

# Info



## DANS CE NUMÉRO :

- Mémoire avec 15 lignes de force* - **2**
- Mobilys-Rail meets Road: Vers un transport plus vert et plus durable* - **7**
- Voiture électrique: l'avenir pour la Belgique ?* - **9**
- Camions et sécurité routière* - **18**

Cher lecteur,

A l'approche des élections, Touring, la FEB et FEBIAC ont invité douze présidents et ténors de partis politiques à une table ronde sur la mobilité. Ce débat était articulé autour d'un questionnaire détaillé que les partis avaient rempli à l'avance. Nous voulions entendre des propos clairs sur la politique qu'ils ambitionnent en vue d'accroître et d'améliorer la mobilité des automobilistes ou, au contraire, de la restreindre.

En tout état de cause, les conclusions à tirer de ce débat ne manquent pas d'intérêt. Il y a ainsi toute une série d'options politiques sur lesquelles tous les partis sont tout bonnement d'accord. La capacité du réseau routier existant doit être optimisée, les bretelles d'accès aux autoroutes gagneraient à être adaptées afin de moins gêner le flux de la circulation autoroutière, le réseau de pistes cyclables doit être étendu. Il faut également promouvoir le travail à domicile et à distance, exploiter le potentiel des TIC et responsabiliser les jeunes dès leur plus jeune âge à leur comportement dans la circulation et ce via l'enseignement. Ces points et bien d'autres encore font l'unanimité, toutes idéologies politiques confondues.

Pourquoi ces convergences, ces visions partagées n'ont-elles pas encore débouché sur des actions concrètes ? Pourquoi la politique de mobilité est-elle encore souvent synonyme de demi-mesures à court terme et de restriction ou d'obstacle au trafic ? Pourquoi les investissements dans la mobilité individuelle sont-ils présentés uniquement sous l'angle des coûts et non des bénéfices ? Osons pointer un manque de vision et le choix de mauvaises priorités. J'attends davantage d'audace, d'initiatives. En effet, toute action judicieuse finit par payer. Annoncée si souvent déjà, mais encore lettre morte à ce jour, une fiscalité automobile verte rapporte vite un avantage écologique mesurable ; l'optimisation des infrastructures combat les embouteillages et leur énorme coût social ; une régulation dynamique de la circulation aux carrefours entraîne une réduction massive des émissions de CO<sub>2</sub>... L'effet d'auto-amortissement lié à ces mesures est supérieur à l'investissement initial, en tout cas lorsque l'on prend aussi en compte leurs bienfaits pour notre économie et ses aspirations logistiques.

Ce numéro de FEBIAC INFO s'ouvre sur notre mémorandum politique : 15 grandes pistes pour donner un avenir à notre mobilité, individuelle et collective. Puissent-elles vous inspirer une politique au service de notre société et de ses citoyens.

Pour terminer, ceci encore : la Belgique sera-t-elle vraiment le dernier Etat de l'Union européenne à introduire une prime de recyclage pour les anciens véhicules ? Partout en Europe, des gouvernements mettent en œuvre cette mesure de soutien à la fois pour donner au marché automobile le ballon d'oxygène dont il a besoin, et pour démanteler et recycler une grande partie des voitures les plus polluantes. Seul notre pays reste plongé dans sa léthargie. Ce n'est pas sérieux !

Pierre Alain De Smedt,  
Président



(Remarque : l'intégralité du questionnaire et les réponses et points de vue des partis politiques peuvent être consultés sur notre site Web : [www.febiac.be/poll2009/fr/](http://www.febiac.be/poll2009/fr/))

Edito

## Mémorandum avec 15 lignes de force

*Dans le contexte des élections régionales et européennes du 7 juin, FEBIAC soumet un mémorandum reprenant 15 lignes de force aux partis politiques de notre pays. Elle définit également quelques balises à l'attention des futurs décideurs politiques afin de tendre, en concertation avec toutes les parties intéressées, vers une société plus mobile, plus respectueuse de l'environnement et où la sécurité routière serait assurée.*

### Mobilité, environnement et sécurité routière : rétrospective et prospective

L'an dernier, les quelque 5,1 millions de voitures, 560.000 camionnettes, 380.000 motos, 150.000 camions et 16.000 autobus que compte la Belgique ont parcouru près de 100 milliards de km, soit 10% de plus qu'en 2000. Le trafic automobile progresse moins qu'auparavant : le rythme de croissance du parc automobile a chuté à +1,5% par an tandis que depuis 2000, une voiture ne dépasse désormais plus les 15.000 km annuels en moyenne. Comme de coutume, le transport de fret épouse fidèlement la courbe des taux de croissance économique. Le transport public est quant à lui en plein essor : selon les chiffres des sociétés de transport, le nombre d'utilisateurs des transports en commun (trains-trams-bus-métros) a progressé de 70% depuis 2000. Globalement, le Bureau du Plan prévoit que d'ici 2030, le transport des personnes et le transport de fret enregistreront respectivement une croissance de 30% et 60%.

Depuis 2000, les rejets de gaz d'échappement polluants (particules fines et oxydes d'azote, notamment) ont diminué de 15% à 30% tandis que les rejets de CO<sub>2</sub> par la circulation routière auraient interrompu depuis peu leur progression; nous vivons donc aujourd'hui une rupture de tendance. Par ailleurs, un calendrier européen a récemment été arrêté pour juguler les émissions des nouveaux véhicules : les rejets moyens de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures -180 g/km voici 10 ans, 150 g/km aujourd'hui- ne pourront plus s'élever qu'à 120 g/km en 2015. La même année, les normes environnementales EURO-6 entreront en vigueur : les rejets de particules fines et d'oxydes d'azote des nouveaux camions et des voitures neuves ne pourront plus dépasser un quart à la moitié des niveaux actuels. Ces réductions sont beaucoup plus drastiques que la croissance de la circulation. Cela signifie que nous contrôlons la pollution de l'air imputable à la circulation routière.

La Belgique s'est fixé pour but de réduire de moitié le nombre de décès dans la circulation et de le ramener de 1.500 en 2000 à 750 en 2010. Actuellement, cet objectif est en bonne voie d'être réalisé : l'an dernier, un peu plus de 900 personnes ont perdu la vie sur la route; il nous reste donc 2 ans pour réduire encore de 150 le nombre de décès à déplorer. Mais l'effort ne s'arrêtera pas là : l'objectif suivant est d'abaisser encore ce chiffre d'un tiers (250) pour 2015. Il reste cependant à déterminer les causes de la diminution enregistrée ces dernières années : est-elle due à la production de véhicules plus sûrs, à une meilleure manière d'appréhender la problématique des points noirs, à la multiplication et/ou au meilleur ciblage des contrôles et des amendes ? A défaut d'une analyse des accidents, il sera difficile d'orienter efficacement la politique et les moyens destinés à la sécurité routière pour parvenir à l'objectif des 500 décès sur la route d'ici 2015.

*Ces chiffres montrent qu'au cours des dernières années, la circulation routière est devenue significativement plus propre et plus sûre, mais qu'elle n'est pas vraiment moins gourmande en CO<sub>2</sub>. La tendance semble pourtant sur le point de s'infléchir et une diminution des rejets de CO<sub>2</sub> imputables à la circulation routière devrait être initiée incessamment : en 1 an de temps, les nouvelles voitures vendues se montrent d'ores et déjà plus économes de 3,3%. Année après année, les efforts constants que consentent tous les intervenants concernés - industriels, pouvoirs publics, gestionnaires des infrastructures routières et citoyens - permettent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de manière significative.*

*Outre le CO<sub>2</sub>, la mobilité constitue notre priorité majeure. Contrairement à ce qu'il est advenu de l'environnement et de la sécurité routière, les conditions de circulation ont fortement régressé depuis 2000. Les investissements dans notre réseau routier sont restés pour la plupart lettre morte. La circulation routière s'est intensifiée de 10% mais la longueur des embouteillages et la durée d'immobilisation ont augmenté de 45% (!) et ce, en dépit des investissements massifs et des subventions accordés aux transports en commun - ce qui a entraîné une forte croissance du nombre de voyageurs transportés. Pour bon nombre de personnes, la voiture particulière reste la seule option envisageable. Il est temps que les autorités publiques apprennent à vivre avec cette réalité et lui accordent l'attention nécessaire en investissant résolument dans la gestion du trafic.*

## Voici 15 lignes de force qui visent à concilier les défis s'offrant à nous en matière d'économie, d'environnement, de mobilité et de sécurité.

