

Chers lecteurs,

J'extraits de ce FEBIAC Info, qui se présente comme un mémorandum en vue des prochaines élections, la phrase suivante : "N'est-il pas grand temps que la politique reconnaisse que les usagers optent très souvent pour le transport individuel, y consacrent un budget suffisant et ont par conséquent droit à une infrastructure routière de qualité ?". La réponse à une telle question semble couler de source dans une société moderne et démocratique comme la nôtre. Pourtant, cette remarque est formulée à juste titre. Et chaque jour, la piètre qualité de notre infrastructure routière s'impose à moi comme une évidence.

Premièrement, notre infrastructure ne possède pas la qualité requise sur le plan matériel. L'entretien, la modernisation et la sécurisation de nos routes accusent un retard considérable par rapport à nos pays voisins. Un grand nombre de routes, de pistes cyclables et de trottoirs se trouvent dans un état lamentable, sans parler du manque d'uniformité, de lisibilité et de prévisibilité qui caractérise les situations de trafic, autant d'éléments qui sont pourtant des préalables fondamentaux pour simplifier la conduite et éviter les incidents. Ce manque criant de qualité est la conséquence inéluctable d'un sous-investissement dans l'entretien et la modernisation de nos routes. Si la Belgique veut rattraper son retard et si elle entend réaliser les objectifs qu'elle s'est fixé en matière de sécurité routière, il faudrait tripler les budgets actuels. Si nous voulons réduire de moitié le nombre de décès imputables aux accidents de la route - objectif fixé par le Ministre de la Mobilité et que nous soutenons à 100 % - nous devons faire preuve de cohérence et nous attaquer à tous les risques. Nous attendons dès lors du gouvernement fédéral qu'il assume un rôle visionnaire et coordinateur à cet égard, même s'il s'agit souvent de compétences régionales.

Deuxièmement, l'exploitation de la capacité de transport laisse elle aussi à désirer. Les systèmes télématiques et de canalisation de la circulation sont inexistant, à quelques exceptions près. Comment, dans de telles conditions, la Belgique peut-elle prétendre concrétiser ses ambitions logistiques et continuer à faire valoir sa position de porte d'accès à l'Europe ?

Il me faut par ailleurs insister sur l'urgence de l'adaptation de la fiscalité automobile. Nous soutenons l'idée d'une fiscalité fondée sur les émissions de CO₂ et les normes Euro. La méthode de taxation applicable à l'utilisation et à la détention d'un véhicule à moteur est en effet déterminante pour le marché. Cette approche est la seule qui permettra aux véhicules peu polluants de s'imposer plus rapidement, qui incitera les citoyens et les entreprises à choisir des véhicules propres et sûrs et qui récompensera au final les efforts extraordinaires consentis par les constructeurs automobiles. Le futur gouvernement fédéral devra donner aux Régions l'impulsion requise pour que ce dossier débouche sur des résultats tangibles. Il est donc grand temps d'œuvrer à une harmonisation nationale et européenne. Nous comptons sur eux !

Pierre Alain De Smedt,
Président



Edito

Les 10 priorités de FEBIAC pour le prochain gouvernement

1. Un cadre législatif unique stable pour l'industrie automobile en Belgique et dans l'UE

Chaque niveau politique de notre pays prend des initiatives afin d'améliorer l'environnement, la mobilité et la sécurité routière.

Lors de la transposition de ces objectifs en réglementation, on ne s'intéresse généralement pas assez à la vision à long terme, à l'harmonisation entre les différentes mesures et niveaux politiques, aux analyses coûts/profits et aux délais réalistes. Cela implique des frais supplémentaires inutiles pour le secteur automobile. Cela rend les voitures inutilement onéreuses pour l'acheteur et cela nuit à la capacité concurrentielle de nos entreprises.

Une *perspective européenne* ainsi qu'une *communication permanente* avec le secteur automobile sont des manières efficaces d'établir des règles durables et de soutenir réellement notre industrie.

2. Moins de CO₂? Une responsabilité partagée.

Les nouvelles voitures vendues en Europe sont déjà les plus propres et les plus économiques au monde. Et cette évolution se poursuit année après année. Étant donné les très nombreux efforts déjà fournis, il est actuellement particulièrement onéreux et peu rentable d'arriver à une réduction accélérée du CO₂ par le seul biais de la technologie moteur. Cela rendrait les nouvelles voitures sensiblement plus chères, ce qui ralentirait les ventes et compromettrait la compétitivité de l'industrie automobile dans l'UE.

Des études indépendantes montrent incontestablement qu'il serait possible d'obtenir de meilleurs résultats à moindre coût grâce à une *approche intégrale* : la poursuite de l'amélioration de la technologie des véhicules doit être soutenue par la commercialisation accélérée de carburants alternatifs, une optimisation de l'infrastructure routière, une utilisation rationnelle de la voiture et une conduite plus écologique, une fiscalité des voitures et des carburants basée sur le CO₂.

3. Une fiscalité automobile réellement favorable aux véhicules propres et économes

Les principes de la fiscalité automobile actuelle sont pour le moins surannés et ne sont plus en

rapport avec les objectifs sociaux d'aujourd'hui et l'état de la technologie. C'est pourquoi la taxe à l'achat (TMC) et la taxe annuelle de circulation doivent être remplacées par une "éco-taxe" annuelle tenant compte du niveau de pollution (Euro-normes européennes) et des émissions de CO₂ de la voiture. Cette "éco-fiscalité" engendrera l'apparition plus rapide de nouvelles voitures propres et un choix délibéré de voitures produisant moins de CO₂.

4. Une utilisation de la voiture rationnelle et sobre

Les conducteurs ont différentes possibilités pour limiter les émissions de CO₂ de leur véhicule : un style conduite adapté ("Ecodriving"), l'entretien régulier de leur véhicule, mais aussi une utilisation de la voiture plus rationnelle, le vélo ou la marche à pied étant privilégiés pour les courtes distances, et la moto, le scooter ou les transports publics pour le trajet domicile-travail.

FEBIAC demande par conséquent aux autorités de réaliser des *campagnes ciblées d'information et de sensibilisation* montrant clairement au citoyen la manière de contribuer à la réduction des émissions de CO₂. En outre, il convient de faire plus grand cas de la promotion de la complémentarité de chacun des moyens de transport. En effet, le trafic n'est pas un conflit entre transport individuel et collectif, mais une combinaison harmonieuse entre les deux, chacun ayant ses atouts propres.

5. Davantage de fret avec moins de camions

FEBIAC réitère son appel au lancement d'un projet-pilote avec des *camions de 25,25 mètres de longueur* – les "Ecomobis". Ces derniers mois, de multiples propositions ont été déposées en la matière, mais le dossier reste un sujet tabou dans notre pays. Même si des preuves convaincantes ont démontré que les Ecomobis ne sont pas moins sûrs, mais qu'ils sont par contre plus écologiques et réduisent les files. Deux camions longs de ce type transportent en effet autant de fret que trois camions ordinaires. En outre, ils optimisent surtout les transports de marchandises par la route existants, qui ne sont généralement pas une alternative au rail ou à la navigation fluviale. Aux Pays-Bas, un deuxième essai pratique por-

tant sur des Ecocombis a entre-temps été conclu avec succès. Une troisième phase démarrera dans quelques mois en vue de l'autorisation définitive des Ecocombis, tout comme en Scandinavie. Qu'attend encore la Belgique ? Le secteur des camions et des transports est d'ores et déjà prêt.

