

# Info



## DANS CE NUMÉRO :

- Fiscalité verte: l'auto en première ligne* - 2  
*Une écologisation des transports dans l'UE, mais à quel prix* - 6  
*Des véhicules intelligents, sûrs et économiques* - 14  
*Salon 2009: People need transport* - 18

## CONTENU

01

Avant-propos

02

Fiscalité verte : l'auto en première ligne

06

Une écologisation des transports dans l'UE, mais à quel prix ?

09

Consommation normalisée et consommation réelle des voitures

12

Moto et sécurité routière : "Safety plan for action"

14

Des véhicules intelligents, sûrs et économiques

16

Le secteur automobile souhaite bienvenue à bord aux jeunes talents

17

Huitième édition du programme Advanced Automotive Management

18

Salon 2009: People need transport

Revue éditée par FEBIAC, la Fédération belge de l'Automobile et du Cycle,  
bd de la Woluwe 46 bte 6, BE-1200 Bruxelles

Tél. 0032 2 778 64 00  
Fax 0032 2 762 81 71  
www.febiac.be  
E-mail: info@febiac.be

Reproduction interdite sans autorisation et mention de l'éditeur.

Version néerlandaise sur demande.

Coordination: Joost Kaesemans  
Photos: ADH Communications s.a., FEBIAC, constructeurs

Conception graphique et lay-out:  
ADH Communications s.a., Duffel

Chers lecteurs,

La crise est là. Soudaine, douloureuse et implacable. Jamais, en 40 ans de carrière, je n'ai connu une telle crise dans le secteur automobile. Ni la crise pétrolière du début des années '70, ni les crises des années '80 et '90 n'ont plongé ce secteur dans une telle tourmente que la crise actuelle et ce, à l'échelle mondiale. Tel est le constat auquel j'ose déjà me livrer, bien que nombre de répercussions soient encore à venir.

L'enjeu est de taille. Notre prospérité économique est fondamentalement liée à la mobilité. Et, par conséquent, à l'avenir du secteur du transport. Un secteur tenu de trouver des réponses à un nombre croissant de questions : objectifs de protection de l'environnement et de développement durable, exigences en matière de mobilité et de sécurité routière. Autant d'éléments auxquels viennent maintenant s'ajouter la crise économique et financière, ainsi que la surcapacité de production... C'est cette combinaison de facteurs qui rend les défis et difficultés d'aujourd'hui tellement exceptionnels.

Le secteur doit de toute façon surmonter l'épreuve, mais aura besoin d'un appui politique et d'une vision à cet effet. Il s'agit d'assurer le sauvetage du secteur proprement dit, mais aussi et surtout de préserver les dizaines de milliers d'emplois directs, les emplois indirects – encore plus nombreux – et de soutenir notre modèle économique et social. L'heure est donc à l'action. Le dossier de la fiscalité auto verte est une priorité absolue et se trouve encore une fois au cœur de l'attention dans ce numéro. Nous ne pouvons manquer cette opportunité de soutenir le marché ET de favoriser la réalisation des objectifs environnementaux grâce à une fiscalité auto remodelée, d'inspiration européenne. À plus forte raison maintenant, alors que les ventes automobiles commencent à souffrir du manque de confiance des consommateurs. Il faut conforter le consommateur dans la conviction qu'acheter une nouvelle voiture moins polluante est le bon choix. Pour son portefeuille, sa mobilité et l'environnement.

Le prochain Salon servira certainement de baromètre à cet égard. Le Salon doit contribuer à maintenir le taux de renouvellement des véhicules, dans l'intérêt de nos entreprises, mais aussi pour garantir un afflux suffisant de véhicules plus récents et plus propres. Et bien entendu, le Salon doit rester "la" fête de l'automobile, en mettant l'accent sur la créativité et la puissance d'innovation formidables qui caractérisent le secteur. Car la créativité et l'innovation nous indiquent la voie à suivre pour l'avenir et sont les garantes du rôle indispensable que nos produits continueront d'assumer, pour nos citoyens comme pour les entreprises.



Pierre Alain De Smedt,  
Président



Edito

## Interview croisée Bernard Clerfayt / Luc Bontemps

# Fiscalité verte : l'auto en première ligne

*Ecobonus/malus wallon, écoscore flamand (et bientôt bruxellois ?), mesures fédérales présentes et à venir : la fiscalité verte a fait des voitures propres une priorité politique, à la grande satisfaction du secteur industriel. Echange de vues et synergies entre le Secrétaire d'Etat en charge de la fiscalité verte Bernard Clerfayt et l'Administrateur délégué de la FEBIAC Luc Bontemps, publié dans le journal La Libre Belgique.*

### C'est quoi exactement, une "voiture propre" ?

**Luc BONTEMPS:** Pour nous, représentants sectoriels, un véhicule est considéré comme "propre" s'il émet peu de CO<sub>2</sub> (principal responsable de l'effet de serre) et s'il respecte les "normes Euro" les plus récentes, édictées par la Commission européenne : les normes Euro-4 et 5.

Le parc automobile belge représente 5 millions de véhicules, dont 20% répondant aux normes Euro-0 (avant '92-'93) et 1 (avant '96-'97) : ceux-ci sont responsables de 65% de la pollution automobile totale ! Le paradoxe est que ce sont les plus gros pollueurs qui sont les moins taxés, vu que la taxe de mise en circulation (TMC) diminue avec l'âge des véhicules...

De son côté, le secteur automobile investit des milliards d'€ pour rendre ses voitures de plus en plus propres. Entre les normes Euro-3 (2000) et les actuelles normes Euro-5, nous avons assisté à une réduction de l'émission de NO<sub>x</sub> de 70% et 95% de particules fines ! Attention cependant : pour établir une fiscalité efficace contre la pollution due au trafic automobile, les autorités doivent à nos yeux se baser sur des critères inattaquables comme les taux d'émission (dont le CO<sub>2</sub>) plutôt que sur les technologies, éminemment évolutives.

**Bernard CLERFAYT:** Deux réflexions, basiques, tout d'abord : 1°. la voiture propre est celle qui ne roule pas ; 2°. ce n'est pas la voiture en elle-même qui est source de pollution, mais l'usage qu'on en fait...

Au-delà, le "must" technologique, ce sont les véhicules électriques, qui ne polluent pas du tout et qui ne coûtent à l'usage que 1 ou 2 €/jour. Cependant, ils ne conviennent que pour des déplacements courts et ne répondent finalement qu'à une part limitée du marché.

De toute façon, l'objectif pour le secteur n'est pas le "0 émission" mais une réduction importante des émissions. Le défi pour les pouvoirs publics est de contribuer à notre niveau à la promotion effective des voitures propres.



**Luc BONTEMPS:** L'approche de la question doit être, comme au Japon notamment, holistique : les objectifs environnementaux à atteindre doivent tenir compte d'autres technologies qu'uniquement automobiles. Et promouvoir dans notre secteur une seule technologie risque de freiner les autres...

Outre la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, indispensable, FEBIAC regrette que les revenus de la fiscalité automobile (12 milliards d'€ annuels dans notre pays) ne soient consacrés qu'à 15% seulement à l'amélioration des infrastructures routières, un facteur de pollution trop souvent ignoré. Aux Pays-Bas, ce sont 30% du PNB qui sont investis dans les infrastructures routières, pour 1,3% chez nous... Le sous-investissement dans les chaînons manquants, par exemple, a pour conséquence la création de files. Pourquoi, à Bruxelles, ne pas avoir construit des tunnels aux entrées de ville (carrefour Léonard, Bertem,...) comme le mériterait pourtant la capitale de l'Europe ?

Le comportement des automobilistes se révèle lui aussi essentiel : si tous les Belges passaient à la conduite "e-positive" (voir encart), incluse dans le permis de certains pays voisins, nous pourrions réduire de 15% les émissions de CO<sub>2</sub> !

Et la fiscalité a, bien entendu, elle aussi son rôle à jouer. Avec PricewaterhouseCoopers, FEBIAC a produit une étude proposant une mesure fiscalement neutre qui, elle aussi, permet une réduction de 17% du CO<sub>2</sub> : l'englobement de la taxe de mise en circulation dans la taxe de circulation, ce qui permettra d'encourager les voitures propres plutôt que les vieux véhicules très polluants.

