

Cher lecteur,

On peut compter sur les doigts d'une main les États membres qui n'ont pas encore introduit de prime à la casse. La Belgique en fait hélas partie, et ce n'est pas une surprise. Il n'y a pas de budget, nous dit-on. L'effet de retour des recettes TVA supplémentaires et de la taxe de mise en circulation – qui compenserait largement cette prime – n'est pas pris en compte dans ce calcul. Pourtant, la vente de véhicules a aujourd'hui cruellement besoin de stimulants. Le marché de l'automobile a perdu 20% ; les livraisons de camions sont en recul de 40% par rapport à l'année précédente et les prévisions pour le second semestre sont tout simplement dramatiques. L'ACEA, l'association européenne des constructeurs automobiles, a chiffré la baisse des commandes de camions en Europe à 90% par rapport à 2008. 90% ! De quoi anéantir le secteur !!

Une fiscalité verte uniforme n'a pas non plus été mise en place, faute de concertation et de consensus entre les Régions. Cela fait des années que FEBIAC y aspire, scénarios concrets et budgétairement neutres à l'appui. Nous avons fourni la preuve qu'une fiscalité verte oriente réellement le choix du consommateur vers les véhicules les plus respectueux de l'environnement. Au lieu de cela, on nous sert des incitations fiscales qui soit s'avèrent infructueuses – comme la prime flamande pour le "retrofit" d'un filtre à particules, soit n'ont qu'un impact régional.

La politique en matière de mobilité manque de réalisme. On se pose même des questions quant à son honnêteté. Le réalisme et l'honnêteté de reconnaître que les voitures et les camions sont indispensables et irremplaçables, aujourd'hui comme demain. L'honnêteté d'admettre que notre réseau routier est dans un état lamentable – sans doute l'un des pires d'Europe aujourd'hui – et que sa capacité est mal utilisée. Le réalisme d'oser affronter l'avenir en réalisant les investissements nécessaires. Le désenclavement des rings d'Anvers et de Bruxelles diminuera la pollution et la congestion, pas le contraire.

On continue, par contre, à s'en prendre à la voiture, plutôt que de relever le défi de la complémentarité dans laquelle voiture, moto et camion ont chacun leur place ; avec les moyens de transport en commun. Le réseau routier principal est amputé et sa capacité est purement et simplement réduite. Le trafic se rabat sur le réseau résidentiel sous-jacent, où il génère pollution et insécurité. Ce manque de vision à long terme est choquant et totalement à l'opposé de notre ambition à tous : consolider le statut de cœur prospère de l'Europe de la Belgique, creuset de l'innovation et du progrès, où la politique est au service de tous les citoyens.



Pierre Alain De Smedt
Président



Edito

FEBIAC



La fédération

Fondée en mars 1900, FEBIAC asbl (Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle) est l'une des plus anciennes fédérations professionnelles de Belgique. Elle représente les constructeurs et importateurs de moyens de transport routier (voitures, camions, deux-roues motorisés et vélos) ainsi que leurs fournisseurs en Belgique.

FEBIAC défend les intérêts du secteur et œuvre de manière proactive à la création d'un climat entrepreneurial durable. Elle représente pour ce faire l'ensemble de ses membres auprès des différents dépositaires d'enjeux (monde politique, administrations, organisations patronales, médias, ...) impliqués dans le débat social et politique relatif à la sécurité routière, au respect de l'environnement, à la mobilité, à l'économie et à la fiscalité.

Elle contribue à la promotion des produits et services de ses membres au moyen d'activités et d'événements axés sur le marché et donne à ses membres des avis sur le plan économique, fiscal, technique, juridique et réglementaire. La Fédération se charge également de rassembler, d'analyser et de diffuser des informations et des données de marketing concernant le marché de l'automobile et du deux-roues, ainsi que le parc circulant.

Défense et promotion active du secteur

FEBIAC, important porte-parole des secteurs de l'automobile, des véhicules utilitaires et des deux-roues motorisés, est en charge de la défense et de la promotion des ces secteurs à l'échelon régional, fédéral et international, tant auprès des instances officielles que privées. L'organisation des Salons Internationaux "Autos et Motos" (les années paires)

ainsi que "Véhicules Utilitaires, Véhicules de Loisirs et Motos" (les années impaires) de Bruxelles, de même que certaines initiatives spécifiques en faveur des fabricants fournisseurs de l'industrie du véhicule font partie des services rendus par la Fédération.

FEBIAC joue en somme le rôle d'une plate-forme de rencontres, de créations de réseaux et de formations.

La Belgique, foyer d'assembleurs et constructeurs de véhicules

Dans notre pays sont assemblés chaque année un petit million de voitures, camions, bus et cars. On comprend dès lors que l'industrie automobile en général exerce une forte influence sur l'économie et l'emploi.

Fournisseurs

Plus de 300 entreprises travaillent en Belgique comme fournisseurs de l'industrie automobile. FEBIAC, en collaboration étroite avec Agoria Automotive, promeut activement ces entreprises de sous-traitance qui sont réunies dans le giron de Automotive Suppliers Belgium (AS.be).

FEBIAC à l'échelon international

La branche automobile prend de plus en plus ses décisions stratégiques à un échelon international. FEBIAC intervient donc aussi en tant qu'interlocutrice dans différents organes de concertation nationaux et internationaux et est, entre autres, membre de l'OICA (Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles), de l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) et de l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles). ■



Conseil d'Administration de FEBIAC *

Monsieur Pierre Alain DE SMEDT – Président **

Monsieur Philippe MERTENS – Trésorier **
Administrateur Beherman European sa

Monsieur Thierry van KAN – Vice-Président **
CEO D'Ieteren Auto

Monsieur Jacques P. BEHERMAN
Administrateur délégué Beherman European sa

Madame Frédérique BISTON
Vice-President Volvo Group Representation EU

Monsieur Luc BONTEMPS **
Administrateur délégué FEBIAC asbl

Monsieur Jean-Paul CAMBIER
Administrateur délégué Continental Benelux sa

Monsieur Bart CROLS
Managing Director Volvo Cars Belgium

Monsieur Mark DE HAES **
CEO Mercedes-Benz Belgium Luxembourg sa

Monsieur Freddy DE MULDER **
Managing Director General Motors Belgium sa

Monsieur Paul de ROOIJ **
Président Administrateur délégué Ford Motor Company (Belgium) sa

Monsieur Eric DEPRINS
Managing Director Toyota Belgium sa

Monsieur Marc GUEUDIN
Administrateur Directeur général Citroën Belux sa

Monsieur Philippe GUILLAUME
Partner IBM Belgium sa Global Business Services

Monsieur Peter HIMPE
Managing Director Volvo Trucks Belgium

Monsieur Stéphane LE GUEVEL
Directeur général Peugeot Belgique-Luxembourg sa

Monsieur Eddy MERCKX
Administrateur délégué Cycles Eddy Merckx sa

Monsieur Jacky MOULIGNEAU **
Administrateur délégué-adjoint Scania Belgium sa

Monsieur Philippe PORTAL **
Directeur général Renault Belgique Luxembourg sa

Monsieur Martin RADA
Président - Directeur général
Fiat Group Automobiles Belgium sa

Monsieur Marcel SEYS
Administrateur FEBIAC asbl

Monsieur Peter VAN HOYLANDT
General Manager BMW Motorrad Belux
BMW Belgium Luxembourg sa

Monsieur Guy VANHUFFEL
Managing Director Daf Trucks Belgique

Monsieur Pierre VIGONI **
Administrateur FESIAL sa

Monsieur Luc VINCKX
Engineering, Regulations, Environ. & CO₂ strategy
General Motors Europe

Monsieur Philipp von SAHR
President & CEO BMW Belgium Luxembourg sa

Présidents honoraires:

Monsieur Ingmar JONKERS

Monsieur Jean-Albert MOORKENS

FEBIAC Executive Committee

Luc Bontemps Administrateur délégué
André Decraene Secrétaire général
Joost Kaesemans Directeur Communication

Jean-Luc Malfait Directeur Data Services
Michel Martens Directeur Services d'Etudes

* Tel que soumis pour approbation à l'Assemblée Générale du 24 juin 2009.
** Egalement membre du Comité de Direction.

Le marché des voitures neuves en 2008

Le contexte économique général et les perspectives pour 2009

Au cours des derniers mois de 2008, les conditions et perspectives économiques se sont fortement dégradées. La position du secteur financier reste très fragile et les incertitudes concernant les bilans des banques sont loin d'être levées. Le timing d'une reprise éventuelle est dès lors incertain.

Après la chute particulièrement brusque de l'activité au dernier trimestre de 2008, la production continuera très probablement à se contracter en 2009. Les observateurs s'attendent maintenant à une croissance négative du PIB belge de l'ordre de -2,4% en moyenne pour 2009.

La demande étrangère est frappée par le ralentissement global, alors que la demande intérieure est influencée à la baisse par un manque de confiance généralisée et par les conditions financières difficiles.

Pour 2010, on s'attend à ce que la croissance reprenne modérément à +0,8%. Les perspectives pour la zone euro sont bien plus pessimistes, avec des prévisions de croissance du PIB de -2,6% en 2009 et 0,6% en 2010.

L'inflation, qui a atteint 4,5% en moyenne pour 2008, a poursuivi son évolution à la baisse début 2009. Elle devrait même temporairement devenir négative durant les prochains mois. Au delà de cet horizon, l'inflation récupérera légèrement, mais elle sera limitée considérablement par les perspectives très négatives de croissance et de chômage (dont le taux devrait passer de 7% en 2008 à 7,8%). Le risque de déflation est cependant limité. Les prévisions d'inflation sont établies à 0,7% pour 2009 et à 1,4% pour 2010. Pour la zone euro, des taux d'inflation semblables sont projetés: 0,6% en 2009 et 1,4% en 2010.

Un ralentissement de la formation brute de capital fixe est attendue en 2009, tant pour les investissements des particuliers (-0,3%) que pour les entreprises (-3,3%). Les exportations (-4,3%) et les importations (-3,2%) devraient fortement ralentir en 2009 sous l'effet de la crise. Les prévisions tablent en moyenne sur un déficit général du secteur public en Belgique de 3,3% du PIB en 2009 et 3,9% en 2010, contre 1,1% en 2008. Tandis que les interventions en faveur du secteur financier ont porté le ratio de la dette publique à 88,7% du PIB en 2008, on s'attend à ce qu'il atteigne 92,8% en 2009 et 94,6% en 2010.

Le marché des voitures en 2008

Les chiffres cumulés pour toute l'année 2008 restent, comme prévu, supérieurs à ceux de 2007. Avec 535.947 immatriculations de voitures neuves, un

nouveau record qui efface celui de 2006 (526.141) est ainsi établi.

Tous ces chiffres forment l'épilogue d'une année tout à fait particulière. 2008 s'est clôturée dans l'incertitude et le sentiment de crise, avec des prises de commandes et des ventes en baisse, alors qu'elle avait commencé en pleine euphorie. Un Salon Auto-Moto très réussi avait déterminé un rythme d'immatriculations très élevé durant les premiers mois de l'année. Ce rythme a été soutenu jusqu'au mois d'octobre quand la crise bancaire nous a frappé de plein fouet.

Contrairement à d'autres marchés européens, le marché belge est cependant resté relativement stable.

Lorsqu'on analyse les immatriculations de voitures neuves par type de carburant, l'on constate une progression constante du diesel qui a atteint près de 79% du total des immatriculations de voitures en 2008. La consommation réduite et l'agrément de conduite de ce type de motorisation la rend de plus en plus attrayante aux yeux du consommateur, surtout dans une année où les prix des carburants ont atteint des sommets.

De plus, le haut taux de "diésélisation" permet à la Belgique de se classer première en Europe en termes de consommation moyenne des voitures neuves vendues avec une moyenne de 148 g/km de CO₂.

Le marché des motorisations alternatives a quant à lui également progressé mais reste relativement réduit étant donné l'offre limitée: en 2008, 1.868 voitures hybrides ont été immatriculées contre 1.308 en 2007, soit une progression de 42,8%. Quant au marché des voitures d'occasion, il accuse un léger recul, passant de 652.757 unités en 2007 à 645.024 en 2008, soit une baisse de 1,2%. Parmi les 255.449 voitures neuves immatriculées au nom d'un assujetti à la TVA, 127.358 soit 49,9% l'ont été au nom d'une société de leasing. Celles-ci représentent donc 23,8% du total des immatriculations de voitures neuves en Belgique. 99.901 ont été immatriculées au nom d'une société 'non leasing' (respectivement 39% des immatriculations de société et 18,6% du total). Les 28.190 restantes l'ont été au nom d'un indépendant (11% des immatriculations de société et 5,3% du total)

Les prévisions 2009

Nos prévisions pour 2009 sont incertaines. Le marché des voitures traversera une période plus difficile avec des chiffres en baisse de probablement 10% à 20%, ce qui nous amène à un niveau de marché comparable à celui de 2004- mais un véritable scénario catastrophe semble toutefois peu réaliste.