6. Analyse des accidents et de la mobilité : mesurer pour savoir

Pour mener une politique de la circulation efficace, cohérente et crédible, il est primordial d'enregistrer et d'analyser les différents facteurs d'accident. Les accidents de la route sont un concours de circonstances, l'homme, le véhicule et l'infrastructure contribuant dans une plus ou moins grande mesure à la survenue, l'importance ou la gravité de l'accident. Des études scientifiques ne peuvent qu'être bénéfiques au soutien, à la définition (correction) et à la crédibilité de la politique de la circulation. FEBIAC plaide dès lors en faveur de la création d'un *institut scientifique d'accidentologie indépendant et soutenant les politiques* mises en œuvre. Il faut en outre faire un tour d'horizon de la *problématique de la mobilité*. Pour optimiser efficacement notre infrastructure, nous devons avoir connaissance de ces chiffres et les avoir analysés.

7. Une infrastructure routière de qualité

La Belgique est un mauvais élève en matière de sécurité routière. En cause, le manque de qualité, d'uniformité et de lisibilité de notre infrastructure routière. Année après année, le retard accumulé par rapport au top européen s'accroît parce que notre pays dégage trop peu de moyens pour moderniser et sécuriser notre infrastructure routière. Les Pays-Bas, qui obtiennent de bonnes notes, investissent annuellement 4 fois plus. Il est indispensable de *tripler les budgets consacrés à l'infrastructure routière* si nous voulons atteindre nos objectifs en matière de sécurité routière, optimiser la capacité de nos routes afin d'éviter au maximum les files et concrétiser les ambitions logistiques de notre pays.

8. Sécurité routière : facteur humain et véhicule

La précédente législature a été marquée par une réforme de l'apprentissage de la conduite et de l'inspection technique.

Les points de départ ont été la simplification et la démocratisation.

On n'a toutefois pas suffisamment tenu compte de l'impact sur le plan de la sécurité routière. Apprendre à conduire n'est toujours pas synonyme d'apprendre à conduire de manière sûre. Plus grave même, la nouvelle réglementation a érodé le suivi et l'encadrement des candidats. L'état technique du véhicule est aussi essentiel pour la sécurité de la circulation. Étant donné l'allongement des intervalles entre les contrôles successifs, le propriétaire d'une voiture est moins incité à surveiller le bon état de son véhicule. Toutefois, des contrôles réguliers des freins, des phares, des pneus, etc. sont primordiaux pour circuler de manière sûre. Un contrôle annuel nous semble dès lors un minimum.

9. Immatriculation obligatoire des vélomoteurs de catégorie B

Les *vélomoteurs* sont pratiquement les seuls véhicules motorisés dans notre pays à ne toujours pas devoir être immatriculés. Ce qui fait de la Belgique un des rares pays de l'UE à agir de la sorte. Les autorités ne disposent pas pour ce faire de statistiques pertinentes et perdent des recettes TVA sur les véhicules achetés à l'étranger. Étant donné qu'il est très difficile de tracer ou suivre ces véhicules, cela occasionne souvent des problèmes en cas d'infractions routières, de contrôles de vitesse ou d'accidents avec délit de fuite.

10. Des problèmes globaux requièrent une approche coordonnée

Environnement, mobilité, sécurité, fiscalité, ... les dossiers clés se rapportant à la circulation routière ne se limitent pas aux frontières de nos régions. Les problèmes de mobilité sur le Ring de Bruxelles, par exemple, requièrent une *approche coordonnée*. Et les exemples sont multiples : les régimes de vitesse, l'approche de la problématique des particules fines, la fiscalité automobile, la politique répressive, les incitants en faveur de véhicules propres, etc. FEBIAC plaide dès lors pour des groupes de travail fédéraux ad hoc, pour la concertation permanente entre les instances concernées et pour une politique suprarégionale parallèle. ▀

Memorandum

Mobilité et sécurité routière

A. POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS : DE NOUVELLES PERSPECTIVES

La Commission européenne a tracé en juin 2006 les nouveaux contours de la politique européenne du transport en publiant son "Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001". Cette publication était intitulée "Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent". Elle marque un changement de cap de la vision européenne du transport. La Belgique suivra-t-elle dans cette nouvelle voie ?

L'industrie automobile accueille favorablement la publication : il s'agit d'une première étape importante vers une politique des transports plus réaliste et plus compétitive pour l'Europe. À vrai dire, ce changement de cap ne survient pas trop tôt. Le livre blanc publié en 2001 porte certes ses fruits en matière de transport aérien et maritime, mais la politique a été moins positive pour le transport terrestre, en particulier pour le transport routier. Des concepts tels que ceux de "transfert modal" et de "dissociation" entre la croissance du transport et la croissance économique ont dominé la politique des transports pendant cinq ans mais semblaient difficilement réalisables.

À cet égard, l'examen à mi-parcours reflète davantage de réalisme : le transport y est en effet reconnu comme un levier d'une croissance et d'une compétitivité plus durables pour l'économie européenne, comme les définit la stratégie de Lisbonne. Ceci doit également mener à un transport routier plus efficace qui permettra de répondre à la plupart des besoins de transport des entreprises et des personnes au sein de l'Union européenne.

Du "transfert modal" à la "co-modalité"

L'analyse sur les prévisions de croissance des transports témoigne également d'un grand sens des réalités. La compréhension du fait que ni la "dissociation" ni le "transfert modal" vers le rail n'auront lieu au cours des prochaines années a mené à l'introduction d'un nouveau concept dans la politique des transports : celui de la "co-modalité". La co-modalité cherche à évaluer les forces et les faiblesses de chaque type de transport, à tirer le meilleur parti de chaque mode de transport et à investir dans des projets intermodaux pour lesquels il existe une réelle demande du marché. Ce "changement de politique" contribuera à tous égards davantage à l'objectif principal que se fixe l'examen à mi-parcours : parvenir à une politique des transports

durable offrant une réponse aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de l'Europe. La mobilité des marchandises et des personnes est un élément essentiel de cet objectif et elle doit être optimisée, également en ce qui concerne la mobilité routière.

La croissance future des transports exige des investissements massifs

Les investissements d'infrastructure conservent une importance essentielle. En effet, une grande partie de la croissance des transports à venir d'ici 2020 (50 % pour le transport des marchandises et 35 % pour le transport des personnes) devra encore être prise en charge par la route, même si les chemins de fer et la navigation fluviale réussissent à doubler leurs capacités. Par conséquent, des investissements doivent suivre cette demande. Entre-temps, l'industrie automobile n'est pas en reste, bien au contraire.