Au niveau régional, le Ministre Michel Daerden a permis à la Wallonie d'adopter un système d'éco-bonus/malus qui donne aux personnes qui achètent une voiture (neuve ou d'occasion) un message très clair. Une mesure qui fait de la Région wallonne l'un des tout meilleurs élèves de la classe européenne en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> par les véhicules. Hélas, le Ministre Daerden n'a pas été suivi par ses collègues des autres Régions, en Flandre (où on réfléchit à un système Ecoscore, bien plus complexe et moins opérant) et à Bruxelles (qui s'apprête apparemment à adopter également ces ecoscores).

Nous pourrions espérer que le fédéral puisse aller dans le même sens que la Région wallonne...

*Bernard CLERFAYT*: Malheureusement, le fédéral n'en a pas le pouvoir, ces matières ayant été très largement régionalisées. Par ailleurs, le petit marché qu'est la Belgique n'a pas non plus les moyens de dicter ses volontés en matière de réduction de la pollution européenne aux autres états européens. Mais il est de notre responsabilité d'attirer sur nos terres les producteurs des "nouvelles voitures" tout comme de répondre à nos objectifs de Kyoto.

Mais qu'on ne se y trompe pas : le fédéral est déjà fiscalement très actif dans la promotion des voitures propres. L'équipe Verhofstadt-II avait déjà mis en œuvre la réduction de 15% du prix des véhicules émettant moins de 105 g de CO<sub>2</sub>/km ainsi qu'une réduction de 200 € pour les filtres à particules sur les véhicules diesel émettant moins de 130 g. Depuis, est également devenue effective une modification du taux de déductibilité des frais professionnels liés aux voitures de société : désormais, les émissions de CO<sub>2</sub> déterminent ce taux (entre 60 et 90%), qui était auparavant pour tous de 75%. Des aides cumulables avec les autres incitants régionaux, il faut le souligner.

### D'autres mesures sont-elles envisagées ?

*Bernard CLERFAYT*: En tant que Secrétaire d'Etat en charge de la fiscalité verte, je suis en effet en train de déposer diverses propositions allant dans le sens des propositions de FEBIAC.

Les filtres à particules, tout d'abord : chez nous, les véhicules diesel qui en disposent bénéficient d'une réduction de 200 €. En Allemagne, c'est 350 €, et 400 € aux Pays-Bas. Dans les prochaines semaines, je vais proposer au Gouvernement de doubler la réduction belge pour la porter de 200 à 400 €.

Les véhicules électriques ensuite : afin d'en encourager l'achat, je vais également proposer à mes collègues d'accorder une importante réduction sur l'achat des voitures et des scooters électriques, jusqu'à 30%.

Au-delà, je me montre particulièrement attentif à de nombreuses problématiques connexes. Quand je constate que Londres et Berlin ont pu développer un système de bornes électriques, je me dis qu'il est impérieux que Bruxelles, capitale de l'Europe, et les autres grandes villes du pays suivent ces exemples. Le LPG, les avantages fiscaux qui pourraient y être liés et la multiplication des possibilités de rechargement doivent également être associés dans cette réflexion.

*Luc BONTEMPS*: De nombreuses solutions technologiques sont au centre de nos recherches sectorielles : les véhicules hybrides électricité/essence ou diesel, le gaz naturel (qui nécessite un investissement financier personnel de la part du conducteur), les piles à combustible (une solution basée sur l'hydrogène, toujours onéreuse et qui ne dispose pas de bornes en suffisance : actuellement une seule en Belgique, à Drogenbos), les biocarburants,... De nombreux constructeurs considèrent ces derniers comme une solution d'avenir, mais la Belgique est sur ce point à la traîne alors que les produits, eux, pourraient être facilement disponibles..



*Bernard CLERFAYT:* La promotion des biocarburants font pour le moment l'objet d'un débat politique. La technologie évolue à toute vitesse, et nous en sommes déjà à la deuxième génération : du bioéthanol issu de la biomasse, des déchets verts, des déchets alimentaires,...

**L'exemple ne devrait-il pas venir aussi des administrations, qui pourraient aussi adopter une flotte "verte" de véhicules ?**

*Bernard CLERFAYT:* A Schaerbeek, commune dont je suis le Bourgmestre en titre, nous avons acquis une voiture hybride afin d'assurer les déplacements de tous les membres du Collège, qui ne disposent donc pas d'autre véhicule de fonction.

Nous pourrions passer à la vitesse supérieure en achetant des véhicules communaux électriques, voire en assurant la promotion de ces voitures auprès de la population et en installant des bornes de recharge, par exemple aux stations de véhicules partagés Cambio. Mais, clairement, pareille réflexion ne peut se mener à notre seul niveau communal mais à celui de la Région de Bruxelles-Capitale tout entière. Paris, par exemple, encourage les scooters électriques : Bruxelles ne peut rater ce pari-là !



*Luc BONTEMPS:* Les voitures "non propres" constituent la cause majeure de la pollution de nos villes. La Région wallonne et le Ministre Daerden vont, je le répète, dans ce sens : mais pourquoi, comme dans d'autres pays, les autorités ne vont-elles pas plus loin en finançant également la mise à la casse des voitures répondant toujours aux normes Euro-0 et Euro-1 ?

Ajoutées à l'incorporation de la taxe de mise en circulation dans la taxe de circulation, à la promotion des véhicules émettant le moins de CO<sub>2</sub> et au respect des normes Euro, les véhicules propres coûteront finalement moins cher que les plus polluants.

**Mais les voitures les plus polluantes n'appartiennent-elles pas aux personnes les moins socialement favorisées : quid dès lors de leur pouvoir d'achat ?**

*Bernard CLERFAYT:* Il nous appartient effectivement de rendre l'équation budgétaire et environnementale plus accessible pour les plus démunis.

*Luc BONTEMPS:* Contrairement aux idées reçues, les véhicules les plus polluants sont plus nombreux en Flandre qu'en Wallonie. Et ils jouent plus souvent le rôle de troisième véhicule familial que de premier...

**A la FEBIAC, vous plaidez pour le double système "CO<sub>2</sub> + normes Euro" plutôt que pour les écoscores : pourquoi ?**

*Luc BONTEMPS:* S'il part clairement d'un excellent sentiment, l'écoscore tel que proposé par la Région flamande (et probablement bientôt par la Région bruxelloise) est tellement complexe qu'il en devient inefficace : cet outil veut en effet mesurer le caractère écologique global d'un véhicule, en prenant en compte un nombre impressionnant de critères liés aux conséquences sur l'effet de serre, à la qualité de l'air ou aux nuisances sonores. Ces données peuvent varier fortement d'un modèle à l'autre d'une même voiture et, de plus, certaines d'entre elles sont hautement subjectives, comme les émissions de soufre (qui varient selon l'âge et le degré d'entretien du véhicule) ou le bruit, qui dépend notamment des pneus et des revêtements...

Face à cette complexité, source d'erreurs permanentes pour les utilisateurs comme pour les autorités, les émissions de CO<sub>2</sub> sont claires, identifiées et incontestables, tout comme les normes Euro. Ces critères simples nous sont imposés par l'Europe et, au niveau mondial, les normes Euro sont considérées comme les meilleures...

*Bernard CLERFAYT:* Il faut aussi ajouter que, plus un système est compliqué, plus il donne lieu à des possibilités de fraude. On peut très bien "kitter" son véhicule

pour quelques heures seulement afin qu'il présente un écoscore très satisfaisant lors des contrôles...

*Luc BONTEMPS:* Devant les disparités régionales en matière de fiscalité verte, il nous semble aussi que le fédéral pourrait jouer un rôle de coordinateur efficace...

### Quels efforts doivent-ils encore être entrepris de part et d'autre ?

*Bernard CLERFAYT:* Je fais personnellement confiance au secteur : des efforts, il en a fait, il en fait, il en fera encore ! C'est aux politiques d'édicter les contraintes qui, sans pénaliser le secteur, lui permettront de continuer à avancer vers moins de pollution, d'émissions, de consommation et, finalement, de coût d'usage du véhicule...

Les constructeurs sont aujourd'hui parvenus à déjà produire des voitures n'émettant plus que 100 g de CO<sub>2</sub>/km ; pourquoi pas 50 ?