FEBIAC aimerait compter sur des mesures politiques de soutien au secteur. Le système du bonus-malus en Wallonie a prouvé l'an passé son effet positif. FEBIAC

estime opportun d'instaurer une prime de recyclage à l'image des initiatives prises récemment dans de nombreux pays européens. ■

• *Immatriculations de voitures neuves par segment*

SEGMENT	2006	%	2007	%	2008	%	Différence 07-08
Petites urbaines	13.116	2,5%	15.552	3,0%	21.996	4,1%	6.444
Petites polyvalentes	71.653	13,6%	46.444	8,8%	37.695	7,0%	-8.749
Petites familiales	115.057	21,9%	133.928	25,5%	141.379	26,4%	7.451
Familiales moyennes	44.046	8,4%	38.269	7,3%	34.886	6,5%	-3.383
Grandes familiales	17.778	3,4%	16.441	3,1%	18.896	3,5%	2.455
Limousines	8.013	1,5%	6.481	1,2%	5.270	1,0%	-1.211
Petits breaks	39.162	7,4%	33.853	6,5%	40.469	7,6%	6.616
Breaks moyens	35.217	6,7%	36.205	6,9%	43.394	8,1%	7.189
Grands breaks	25.284	4,8%	24.841	4,7%	24.857	4,6%	16
Coupés	7.271	1,4%	7.365	1,4%	8.540	1,6%	1.175
Cabrios	10.224	1,9%	13.084	2,5%	11.867	2,2%	-1.217
Roadsters	2.467	0,5%	2.203	0,4%	1.770	0,3%	-433
Ultra-sportives	1.511	0,3%	1.929	0,4%	1.913	0,4%	-16
Petits monovolumes	12.621	2,4%	10.146	1,9%	8.527	1,6%	-1.619
Monovolumes moyens	52.322	9,9%	51.396	9,8%	43.744	8,2%	-7.652
Grands monovolumes	31.688	6,0%	39.909	7,6%	41.457	7,7%	1.548
Combi	4.217	0,8%	5.396	1,0%	5.513	1,0%	117
Jeeplike	34.121	6,5%	41.019	7,8%	43.552	8,1%	2.533
Indéterminés	373	0,1%	334	0,1%	222	0,0%	-112
TOTAL	526.141	100,0%	524.795	100,0%	535.947	100,0%	+11.152

Source: FEBIAC

• *Immatriculations de voitures neuves par type de carburant*

Année	Essence	%	Diesel	%	LPG	%	Électricité et autres	TOTAL
1998	215.677	47,7%	235.942	52,2%	487	0,1%	23	452.129
1999	223.353	45,6%	265.748	54,3%	498	0,1%	22	489.621
2000	223.981	43,5%	290.284	56,3%	934	0,2%	5	515.204
2001	182.717	37,4%	305.831	62,6%	130	0,0%	5	488.683
2002	167.003	35,7%	300.444	64,3%	115	0,0%	7	467.569
2003	145.431	32,4%	313.157	67,6%	207	0,0%	1	458.796
2004	145.227	30,0%	339.266	70,0%	264	0,1%	-	484.757
2005	131.144	27,3%	348.618	72,6%	325	0,1%	1	480.088
2006	133.339	25,3%	392.328	74,6%	473	0,1%	1	526.141
2007	120.121	22,9%	404.302	77,0%	368	0,1%	4	524.795
2008	112.821	21,1%	422.683	78,9%	402	0,1%	41	535.947

Source: FEBIAC

Voitures

Le marché des véhicules utilitaires en 2008

En Belgique: la fin d'une impressionnante progression

Malgré une fin d'année marquée par la crise, le marché des véhicules utilitaires légers (< 3,5 tonnes) a affiché, en 2008, une belle constance: en très légère régression de 1,2% avec 64.639 immatriculations par rapport à 2007 qui fut l'année de tous les records.

En 2008, le marché des utilitaires légers a principalement été soutenu par le segment des fourgonnettes qui a bénéficié des lancements commerciaux de nombreux nouveaux modèles. Les autres segments se sont plutôt orientés à la baisse.

Plus généralement, le marché des véhicules utilitaires légers bénéficie d'un effet structurel, le report des petits véhicules industriels sur des véhicules utilitaires légers. En effet, avec la nouvelle donne environnementale, avec la sanctuarisation des centres-villes et les besoins en logistique de proximité, le véhicule léger a tout pour gagner du terrain. Malgré ces éléments positifs, le marché des utilitaires de moins de 3,5 tonnes devrait désormais s'infléchir avec le ralentissement de l'investissement des entreprises. C'est d'ailleurs ce qui ressort des chiffres du premier trimestre 2009, avec une baisse de 17,6%. Ainsi, les prévisions pour 2009 tablent sur une baisse du marché de l'ordre de 15 à 20%.

Pour les véhicules entre 3,5 et 16 tonnes, le marché a régressé de 12,9% en 2008 mais montre -étrangement- une progression, légère il est vrai, de 2,2% pour le premier trimestre 2009. Pour ce segment, dont les clients sont principalement des PME et des indépendants, les prévisions pour 2009 tablent également une baisse de 15 à 20% par rapport à 2008.

Pour les véhicules utilitaires lourds (> 16 tonnes) l'année 2008 s'annonçait comme exceptionnelle. En début d'année, la demande était très forte, les carnets de commandes étaient pleins. Le marché était en fait limité par les quantités livrées par les usines aux pays et cette année semblait se caractériser ainsi par des délais de livraison exceptionnellement longs dans quasiment toutes les marques.

Ainsi, le marché des porteurs a progressé tout au long de l'année pour atteindre 3.303 unités, soit +6,3% par rapport à 2007.

Le segment des tracteurs a quant à lui évolué à la hausse tout au long du premier semestre pour s'effondrer à partir

du mois d'août, clôturant l'année avec une hausse modérée de quelques 1,6%. Enfin, on notera l'augmentation des immatriculations de semi-remorques (+13,6%) et la baisse notable des remorques (-5,8%).

Globalement, les plus de 16 tonnes ont donc terminé l'année 2008 sur une progression de 3,1% avec ici aussi un record absolu en termes d'immatriculations.

Malheureusement les effets de la crise et l'importante baisse d'activité dans le secteur du transport n'a pas tardé à se manifester en ce début d'année 2009. Le marché est quasiment à l'arrêt en ce qui concerne les prises de commandes et des annulations ont également eu lieu. Malgré un premier trimestre moins catastrophique qu'escompté, et étant donné la situation économique, les prévisions pour 2009 tablent sur une baisse de l'ordre de 50% dans le segment des plus de 16 tonnes.

En Europe: la crise frappe de plein fouet

En 2008, la demande de nouveaux véhicules utilitaires a diminué de 9% à travers toute l'Europe reflétant l'impact de la crise économique au second semestre et marquant la diminution la plus importante dans la demande depuis 1993. Après une légère augmentation au premier trimestre de 2008 (+1,3%), les nouvelles immatriculations ont fait marche arrière au deuxième trimestre (-2,7%) et ont décliné encore plus nettement au troisième (-12%) et au quatrième (-24%).

Par catégorie, c'est le segment des moins de 3,5 tonnes qui a été le plus affecté par la crise avec une baisse de 10,2% et ce malgré la progression de 5,1% réalisée dans les nouveaux pays membres de l'UE. Pour les plus de 16 tonnes, la baisse reste limitée dans l'UE, avec -2,4%, la demande ayant été soutenue, principalement au premier semestre, par de grands marchés tels la France (+8,5%) et le Royaume-Uni (+19,6%), tandis que l'Allemagne clôture l'année sur -1% alors que l'Espagne, en première ligne de la crise, s'est écroulée (-30,7%).

Le premier trimestre 2009 n'augure rien de bon pour le marché des véhicules utilitaires dans l'UE: -38,9% pour les moins de 3,5 tonnes qui régressent dans tous les pays, sans exception. Même constat pour les plus de 16 tonnes: -42,1% avec des chutes atteignant -75% en Espagne, -29% en Allemagne et en France et -45% au Royaume-Uni. ■



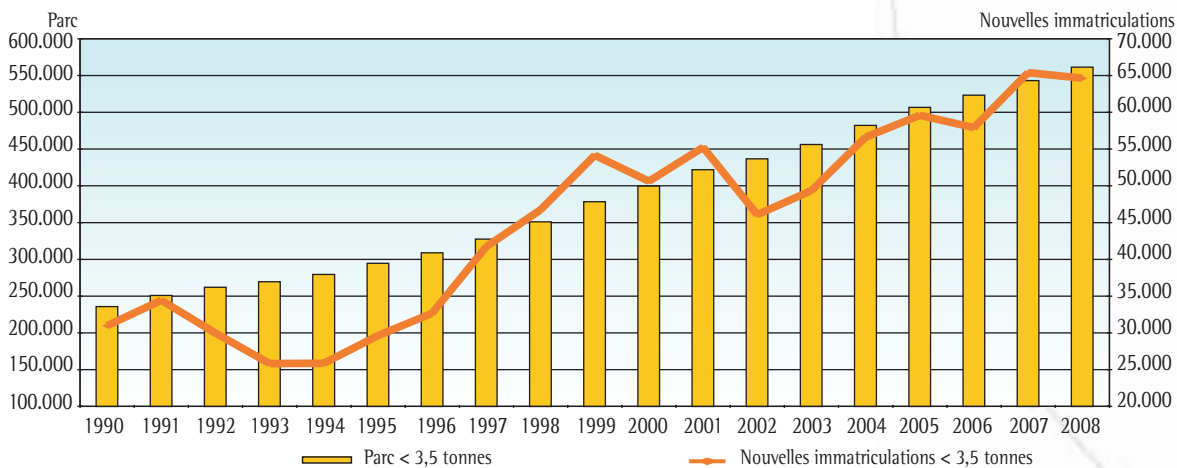
Véhicules utilitaires

• Le marché des véhicules utilitaires neufs en Belgique et dans l'UE-27

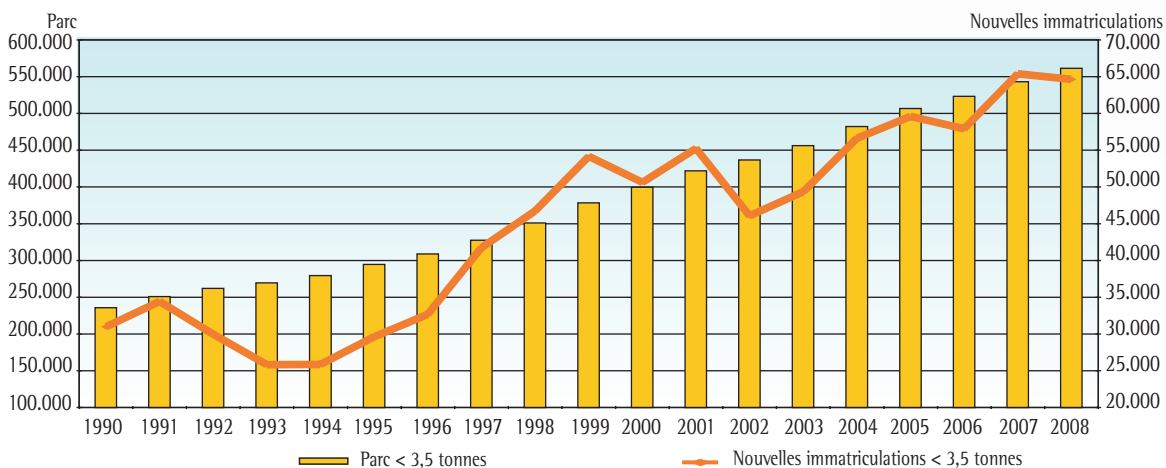
	Vans < 3,5T		Trucks 3,5 < 16T		Trucks >= 16T	
	EU-27	Belgique	EU-27	Belgique	EU-27	Belgique
2008	1.976.396	64.639	114.053	2.472	305.027	9.634
2007	2.201.174	65.392	124.927	2.838	312.679	9.340
2008/2007	-10,2%	-1,2%	-8,7%	-12,9%	-2,4%	3,1%
Q1-2009	357.907	15.647	21.328	704	48.826	2.411
Q1-2008	554.891	18.994	30.401	689	84.348	3.050
Q1-2009/Q1-2008	-35,5%	-17,6%	-29,8%	2,2%	-42,1%	-21,0%

Source: SPF Mobilité et Transports, FEBIAC, ACEA

• Véhicules utilitaires légers (<3,5 tonnes MMA): parc et nouvelles immatriculations 1990-2008



• Tracteurs et véhicules utilitaires > 16 tonnes MMA: parc et nouvelles immatriculations 1990-2008



Véhicules utilitaires

Le marché de la moto en 2008

Pour la deuxième année consécutive, le nombre d'immatriculations de motos neuves dépasse la barre des 30.000 : 30.074 en 2008 contre 30.131 en 2007, un beau résultat en ces temps de crise économique et financière. Il y a quelques années, le marché semblait se stabiliser autour de 25.000 unités, mais il s'est pourtant accéléré : +9,3% en 2006, et +14,2%, rien de moins, en 2007. Ces chiffres s'expliquent dans une large mesure par le succès croissant des segments légers, en particulier les 125 cc. L'équivalence avec le permis B n'y est pas étrangère, de même que l'autorisation de conduire un 125 cc après 2 ans sans passer de nouvel examen. Ajoutons que les usagers de la route choisissent de plus en plus le deux-roues motorisé pour échapper aux embouteillages et préserver leur mobilité. Quant au marché de la moto d'occasion, il poursuit aussi sa croissance : de 60.000 immatriculations en 2004 à 71.165 en 2008, soit une belle hausse de 18,6% en 4 ans. C'est donc logiquement que l'ensemble du parc moto continue à s'étendre : de 328.617 en 2004 à 384.310 en 2008, soit +17%.

La catégorie des deux-roues est de loin la plus importante, avec 26.452 unités. Les quatre-roues, quads et buggies connaissent un recul marqué depuis 2006, une année record : -22% ou 3.505 immatriculations en 2008. Ces produits 'fun', réservés aux loisirs, ont été les premiers à subir les effets de la spirale économique négative. La catégorie la moins représentée est celle des trois-roues, mais le score de 2008 - 117 immatriculations - représente plus de deux fois le chiffre de 2008. L'arrivée de deux nouveaux modèles y est pour beaucoup : le Can-Am Spyder et le Piaggio LT. Il s'agit de 'trikes' avec deux roues avant et une roue motrice à l'arrière, une géométrie inversée par rapport aux versions classiques.

Le top 10 des marques en 2008

En dépit d'un léger recul de sa part de marché à 14,1%, Honda reprend la première place à Yamaha, qui a beaucoup souffert l'an dernier des aléas du marché du quad : la marque a subi une perte de 19%, mais reste bien installée au deuxième rang avec 13,6% du marché. D'année en année, Piaggio poursuit sa progression. L'Italien se classe troisième fin 2008 avec 9,5%, aux dépens de Suzuki, qui recule de près de 15%. BMW suit à la cinquième place et détient 7,4% du marché, malgré son absence dans le segment des scooters et des motos légères.

Toujours dans le top 10, on trouve Kawasaki, SYM -qui grandit rapidement grâce à ses scooters- Harley Davidson, Kymco et Ducati, dont on note le retour dans le classement.