STI : levier vers un système de transport plus efficace

Convaincues que les systèmes de transport intelligents (STI) recèlent un potentiel important en matière de gestion du trafic et de lutte contre la congestion, les marques automobiles disposent de nombreux projets communs sur les STI. Toutefois, une collaboration avec des partenaires institutionnels et privés est hautement nécessaire afin de contribuer à soutenir et accélérer le développement et l'introduction des STI. Il s'agit concrètement de systèmes d'information sur le trafic et la navigation, de détection automatique des incidents de la circulation, de réglage des feux de signalisation et de gestion dynamique de la vitesse, du stationnement,... en bref, de systèmes destinés à créer et préserver la fluidité de la circulation.

Internalisation des coûts externes : de l'opportunité d'un grand débat sur le fond

Par ailleurs, les STI offrent également des possibilités pour l'introduction d'un système intelligent de tarification de l'usage de l'infrastructure dans l'Union européenne. Ceci exige d'abord un débat de fond sur les bases, les principes et le domaine d'application d'une tarification intelligente de l'infrastructure. L'industrie automobile demande à ce sujet de pouvoir organiser un round d'analyse approfondie et de consultation. Un point crucial est la question de la définition et du calcul

Memorandum

de l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport. La Commission européenne doit présenter à ce sujet une proposition le 10 juin 2008 au plus tard. L'industrie automobile reconnaît déjà que les transports ferroviaires, aériens et par voies navigables doivent être impliqués dans ce processus, qu'un prix raisonnable du transport est essentiel à la prospérité et au progrès économiques et qu'il convient de veiller à ce que cette internalisation ne porte pas atteinte à la compétitivité de l'Europe.



B. TRADUCTION DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS EN BELGIQUE

En réalité, la "co-modalité" est un concept que FEBIAC défend déjà depuis plusieurs années : parvenir à une complémentarité accrue des modes de transport, dans laquelle les faiblesses de l'un sont compensées par les forces de l'autre. La co-modalité, au contraire du transfert modal, laisse également à chaque mode de transport la marge nécessaire pour pouvoir abattre tous ses atouts, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Co-modalité dans le transport des personnes

Toutes les évolutions indiquent que le transport individuel et la voiture en particulier restent une donnée centrale du quotidien. Le taux d'équipement en voitures et deux-roues croît de manière constante et assure la mobilité de base d'un nombre croissant d'individus. Les vélos et les scooters sont extrêmement bien adaptés aux petites distances. La voiture est ensuite championne de la combinaison des activités professionnelles et familiales au sein d'un budget temps donné. Dans ce domaine, le transport public, même gratuit, ne pourra jamais remplacer le transport individuel à un prix raisonnable. N'est-il pas grand temps que la politique reconnaisse que les usagers optent très souvent pour le transport individuel, y consacrent un budget suffisant et ont par conséquent droit à une infrastructure de circulation de qualité ?

Une mobilité durable est toutefois impossible sans les transports publics. FEBIAC demande que le transport public se consacre à ses domaines de force et de rentabilité : l'offre d'un transport collectif où et quand la demande de transport est élevée, c'est-à-dire dans les zones (péri-)urbaines et pendant les trajets de navette entre le domicile et le lieu de travail.

Un RER accessible au transport individuel

Un projet important est en chantier au niveau fédéral : le Réseau express régional de Bruxelles et ses environs, qui doit être développé plus rapidement. Mais ce n'est pas tout : la véritable faiblesse de ce RER réside dans le transport antérieur et postérieur. Afin de convaincre un nombre maximal de navetteurs d'utiliser ce réseau, les correspondances entre le transport individuel et le RER doivent être parfaites.

À cette fin, des parkings suffisants, gratuits, sécurisés et faciles d'accès doivent être prévus à proximité des gares pour les voitures et les deux-roues. Ceci nécessite également :

- une signalisation claire et opportune dès les zones d'encombrement ;
- des informations fiables sur le nombre d'emplacements de parking libres et sur le temps de trajet en transport public jusqu'à la destination finale ;
- de la sécurité, du confort et de la multifonctionnalité. Sont visés ici la surveillance vidéo, la facilité d'entrée et de sortie des parkings, des commerces et d'autres équipements.

Le grand Ring de Bruxelles nécessite un élan du fédéral

Le RER doit gérer les problèmes de circulation à Bruxelles et dans ses environs mais ne constitue pas une alternative à la circulation ininterrompue à laquelle la capitale est confrontée. La congestion croissante du RO a un effet de tâche d'huile sur le reste du réseau routier. Toujours plus d'individus et d'entreprises se retrouvent de plus en plus souvent à l'arrêt, cherchent des itinéraires secondaires et parcourent donc encore davantage de kilomètres ou traversent simplement Bruxelles.

Si Bruxelles veut en outre réduire la capacité de ses grandes artères, l'impasse totale est proche. FEBIAC appelle donc les régions à convenir rapidement d'une approche pour le RO, une des deux artères de notre économie. Cette approche nécessite à la fois le développement d'un centre de télématique et de trafic transrégional et le réaménagement du RO à proprement parler. FEBIAC voit ici un rôle important à jouer pour le niveau fédéral afin d'initier et de coordonner la réflexion entre les régions.

Co-modalité dans le transport de marchandises

La co-modalité est également applicable au transport de marchandises. La politique actuelle des transports en Belgique mise encore sur le "transfert modal" mais ne tient par conséquent pas suffisamment compte de la demande future en matière de transport de marchandises. Notre infrastructure est davantage un frein qu'un facteur adjuvant pour la préservation de la compétitivité de nos entreprises et la réalisation de nos ambitions de carrefour logistique au niveau européen. Grâce à sa situation géographique, son infrastructure portuaire et de transport et sa compétence logistique, la Belgique reste un emplacement de choix pour les investisseurs en Europe.

Nous devons continuer à en faire une opportunité pour notre économie et dans ce cas, nos capacités de transport doivent être développées en conséquence. Pour cela, nous devons utiliser au maximum nos capacités routières, ferroviaires et navigables et investir dans des projets d'intermodalité pour lesquels il existe une réelle demande du marché.



Le lancement d'un essai des Ecocombis, enfin ?

FEBIAC réitère l'appel lancé il y a deux ans pour la mise en place d'un projet pilote en Belgique pour les Ecocombis, sur le modèle des Pays-Bas.

Le dossier des Ecocombis dépasse du reste largement le concept de géants des routes de 25 mètres. Leur structure modulaire leur permet de s'intégrer parfaitement dans un concept de transport intégral. L'Ecocombi se compose de 3 éléments : un camion classique, une semi-remorque et une remorque. Les modules peuvent être combinés de différentes manières selon les fonctions qu'ils remplissent et les types de routes qu'ils doivent parcourir.

L'Ecocombi peut être désassemblé pour devenir un petit camion de distribution dans le trafic urbain et local, un camion classique dans le trafic interurbain et régional et un ensemble de 25 mètres dans le trafic national et international. En outre, les unités de chargement peuvent être aisément chargées sur un train ou un bateau pour un transport de longue distance. Les différentes possibilités de transbordement entre petits véhicules, poids lourds, trains et bateaux sont optimales au niveau de carrefours intermodaux.