### 1 | Les problèmes globaux exigent de la coordination

L'économie, la fiscalité, l'environnement, la mobilité, la sécurité... les dossiers-clés du secteur automobile ne se limitent pas aux frontières de nos Régions ou de notre pays. Il en existe de nombreux exemples: la production et le marché automobiles, l'infrastructure, la gestion du transport et du trafic, la réforme de la fiscalité automobile, la qualité de l'air... Avec en toile de fond la régionalisation et l'eupéanisation des compétences, la crise économique et les problèmes de mobilité et d'environnement requièrent plus que jamais la **coordination** et le **dynamisme** des différentes instances politiques –interrégionales, fédérales, européennes et interétatiques. La **perspective européenne** et la **concertation systématique** avec le secteur automobile s'avèrent essentielles pour établir des règles pérennes visant à garantir à l'avenir un marché automobile sain et compétitif ainsi qu'une mobilité durable.

### 2 | Vers un cadre législatif plus stable pour le secteur automobile en Belgique et au sein de l'UE

Les autorités européennes, régionales et locales adoptent de nombreuses initiatives politiques qui visent à améliorer la mobilité, la sécurité routière et l'environnement. La transposition de ces initiatives sous forme de réglementation doit être précédée d'un **énoncé clair de la problématique** et de sa portée, qui permette de formuler les priorités et d'élaborer une vision à long terme. La traduction sous forme de mesures doit systématiquement aller de pair avec une **analyse des coûts, des bénéfices et des incidences** qui en déterminent la faisabilité, l'abordabilité financière et l'efficacité. Leur introduction doit s'effectuer de façon **phasée et coordonnée** entre les différentes instances politiques concernées. La fixation de délais de mise en œuvre réalistes évite au secteur automobile de devoir faire face à des coûts supplémentaires, ce qui rendrait les véhicules inutilement onéreux pour leurs acheteurs.

### 3 | La voiture n'est plus LE pollueur par excellence

Chaque nouvelle génération de voitures obtient de meilleures notes au niveau environnemental. Grâce aux progrès technologiques, les voitures neuves rejettent aujourd'hui **80 à 95% d'émissions polluantes de moins** qu'il y a 15 ans: ces réductions sont sans commune mesure avec la croissance du trafic. Et cet impact décroissant sur l'envi-

ronnement se perpétuera encore à l'avenir: les constructeurs testent et développent un éventail de **carburants et motorisations alternatifs** qui, dans certains cas, ne produiront pratiquement plus d'émissions. Il est dès lors urgent que les pouvoirs publics comprennent que la voiture, choisie et utilisée par 80% de la population, n'est plus LE problème, mais une partie de la solution.

### 4 | Des voitures plus propres: aux autorités de jouer!

Grâce aux progrès technologiques, les véhicules disponibles sur le marché européens font partie des **plus propres et économiques au monde**. Chaque remplacement d'une vieille voiture polluante –dont 1 million circulent encore dans notre pays– par un modèle récent est tout profit pour l'environnement. Une **fiscalité automobile verte** doit faire en sorte que le rythme de remplacement du parc automobile reste à tout le moins constant. Mais notre pays peut faire plus: de nombreux constructeurs mettent sur le marché des véhicules utilisant des carburants alternatifs et qui sont faciles à acquérir et à vendre à l'étranger. De multiples applications électriques feront leur apparition. Si notre pays entend rester à l'avant-garde et appréhender plus rapidement les émissions du transport routier, une politique bicéphale s'avère nécessaire: d'une part une politique qui élimine plus rapidement du parc automobile les véhicules les plus anciens et les plus polluants, et d'autre part une politique axée vers l'avenir, qui fasse la part belle aux nouvelles technologies et les incorpore plus rapidement au parc automobile.

### 5 | Une fiscalité automobile verte: le temps presse

Les principes de la fiscalité automobile actuelle sont dépassés et ne correspondent plus aux objectifs de la société ni aux progrès technologiques. En attendant la mise en place d'une redevance intelligente au kilomètre, la fiscalité automobile doit être réorientée le plus rapidement possible vers un mécanisme plus écologique. Les taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation annuelle doivent être remplacées par une 'écotaxe' annuelle qui tienne compte des **normes EURO** et des **émissions de CO<sub>2</sub>**, deux valeurs universellement acceptées et appliquées. Cette 'écotaxe' favorisera un remplacement plus rapide d'anciens véhicules par des modèles plus récents et plus propres, ainsi que le choix délibéré de véhicules émettant moins de CO<sub>2</sub>.

## 6 | **Le recyclage des voitures en Belgique: un élève exemplaire, mais pour combien de temps encore?**

Fort de ses 90% de recyclage et de valorisation, le secteur belge du traitement des véhicules mis hors d'usage (VHU) obtient les meilleurs résultats d'Europe, fait nettement mieux que la norme imposée (85%) et est en bonne voie d'atteindre l'objectif de 95% fixé pour 2015. Pourtant, nos autorités régionales entendent imposer des exigences qui, souvent, vont au-delà de la réglementation européenne. Ces obligations font grimper le coût de recyclage, mettant en péril l'ensemble du système belge de traitement –unique en Europe car basé sur le **fonctionnement du marché libre** et financé par les recettes résultant de la revente des matériaux des VHU. Il n'est pas rare que les avantages environnementaux de ces obligations soient minimales. Au lieu de remettre en question l'un des systèmes de recyclage les plus efficaces d'Europe, FEBIAC demande dès lors des mesures qui soutiennent ce secteur, en s'attaquant par exemple aux **nombreux centres non-agrèés** toujours actifs dans notre pays.

## 7 | **Une utilisation rationnelle et parcimonieuse de la voiture: vers une conscience plus écologique**

Les conducteurs disposent de divers moyens pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> de leur véhicule: un style de conduite adapté –l'éco-conduite–, l'entretien régulier du véhicule, mais aussi une utilisation plus rationnelle de la voiture qui privilégie la bicyclette ou la marche à pied pour les courtes distances, ou encore la **moto, le scooter ou les transports en commun** pour se rendre au travail.

FEBIAC demande dès lors aux pouvoirs publics d'organiser des **campagnes d'information et de sensibilisation** ciblées qui conscientisent le citoyen aux différentes façons dont il peut contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. La **complémentarité** entre les modes de transport doit être mieux promue. Notre mobilité ne doit pas être desservie par un conflit entre transport individuel et collectif mais au contraire bénéficier du renforcement des atouts spécifiques à chacun d'eux et de l'interaction entre les points communs de ces deux marchés du transport, via la **co-modalité**.

## 8 | **Utilisateur-payeur: vers une redevance intelligente au kilomètre**

A terme, la transition devra être faite entre l'écotaxe que nous venons de décrire et une forme de comptabilisation basée sur le principe de **'l'utilisateur-payeur'**. Le

conducteur qui circule en dehors des heures de pointe et dans les zones rurales paie aujourd'hui plus que les coûts qu'il occasionne –via les diverses taxes automobiles et accises sur le carburant. En revanche, les personnes se déplaçant durant les heures de pointe et en zone urbaine paient parfois trop peu. On pourrait parvenir à un prix plus juste en recourant à **un système intelligent, transparent et précis de redevance au kilomètre**. Un tel système comptabilise pour chaque véhicule un prix par kilomètre qui varie en fonction de l'heure et de l'endroit, et qui tient compte de la norme EURO et des émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule. Ce système doit favoriser un usage plus rationnel de la voiture. Ainsi, circuler dans les régions rurales et en dehors des heures de pointe reviendra moins cher alors que les déplacements en zone urbaine et aux heures de pointe seront, en moyenne, plus onéreux.

FEBIAC lie cependant **une série de conditions** à l'introduction d'un tel système: sa mise en place doit s'effectuer à l'échelon national et sur l'ensemble du réseau routier; une redevance kilométrique doit être compensée par la suppression des taxes automobiles et des accises sur le carburant (neutralité budgétaire); des solutions de transport alternatives doivent être disponibles; les routes doivent satisfaire à des normes de qualité minimales en termes de conception, d'aménagement et de capacité d'écoulement du trafic; l'usager de la route doit pouvoir consulter, avant et pendant son trajet, des informations précises sur les possibilités de transport, le trafic et le temps de parcours; le temps et le tarif estimés correspondant à un trajet donné doivent être connus au préalable; en cas d'incidents, les usagers doivent être exonérés du paiement de la redevance. Les recettes de celle-ci doivent être affectées à un fonds des routes qui garantira un réseau routier de bonne qualité, performant et sûr.