Les tendances : réduction d'échelle et mobilité sur 2 roues

La tendance de ces dernières années se confirme : les petites motos gagnent du terrain. Ce sont elles qui stabilisent les statistiques du marché pour 2008. En 2001, 76% du marché se situait encore au-dessus de 500 cc. Aujourd'hui, la proportion est retombée à 52%. La moitié des motos vendues ont une cylindrée inférieure à 500 cc !

La part du lion va aux 125 cc, qui voient leurs ventes quadrupler par rapport à 2001. Mais le succès des modèles légers ne s'arrête pas là : les 125-250 cc font 2,5 fois mieux, tandis que les 251-500 cc affichent une croissance de 54%. On trouve les perdants dans les segments moyens 501-750 cc et 751-1000 cc, qui chutent de plus de 17%. Les plus de 1000 cc, en revanche, se maintiennent : ces dernières années, les ventes de cette catégorie restent stables autour de 5.000 unités.

Les deux-roues par segments

Si le volume du marché n'évolue guère de 2007 à 2008, on observe d'importants transferts entre segments. Pour la toute première fois, le classement des immatriculations est dominé par les scooters 125 cc. Le segment des 'naked bikes' (Basic et Roadster), que l'on croyait inaccessible, est détrôné. Les motos de 125 cc occupent désormais 29% du marché. Si l'on y ajoute les scooters de plus de 125 cc (troisièmes au classement), cela donne une part de marché de 48%... Près de la moitié du parc appartient donc à des acheteurs qui ont privilégié la mobilité sur deux roues.

Face à cette tendance, FEBIAC a mené ces derniers mois plusieurs campagnes sur le thème de la mobilité. En mai de l'année dernière, une opération d'affichage a couvert tout le pays.

On se souvient du slogan "Moi ? Je passe partout." Une brochure distribuée chez les concessionnaires a par ailleurs fait la promotion du 125 cc.

Enfin, à l'occasion du salon 2009, une campagne a vanté les atouts du deux-roues motorisé en tant que véhicule d'entreprise.

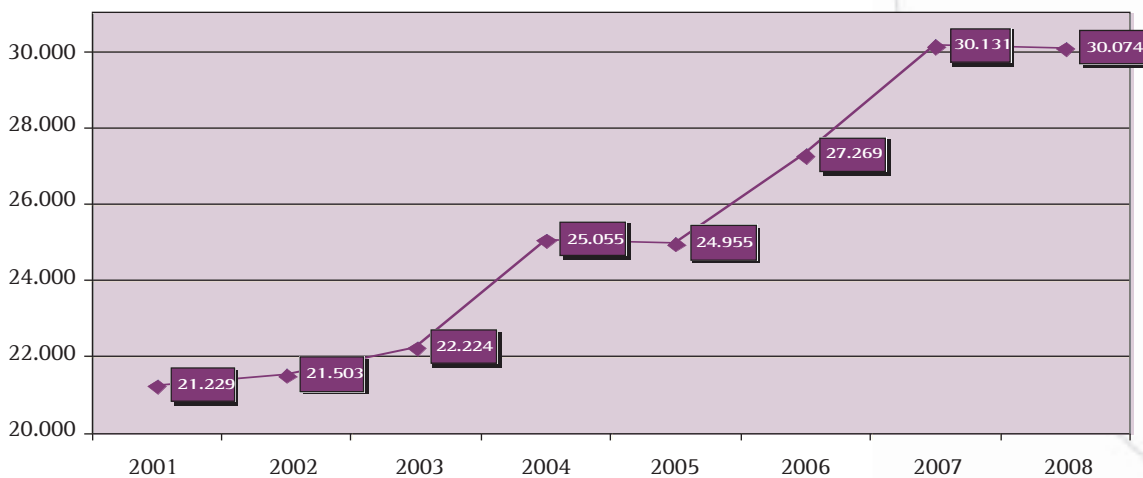
Deux-roues

Des affiches ont diffusé le message dans les palais, tandis que les visiteurs et tous les concessionnaires recevaient un dépliant.

Le classement est complété par le segment 'Trail', ces motos qui permettent de quitter de temps en temps la route pour les chemins de traverse. L'an dernier, les Trails ont dépassé d'un coup les segments Supersport et Touring. Ils occupent dorénavant la deuxième place en cylindrée. Les segments Custom (relativement stable), Enduro et Sport-Touring (en recul) clôturent le top 10. ■



• Evolutions des immatriculations de 2001-2008



• Immatriculations par marque - 2008

	MARQUE	2008	2009	08 vs 07		MARQUE	2008	2009	08 vs 07
1	HONDA	4.251	14,1%	-3,5%	6	KAWASAKI	1.806	6,0%	14,4%
2	YAMAHA	4.095	13,6%	-19,4%	7	SYM	1.557	5,2%	23,0%
3	PIAGGIO	2.872	9,5%	3,7%	8	HARLEY DAVIDSON	1.255	4,2%	3,4%
4	SUZUKI	2.555	8,5%	-14,9%	9	KYMCO	785	2,6%	11,0%
5	BMW	2.213	7,4%	1,2%	10	DUCATI	741	2,5%	16,5%

Deux-roues

Mobilité

En 2008, dans notre pays, près de 100 milliards de kilomètres ont été parcourus par 5,1 millions de voitures, 560.000 camionnettes, 380.000 deux-roues motorisés, 150.000 camions et 16.000 autobus (voir tableau 1). Soit 10% de plus qu'en 2000. Le trafic automobile progresse moins vite que par le passé. La croissance du parc ralentit, et depuis l'an 2000, une voiture ne dépasse plus 15.000 km par an en moyenne. Comme d'habitude, le transport de fret suit la croissance économique. Motos et scooters ont clairement le vent en poupe : le nombre de deux-roues a augmenté de près de 40%. Quant aux sociétés de transports en communs, elles évoquent une hausse de 70% du nombre d'usagers 'train-tram-métro-bus'.

Depuis 2000, les conditions de circulation se sont fortement dégradées. Faute d'investissements dans le réseau routier, la longueur des embouteillages sur les autoroutes a augmenté de 40% (voir graphique). Des investissements massifs dans les transports publics n'ont pas donné les résultats escomptés, en dépit de l'augmentation du nombre de voyageurs. Les autorités doivent admettre qu'une large part des déplacements automobiles ne peut être remplacée par les transports en commun. Il faut mener une politique résolue d'investissement dans l'infrastructure et de gestion du trafic. Au cours de l'année écoulée, FEBIAC a entrepris plusieurs initiatives et projets sur ces thèmes. En voici trois résumés.

Étude : "10 options pour un système de transport durable en Belgique"

FEBIAC, Touring et la KULeuven ont mis au point une série de mesures pour renforcer l'efficacité du système de transport belge. Les spécialistes se sont penchés sur une dizaine d'aspects problématiques, en proposant des solutions. Chaque fois que c'était possible, ils ont estimé les bénéfices en termes de fluidité de la circulation, de perte de temps, de longueur des files et d'émissions polluantes (CO₂ et autres). Les sujets suivants ont été abordés : 1) Structure du réseau routier 2) Adaptation de la forme de la route à sa fonction 3) Limites de vitesse homogènes et crédibles 4) Régulation des feux de circulation et coordination entre carrefours 5) Planning et réalisation des travaux routiers 6) Création de voies réservées aux bus 7) Forme et aménagement des carrefours 8) Gestion des incidents 9) Information sur la durée des déplacements et les itinéraires 10) Ecoulement du trafic sur les autoroutes. L'étude a fait l'objet d'entretiens détaillés avec les partis politiques et les nouveaux ministres dans le cadre des élections et de la formation du gouvernement.

Après-midi d'étude : 'Groene Golf Team'

À la fin de l'année dernière, la KULeuven a organisé, notamment avec le soutien de FEBIAC, un après-midi d'étude sur la contribution d'une meilleure régulation des flux de circulation à la fluidité du trafic. À cette fin, une initiative néerlandaise est arrivée dans notre pays : la 'Groene Golf Team (GGT)'.

La GGT conseille les gestionnaires routiers dans l'analyse, l'optimisation et l'entretien des installations de régulation du trafic. Ses conseils vont plus loin que la création de 'vagues vertes', à savoir la synchronisation des feux successifs pour éviter au maximum les arrêts et redémarrages. L'intervention couvre aussi le calcul du délai optimal de dégagement des carrefours et ronds-points, l'adaptation de leur forme et de leurs systèmes de détection, le réglage des temporisations et l'adaptation de la structure des installations de régulation en fonction de la densité et de la direction du trafic local. On teste aussi des mesures spécifiques destinées à faciliter la circulation des transports en commun et des usagers vulnérables sans entraver inutilement le gros du trafic. Bref, tous les efforts convergent vers l'optimisation du système.

Fin 2008, la GGT avait déjà mené à bien 142 projets impliquant près de 400 carrefours. Il s'agit souvent de mesures simples et peu coûteuses, mais rentables en termes de résultats : au total, les automobilistes néerlandais ont perdu 2,5 millions d'heures en moins sur les routes, soit un bénéfice annuel de 35 millions d'euros pour la société.

Le projet a fait l'objet d'une comparaison avec la situation en Flandre. Il est immédiatement apparu que notre pays avait beaucoup à apprendre et à gagner sur le plan de la gestion du trafic. La ministre flamande des travaux publics, Hilde Crevits, voit d'un bon œil l'introduction d'une GGT chez nous. Il ne reste plus qu'à attendre les décisions officielles des prochains mois. Les présentations en question sont disponibles sur <http://www.kuleuven.ac.be/traffic/>.

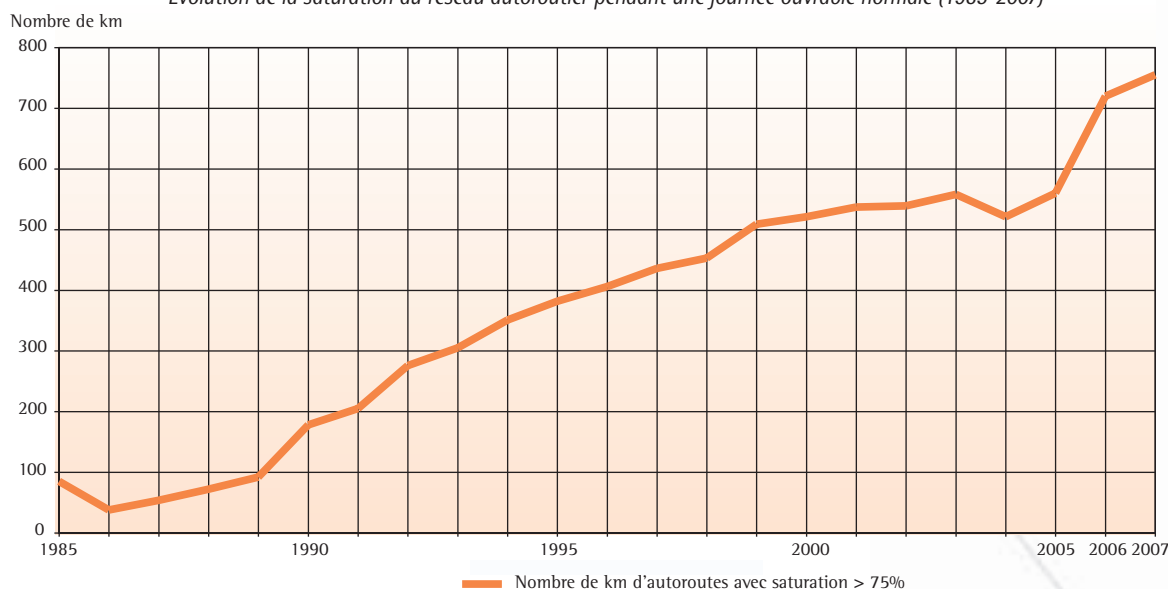
Deux journées de congrès 'Mobilyl-Rail meets Road'

Ce forum de la mobilité était organisé pour la cinquième fois. Cette année, le thème central était celui de la durabilité et avait pour titre 'Greening Transport'. Le premier jour, les scientifiques ont abordé les facettes économique, écologique et sociale du transport, après quoi la Commission européenne a présenté son 'Greening Transport Package'.

L'après-midi était consacré au secteur des transports en commun, avec des allocutions et un débat entre les compagnies concernées. Le deuxième jour, des entreprises ont illustré la mise en pratique des principes de durabilité. Avec General Motors, le constructeur de camions Volvo et le fabricant d'autobus Van Hool, FEBIAC a exposé la vision, les initiatives et les actions de notre secteur dans le sens de la limitation de l'empreinte environnementale.