De nombreuses organisations ont déposé au cours des derniers mois des propositions et des projets auprès de nos pouvoirs publics, mais l'Ecocombi reste dans notre pays un dossier tabou. Cette situation est incompréhensible, d'autant que les Pays-Bas établissent maintenant que les Ecocombis ne sont pas plus dangereux, qu'ils sont beaucoup plus écologiques et qu'ils n'allongent pas les encombrements mais au contraire les raccourcissent. De plus, ils permettent d'optimiser essentiellement des capacités existantes de transport sur route qui ne pourraient pas être remplacées par le chemin de fer ou la navigation intérieure.

3x plus d'investissements pour un réseau routier qualitatif et productif

Non seulement l'accessibilité de la Belgique diminue, mais notre pays enregistre également des résultats médiocres en matière de sécurité routière. Cette situation est en grande partie liée au manque de qualité, d'uniformité et de lisibilité de notre infrastructure routière. D'année en année, le retard de notre pays par

Memorandum

rapport aux meilleurs élèves européens s'accroît car notre pays consacre trop peu de moyens à la modernisation et la sécurisation de l'infrastructure routière. Les Pays-Bas, qui affichent quant à eux de bons résultats, investissent chaque année 6 milliards d'euros, soit 4 fois plus. Si nous voulons atteindre les objectifs en matière de sécurité routière, optimiser les capacités de notre réseau routier et simultanément réaliser les ambitions logistiques de notre pays, nous devons multiplier par trois les budgets alloués à l'infrastructure des transports. Étant donné que certains projets relèvent d'un intérêt national, un rôle de coordination revient au niveau fédéral, en particulier pour les projets qui dépassent les frontières régionales et nécessitent une collaboration entre les régions.

Analyse des accidents et de la mobilité : mesurer, c'est savoir

La politique des transports en Belgique nécessite des chiffres fiables et des recherches sur le comportement de la population en matière de déplacements, de transport et de circulation. La dernière enquête de mobilité réalisée au niveau de la Belgique date d'il y a 10 ans... La publication de statistiques belges sur le transport et la circulation se fait également attendre depuis des années. Il faut beaucoup trop de temps pour identifier les problèmes de mobilité et (re-)diriger la politique des transports sur cette base.

Le recensement et l'analyse des facteurs d'accidents sont également essentiels pour pouvoir mener une politique de sécurité routière. Les accidents de la route sont provoqués par des concours de circonstances, dans lesquels tant le facteur humain que le véhicule et l'infrastructure contribuent dans des mesures différentes au déclenchement, à l'ampleur ou à la gravité de l'accident. Ici aussi, des recherches scientifiques en matière de sécurité routière ne peuvent que bénéficier aux fondements, à la (re-)direction et à la crédibilité de la politique des transports.

FEBIAC plaide dès lors en faveur de la création d'un institut indépendant de support stratégique pour la mobilité et l'accidentologie, qui poursuivrait d'une part les recherches déjà réalisées et en cours et pourrait d'autre part lancer de nouvelles recherches sur les matières qui n'ont pas encore été étudiées dans le domaine de la mobilité et de la sécurité routière.



Memorandum

En résumé, FEBIAC demande au nouveau gouvernement fédéral :

- de développer une approche de la mobilité pour la Belgique qui pose la "co-modalité" comme point central d'une recherche de solution aux problèmes de mobilité et de la définition de notre pays comme un carrefour logistique en Europe;
- de coordonner des projets de mobilité d'intérêt national et de chercher à harmoniser à cette fin les budgets d'investissement régionaux;
- d'initier et de coordonner une réflexion régionale afin de prendre en charge les problèmes relatifs au grand Ring de Bruxelles;
- de développer plus rapidement le Réseau express régional (RER) dans Bruxelles et ses environs;
- de prévoir pour tous les arrêts du RER des possibilités de parking suffisantes, confortables et sécurisées pour les voitures et les deux-roues;
- de permettre le lancement d'un projet pilote sur les Ecocombis;
- de créer un institut scientifique de support stratégique pour l'accidentologie et la mobilité chargé d'identifier et d'analyser les facteurs d'accidents et les problèmes de mobilité en Belgique

Fiscalité automobile et environnement

Le trafic routier : en bonne voie de devenir propre et durable

Le trafic routier est montré du doigt comme l'une des principales sources d'émissions de substances polluantes comme les oxydes d'azote, les fines particules et le monoxyde de carbone. Pour réduire ces émissions, le législateur européen impose des normes de plus en plus strictes à chaque nouvelle génération de véhicules. La Commission demande en d'autres termes, en dépit de la croissance du secteur des transports, que l'on réduise l'impact sur l'environnement de ce secteur, principalement du transport routier. Le secteur automobile assume déjà ses responsabilités en la matière.

Ainsi, la pollution atmosphérique du trafic routier a déjà fortement régressé ces dernières années. C'est ce que révèle une étude de Transport & Mobility Leuven. Depuis le début des années 90, les émissions de gaz d'échappement ont diminué de 50 à 75%. Cette tendance devrait se poursuivre à l'avenir. L'on prévoit entre 2005 et 2030 une nouvelle réduction de 40 à 80%, grâce aux normes environnementales plus sévères pour les véhicules et grâce aux progrès technologiques permanents dans le secteur. Les constructeurs automobiles parviennent donc à réaliser ces réductions par le biais de la technologie, et commencent donc à maîtriser la pollution atmosphérique due au trafic routier.

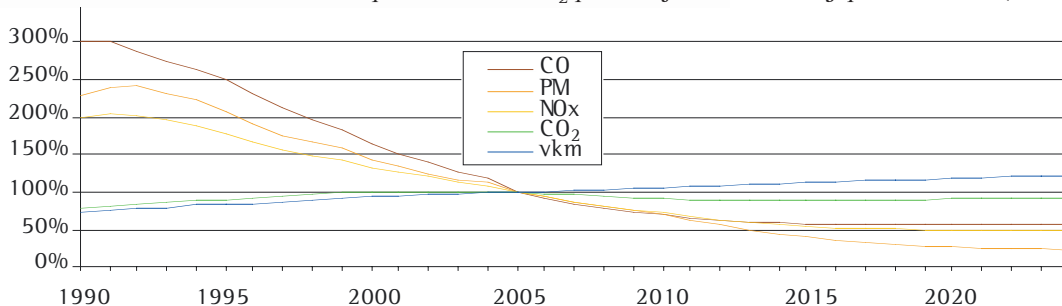


Trafic et CO₂ : un défi de taille

Outre les émissions de substances nocives, il y a l'impact du CO₂ sur le changement climatique. Le transport des hommes et des marchandises joue un rôle ici aussi : le transport représente environ 25% des émissions de CO₂ d'origine humaine. Le transport n'est donc pas le seul, ni même le principal facteur. La production énergétique, par exemple, est responsable de 37% des émissions mondiales de CO₂ d'origine humaine. La part de l'industrie est de 22%, et celle du secteur résidentiel et tertiaire équivaut à 13%.

