nl/autonieuws/elektrisch/bedrijfswagens-spelen-centrale-rol-in-transitie-naar-elektrische-autos>

⁶ <https://www.knack.be/nieuws/auto/hoe-zit-het-met-de-vergroening-van-de-bedrijfswagens/>

⁷ <https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-zorgt-met-vergroening-van-bedrijfswagens-voor-kickstart-richting-fossielvrij>

L'étude

Tout d'abord, nous examinons si les voitures de leasing contribuent à l'écologisation du parc de voitures particulières neuves.

La meilleure façon de savoir si une voiture est plus respectueuse de l'environnement qu'une autre est de regarder son Ecoscore⁸. Il s'agit d'un indicateur environnemental qui tient compte à la fois des émissions de gaz d'échappement et de l'impact environnemental de la production et de la distribution des carburants (raffinage du pétrole brut en essence, production d'électricité, etc.) Plus l'Ecoscore est élevé (entre 0 et 100), plus le véhicule est respectueux de l'environnement. Bientôt, nous y ajouterons la production et le recyclage des voitures (et de leurs batteries).

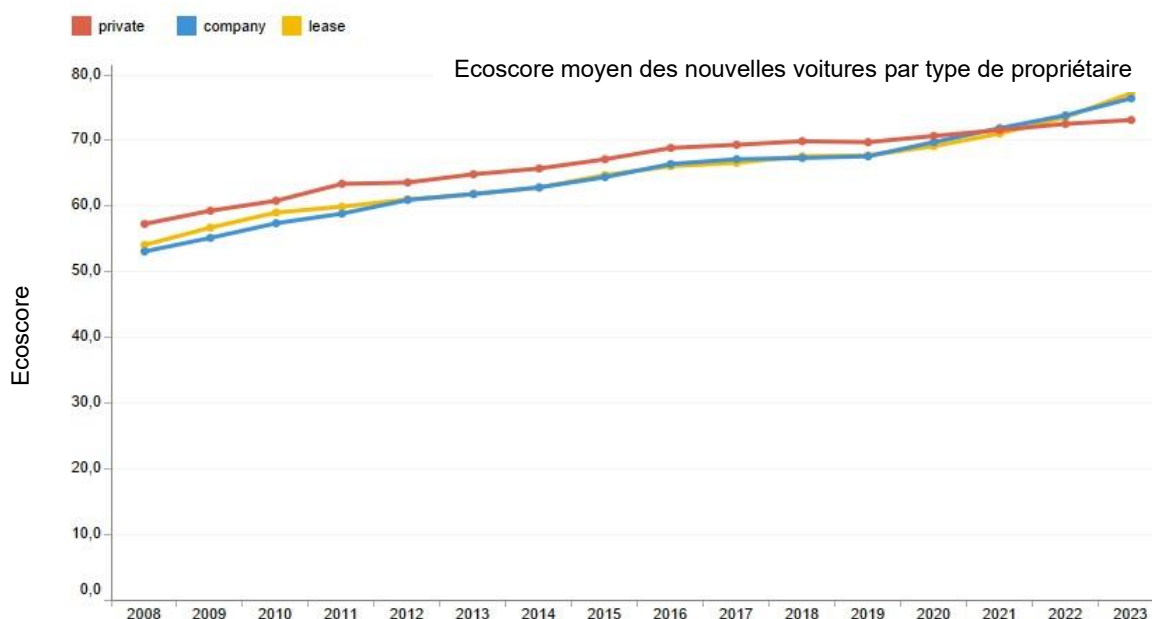
Depuis 2008, VITO/EnergyVille et la VUB (au nom des 3 régions et VMM) attribuent un Ecoscore à chaque voiture immatriculée en Belgique, qu'elle soit neuve ou d'occasion. Cela permet de faire une distinction, par exemple, entre les voitures de leasing et les voitures privées, entre les voitures neuves immatriculées en Flandre et celles immatriculées dans une autre région, de comparer les carburants, etc. Sur le site web, les visiteurs peuvent également consulter eux-mêmes ces statistiques grâce à diverses fonctions de recherche (par région, location ou privé, etc.) dans un outil pratique de présentation des données.