L'après-midi a été dédié à la synthèse des activités et à la présentation d'un memorandum commun récapitulant les mesures que les entreprises, le secteur automobile et les transports en commun prendront dans l'intérêt de l'environnement, de la mobilité et de l'économie. Les présentations, le memorandum et les photos de la rencontre sont disponibles sur www.greeningtransport.eu. ■

• Evolution de la saturation du réseau autoroutier pendant une journée ouvrable normale (1985-2007)



• Evolution et composition du parc automobile belge (1980-2008)

	Parc pour le transport de personnes par route					Parc pour le transport de fret par route					Autres véhicules	Parc total
	Voiture	Moto	Autobus Et autocar	Minibus	Sous-total	Camionnette <=3,5tonnes	Camion 3,5-16 tonnes	Camion >=16tonnes	Tracteurs	Sous-total		
1980	3.095.955	110.588	19.560	20.750	3.246.853	140.625	88.171	24.610	31.415	284.821	109.014	3.640.688
1985	3.278.789	124.286	16.817	17.464	3.437.356	171.071	80.869	23.699	29.887	305.642	97.794	3.840.792
1990	3.833.294	137.957	15.525	21.747	4.008.523	235.637	78.238	34.708	37.758	386.341	209.897	4.604.761
1995	4.239.051	198.470	14.646	26.936	4.479.103	294.597	72.334	38.672	40.152	445.755	227.631	5.152.489
2000	4.628.949	276.933	14.555	25.002	4.945.439	399.562	68.353	39.995	45.824	553.734	243.356	5.742.529
2005	4.861.352	341.861	15.266	16.981	5.235.460	506.644	64.898	40.302	47.355	659.199	259.899	6.154.558
2006	4.929.284	355.933	15.428	15.210	5.315.855	523.161	64.438	40.627	47.440	675.666	265.265	6.256.786
2007	5.006.294	371.498	15.539	13.426	5.406.757	543.118	64.038	41.257	48.319	696.732	270.219	6.373.708
2008*	5.086.756	384.310	15.891	0	5.486.957	561.303	63.096	41.719	48.687	714.805	275.646	6.477.408
Δ 2008/2007	1,6%	3,4%	2,3%		1,5%	3,3%	-1,5%	1,1%	0,8%	2,6%	2,0%	1,6%
Δ 2008/2000	9,9%	38,8%	9,2%		10,9%	40,5%	-7,7%	4,3%	6,2%	29,1%	13,3%	12,8%
Δ 2008/1990	32,7%	178,6%	2,4%		36,9%	138,2%	-19,4%	20,2%	28,9%	85,0%	31,3%	40,7%

* Depuis 2008, les minibus sont considérés comme des voitures et par conséquent repris dans la colonne 'Voiture'
Source: SPF Mobilité et Transports; calculs: FEBIAC

Environnement

Au niveau européen, plusieurs dossiers environnementaux importants ont débouché cette année sur une nouvelle législation qui fixe des objectifs ambitieux pour l'industrie automobile. Il s'agit de limiter encore plus les émissions de CO₂ et autres des voitures et camions neufs. En Belgique, peu de dossiers environnementaux concernant notre secteur ont réellement progressé. Il n'y a toujours pas de fiscalité automobile verte, pas de prime temporaire au recyclage pour sortir le marché automobile des difficultés économiques actuelles ... En revanche, la législation sur le recyclage, plus sévère, menace d'imposer des frais supplémentaires à notre système, pourtant le plus performant d'Europe. Résumé.

EUROPE

EURO VI

Les normes Euro VI, qui définissent les émissions maximales autorisées pour les véhicules utilitaires lourds, ont été approuvées en décembre 2008 par le Parlement européen. Les nouveaux textes abaissent les émissions de NO_x de 80% et les émissions de particules de 66% par rapport à la norme actuelle Euro V (voir graphique). Ils entreront en vigueur le 31 décembre 2012 pour les nouveaux modèles et le 31 décembre 2013 pour toutes les nouvelles immatriculations. Dans les années qui viennent, les mesures d'exécution seront discutées en comités.

CO₂

Le 19 décembre 2007, la Commission européenne a formulé une proposition tendant à limiter les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves. En 2012, les émissions moyennes de CO₂ devront se situer sous une valeur déterminée pour chaque marque, en fonction du poids moyen des véhicules. Les constructeurs appuyaient l'initiative législative de réduction des émissions de CO₂, mais ont opposé quelques remarques pratiques importantes à la proposition de la Commission, communiquée via FEBIAC aux eurodéputés belges et aux membres des Conseils des ministres européens.

Le 17 décembre 2008, le Parlement européen a adopté en première lecture la proposition amendée. On y trouve des aménagements importants pour notre industrie, notamment l'introduction graduelle de la norme de 120 g/km CO₂ entre 2012 et 2015.

Achats publics de voitures propres et peu énergivores

En 2007, la Commission a aussi émis une proposition d'après laquelle les critères environnementaux

devraient obligatoirement intervenir dans le choix des véhicules destinés aux flottes du secteur public. Le Parlement européen a adopté la proposition en 2008. Actuellement, cependant, le texte ne mentionne pas de méthodes de mesure des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Le choix est laissé aux pouvoirs publics concernés. Une décision qui ne peut conduire qu'au chaos. Aussi l'ACEA travaille-t-elle sur une proposition de 'meilleures pratiques'.

BELGIQUE

Filtre à particules

En raison de la forte densité de la population belge, et en particulier flamande, les particules fines constituent un problème environnemental important.

Pour cette raison, le Ministère flamand de l'environnement a instauré début 2009 un subside pour le remontage du filtre à particules. Il a aussi proposé une baisse de la TMC sur les nouveaux véhicules équipés du filtre. Dans une deuxième phase, la même taxe de mise en circulation augmenterait pour les véhicules neufs sans filtre. FEBIAC appuie l'initiative, mais juge inopportun de l'avoir annoncée sans préparation au moment de l'ouverture du Salon : de nombreuses marques détenaient encore un certain stock de voitures neuves sans filtre à particules. Elle note par ailleurs qu'une prime au recyclage (payée à la destruction et au remplacement d'un ancien véhicule par un nouveau) ne contribuerait pas seulement à limiter le problème des particules fines.

Recyclage

Grâce à une méthode de mesure mise au point pour l'OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij), nous pouvons désormais déclarer officiellement qu'avec 89% de recyclage des véhicules (le minimum européen actuel est de 85%), la Belgique compte aujourd'hui parmi les meilleurs élèves de l'UE en ce qui concerne le recyclage des véhicules déclassés. Le secteur est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif européen de 95% en 2015.

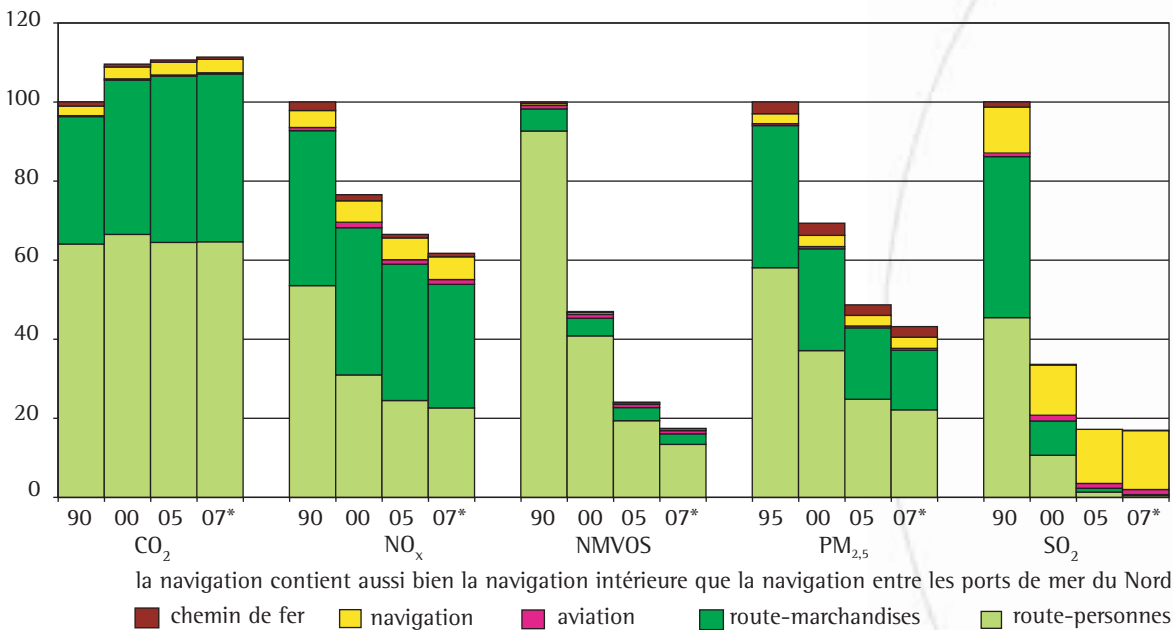
En 2008, ce bon résultat n'a pas empêché la Région wallonne, malgré les protestations des instances chargées de gérer les déchets, de voter un décret taxant tous les flux de déchets pour lesquels le quota de collecte ou de transformation n'est pas atteint. En février 2009, la concertation a commencé sur le nouveau décret wallon relatif aux déchets avec obligation de reprise. FEBIAC s'efforce de mettre en avant les intérêts du secteur dans les négociations. ■



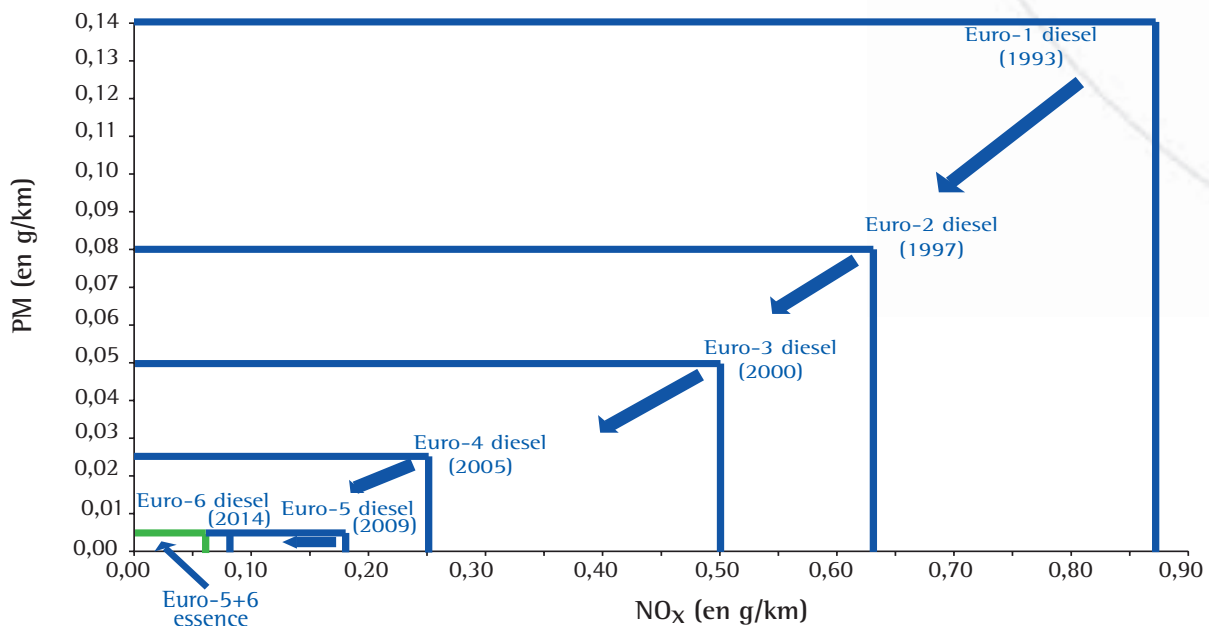
Environnement

• Emission de CO₂, NO_x, NMVOS, PM_{2,5} et SO₂ par transport (Flandre, 1990, 2000, 2005 et 2007)

émission (1990=100)



• Evolution de la législation européenne sur les oxydes d'azote (NOx) et les particules



Fiscalité

A quand une fiscalité automobile "verte" en Belgique ?

La multiplication des mesures fiscales non concertées et non uniformes tant au niveau fédéral que régional perturbe et le consommateur et le marché, sans apporter de solution globale. C'est pourquoi, depuis de nombreuses années, FEBIAC plaide pour une révision en profondeur de la fiscalité automobile. Le but étant de la rendre plus "verte" en la basant sur des critères environnementaux. Normes EURO pour ce qui est des émissions polluantes (oxydes de carbone, oxydes d'azote, particules) et CO₂ pour ce qui est de l'effet de serre. Et ce, dans un contexte budgétairement neutre.

FEBIAC soutient que seules des mesures affectant l'entièreté du parc et incitant à remplacer les véhicules les plus vieux et donc les plus polluants auront un impact tangible sur les émissions globales. C'est dans ce contexte que des propositions avaient – et ont encore été faites – aux différentes instances dirigeantes de notre pays, mais sont malheureusement restées, jusqu'ici, lettre morte. Entre-temps, le secteur doit se contenter d'une panoplie de mesures dites "vertes" aux niveaux fédéral et régional. En voici un aperçu ainsi qu'une évaluation.

Au niveau fédéral

Les réductions sur facture pour voitures propres

● Evolution des immatriculations de voitures neuves ≤ 115 g CO₂/km

	2005		2006		2007		2008	
	x < 105 g CO ₂	105 g \leq x \leq 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g \leq x \leq 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g \leq x \leq 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g \leq x \leq 115 g CO ₂
TOTAL ≤ 115 g CO ₂ /km au nom d'un particulier	350	13.914	340	15.641	1.742	13.357	9.665	21.451
	14.264		15.981		15.099		31.116	
TOTAL ≤ 115 g CO ₂ /km Tout propriétaire	802	26.700	883	27.668	2.895	21.450	13.923	30.184
	27.502		28.551		24.345		44.107	
MARCHE TOTAL	480.088		526.141		524.795		535.946	
Part des ≤ 115 g dans le marché total	5,7%		5,4%		4,6%		8,2%	

Source: FEBIAC

En 2008, 9.665 voitures neuves émettant moins de 105g CO₂/km ont été immatriculées au nom d'un particulier en Belgique et ont donc pu bénéficier de la réduction sur facture de 15% tandis que 21.451 ont bénéficié de la réduction de 3%.

Ceci représente une progression très importante par rapport à 2007, respectivement + 455% (!) et +60,6%. L'explication de cette forte augmentation est à trouver

dans le nombre de modèles très populaires mis sur le marché tant dans la catégorie < 105g (VW Polo, Seat Ibiza, Mini) que dans la catégorie 106-115g (Citroën C1 et C3, Toyota Aygo, Peugeot 206, Ford Fiesta).

Lorsqu'on regarde les chiffres, tous propriétaires confondus, la progression des deux catégories atteint quelque 81% ce qui représente 8,2% du marché total des voitures neuves en 2008 contre 4,6% en 2007.

Les différentes initiatives des Régions

Le bonus-malus de la Région wallonne

Début 2008, la Région wallonne a instauré un système de bonus-malus - à l'immatriculation d'une voiture neuve ou d'occasion par les particuliers - basé sur les émissions de CO₂. Le bonus allant de 100 € (catégorie de 136 à 145 g) à 1.000 € (catégorie de moins de 105g) est entré en vigueur le 1er janvier 2008. Le malus allant de 100 € (catégorie de 196 à 205 g) à 1.000 € (catégorie de plus de 255g) est, quant à lui, entré en vigueur le 1er avril.