*Luc BONTEMPS:* Il faut cependant que toutes les parties demeurent réalistes, tout comme doivent l'être les timings qui sont imposés à un secteur pour qui les challenges sont nombreux : environnement, mais aussi sécurité, confort et ergonomie,... Mais malgré l'excellent bulletin (notamment environnemental) que nous pouvons, je pense, présenter, l'image de la voiture demeure faussée : alors que la voiture n'est responsable que de 10% des émissions totales de CO<sub>2</sub>, les gens pensent que c'est beaucoup plus. Et des paradoxes existent : au dernier Salon de l'auto, un sondage professionnel a démontré que 80% du public était intéressé par les qualités écologiques des voitures mais que 1% seulement s'était rendu dans un "green corner" des exposants...

*Bernard CLERFAYT:* Les citoyens, on ne le répétera jamais assez, sont au cœur de la problématique. La conduite agressive ou l'utilisation de la voiture pour de courts trajets, entre autres, sont autant de petits actes personnels polluants qui ne sont tout de même en rien imputables aux véhicules eux-mêmes ou au secteur...

*Luc BONTEMPS:* FEBIAC plaide également auprès des autorités pour une mobilité plus intégrée, réfléchie de manière bien plus large qu'actuellement, avec par exemple la construction de grands parkings à côté des stations de métro ou du futur RER. Cette complémentarité, et d'autres, permettront aux automobilistes de changer de comportement. A ceux-ci aussi de penser en termes de "mobilité différente" : transports publics, vélo, moto, scooter,...

*Bernard CLERFAYT:* Le covoiturage, également, est une solution intéressante, comme les voitures partagées de style Cambio. Au Gouvernement fédéral, avec le Ministre des Finances Didier Reynders, nous voulons d'ailleurs donner les mêmes avantages fiscaux aux entreprises qui encouragent les voitures partagées que pour les véhicules de société.

Le bilan fédéral que nous pouvons avancer est, au niveau des chiffres comme des résultats, assez satisfaisant, je pense. Depuis leur entrée en vigueur à la mi-2005, les aides fédérales pour les véhicules propres ont déjà touché 7.775 véhicules émettant 15% de CO<sub>2</sub> en moins (pour un montant de 21 millions €) et 13.903 pour ceux émettant 3% en moins (5 millions €, sans oublier les 12.793 filtres à particules financés à hauteur de 200 € chacun. Et le mouvement ne fait que s'accélérer : sur les seuls 8 premiers mois de 2008, ce sont déjà au total 31 millions € d'aides fédérales "vertes" qui ont été distribuées aux propriétaires de véhicules. Cela aussi permet concrètement à la population de modifier ses comportements... ▀



## Une écologisation des transports dans l'UE, mais à quel prix?

*Le 8 juillet, la Commission européenne a présenté son "paquet écologisation des transports" (COM(2008) 433). Par le biais d'une série d'initiatives, elle entend rendre les transports plus durables. C'est ainsi que, selon elle, les prix des transports doivent refléter le coût réel pour la collectivité, que les États membres de l'UE peuvent appliquer des péages plus efficaces et plus écologiques aux camions et qu'il faut explorer des pistes pour réduire le bruit du transport ferroviaire de marchandises. L'industrie automobile craint les conséquences économiques de ces mesures.*

La mobilité est un facteur essentiel pour un nombre sans cesse croissant de gens et pour la croissance et compétitivité des entreprises au sein d'une UE élargie. Cet élargissement de l'UE se traduit en effet par une augmentation du transport de personnes et de marchandises. En soi, c'est une bonne chose, car une augmentation du transport est synonyme d'une croissance économique accrue, d'un accroissement du commerce, d'une augmentation de l'emploi et d'une multiplication des rencontres entre les gens.

La croissance des transports et du trafic met cependant de plus en plus la pression sur nos infrastructures, qui n'ont pas évolué en conséquence et accentuent dès lors la congestion. Par ailleurs, le transport routier provoque encore trop d'accidents et de nuisances pour l'environnement et ce, tant à l'échelon local qu'à l'échelle mondiale. Selon la Commission, une tarification différenciée peut rendre les transports plus efficaces et plus écologiques, les coûts supplémentaires étant compensés par les profits générés pour l'économie dans son ensemble.



Outre un inventaire des mesures déjà prises au niveau européen afin d'écologiser les transports, le paquet comprend trois initiatives destinées à réduire l'impact des transports au cours des prochaines années dans cinq domaines: la pollution, les nuisances sonores, la congestion, les accidents et le changement climatique.

Premièrement, la Commission propose une stratégie visant à *internaliser les coûts externes de tous les modes de transport*. L'idée est de répercuter les coûts indirects que le transport occasionne à la collectivité par le biais d'une tarification plus correcte. La stratégie prévoit une annexe technique longtemps attendue comprenant une méthodologie pour estimer et internaliser les coûts externes, ainsi qu'une étude d'incidence.

Deuxièmement, la Commission applique sa stratégie d'internalisation d'emblée et uniquement aux transports routiers (bien qu'elle soit destinée à tous les modes de transport). La Commission justifie cette approche par le fait que le transport de marchandises par la route croît plus rapidement que l'économie et est responsable d'un quart de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic routier. Concrètement, elle a élaboré une proposition de révision de la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (la directive "Eurovignette").

La troisième initiative, que nous n'approfondirons pas ici, vise à résoudre le problème des vieux trains de marchandises bruyants. D'ici la fin de l'année, la Commission entend modifier les règles européennes relatives aux redevances d'utilisation des voies, afin de promouvoir l'utilisation de wagons équipés de systèmes de freinage plus silencieux.

### L'internalisation: un point litigieux persistant

L'Europe a besoin d'un système de transports qui contribue à l'avancement de la société tant sur le plan économique que social et environnemental. La politique doit mettre ces trois piliers de durabilité en équilibre. Concrètement, les incidences négatives des transports doivent être limitées sans que la croissance économique et le progrès social s'en trouvent freinés. Pour être acceptés, les instruments utilisés à cet effet doivent être efficaces, transparents, équitables et rentables.

La Commission européenne considère la tarification des transports via l'internalisation des coûts externes



selon la théorie du coût social marginal (CSM) comme un instrument important. Les preuves avancées pour considérer qu'il s'agit là de la meilleure voie pour atteindre la durabilité sont bancales. La méthodologie utilisée est basée sur ce que l'on appelle le Manuel CE Delft, qui n'est pas irréprochable<sup>1</sup> :

- cette étude ne fournit pas un propre mode de calcul des coûts externes, mais uniquement une compilation des résultats d'études existantes, sans autre évaluation critique;
- les estimations de coûts données dans cette étude sont fort divergentes, ce qui appelle des interrogations concernant la méthodologie, la définition et la structure des coûts externes;
- certaines catégories de coûts externes sont déjà, en tout ou en partie, internalisées (voir infra);
- il n'est pas tenu compte des taxes et redevances déjà payées, ni des subventions pour le secteur des transports;
- toute analyse économique doit prendre en compte les coûts et les profits. Les profits externes du transport sont tout simplement ignorés dans le Manuel.

L'étude d'incidence de l'internalisation révèle également l'éventualité d'un impact négatif sur l'industrie, les services, l'emploi, les exportations et la consommation du fait d'une hausse des coûts du transport et de l'inflation, mais assure par ailleurs qu'il y a des 'raisons de croire' que l'internalisation favorisera à terme la compétitivité européenne globale... Du reste, il n'y a pas d'analyse coût-profit qui compare l'internalisation avec d'autres options politiques.

### L'Eurovignette : quels coûts et quid des recettes?

Cette base précaire n'empêche pas la Commission de transposer le principe de l'internalisation dans une proposition de révision de la directive "Eurovignette". La Commission reconnaît pourtant les limites de l'approche CSM et utilise des hypothèses et des simplifications pour les estimations des coûts...

Dans la nouvelle proposition, le principe de 'l'utilisateur payeur' est remplacé par celui du 'pollueur payeur', l'instauration de la nouvelle réglementation demeure facultative pour les États membres et cette réglementation ne concerne que les poids lourds. La redevance est étendue à l'ensemble du réseau routier.

Les États membres qui envisagent une (nouvelle) redevance doivent calculer celle-ci en fonction de trois catégories de coûts externes (outre les actuels coûts d'infrastructure): *la pollution, la congestion et les nuisances sonores*.

