

Cher lecteur,

A l'occasion de cet éditorial, je souhaiterais clarifier le débat sur notre secteur et l'environnement en rappelant quelques attentes essentielles.

1. Les Etats européens ont signé un accord avec les constructeurs automobiles afin de promouvoir une fiscalité automobile 'verte' basée sur les réductions d'émissions de CO₂ et l'évolution des euronormes, ceci il y dix ans déjà.
2. Il y a une prolifération d'initiatives -plutôt régionales- le plus souvent basées sur la réduction des émissions de CO₂ (bonus-malus CO₂ wallon, Grenelle de l'environnement français et nouvelle fiscalité espagnole, ...).
3. A côté de cela, chacun y va de sa proposition de système sophistiqué et incompréhensible pour le consommateur (exemple : Ecoscore envisagé en Flandre et à Bruxelles).
4. La nouvelle mode, c'est la taxation au kilomètre qui serait imposée aux camions dans un premier temps (2011), puis aux voitures (2015 ?). Faut-il rappeler que le secteur est déjà lourdement pénalisé une première fois au kilomètre parcouru par les taxes et accises payées sur les carburants ? Alors quoi? Va-t-on taxer une deuxième fois le même sujet ... (non bis in idem...)?

Qu'en est-il de l'engagement d'il y a dix ans des Etats ? Faudra-t-il encore attendre dix ans pour que se mette en place une fiscalité qui pousse les consommateurs vers les voitures 'vertes' ?

Je veux rappeler ici que le développement de voitures nouvelles et de nouvelles technologies 'moteur' prend des années ; que les constructeurs y consacrent des milliards chaque année et qu'il faut dans la recherche, de la continuité et de la clarté quant aux objectifs à atteindre. Rappeler aussi que l'air ambiant ne s'arrête pas à la frontière d'une commune ou d'une région.

Si l'on continue avec la cacophonie actuelle des initiatives intempestives et des changements de cap permanents, on ne fera qu'une chose: retarder les développements et les rendre plus coûteux pour le consommateur. Je cite comme exemple les incroyables allées et venues avec les biocarburants !

Que demande et propose FEBIAC ?

1. Nous avons développé une proposition de fiscalité verte conforme à l'accord des Etats (en 1998) et basée sur le CO₂ et les euronormes avec le consultant PriceWaterhouseCoopers. Elle a été présentée ces derniers mois à tous les responsables politiques fédéraux et régionaux.
2. Cette étude est en ligne avec les directives européennes, neutre sur le plan budgétaire, elle assurerait d'emblée une réduction de 11 à 17% des émissions de CO₂. Qu'attend-on ?
3. Cela implique une concertation rapide des régions sur cette fiscalité verte (on ne peut attendre 2015) afin de prendre des décisions claires et durables.

Nous demandons en urgence à nos dirigeants de prendre cette étude en considération : les 100.000 travailleurs du secteur, les 5 millions d'automobilistes et les 80% de Belges qui utilisent chaque jour leur auto pour leur travail doivent savoir vers où on va et comment on y va.

Pierre Alain De Smedt,
Président



Edito

Gros débat autour des particules fines

Nous n'y avons de nouveau pas échappé ce printemps: une limitation de vitesse à 90 km/h a été imposée sur la majeure partie des autoroutes flamandes. En cause ? Une alerte au smog. Cette mesure ponctuelle, assortie de coûts importants en termes de main-d'œuvre (car elle nécessite chaque fois la mise en place manuelle des signaux de signalisation correspondants), vise à aplanir quelque peu les pics de particules fines. Des études doivent encore évaluer l'efficacité d'une telle mesure. En attendant, il conviendrait de définir une approche plus approfondie et plus durable de la problématique des particules fines.

Emprunté à l'anglais, le terme "smog" résulte de la contraction de "smoke" (fumée) et "fog" (brouillard). Ce terme est utilisé pour indiquer une concentration de pollution atmosphérique trop élevée. Le smog peut en principe désigner tous les types de pollution et est essentiellement employé durant la période hivernale en Belgique. Le smog hivernal est avant tout une concentration trop élevée de particules fines dans l'air.

Les particules fines, en abrégé PM (de l'anglais *Particulate Matter*), sont de minuscules particules ou des gouttelettes liquides en suspension dans l'air. Leur composition chimique est très variable et dépend de la source d'émission. Les principales propriétés et les effets essentiels de ces particules (incidence sur la santé, durée de vie dans l'atmosphère) dépendent grandement de leur taille, laquelle est dès lors souvent précisée. La catégorie des PM₁₀, qui comprend toutes les particules d'une dimension maximale de 10 micromètres, est la plus fréquemment utilisée à des fins de référence.

Les PM_{2,5} – ou les particules ultrafines (inférieures à 2,5 micromètres) – retiennent ces derniers temps plus particulièrement l'attention, car des particules plus petites seraient aussi plus nocives pour la santé. Lorsqu'elles sont inhalées, ces particules se déposent en partie dans les voies respiratoires et les plus petites pénètrent très profondément dans les poumons. Des concentrations élevées favorisent les infections et les affections des voies respiratoires et peuvent accroître le risque de cancer.

Les particules fines en général

La problématique des particules fines est complexe, étant donné que leur concentration dans l'air ne dépend pas uniquement des émissions. Globalement, la concentration moyenne annuelle en particules fines en Belgique demeure clairement sous la norme imposée. En raison de la densité de la population et des activités déployées dans notre pays, les normes journalières sont toutefois dépassées plus souvent que ne le prescrit l'Europe. Les conditions climatiques jouent un rôle capital dans ces pics de particules fines, qui sont la plupart du temps observés lors d'un phénomène appelé l'inversion: il s'agit d'une situation atmosphérique dans laquelle la couche d'air inférieure stagne et ne se mélange pas aux couches supérieures, de telle sorte que toute la pollution reste concentrée dans la couche inférieure; ce cas se présente essentiellement durant les mois d'hiver.

En outre, les particules fines peuvent, sous l'influence du vent, se déplacer sur de plus grandes distances, à un point tel que 80 % des particules fines présentes en Belgique sont importées de l'étranger. Une politique nationale – et, à plus forte raison, régionale – doit dès lors être soutenue par des initiatives concomitantes au niveau de l'UE si l'on veut parvenir à d'importantes réductions des concentrations.



Tailles des particules fines (source: EPA)

La problématique des particules fines sous l'angle local

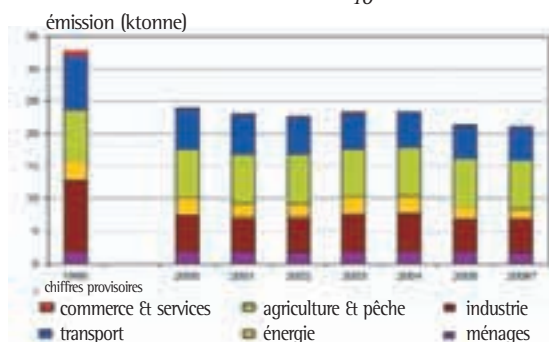
Selon le MIRA-T, le rapport environnemental des pouvoirs publics flamands, l'agriculture, le transport et l'industrie sont les principales sources humaines des PM₁₀. Alors que les volumes d'émissions de l'agriculture et de l'industrie demeurent en grande partie constants,

le secteur du transport affiche une baisse considérable, soit une diminution de 1,4 ktonne entre 2000 et 2005, en dépit de l'accroissement du trafic. Ce gain est dû aux progrès technologiques, devenus indispensables pour respecter les normes d'émission européennes toujours plus draconiennes applicables aux voitures, aux camions et aux motos.