Il n'en reste pas moins que la diminution des émissions de gaz à effet de serre est devenue ces dernières années une priorité absolue et a donné des résultats. En 2006, les constructeurs automobiles sont parvenus à réduire les émissions moyennes de CO₂ de nouvelles voitures en Belgique à 154g/km, soit une réduction de 16% par rapport à 1998. Cette réduction a été réalisée uniquement grâce à une amélioration de la technologie des véhicules. Le secteur n'a guère pu compter sur le soutien des mesures d'accompagnement promises, comme l'information des consommateurs et une fiscalité automobile adaptée. Pourtant, il s'agit là de deux aspects essentiels, capables dans une large mesure d'influencer la demande du marché (nous reviendrons sur ce point plus loin). Or, rendre le parc automobile plus écologique n'est pas une tâche que les constructeurs peuvent assumer seuls, s'ils veulent que ce soit fait efficacement et dans un laps de temps minimum. Comme chaque secteur conduit par le marché, la branche automobile est obligée d'offrir des produits que le consommateur souhaite acheter, à un prix que le consommateur est disposé à payer. Une réduction supplémentaire des émissions de CO₂ au travers de la technologie des véhicules devient de plus en plus onéreuse et a de moins en moins d'effet. Autrement dit, le rapport coût/efficacité continue de diminuer. Il est dès lors crucial, non seulement d'offrir des voitures plus économes en carburant, mais aussi d'en créer la demande.

► Evolution des émissions de substances polluantes et de CO₂ par le trafic routier en Belgique 1990-2030 (2005=100)



Source: Transport & Mobility

Memorandum

La fiscalité automobile en tant que mesure incitative

Une manière efficace de parvenir rapidement à un parc automobile plus vert, consiste à réformer la fiscalité automobile de manière à encourager l'utilisation et l'achat de véhicules propres et économiques. Les développements technologiques permanents et rapides qui caractérisent notre secteur, sont ainsi soutenus et récompensés. C'est un signal important pour toute l'industrie, qui voit les efforts environnementaux rémunérés.

FEBIAC plaide pour le scénario suivant :

a. Suppression de la taxe de mise en circulation (TMC)

L'abolition de la taxe de mise en circulation (TMC) et son intégration dans la taxe de circulation annuelle - les recettes totales restant inchangées - est un cheval de bataille de FEBIAC depuis l'instauration de l'impôt. Maintenant que la fiscalité automobile est de plus en plus reconnue comme une mesure permettant d'inciter à l'achat de véhicules respectueux de l'environnement, l'appel à la suppression de la TMC se fait plus pressant, et à juste titre. En effet, la TMC décourage actuellement la mise en circulation de nouveaux véhicules propres et devient par contre dégressive au fur à mesure que le véhicule immatriculé est plus vieux et donc moins "vert". Ceci freine une rotation du marché souhaitable. Mais il y a d'autres raisons pour lesquelles FEBIAC préconise la suppression de la TMC. Cette mesure favoriserait :

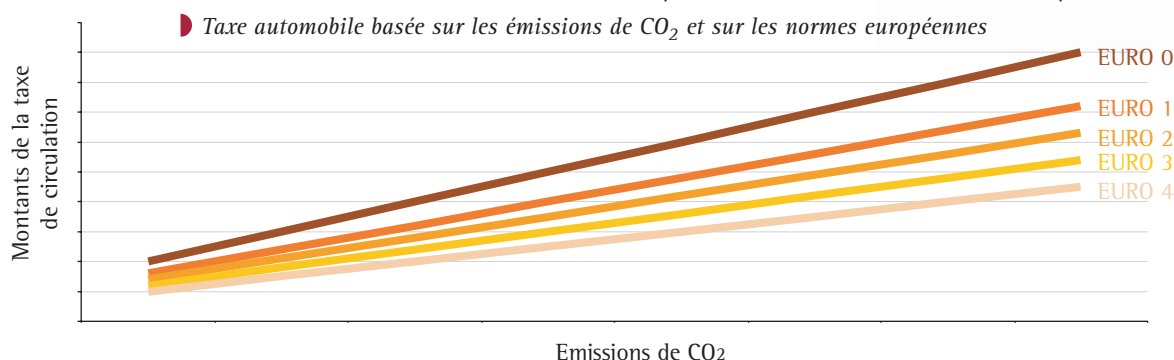
- Une meilleure stabilité fiscale pour le budget : en termes de rentrées fiscales, la taxe de circulation annuelle est plus stable que la taxe d'immatriculation. En effet, celle-ci dépend des ventes annuelles de voitures.

- Un rapprochement des prix pour l'achat et la mise en circulation d'une voiture.
- Une harmonisation dans le domaine des taxes autos au sein de l'Union européenne.
- Un meilleur fonctionnement du marché intérieur et de la compétitivité de l'industrie automobile européenne.
- Une incitation annuelle du citoyen concernant l'impact environnemental de sa voiture est plus efficace qu'une incitation unique à l'achat.

b. Taxe de circulation annuelle basée sur les normes d'émission européennes et les émissions de CO₂

La taxe de circulation annuelle doit être associée aux performances écologiques du véhicule. De ce point de vue, la norme actuelle des 'chevaux fiscaux' - que l'on peut essentiellement ramener à la cylindrée du véhicule - est dépassée et non pertinente. FEBIAC plaide pour un calcul basé sur les normes européennes et les émissions de CO₂. La réglementation européenne souhaite également aller dans ce sens.

Ainsi, un automobiliste qui roule avec un véhicule satisfaisant à une norme européenne inférieure, payera plus que celui qui roule avec un véhicule Euro-4, la norme actuelle. C'est tout à fait logique, puisqu'il pollue davantage. Par ailleurs, une norme d'émission récente n'est pas le seul critère : celui qui opte délibérément pour un véhicule à faibles émissions de CO₂, peut réaliser de sérieuses économies et continue à rouler bon marché pendant toute la durée de vie normale de sa voiture. Ce mode de calcul présente un autre avantage majeur : chaque propriétaire de voiture reçoit chaque année un signal sur la performance environnementale de son véhicule. Ceci n'est pas le cas actuellement avec la TMC unique.



Source: FEBIAC

Memorandum

c. Incitants fiscaux pour des voitures encore plus propres et le développement de nouvelles technologies

Ces dernières années, l'on a réalisé d'énormes progrès dans la réduction des émissions en améliorant la technologie des moteurs à essence et diesel. Poursuivre les réductions de cette manière devient cependant de plus en plus onéreux, et de moins en moins efficace. Par conséquent, l'espoir d'avoir un impact significatif sur les émissions réside surtout dans les nouvelles technologies, comme les carburants alternatifs et les concepts de propulsion alternatifs. Si la Belgique veut montrer sa volonté de prendre la dimension écologique vraiment au sérieux, FEBIAC demande que l'on s'attelle à temps et de manière efficace à fournir l'infrastructure nécessaire permettant de mettre ces technologies sur le marché. A court terme, nous pensons surtout à délivrer du gaz naturel et du carburant E85 dans les stations-service qui longent les routes belges. Il faut également envisager des subventions et d'autres mesures favorisant le développement et l'introduction de nouvelles technologies. L'octroi d'une récompense fiscale aux véhicules qui devancent les normes d'émission de demain, constitue ici la meilleure piste. En effet, cela correspond parfaitement à l'évolution souhaitée de la voiture et récompense le consommateur mais aussi le constructeur qui choisit la solution la plus respectueuse de l'environnement.