Les coûts externes liés aux accidents et le CO<sub>2</sub> ne sont – à juste titre – pas pris en considération. Le CO<sub>2</sub> est déjà imputé en partie – certes, avec des différences d'un État membre à l'autre – par le biais des systèmes existants de taxes et d'accises sur les carburants, alors que les coûts liés aux accidents sont en grande partie couverts par les primes d'assurance. En outre, les accidents sont davantage liés au comportement de conduite qu'aux kilomètres parcourus. L'utilisation du sol et la perte de biodiversité ne sont pas davantage prises en considération: elles sont davantage dues à la *présence* qu'à l'*utilisation* des infrastructures. La Commission examinera néanmoins d'ici la fin 2013 si la directive peut aussi être appliquée aux autres catégories de véhicules et en intégrant des facteurs de coût qui ne sont pas pris en considération à l'heure actuelle.



En matière de *pollution et de nuisances sonores*, d'importantes avancées ont déjà été réalisées sans tarification. L'évolution permanente de la technique fait que chaque nouvelle génération de véhicules est plus propre et plus silencieuse, alors que les pouvoirs publics et les gestionnaires du réseau routier peuvent réduire davantage les externalités négatives, par exemple en prévoyant des aménagements de voirie absorbant les polluants et le bruit.

*La congestion* en tant que facteur externe demeure un point litigieux. Nombre d'instances et de scientifiques ne considèrent pas la congestion comme un coût externe pour la collectivité: les usagers de la route

<sup>1</sup> Prof. Dr Herbert Baum, Institute for Transport Economics at the University of Cologne, Mai 2008, [http://www.acea.be/index.php/files/a\\_critical\\_review\\_of\\_the\\_calculation\\_of\\_external\\_costs\\_of\\_transport](http://www.acea.be/index.php/files/a_critical_review_of_the_calculation_of_external_costs_of_transport)

savent souvent où la congestion se produit, optent donc pour la congestion et se gênent mutuellement. Chaque usager subit et provoque en même temps la congestion, de sorte que les coûts de la congestion sont compensés entre les participants au système de transport. La congestion ne peut donc pas purement et simplement être classée parmi les externalités classiques. Si l'on imputait ce coût, les usagers de la route paieraient donc une seconde fois pour la congestion.

D'ailleurs, on reproche souvent aux usagers de la route d'être à l'origine de la congestion, mais qu'en est-il de la responsabilité des pouvoirs publics et des gestionnaires du réseau routier, qui omettent de régler les feux de signalisation en vue de fluidifier le trafic, d'annoncer préalablement les travaux routiers et de les coordonner ou encore d'actualiser les informations sur le trafic, de manière à ce que les particuliers et les entreprises puissent décider soit de ne pas se déplacer, soit de se déplacer plus tôt ou plus tard ou en empruntant des itinéraires alternatifs, soit encore d'utiliser d'autres modes de transport? La congestion est une responsabilité partagée: les pouvoirs publics et les gestionnaires du réseau routier ont pour mission de faire le nécessaire pour que la capacité routière existante puisse être utilisée au maximum, surtout si les utilisateurs sont appelés à payer pour cette utilisation. On pourrait ainsi fixer et imposer des normes de qualité et de fluidité du trafic par type de route, en-deçà desquelles les usagers de la route ne doivent pas payer pour la congestion.

Pour être efficace, tout système de redevance doit en tout cas satisfaire à quelques principes et critères de base. Pour être accepté par les usagers, il doit ainsi être simple, transparent, équitable et rentable. Les usagers doivent savoir au préalable combien ils paient et ce pour quoi ils paient. La question essentielle est de savoir à quoi serviront les recettes. Étant donné l'état du réseau routier de notre pays, on comprendrait mal que les recettes ne soient pas affectées à la modernisation du réseau routier et ce, bien entendu en sus du maigre budget qui y est déjà alloué. La Belgique et les régions n'ambitionnaient-elles pas en effet d'accroître la fluidité et la sécurité de notre trafic routier, afin de devenir ainsi une plaque tournante logistique en Europe?

L'affectation des recettes est d'ailleurs l'un des principes de la théorie de la tarification au coût social marginal: les recettes de l'internalisation doivent être affectées au mode de transport sur lequel une taxe ou une redevance est payée. Le subventionnement croisé d'autres modes de transport est donc illogique d'un point de vue théorique et sera par ailleurs difficilement accepté par les usagers de la route. L'argument selon lequel le subventionnement croisé éliminera le 'déséquilibre' entre les modes de transport ne tient guère la route: l'actuel 'modal split' n'est en effet pas un déséquilibre, mais la conséquence d'un choix, par les consommateurs et les chargeurs, de l'un ou l'autre mode de transport en fonction de la disponibilité, de la flexibilité et de la qualité. La tarification du mode le plus efficace n'est pas la bonne approche à adopter pour améliorer le service des alternatives.

#### Conclusion

*L'étude d'incidence de l'internalisation et l'absence d'analyse des coûts et profits soulèvent nombre de questions et laissent la porte ouverte à de nombreuses options politiques. Étant donné l'incertitude concernant les conséquences pour l'économie européenne et dans le contexte d'une récession imminente, la Commission s'engage sur un terrain dangereux avec l'actuelle proposition de directive. Le Parlement européen et le Conseil feraient dès lors mieux de prendre le temps nécessaire pour mener un débat de fond. Dans le cadre de ce débat, l'industrie automobile est toute disposée à fournir toutes les données disponibles afin d'arriver à des décisions réfléchies. ▸*

Michel Martens  
Directeur Services d'Études

## Consommation normalisée et consommation réelle des voitures : les chiffres et la réalité

*Il y a quelques mois, les chiffres officiels de la consommation des voitures ont suscité de vifs remous dans la presse et les médias. Test-Achats avait en effet mis en évidence une différence notable entre la consommation spécifiée par le constructeur et celle que l'organisme de défense des consommateurs avait constatée elle-même en conditions réelles. D'autres associations et groupes de pressions ont invoqué cette différence à plusieurs reprises pour exiger des normes d'émission plus strictes, voire pour accuser les constructeurs automobiles de publier des chiffres falsifiés. L'occasion, sans doute, de nous arrêter sur la façon dont la consommation d'un véhicule neuf est mesurée. Pourquoi ces modes d'évaluation ? Comment expliquer ces différences entre la consommation normalisée et les chiffres individuels ? Peut-on vraiment parler d'information trompeuse ?*

Il suffit d'être entré dans la salle d'exposition d'un concessionnaire ou d'avoir visité le Salon de l'Auto pour connaître le label CO<sub>2</sub>, obligatoirement apposé sur tout véhicule neuf depuis l'introduction de la directive européenne 1999/94/EC. L'étiquette informe le consommateur au sujet de l'incidence environnementale (consommation et émissions de CO<sub>2</sub>), afin de l'inciter à choisir un modèle peu gourmand en carburant, et émettant donc moins de CO<sub>2</sub>.

### Procédure de test

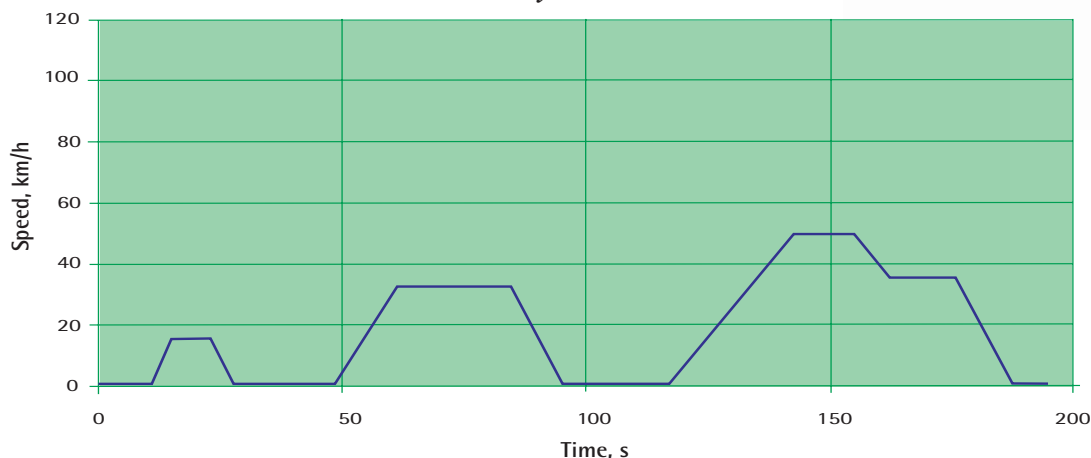
Les mesures de consommation et de CO<sub>2</sub> sont régies par la 'procédure type d'agrément européen'.