En ce qui concerne le secteur automobile, la principale source de particules fines provient des moteurs diesel, en raison de leur bref temps de mélange air-carburant, même si les moteurs essence en produisent une faible quantité. Outre les émissions d'échappement, chaque véhicule produit aussi d'autres types d'émissions (usure des disques de frein et des pneus, production de poussières, ...). Dans certains modes de transport, ces émissions excèdent parfois les rejets d'échappement ; c'est ainsi que le transport ferroviaire rejette, par voyageur-kilomètre, une même quantité de particules fines qu'une voiture moyenne.

Depuis plusieurs années déjà, les constructeurs s'attellent à la réduction des rejets de particules fines des voitures diesel, comme en attestent les valeurs limites Euro draconiennes pour les PM_{10} : nous sommes en effet passés de 140 mg en 1992 à 25 mg en 2005, soit une baisse de plus de 80%. Au départ, il suffisait d'optimiser le processus de combustion, ce qui réduisait les résidus non brûlés dans les gaz d'échappement. Cette piste s'est progressivement avérée plus malaisée et plus coûteuse, de sorte qu'une épuration au niveau de l'échappement s'est avérée nécessaire (communément appelée la dépollution avant rejet). Le filtre à particules a offert une solution rentable à ce problème.

■ Emissions totales de PM_{10} en Flandre



Fonctionnement et types de filtre à particules

Les filtres à particules sont généralement fabriqués en métal ou en matériau céramique et présentent une structure qui contraint l'air à parcourir la distance la plus longue possible – via de très nombreuses boucles – avant de passer par le matériau de filtration. En raison de l'inertie, les particules fines ne peuvent pas suivre la courbe du flux d'air, heurtent le matériau filtrant et demeurent ainsi accrochées.

A mesure que la quantité de particules capturées augmente, le flux d'air traverse de plus en plus difficilement le filtre. Pour éviter une perte d'efficacité du filtre, un processus de régénération débarrasse le filtre des particules. Pendant ce processus, la température dans le filtre augmente (en réchauffant électriquement le filtre, en injectant une faible quantité de carburant dans les gaz d'échappement, ...), ce qui provoque la combustion des particules sur le filtre. La plupart des filtres à particules actuellement disponibles sur le marché régénèrent le filtre lorsque la voiture roule suffisamment vite (> 70 km/h): c'est en effet à ce moment que les températures requises sont atteintes.

Il convient en outre d'opérer une distinction importante entre les filtres à particules ouverts et fermés. Dans les filtres à particules fermés, tout le flux des gaz d'échappement est dirigé vers le filtre. Plus le filtre s'encrasse, plus la contre-pression exercée sur le moteur augmente (avec un risque de dommages en cas de pression trop élevée). Un bon réglage du moteur et du filtre est dès lors nécessaire. L'installation de filtres fermés n'est dès lors recommandée que dans le cadre d'un montage de série par le constructeur. Ce type de filtre peut réduire de plus de 90 % les émissions de PM d'une voiture.

Les filtres à particules ouverts ne nécessitent pas ce réglage. La tubulure d'échappement est dans ce cas scindée : une partie des gaz d'échappement s'écoule par le filtre et l'autre, par un échappement ordinaire, non filtré. A mesure que le filtre s'encrasse, la résistance de la tubulure filtrée augmente et davantage de gaz d'échappement passent par le tuyau non filtré. Le filtre perd progressivement son efficacité, sans que le moteur ne subisse de contre-pression nocive. Le rendement d'épuration moyen de ces filtres ouverts est compris entre 30% et 50%.

Environnement



Les particules fines nécessitent une approche énergétique

La problématique des particules fines ne sera pas résolue en prenant des mesures ponctuelles comme les limitations de vitesse en cas d'alerte au smog. Pour limiter les rejets générés par le transport, une instauration accélérée des technologies propres est une solution probante, comme en attestent les chiffres d'émission du transport des années précédentes, qui affichent une réduction significative des émissions en dépit de l'intensification du trafic.

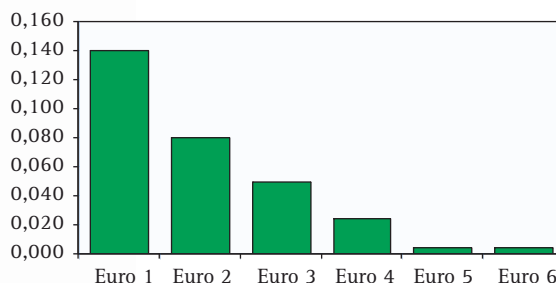
Les chiffres révèlent en outre que l'actuelle prime fédérale de 200 euros versée lors de l'achat d'une voiture diesel équipée d'un filtre à particules de série et ne rejetant pas plus de 130 g/km de CO₂ est peu efficace. Le montant de la prime est non seulement bien inférieur au coût de ce filtre (soit quelque 600 euros), mais la limitation des rejets de CO₂ et le fait que seuls les particuliers peuvent prétendre à cette prime ont fait que, l'année dernière, seul 1% des voitures diesel vendues en Belgique a pu en bénéficier.

D'aucuns souhaitent aborder ce problème en augmentant sensiblement le prix du diesel. Il convient cependant de ne pas perdre de vue les avantages des motorisations diesel. Grâce au nombre élevé de voitures diesel que compte notre parc, le score de la Belgique en termes de rejets moyens de CO₂ de voitures neuves vendues est nettement meilleur que celui de la moyenne européenne: 152 g/km en Belgique contre 160 g/km en Europe. En outre, les nouveaux diesel sont bien plus respectueux de l'environnement qu'il y a quelques années et leurs émissions de particules fines diminueront à compter de 2009 pour atteindre le même niveau que celui des voitures essence, grâce à la norme d'émission Euro 5. Le problème se situe donc essentiellement dans la quote-part des vieux véhicules diesel de notre parc automobile.

Pour s'attaquer au problème des émissions de particules fines de ces vieilles voitures diesel, deux pistes sont envisageables. Une réglementation axée sur le recyclage – examinée en 2007 par le ministre flamand de l'environnement de l'époque, Kris Peeters – qui octroie une prime à tout conducteur remplaçant son vieux véhicule par un modèle plus récent, aura des répercussions

majeures, non seulement en termes de rejets de suie, mais aussi d'autres émissions comme le CO₂ et le NO_x. Une deuxième piste, qui sous-tend la proposition de l'actuel ministre flamand de l'environnement Hilde Crevits, prévoit, lors de l'installation de filtres à particules montés d'origine ou par la suite, l'octroi d'une prime presque équivalente au prix du filtre. Si l'installation de filtres à particules certifiés est effectuée par des installateurs agréés, cette mesure pourrait réduire sensiblement les rejets de particules fines (exclusivement). A cet effet, les pouvoirs publics devront rapidement mettre sur pied un système de certification probant. Son impact sera bien évidemment encore amélioré si la mesure est étendue aux autres régions du pays. Par ailleurs, il n'est ni possible, ni recommandé de placer des filtres sur des voitures plus anciennes (antérieures à 2000).

Émissions maximales de PM par les voitures diesel en g/km



Conclusion

Bien que FEBIAC considère la prime de recyclage comme la solution la plus efficace dans l'approche globale de la pollution de l'air, une combinaison de ces deux propositions – à savoir la suppression des plus vieilles voitures du parc et le placement d'un filtre à particules sur les véhicules diesel qui ne doivent pas encore être remplacés – offre une réponse efficace au problème des émissions de particules fines des voitures particulières. Le rattachement de ces mesures aux initiatives européennes en matière d'amélioration technologique permettra d'aborder durablement la problématique des particules fines en Belgique. ▀

Environnement

Sécurité routière: tous les moyens sont bons

Pour 2010, la Commission européenne entend réduire de moitié le nombre de morts sur les routes par rapport à 2000. La date fatidique presque en vue, il reste du pain sur la planche. Les débats sont animés : quelle orientation faut-il privilégier ? La sécurité active ou passive, un habitacle rigide pour protéger les occupants, un pare-chocs souple pour éviter de blesser les piétons en cas d'accrochage ? Ou faut-il se pencher sur la sûreté des infrastructures, maintenant que toutes les nouvelles voitures résistent bien au crash test ? Les discussions sont loin d'être épuisées, car les avis divergent fortement. Résumons.