chaque voiture immatriculée en Belgique, qu'elle soit neuve ou d'occasion. Cela permet de faire une distinction, par exemple, entre les voitures de leasing et les voitures privées, entre les voitures neuves immatriculées en Flandre et celles immatriculées dans une autre région, de comparer les carburants, etc. Sur le site web, les visiteurs peuvent également consulter eux-mêmes ces

statistiques grâce à diverses fonctions de recherche (par région, location ou privé, etc.) dans un outil pratique de présentation des données.

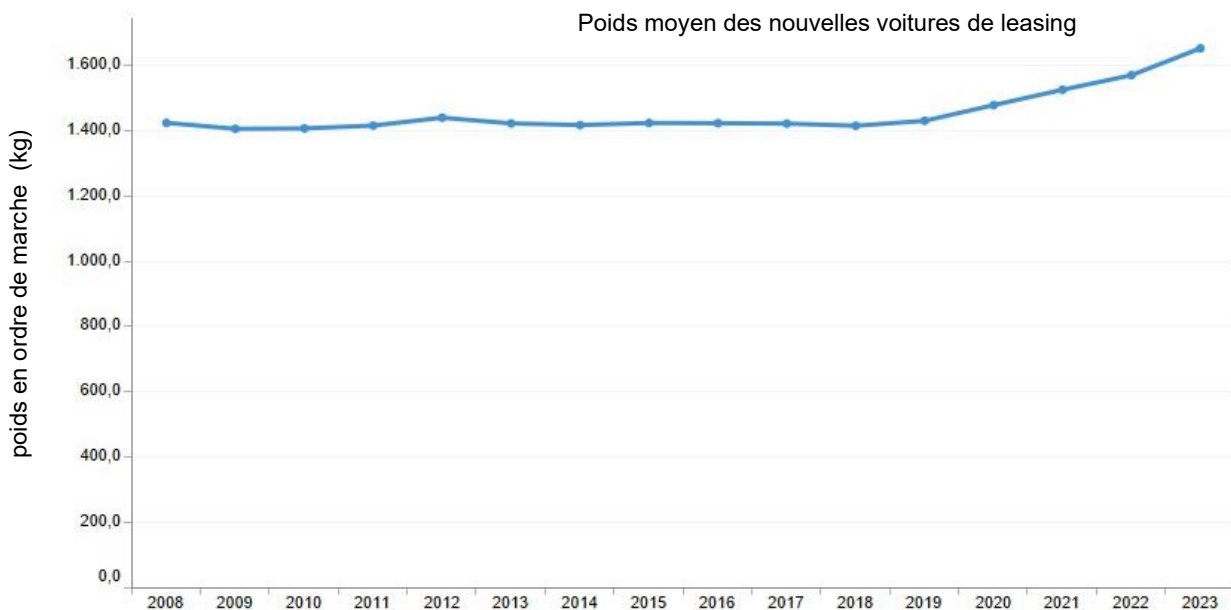
Et, que cela nous révèle-t-il ? De 2008 à 2021, les nouvelles voitures de leasing avaient invariablement un Ecoscore moyen (beaucoup) plus bas que les nouvelles voitures privées. Depuis 2022, la situation a commencé à changer et l'année dernière, pour la première fois, les voitures de leasing ont affiché un Ecoscore moyen le plus élevé (77,2) par rapport aux voitures particulières bien plus bas (73,1). La performance environnementale plus faible jusqu'en 2019 était due à la forte proportion de voitures diesel dans la nouvelle flotte de leasing. En revanche, les bons résultats de ces dernières années s'expliquent par la popularité croissante des véhicules hybrides rechargeables (PHEV) et des véhicules électriques de leasing (EV).