Celle-ci comporte une série de tests que doit subir tout nouveau modèle mis sur le marché européen. Consommation et émissions sont mesurées sur un banc d'essai équipé d'un système de rouleaux.

Le véhicule est soumis à un cycle standard de changements de rapport, de ralentissements et de périodes à vitesse constante. Ce cycle, appelé 'cycle de test ECE + EUDC', est imposé par l'Europe<sup>1</sup>. Il comporte 4 fois le cycle ECE (Urban Driving Cycle simulant la conduite urbaine) et une fois l'EUDC (Extra Urban Driving Cycle, ou conduite extra-urbaine). Dans l'échappement de la voiture, on dispose un capteur qui mesure la concentration en émissions dans les gaz d'échappement. C'est ainsi que l'on teste les voitures particulières.

Pour les camions, les essais ne portent pas sur le véhicule achevé, mais se limitent au seul moteur. En effet, celui-ci peut trouver place dans une variété de véhicules, destinés à des applications différentes, dans des conditions très diverses. Il est très difficile de mettre au point un test général ; ces véhicules devraient presque être évalués individuellement. Le nombre de configurations possibles, allié au fait que les camions reçoivent souvent leur forme définitive dans des ateliers de carrosserie indépendants, augmenterait considérablement les frais d'homologation, sans que l'on dispose pour autant d'informations pertinentes. Le moteur est donc mis au banc d'essai pour subir une série de charges – le cycle ESC – en tournant à un régime déterminé et en délivrant un couple constant. Ici encore, les émissions sont mesurées par un capteur au niveau de l'échappement.

### ► Cycle ECE

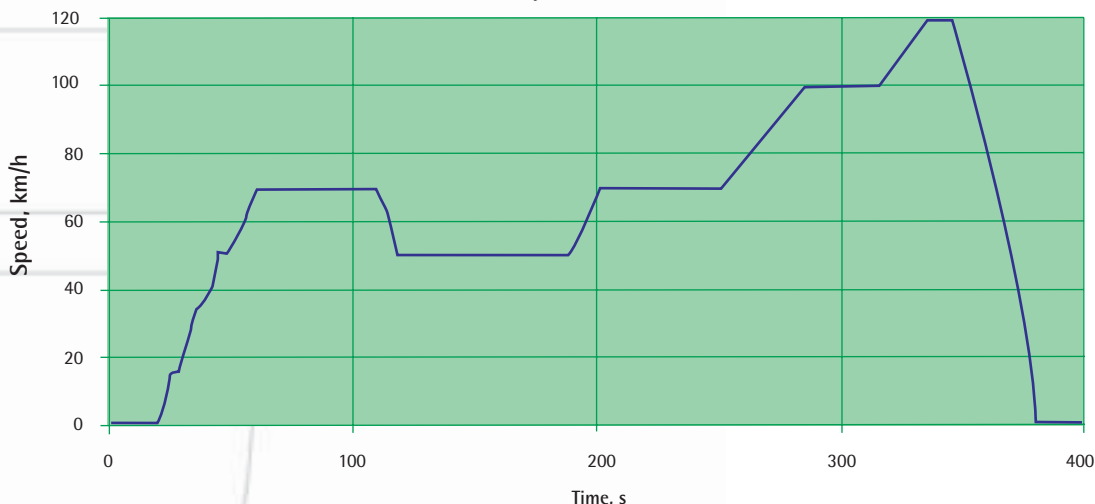


<sup>1</sup> Directive européenne 90/C81/01



Environnement

Cycle EUDC



### Une réalité différente

Le cycle de test simplifie inévitablement la réalité. Il est censé simuler l'utilisation qu'un automobiliste européen moyen pourrait faire de son véhicule. Il va de soi, cependant, que les conditions ne sont pas les mêmes partout et pour tous, au contraire. C'est pour cette raison que les valeurs observées sur la route s'écartent des simulations. Penchons-nous de plus près sur les facteurs importants.

Selon le comportement routier du conducteur, la consommation peut s'avérer supérieure ou inférieure aux résultats des tests. Par exemple, si l'automobiliste change de vitesse à un régime trop élevé, il dépassera la consommation optimale. A l'issue d'un cours d'écoconduite, la consommation baisse en moyenne de 8%. Certains chauffeurs parviennent même à rouler en consommant 15 % de moins qu'auparavant, dans les mêmes conditions. C'est une grande enquête pratique sur la conduite 'e-positive' qui nous le révèle.

De même, la nature des déplacements effectués est déterminante : entre le représentant de commerce qui parcourt de longs tronçons d'autoroute et le citadin privilégiant les nombreux petits trajets en ville, la différence est considérable. Plus généralement, la consommation moyenne et les émissions de CO<sub>2</sub> sont fortement influencées par le relief, le climat, la densité du réseau routier ou encore l'intensité du trafic.



L'entretien du véhicule et du moteur joue également un rôle important, et peut affecter la consommation à hauteur de 10 %. À éviter absolument si l'on veut limiter sa consommation : des pneus sous-gonflés.

N'oublions pas non plus que la mesure officielle de la consommation de carburant ne tient pas compte d'accessoires comme la climatisation ou le GPS. Ceux-ci peuvent aggraver la gourmandise du véhicule (climatisation) ou la modérer (choix du meilleur itinéraire par le GPS).

Tous ces facteurs font que la consommation réelle du véhicule sur la route peut souvent différer, parfois largement, de la consommation nominale. Mais l'intérêt d'un cycle de test et des valeurs qui en résultent se situe justement dans son objectivité. Le cycle de test standardisé permet de déterminer pour le véhicule une mesure

objective, que l'on peut comparer à d'autres modèles, soumis à une procédure identique.

Notons enfin que de nombreuses marques automobiles fournissent à propos de la consommation des informations plus détaillées que les résultats des essais officiels. On y trouve généralement les données de consommation moyenne en ville, sur autoroute et en parcours mixte. À partir de ces chiffres, et connaissant ses propres habitudes, chacun peut se faire une idée relativement précise de la consommation probable.



*Si les données de test ne peuvent donc garantir qu'une voiture neuve consommera par exemple 4,5 l/100 km en conditions réelles comme l'annonce la mesure officielle, elles suggèrent que ce véhicule consommera moins qu'un autre dont le chiffre théorique est de 5,5 l/100 km dans les mêmes circonstances. L'écart par rapport à la norme officielle dépend uniquement du comportement routier et du type de déplacements. Le test comparatif objectif de la consommation permet d'identifier les modèles qui consomment aujourd'hui sensiblement moins que les autres. Intéressante pour le consommateur, cette objectivité est indispensable à l'efficacité des nouvelles législations, par exemple l'octroi de subsides ou de primes aux véhicules qui émettent peu de CO<sub>2</sub> ou l'introduction d'une fiscalité automobile fondée sur les émissions. ▶*

Pol Michiels  
Conseiller Environnement

Environnement

## Moto et sécurité routière : "Safety plan for action"

*FEBIAC intervient dans de nombreux domaines liés à la sécurité routière. Nous siégeons au conseil d'administration de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière ainsi qu'à la Commission Fédérale de la Sécurité Routière (CFSR). Dans le cadre du Motor Cycle Council (MCC), nous nous attachons plus particulièrement à la sécurité des deux-roues motorisés. Récemment, nous avons été conviés à faire partie du nouveau groupe de travail 'moto' créé par la CFSR.*

En tant que membre à part entière de l'ACEM, l'association européenne des fabricants de deux-roues motorisés et des fédérations nationales, FEBIAC soutient sans réserve les efforts que l'ACEM consent pour améliorer la sécurité des motocyclistes. C'est dans ce cadre que l'ACEM a signé la "Charte européenne de la sécurité routière".

Dans le contexte de son "Safety Plan for Action", l'ACEM s'engage notamment à lancer et promouvoir des campagnes de communication en faveur de la sécurité routière. Nous entendons ainsi attirer l'attention sur les dangers auxquels sont confrontés les conducteurs de motocyclettes et de vélomoteurs.