L'insécurité routière recule trop lentement

La baisse du nombre d'accidents mortels n'est pas assez rapide dans l'Union européenne. Chaque jour, environ 115 personnes perdent la vie sur les routes d'Europe. En 2006, on dénombrait quelque 39 200 décès par accident de la route dans l'UE. Par rapport à l'année de référence 2000 (50 000 morts ou 137 par jour), c'est beaucoup mieux, mais les progrès sont insuffisants pour descendre sous la barre des 25 000 en 2010. Au rythme actuel, il restera 32 500 morts par an en 2010, et il faudra trois ans de plus pour atteindre l'objectif. L'intensification des transports et l'accession à l'Union de pays où la sécurité routière est défaillante ne font que rendre le défi plus difficile.

Ce sont surtout les Européens de l'Est et les jeunes hommes qui conduisent dangereusement, révèlent les statistiques de la Commission européenne. En Europe de l'Est, deux automobilistes sur trois ne portent pas la ceinture de sécurité. L'alcool au volant y est aussi plus répandu qu'en Europe de l'Ouest. Les hommes de 18 à 23 ans sont surreprésentés dans les chiffres d'accidents, en particulier le samedi soir. Mais les plus vulnérables sont les conducteurs de deux-roues et les piétons : en 2010, un mort sur trois conduisait une moto. L'objectif de la CE compte naturellement une série de facettes. Nous nous limiterons ici aux voitures de tourisme et aux piétons.

Sécurité des occupants

Grâce à l'évolution constante des technologies de sécurité, les constructeurs automobiles sont parvenus à améliorer structurellement la sécurité en cas de collision. Plus de 90 pour cent des voitures de tourisme testées en 2006

par le centre d'essai EuroNCAP se classent dans les deux catégories les plus sûres. Il y a dix ans, un tel résultat était encore inimaginable. Et parmi ces voitures, près d'un tiers obtiennent la note maximale de cinq étoiles. À titre de comparaison, sur les modèles testés par EuroNCAP en 2000, aucun n'obtenait cinq étoiles, et moins de la moitié en emportait quatre. Avec chaque étoile en plus, les risques de blessures graves ou mortelles reculent de 12 pour cent, explique-t-on au centre d'essai européen. Nombre de constructeurs estiment d'ailleurs que la protection physique des occupants a aujourd'hui atteint ses limites ou presque. Davantage d'airbags, de meilleures zones de froissement, des habitacles plus rigides: ces mesures ne sont plus considérées comme essentielles pour réduire le nombre de victimes de la route. Désormais, l'accent est mis sur la sécurité active. Certaines marques s'attachent à prévenir les collisions (graves) à l'aide d'ordinateurs de bord intelligents et de systèmes de détection qui maintiennent automatiquement une distance suffisante entre les voitures. Ces dispositifs intelligents sont en plein développement. Dans les années qui viennent, on en trouvera dans tous les segments du marché.



Protection des piétons

L'étude de faisabilité de la Commission européenne concernant la protection des piétons (mi-2005) montrait déjà que les résultats escomptés pour la phase 2 de la résolution n'étaient pas techniquement réalisables. Aussi la CE proposait-elle d'équiper obligatoirement toutes les voitures, à partir de 2009, d'un système d'assistance au freinage (BAS - Brake Assist System). Les deux mesures – révision des exigences techniques de la directive 2003/102/CE et assistance au freinage – apportent une

Sécurité

protection bien supérieure au dispositif initialement prévu (116%). De plus, le système renforce la sécurité dans son ensemble. Il ne protège pas seulement l'usager le plus vulnérable, mais aussi les autres, notamment les occupants du véhicule eux-mêmes.

L'étude de faisabilité de la CE souligne par ailleurs la nécessité d'étudier des systèmes capables de prévenir les accidents en général, et en première instance les collisions avec des piétons.



ture et celle qui précède, il n'y a pas de freinage, le véhicule prend lui-même l'initiative de réduire la vitesse. En associant le radar à une caméra, on peut évaluer le problème avec davantage de précision. Lorsque tout indique qu'il va y avoir un problème, le système émet un signal sonore et allume un témoin lumineux rouge au niveau du pare-brise. Celui-ci doit déclencher le même réflexe instinctif qu'un stop qui s'allume devant le conducteur. Simultanément, les freins sont mis en état d'intervenir rapidement. Et si le conducteur s'obstine à ne pas réagir, la voiture freine toute seule. Elle ne s'arrête pas complètement, car le législateur ne l'autorise pas encore, mais ralentit suffisamment pour réduire au minimum l'impact d'une collision inévitable.

Quand les constructeurs auront le feu vert pour concevoir des voitures capables de décider en toute indépendance, ce qui est déjà techniquement possible, nous serons à un tournant. En attendant, il nous paraît préférable de laisser la décision finale au conducteur, tout en l'aidant au maximum dans sa tâche. Cela évitera les embrouillaminis judiciaires qui pourraient naître en cas de défaillance (réelle ou supposée) de la technologie de sécurité et de sa capacité d'estimation.

Amélioration constante

Atténuer l'impact d'un accident, par exemple grâce aux airbags latéraux, constituait un premier pas dans la prévention des lésions corporelles. Ensuite, avec les systèmes ABS et ESC, on s'est penché sur le comportement du véhicule dans les instants qui précèdent un accident potentiel. Là aussi, les progrès sont tels que le moment est venu de passer à l'étape suivante : aider le conducteur à éviter une situation critique avant que l'adrénaline ne le pousse à des actes inconsidérés. Actuellement, des dispositions légales limitent encore la possibilité pour les véhicules de prendre des décisions autonomes et de modifier leur trajectoire. En attendant, les constructeurs travaillent déjà dans ce sens. Depuis fin 2007, on trouve des voitures équipées d'un système appelé Collision warning with Auto Brakesystem (CWAB), une évolution de l'assistance au freinage évoquée plus haut. Les études ayant montré que dans 50 pour cent des collisions entre une voi-

La sécurité d'abord – grouper les efforts

La sécurité et la prévention des accidents routiers mortels est naturellement une affaire sans exclusive : il faut envisager toutes les solutions de sécurité passive et active, et les mettre en œuvre en fonction de leur efficacité. De même, toutes les parties concernées de près ou de loin par la sécurité routière doivent prendre leurs responsabilités. L'alcooguard et les systèmes qui surveillent les mouvements oculaires de l'automobiliste protègent déjà celui-ci contre lui-même en cas de fatigue ou de consommation d'alcool. Mais sans une vision claire de l'infrastructure et de son entretien, sans une priorité à la formation et à la sensibilisation, la Belgique ne pourra pas conserver sa place parmi les pays les plus sûrs d'Europe. Récemment encore, les années de sous-investissement dans notre infrastructure routière étaient pointées du doigt par le gouverneur honoraire de la Banque Nationale Fons Verplaetse¹.

¹ Knack 16 avril 2008, p. 44-45

La sécurité routière en Belgique

Ces dernières années, la Belgique a bien progressé sur le plan de la sécurité routière, mais pour la période 2005-2006, nous n'arrivons qu'à la dix-huitième place européenne. De 2005 à 2006, le nombre de morts sur les routes n'a baissé que de 1,8 pour cent dans notre pays. En même temps, en Europe, la baisse moyenne atteignait 5 pour cent. À plus long terme, la Belgique se comporte mieux. Grâce aux bons résultats de 2001 à 2005, notre pays occupe la sixième place en termes d'augmentation de la sécurité routière pour la période 2001-2006.