⁸ www.ecoscore.be

La cause de la popularité croissante des VE (PH) n'est pas à chercher bien loin : ces voitures sont fiscalement plus intéressantes depuis plusieurs années en raison (principalement) de leur déductibilité accrue. À la mi-2023, les règles de déductibilité ont été encore renforcées en faveur des voitures électriques. Les effets de ce dernier changement ne commencent que lentement à se faire sentir. En effet, il s'écoule un certain temps entre le moment où vous commandez votre voiture et celui où vous la faites immatriculer. On s'attend à ce que les effets ne deviennent clairement visibles qu'à partir de 2024, ce qui accélérera l'électrification du parc automobile de leasing. Néanmoins, nous avons déjà remarqué une forte augmentation de la part des voitures électriques parmi les nouvelles voitures en leasing en 2023 : de 12,5 % de voitures électriques en leasing en 2022 à 28,2 % en 2023. En comparaison, seulement 5,4 % des voitures privées étaient entièrement électriques en 2023.

Il y a toutefois un inconvénient : le poids moyen de ces véhicules électriques et hybrides rechargeables est beaucoup plus élevé que celui de leurs homologues conventionnels. En conséquence, le poids moyen des nouvelles voitures a augmenté de plus de 15 % au cours des quatre dernières années (après des années de stagnation). Ce poids plus élevé s'explique principalement par les batteries lourdes et de grande taille qui équipent aujourd'hui ces voitures. La production de ces voitures lourdes (batteries comprises) a également un impact sur l'environnement, et les voitures plus lourdes nuisent également à la sécurité routière.



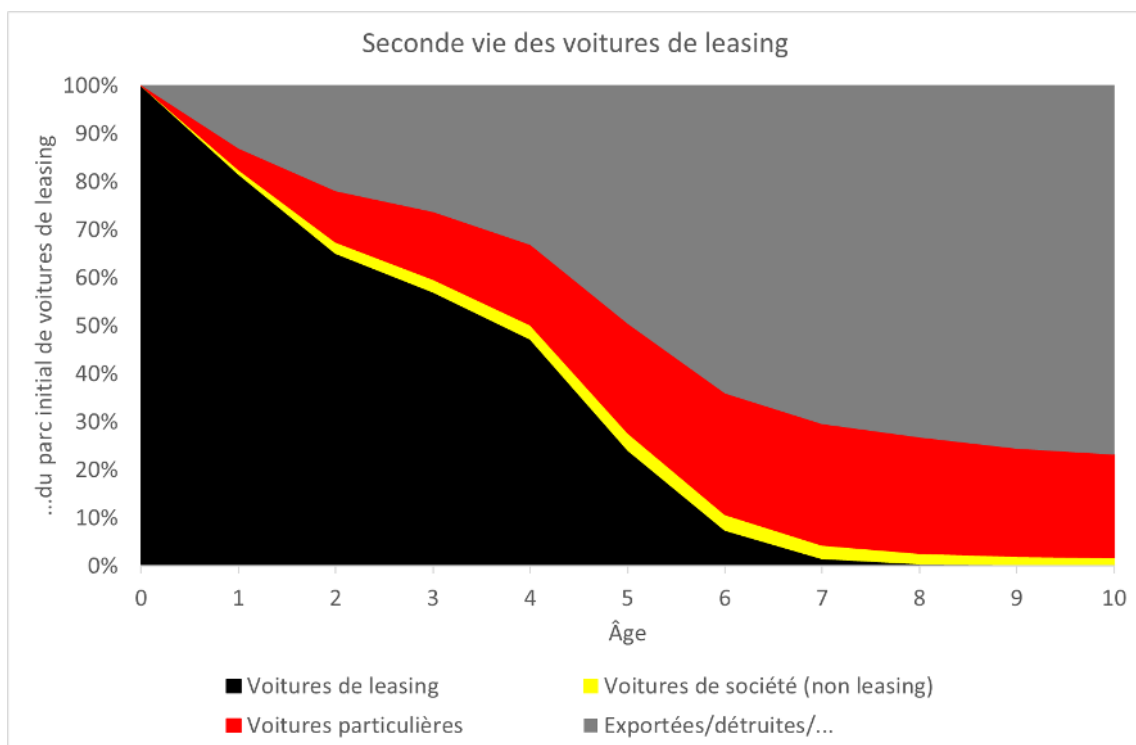
On peut donc conclure que les nouvelles voitures de leasing étaient moins polluantes que les voitures privées en 2023, mais ce n'est que la première année où c'est le cas. L'écologisation des règles de déductibilité ne manque donc pas son but et cet effet ne peut que s'accroître.