En 2006, l'ACEM a publié son manuel d'infrastructure: "Guidelines for Powered Two-Wheelers - Safer Road Design in Europe", spécialement destiné aux ingénieurs de la construction routière, aux urbanistes, aux entrepreneurs de travaux routiers, aux autorités locales et au législateur. Il s'agit d'un ouvrage de référence, mais comment mieux faire connaître des utilisateurs de deux-roues motorisés la teneur de ce manuel aussi intéressant que technique ?

Il existait un vecteur idéal : la bande dessinée. C'est ainsi que la série "Lucky 13" a vu le jour. Sa mission : attirer l'attention du conducteur de moto et de scooter sur les risques de l'infrastructure routière.

Le lancement de la bande dessinée a eu lieu à l'occasion de la Journée européenne de la sécurité routière, organisée à Paris par la Commission européenne, le lundi 13 octobre dernier.

Le but de cette campagne de sécurité est de sensibiliser les usagers aux risques que dissimulent les routes empruntées quotidiennement. Mise au point en étroite concertation avec les moniteurs de conduite moto, elle comptera 13 épisodes.

Chacun de ceux-ci abordera une situation dangereuse spécifique, avec des indications et des conseils pour s'en sortir sans dommages.

Comme le souligne le rapport MAIDS\*, 8 % des accidents impliquant des deux-roues motorisés sont imputables à une infrastructure routière défectueuse. Le mauvais état du réseau routier européen et l'absence de prise en compte de ces usagers dans l'étude ou la réfection des routes n'y sont pas étrangers. La sécurité du conducteur de moto ou de scooter dépend donc avant tout de sa façon d'aborder la situation. La campagne l'aidera à faire de meilleurs choix pour améliorer ses chances.



En dépit du caractère ludique de cette BD consacrée à l'infrastructure, son importance ne peut être sous-estimée. Elle atteste que l'industrie s'engage à mettre à l'agenda la question délicate et complexe qu'est incontestablement la sécurité routière. Nous voulons également signifier aux autorités et aux autres parties prenantes que nous avons vraiment l'intention de prendre le problème de la sécurité à bras le corps.

*Via la collaboration de FEBIAC à la campagne 'Lucky 13', nous réitérons notre volonté de continuer à jouer un rôle actif dans les campagnes de sécurité, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif ultime de la Charte Européenne de la Sécurité Routière : réduire de 50 % le nombre de victimes de la route pour 2010. ▀*

\*MAIDS - Motorcycle Accidents In-Depth Study : l'étude analyse plus de 900 accidents de moto et de scooter survenus de 1999 à 2003 en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Espagne et en Italie. Le projet MAIDS a permis de collecter les données les plus détaillées dont on dispose aujourd'hui au sujet des accidents de deux-roues motorisés.

Michel De Meüter  
Conseiller Moto et Sécurité routière

## LUCKY 13 COMMENT ÉVITER LES PROBLÈMES AUX CARREFOURS

ENFIN DEUX TISSA DES ACCIDENTS DE MOTO SE DÉROULENT DANS DES CARREFOURS JUSQU'À LA MOTO AVOIR LA PRIORITÉ...

...POUR ÊTRE TOUT SÛRES LE FAUT AVOIR TOUT VOIR LE CARREFOUR, ESPÉREZ LES FAHREUX ROUTIERA, AINSI QUE D'AUTRES JOCES TELA QUE LES LOTS PÉCHONNE...

LA NUIT, ESPÉREZ LES FUMAINS ET LES BOMBES LUMIÈRE

...ÉVITER AINSI LA SURFACE DE LA ROUTE, POUR POUVOIR TOUTES PRIORITÉ DE SÉCURITÉ SUFFISANT ! N'Y AURA JAMAIS DES TRACES DE PNEUMATIQUE L'NE PEUT PAS LE CARREFOUR SONT TROP ÉTRANGE...

...POSTONNES-VOUS DE SÛRTE À ÊTRE SI ET N'POUSSEZ ÉTALONNÉS EN CONTACT PHYSIQUE AVEC LES AUTRES CONDUCTEURS...

CERTAINS CARREFOURS, PAR EXEMPLE LES BONS-POINTS ET LES CARREFOURS EN GIRONCE, SUIVANT PARFOIS DÉLIBÉRÉMENT LE CHAMP DE PNEUMATIQUE POUR SÉLÉCTER LA CIRCULATION INADÉQUATE MÊME SI LA VISIBILITÉ EST BONNE, MAIS ATTENTION, CELA NE FONCTIONNE PAS TOUJOURS, ET CERTAINS CONDUCTEURS PÉCHONNENT LE CARREFOUR AVANT QU'ILS Y AIENT UNE BONNE VISIBILITÉ, RIEN VAUT DONC SÉLÉCTER VOUS-MÊME, AU CAS OÙ...

MAIS SON PNEU TROP BRUÏEMENT NON PLUS...

MAINTENANT CHERCHER L'ÉCRIT SI VOUS DONNÉ LA PELLERIE DE SUR LE CARREFOUR ET TRAVAILER EN TOUT SÉCURITÉ...

RELEVEZ-VOUS ! VOUS AVEZ BESOIN ! VOUS AVEZ ÊTRE TOUT LES PÉCHON DE CARREFOUR !

CELA EST LA PROCHAINE PÉCHON S'ÉCHAPPER DANS LE BORDON...

# CRASH!

25 000  
www.ACEM.EU  
OCCEI  
CONCERNANT BY 2500 0008 - WWW.FEDERATION.EU - COPYRIGHT FEDERATION



Moto

## Des véhicules intelligents, sûrs et économiques

*“Un réseau de transport efficace constitue le moteur de l'économie européenne. Depuis longtemps, la demande de services de transport progresse régulièrement, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. L'intensification de l'activité économique aggravera encore les problèmes occasionnés par le transport routier (comme la saturation des grands réseaux routiers et des zones urbaines, les effets négatifs sur l'environnement et la santé publique ainsi que les accidents). De nouvelles mesures s'imposent pour résoudre les problèmes, dont l'ampleur ne cesse de croître.”* Telle était la teneur, en 2003, d'une communication (COM (2003) 542) de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil des Ministres européens. Cette communication portant sur les technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents marqua le début d'un processus long et complexe mais également intéressant et prometteur. Aujourd'hui, cinq ans plus tard, des mesures concrètes ont été prises en matière de recherche, de réglementation et de communication (sensibilisation), mais les systèmes de transport intelligents (ITS – Intelligent Transport systems) ont encore bien des écueils à surmonter.

### Une coordination au niveau européen est essentielle

Les besoins de mobilité ne cessent de croître tandis que la capacité des routes et des autres modes de transport ne peut s'étendre à l'infini. Les innovations apportées sur les véhicules intelligents peuvent contribuer grandement à la fluidification du trafic, à l'amélioration de la sécurité routière et à la préservation de l'environnement. Ces véhicules sont désormais munis d'"yeux" et d'un "cerveau" pour voir et analyser la route avec le conducteur. Selon les conditions de roulage, ces systèmes de transport intelligents vous informent (en vous suggérant par exemple un itinéraire alternatif) ou agissent directement (par exemple en actionnant le dispositif de freinage du véhicule lorsque le conducteur s'approche d'un danger sans le remarquer). Les véhicules deviennent des sources d'information ambulantes et iront même, quand le trafic l'exigera, jusqu'à communiquer avec les infrastructures, voire entre eux. Dans l'optique de développer une stratégie pour l'étude, le développement et l'instauration d'ITS à base d'ICT dans le cadre de la sécurité routière européenne, la Commission européenne a mis sur pied l'eSafety Working Group.



Cet eSafety Forum, qui réunit 200 entreprises privées et publiques, dirige différents groupes de travail et assure le travail préparatif en matière de :

- réglementations et normes
- développement des bases de la sécurité intégrée
- mesures visant à lever les obstacles dans la société et dans le monde des entreprises.

### Des exemples concrets – l'environnement, la sécurité et la mobilité vont de pair

Le contrôle électronique de la stabilité (également appelé ESC) a fait l'objet d'une grande attention dans les médias l'an dernier suite à la campagne ChooseESC ! En conséquence de quoi, la proportion de voitures équipées d'un tel système a augmenté de 4% en 2007. A présent, une voiture neuve sur deux possède un ESC en Europe.

Le système d'appel d'urgence eCall arrive prochainement dans sa phase d'exécution. La commissaire européenne Viviane Reding estime qu'il sera opérationnel en 2010 dans bon nombre d'Etats membres. Grâce à ce système, les services d'urgence pourront intervenir beaucoup plus rapidement en cas d'accident.