Le contrôle de stabilité électronique (ESC²) surveille la trajectoire de votre voiture

Le système de contrôle de la stabilité aide le conducteur à garder la maîtrise de son véhicule dans les situations potentiellement dangereuses. Dès que le conducteur évalue mal un virage ou doit éviter un obstacle imprévu et risque de dérapage, le système prend automatiquement des mesures correctives. Quand le détecteur d'angle de dérapage constate l'existence de ce risque, il fait varier instantanément la force de freinage aux quatre roues. Au besoin, l'arrivée de carburant au moteur est interrompue jusqu'à ce que le véhicule soit stabilisé. Le tout en une fraction de seconde, bien moins qu'il n'en faudrait au conducteur le plus affûté. Le contrôle de stabilité rend aussi de précieux services sur les camions : les situations difficiles propres aux convois tracteur-remorque – basculement, glissade, mouvement en ciseau – sont automatiquement corrigées, et dans la plupart des cas évitées.

Le Règlement 13 de l'UNECE organise l'introduction phasée de l'ESC à partir de 2010 sur tous les types de véhicules, en Europe, aux États-Unis et au Japon. On estime qu'en Europe, l'ESC devrait permettre d'éviter chaque année 3000 accidents avec décès ou blessés graves. ▶



Sécurité

² L'ESC est aussi appelé Vehicle Dynamic Control, Dynamic Stability Control, Vehicle Stability Control ou Vehicle Stability Assist.

Le marché belge des voitures neuves est-il "vert" ?

A l'heure où la problématique du CO₂ est plus que jamais à l'ordre du jour -avec la perspective de révision des objectifs européens en matière de réduction de ce gaz à effet de serre pour l'industrie automobile- FEBIAC a voulu dresser un bilan-provisoire- des mesures prises en Belgique, tant au niveau fédéral que régional.

Les réductions ou autres bonus, ont-ils un effet positif sur l'acheteur potentiel d'une voiture neuve ? Ces mesures sont-elles suffisantes pour induire un changement de comportement ?

Les effets sur le marché des primes fédérales

Pour rappel, les réductions sur facture accordées à l'achat de nouvelles voitures à faible émissions de CO₂ pour 2008 sont les suivantes :

- Réduction de 15% de la valeur d'acquisition pour les voitures émettant moins de 105 g CO₂/km avec un maximum de 4.350,00 EUR.
- Réduction de 3% de la valeur d'acquisition (105 g ≤ émissions ≤ 115g) avec un maximum de 810,00 EUR

Lorsqu'on regarde quelles sont les voitures qui peuvent bénéficier de ces réductions, l'on constate que, même après 2 ans après l'entrée en vigueur de la mesure, seuls 6 modèles peuvent bénéficier de la réduction de 15%, ce qui en limite de fait les effets. Il est clair que l'initiative belge de fixer des limites strictes n'a peu ou pas d'influence sur l'offre de modèles des marques opérant à l'échelle européenne et pour qui il n'est pas économiquement rentable de développer et produire des modèles pour un marché aussi réduit. FEBIAC propose des limites moins strictes afin que le consommateur ait un choix plus large permettant un effet plus significatif au niveau du marché belge. Par ailleurs, moins de 105 g CO₂/km représente des émissions très faibles correspondant à une consommation moyenne de 3,8 litres de diesel au 100 km et 4,4 litres d'essence.

En ce qui concerne la catégorie 105-115 g, on y retrouve 17 modèles (au total 22 avec les différentes versions du même modèle). Presqu'exclusivement des petites citadines.

Voyons maintenant comment ont évolué les immatriculations en Belgique en 2007 dans ces différentes catégories. Rappelons que ces incitants fiscaux ne valent que pour les particuliers (personnes physiques). Etant donné que ceux-ci ne représentent que 55% du marché des voitures neuves, l'effet potentiel de la mesure est de ce fait une fois de plus limité.

Si l'on prend toutes les immatriculations (y comprises celles au nom d'une société), le nombre de voitures neuves immatriculées dans les deux catégories passe de 1.742 en 2007 à 3.151 pour les moins de 105 g. Et de 13.357 à 20.743 unités pour les 105-115 g.

Si cette mesure devait être poursuivie, il serait souhaitable que la Belgique s'aligne sur les valeurs retenues par l'UE à savoir 120g et/ou 130g (environ 50 modèles) et ce de manière à avoir un impact plus important (15.000 véhicules sur un parc de 5.000.000 !!). L'impact budgétaire de cette extension serait récupéré par le surplus de recettes TVA. Par ailleurs, pourquoi ne pas inclure dans les réductions les véhicules à propulsions alternatives (pile à combustible, gaz naturel,...) et d'éviter à l'avenir de faire préfinancer ces mesures par le secteur.

Cependant, il nous semble plus judicieux de revoir entièrement la fiscalité automobile afin de la rendre plus "verte" tant sur le plan des émissions polluantes (oxydes de carbone, oxydes d'azote, particules => normes EURO) que sur le plan de l'effet de serre (CO₂). Et ce, dans un contexte budgétairement neutre et plus stable du point de vue des recettes (abolition de la TMC qui implique une perception sur l'ensemble du parc n'étant donc plus tributaire des immatriculations).

La situation dans les 3 Régions

Fin 2007, la région wallonne a instauré un système de bonus-malus destiné à encourager l'achat de voitures (neuves ou d'occasion) par des particuliers.

Le bonus allant de 100 € (catégorie de 136 à 145 g) à 1.000 € (catégorie de moins de 105 g) est entré en vigueur le 1er janvier de cette année. A noter que ce bonus tient compte du véhicule détenu précédemment et n'est accordé que si la voiture achetée est

de 3 catégories "meilleure" (10 g par catégorie, soit 30 g) que celle détenue précédemment. La région a pour des raisons budgétaires, introduit une zone neutre – où aucun bonus ni malus n'est accordé ; celle-ci s'étend de 146 g à 195 g.

Le malus, quant à lui est d'application depuis le 1er avril (nous ne pourrions donc pas mesurer son effet puisque nous avons considéré les 3 premiers mois de 2008).

Les 2 autres régions n'ont, à ce jour, pris aucune mesure allant dans le même sens.

Nous avons choisi d'analyser les immatriculations de voitures neuves dans les 3 Régions par les catégories de CO₂ qui sont utilisées pour l'octroi du bonus-malus wallon. Nous avons ramené tout en pourcentage afin d'éliminer les effets d'une croissance ou d'une baisse de marché.