## 9 | **La multimodalité ciblée: la clé d'une mobilité durable et financièrement abordable**

La **voiture garantit la mobilité de base**: elle permet un transport de porte à porte grâce à un réseau routier bien quadrillé. La voiture permet de gagner du temps mais souvent, elle est aussi la seule option pour combiner de multiples déplacements dans un planning temporel limité –surtout pour un ménage. C'est là une réalité dont le politique ne tient pas suffisamment compte.

Cependant, comme les heures de pointe ne cessent de s'allonger, les alternatives sont de plus en plus pressées. Le secteur des deux-roues a saisi la balle au bond, avec succès: de plus en plus de gens optent

pour la moto, le scooter ou le vélo; ces modes de transport offrent la plus grande liberté et flexibilité dans les files.

Les transports publics sont un transport de masse: la demande de transport doit être concentrée dans le temps et l'espace afin que les transports publics soient rentables. Par ailleurs, ce marché du transport doit cibler les déplacements prévisibles et structurés qui ont généralement lieu dans et autour des zones urbaines et aux heures de pointe. C'est à cet effet que doivent être affectés les transports publics. Toutefois, le transport public (péri)urbain ne peut être couronné de succès que si, outre une desserte rapide, cadencée et fréquente, il offre également des facilités de stationnement et de correspondance aisée pour les automobilistes et les (moto)cyclistes.

## 10 | Vers un transport de fret plus écologique

Le chemin de fer et la navigation conviennent, en principe, sur de longues distances entre de grandes régions économiques et peuvent absorber une partie de la croissance du transport. Néanmoins, 95% des entreprises ne se situent pas le long d'un chemin de fer ou de l'eau: le transport en amont et en aval doit s'effectuer par la route –d'où la nécessité de terminaux multimodaux. La croissance du transport devra également être absorbée par la route. Car les trains ne disposent pas d'un réseau dense, ni européen. Toute politique de mobilité doit donc être attentive à la mise en œuvre d'éco-combis modulables rendant accessibles les régions économiques. En Scandinavie et aux Pays-Bas, ces éco-combis ont permis 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. En outre, ces véhicules combinés optimisent les flux de transport de fret par la route existants, et ne remplacent pas le chemin de fer ni la navigation. De plus, ils peuvent être découplés en unités de distribution plus petites dans un contexte urbain.

En présentant un projet d'Arrêté royal 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 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.

## 11 | L'analyse des accidents et de la mobilité: mesurer, c'est savoir

Pour mener à bien une politique efficace en matière de sécurité routière, l'enregistrement et l'analyse des facteurs d'induction des accidents sont essentiels. Les accidents sont imputables à une conjonction de circonstances: l'homme, le véhicule et l'infrastructure contribuent tous dans une plus ou moins grande mesure à la survenue, l'ampleur et la gravité de l'accident. Des études scientifiques et de terrain ne peuvent qu'être profitables pour guider, corriger et conforter la crédibilité d'une politique de sécurité routière. C'est pourquoi le projet BART (Belgian Accident Research Team) doit être opérationnalisé le plus rapidement possible. Par ailleurs, depuis quelques années, le comportement de la population belge en matière de déplacements s'apparente à une terra incognita dans la politique de la mobilité. La première enquête réalisée au niveau belge –mais aussi la dernière effectuée à ce jour– date de 1999... Si la mobilité relève plutôt d'une compétence régionale, une analyse uniforme et périodique des déplacements au niveau belge permettrait de recueillir des trésors d'informations quant aux tendances, évolutions, similitudes, différences et interactions existant entre les schémas de déplacement au sein des différentes régions du pays, mais aussi entre elles. Enfin, les problèmes de mobilité et de circulation doivent également être identifiés de manière plus précise. L'orientation des schémas de déplacement, de transport et de circulation (inter)régionaux peut en effet gagner en efficacité grâce à la connaissance et à l'analyse de ces chiffres.

## 12 | Davantage d'argent pour une meilleure infrastructure routière

Le réseau routier belge obtient une mauvaise note en matière de sécurité routière. Cela résulte en grande partie de son manque de qualité, d'uniformité et de lisibilité. Le retard pris par rapport à ce qui se fait de mieux en Europe a été quelque peu rattrapé ces derniers temps, mais notre pays dégage encore trop peu de moyens pour la modernisation et la sécurisation de son réseau routier. Les Pays-Bas, qui obtiennent un bon résultat, investissent trois fois plus que nous chaque année. Si nous voulons atteindre nos objectifs en matière de sécurité routière –500 décès sur les routes en 2015–, optimiser la capacité de nos routes afin de réduire la longueur et la durée des files tout en concrétisant les ambitions logistiques de notre pays, il est impératif que nous multiplions par trois les budgets dévolus à l'infrastructure routière.

## 13 | Vers une revalorisation des voies de circulation principales et régionales

Le trafic régional –couvrant des distances de 20 à 30 km– a fortement augmenté au cours des dernières décennies. Ces dernières années, la politique visait à dérouter ce trafic du réseau routier régional vers le réseau autoroutier –qui, de son côté, doit absorber le trafic de transit et sur longue distance. A cet effet, la fonction du réseau régional a été subordonnée à son aménagement sécurisé, ce qui s’est traduit par des réductions de capacité.

La capacité des autoroutes n’a pas été calculée en fonction de ce trafic régional supplémentaire de sorte qu’aujourd’hui, le moindre incident engendre une congestion du trafic sans que le réseau régional sous-jacent dispose de **capacité de réserve suffisante**. C’est la raison pour laquelle une partie des voiries régionales doivent être (re)valorisées pour former un **réseau régional de routes principales**, localisé et aménagé de telle façon que celui-ci puisse offrir une certaine marge de réserve au réseau autoroutier en cas d’incidents ou de travaux.

Cela étant, il subsiste encore des **chaînon manquant** dans notre réseau routier principal. Il est urgent de les éliminer, surtout dans les zones encombrées autour de nos aéroports et ports maritimes. Tout bénéficie pour la mobilité des personnes comme des marchandises, essentiellement vers et autour d’Anvers et de Bruxelles.

## 14 | Sur la voie d’une véritable culture de la gestion du trafic

L’infrastructure routière exerce une influence non seulement sur l’écoulement du trafic, mais aussi sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution due au trafic. Quand il roule de façon uniforme, un véhicule pollue et consomme significativement moins que lorsqu’il doit constamment ralentir et accélérer. Ce **trafic en accordéon** peut être limité moyennant un **aménagement bien pensé** et une **meilleure utilisation** du réseau routier existant, par l’instauration de vagues vertes (synchronisation des feux de circulation successifs), la régulation variable des carrefours en fonction de l’intensité du trafic, le (ré)aménagement des casse-vitesses afin qu’ils puissent être franchis à la limite de vitesse en vigueur, l’affichage des vitesses conseillées en fonction de l’intensité du trafic, l’affichage d’informations précises en matière de trafic, de temps d’attente et d’itinéraires alternatifs, des services d’assistance rapide en cas

d’incidents... d’importants avantages environnementaux peuvent encore être réalisés dans de nombreux domaines en investissant résolument dans la gestion du trafic routier.

## 15 | Doper les talents dans l’enseignement professionnel et technique, et dans le secteur automobile

En lançant l’initiative ‘[www.unavenirquiroule.be](http://www.unavenirquiroule.be)’, l’ensemble du secteur automobile tend la main à l’enseignement pour combler le fossé qui existe entre les écoles et le monde du travail. Les efforts consentis par Educam, Federauto et FEBIAC pour **introduire la technologie automobile** –en évolution exponentielle– **jusque dans les salles de cours** doivent bénéficier d’un soutien maximal de la part des pouvoirs publics. Ensemble, nous pouvons en effet motiver davantage de jeunes et les former pour qu’ils deviennent des professionnels compétents. La Flandre, surtout, a un urgent besoin d’un véritable centre de compétence sectoriel pour le secteur ‘auto-moto-camion’. **D**



## Symposium “Mobilys-Rail meets Road” : Vers un transport plus vert et plus durable

*Ce forum consacré à la mobilité organisé les 10 et 11 mars derniers au Dexia Congress Center de Bruxelles en était à sa cinquième édition. Nouveauté cette année : les initiateurs historiques de l'événement – FEBIAC, la FEB et SNCB Holding – ont reçu le concours des sociétés de transport en commun De Lijn, STIB et TEC pour organiser ce cinquième rendez-vous. Le thème central 2009 était le développement durable – d'où le sous-titre du symposium “Greening Transport”.*

Durant la matinée du premier jour, différents scientifiques sont venus à la tribune exposer les volets économique, écologique et social du transport, après quoi la Commission européenne a présenté son Greening Transport Package. L'après-midi, les projecteurs se sont braqués sur le secteur des transports publics, au travers d'une série d'allocutions et un débat entre les différentes compagnies de transport que compte notre pays.



