

Info



DANS CE NUMÉRO :

- Livre blanc européen sur la politique des transports 2011-2020 - 2*
- Le CO₂ en ligne de mire dans les publicités pour voitures et motos - 4*
- Clean Vehicle plan pour Bruxelles - 6*
- Voitures de société et environnement : une mauvaise réputation injustifiée - 8*
- L'éclairage LED sur les véhicules - 10*
- Le CNG, une alternative à ne pas négliger - 12*

CONTENU

01

Avant-propos

02

Livre blanc européen sur la politique des transports 2011-2020

04

Le CO₂ en ligne de mire dans les publicités pour voitures et motos

06

Clean Vehicle plan pour Bruxelles

08

Voitures de société et environnement

10

L'éclairage LED sur les véhicules

12

Le CNG, une alternative à ne pas négliger

14

European Motorshow Brussels : 2012, c'est déjà demain !

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.

Editeur responsable: Pierre Alain De Smedt

Version néerlandaise sur demande.

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

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

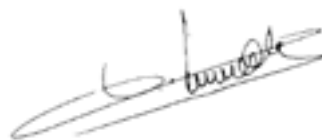
Cher lecteur,

L'année 2011 a débuté sous les meilleurs auspices pour les différents secteurs dont FEBIAC défend les intérêts. A l'issue des quatre premiers mois de l'exercice 2011, les immatriculations de voitures privées neuves, de véhicules utilitaires légers, de véhicules utilitaires lourds et de motos affichent toutes un bilan en hausse par rapport aux chiffres enregistrés lors de l'exercice 2010. Cette réalité ne peut que nous réjouir.

Particulièrement nombreuses ces derniers jours, les questions liées à la mobilité individuelle demeurent un sujet sensible pour chaque automobiliste, motard ou chauffeur routier belge. Il apparaît effectivement que les prochaines années seront cruciales pour l'évolution de notre mobilité. Et cette problématique ne peut être écartée par personne : ni par le secteur automobile, ni par nos décideurs politiques. Néanmoins, force est de constater que notre pays n'en n'est plus à un paradoxe près. Prenez la récente création de la "plus grande zone 30 d'Europe", établie dans le Pentagone de Bruxelles. Il ne nous appartient pas ici de juger le sens ou l'efficacité de cette mesure, simplement de constater l'énorme différence entre les élogieux discours politiques qui contrastent fortement avec la réalité constatée sur le terrain. Car pendant que Bruxelles se félicite de son approche moderne et audacieuse, la réalité qui a suivi l'introduction de cette zone est à peine étonnante : les contrôles relatifs au respect de la limitation en vigueur ainsi que le traitement des contrevenants ne peuvent tout simplement pas être effectués ! Voilà qui ôte toute crédibilité à cette politique de mobilité, basement manipulée. Une leçon qui paraît évidente mais qui semble cependant difficile à assimiler puisque la ville d'Anvers entend bientôt imiter le bel "exemple" bruxellois.

Dans ce FEBIAC Info, vous découvrirez notamment un dossier consacré aux voitures de société. Voilà un autre sujet dans lequel la réalité est totalement différente que ce que d'aucuns essayent souvent de nous, de vous, faire entendre. Un thème récurrent lorsque se pose la question de l'identification du "bouc émissaire" idéal en matière de pollution et de taxation automobile. Une vache à lait toute désignée... En clair, une idée reçue absolument injustifiée mais tellement populaire à laquelle nous entendons définitivement nous atteler à tordre le cou, arguments à l'appui.

Bonne lecture,



Pierre Alain De Smedt,
Président



Edito

Livre blanc européen sur la politique des transports 2011-2020 : des objectifs clairs, des solutions dépassées

Fin mars, la Commission européenne a formulé sa nouvelle stratégie de "Politique européenne des transports" dans un livre blanc intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources". Ce livre blanc suscite des sentiments mitigés et a déjà déclenché de vifs débats.

La Commission admet sans détour que le transport revêt une importance primordiale pour notre économie et notre société. Les transports constituent le moteur de la croissance économique et de la création d'emplois. Il ne peut être question de réduire la mobilité. Face à cela, nous nous situons face à des défis majeurs : dépendance au pétrole, émissions de CO₂, encombrements routiers et des infrastructures. Aussi la Commission pose-t-elle des balises en vue d'un changement de cap définitif vers un système de transport durable.