Cela donne le tableau suivant :

► Immatriculations de voitures neuves au nom d'un particulier bénéficiant des remises (15% et 3%) - Belgique

AUTO/MPC		2005		2006		2007		% 2006-2007	
Marque	Modèle	x < 105g CO ₂	105 g =< x < 115 g CO ₂	x < 105g CO ₂	105 g =< x < 115 g CO ₂	x < 105g CO ₂	105 g =< x < 115 g CO ₂	x < 105g CO ₂	105 g =< x < 115 g CO ₂
AUDI	A2	15	0	0	0	0	0	-	-
CITROEN	C1	0	133	0	1.307	0	2.169	-	66%
CITROEN	C2	0	1.555	0	1.838	0	1.503	-	-18%
CITROEN	C3	0	3.531	0	3.999	0	3.423	-	-14%
DAIHATSU	CUORE	0	83	0	72	59	28	-	-61%
DAIHATSU	TREVIS	0	0	0	17	0	43	-	153%
FIAT	PANDA	0	252	0	165	0	178	-	8%
FIAT	500	0	0	0	0	0	24	-	-
FORD	FIESTA	0	58	0	20	0	0	-	-100%
FORD	FUSION	0	6	0	11	0	0	-	-100%
HONDA	CIVIC	0	0	0	56	0	98	-	75%
LANCIA	MUSA	0	0	0	0	0	2	-	-
LANCIA	YPSILON	0	0	0	0	0	12	-	-
MINI	MINI	0	0	0	0	527	4	-	-
OPEL	CORSA	0	2.400	0	4.231	0	43	-	-99%
PEUGEOT	1007	0	175	0	198	0	4	-	-98%
PEUGEOT	107	0	122	0	1.234	0	1.702	-	38%
PEUGEOT	206	0	2.793	0	136	0	1.330	-	878%
RENAULT	CLIO	0	2.225	0	561	0	314	-	-44%
RENAULT	TWINGO	0	0	0	0	0	198	-	-
SEAT	IBIZA	0	0	0	0	373	1	-	-
SMART	FORTWO	105	46	94	109	196	115	109%	6%
SMART	SMART	0	11	0	0	0	0	-	-
TOYOTA	AYGO	0	32	0	1.580	0	1.887	-	19%
TOYOTA	PRIUS	218	0	246	0	413	0	68%	-
TOYOTA	YARIS	0	492	0	11	0	0	-	-100%
VOLKSWAGEN	LUPO	12	0	0	0	0	0	-	-
VOLKSWAGEN	POLO	0	0	0	96	174	279	-	191%
TOTAL		350	13.914	340	15.641	1.742	13.357	412,4%	-14,6%
Nombre de modèles		4	15	2	18	6	20		
TOTAL =< 115 g CO ₂ /km		14.264		15.981		15.099		-5,5%	
TOTAL CAR MARKET		480.088		526.141		524.795		-0,3%	

Part des <= 115 g dans le marché total

2,97%

3,04%

2,88%

Fiscalité

L'on constate d'emblée qu'en Wallonie, les catégories de moins de 115 g progressent plus fortement que dans les autres régions, passant de 0,1% à 4,1% et de 6,3% à 8%.

On remarque par ailleurs que la catégorie des moins de 146 g représente pour les 3 premiers mois de 2008, quelques 71% des ventes en Wallonie contre 64% à Bruxelles et 57% seulement en Flandre.

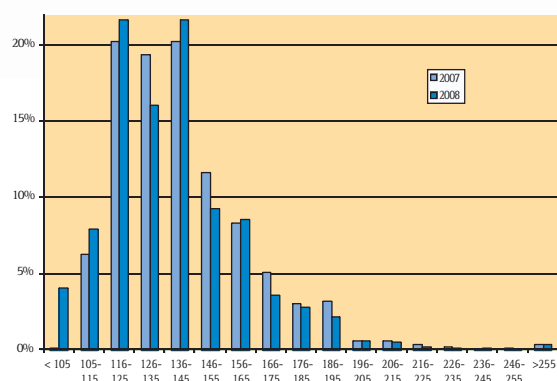
Parallèlement, les catégories à plus hautes émissions de CO₂ baissent plus rapidement en Wallonie au profit des catégories moyennes.

La tendance globale est clairement au "downsizing". Cette tendance s'était déjà fait sentir en Wallonie en 2007, mais peut-être à cause de la structure du marché des particuliers dans cette région.

Cela dit, en moyenne les émissions des voitures neuves immatriculées au cours des 3 premiers mois de 2008, passent sous la barre des 140 g CO₂/km en Wallonie (140 g étant l'objectif de l'accord volontaire passé entre l'ACEA - constructeurs européens - et la Commission européenne pour 2008).

Pour le pays dans son ensemble, la moyenne s'élève à 143,6 g CO₂/km.

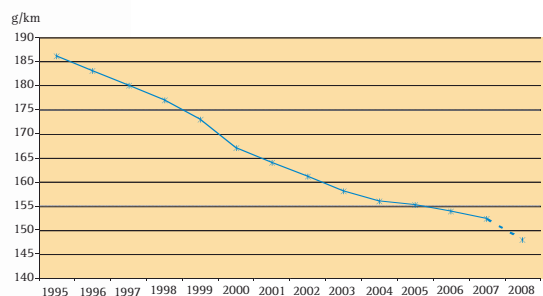
► *Immatriculations de voitures neuves en Wallonie par catégorie de CO₂ particuliers - premier trimestre 2007 et 2008*



Comme nous avons pu le constater, le bonus en Wallonie semble influencer encore plus favorablement le comportement des acheteurs vers des voitures neuves rejetant moins de CO₂. Il serait souhaitable d'instaurer un système similaire dans les autres régions, ne fût-ce que pour la clarté du message envers le consommateur.

Les 3 premiers mois de 2008 indiquent également une nette tendance à la baisse, tout type de propriétaire confondu, puisque la baisse est ici de 2,2% passant de 152 g à 149 g CO₂/km. Si cette tendance se confirme l'on pourrait bien atteindre les 147 g de moyenne d'ici la fin de cette année (grâce aussi au fort taux de diésélisation du marché belge : 77% des immatriculations de voitures neuves en 2007). Il reste ambitieux d'atteindre 120 g à l'horizon 2012. Des mesures plus structurelles s'imposent.

► *Evolution des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves vendues en Belgique 1995-2007 et extrapolation 2008*



Fiscalité

Vers une véritable réforme de la fiscalité automobile

Seules des mesures affectant l'entièreté du parc et incitant à remplacer les véhicules les plus vieux et donc les plus polluants auront un impact tangible sur les émissions globales. Ceci nécessite une profonde réforme de la fiscalité automobile actuelle, plutôt que des mesures ponctuelles ou temporaires. Nous proposons de déterminer et de calculer les taxes automobiles selon des critères environnementaux.

Une taxation basée sur les normes EURO et les émissions de CO₂, telle que nous la proposons, contribue à la réduction tant de la pollution que des émissions de CO₂ (enjeu environnemental) générées par les voitures. La fiscalité belge actuelle repose principalement sur la puissance fiscale des voitures (chevaux fiscaux basés sur la cylindrée ou les kW), un paramètre faiblement corrélé aux paramètres environnementaux et donc inadéquat pour fonder des méthodes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution.

Notre proposition consiste à baser la taxe de circulation (TC) annuelle sur le CO₂ et la pollution. Elle se présente comme une fonction linéaire des émissions de CO₂ des voitures pour une norme Euro donnée et ajoute un montant forfaitaire pour chaque norme Euro (c'est-à-dire en fonction du taux de rejets polluants de la voiture).

La linéarité de la taxe par norme Euro évite toute discrimination et va donc dans le sens de l'objectif économique.

Globalement, cette structure fiscale est apparue comme la solution la plus équilibrée au regard des divers objectifs à poursuivre.

La suppression de la TMC, liée à cette modification de la fiscalité, contribue à l'objectif économique qui est de soutenir, voire d'accélérer la rotation du parc automobile en Belgique. Elle est aussi socialement favorable, car elle rend plus abordable l'achat de voitures neuves/récents. L'élimination d'une entrave au remplacement de vieilles voitures par des modèles plus récents et moins polluants concourt ainsi également à l'objectif environnemental.

Il faut par ailleurs faire en sorte que la rotation des voitures soit au moins maintenue (enjeu économique). Une baisse des ventes de voitures neuves a une incidence négative sur l'économie belge au travers des constructeurs, des distributeurs et des acteurs connexes (sociétés de location, assurances, etc.), ceux-ci étant essentiels à l'économie belge en termes d'emploi et de revenus.

De plus, une diminution des ventes de véhicules neufs ralentit l'introduction de nouvelles technologies plus "éco compatibles" sur le marché automobile actuel. La réforme de la fiscalité automobile doit s'efforcer de ne pas discriminer une marque ou un modèle en particulier.