La deuxième proposition que nous vérifions est de savoir si les voitures de leasing trouvent leur place dans le parc de véhicules d'occasion et accélèrent ainsi l'écologisation de l'ensemble du parc automobile belge.

Le nombre de voitures d'occasion immatriculées est toujours plus élevé que le nombre de voitures neuves. En 2023, par exemple, un peu plus de 680 000 voitures d'occasion ont été immatriculées,

contre un peu moins de 480 000 voitures neuves. Comme on peut s'y attendre, la majorité des véhicules sont immatriculés en tant que voitures particulières (9 sur 10).

Comme nous conservons des données détaillées sur les voitures en leasing depuis 2013, nous pouvons "suivre" ces voitures tout au long de leur vie active, et plus précisément au cours de leurs différentes immatriculations. Et ce, jusqu'à ce qu'elles soient finalement retirées de la flotte belge, c'est-à-dire qu'elles soient exportées, ou détruites, ou... Une analyse plus poussée de ces données nous a montré qu'après 8 ans, il ne reste plus qu'un quart des voitures de leasing originales dans la flotte belge, et la plupart dans les mains de propriétaires privés. Après 10 ans, il n'en reste plus qu'un cinquième. C'est ce que montre également la figure ci-dessous.



Ce chiffre nous apprend également qu'après 5 ans, la moitié du parc automobile issu du leasing a déjà disparu du parc belge (et donc exporté, ou détruit, ou ...). Après 8 ans, ce chiffre atteint les trois quarts. Il n'y a donc pas de véritable écologisation à long terme du parc automobile belge.

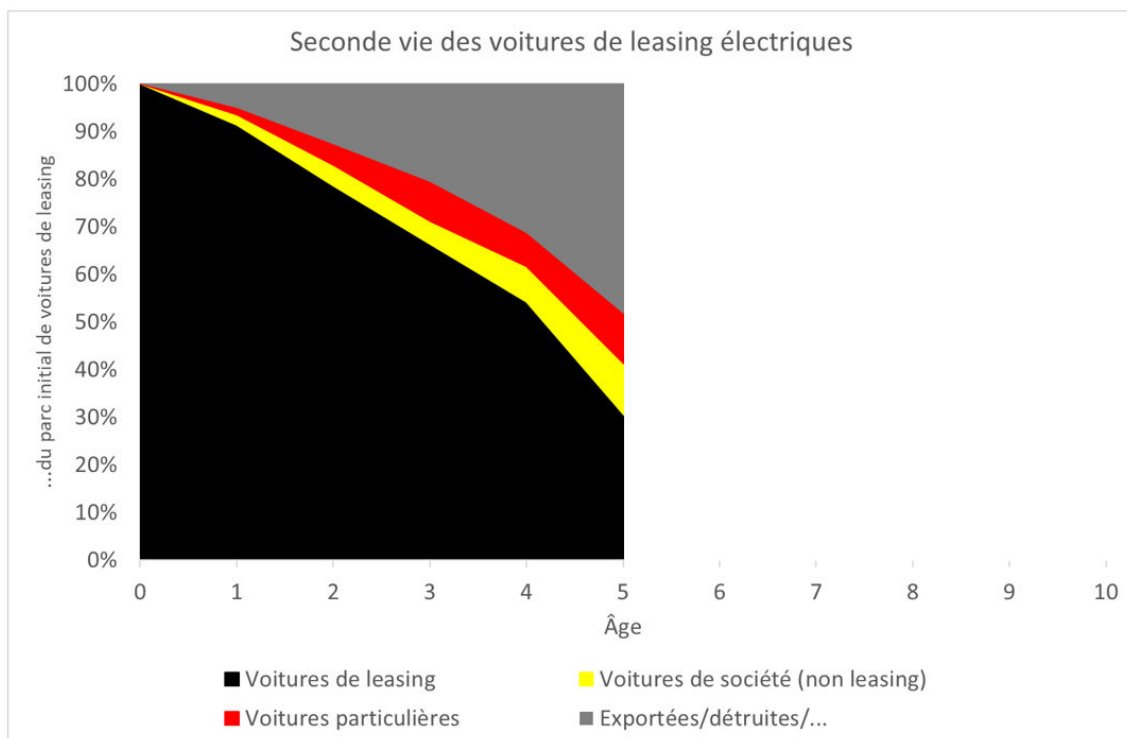
À titre de comparaison, les trois quarts des voitures particulières circulent toujours sur les routes belges après huit ans. En se concentrant davantage sur le verdissement des nouvelles voitures particulières, il est donc possible de rendre le parc automobile plus durable. Il faut également veiller à ce que les voitures de leasing restent en Belgique.