Le matin du second jour, les entreprises et le secteur automobile ont illustré comment le développement durable était mis en pratique. A cet effet, FEBIAC avait invité trois de ses membres pour exposer, à ses côtés, leur vision mais aussi les initiatives et les actions entreprises dans le but de réduire l'empreinte écologique de leur entreprise, de leurs activités et de leurs produits : il s'agissait de General Motors, constructeur de voitures et d'utilitaires, du Groupe Volvo, constructeur de voitures, d'autobus et de camions, et de Van Hool, fabricant d'autobus et de remorques.

Dans son exposé introductif, Luc Bontemps a souligné les efforts déjà consentis par l'industrie automobile

pour rendre le transport plus durable : des progrès significatifs ont en effet été enregistrés ces vingt dernières années sur le plan de l'environnement. L'optimisation des techniques existantes et la mise au point de technologies novatrices a permis de réduire de plus de 80% les rejets d'émissions polluantes des véhicules. La consommation de carburant et les rejets de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures ont eux aussi chuté de 20% environ depuis 10 ans. Et tout en continuant à améliorer les moteurs à combustion classiques, le secteur automobile investit chaque année des milliards d'euros dans le développement d'une technologie de propulsion alternative dont les résultats en termes de réduction des émissions sont très prometteurs.



Selon Frédérique Biston, Vice-présidente du bureau européen du Groupe Volvo, ces efforts doivent en fin de compte déboucher sur un transport dont le bilan climatique est neutre, ce qui représente un défi d'envergure. Le Groupe Volvo entend jouer un rôle pionnier à cet égard afin de mettre en place une société durable sans grever l'héritage laissé aux générations futures. Durant son exposé, le public a pu découvrir la stratégie privilégiée par le Groupe Volvo pour lutter contre le changement climatique et réduire sa dépendance à l'égard du pétrole. Les points forts de cette stratégie sont la collaboration avec les pouvoirs publics afin d'incorporer des normes d'émission durables dans la future législation environnementale, le passage progressif aux carburants renouvelables et un renforcement de l'efficacité énergétique dans tous les domaines, y compris au niveau des processus de production : Volvo est donc fier de posséder dans notre pays le tout premier établissement de production dont le bilan de production de CO<sub>2</sub> est neutre.



Freddy De Mulder, Managing Director de General Motors Benelux, a pour sa part insisté sur le fait que l'industrie automobile a déjà développé un large éventail de technologies respectueuses de l'environnement, qu'elle a incorporées à ses moteurs diesels et à essence. Elle propose également de nouvelles chaînes cinématiques tout en offrant la possibilité de rouler en recourant aux carburants alternatifs. Aujourd'hui, nous constatons que les pouvoirs publics et les consommateurs réclament sans cesse davantage de voitures rejetant moins de CO<sub>2</sub> et une moins grande dépendance vis-à-vis du pétrole. Un constructeur comme General Motors s'active sur tous les fronts pour rencontrer ces objectifs et s'affiche plus particulièrement à la pointe du progrès en ce qui concerne l'électrification des voitures, grâce à sa technologie de batterie/"range extender" et à sa pile à combustible (hydrogène).

Dans son exposé, Heli Boterdaele, ingénieur chez le constructeur de bus et de remorques Van Hool, a donné un aperçu des dernières évolutions enregistrées en matière d'entraînements alternatifs développés pour les autobus destinés aux transports publics.

Il a ainsi détaillé quelques progrès récents relatifs aux bus fonctionnant au gaz et aux trolleybus. Il s'est ensuite longuement étendu sur les applications récentes des systèmes d'entraînement hybrides (diesels-électriques) et les modules de pile à combustible hybride.

Le deuxième jour, le symposium s'est clôturé sur une synthèse des activités ébauchée par les modérateurs scientifiques, les professeurs Bart Jourquin et Frank Witlox, synthèse suivie dans la foulée par la présentation et la signature d'un mémorandum commun (voir encadré) puis –cerise sur le gâteau– par un passionnant débat sur la mobilité entre ténors de huit partis politiques, animé par Christophe Deborsu, journaliste à la RTBF et participant émérite à l'émission "De slimste mens ter wereld"...

Cette année, le forum a pu compter sur l'intérêt de plus de 300 personnalités politiques, administrations publiques, chefs d'entreprises, sociétés logistiques et de transport, universités et bureaux d'études, sans oublier les médias spécialisés.

*Plus d'informations ? Les exposés des différents orateurs sont disponibles sur [www.greeningtransport.eu](http://www.greeningtransport.eu)*

*L'édition de cette année se caractérise aussi par un fait unique : les secteurs du transport public et privé ont présenté un mémorandum commun par le biais duquel ils confirment leurs engagements en faveur d'un transport et d'un développement durables. Ce mémorandum donne un aperçu des mesures que les entreprises, le secteur automobile et les sociétés de transport public adopteront en faveur de l'environnement, de l'économie et de l'intégration sociale.*

*Le texte complet est disponible sur <http://smooz4your.net/rmr-mobilys/files/MemorandumFR.pdf>*

Mobilité



## Voiture électrique : l'avenir pour la Belgique ?

*Depuis quelques mois, la tendance électrique remporte un succès grandissant dans le secteur automobile. Il suffit d'avoir vu les salons de Detroit ou Genève pour s'en convaincre : les nouveaux prototypes abritent de plus en plus de composants électriques. Quant à la transmission électrique, quelque peu perdue de vue, elle fait son grand retour.*

Bonne nouvelle pour l'environnement, donc. La voiture électrique ne produit en effet pas de gaz d'échappement. Et même si l'on considère le cycle de production complet -du puits de pétrole au moteur-, elle fait beaucoup mieux que le bloc thermique classique. Autre avantage : elle est très silencieuse et consomme nettement moins d'énergie. Un véhicule électrique affiche un rendement "well-to-wheel" (de la source à la roue) de 1,76 MJ/km (sur la base du parc de production électrique belge), au lieu des 2,62 MJ/km du moteur à essence traditionnel<sup>1</sup>. Ce chiffre s'améliore fortement dès que l'on augmente la part d'énergies renouvelables utilisées.

Dans ces conditions, pourquoi une technologie si attrayante n'est-elle pas commercialisée à grande échelle ? Vous connaissez sans doute la réponse. Avec les batteries de l'ancienne génération, la voiture électrique voyait son rayon d'action limité à quelques dizaines de kilomètres, et il fallait beaucoup de temps -plusieurs heures- pour recharger. Mais grâce aux nouvelles batteries ion-lithium et lithium-polymère, les constructeurs de véhicules électriques affirment pouvoir offrir un rayon d'action de plus de 150 km et une infrastructure de recharge à haute tension devrait permettre de recharger en 30 à 45 minutes. La durée de vie des batteries s'améliore aussi. Sur certains modèles, elle égale même celle des batteries de démarrage classiques au plomb. Une belle performance quand on connaît le nombre de cycles d'utilisation.

Parallèlement au développement de ces nouvelles batteries, on examine d'autres pistes pour exploiter les atouts de la propulsion électrique. Les micro-hybrides sont équipés d'un moteur à combustion conventionnel, mais exploitent la technologie du moteur électrique pour récupérer l'énergie du freinage et la transformer en électricité, laquelle sert à alimenter l'équipement de bord.

Quant au véhicule hybride, il associe un moteur électrique et un moteur à combustion. L'efficacité énergétique de l'un est complétée par le rayon d'action et la rapidité de réapprovisionnement de l'autre. Un pas de plus vers le véhicule électrique à batteries et nous en arrivons à l'hybride 'plug-in', doté d'une importante capacité de stockage de l'électricité. La recharge se fait sur une prise murale ordinaire. Ces véhicules peuvent parcourir une cinquantaine de kilomètres en mode tout électrique, après quoi ils poursuivent leur route en tant que voitures hybrides peu énergivores. La voiture à pile à combustible utilise elle aussi un moteur électrique. La pile à combustible produit l'électricité à partir de l'hydrogène pour propulser le véhicule.