FEBIAC plaide dès lors pour une révision rapide de la fiscalité automobile qui seule permettra d'agir sur les émissions de polluants et de CO₂ de l'entièreté du parc automobile. ▶



Fiscalité

Le MotorCycle Council passe à la vitesse supérieure

Depuis plusieurs années, le MotorCycle Council est devenu le principal organe de concertation du secteur motocycliste en Belgique. Le MotorCycle Council – en abrégé MCC – chapeaute les utilisateurs, les groupes de défense des intérêts du secteur, les auto-écoles, les amateurs de off-road et de motos classiques, la fédération motocycliste sportive, les importateurs et revendeurs de deux-roues motorisés,... Bref, le MotorCycle Council est l'organe de représentation par excellence de la branche motocycliste et à ce titre, il a pu compter sur l'enthousiasme et l'allant de présidents charismatiques tels que Raoul De Vos et Roger Renoy. Après la disparition de ce dernier, les membres du MCC ont estimé que l'heure de la réflexion était venue. Quelle orientation fallait-il donner au MCC ? Quels en seraient les nouveaux objectifs ? Comment le MCC pouvait-il se mettre encore plus efficacement au service de l'amateur de moto ? En août dernier, tous les membres du MCC ont été interrogés pour connaître leur avis sur le fonctionnement de l'association. Il est apparu clairement que, bien qu'ils estiment que le MCC est encore trop peu connu tant du grand public que des hommes politiques, tous sont convaincus de l'utilité d'une telle organisation, aujourd'hui comme demain.

Au terme de l'enquête sur les objectifs du MotorCycle Council, il a été demandé aux membres de confirmer leur engagement. Tous ont réagi avec enthousiasme et ont réitéré leur adhésion aux principes de base du MCC.

Que représente le MCC ?

1. Le MotorCycle Council (MCC) est un organe de concertation composé d'associations et de fédérations de deux-roues motorisés, en ce compris les quads, trikes, scooters et cyclomoteurs. Ses membres se rassemblent dans le but de promouvoir de façon optimale les deux-roues motorisés en général et leur utilisation en particulier, dans le cadre de la circulation actuelle.
2. Le MCC mettra en place et encouragera auprès des pouvoirs publics un climat favorable aux deux-roues motorisés, non seulement dans le cadre de son rôle au sein de la circulation quo-

tidienne mais aussi au profit de toutes les branches du sport motocycliste.

3. Le MCC défend les deux-roues motorisés au titre de participants à part entière au débat sur la mobilité.
 - stimulant une meilleure formation à la conduite pour les utilisateurs de deux-roues motorisés;
 - sensibilisant les utilisateurs de deux-roues motorisés aux problèmes de trafic auxquels ils sont confrontés et à leur vulnérabilité dans la circulation quotidienne;
 - sensibilisant les autres usagers de la route aux problèmes de circulation spécifiques auxquels sont confrontés les motocyclistes et à la vulnérabilité de ces derniers dans la circulation quotidienne.



Nous avons décidé de confirmer cette rénovation de l'association et de mieux faire connaître le MCC. Dans un premier temps, la rénovation du MCC sera supportée par 3 piliers :

1. Un nouveau logo
2. Un nouveau site web
3. La "Journée de la moto"

1 Un nouveau logo

Un nouveau logo, particulièrement percutant, a été développé – un logo qui se démarque par son caractère affirmé et établit un lien entre le motocyclisme et la sécurité. D'emblée, les 2 "C" stylisés et disposés en miroir sont identifiables comme formant la coque d'un casque, le M occupant la place de la visière.

Le cercle qui entoure les lettres symbolise la roue tout en complétant et en renforçant la puissance graphique du logo.

2. Un nouveau site web

A l'heure actuelle, un site web constitue un outil de communication incontournable et irremplaçable. Il est évident que le site internet du MCC avait irrémédiablement vieilli et ne répondait plus à l'ambition de se profiler comme LA référence en matière de deux-roues motorisés. Le site web du MCC se doit d'être le lieu par excellence où quiconque a une question à poser sur n'importe quel aspect de la conduite d'un deux-roues motorisé aura le réflexe de se rendre en premier lieu pour y trouver une réponse appropriée ou un lien qui lui permettra de trouver l'information recherchée. Outre une série de renseignements d'ordre général sur divers aspects de la moto et de sa conduite, ce site offre à chaque membre du MCC une page web où il est invité à se présenter et sur laquelle le visiteur peut cliquer pour accéder au site propre de l'organisation. www.motorcyclecouncil.be, en abrégé www.moto.be, est aujourd'hui plus que jamais un site qui compte et mérite sa place dans votre liste de favoris, sous la rubrique "circulation et mobilité".

3. La "Journée de la moto"

Le dimanche 25 mai 2008, le MCC a organisé la "Journée de la moto". Cette journée particulière constitue un événement de grande ampleur qui s'est déroulé dans de nombreuses localités de tout le pays. Le choix de mettre en œuvre des manifestations en différents endroits résulte de l'objectif même de cette journée: offrir aux adeptes de la moto une superbe journée entièrement axée sur leur moyen de transport favori et inviter les non-pratiquants intéressés à partager cette passion de la liberté sur deux roues.

Le programme était très étoffé et comportait notamment :

- des parcours d'essais avec de nouvelles motos
- des balades touristiques
- des initiations pour les jeunes
- un parcours test pour scooters et 50cc
- une initiation à la circulation sur cyclomoteur et scooter

- un "baptême moto" pour passagers
- des démonstrations d'intervention par les services de secours
- des initiations "moto-école" et des informations sur la formation de capitaine de route
- des concentrations de clubs de marques
- une exposition de motos ancêtres
- divers stands d'information
- des démonstrations d'habilité au guidon
- un parcours off-road pour quads et motos d'enduro
- une démonstration de cascadeurs
- une initiation au off-road
- une initiation au quad



Au travers de ces nouvelles initiatives, le MotorCycle Council nourrit l'espoir de conforter sa notoriété et, surtout, de servir plus efficacement les intérêts des adeptes de deux-roues motorisés. Car cela reste avant tout notre mission principale. ▀



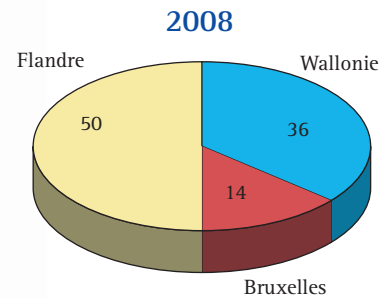
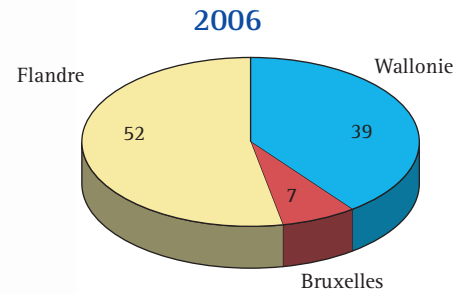
Moto

European Motor Show Brussels 2008 : rétrospective

Avec 651 018 visiteurs et acheteurs passionnés, la 86e édition du European Motor Show Brussels 2008 a de nouveau été le plus grand événement public de Belgique. Les palais de Brussels Expo (120 000 m²) ont accueilli les nouveautés de 62 marques automobiles (plus de 600 véhicules) et 27 marques moto (quelque 700 modèles à 2, 3 et 4 roues). Sans parler des accessoires, des nombreux stands informatifs et thématiques et des 500 véhicules disponibles pour des essais. Outre 6 premières mondiales et 3 premières européennes, les visiteurs ont pu admirer 6 prototypes et 17 concept cars. Les importateurs, la fédération automobile FEBIAC et les visiteurs s'accordent à le dire : ce fut une édition particulièrement réussie !