A noter que ce système tient compte du véhicule détenu précédemment et n'est accordé que si la voiture achetée est de 3 catégories « meilleure » (10g par catégorie, soit 30g) que celle détenue précédemment. La région a pour des raisons budgétaires, introduit une zone neutre - où aucun bonus ni malus n'est accordé; celle-ci s'étend de 146 g à 195g.

2007, mais peut-être aussi due à la structure du marché des particuliers dans cette région.

Cela dit, en moyenne les émissions des voitures neuves immatriculées par des personnes privées en 2008, atteint 137g CO₂/km en Wallonie

Pour le pays dans son ensemble, la moyenne s'élève à 143 g CO₂/km.

Pour ce qui est des immatriculations au nom d'une société (leasing ou non), on enregistre également une tendance à la baisse marquée. La limitation de la déduction pour les véhicules les plus émetteurs de CO₂ n'y est certainement pas étrangère aidant par là-même la sensibilisation des gestionnaires de flottes à la nécessité de réduire les consommations de carburant.

● Emissions moyennes de CO₂ (en g/km) des voitures neuves par région et type de propriétaire

	Flandre			Wallonie			Bruxelles			Belgique		
	2007	2008	%	2007	2008	%	2007	2008	%	2007	2008	%
Sociétés (no leasing)	170	165	-2,9%	161	157	-2,5%	160	159	-0,6%	166	162	-2,4%
Sociétés (leasing)	153	147	-3,9%	150	147	-2,0%	149	146	-2,0%	151	146	-3,3%
Indépendants	162	158	-2,5%	152	146	-3,9%	155	149	-3,9%	158	153	-3,2%
Personnes privées	152	148	-2,6%	143	137	-4,2%	149	144	-3,4%	148	143	-3,4%
TOTAL	156	151	-3,2%	147	141	-4,1%	152	148	-2,6%	153	148	-3,3%

Source: FEBIAC

Après une année, une évaluation de cette mesure a pu être effectuée :

- On a pu constater qu'en Wallonie, les catégories de moins de 105 g et de 105-115 g progressent plus fortement que dans les autres régions;
- la catégorie des moins 146 g représente plus de 70% des ventes en Wallonie contre 62% à Bruxelles et 57% en Flandre. Parallèlement, les catégories à plus hautes émissions de CO₂ baissent plus rapidement en Wallonie au profit des catégories moyennes;
- La tendance globale est clairement au "downsizing". Cette tendance s'était déjà fait sentir en Wallonie en

Le bonus en Wallonie semble influencer encore plus favorablement le comportement des acheteurs vers des voitures neuves rejetant moins de CO₂.

Les chiffres de 2008 indiquent également une nette tendance à la baisse, tout type de propriétaire confondu, puisque la baisse est ici de 3,3% passant de 153g à 148g CO₂/km.

Ici aussi, la tendance à la baisse est plus forte en Wallonie (-3,4%) et atteint presque l'objectif de l'accord volontaire passé entre l'ACEA -constructeurs européens- et la Commission européenne

pour 2008, soit 140 g, avec 141 g CO₂/km pour la moyenne des voitures neuves vendues en 2008, tous propriétaires confondus.

Prime de la région flamande : le retrofit d'un filtre à particules (FAP)

La Ministre flamande de l'environnement, Hilde Crevits a instauré par décret (entré en vigueur le 1er février 2009) une prime pour le retrofit d'un filtre à particules sur les voitures diesel Euro 3. Le montant de la prime couvre 80% des coûts de placement avec un maximum de 400 €. FEBIAC était favorable à cette initiative, pour autant que le placement de ces FAP's soit certifié et effectué par des ateliers agréés et l'a fait savoir au Ministre.

Initiatives Euro 4 et Euro 5 – Gouvernement flamand

Certains ministres au sein du gouvernement flamand avaient l'intention d'instaurer un "bonus" à l'achat d'un Euro 4 diesel avec FAP et d'un Euro 5 et un "malus" (par le biais de la TMC) à l'achat d'un Euro 4 diesel sans FAP.

Les membres ont été consultés quand aux stocks d'Euro 4 sans FAP qu'ils possèdent vu les conséquences possibles sur la vente de ces véhicules. Etant donné l'absence de consensus au sein du gouvernement flamand, l'idée a été abandonnée.

Lors du conclave budgétaire d'octobre (2008), certains partis politiques ont exprimé, une fois de plus, l'intention de taxer plus fortement les voitures dites "de société". C'est-à-dire celles étant mises à disposition d'un employé par son employeur et donnant lieu à un avantage en nature.

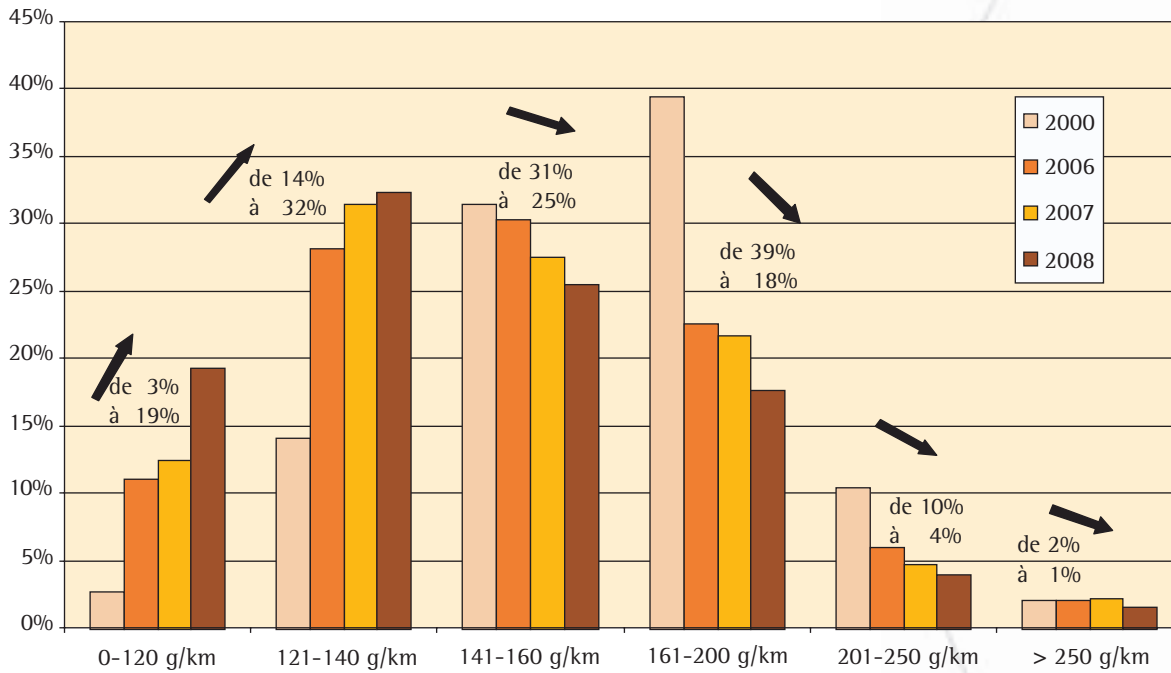
Connaissant les nécessités budgétaires, FEBIAC a remis en perspectives l'importance des voitures dites de société par rapport au parc total (6% !) en faisant une fois de plus remarquer qu'elles contribuaient de manière non négligeable au renouvellement du parc. Des propositions "vertes" ont néanmoins été développées (basées notamment sur le calcul de l'avantage en nature en fonction des émissions de CO₂) au cas où une taxation supplémentaire serait inéluctable.

Politique du gouvernement en matière d'incitants à la vente: prime à la casse

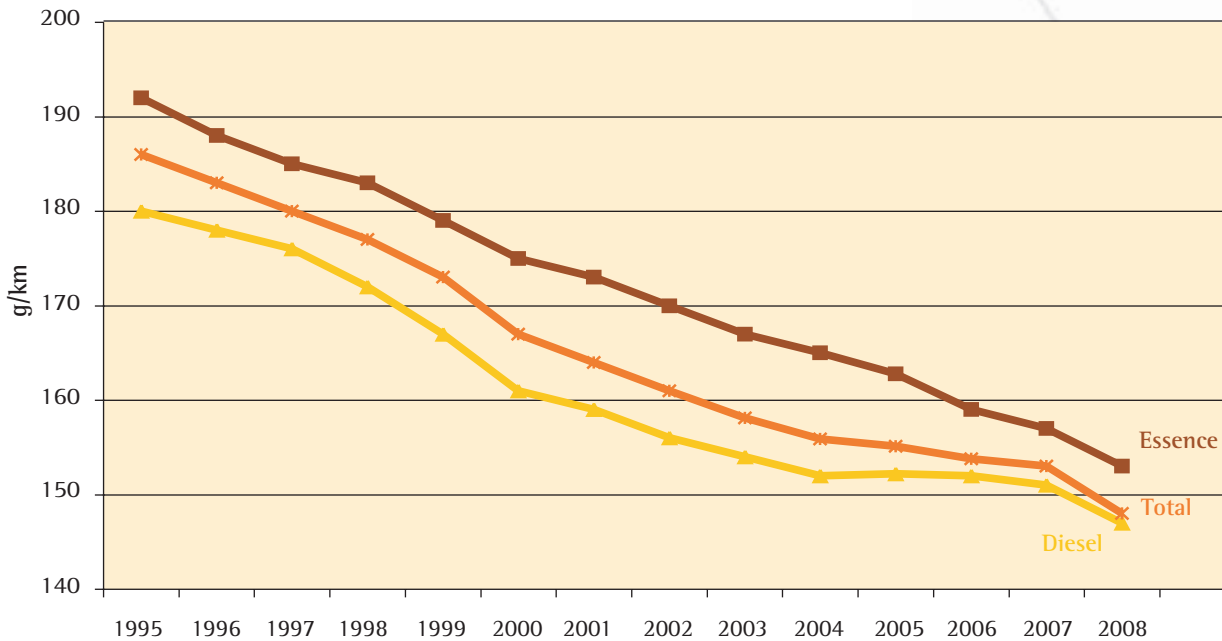
Certains ministres ont plaidé, à différentes reprises, pour l'instauration d'une prime de recyclage afin de relancer le marché. Etant donné les difficultés budgétaires, le manque de consensus au sein du gouvernement et le fait que la matière "recyclage" soit de compétence régionale, la mesure a été avortée. FEBIAC qui avait lobbyé en faveur d'une telle mesure comme soutien au secteur et tout bénéfique pour l'environnement a, suite à la non-décision intervenue, instamment demandé aux politiques d'éviter les effets d'annonce, extrêmement dommageables pour le marché. ■



● Répartition du marché belge des voitures neuves par classe de CO₂ 2000-2008



● Evolution des émissions CO₂ des voitures neuves immatriculées en Belgique 1995-2008



Source: FEBIAC

Sécurité routière

FEBIAC est active sur divers plans en matière de sécurité routière, par exemple via le suivi de la législation internationale sur la sécurité automobile et la participation au conseil d'administration de l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) et à la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR). Au travers du MotorCycle Council (MCC) –où FEBIAC joue un rôle principal–, nous nous occupons plus spécifiquement de la sécurité des deux-roues motorisés (DRM). C'est ce qui explique que le MCC siège dans le groupe de travail "Moto" récemment créé au sein de la CFSR.

Sécurité automobile

Ces dernières années, le processus décisionnel concernant les initiatives réglementaires relatives aux véhicules tient de plus en plus compte de normes et accords internationaux fixés dans ce que l'on appelle les Règlements techniques mondiaux. On satisfait ainsi aux exigences des principaux marchés et on évite les coûts qu'entraîneraient les adaptations aux spécificités de tel ou tel marché. Tant au niveau européen qu'international, la Belgique est représentée par le SPF Mobilité et Transports qui est donc un important interlocuteur pour FEBIAC et ses membres. Pour définir les points de vue de notre secteur, FEBIAC représente ses membres à l'échelon européen dans divers groupes de travail de l'ACEA et, pour les aspects internationaux, au Comité technique de l'OICA.

S'agissant spécifiquement de la sécurité automobile, trois dossiers importants ont été traités durant l'exercice écoulé.

1. Protection des piétons : la Commission européenne (CE) œuvre avec le Japon et les USA à une réglementation mondiale sur la protection des usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule. Etant donné que les systèmes de sécurité passive ne donnent pas toujours de résultats satisfaisants à un coût raisonnable, le secteur automobile, par la bouche de FEBIAC notamment, a demandé que les mesures adoptées soient élargies aux systèmes de sécurité active, dont l'assistant au freinage d'urgence. L'Europe nous a suivi sur ce point. En outre, FEBIAC a souligné la nécessité d'examiner la protection des piétons dans un cadre mondial : comme les véhicules sont développés pour un marché planétaire, on peut apporter des adaptations poussées au concept d'un véhicule s'il est destiné à un marché suffisamment grand. De plus,

ces adaptations ne sont pas suffisantes en soi : il est possible d'encore mieux protéger les usagers faibles de la route en aménageant et en entretenant le réseau routier de telle sorte qu'il soit sûr et clément.

- 2. Daytime Running Lights (DRL) :** les DRL, ou feux de jour, peuvent accroître la visibilité des voitures pour les autres usagers de la route et aider potentiellement à diminuer le nombre de victimes sur les routes. Le secteur met actuellement au point des DRL distincts pour les nouveaux modèles de véhicules. Dans le monde, une série de pays ont déjà introduit de leur propre initiative une ou plusieurs versions de DRL. Quoi qu'il en soit, l'an dernier, le secteur automobile a réussi à faire appliquer les différentes spécifications techniques dans la législation internationale sur la question, en l'occurrence les règlements 80 et 87 de Genève.
- 3. General Safety Regulation (GSR, règlement relatif à la sécurité générale) :** c'est sous ce terme qu'en juillet 2008, la CE a lancé sa proposition d'introduire des systèmes de sécurité avancés pour les véhicules. Mais la proposition de la CE allait plus loin et ambitionnait par la même occasion de procéder à une simplification administrative et d'élaborer une législation environnementale supplémentaire visant à rendre les pneus moins bruyants et à garantir leur adhérence sur revêtement humide. Cela ne simplifie pas les choses, que du contraire. L'an dernier, les propositions de la CE ont été examinées avec l'ACEA et l'on s'est penché sur une législation et un calendrier d'introduction de toute une série de nouveaux systèmes de sécurité tels que le contrôle de stabilité pour les voitures particulières et les poids lourds, la détection de déviation de la trajectoire et la surveillance de la pression des pneumatiques (voir aussi tableau). Pour la Belgique en particulier, FEBIAC demande que l'on prête attention aux délais d'introduction et à leur harmonisation avec la directive-cadre 2007/46/CE.