Dans un avenir plus lointain, un régulateur de vitesse avec détection de distance, également appelé ACC (Adaptive Cruise Control), devrait équiper les véhicules. L'ACC est un système capable de réguler la vitesse de la voiture qui en est équipée ainsi que la distance à respecter par rapport à la voiture qui la précède, le tout sans aucune forme de communication avec d'autres véhicules.

Sécurité



L'ACC contribue à améliorer la sécurité routière, la fluidification du trafic et la consommation en carburant. Une écoconduite soutenue par des dispositifs ICT comme l'ACC garantit, selon la commissaire Reding, une réduction de 30% de la consommation en milieu urbain. Lorsque ce dispositif pourra être couplé à un système de guidage, les temps de parcours diminueront jusqu'à 30%.

Les applications de conduite coopérative franchissent un palier supplémentaire. Leur postulat consiste à ajouter au radar du système ACC un système de communication en mesure d'échanger des informations avec d'autres véhicules ainsi qu'avec les infrastructures routières. Les véhicules peuvent ainsi se "voir", se "suivre" ou éventuellement se transmettre des informations importantes. Ces données, majoritairement invisibles pour le conducteur, contribuent à rendre la circulation plus sûre, plus respectueuse de l'environnement et plus fluide.



### Une approche intégrale européenne

La Commission européenne a pris une initiative importante en début d'année en déposant sa proposition COM(2008) 316 relative à la sécurité générale des véhicules à moteur. La CE y propose entre autres de rendre obligatoires certains systèmes de sécurité "intelligents" à bord des véhicules neufs pour en autoriser la commercialisation en Europe. Il est question :

- du contrôle électronique de la stabilité pour tous les types de véhicules à moteur;
- du système de contrôle de la pression des pneumatiques pour les voitures particulières;
- du système avancé de freinage d'urgence pour les poids lourds;
- du système de détection de dérive de la trajectoire.

Cette proposition de la Commission est actuellement débattue au Parlement européen qui devrait, selon toute vraisemblance, l'approuver vers la mi-2009.



### Incertitudes sociales, administratives et juridiques

Bien que les systèmes susmentionnés soient très prometteurs, il règne toujours un grand flou concernant l'utilisation de systèmes qui interfèrent dans la conduite. Une des principales questions juridiques porte sur la répartition des responsabilités entre les conducteurs, les propriétaires de véhicules, les fabricants, etc. Ce flou, même s'il n'est pas directement lié à la technologie, peut avoir une influence considérable sur l'introduction de ces systèmes.

La commissaire Reding reconnaît l'existence de ce problème et prétend que des initiatives supplémentaires de la CE sont requises pour s'attaquer aux obstacles se dressant sur leur route en général ainsi qu'à ceux inhérents à la concurrence et aux incitants commerciaux qui s'ensuivent.

### FEBIAC souhaite

*Qu'aucun règlement national unilatéral ne soit établi à propos de la construction de véhicules et que la Belgique participe activement au programme eSafety de l'Union européenne. A savoir*

- qu'elle s'implique dans l'élaboration de standards et de normes européens pour les systèmes de communication entre véhicules et entre les véhicules (V2V) et les infrastructures (V2I) ;
- qu'elle réserve la bande de fréquence 5,9 GHz aux communications V2V et V2I ;
- qu'elle s'intéresse rapidement à l'infrastructure routière afin d'en assurer la maintenance et d'y apporter les adaptations nécessaires compte tenu de la réglementation actuellement en préparation. ▶

Steven Soens  
Conseiller Belgian Automotive Suppliers

Sécurité

## Le secteur automobile souhaite bienvenue à bord aux jeunes talents

unavenirquiroule.be lance une nouvelle campagne

*Une pénurie de personnel qualifié peut hypothéquer l'avenir des entreprises du secteur automobile. De nombreux jeunes sont pourtant passionnés de technique automobile, et un grand nombre d'élèves motivés choisissent de suivre une filière automobile. Ce sont des opportunités qu'il ne faut pas laisser passer, et c'est pourquoi unavenirquiroule.be lance la campagne Bienvenue à bord.*

### Campagne publicitaire

La campagne démarre par une vaste série d'annonces visant à attirer l'attention des employeurs sur l'offre d'unavenirquiroule.be. En effet, unavenirquiroule.be a développé une large gamme d'outils pour aider les patrons du secteur automobile à avoir l'œil pour reconnaître le talent. C'est indispensable, car tout le monde ne sait pas que les filières automobiles de l'enseignement ont connu une refonte complète, et qu'il est aujourd'hui totalement démodé de rechercher un traditionnel 'mécanicien A3'. En parallèle, tout le monde a intérêt à savoir que cela vaut vraiment la peine de proposer des places de stage aux jeunes et qu'il n'est pas nécessairement hors de prix d'engager des jeunes collaborateurs. Toutes les infos utiles, accompagnées de conseils pratiques, sont disponibles au sein de la section spéciale employeurs du site web [www.unavenirquiroule.be](http://www.unavenirquiroule.be). Qui plus est, cette section est constamment enrichie de nouveaux outils et instruments totalement exclusifs.

### Action Entreprise ouverte aux débutants

Le deuxième volet de la campagne invitera les entreprises à s'ouvrir aux collaborateurs débutants. unavenirquiroule.be entend ainsi récompenser les entreprises qui donnent la priorité à l'encadrement des (jeunes) collaborateurs au début de leur carrière, et à l'encadrement des stagiaires. Pour les entreprises participantes, il s'agira là d'une belle occasion de se profiler de manière positive, à la fois vis-à-vis des collaborateurs potentiels et vis-à-vis de leurs clients. L'action sera lancée lors d'une conférence de presse organisée dans le cadre du prochain Salon de l'Auto, en janvier 2009.

### DVD Bienvenue à bord pour les écoles

Le troisième volet sera une action à l'attention de toutes les écoles qui proposent des sections automobiles. unavenirquiroule.be développe, spécialement pour ces écoles, un DVD éducatif qui les aidera à préparer et à réaliser des stages ciblés. De courts témoignages viendront y expliciter les attentes des employeurs et les expériences des stagiaires. ▶



Hilde Van Laethem  
Conseiller Image

# Huitième édition du programme Advanced Automotive Management

La huitième édition du programme Advanced Automotive Management a démarré en octobre dernier. FEBIAC et l'école de commerce ICHEC Entreprises, son partenaire académique, réaffirment ainsi leur foi dans cette formation en management axée sur la branche automobile, tandis que les entreprises automobiles confirment leur intérêt pour l'initiative. Dans un secteur qui évolue à la vitesse de l'éclair et qui traverse aujourd'hui une phase cruciale de son développement, la formation et la formation permanente sont d'une importance capitale. Pour cette nouvelle et huitième édition, FEBIAC et l'ICHEC ont dès lors voulu placer la barre encore plus haut.

## Bâtir sur les acquis

La septième édition de la formation Advanced Automotive Management (AAM) est sans aucun doute la plus réussie à ce jour. Jamais encore nous n'avons recueilli autant d'inscriptions : nous avons même dû scinder le groupe néerlandophone pour préserver la qualité et l'interactivité des cours. Sur la base des débriefings précédents, nous avons également apporté quelques améliorations au contenu de la formation, ce qui a eu un impact positif sur la satisfaction des participants et la qualité des cours. Autrement dit, l'AAM a de nouveau décroché une appréciation résolument positive.

## Bien plus qu'une formation financière

Dans le cadre de la formation AAM, la gestion financière fait l'objet d'une attention soutenue. Un manager doit en effet posséder des compétences de financial management pour pouvoir élaborer, mettre en œuvre et évaluer une stratégie efficace et une politique commerciale couronnée de succès. Le management va cependant bien au-delà. Diriger une équipe, découvrir ses qualités et ses faiblesses, gérer son temps de façon optimale, rationaliser les aspects organisationnels de l'entreprise, gérer les changements,... sont autant de compétences qui doivent également être acquises. C'est sur ces points que la présente édition entend mettre l'accent et ce, jusque dans le travail à préparer et à défendre à la fin de l'année. ICHEC Entreprises, FEBIAC et les membres du jury qui évalueront les participants ont d'ores et déjà défini des accords concrets à ce propos. Tous les professionnels investis d'une mission de management sans rapport avec le volet financier doivent avoir la possibilité de montrer ces compétences et d'être également jugés sur ces dernières.