Les voitures électriques ouvrent la perspective d'un transport individuel ayant un impact limité sur l'homme et l'environnement. Mais, comme pour toutes les autres initiatives imaginées ces dernières années par l'industrie automobile, il faut compter sur les pouvoirs publics pour créer les conditions indispensables au succès du produit. Actuellement, la voiture électrique coûte cher, et aux yeux du particulier, la technologie n'a pas encore fait ses preuves. Il faut donc donner un coup de pouce aux véhicules proprement dits, mais aussi à l'industrie et à la recherche dans notre pays. Le véhicule électrique a besoin d'une infrastructure qui permettra d'en tirer le meilleur parti.

En ce qui concerne le prix d'achat, le surcoût est important : l'acquéreur doit souvent déboursier plusieurs milliers d'euros supplémentaires.

Pour le convaincre de franchir le pas, les *subsidés* jouent un rôle important. Les avantages infrastructurels, par exemple l'accès aux bandes de circulation des bus et

<sup>1</sup> Milieuvriendelijke Voertuigen, Edition: Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 19-20 Octobre 2006, Bruxelles, Belgique, 2006, Joeri Van Mierlo, Jean-Marc Timmermans, Julien Matheys, Peter Van Den Bossche

à des places de parking réservées, peuvent constituer de bons incitants, surtout en ville, terrain de prédilection de la voiture électrique.

Un climat d'investissement favorable pour l'industrie, la recherche et le développement peuvent ériger notre pays au rang des pionniers dans ce domaine. Jouissant d'une position centrale en Europe, tant sur le plan géographique que politique, la Belgique est en effet bien placée pour jouer un rôle clé.

Si notre pays veut voir les voitures électriques se multiplier sur ses routes, il doit adapter son infrastructure. Le réseau électrique belge doit pouvoir supporter le supplément de consommation qui en résultera. Nous avons besoin de lignes d'une capacité suffisante, avec une production à la hauteur des besoins. Par ailleurs, nombre de particuliers ne disposent pas d'un garage où recharger leur voiture. La mise en place d'un réseau de points de recharge suffisamment développé revêt donc une importance primordiale.

Cela dit, l'arrivée d'une large gamme de voitures et utilitaires légers électriques ne doit pas faire oublier les deux-roues électriques. Ces derniers sont également appelés à occuper une place de choix dans la mobilité de demain.

Enfin, rappelons que la voiture électrique n'est qu'une partie de la solution. Quand on connaît l'étendue des modifications à apporter dans la production et la distribution de l'électricité, il est peu probable que notre parc de véhicules adopte ce mode de propulsion à grande échelle et à court terme. Aussi importe-t-il de continuer à développer et à soutenir les autres solutions : gaz naturel, biocarburants et moteurs à combustion toujours plus propres.



*Les véhicules électriques se répandent peu à peu à travers le monde. Si notre pays veut profiter de cette technologie propre et peu gourmande en énergie, il est grand temps de mettre au point un cadre de soutien adéquat, qui rendra le marché belge plus attrayant pour les producteurs de ces véhicules. Une alternative écologique au transport routier individuel sera notre récompense. ▶*

# Tendances dans le marché automobile aujourd'hui

Si 2015 a été fixée comme date butoir par les instances européennes pour que tous les véhicules neufs ne rejettent pas plus de 130g/km de polluants, la chasse au CO<sub>2</sub> a bel et bien commencé. La transition qui devra amener les constructeurs à revoir les émissions de leurs véhicules est particulièrement sévère. En 2012, 65% des véhicules devront respecter cette limite, 75% en 2013, 80% en 2014 et donc 100% en 2015. Et pour appuyer l'importance de cette mesure, il est prévu des sanctions pour tous ceux qui ne prendraient pas au sérieux les normes à respecter : 20 euro par gramme supplémentaire en 2012 et 95 euro à partir de 2015.

Dans de nombreux pays européens une fiscalité basée sur le CO<sub>2</sub> – doublée de mesures telles les primes à la casse – a été mise en œuvre. Souvent avec succès. Qu'en est-il de notre pays où, faute d'accords entre les instances politiques régionales, la fiscalité "verte" se fait encore attendre et comme nous l'avons appris récemment, il n'y aura pas de prime de recyclage pour les anciens véhicules. Les autorités compétentes ont refusé cette idée; il s'avère qu'il n'existe tout simplement pas de budget pour financer cette mesure.

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> = "downsizing" ?

### ► Immatriculations de voitures neuves par segment

		2007		2008		ytd 2009	
A	Petites urbaines	15.550	3,0%	21.992	4,1%	8.020	4,9%
B	Petites polyvalentes	42.976	8,2%	37.536	7,0%	10.458	6,4%
C	Petites familiales	142.087	27,1%	141.960	26,6%	44.503	27,3%
D	Familiales moyennes	33.596	6,4%	32.995	6,2%	9.177	5,6%
E	Grandes familiales	16.408	3,1%	18.591	3,5%	7.139	4,4%
F	Limousines	6.494	1,2%	5.262	1,0%	1.565	1,0%
G	Petits breaks	33.833	6,5%	40.578	7,6%	12.475	7,7%
H	Breaks moyens	35.356	6,7%	43.350	8,1%	13.708	8,4%
I	Grands breaks	24.222	4,6%	24.822	4,6%	7.157	4,4%
J	Coupés	7.136	1,4%	8.512	1,6%	3.232	2,0%
K	Cabrio	12.890	2,5%	11.862	2,2%	2.440	1,5%
L	Roadsters	2.024	0,4%	1.601	0,3%	418	0,3%
M	Ultra sportives	1.845	0,4%	1.869	0,3%	510	0,3%
N	Petits monospaces	10.176	1,9%	8.832	1,7%	2.922	1,8%
O	Monospaces moyens	50.032	9,5%	43.294	8,1%	11.247	6,9%
P	Grands monospaces	41.214	7,9%	41.447	7,8%	10.629	6,5%
Q	Combi's	5.286	1,0%	5.393	1,0%	1.264	0,8%
R	Jeeplike	41.537	7,9%	43.578	8,2%	16.029	9,8%
X	Autres	1.751	0,3%	954	0,2%	134	0,1%
	<b>Total</b>	<b>524.413</b>	<b>100,0%</b>	<b>534.428</b>	<b>100,0%</b>	<b>163.027</b>	<b>100,0%</b>

Source: FEBIAC

Marché

Le tableau ci-dessus reprend l'évolution des différents segments de voitures au cours des deux dernières années et pour le début 2009. L'on constate d'emblée que le segment des petites urbaines progresse assez fortement en parts de marché ainsi que les petits breaks au détriment des grands breaks et des grands monospaces. On peut encore noter une progression des "jeeplike" mais force est de constater que dans ce segment, tou-

jours "trendy", les constructeurs ont fait d'énormes progrès en termes de consommation et que la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> se situe aujourd'hui aux alentours de 190g/km soit environ 7 litres de carburant par 100 km.

Examinons maintenant les moyennes CO<sub>2</sub> dans ces différents segments et leur évolution depuis 2006 et jusqu'aux dernières données disponibles cette année.

## CO<sub>2</sub> moyen des voitures neuves par segment

		2006	2007	2008	ytd 2009	% 2008-2009
A	Petites urbaines	123	120	119	114	-4,2%
B	Petites polyvalentes	131	131	129	127	-1,6%
C	Petites familiales	168	167	158	127	-19,6%
D	Familiales moyennes	157	155	147	144	-2,0%
E	Grandes familiales	171	166	159	157	-1,3%
F	Limousines	202	197	197	189	-4,1%
G	Petits breaks	144	144	141	143	1,4%
H	Breaks moyens	149	147	141	138	-2,1%
I	Grands breaks	170	166	161	156	-3,1%
J	Coupés	158	158	149	149	0,0%
K	Cabrio	168	167	158	155	-1,9%
L	Roadsters	175	167	156	148	-5,1%
M	Ultra sportives	288	294	291	271	-6,9%
N	Petits monospaces	136	136	134	134	0,0%
O	Monospaces moyens	150	149	148	145	-2,0%
P	Grands monospaces	177	169	167	163	-2,4%
Q	Combi's	216	215	215	215	0,0%
R	Jeeplike	216	209	201	193	-4,0%
	TOTAL MARCHE	153	152	148	145	-2,0%

Source: FEBIAC

Si les parts de marchés dans les différents segments n'enregistraient pas de variations très importantes au cours des dernières années, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> dans ces mêmes segments, sont quant à elles, en sensible diminution. Cette importante évolution - et même spectaculaire pour certains segments - peut être attribuée à différents facteurs :

- Pour tous les segments, les progrès importants réalisés par les constructeurs dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> semblent porter leurs fruits. Ces tendances semblent encore plus marquées dans les segments

réputés grands consommateurs de carburants (et donc émettant plus de CO<sub>2</sub>)

- De manière générale, et dans tous les segments, la prise de conscience de la part de la population de la problématique environnementale ainsi que les incitants fiscaux mis en place aux niveaux fédéral et régional (Wallonie). L'on observe ainsi, en Wallonie, une moyenne CO<sub>2</sub> plus faible, dans tous les segments, que la moyenne nationale (l'effet sur la moyenne étant conjugué à l'achat de véhicules plus petits et à plus faible motorisation dans cette partie du pays).