Les principaux résultats du sondage mené auprès des visiteurs

- 93% des visiteurs sont satisfaits de leur visite (scores entre 7/10 et 10/10).
- Un visiteur passe en moyenne 4 heures et 34 minutes au Salon. C'est 20 minutes de plus que lors de l'édition précédente.
- Près de 100 000 visiteurs déclarent venir explicitement pour les deux-roues motorisés.
- 60% des visiteurs des palais moto ne possèdent pas encore une moto, un scooter, un trike ou un quad. Il subsiste donc un fort potentiel de croissance pour le secteur de la moto.
- En tant que plus grand show-room du pays, le salon influence près d'un tiers des visiteurs dans leur choix définitif de la marque et du modèle. Ce pourcentage est lui aussi en nette progression par rapport à l'édition précédente, ce qui prouve mieux que jamais l'utilité et l'intérêt de se montrer au grand public lors du Salon.
- Plus d'un tiers des visiteurs interrogés envisagent d'acheter une nouvelle voiture dans la première moitié de l'année.
- 1 visiteur sur 5 n'était jamais venu au Salon. Par contre, 58% y sont déjà venus plus de 3 fois.
- 9 visiteurs sur 10 sont propriétaires d'une voiture.
- Le public se féminise et rajeunit. Le pourcentage de visiteuses passe de 17 à 20 pour cent, tandis que celui des jeunes de moins de 30 ans grimpe de 28 à 36%.

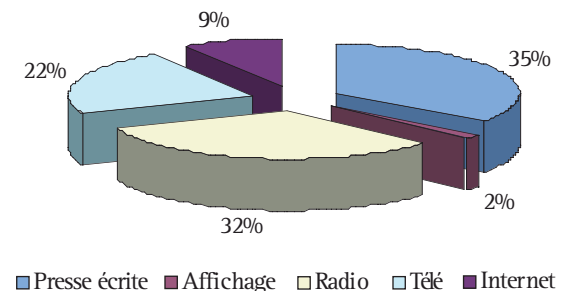


Intérêt et investissement de la part des médias

Le European Motor Show Brussels génère une gigantesque attention de la part des médias. Quelques chiffres marquants :

- Plus de 7 heures de télévision (journaux télévisés et émissions spéciales);
- Plus de 1 000 articles dans des journaux, magazines et sites web, soit l'équivalent de 2,5 millions d'euros en espaces publicitaires.

Pour attirer un maximum de visiteurs au profit des marques participantes, FEBIAC assure la promotion du salon comme suit :



Pendant la période du salon, le site Web salonauto.be a enregistré 537 224 visites uniques d'une durée moyenne de 4,5 minutes. Au total, cela représente 4,5 millions d'affichages de page. Le bulletin d'information et les vidéos (interviews et reportages) attirent clairement un large public.

Thème "Environnement"

Lors de leurs dernières éditions, tous les grands salons automobiles internationaux ont travaillé sur le thème de l'environnement. Nulle part ailleurs qu'à Bruxelles, les efforts n'ont été aussi poussés pour sensibiliser les conducteurs. Grâce aux résultats concrets du projet pilote "Je roule e-positif", nous avons montré que chaque conducteur peut désormais contribuer grandement à la réduction de la consommation de carburant et donc aux émissions de CO₂ de son véhicule (jusqu'à 15%). Pour plus d'info : www.e-positif.be.

Tout le monde a déjà entendu parler du moteur à hydrogène, de biocarburant ou de gaz naturel, de véhicules hybrides ou de piles à combustible. En revanche, peu de personnes sont capables d'expliquer de quoi il s'agit précisément et quels sont les avantages et les atouts de ces différentes technologies. Toutes les informations objectives à ce sujet ont été présentées lors de l'exposition "Powered by nature".



L'expo Clean Moves Brussels – Efficient Mobility a rassemblé des véhicules spécifiques apportant une réponse sur mesure aux besoins des zones urbaines en matière de transport. En visant à chaque fois une consommation de carburant efficace. Des vélos-taxis aux scooters, en passant par les voitures et utilitaires légers électriques. Fondé en 1999, FEBELAUTO est l'organisme chargé de la gestion des véhicules hors d'usage en Belgique. Lors du Salon, FEBELAUTO a montré aux visiteurs ce qu'il advenait des véhicules mis au rebut. En 2006, 131 000 voitures ont déjà été traitées de manière écologique, soit 524 voitures par jour. Ce traitement génère chaque jour 393 000 kg de métaux qui servent à nouveau de matière première dans l'industrie sidérurgique. Des pièces, des plastiques, du verre et d'autres matériaux vivent eux aussi une nouvelle vie.



Salon

Événements

Comme les années précédentes, des invités d'honneur et des clients importants triés sur le volet ont été conviés à une soirée de gala en guise d'avant-première exclusive et festive du salon. Les recettes de la soirée ont été reversées à Levenslijn (sécurité routière) et au Télévie (recherche scientifique contre le cancer).

Salon 2009

Les préparatifs pour 2009 vont bon train. Le 87e European Motor Show Brussels "Utilitaires Légers, Véhicules de Loisirs et Motos" aura lieu du 16 (journée presse et VIP) au 25 janvier 2009, en même temps que le salon spécialisé Truck&Transport (exclusivement B2B) du 17 au 20 janvier 2009. Truck&Transport couvre les véhicules utilitaires lourds, le matériel tracté et les carrosseries pour le secteur du transport et de la logistique. Plus de 300 000 visiteurs sont attendus lors des deux événements.



Que propose le salon public ?

- Les véhicules utilitaires légers de moins de 7,5 tonnes (camionnettes, camions, mini/midibus, versions spéciales) sont bien entendu l'attraction principale. Ils sont le motif premier de visite de 40% des visiteurs, professionnels et grand public. Les véhicules de loisirs tels que les tout-terrains, les breaks et monospaces forment le complément idéal des utilitaires légers. Pour l'utilisateur qui veut concilier travail et loisirs dans un même véhicule, la frontière entre les deux est quasiment inexistante. Les véhicules de loisirs attirent 34% des visiteurs.
- Depuis 1995, les motos ne cessent d'étendre leur présence et demeurent un centre d'intérêt pour 26% des visiteurs. Dans ce secteur aussi, la gamme de produits présentée est élargie aux véhicules de loisirs basés sur une moto, tel que quads, buggys et autres jet-ski.

Visitez d'ores et déjà nos sites web www.salonauto.be et www.truck-transport.be et abonnez-vous aux bulletins d'information. ▶



Salon

La formation de FEBIAC Advanced Automotive Management

A qui s'adresse cette formation

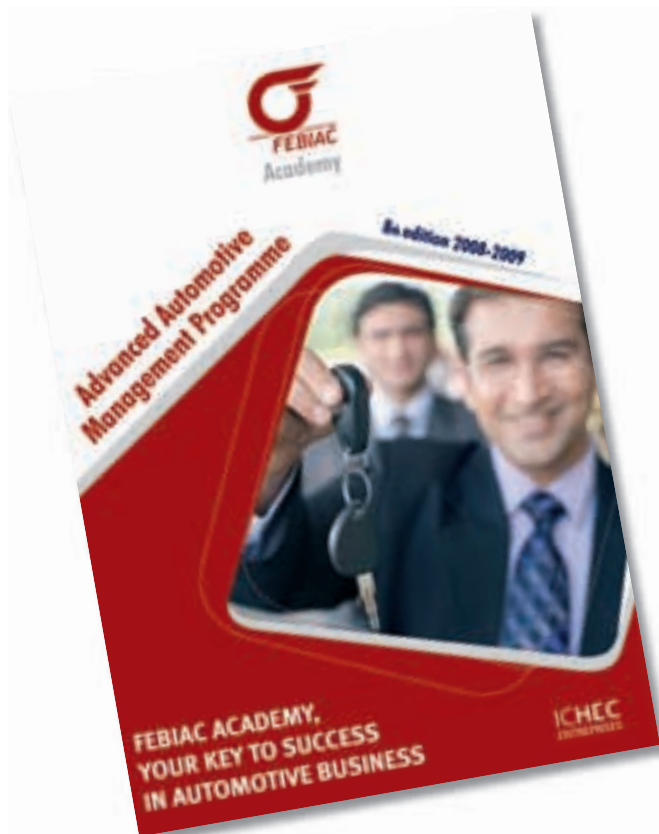
Aux managers qui travaillent dans le secteur automobile, de la moto ou du camion auprès de :

- une concession ou l'importateur;
- un équipementier ou un constructeur;
- une société de leasing ou d'assurance.