## Automotive Manager de l'Année

Tous les ans, l'AAM élit l'Automotive Manager de l'Année, à savoir le participant à la formation qui obtient le meilleur résultat final. En juin dernier, cette distinction est revenue à Stefan De Smet, Operations Support Manager chez BMW Group Belux : nous le félicitons sincèrement pour ce résultat remarquable, ainsi que pour l'engagement et la motivation dont il a fait preuve.

Nous lui avons demandé de nous exposer brièvement ce qu'il pense de la formation AAM et comment les connaissances et compétences qu'il y a acquises ont influencé sa vision du management et sa façon de travailler. Sa réponse résume à merveille l'objectif de l'AAM. Nous n'aurions pu rêver meilleure publicité pour notre formation en management !

*"Le secteur automobile est extrêmement dynamique ; il doit composer en permanence avec des facteurs macro- et microéconomiques changeants. Les nouvelles mesures fiscales écologiques, la hausse des prix des carburants, la concurrence plus rude des marchés existants ou nouveaux, les cours de change déséquilibrés, l'augmentation des frais généraux, les normes environnementales plus sévères, etc., tous ces éléments nous contraignent à renforcer notre vigilance et à trouver une réponse plus efficace, avec les moyens dont nous disposons, pour atteindre des objectifs toujours plus ambitieux. Des objectifs où la satisfaction du client s'est octroyé un rôle prépondérant ces dernières années.*

*La formation AAM (Advanced Automotive Management) offre à l'automotive manager d'aujourd'hui et de demain une excellente préparation pour aborder cette dynamique sous un angle professionnel et proactif. Les différents modules proposés au cours de ces 18 jours de formation lui apprennent à concilier efficacement stratégie de croissance rentable et volonté de s'imposer comme une référence en matière de satisfaction du client." ▀*

*Stefan De Smet, Operations Support Manager BMW Group Belux.*

Pascale Corstiaens  
Conseiller Formation



## Salon 2009 : People need transport

*Toutes ces voitures, tous ces camions, ces embouteillages qu'il faut affronter matin et soir pour aller travailler et rentrer chez soi... Nous pestons tous, à l'un ou l'autre moment, contre la densité du trafic ! Le trafic routier est non seulement mis en cause sur le plan de la mobilité, mais constitue aussi le coupable idéal et tout désigné pour des problématiques telles que la pollution de l'environnement, les changements climatiques, la (sur)consommation non durable... Or, il est à la fois trompeur et simpliste d'affirmer qu'il est possible de dire "halte" et de se passer du trafic (automobile). Nous devons au contraire prendre conscience de cette réalité : le transport et la mobilité sont précieux et indispensables ; les gens doivent pouvoir se déplacer en permanence et les marchandises doivent être acheminées en un flux ininterrompu. Le transport est le cœur battant de notre société. Nous voulons donc faire de cette évidence le thème central du prochain Salon de l'Auto à Bruxelles : People need transport !*

### Le transport, le cœur battant de notre société

Voitures, camionnettes et camions jouent un rôle indispensable et crucial, tant pour les entreprises et l'activité économique que pour les particuliers. D'autant plus que la Belgique, véritable porte d'entrée et plaque tournante en Europe (occidentale), entend bien exploiter ses atouts logistiques. 60% des consommateurs européens résident dans un rayon de 600 km autour de notre pays. Le transport routier représente environ 70% de l'ensemble du transport de marchandises et emploie plus de 100.000 Belges. Les entreprises automobiles et leurs sous-traitants offrent à leur tour du travail à des dizaines de milliers de personnes. Par ailleurs, des dizaines de milliers de personnes se retrouvent chaque jour sur la route parce qu'elles ont impérativement besoin de leur voiture ou de leur camionnette à des fins professionnelles ; nous songeons aux représentants, aux hommes d'affaires, aux services de courrier express, aux techniciens, aux ouvriers du bâtiment, aux infirmiers à domicile, ... Toutes ces personnes contribuent à notre prospérité et utilisent la voiture à cet effet. Mais l'on pourrait tout aussi bien citer les plus de 70% de navetteurs qui préfèrent ce moyen de transport pour effectuer leurs déplacements domicile-travail ou qui le considèrent tout simplement comme le mieux adapté à leurs besoins de mobilité.

### Un mètre cube par semaine

Le volume de marchandises qu'une famille moyenne ramène ou fait livrer à domicile équivaut à un mètre cube par semaine. Ces marchandises incluent aussi bien du lait, du pain, des fruits et des légumes que des nouveaux meubles pour la salle à manger ou des livres. Et bien souvent, la voiture s'impose comme le moyen de transport le plus approprié, voire la seule solution envisageable. La voiture a donc sa place dans un nombre de familles toujours plus important ; elle est désormais indissociable de notre vie privée et professionnelle. Autrement dit : les gens ont besoin du transport ! Aussi FEBIAC a-t-elle décidé de mettre ce constat en lumière lors du prochain Salon des utilitaires légers, des véhicules de loisirs et des motos, qui se déroulera du 17 au 25 janvier 2009. La décoration du Salon se déclinera par exemple autour de ce thème. Des références à ce mètre cube de marchandises serviront de fil rouge à travers tous les Palais : des plateaux de chargement entiers seront placés sur les stands des véhicules ou dans les camionnettes, l'accueil et les vestiaires seront revêtus de palettes,... bref, le transport de marchandises et son caractère indispensable feront l'objet d'une mise en scène ludique. À travers cette approche, nous voulons aussi rappeler que l'achat d'un véhicule est avant tout une décision fonctionnelle.





Salon

## Le Salon, événement marketing par excellence

Le Salon est également la fête de l'automobile, une période rêvée pendant laquelle des dizaines d'exposants prennent possession de Brussels Expo pour dévoiler leurs derniers produits et services au plus large public possible. Nous pouvons aussi affirmer sans détours qu'il constitue pour le secteur automobile l'événement marketing par excellence pour entamer une nouvelle année sur une note commerciale encourageante. Et en ces temps de crise financière et économique, le Salon se voit investi d'une mission encore plus importante : face à un marché qui s'étiole et où les ventes de voitures particulières accusent un déclin perceptible, le Salon doit pleinement démontrer sa valeur d'événement dédié au marketing et à la vente.

Le Salon reste évidemment le rendez-vous des passionnés de l'automobile et de ses produits : mus ou non par l'intention d'acheter, ils veulent en tout cas découvrir toute l'actualité du secteur ou les dernières innovations techniques.

Le Salon n'en continue pas moins à se concentrer sur le problème de la mobilité et à avancer des solutions. Les utilitaires légers auront donc leur mot à dire, tout comme les véhicules de loisirs – breaks, 4x4 et monovolumes – qui font le lien entre véhicule professionnel et privé. Enfin, une place de choix a été réservée aux deux-roues motorisés, qui se caractérisent par une diversité exemplaire.

## Truck & Transport

Le secteur du transport et de la logistique, ainsi que les constructeurs de camions, ont également retrouvé le chemin du Salon de Bruxelles depuis quelques éditions. Le secteur "Camions" a trouvé chaussure à son pied avec un Salon de courte durée, entièrement dédié aux professionnels du transport. L'objectif de Truck&Transport est clair : créer un lieu de rencontre 100% B2B, destiné à un public désireux de faire des affaires et soucieux d'efficacité. Telle est la mission dont s'acquittera Truck&Transport du 17 au 20 janvier 2009.

Les constructeurs de camions sont le maillon le plus important de la chaîne du transport routier. Ils seront dès lors nombreux à Truck & Transport, mais ne seront pas seuls : les carrossiers, les spécialistes en équipements et accessoires, de même que les fournis-

seurs de services logistiques seront également de la partie. Pendant ces quatre jours, les visiteurs découvriront tout ce que le secteur du transport peut leur offrir aujourd'hui et comment il prépare l'avenir.

FEBIAC et ses membres profiteront également du Salon T&T pour mettre l'accent sur le rôle du transport de marchandises. Le secteur du transport est en effet un secteur de services par excellence, qui doit tirer parti de tels événements pour se présenter. La philosophie qui sous-tend cette troisième édition de Truck & Transport n'est autre que "Transport meets people". Et ce n'est pas un hasard... ▶

*Michel Van den Broeck*  
Directeur général Salon