Autres aspects de la sécurité routière

Par ailleurs, à la fin de l'année dernière, FEBIAC a été invitée par le "Conseil européen pour la Sécurité des Transports" (ETSC) à commenter, lors d'un débat sur la sécurité routière en Belgique par rapport aux pays voisins, les initiatives que le secteur a déjà prises et prendra encore pour améliorer la sécurité des DRM et de leurs utilisateurs. FEBIAC a profité de l'occasion pour présenter le Safety Plan for Action (SPFA). Ce SPFA est basé sur 4 domaines d'action :

1. Amélioration des connaissances

- Explications sur MAIDS*, la seule base de données européenne qui dresse un inventaire des causes ayant conduit à un accident avec un deux-roues;
- Participation à la "European Urban Road Safety Platform" (EURSP) : ce projet mène une étude comparative de la sécurité routière dans différentes villes d'Europe;
- Participation à la "European Safer Urban Motorcycling" : l'eSUM est une initiative commune du secteur et de quelques grandes villes européennes en vue de détecter des points noirs et d'élaborer et d'appliquer des solutions afin de rendre la ville plus sûre pour les DRM.

2. Facteurs humains

- Amélioration de la formation et de la sensibilisation des motocyclistes;
- Participation à l'"Initial Rider Training project" avec, pour but, une formation paneuropéenne à la conduite;
- Equipement motocycliste et campagnes visant à promouvoir le port du casque.

3. Véhicule

- Promotion des systèmes de freinage avancés (Advanced Braking Systems);
- Lignes directrices en matière de publicité;
- 'Conspicuity' : voir et être vu;
- Coussins gonflables.

4. Infrastructure

- Publication d'un livre sur la conception et la construction de routes plus sûres (Guidelines on Safer Road Design for Powered Two-Wheelers);

- Indication du danger de plaques d'égout mal placées, de l'absence de lisses inférieures sur les glissières de sécurité, des marquages routiers glissants, etc.

Lucky 13

Dans le cadre de ce "Safety Plan for Action", FEBIAC s'engage à mettre sur pied des campagnes de communication favorisant la sécurité routière. Nous entendons ainsi attirer l'attention sur les dangers auxquels les utilisateurs de DRM sont confrontés sur la route. Publié en 2006, le manuel d'infrastructure "Guidelines for Powered Two-Wheelers - Safer Road Design in Europe" a donné une première impulsion en ce sens. Il fallait également faire mieux connaître la teneur technique de ce manuel aux conducteurs de motos et de scooters. Cela s'est fait sous la forme d'une série ludique de BD intitulée "Lucky 13".

"Lucky 13" a pour but de sensibiliser les conducteurs de DRM aux risques (cachés) que peuvent comporter les routes. Cette campagne a été conçue en collaboration avec des moniteurs de conduite à moto et compte 13 épisodes. Chacun de ceux-ci est dédié à une situation dangereuse spécifique et donne des astuces et des indications pour y faire face sans casse. Quoique d'inspiration ludique, cette initiative revêt une importance qu'il convient de ne pas sous-estimer : elle illustre l'engagement du secteur à inscrire à son agenda la délicate et complexe question de la sécurité routière. Nous tenons également à montrer aux pouvoirs publics et aux autres parties prenantes que nous avons vraiment l'intention de nous attaquer concrètement aux problèmes de sécurité. ■

MODÈLE DE VÉHICULE	NOUVEAU DISPOSITIF DE SÉCURITÉ	NOUVEAUX MODÈLES	NOUVEAU VÉHICULE
Voitures particulières	Mesure de la pression des pneumatiques	01/11/2012	01/11/2014
Tous modèles	Spécifications sur l'adhérence sur sol mouillé	01/11/2013	01/11/2014
Tous modèles	Spécifications sur la résistance des pneus au roulement	01/11/2013	01/11/2014
Tous modèles	Spécifications sur les bruits de roulement des pneus	01/11/2013	
Bus et utilitaires	Détection de déviation de la trajectoire et système avancé de freinage d'urgence	01/11/2013	01/11/2015
Voitures particulières	Indicateur de changement de l'accélération	01/11/2012	01/11/2014
Voitures particulières et utilitaires légers	Contrôle électronique de stabilité	01/11/2011	01/11/2014
Petits autobus	Contrôle électronique de stabilité	11/07/2013	11/07/2015
Bus	Contrôle électronique de stabilité	01/11/2011	01/11/2014

* L'étude MAIDS (Motorcycle Accidents In-Depth Study) a analysé plus de 900 accidents de motos et de scooters survenus pendant la période 1999-2003 dans 5 régions de France, d'Allemagne, des Pays-Bas, d'Espagne et d'Italie. Ces informations sont les plus détaillées dont on dispose actuellement sur les accidents de DRM.

Service technique

Homologation européenne

La mise en application de la "Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 qui établit un cadre harmonisé pour la réception des véhicules, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules" a retenu ces derniers mois l'attention de toutes les parties concernées.

L'importance de cette directive tient au fait que le système de réception communautaire qui s'applique aujourd'hui aux voitures particulières, aux motocyclettes et vélomoteurs ainsi qu'aux tracteurs agricoles, sera, à partir du 29 avril 2009 et jusqu'en 2014, étendu progressivement à toutes les autres catégories de véhicules à moteur, à savoir les véhicules utilitaires (camionnettes, camions, semi-remorques, remorques), les autobus et les autocars.

Si le principe de réception communautaire est certes déjà connu et rôdé, la nouveauté introduite aussi par cette directive est essentiellement l'introduction de la réception dite "réception multi étape". Chaque constructeur participant au processus de construction du véhicule aura la responsabilité de garantir le respect des dispositions réglementaires applicables aux éléments qu'il a ajouté ou modifié sur le véhicule de base. Il lui appartiendra donc aussi de remplir la partie du certificat de conformité correspondant à son étape particulière.

Ces nouvelles dispositions modifieront considérablement les méthodes de travail et de gestion des dossiers tant chez les constructeurs de véhicules et leurs représentants officiels que chez les carrossiers transformateurs. Les réunions entre le Secteur et le SPF Mobilité et Transports se sont donc multipliées à ce sujet afin d'identifier les changements qui interviendront. Trois journées de présentation ont également été organisées de manière conjointes avec les autres fédérations professionnelles (AGORIA, FEBELCAR, FEBIAC, FEDERAUTO) à l'attention de tous les constructeurs et/ou carrossiers.

Si, à la veille de l'entrée en application de la directive, le cadre réglementaire a été adapté in extremis de par la publication le 28 avril de l'Arrêté royal (AR) transposant dans le règlement technique belge (AR du 15 mars 1968) les dispositions de la Directive 2007/46/CE, très peu de réponses ont malheureusement été apportées aux différentes questions pratiques sur les nouvelles procédures d'homologation qui seront progressivement mises en place.

Tout porte donc à croire que, plutôt que d'avoir des règles adaptées aux particularités de la réception européenne, le Secteur devra, dans un premier temps, cumuler les anciennes exigences belges et les nouvelles exigences européennes. Les procédures nouvelles seront vraisemblablement mises au point au fur et à mesure que les cas se présenteront et que les dossiers seront traités...

Autres réglementations

Cela mis à part, quelques autres nouveautés sont intervenues sur le plan réglementaire durant l'exercice 2008-2009.

Rétroviseurs

Pour ce qui est de nouvelles réglementations abouties, l'on retrouve, enfin, la publication de l'AR du 14 avril 2009 modifiant le règlement technique (AR du 15 mars 1968) en ce qui concerne les dispositions relatives aux "rétroviseurs".

Cet arrêté réintroduit –valablement cette fois– les dispositions des arrêtés royaux de septembre et décembre 2002 qui imposaient des "rétroviseurs belges" et un "retrofit belge".

Il transpose aussi les dispositions des Directives 2003/97/CE et 2005/27/CE relatives aux dispositifs de vision indirecte imposant des "rétroviseurs CE" et qui sont d'application depuis 2006 ! Toutefois, par rapport aux dispositions européennes, la Belgique y maintient l'obligation d'un miroir "grand angle" (classe IV) pour les véhicules de la catégorie M3 (autobus) alors que ce montage est totalement facultatif au niveau européen !

Enfin, cet AR transpose également la Directive 2007/38/CE sur le montage à posteriori de rétroviseur. Ce retrofit européen, qui devait être effectué pour le 31 mars 2009, a pour objectif d'améliorer le champ de vision indirecte des véhicules mis en circulation avant l'application de la Directive 2003/97/CE en leur imposant un champ de vision semblable à celui prescrit par cette même Directive.

Veste de sécurité

Au niveau des mesures plus concrètes et plus parlantes pour le citoyen, celui-ci doit à présent avoir une veste de sécurité rétro réfléchissante à bord de son véhicule.

Le code de la route imposait déjà depuis le 1er février 2007, que le conducteur d'un véhicule en panne, accidenté ou immobilisé (sur les "autoroutes et routes") à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits, porte une veste fluorescente et rétro réfléchissante lorsqu'il sort de son véhicule.

Le Règlement technique (AR du 15 mars 1968) est maintenant modifié pour que cette veste fasse partie de l'équipement obligatoire du véhicule comme le triangle, l'extincteur et la boîte de secours.

Feux de jours

Au niveau international, une décision a été prise au niveau de l'installation de feux de jours à allumage automatique avec l'adoption de la Directive 2008/89/CE concernant l'installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques.

A l'horizon 2011, les nouveaux types de véhicules des catégories M1 et N1 (voitures et utilitaires légers), et 2012 pour les catégories M2, M3, N2, N3 (utilitaires lourds et autobus) devront être équipés de "feux de circulation diurne", c'est-à-dire de feux tournés vers l'avant servant à rendre le véhicule plus visible en conduite de jour.

Ces feux devront s'allumer automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage et/ou l'arrêt du moteur se trouvera dans une position qui permet au moteur de fonctionner. Ils devront s'éteindre automatiquement lorsque les feux de brouillard avant ou les projecteurs s'allumeront, sauf si ces derniers sont utilisés pour donner des avertissements lumineux intermittents à de courts intervalles.

Cette directive autorise également l'installation d'un système d'éclairage adaptatif (AFS) et d'un signal de freinage d'urgence.

Quid aux Eco-combis?

Au niveau des nouveaux dossiers, citons la rédaction, suite à une décision gouvernementale, d'un projet d'AR concernant les Eco-combis modulaires.

Fortement basé sur les dispositions néerlandaises, le projet belge relatif "aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes", rédigé par le SPF Mobilité et Transports, prévoyait:

- la possibilité d'autoriser un maximum de 30 projets-pilotes;
- pour des ensembles de véhicules dont les masses et dimensions maximales ne dépasseraient pas 25,25 m et 60 tonnes;
- dont la circulation ne serait autorisée que sur les autoroutes et dans les zones portuaires, ainsi que sur les itinéraires qui, sur une distance maximale de 20 km, donnent accès au siège d'exploitation de l'entreprise ou le lieu de (dé)chargement et qui ne se situent pas à proximité d'un hôpital ou d'une maison de repos, et qui ne traversent pas une zone résidentielle ou une zone 30;
- avec une interdiction de circulation en cas de brouillard, neige ou verglas;
- et une vitesse maximale hors agglomération de 80 km/h.

Ce type de véhicule permet de réduire de 10% à 15% le nombre de trajets et de kilomètres sans risques pour la sécurité. Deux camions de grandes dimensions transportent en effet un chargement équivalent à trois camions ordinaires. Ils optimisent en outre les flux de transport de fret par la route existants, sans pour autant remplacer le chemin de fer ou la navigation. Etant modulables, ils peuvent, de plus, être découplés en unités de distribution plus petites permettant une utilisation adaptée à un contexte urbain.

En présentant un projet d'AR l'an dernier, le pouvoir fédéral a fait un pas en avant vers la mise en place d'un test pratique dans notre pays. Les Régions ne doivent maintenant plus tarder à démarrer ce projet. Le secteur belge du transport routier accuse en effet un énorme retard par rapport à l'expérience accumulée par les Pays-Bas. ■



Technique

European Motor Show Brussels 2009

La Belgique est le pays de l'automobile par excellence. Elle compte non seulement une industrie de montage et de sous-traitance au poids important, mais aussi de véritables passionnés, comme l'attestent les chiffres de fréquentation du Salon de l'Auto. D'une édition à l'autre, ces passionnés continuent de répondre à l'appel avec enthousiasme : aucun salon international ne fait d'ailleurs mieux que Bruxelles en termes de nombre de visiteurs par habitant.

Utilitaires légers, véhicules de loisirs et motos

Avec 324.204 visiteurs et acheteurs, la 87^e édition du European Motor Show Brussels 2009 a de nouveau été un grand succès, en dépit de la conjoncture économique défavorable. Brussels Expo a ainsi accueilli 111 nouveautés et véhicules-concepts de 32 marques auto et 28 marques moto.

Il faut également souligner les efforts remarquables consentis par le Parc des Expositions de Bruxelles pour moderniser en profondeur le passage entre les Palais 1 et 3 : l'espace d'exposition est ainsi apparu comme un ensemble cohérent et harmonieux, où les visiteurs se sont sentis bien accueillis. Les palais ont enregistré une forte affluence en permanence, mais toujours dans une ambiance conviviale et sans cohue.

Enquête de satisfaction des visiteurs

L'enquête de satisfaction détaillée que nous avons réalisée auprès des visiteurs s'est révélée très instructive. Le Salon attire encore et toujours un public essentiellement masculin (84 %). La proportion de jeunes de moins de 30 ans est de 27 %, comme celle des plus de 50 ans (28 %). Le rapport néerlandophones/francophones est de 55/45 %, ce qui correspond exactement à la répartition de la population belge.