- De la part des gestionnaires de flottes, l'effet de la variabilisation de la déduction fiscale en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> conjuguée à celui de la cotisation de solidarité, entraîne une réflexion plus approfondie quant au choix des voitures. Et ce, encore plus en temps de crise !
- La "diésélisation". Plus de 75% des voitures neuves immatriculées en Belgique, roulent au diesel. Sachant qu'un moteur diesel consomme, en moyenne, 15 à 20% de moins qu'un moteur à essence.
- Plus largement, le "downsizing" généralisé dans tous les segments tant au niveau des modèles que des motorisations.

Tous ces éléments font de la Belgique, un des meilleurs élèves de la classe européenne. Position qui pourrait sans doute être encore améliorée par une politique fiscale résolument tournée vers le futur. Une révision de la fiscalité automobile, prenant en

compte les critères environnementaux universellement reconnus, tels les normes EURO et les émissions de CO<sub>2</sub> reste, à nos yeux, une priorité absolue.

### Quid de l'effet des réductions sur facture fédérales ?

Au cours de l'année passée, un peu plus de 31.000 personnes ont bénéficié des réductions sur facture accordées par les autorités fédérales aux acheteurs de voitures émettant moins de 105 et 116 g CO<sub>2</sub>/km, ce qui représente plus du double de l'année précédente. C'est dans la catégorie de moins de 105g que la progression -de 2007 à 2008- est la plus spectaculaire : +455% ! Tandis que pour la catégorie moins de 116g elle est de 61%. Il faut dire que le nombre de modèles offerts dans ces catégories s'est considérablement accru au cours des 2 dernières années, passant de 6 à 12 modèles (avec des modèles très populaires tels la Polo et la Mini) pour les moins de 105 et de 20 à près de 40 pour l'autre catégorie.

### ▮ Immatriculations des voitures neuves au nom du particulier, bénéficiaire des réductions (15% et 3%) 2005-2006-2007-2008

	2005		2006		2007		2008	
	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>
	350	13.914	340	15.641	1.742	13.357	9.665	21.451
<b>TOTAL =&lt; 115 g CO<sub>2</sub>/km</b>	<b>14.264</b>		<b>15.981</b>		<b>15.099</b>		<b>31.116</b>	
<b>TOTAL CAR MARKET</b>	480.088		526.141		524.795		535.946	
Part de <= 115g dans le marché total	3,0%		3,0%		2,9%		5,8%	

### ▮ Immatriculations de TOUTES les voitures neuves avec des émissions de CO<sub>2</sub> <= 115g 2005-2006-2007-2008

	2005		2006		2007		2008	
	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105 g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>
	802	26.700	883	27.668	2.895	21.450	13.923	30.184
<b>TOTAL =&lt; 115 g CO<sub>2</sub>/km</b>	<b>27.502</b>		<b>28.551</b>		<b>24.345</b>		<b>44.107</b>	
<b>TOTAL CAR MARKET</b>	480.088		526.141		524.795		537.436	
Part de <= 115g dans le marché total	5,7%		5,4%		4,6%		8,2%	

L'on peut aussi constater, que tous propriétaires confondus (donc, sociétés y comprises), les voitures émettant moins de 116 g CO<sub>2</sub>/km – ce qui correspond, rappelons-le, à moins de 4,5l de carburant aux 100 km – représentaient fin 2008, 8,2% du marché total contre seulement 4,6% en 2007. Et la tendance se confirme en ce début d'année 2009, puisque ce sont déjà près de 5.000 voitures de moins de 105 g et 11.000 de moins de 116g qui ont été immatriculées au cours des 4 premiers mois, et ce malgré la baisse du marché total.

## Mais quelles sont les voitures préférées des Belges ?

Toutes régions et tous propriétaires (sociétés, indépendants, personnes privées) confondus, c'est la Golf qui remporte les suffrages, suivie de la Polo. A noter que ce dernier modèle, dans sa version dite BlueMotion, bénéficie d'avantages fiscaux non négligeables en termes de prime (1000 € en région wallonne) et de réduction sur facture (15% au niveau fédéral) grâce à ses émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à 105 g/km.

### ► Top 10 des modèles le mieux vendus en Belgique – 2008 – Tous propriétaires

				Belgique	Parts de Marché
VW	GOLF		Diesel	10.889	2,0%
VW	POLO		Diesel	7.340	1,4%
OPEL	ZAFIRA		Diesel	7.177	1,3%
AUDI	A3		Diesel	6.576	1,2%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	6.541	1,2%
CITROEN	BERLINGO		Diesel	6.403	1,2%
PEUGEOT	207	5D/P	Diesel	6.136	1,1%
AUDI	A4	AVANT	Diesel	5.943	1,1%
CITROEN	C4	GRAND PICASSO	Diesel	5.517	1,0%
MERCEDES	C	BERLINE	Diesel	5.467	1,0%
				535.946	100%

Force est de constater, qu'à ces 10 premières places figurent uniquement des versions diesel. Le premier modèle essence se trouve à la 23ème place et il s'agit également de la Polo.

### ► Top 10 des modèles le mieux vendus en Belgique – 2008 – Sociétés

				Sociétés	Parts de marché
VW	GOLF		Diesel	5.774	2,5%
AUDI	A4	AVANT	Diesel	4.934	2,2%
BMW	SERIE-3	TOURING	Diesel	3.811	1,7%
VW	PASSAT	VARIANT	Diesel	3.807	1,7%
AUDI	A3		Diesel	3.730	1,6%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	3.579	1,6%
FORD	S-MAX		Diesel	3.507	1,5%
AUDI	A4		Diesel	3.447	1,5%
CITROEN	C4	GRAND PICASSO	Diesel	3.322	1,5%
BMW	SERIE-1	HATCH	Diesel	3.255	1,4%
				227.259	17,2%

Marché

En ce qui concerne les sociétés, le caractère "utilitaire" du véhicule étant important, on retrouve plus largement des breaks ou monovolumes dans les 10 premières places. Ici, aussi, l'on peut constater que, contrairement aux idées reçues, les voitures de société -ce qui n'est pas synonyme de "voiture-salaire" !- n'appartiennent pas aux segments les plus élevés. Les gestionnaires de flotte étant, comme nous l'avons déjà souligné, plus que

jamais sensibles au caractère économique des véhicules. En Flandre, pour les particuliers, c'est la Citroën Berlingo qui s'avère être la préférée, suivie de la Citroën C3 (en version essence), tandis qu'en Wallonie, la Polo occupe à nouveau la première place (comme à Bruxelles) suivie de la Seat Ibiza. A noter, qu'aux dix premières places, on retrouve tout naturellement des constructeurs généralistes.

#### ► Top 10 des modèles les mieux vendus en Belgique – 2008 – Particuliers

				Privés	Parts de marché
VW	POLO		Diesel	4.898	2,2%
VW	GOLF		Diesel	4.742	2,1%
CITROEN	BERLINGO		Diesel	4.526	2,0%
SEAT	IBIZA		Diesel	4.210	1,9%
NISSAN	QASHQAI		Diesel	3.779	1,7%
OPEL	ZAFIRA		Diesel	3.682	1,6%
CITROEN	C3		Essence	3.624	1,6%
CITROEN	C3		Diesel	3.601	1,6%
PEUGEOT	207	5D/P	Diesel	2.778	1,2%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	2.742	1,2%
				280.497	17,0%

#### Conclusion

En matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la Belgique est sur la bonne voie. Reste à convaincre les politiques que la fiscalité automobile actuelle est dépassée et ne correspond plus aux objectifs de la société ni aux progrès technologiques. FEBIAC s'y emploie depuis longtemps.