Qu'est-ce qui rend cette formation unique ?

8 atouts concrets

1. Vous apprenez à gérer les **changements** dans votre secteur et à les transformer en opportunités pour votre entreprise.
2. Vous développez une **vision** sur l'avenir de votre entreprise et pouvez transposer cette vision en **plan d'entreprise**.
3. Vous devenez expert en **analyse financière** ce qui vous aide dans vos négociations et projets.
4. Vous utilisez votre **temps efficacement**.
5. Vous apprenez à mener une **communication avec succès**.
6. Vous disposez des **indicateurs** vous permettant de procéder à un **screening** rapide et efficace des départements.
7. Vous analysez vos propres **forces et faiblesses**.
8. Vous enrichissez vos connaissances dans le secteur automobile par l'interaction avec les autres participants.



Objectif

Pourquoi cette formation en management axée sur le secteur automobile ?

L'entreprise automobile d'aujourd'hui est en mouvement permanent. Pour rester compétitive, elle doit chercher constamment de nouvelles idées, concepts et solutions. Les chefs d'entreprise développent une vision stratégique claire pour l'entreprise et fixent des objectifs concrets en concertation avec leurs collaborateurs. Le manager devient stratège, financier et coach !

Partant de cette vision sur le management, FEBIAC asbl a développé depuis 7 ans le programme Advanced Automotive Management : une formation professionnelle à la mesure de la branche automobile, abordant aussi bien les techniques de management que les aptitudes personnelles. L'école de commerce ICHEC Entreprises garantit le know-how et le soutien académique nécessaires.

Formation

Programme

1 Management Stratégique 14-20-21 oct. '08

- Introduction
 - Le processus de gestion comme fil rouge
 - Introduction au management financier : bilans & compte de résultats
- Diagnostic stratégique
 - Analyse et développement stratégique : segmentation du marché, analyse concurrentielle et gestion d'un portefeuille d'activités

2 Gestion Et Organisation 20-21-24 nov. '08

- Business Plan
 - Etablissement d'un business plan
- Key Performance Indicators
 - Mesurer et interpréter différents paramètres, gestion d'un tableau de bord
- Process Management
 - Méthode d'analyse et d'amélioration des processus

3 Commercial Management 10-16-18 déc. '08

- Gestion d'une équipe de vente
- Communication Management
 - Technique de présentation
- Local Marketing Et Customer Relationship

4 People Et Time Management 16-17-19 fév. '09

- Gestion du temps
 - Comment gagner du temps ?
 - Définir les priorités et gestion d'agenda
- From selfmanagement to people management

5 Personal Management 13-14-16 mars '09

- Conflict management
 - Gestion de l'incertitude
- Project management
 - Conduire et réorienter un projet

Financial Management 21-23-24 avr. '09

- Comprendre son bilan et son compte de résultats à travers un tableau des flux financiers :
 - la trésorerie d'exploitation
 - la trésorerie d'investissement et de financement
- L'évaluation de l'entreprise



Conférenciers

Les conférenciers sont :

Alain Vas - Bernard Foket, Gear Consult - Brigitte Chanoine, Ichec Entreprises - Pierre De Cannière, BMW - Erik Van den Heuvel, Mercedes-Benz sa - Benoit Stoop, Yours - Michel Herman, OTAN - Marc Delpierre, Mentally Fit Institute - Jacques Defrenne, ICHEC Entreprises - Pascal Renard, ICHEC Entreprises.

Conférences – groupe alumni

Chaque année, plusieurs conférences sont organisées pour les alumni et les participants de la formation Advanced Automotive Management. Des thèmes actuels sont présentés par des experts. L'occasion de réunir les 250 alumni et de former un groupe soudé.

Programme

L'ensemble du programme comporte **18 jours** de cours et s'étend d'octobre 2008 à avril 2009. En principe, **trois journées** de cours sont organisées **chaque mois**. Le programme est proposé en français et en néerlandais. Afin de préserver la qualité de la formation, le **nombre de participants est limité** à 20 par groupe linguistique. Les personnes qui participent au programme complet et qui réussissent en outre l'examen final (étude de cas), recevront le **diplôme** officiel "Advanced Automotive Management" délivré conjointement par FEBIAC asbl et ICHEC Entreprises.

Nous offrons par ailleurs la possibilité de s'inscrire pour un ou plusieurs modules séparés. Nous espérons ainsi répondre à la demande des besoins de formation très spécifiques. Pour garantir la qualité de la formation, le nombre de personnes qui souhaitent profiter de cette possibilité est néanmoins limité. Les cours ont lieu à la Maison de l'Automobile, Boulevard de la Woluwe 46 à 1200 Bruxelles.

Comment s'inscrire ?

Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez contacter Mme Pascale Corstiaens, FEBIAC asbl, tél. 02/778 64 22 - e-mail: pc@febiac.be. La brochure est également disponible en version digitale sur le site www.febiac.be. Les frais de participation s'élèvent à 3872 € toutes charges incluses pour le cycle complet et l'examen. Les personnes qui s'inscrivent pour un ou plusieurs modules paient 972 € par module. Réduction: à l'inscription d'un deuxième participant de la même société (même n° TVA), recevez 10% de remise et 15 % pour un troisième. Ces montants comprennent la participation aux cours, le matériel de cours, les repas,... Des aides à la formation sont possibles. Veuillez contacter Mme Anne Chantal Carbonelle chez ICHEC Entreprises (02/739 37 44) pour de plus amples renseignements.



Formation

Témoignages de participants



Philippe de Cartier
CRM Pilot Lead
D'Ieteren Car Centers

Le quotidien de la vie d'une concession représente un monde aux facettes et activités multiples en évolution constante. La formation AAM nous permet de prendre du recul par rapport à notre quotidien et nous offre des pistes de réflexion pour l'avenir...

Une réelle invitation à une mise en pratique dans le quotidien.



Gauthier Helleputte
Key Account Manager Fleet
Mercedes-Benz
Belgium Luxembourg sa

Cette 7ème édition de l'AAM m'a séduit à plus d'un titre. Sans avoir été le témoin de son évolution au fil des ans, on sent le concept abouti et parfaitement en ligne avec les tendances et les challenges qui préoccupent le secteur automobile aujourd'hui.



Dimitri Reiff
Distributeur Volvo
Garage Reiff sa

La formation AAM est très enrichissante avec des modules diversifiés qui répondent aux compétences nécessaires pour tout acteur du milieu automobile. Chaque sujet est abordé de manière enthousiaste par des formateurs spécialisés. L'échange entre petites concessions, grandes concessions, importateurs et consultants est très instructif.



Valérie Grégoire
Responsable Qualité
Philippe Emond sa
Distributeur BMW et Mini

AAM ou... Apprendre A Mieux exister dans son entreprise : un juste équilibre entre savoir, savoir-faire et savoir-être ou la connaissance, la compétence et la gestion de soi... pour la gestion des autres. Une belle leçon de vie !

Formation