Il convient dans ce contexte de s'attarder sur les incitants qui existent déjà aujourd'hui pour les véhicules sobres. Depuis le 1er janvier 2005, des réductions d'impôts sont octroyées aux voitures qui rejettent moins de 105 g CO₂/km et aux véhicules qui rejettent entre 105 et 115 grammes de CO₂ /km. FEBIAC appuie le principe de ces initiatives du gouvernement fédéral visant à réduire les émissions de CO₂ et à orienter la demande du marché. Hélas, elles sont largement insuffisantes pour espérer obtenir un effet positif sur l'environnement.

Premièrement, la mesure ne tient pas compte de la norme à laquelle le véhicule satisfait : Euro 3 ou Euro 4 (émet 50% de polluants en moins que l'Euro 3). Ensuite, les valeurs seuil utilisées n'ont aucun lien avec la politique européenne en matière de CO₂ (120 g/km). Il est donc peu probable que les constructeurs adaptent leurs modèles aux mesures financières belges.

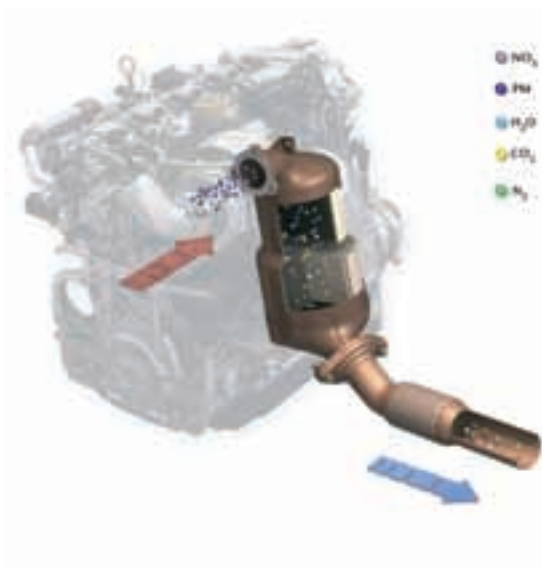
Il nous aurait paru opportun, par exemple, d'élargir au minimum la norme de 115 à 120 g CO₂ par km.

L'impact de cette mesure est également entravé par le fait que seuls les particuliers puissent en bénéficier, alors que pratiquement une voiture neuve sur deux est immatriculée au nom d'une société. Grosso modo, 350 véhicules par an peuvent bénéficier de la mesure "<105" et quelque 20.000 véhicules de la mesure "105-115". Cela ne représente même pas 4% des immatriculations annuelles de nouveaux véhicules. L'on peut donc s'interroger sur l'impact réel de cette mesure sur l'environnement.

De même, le gouvernement vient d'accorder une réduction d'impôt de 150 euros pour l'immatriculation par des particuliers de nouveaux véhicules à moteur diesel, pour autant qu'ils soient équipés d'un filtre à particules et qu'ils émettent moins de 130 grammes de CO₂ par kilomètre. Il ne faut pas s'attendre non plus à ce que cette mesure ait un effet positif mesurable sur l'environnement. Si nous prenons les chiffres de l'année dernière, seuls un peu plus de 1400 véhicules seraient concernés. Trop peu donc pour avoir un quelconque effet directif ...

Nous ne pouvons que regretter que les mesures adoptées soient seulement dictées par des prescriptions budgétaires et non par la ferme intention de rendre le marché automobile plus vert.

Enfin, il est important de noter que FEBIAC émet des réserves pour les interventions technologiques comme celle pour le filtre à particules. C'est le résultat qui compte, pas le moyen utilisé pour atteindre ce résultat. Si un constructeur automobile réussit par exemple, avec une autre technologie que le filtre à particules, à atteindre le même niveau que son concurrent qui a choisi un filtre, le premier mérite tout autant que le second d'être récompensé pour son effort. Le bénéfice environnemental est en effet identique. Inversement, il faut aussi considérer la nécessité d'imposer des exigences minimales à l'utilisation d'une technologie donnée. Un filtre doit prouver son efficacité et ne pas être récompensé simplement pour le fait d'avoir été installé.



d. La voiture de société : le bouc émissaire

Environ un cinquième du parc automobile belge est constitué de voitures immatriculées au nom d'une société. 250.000 d'entre elles – soit environ 5% de l'entièreté du parc – sont immatriculées au nom d'une société de leasing : ce sont les fameuses voitures de société qui font souvent partie intégrante du package salarial. Depuis quelque temps, ces 'véhicules de société' sont montrés du doigt. Ils inciteraient à faire des déplacements superflus et seraient une source de pollution supplémentaire.

Il ressort néanmoins d'une étude de mobilité réalisée pour FEBIAC en 2004, que la voiture de société n'est pas le principal responsable du pourcentage élevé que représente la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Dix pour cent seulement des navetteurs automobilistes disposent d'une voiture de société. Généralement, la voiture de société reste avant tout un instrument de travail : plus de la moitié des personnes professionnellement actives l'utilisent quotidiennement pour rendre visite à des clients ou assister à des réunions.

En outre, il faut aussi nuancer l'idée selon laquelle les voitures de société contribueraient à une plus grande pollution. D'une part, les émissions de CO₂ des 20 modèles les plus populaires restent, avec 145 g/km, nettement inférieures à

la moyenne de toutes les voitures neuves vendues en Belgique (154 g/km). D'autre part, les voitures de société sont remplacées tous les 3 à 4 ans. Par conséquent, elles satisfont donc toujours aux normes d'émission les plus récentes et les plus rigoureuses. Ce constat va à l'encontre de l'image qui colle encore aux voitures de société, considérées comme des "dévoreuses" de kilomètres et de carburant.

Malgré ces éléments, la déductibilité fiscale de la majorité de ces voitures vient d'être réduite ; en outre, il existait déjà une taxe fondée sur les émissions de CO₂ pour les voitures de société – et non pour le reste du parc automobile. La diminution de la déductibilité fiscale de voitures de société signifie un handicap salarial complémentaire pour nos entreprises belges, déjà confrontées à une taxation sur le travail très élevée.

En outre, nous devons réaliser que la rotation rapide des voitures de société représente une part essentielle du chiffre d'affaires des entreprises automobiles belges. Réduire le nombre de voitures de société, signifie donc non seulement une baisse du chiffre d'affaires pour la branche, mais aussi que de nombreuses personnes ne pouvant plus disposer d'un véhicule de l'entreprise, opteront pour une voiture d'occasion plus ancienne et moins "verte". De surcroît, le nombre de navetteurs qui passeront de la voiture de société aux transports en commun sera probablement négligeable.