Elle espère que les élections prochaines et les résultats qui s'en suivront seront l'occasion de discussions constructives et qui aboutiront enfin, à des réalisations concrètes en cette matière. ►

Marché



## Le permis de conduire moto en Belgique

*En Europe, les permis de conduire sont régis par une multitude de règles différentes. C'est pourquoi le Parlement européen (PE) a décidé de rationaliser l'ensemble de la législation en la matière et a adopté, en décembre 2006, la 3e directive permis de conduire portant sur les catégories de permis moto, l'âge minimum, l'accès progressif, la formation/les examens et les options (Directive 2006/126). Cette directive doit être transposée en droit national au plus tard en janvier 2011 pour entrer en vigueur au plus tard en janvier 2013.*

Conformément à l'objectif de réduire de 50 % le nombre de morts sur les routes européennes d'ici 2011, le souci premier du PE était de promouvoir l'accès progressif, et ce spécifiquement pour les deux-roues. Le PE veut éviter autant que possible que de jeunes conducteurs débutants se mettent tout de suite à rouler sur une grosse cylindrée avant même d'avoir acquis l'expérience voulue avec une machine moins puissante. Un âge minimal est proposé pour chaque étape, mais il doit recevoir l'aval des différents Etats membres. Le motocycliste ne peut passer dans la catégorie supérieure que s'il a un "bagage" d'au moins 2 ans.

Avant toutes choses, définissons les différents types de véhicules :

1. **Catégorie AM** : cyclomoteurs et scooters dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et dont la cylindrée est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> ;
2. **Catégorie A1** : véhicules à moteur légers dont la cylindrée ne peut pas dépasser 125 cm<sup>3</sup>. Leur puissance maximale est également limitée à 11 kW ;
3. **Catégorie A2** : véhicules à moteur d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, d'une puissance supérieure à 11 kW, mais inférieure à 35 kW, et d'un rapport puissance/poids inférieur à 0,20 kW/kg ;
4. **Catégorie A** : motocycles d'une puissance dépassant 35 kW et d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,20 kW/kg.

Les Etats membres doivent encore prendre, dans un cadre d'ores et déjà fixé, une série de décisions importantes, par exemple sur l'âge minimal auquel il est permis de rouler sur un véhicule d'une catégorie donnée ou sur les exigences auxquelles les moto-

cyclistes doivent satisfaire quand ils veulent passer dans la catégorie supérieure.

1. Pour l'**AM** (cyclomoteurs), l'âge minimal est fixé à 16 ans. Les Etats membres peuvent y déroger et opter pour un âge compris entre 14 et 18 ans. Il faut au minimum passer un examen théorique et le titulaire d'un permis B (permis auto) peut automatiquement rouler sur un AM (équivalence). L'âge de l'accès à un véhicule AM est indépendant des autres permis de conduire. FEBIAC peut s'accommoder du maintien de l'âge minimal défini par le PE.
2. Pour les motos et scooters **A1**, l'âge minimum est de 16 ans. Les Etats membres peuvent y déroger et le fixer à 17 ou 18 ans. Comme c'est une catégorie pour laquelle il n'existe pas à ce jour de permis spécifique en Belgique, FEBIAC demande que la Belgique se rallie à cet âge d'accès. Il y a à cela une série de raisons très légitimes. En France, où le permis A1 existe depuis des années déjà et est accessible à partir de 16 ans, les statistiques des accidents pour 2007 révèlent un risque 2 fois moindre pour les motocycles de 125 cm<sup>3</sup> et moins que pour les deux-roues plus puissants. Malheureusement, on ne dispose pas encore au sein de l'Union européenne d'une étude sur la sécurité routière qui intègre les paramètres de l'âge et de la cylindrée du motorcycle. Nous ne pouvons donc pas affirmer qu'il est plus dangereux de rouler sur une 125 cm<sup>3</sup> à 16 ans qu'à 18 ans. Les statistiques françaises et allemandes ne font pas non plus apparaître de risque accru pour les conducteurs de véhicules de plus de 50 cm<sup>3</sup> et d'âge compris entre 16 et 18 ans. Par contre, la conduite d'une 125 cm<sup>3</sup> présente un certain nombre d'avantages indéniables par rapport à un vélomoteur :
  - une meilleure intégration dans le trafic des autres véhicules ;
  - on rend ainsi la piste cyclable aux cyclistes et aux cyclomotoristes sans différence de vitesse extrême, ce qui favorise surtout la sécurité des premiers nommés ;
  - cela accroît le sens des responsabilités des parents et des jeunes au travers de l'immatriculation et de la plaque minéralogique, ce qui facilite aussi le contrôle et les éventuelles sanctions des infractions et permet de lutter contre l'impunité ;



Deux-roues

- c'est une incitation supplémentaire à combattre le gonflage des cyclo-moteurs : si un jeune veut rouler plus vite, il peut passer le permis A1 et il n'est plus tenté de gonfler son cyclomoteur ;
- le véhicule est mieux adapté à la circulation quotidienne grâce, par exemple, à l'augmentation de sa puissance de freinage et de ses reprises ;
- il s'agit d'un parc de véhicules récents possédant toutes les qualités techniques que cela implique ;
- cette mesure s'inscrit dans la nécessité d'une formation progressive et de l'évaluation régulière des qualités de conducteur d'une personne. Plus on apprend tôt de bonnes habitudes, mieux c'est. FEBIAC soutient totalement cet objectif. Il est un fait que plus tôt les jeunes sont confrontés au trafic et apprennent à y faire face et à s'y insérer, meilleurs conducteurs ils seront.

Un âge minimum de 16 ans pour pouvoir piloter un véhicule A1 ne peut qu'être bénéfique à la sécurité routière. C'est au demeurant d'une importance primordiale pour les catégories d'âge suivantes.

3. Pour la catégorie **A2**, l'âge minimum est fixé à 18 ans avec report autorisé à 19 ou 20 ans. Donc, si la Belgique choisissait d'ouvrir l'accès au permis A1 à partir de 18 ans seulement, celui au permis A2 serait du même coup retardé de 2 ans ! Dans l'accès direct (Direct Access) à un A2, il va de soi que l'on demande un examen théorique et un examen pratique. Mais si le conducteur a opté pour un accès progressif, autrement dit s'il a déjà un permis A1, il doit attendre au moins 2 ans et le passage peut se faire par le biais d'un examen ou d'une formation d'au moins 7 heures. FEBIAC plaide pour une formation plutôt que pour un nouvel examen. Nous pensons que le trafic est devenu si complexe qu'il est désormais nécessaire de renforcer la formation. Les conducteurs doivent apprendre à manier leur véhicule dans la circulation et non pas être formés afin de passer un examen. Pour nous, on peut même prévoir plus que les 7 heures proposées pour autant que le prix reste raisonnable, naturellement. Nous plaidons dès lors pour qu'il soit possible de donner des leçons en groupe. Un système de trois élèves par instructeur est tout à fait faisable et limite dans une mesure appréciable le coût de la formation.

Non seulement c'est plus avantageux financièrement, mais cela améliore aussi la formation : le meilleur de la classe sert de modèle aux autres élèves.

4. **Catégorie A.** Ce permis peut s'obtenir après avoir acquis une expérience d'au moins 2 ans sur un véhicule A2 ET après s'être de nouveau soumis à un examen ou à une formation d'au moins 7 h. Notre point de vue ici est le même que pour le passage de A1 à A2.

*Voilà en bref le cadre que le PE a mis en place et dans lequel les Etats membres doivent faire des choix. Je rappelle encore rapidement la liste des scénarios que FEBIAC voudrait voir réalisés :*

- accès à A1 à 16 ans, à A2 à 18 et à A à 22, soit un an plus tard que ce n'est le cas maintenant ;
- passage à la catégorie supérieure par la voie d'une formation et sans examen supplémentaire ;
- possibilité de donner cette formation en groupe ;
- accès direct à la catégorie A à partir de 24 ans minimum (21 ans aujourd'hui), bien entendu après un examen théorique et un examen poussé de conduite pratique ;
- l'équivalence entre les permis B et A1 doit être préservée. FEBIAC est disposée à accepter une formation d'une demi-journée, voire d'une journée entière, si des cours collectifs sont possibles ;
- si la Belgique opte pour un examen pratique pour le permis cyclomoteur, il faut confirmer qu'un permis auto reste valide pour conduire un cyclomoteur. ▀



Deux-roues

## Camions et sécurité routière : la réglementation européenne sous la loupe

*Souvent spectaculaires, les accidents impliquant des camions restent gravés dans les mémoires. Compte tenu des dimensions imposantes et du poids de ces mêmes camions, il n'est en outre pas rare que ces accidents aient des conséquences majeures, voire particulièrement dramatiques. Leur impact sur la fluidité du trafic est également à l'avenant. Fort heureusement, la situation s'améliore d'année en année et l'on apprend à tirer de ces accidents des conclusions judicieuses, indispensables pour résoudre efficacement le problème. Dans les années à venir, la réglementation européenne se concentrera sur l'analyse des accidents et accélérera la mise en œuvre de nouvelles techniques, à travers des mesures d'uniformisation.*

### Les camions parcourent davantage de kilomètres sans accident

Les accidents impliquant des camions font souvent la une de l'actualité car ils provoquent généralement d'énormes embarras de circulation et, malheureusement, de nombreuses victimes. Les statistiques des dix dernières années permettent néanmoins de dresser des conclusions intéressantes. Au cours des 15 années écoulées, les accidents par milliard de camions-kilomètres sont inférieurs de 30 % à ceux de tous les véhicules réunis. Autrement dit, les camions parcourent nettement plus de kilomètres sans être impliqués dans un accident. On constate toutefois que cette différence s'est amenuisée au cours des 3 dernières années, ce qui signifie que la sécurité routière s'améliore plus rapidement dans les autres catégories de véhicules.