D'ailleurs, sur l'ensemble des voitures immatriculées d'occasion au cours des trois dernières années, seules 10 % ont commencé leur carrière en tant que voitures de leasing. En fait, il y a chaque année plus de voitures importées de l'étranger pour être immatriculées en Belgique en tant que voitures d'occasion que de voitures de leasing qui trouvent une seconde vie en Belgique (environ 100 000 et environ 70 000 par an respectivement).

Qu'en est-il des voitures électriques en leasing ?

Si nous nous concentrons sur les voitures électriques de leasing, nous constatons une tendance similaire pour l'instant. Il y a seulement 5 ans, plus de 2 000 nouvelles voitures électriques en leasing

ont été immatriculées pour la première fois en un an. L'année dernière, il y en a eu un peu moins de 54 000. Il n'est donc pas prudent de faire des déclarations à ce stade sur une période de plus de 5 ans. Mais même parmi les voitures électriques de leasing, la moitié disparaît après 5 ans. En outre, par rapport aux voitures à moteur à combustion en leasing, moins de voitures électriques de leasing se retrouvent actuellement sur le marché privé de l'occasion : après 5 ans, 23% des voitures à moteur à combustion en leasing sont entre les mains de particuliers, contre seulement 10% des voitures électriques. La plupart des voitures électriques de leasing ne sont pas encore en fin de contrat, il est donc peut-être trop tôt pour faire des affirmations à ce sujet. Mais les voitures électriques d'occasion sont très demandées dans des pays comme la Norvège et les Pays-Bas, où des incitants sont prévus pour ce type de voiture. On peut s'attendre à ce que la majeure partie des voitures électriques, comme c'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui, soit exportée vers ce type de pays...



Conclusion

Thèse 1 : le parc de voitures de leasing s'est écologisé ces dernières années

C'est vrai, mais... ce n'est que très récemment que les voitures de leasing ont affiché un Ecoscore plus élevé que les nouvelles voitures particulières, et ce principalement grâce à une proportion élevée de voitures électriques et hybrides rechargeables. Au moins jusqu'en 2019, cette affirmation ne s'est pas vérifiée lorsque les voitures de location diesel dominaient. L'écologisation récente des règles de déductibilité ne manque donc pas son but et cet effet ne devrait que s'accroître. L'inconvénient, cependant, est que le poids moyen des nouvelles voitures de leasing a augmenté de 15 % au cours des quatre dernières années (après des années de stagnation). Ce poids plus élevé s'explique principalement par les batteries lourdes et de grande taille dont sont désormais équipées les voitures électriques et hybrides rechargeables.

Thèse 2 : les voitures de leasing sont principalement des voitures qui se retrouvent ensuite sur le marché de l'occasion et deviennent ainsi des voitures particulières.