Envisager toutes les solutions

La technologie des véhicules et la fiscalité automobile ne sont pas les seules pistes pouvant mener à une réduction des émissions. Une sensibilisation du citoyen à un usage rationnel de la voiture et à une conduite écologique et économique peut être très efficace, au prix d'un coût social très faible de surcroît.

- Une part substantielle des déplacements en voiture concerne des trajets de moins de 2 km, qui peuvent donc facilement se faire à vélo ou à pied. Les trajets courts font augmenter les émissions de gaz à effet de serre de manière disproportionnée. En effet, pendant les premiers kilomètres, le moteur consomme beaucoup d'énergie pour atteindre 'sa température de fonctionnement' : +50% pendant le premier km ; +25% pendant le deuxième km.
- Une conduite agressive peut engendrer une consommation supérieure de 40% par rapport à une conduite souple, anticipative.
- Une voiture mal entretenue consomme davantage qu'une voiture bien réglée. Un filtre à air encrassé et des pneus sous-gonflés font grimper sensiblement la consommation de carburant.
- L'éco-conduite, un style de conduite adapté à l'environnement et aux technologies modernes des véhicules, peut réduire la consommation de la voiture d'environ 8%, et donc entraîner des niveaux d'émission moindres.

Une meilleure mobilité sur notre réseau routier belge peut aussi contribuer à une diminution des émissions, avec d'autres avantages économiques et sociaux à la clé. Une infrastructure réfléchie notamment permettrait de réduire encore les émissions de polluants et de CO₂ par le trafic routier. Divers moyens sont envisageables :

- Des limitations de vitesse intelligentes adaptées au type de route et à sa fonction.
- La mise en place d' "ondes vertes" : elles rendent le trafic plus fluide et limitent les "stop & go" responsables d'une surconsommation de carburant.
- Une gestion dynamique des feux de signalisation en fonction de l'affluence du trafic. Celle-ci varie suivant le sens de la circulation et les périodes de la journée (heures de pointe/creuses), de la semaine (journée de travail/week-end) et de l'année (vacances).
- Une conception réfléchie des "dos d'ânes" : peut empêcher que les véhicules soient contraints à

des ralentissements bien en dessous des limites de vitesse autorisées et à des relances constantes, ce qui peut générer une consommation de 50% supérieure.

- Une optimisation de la capacité du réseau de routes principales en réalisant des chaînons manquants et en investissant dans des systèmes de guidage routier télématiques.

Il faut absolument remarquer ici que notre pays souffre de sous-investissements chroniques dans l'adaptation, la modernisation et la protection de l'infrastructure routière. En comparaison, les Pays-Bas dépensent chaque année quatre (!) fois plus pour leur infrastructure routière. Par conséquent, FEBIAC demande que les budgets pour nos routes soient triplés sans attendre.

Pour aborder le problème des émissions du trafic routier de manière efficace et rapide, FEBIAC plaide pour une approche intégrée. Toutes les mesures énumérées – techniques, fiscales, orientées consommateur et relatives aux infrastructures – doivent être prises en considération. Il faut retenir comme critère de sélection le rapport coût-efficacité, et tenir compte des coûts et des bénéfices écologiques, économiques et sociaux. Adapter la fiscalité automobile, mettre en oeuvre des incitants efficaces pour les véhicules propres et sûrs, influencer le comportement d'achat et le mode de conduite et améliorer l'infrastructure routière constituent les principes de base d'une circulation automobile propre et durable. ▀



Memorandum

Réglementation et cadre législatif

L'industrie automobile a besoin d'un cadre législatif prévisible et stable, afin de pouvoir planifier sa stratégie, ses investissements et ses innovations de produit à long terme. Les constructeurs peuvent ainsi atteindre de manière rentable les objectifs fixés par les autorités, sans porter préjudice à leur position concurrentielle. Une bonne position concurrentielle se traduit par un bon budget recherche, et donc davantage de nouvelles technologies pour améliorer les performances des voitures.

La manière dont une nouvelle législation est mise sur pied revêt dès lors une grande importance. FEBIAC demande dès lors que l'on tienne compte des règles de bonnes pratiques suivantes :

- **Vision politique claire à long terme**, définissant des priorités explicites. Afin que les constructeurs puissent accorder leur stratégie en fonction de cette vision politique.
- **Consultation des experts** de l'industrie automobile dès le début du processus législatif. Il va sans dire que ce dialogue ne peut pas être informel.
- **Réalisation d'une analyse coûts/profits** de chaque proposition, examinant dans le détail l'ensemble des conséquences économiques, écologiques et sociales. Il faut ici également tenir compte de l'impact réciproque de différentes directives.
- **Recours plus fréquent à des accords volontaires** avec le secteur, en évitant les procédures bureaucratiques.
- **Mise sur pied d'une législation neutre sur le plan technologique**, afin que le constructeur dispose d'une plus grande liberté quant à la manière d'atteindre l'objectif.
- **Harmonisation maximale**, tant pour les exigences que le timing, de la législation belge avec la législation européenne, et de la législation européenne avec la législation mondiale. On évite ainsi des frais supplémentaires inutiles pour les constructeurs.
- **Délais réalistes**, afin que les constructeurs disposent d'un délai suffisamment long pour mettre en œuvre de nouvelles solutions technologiques et puissent amortir les frais d'investissement sur une période suffisante. Le manque de temps engendrera des voitures inutilement chères, entraînant un ralentissement du lancement de la nouvelle technologie et donc un effet contraire.



CARS 21 : la passerelle entre l'Europe et le secteur automobile

FEBIAC se réjouit du fait que la Commission européenne, dans sa communication en la matière, continue de s'intéresser au rapport final du groupe de travail CARS 21. Nous trouvons en outre très positif que l'on considère non seulement le point de vue des constructeurs automobiles, mais aussi les usagers de la route et la responsabilité de chaque Etat membre pour concrétiser les objectifs du rapport. Enfin, nous nous réjouissons que l'on reconnaisse le besoin d'une approche globale – *l'Integrated Approach* – pour des problèmes tels que le CO₂ et la sécurité routière.

Par ailleurs, nous regrettons que la communication de la Commission européenne n'ait pas repris intégralement les recommandations du Groupe de haut niveau CARS 21 et ne reconnaisse pas la rentabilité et l'efficacité d'une approche globale lorsqu'il s'agit de s'attaquer à la problématique du CO₂ et de la sécurité routière.

Quoi qu'il en soit, il est primordial, pour la capacité concurrentielle internationale de l'industrie automobile, que toutes les parties concernées mettent désormais réellement en œuvre les recommandations de 2005 signées par les représentants du Conseil de l'Europe, de la Commission, du Parlement européen, du secteur automobile, des associations environnementales, des mouvements syndicaux, des fournisseurs, des consommateurs et de l'industrie pétrolière. Il a été convenu, au sein du Groupe de haut niveau, qu'une évaluation intermédiaire des recommandations de CARS 21 et du plan par étapes devrait être réalisée en 2009. Il va de soi que l'industrie automobile européenne est prête à apporter sa contribution à la réalisation des recommandations de CARS 21.