- 1 visiteur sur 5 n'est jamais venu au Salon auparavant ; certains visiteurs fidèles en sont en revanche à plus de 3 éditions (52 %).
- 72 % des visiteurs sont accompagnés de membres de leur famille ou d'un ami(e) ; le temps de visite moyen est de 4h10.
- 95 % des visiteurs sont satisfaits de leur visite. Ils attribuent au Salon une note moyenne de 7,5/10.
- 21 % des visiteurs viennent spécialement pour les deux-roues motorisés ; 16 % sont intéressés par les utilitaires légers.

- Le Salon influence le choix définitif de 44 % des visiteurs, au niveau de la marque et du modèle. Des visiteurs découvrent en effet lors du Salon des produits auxquels ils ne pensaient pas et décident de les acheter. Il n'y a pas de meilleure preuve de l'importance du Salon !
- Pas moins de 38 % des visiteurs ont l'intention d'acheter un véhicule pendant ou peu après le Salon, mais la décision définitive est souvent prise chez les concessionnaires (78 %).

Médias et promotion

Le Salon des utilitaires légers, véhicules de loisirs et motos peut compter sur une attention soutenue de la part des médias belges principalement. Malgré la concurrence des élections présidentielles américaines, 635 articles consacrés au Salon ont été publiés en janvier, tant dans les médias imprimés que sur les plus grands sites d'information en ligne. Au total, cela représente un tirage de 30.721.044. La radio et la télévision ont elles aussi assuré une couverture détaillée du Salon.

Le site officiel du Salon -www.autosalon.be- a accueilli 279.270 visiteurs pendant le mois de janvier. Conjointement, ils ont consulté 1.223.971 pages, soit environ 4,38 pages par visite. La durée moyenne d'une visite était de 3,5 minutes.

Thème Et Événements

En retenant pour thème central "People Need Transport", les organisateurs du Salon ont mis en avant la nécessité de disposer d'un véhicule pour satisfaire les besoins de mobilité personnels. La voiture sert non seulement à accomplir les trajets domicile-travail, mais aussi à transporter les enfants, à rendre visite à la famille, à occuper son temps libre et à ramener ses achats à la maison. En moyenne, une famille transporte l'équivalent d'un mètre cube par semaine. Pour illustrer ce phénomène, des boîtes d'1 m³ ont été disposées çà et là dans le hall Astrid et les palais.

Le Palais 3 accueillait unavenirquiroule.be. Des jeunes et des candidats-travailleurs ont pu y recueillir des informations sur les emplois, les formations et la formation continue dans le secteur automobile. Unavenirquiroule.be soutient également les formations automobiles et tenter de susciter l'enthousiasme des jeunes pour la voiture et la technique.

Toujours dans le Palais 3, Motorcycle Council avait installé son stand d'information à côté du stand d'unavenirquiroule.be. Une série de conseils et d'informations utiles sur une conduite sûre et experte à moto, ainsi que sur l'utilisation professionnelle des motos et les avantages y afférents y étaient abordés de façon attrayante.

Truck&Transport du 17 au 20 janvier 2009

Truck&Transport, salon professionnel de quatre jours (du 17 au 20 janvier 2009), a également remporté un beau succès en drainant au total plus de 32.000 visiteurs. Truck&Transport a de nouveau été une grande réussite, notamment sous l'impulsion du commissaire général Jacky Mouligneau.

Ce salon professionnel a organisé pour la première fois un événement presse le vendredi 16 janvier après-midi et une grande cérémonie d'inauguration a eu lieu en présence du secrétaire d'État E. Schouppe le samedi 17 janvier 2009.

Les stands thématiques suivants ont particulièrement retenu l'attention :

- L'expo "ECO-Technology", où toutes les marques de poids lourds ont présenté au public les motorisations écologiques développées pour l'avenir, dans le Palais 12 ;
- La combinaison "ECO-Combi", au Palais 11, a pu compter sur une visite qui n'est pas passée inaperçue, celle de la ministre Hilde Crevits.

Un Salon en 2010 ? Certainement !

Bien que la crise ait rayé du calendrier un certain nombre de salons automobile, un Salon Auto et Moto de qualité aura certainement lieu en 2010 à Bruxelles. Les préparatifs ont débuté peu après la clôture du Salon 2009. Et nous pouvons d'ores et déjà nous réjouir de la présence au grand complet ou presque de toutes les grandes marques automobiles ! Nous sommes dès lors confiants et croyons au succès de l'édition 2010. ■



Jacky Mouligneau, Commissaire général des Salons

Salon

Image et formation

La branche automobile ne se contente pas de nous fournir des produits d'excellente facture. Elle regorge également de possibilités de faire carrière. Et pourtant, le secteur doit lutter contre une image négative en tant qu'employeur. C'est pour remédier à cette situation que FEBIAC investit énormément d'énergie en formations et se bat aux côtés d'autres organisations de la branche auto dans le cadre du projet unavenirquiroule.be

Advanced Automotive Management, huitième édition

La huitième édition d'Advanced Automotive Management (AAM), la formation en management coorganisée par FEBIAC et ICHEC Entreprises, a une nouvelle fois rencontré un succès encourageant. Si l'on en croit les réactions des enseignants et des participants, le contenu de cette édition était encore meilleur que les années précédentes. Nos relations avec les importateurs et les concessionnaires nous permettent en effet de répondre aux nouveaux souhaits et besoins et d'adapter le programme de la formation en conséquence. Un programme spécifique est également conçu pour les participants à l'AAM et pour les anciens élèves afin qu'ils entretiennent de bonnes relations avec ces 'ambassadeurs' au sein du secteur. Ce programme se traduit principalement en une série de sessions en soirée.

Parallèlement, notre attention se tourne d'ores et déjà vers la préparation de la neuvième édition. En effet, ces temps de récession sont propices à la naissance d'un épineux paradoxe. D'une part, les entreprises ont vite fait de diminuer leurs budgets de formation, alors que d'autre part, la crise les contraint à acquérir de nouvelles compétences et idées afin de relever les défis auxquels elles se trouvent confrontées. C'est à ce paradoxe que la prochaine édition d'AAM souhaite apporter une réponse en étant une formation de qualité, financièrement abordable, et dont les enseignements sont immédiatement transposables dans la pratique.

Recyclages pour enseignants

En collaboration avec ses membres et des entreprises et associations de la branche automobile, FEBIAC organise des recyclages pour les professeurs de l'enseignement technique et professionnel, orientation automobile. Ces rendez-vous des mercredis

après-midi connaissent un immense succès auprès du corps professoral. L'année dernière, nous avons à nouveau accueilli, selon une estimation, près de 800 participants répartis sur les quatre formations. Nous sommes convaincus que ce projet de formation des formateurs bénéficiera in fine aux étudiants des orientations automobiles, qui disposeront de connaissances plus actuelles et de meilleure qualité. En outre, nous 'nommons', au sein du corps professoral, des ambassadeurs de notre secteur, témoins enthousiastes de la formidable évolution que connaît la branche automobile.

unavenirquiroule.be

FEBIAC, FEDERAUTO et Educam travaillent depuis des années ensemble à la promotion globale de la branche auto. Nous partageons en effet les mêmes objectifs : motiver les jeunes à apprendre un métier automobile, pousser les jeunes diplômés motivés à opter résolument pour un emploi dans le secteur, améliorer l'image du secteur automobile en tant qu'employeur et enfin, élever le niveau de l'enseignement. Cet objectif commun a donné naissance à une plateforme unique : *unavenirquiroule.be*. C'est sous ce nom commun que sont menées toutes les actions s'inscrivant dans le cadre décrit ci-dessus.

L'année dernière, le site Web *www.unavenirquiroule.be* a été constamment adapté en fonction de l'actualité afin de communiquer de manière plus efficace avec nos différents groupes cibles : étudiants, enseignants et employeurs. Étant donné la situation de pénurie, le volet "employeurs" a principalement été mis en avant.

unavenirquiroule.be a également publié une nouvelle série de documents informatifs. Citons la "lesbrief" et la lettre d'information pour les enseignants, le dépliant *unavenirquiroule.be*, ainsi que des informations ciblées à l'attention des employeurs. Chacune de ces publications a fait l'objet d'un programme de diffusion adapté.

Par ailleurs, FEBIAC s'est chargée de la présence d'*unavenirquiroule.be* lors du précédent Salon des utilitaires légers, véhicules de loisirs et motos. Grâce à la collaboration de différents partenaires, un véritable atelier moto a été reproduit sur place : pont, motos, armoire à outils, instruments et appareillages

dont le mécanicien a besoin pour réaliser ses tâches quotidiennes. Les consoles de jeu pour les jeunes ont rencontré un immense succès.

Quoi qu'il en soit, le stand a assuré une excellente

visibilité pour le projet *unavenirquiroule.be*, a réalisé d'excellents chiffres d'affluence et a même reçu la visite de quelques ministres. ■



Formation

Data Services

Data Services, l'équipe informatique de Febiac qui compte actuellement dix collaborateurs, gère d'une part les besoins informatiques des différents départements de notre fédération et, d'autre part, propose des analyses précises de l'évolution du marché automobile en Belgique. Grâce au recoupement des sources multiples d'informations, notre banque de données est reconnue comme étant la plus complète et la plus précise dans ce domaine. Permettre à nos membres de bénéficier d'informations détaillées concernant les immatriculations et radiations de tous types de véhicules constitue pour Data Services une priorité.

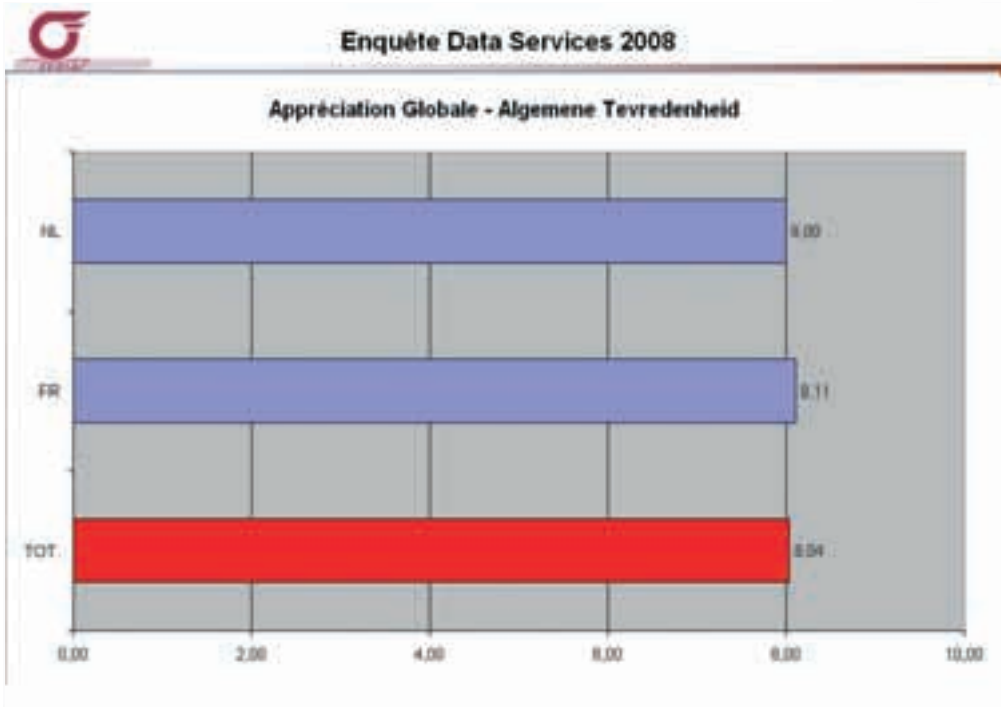
C'est afin d'évaluer dans quelle mesure notre offre de services correspond aux besoins des entreprises actives dans notre branche d'activité que nous avons organisé cette année la cinquième édition de notre enquête satisfaction auprès de nos membres. Un très bon taux de participation de près de 50% nous a tout d'abord démontré, une fois de plus, l'intérêt que porte le secteur pour nos produits et services. De plus, une appréciation globale de plus de 80% démontre à nouveau que tous les efforts développés au sein du service nous permettent d'apporter une réponse adéquate et appréciée aux attentes et besoins de nos membres. Si, au vu des résultats de cette enquête, nos points forts restent selon nos membres : l'exactitude des données fournies, le know-how du personnel et l'accueil réservé à nos interlocuteurs, il apparaît également que davantage d'efforts sont attendus de notre part concernant les prix des produits et la rapidité de traitement des demandes. Sur ce dernier point, une amélioration sensible devrait être prochainement perçue par le fait que notre architecture informatique vient d'être modernisée. Ceci nous permettra de bénéficier de temps de traitement nettement améliorés. Dans le même ordre d'idée, nous avons également acquis un environnement logiciel qui nous assurera à très court terme de nouvelles possibilités quant à la définition de flottes de véhicules et à la standardisation des données disponibles.