### Les accidents impliquant des camions sont plus graves

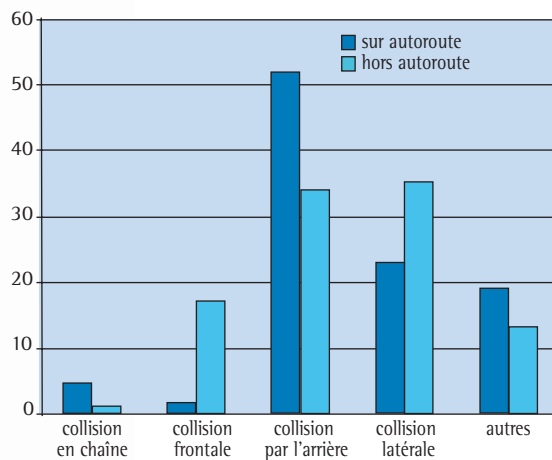
Toutes catégories de véhicules confondues, on dénombre 10 morts par milliard de véhicules-kilomètres. Lorsque des camions sont impliqués dans l'accident, ce chiffre passe à 15.

S'ils sont effectivement moins fréquents, les accidents avec camions ont en effet des conséquences plus graves. L'analyse de la situation par millier d'accidents entraînant des lésions corporelles le confirme : on déplore 25 décès toutes catégories de véhicules confondues, mais ce chiffre grimpe à 60 lorsque seuls des camions sont impliqués. Fort heureusement, on observe également une évolution favorable en la matière depuis 5 ans.

### ► Pourcentage de décès lors d'accidents impliquant au moins un camion et proportion de camions dans le trafic autoroutier – 2006

	Région wallonne	Région flamande
% de décès lors d'accidents impliquant au moins un camion	15,9%	39,7%
% de véhicules-kilomètres parcourus par des camions	15,6%	17,4%

### ► Accidents impliquant des camions et type de collision – 2007



Sécurité

En Belgique, 60 % des accidents graves impliquant des camions se produisent dans un trafic linéaire, principalement sur autoroute, et 50 % de tous les accidents sont des collisions par l'arrière avec des véhicules en mouvement ou à l'arrêt.

Deux types d'accidents ressortent plus particulièrement :

1. Collisions par l'arrière sur une section de voie continue (autoroute), généralement dues à une vitesse élevée, une capacité de freinage insuffisante et/ou une distance de sécurité insuffisante.
2. Collisions latérales aux carrefours, généralement dues à une mauvaise visibilité

## L'Europe prend l'initiative

Dans le passé, diverses actions ponctuelles ont été menées au niveau européen – l'introduction de l'ABS en est un bon exemple. De plus en plus de solutions globales sont élaborées pour promouvoir une approche intégrée de l'agrément par type, de la réduction de la consommation de carburant, de l'environnement et, bien entendu, de la sécurité routière. L'élargissement de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur et le *General Safety Regulation* (règlement relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur) en sont les exemples les plus parlants.

Le 29 mai 2008, la Commission européenne a présenté une proposition de règlement (2008COM(2008) 316 final) baptisée *General Safety Regulation* (GSR). La proposition visait une simplification des règles mais entendait aussi jouer un rôle concret et direct dans l'amélioration de la sécurité du trafic quotidien.

Nous nous intéressons de plus près au GSR, qui tient compte des principales causes d'accidents impliquant des camions et qui entrera en vigueur dans les cinq prochaines années : le tableau ci-dessous en offre déjà un aperçu.

	Nouveau type de véhicule	Nouveau véhicule
Contrôle de la pression des pneumatiques	2012	2014
Adhérence sur revêtement humide	2013	2014
Contrôle électronique de la stabilité	2011	2011
Systèmes électroniques de freinage	2011-14	2014-16
Avertisseur de sortie de voie	2013	2015

## La nouvelle génération de pneus réduit la distance de freinage par temps de pluie

Les fabricants de pneus ont réussi à améliorer les principales caractéristiques des pneus. La résistance au roulement, l'adhérence au revêtement et la résistance à l'usure sont longtemps restés des paramètres antagonistes : l'amélioration de la résistance au roulement supposait par exemple une moindre adhérence sur chaussée humide. Plusieurs fournisseurs ont cependant mis au point une nouvelle génération de caoutchoucs, capables de diminuer la résistance au roulement et, partant, la consommation de carburant, tout en offrant une meilleure adhérence pour réduire la distance de freinage.

## Contrôle de la pression des pneus

Les performances des pneus en matière de bruit, de consommation de carburant, de résistance à l'usure et d'adhérence ne sont évidemment optimales que si le contrôle des pneus l'est également. D'où la proposition de la CE, qui veut rendre le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS - Tire Pressure Monitoring System) obligatoire pour les camions. À travers cette proposition, la CE répond par ailleurs à la demande des constructeurs : intégrer dans la réglementation tous les paramètres pertinents en matière de pneumatiques.

## Avertisseur de sortie de voie

L'avertisseur de sortie de voie (LDWS: Lane Departure Warning System) prévient le conducteur lorsqu'il dévie involontairement de sa bande de circulation. Le système est activé dès que le camion roule à plus de 80 km/h et est essentiellement destiné à éviter des accidents sur les longs trajets monotones, où le chauffeur risque davantage de relâcher son attention.



Sécurité

## Contrôle électronique de la stabilité

L'*Electronic Stability Control* (ESC) est un système de sécurité qui vérifie, à l'aide de divers capteurs, si le véhicule se déplace dans la direction voulue par le chauffeur. S'il s'écarte de la trajectoire, l'ESC freine de façon autonome une ou plusieurs roues et ramène ainsi le véhicule sur la bonne voie. Ce système réduit aussi sensiblement le risque de dérapage et de renversement du véhicule – le risque d'accident diminue ainsi de 20 % dans des conditions météorologiques normales et même de 30 % lorsqu'il gèle.

## Aide au freinage d'urgence avec radar de régulation de distance

Un système intelligent d'aide au freinage d'urgence (AEBS: Active Emergency Braking System) détecte une situation dangereuse dans le sens de circulation du véhicule et le freine automatiquement –jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire– sans que le chauffeur doive intervenir. L'AEBS utilise des ondes radar pour mesurer la distance relative qui sépare le camion du véhicule qui le précède. Si la distance devient trop réduite ou anormale, le système s'enclenche. Le chauffeur reçoit d'abord un signal, mais son véhicule ralentit sans qu'il intervienne. À défaut de réaction, l'AEBS prend les commandes et tente de rétablir la distance de sécurité requise.

## Conclusion

*L'amélioration de la sécurité routière après 2010 fait toujours l'objet d'une attention soutenue. Il est dès lors essentiel d'adopter une vision européenne pour rendre les camions plus sûrs. Le General Safety Regulation rassemble un certain nombre de mesures concrètes pour améliorer à court terme la sécurité des véhicules proprement dits. L'effet des systèmes de sécurité présentés ci-dessus sera bien entendu fortement lié aux spécificités du réseau routier. Et en la matière, la responsabilité des États membres continuera à jouer un rôle important. La Belgique a sans aucun doute un sérieux retard à rattraper en matière de sécurité et d'amélioration de l'infrastructure routière. Le General Safety Regulation constitue cependant une nouvelle étape cruciale sur la voie d'un trafic plus sûr.*