C'est faux. Après seulement cinq ans, la moitié du parc de voitures de leasing a disparu du parc belge (et est donc exportée, ou détruite, ou ...). Après 8 ans, cette proportion atteint même les trois quarts. Chaque année, il y a encore plus de voitures d'occasion importées de l'étranger que de voitures de leasing qui trouvent une seconde vie en Belgique. Il n'y a donc pas d'écologisation durable du parc automobile belge par le biais des voitures de leasing.

Data

Graphique de la pg. 3, répartition des voitures particulières neuves

New cars in Belgium		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
company	% of Total Number	19,7%	18,9%	18,7%	18,5%	22,5%	22,5%	23,3%	23,8%	22,9%	23,0%	22,3%	23,8%	24,9%	26,3%	27,5%	27,7%
	Total Number	105.353	90.285	102.221	105.530	109.619	109.549	112.620	119.467	123.820	126.054	122.986	131.686	107.684	101.201	101.078	132.632
Lease	% of Total Number	23,0%	18,5%	18,4%	21,0%	24,7%	23,5%	23,5%	26,2%	27,3%	28,4%	29,0%	31,7%	29,7%	31,9%	35,0%	39,8%
	Total Number	122.974	88.439	100.763	119.965	120.346	114.433	113.637	131.742	147.790	155.685	160.321	175.232	128.462	122.709	128.760	190.573
Private	% of Total Number	57,3%	62,6%	62,9%	60,5%	52,9%	54,1%	53,3%	50,0%	49,8%	48,7%	48,7%	44,5%	45,5%	41,9%	37,6%	32,5%
	Total Number	306.734	299.772	343.437	345.214	257.927	263.494	258.024	250.787	269.865	267.002	268.767	245.620	196.894	161.325	138.377	155.310

Graphique de la pg. 4, Ecoscore Moyenne

	Average Ecoscore			Total
	private	Company	lease	
2023	73,1	76,4	77,2	75,6
2022	72,5	73,8	73,5	73,2
2021	71,6	71,9	71,0	71,5
2020	70,7	69,8	69,1	70,0
2019	69,7	67,6	67,7	68,6
2018	69,9	67,3	67,6	68,7
2017	69,3	67,2	66,6	68,1
2016	68,9	66,4	66,1	67,5
2015	67,1	64,4	64,7	65,9
2014	65,7	62,9	62,8	64,4
2013	64,9	61,9	61,8	63,5
2012	63,6	61,0	61,0	62,4
2011	63,4	58,9	59,9	62,0
2010	60,8	57,4	59,0	59,9
2009	59,3	55,2	56,7	58,1
2008	57,3	53,1	54,1	55,7

Graphique de la pg. 5, poids moyen des nouvelles voitures de leasing

	Gem. rijklaar gewicht (kg)
2023	1.687,0
2022	1.596,9
2021	1.555,0
2020	1.501,2
2019	1.460,0
2018	1.442,8
2017	1.455,5
2016	1.460,8
2015	1.467,2
2014	1.467,5
2013	1.473,8
2012	1.495,2
2011	1.504,7
2010	1.484,4
2009	1.484,1
2008	1.484,8

Graphique de la pg. 6, second life des nouvelles voitures de leasing

Age (year)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lease	100%	81%	65%	57%	47%	24%	7%	2%	0%	0%	0%
Company (non lease)	0%	1%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	1%
Private	0%	4%	11%	14%	17%	23%	25%	25%	24%	22%	21%
Exported/destroyed/...	0%	13%	22%	26%	33%	50%	64%	71%	73%	76%	77%

Graphique de la pg. 7, second life des nouvelles voitures de leasing

Age (year)	0	1	2	3	4	5
Lease	100%	91%	79%	66%	54%	31%
Company (non lease)	0%	2%	4%	5%	8%	11%
Private	0%	1%	4%	8%	7%	10%
Exported/destroyed/...	0%	5%	13%	21%	31%	48%