La qualité des rapports que nous entretenons avec le Service Public Fédéral Mobilité Et Transports a à nouveau été vérifiée ces derniers mois de par l'approche en commun de différents dossiers. Dans le cadre du projet de mise en place d'une Banque Carrefour des

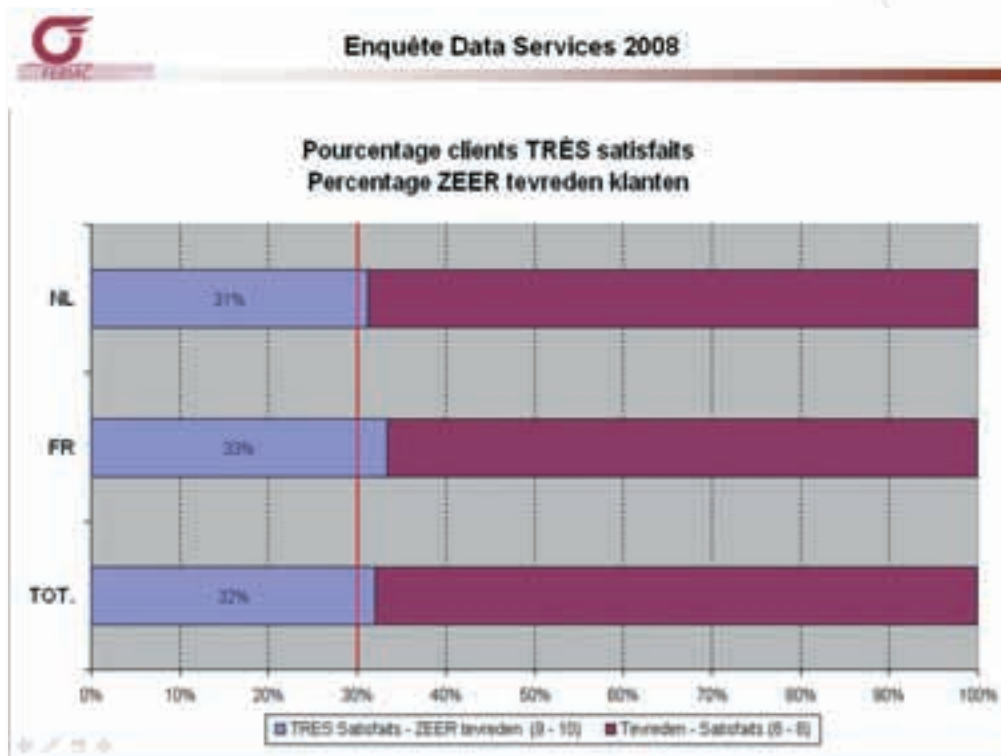
Véhicules (Mobivis), des réunions de concertation ont été ainsi organisées, auxquelles FEBIAC fut conviée afin de veiller à la défense des intérêts de nos membres importateurs. D'autre part, notre service a également apporté sa pleine collaboration au SPF lors du "7th Expert meeting on CO₂ monitoring – Decision 1753/2000". Lors de cette réunion du groupe de travail mis en place par la Commission Européenne et à laquelle participait les différents Etats Membres et l'industrie, ont été analysés la qualité des données CO₂ transmises par chaque Etat à l'organisme gestionnaire ainsi que les possibilités d'adaptation des procédures actuelles nécessaires pour répondre aux nouvelles législations en la matière.

L'année écoulée a également été marquée par l'analyse, le développement et la mise en production de la troisième version de l'applicatif de gestion de FEBELAUTO. L'asbl FEBELAUTO a été créée le 15 juin 1999. Le but de cet organisme de gestion est de veiller à ce que la Directive européenne relative au traitement des véhicules hors d'usage soit respectée via la législation (régionale). Concrètement, cela signifie que FEBELAUTO se charge d'organiser et de suivre la gestion des véhicules hors d'usage. L'évolution de la réglementation en la matière ainsi que les différentes demandes des centres agréés utilisateurs du logiciel ont été prises en compte et rassemblées dans cette dernière version de programmes développés par Data Services.

Parmi les autres dossiers spécifiques gérés par notre département, nous pouvons également souligner le rapprochement de Data Services avec Renta, la fédération belge des loueurs de véhicules avec qui nous collaborons en vue d'optimiser l'application ROB, la plate-forme en ligne qui permet de faire approuver rapidement et facilement les demandes d'interventions sur des voitures de leasing. ■



Les résultats de la dernière enquête satisfaction menée par Data Services démontre que l'appréciation globale moyenne accordée par l'ensemble des sociétés interrogées se situe au-delà de 8 sur 10.



32% des personnes interrogées se sont dites très satisfaites (scores attribués de 9 ou 10 sur 10) de l'éventail des produits et de la qualité des services proposés par Data Services.

Data Services

Automotive Suppliers.be

La section 'Automotive Suppliers in Belgium' de FEBIAC est un réseau professionnel qui organise à l'attention de ses membres des activités et rencontres destinées à mieux faire connaître le secteur automobile et ses fournisseurs. La promotion de ces derniers fait également partie des attributions de la section.

Au cours de l'année écoulée, les contacts avec la direction supérieure des constructeurs automobiles opérant en Belgique se sont resserrés, notamment grâce à des conférences, séminaires et forums de discussion. La question centrale est la suivante : quels sont les produits, les procédés industriels et les services qui favoriseront demain un réseau d'entreprises durable et rentable ?

Des champs de connaissances spécifiques ont été abordés en 'executive circles' (EC), des petits groupes de cadres venus partager leur expérience de première main et leur savoir au sujet d'un thème commun. Ces deux dernières années, l'EC a évolué du concept 'push' (les thèmes étaient imposés aux entreprises membres) vers le concept 'pull' (à partir d'une question concrète, un groupe de personnes et/ou d'entreprises se réunit). Une bonne illustration : l'EC consacré à la plate-forme logistique évolutive pour la livraison séquentielle d'un même module d'assemblage à différents constructeurs en Belgique. Cet EC a été constitué à la suite de la réunion avec Audi Brussels.

Réunion avec la direction d'Audi Brussels dans le cadre du projet Audi A1 (mai-juin 2008)

Mi-2008, les services d'achat centraux d'Audi clôturaient à Ingolstadt les négociations relatives aux principaux modules d'assemblage de la future Audi A1. En revanche, les processus logistiques et la coordination avec les acteurs locaux ont été mis au point à Bruxelles. La direction d'Audi Brussels nous a demandé de réunir les parties concernées afin de proposer des mesures d'optimisation dans le cadre de la mise en production (SOP – *start of production*) du nouveau modèle. En deux sessions, plus de 100 entreprises ont été consultées. Sous-assemblage, logistique, emballage, manutention, explosion des modèles et des volumes : tels sont les principaux domaines dans lesquels on a formulé et retenu des propositions. Devant l'intérêt suscité par le concept et

la valeur ajoutée promise aux sous-traitants comme à Audi, la décision a été prise de l'étendre aux autres constructeurs de Belgique et des pays voisins.

Séminaire consécutif à la fusion de Siemens VDO et Continental AG Orateur invité : Monsieur Jean-Paul Cambier (octobre 2008)

Monsieur Jean-Paul Cambier, administrateur délégué de Continental Benelux SA, a donné des explications complémentaires au sujet de la fusion. En particulier, il a évoqué les motivations qui incitent les grands sous-traitants automobiles à conclure des partenariats. Grâce à l'intégration verticale de la technologie Siemens VDO, Continental développe ses compétences en matière de transmission et de suspension, un facteur de valeur ajoutée supplémentaire pour les constructeurs. Simultanément, Continental se ménage un avantage d'échelle et une meilleure position concurrentielle via l'accès horizontal à la clientèle Siemens VDO.

Forum de discussion sur le thème : 'Are current environmental challenges a problem or rather an opportunity for automotive business?'

Orateurs invités : Monsieur Patrick Collignon, Production Unit Director, Volvo Truck USA, Monsieur Elmar Worms, Global Account manager, Audi Bosch-Rexroth AG et Monsieur Francis Singer, CEO Bosch-Rexroth BeNeLux (janvier 2009)

En plein débat sur les émissions de CO₂ des véhicules, on évoque de plus en plus les autres sources de ce gaz à effet de serre. Le moment est donc venu de se pencher sur le potentiel de réduction du CO₂ de nos processus de fabrication, logistique comprise, et sur les répercussions dans les entreprises sous-traitantes. À Oostakker, Volvo Truck a inauguré une nouvelle usine de cabines qui est aussi la première unité de production sans CO₂ du secteur automobile. Monsieur Patrick Collignon a mis en regard les coûts et les bénéfices. À ses yeux, la réussite repose sur le choix des bons partenaires et la mise au point de solutions bénéfiques pour toutes les parties.

Les présentations de Bosch-Rexroth ont également montré que la conception des installations de production et le choix des composants influençaient fondamentalement l'équilibre CO₂ de la production.

Journée d'étude : 'Innovative plastics and composites based concepts in the cars of tomorrow' (novembre 2008)

Le but du séminaire était de stimuler l'innovation dans les plastiques et composites légers chez les OEM et les sous-traitants, mais aussi de favoriser les contacts en vue du développement des marchés. Le programme comportait des exposés de différents fabricants et transformateurs de plastiques, ainsi que d'institutions de recherche comme la KULeuven, représentée par le professeur Ignaas Verpoest.

Le débat a montré qu'une économie de poids de 100 kg, obtenue par le recours aux plastiques et composites, se traduisait par 1 à 2 litres de réduction de la consommation de carburant par 100 km. À son tour, le litre de carburant économisé représente environ 25 g de CO₂ en moins tous les 100 km. Des chercheurs japonais (projet NEDO, New Energy and Industrial Technology Development Organization) et le projet européen TECABS (Technologies for Carbon fibre Automotive Body Structures) vont encore plus loin que la seule carrosserie : ils songent à un bas de caisse entièrement en plastique renforcé par des fibres de carbone ! À suivre...

Déjeuner-causerie sur le dossier des véhicules électriques : 'Will the electrical car be the saviour of automotive industry?'

Orateur invité : Monsieur Georg Sticher, Practice leader, Boston Consulting Group (janvier 2009)

La discussion a permis de dégager rapidement un consensus : la propulsion électrique contribue substantiellement à la baisse des émissions de CO₂. Cependant, si l'on tient compte de tous les coûts ('coût total de propriété'), ces véhicules ne sont pas encore très attrayants, surtout quand le prix des combustibles fossiles fluctue autour de 100 dollars le baril. Il faudrait que le prix du baril grimpe à 250 dollars pour donner l'avantage au véhicule électrique.

Pour cette raison, les perspectives d'ici 2020 laissent toujours une avance aux moteurs à combustion classiques (75% du parc total), suivis dans l'ordre par les véhicules hybrides (18%), les électriques (3%) et les hybrides avec extension de portée (moteurs à combustion classiques chargeant les batteries en roulant) (3%). ■



Communication

Roulez vert

Pour la deuxième année consécutive, FEBIAC a mené une grande campagne d'image en soutien à la branche automobile. Cette année, le choix s'est porté sur une campagne composée de 10 mini-émissions télé informatives ainsi qu'un site Web : www.roulezvert.be.

L'objectif était de contribuer à rétablir et à renforcer la confiance du citoyen à l'égard du secteur automobile et de ses produits. FEBIAC souhaitait, de manière juste, constructive et qualitative, lutter contre le sentiment anti-voiture de plus en plus répandu de nos jours et ainsi donner corps à sa déclaration de mission : contribuer de façon proactive à un climat d'entreprise favorable et durable pour le secteur de l'automobile et des deux-roues.

Depuis plusieurs années, l'industrie automobile est en effet la cible de sévères critiques : émissions de CO₂, émissions de particules fines, etc. Alors que tout le monde tente de faire de son mieux (en achetant des appareils électriques à faible consommation énergétique, en remplaçant les ampoules traditionnelles par des ampoules économiques,...), l'industrie automobile continuerait, sans gêne, à rejeter des tonnes de CO₂ dans l'air. C'est en tout cas ce que l'on entend souvent. Pour FEBIAC, il était donc grand temps de briser, avec le professionnalisme qui s'impose, toute une série de clichés sur l'impact de la voiture sur l'environnement. Les voitures sont, à chaque nouvelle génération, de plus en plus propres et de plus en plus 'vertes'. Et dans la réalité, les constructeurs font tout sauf freiner l'innovation quand il s'agit de préserver l'environnement et le climat.

Chaque mini-émission télé avait donc pour mission de 'démonter' un préjugé ou un malentendu. Des micros-trottoirs plantaient le décor, après quoi des informations correctes étaient communiquées de manière compréhensible. Au cours de ces petites interviews en rue, nous avons demandé aux Belges de se prononcer sur des clichés ou des opinions erronées concernant l'impact de la voiture sur l'environnement et le climat. La circulation est-elle la principale cause du réchauffement climatique ? La solution contre les files est-elle l'instauration d'une taxe aux heures de pointe ? Les voitures sont-elles les plus gros pollueurs ? Nos routes sont-elles définitivement saturées ? Autant de questions auxquelles les films apportaient une réponse nuancée et bien étayée.

Par cette campagne, FEBIAC a voulu montrer que l'industrie automobile prend la problématique de l'environnement à bras-le-corps. Apparemment, nombreux sont ceux qui n'en sont pas encore suffisamment convaincus.

Les 10 petits films ont été diffusés pendant dix semaines aussi bien en Wallonie (du 10 novembre 2008 au 18 janvier 2009) qu'en Flandre (du 8 novembre 2008 au 10 janvier 2009).

Côté wallon, les spots ont été programmés à des heures clés sur RTL-TVI et Club RTL : le lundi vers 18h25, le mardi vers 17h30, le mercredi à 12h40, le vendredi à 23h55 et le dimanche à 13h40 pour RTL-TVI, et le jeudi vers 22h30 sur Club RTL. Résultat : des chiffres d'audience excellents, avec 1.871.796 spectateurs de 4 ans ou plus.

En Flandre, les films ont été diffusés en boucle sur 11 télévisions régionales entre 18 heures et 9 heures, soit en moyenne 32 diffusions par jour.

Résultat : la campagne Rijk Groen a été vue par 2.257.663 téléspectateurs, soit une couverture de 48,77%.

Automotive Facts

Le magazine FEBIAC Info est depuis toujours le prolongement des activités d'étude de notre fédération. Dossiers actuels et actions en cours y sont décrits et étayés. Le moment fort de l'année dernière fut sans nul doute la réalisation d'une édition spéciale du FEBIAC Info : le numéro thématique 'Automotive Facts', distribué durant le Salon dans un format carte bancaire à la fois original et pratique. Sa mission : broser un portrait, en douze images et slogans, du secteur automobile et démontrer sa contribution au bien-être de notre société dans différents domaines : emploi, mobilité, environnement, recettes fiscales,...



Communication



TABLE DES MATIÈRES

01	Le mot du président
02	FEBIAC
03	Conseil d'administration de FEBIAC & Executive Committee
04	Voitures
06	Véhicules utilitaires
08	Deux-roues
10	Mobilité
12	Environnement
14	Fiscalité
18	Sécurité routière
20	Technique
22	Salon
24	Image et formation
26	Data Services
28	Automotive Suppliers.be
30	Communication