Memorandum

Réglementation européenne uniforme

On œuvre depuis plus de 30 ans déjà à l'harmonisation européenne au sein du secteur automobile. Cette évolution est la conséquence logique de la construction d'une Europe unie ayant pour objectif principal un grand marché intérieur. L'Europe doit être un espace commercial sans frontières intérieures, garantissant la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux. L'harmonisation européenne présente des avantages économiques pour l'industrie (automobile). Elle ne doit plus, par exemple, répéter la procédure d'homologation dans chaque Etat membre, et ne doit plus adapter le concept de véhicule aux exigences nationales de chaque Etat séparément. Cette simplification permet toutefois d'atteindre un objectif encore bien plus important, profitable à tous : l'amélioration de la sécurité routière.

Grâce à la simplification et l'harmonisation du cadre législatif, le secteur automobile peut consacrer davantage de moyens à la recherche et au développement dans le cadre de programmes visant des objectifs supérieurs et accessibles plus rapidement. Le consommateur peut également en retirer un avantage financier, étant donné que les innovations technologiques mises sur le marché plus rapidement coûteront moins cher, étant donné qu'elles pourront être amorties sur des volumes plus importants.

Les pays qui entendent tracer leur propre voie en imposant de nouvelles règles nationales (ou régionales) vont à contre-courant de la tendance européenne et mènent un combat dénué de sens. Une telle attitude ne participe pas à accroître la sécurité ni la protection de l'environnement. Ce genre de projets contraint les constructeurs à apporter des modifications pour de petits marchés. Ces derniers ralentissent les projets en cours et sollicitent de manière déraisonnable le budget disponible.

En outre, nous devons tenir compte d'un pourcentage croissant de véhicules "étrangers" sur nos routes. Le réseau routier belge n'est pas exclusivement réservé aux véhicules immatriculés dans notre pays. Au contraire, c'est de moins en moins le cas. Raison de plus pour oublier les critères et dispositions nationales. Lorsqu'un Etat membre décide, pour des raisons justifiées, d'imposer un critère spécifique, l'intérêt général et le bon sens requièrent que la mise en application de ces nouvelles mesures intervienne au niveau international.

Etant donné que la directive est uniformément d'application dans l'ensemble des Etats membres, les développements technologiques peuvent intervenir à une échelle nettement plus grande et profiter à tous.

FEBIAC affirme sans détours que celui qui veut adopter une autre attitude ou mettre en œuvre des changements plus rapidement que l'Europe ne fait pas une bonne affaire. Au contraire, même : il en résulte une législation déconcertante qui engendre du mécontentement chez les usagers et une complexification du processus d'harmonisation européen. Un exemple : l'initiative belge d'anticiper l'installation des rétroviseurs d'angle mort, prise en 2002-2003 et qui prévoyait l'octroi de certaines primes, devra probablement être réétudiée pour satisfaire aux exigences européennes.



Homologation européenne type de véhicules

Une des pierres d'achoppement de la libre circulation au sein de l'Europe était la disparité des règlements techniques nationaux en matière d'homologation de véhicules. Pour arriver à plus d'harmonisation, le Conseil des Communautés européennes a approuvé, le 6 février 1970, la directive 70/156/CEE. Cette dernière prévoyait le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'homologation des véhicules à moteur (et de leurs remorques). Cette directive a conduit au remplacement progressif des systèmes nationaux par une procédure d'homologation communautaire.

Avec cette procédure d'homologation CE, un Etat membre peut décider qu'un type de véhicule est conforme aux prescriptions techniques des directives communautaires spécifiques faisant partie de cette procédure. Il est ainsi possible de mettre librement en circulation des véhicules dans l'ensemble de la Communauté.

Memorandum

L'homologation européenne intégrale des voitures de tourisme (catégorie M1) est devenue réalité le 1^{er} janvier 1993. La directive-cadre en question, obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1996 pour les nouveaux types de véhicules et depuis le 1^{er} janvier 1998 pour les nouvelles immatriculations, régit 48 thèmes traités dans autant de directives spécifiques.

Depuis le 17 juin 1999, les nouveaux types de véhicules à deux ou trois roues (cyclomoteurs et motos, tricycles, ...) sont également soumis à une homologation européenne (directive-cadre 92/61/CEE). Pour les nouvelles immatriculations, tel est le cas depuis le 17 juin 2003.

Pour les autres véhicules (camions et camionnettes, autobus et autocars, remorques,...), l'homologation nationale demeure valable jusqu'à ce que les directives spéciales les plus récentes aient été approuvées et que l'homologation CEE devienne également obligatoire en la matière. Cette obligation ne se fera plus attendre longtemps : la directive en question est actuellement en cours de finalisation. Comment l'homologation CEE se déroulerait-elle désormais pour ces véhicules ?

L'homologation type d'un véhicule complet peut se faire soit par l'homologation des systèmes, composants et entités techniques du véhicule, soit par l'homologation de l'ensemble du véhicule en une seule fois. Dans le premier cas, différents états peuvent accorder des homologations partielles.

Une nouvelle procédure entrera aussi en vigueur, l'homologation type en plusieurs phases. Elle concerne les différents composants de l'ensemble du véhicule et correspond mieux au processus de production typique des véhicules utilitaires. En effet, pour ce type de véhicule, c'est généralement le fabricant du véhicule de base qui prend à son compte l'homologation type du châssis, de la cabine et du moteur, tandis qu'un autre fabricant construit la carrosserie ou l'espace de chargement. Ensuite, le véhicule fini est présenté pour l'homologation type définitive.

Soyons clairs : les procédures existantes en matière d'homologation type font pour la plupart, voire toutes, l'objet d'une réforme. En effet, tous les docu-

ments et procédures de mesure nécessaires doivent être modifiés. Les équipes chargées des procédures d'homologation doivent elles aussi s'habituer à leurs – peut-être nouvelles – responsabilités.

FEBIAC insiste pour que l'on en fasse grand cas le plus rapidement possible, sans attendre l'approbation définitive de la directive. En cas d'imperfections, on disposerait encore de suffisamment de temps pour effectuer des corrections ou des ajustements. Actuellement, le Parlement européen est en deuxième lecture. On s'attend à ce que le Parlement et la Commission tombent rapidement d'accord.

Ensuite, tout ira extrêmement vite, dans certains cas, peut-être même trop vite. Ainsi, les autocars (véhicules M3) devraient déjà être obligatoirement homologués selon l'homologation type UE à peine 36 mois après la publication de la directive, l'homologation nationale alternative étant alors abolie. Cela nous semble impossible en aussi peu de temps et non conforme aux délais habituels. Raison pour laquelle FEBIAC demande que les délais d'exécution proposés de 36 mois soient portés à 48 mois, comme cela est prévu pour les autres types de véhicule M. ▀





Memorandum



JE ROULE e-POSITIF

Pour plus d'informations: www.febiac.be