Des objectifs clairs

Le livre blanc possède le mérite d'énoncer des objectifs clairs. À l'échéance de 2050, la Commission ambitionne sans équivoque de réduire de 60% les émissions de CO₂ des transports par rapport au niveau de 1990. À cette fin, les États membres devront se concentrer sur les objectifs suivants :

- L'utilisation des véhicules à moteur à combustion traditionnel dans les centres-villes doit reculer de moitié pour 2030 et disparaître totalement pour 2050 ;
- Pour 2030, la distribution urbaine doit cesser à peu près complètement d'émettre du CO₂ ;
- Pour 2050, plus de la moitié des transports de passagers sur les distances moyennes doit emprunter le rail ;
- Pour 2030, 30% du transport routier sur les distances de plus de 300 km doit emprunter la voie ferroviaire ou fluviale. Pour 2050, cette proportion doit passer à 50% ;
- Pour 2050, le nombre de tués sur la route doit être pratiquement réduit à zéro

Principes dépassés

L'industrie automobile déplore les principes de base avancés par la Commission pour évoluer vers un système de transport durable. La multimodalité et la réglementation technologiquement neutre sont malheureusement laissées de côté.

L'efficacité détermine le mode de transport

Des objectifs énumérés ci-dessus, il ressort que la Commission effectue un virage à 180° en abandonnant le principe de la multimodalité. Un système de transport 'multimodal' consiste simplement à choisir le moyen de transport le plus efficace face à un besoin déterminé. La multimodalité prend en compte les forces et les faiblesses de chaque mode, afin d'y recourir dans des conditions optimales. L'efficacité détermine le mode de transport : c'est ainsi qu'on obtiendra le meilleur résultat économique, social et environnemental, plutôt qu'en imposant des choix qui ne tiennent pas compte des besoins des usagers, par exemple l'obligation de recourir au rail ou à la navigation pour les distances de plus de 300 km. Cette approche 'modal shift' avait pourtant été délaissée en 2006 par la Commission elle-même, à l'occasion de la révision intermédiaire du livre blanc précédent. On ne peut donc que s'étonner de voir un concept dépassé ressortir des cartons.

Réglementation technologiquement neutre : une nécessité

Autre sujet d'inquiétude pour notre secteur : la Commission renonce au principe de la neutralité technologique et à une politique du résultat. Ces principes, qui ont toujours recueilli le consensus, donnent à l'industrie la flexibilité et la liberté dont elle a besoin pour développer les technologies qui permettront d'atteindre les objectifs dans les meilleures conditions. La neutralité technologique dégage aussi l'espace nécessaire pour donner toutes leurs chances aux améliorations technologiques et aux nouvelles inventions, pour les développer et les imposer. Qui peut dire aujourd'hui quelle innovation technologique se généralisera demain ? Malheureusement, la Commission a tranché en faveur de l'exclusion du moteur thermique des villes. Poser un choix technologique à la place de l'industrie est une démarche contre-productive et inutile : la définition des normes de qualité de l'air et des objectifs de réduction du CO₂ suffit.

Les deux-roues motorisés ont également un rôle à jouer

Le livre blanc ne parle nullement des deux-roues motorisés. N'ont-ils donc aucune place dans le système de transport, aucun rôle dans sa pérennisation ? FEBIAC n'est pas de cet avis. Dans le trafic urbain et les déplacements domicile-travail, le deux-roues motorisé a toute sa raison d'être. Son absence du livre blanc est incompréhensible.

Mobilité

À quel prix ?

La Commission donne aussi une indication du coût de son plan. Pour adapter l'infrastructure européenne à la demande de transports, elle estime qu'il faudra dépenser plus de 1,5 trillion d'euros entre 2010 et 2030. Un autre trillion d'euros sera nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du système de transport, et encore un autre pour investir dans les véhicules, l'équipement et l'infrastructure de recharge. Quand on connaît les difficultés financières et budgétaires actuelles des États membres, ces chiffres laissent songeur.

En conclusion, FEBIAC espère que le Parlement européen et le Conseil apporteront à cette "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" les corrections indispensables pour rendre à la multimodalité et à la neutralité technologique la place qu'elles méritent. ▶

Michel Martens
Directeur Services d'Etudes

Philip Naert
Conseiller Governmental Affairs



Mobilité

Le CO₂ en ligne de mire dans les publicités pour voitures et motos

La publicité pour voitures et le CO₂, et plus particulièrement la mesure dans laquelle la réglementation relative à la mention des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant est respectée, sont depuis quelques mois de nouveau au centre des débats. En cause, le dépôt à la Chambre d'une proposition de loi visant à réserver non moins de 20 % de la surface des publicités imprimées pour voitures aux mentions concernant les émissions de CO₂, la consommation de carburant et l'écoscore. Les auteurs de cette proposition de loi avaient pour objectif d'informer encore mieux le consommateur sur la consommation et les émissions de CO₂ des véhicules et ainsi l'inciter à opter pour un modèle plus respectueux de l'environnement. Ils estiment en effet que ce n'est actuellement pas le cas et qu'il y aurait des "manquements".

Une réglementation plus sévère de la publicité n'est pas de mise

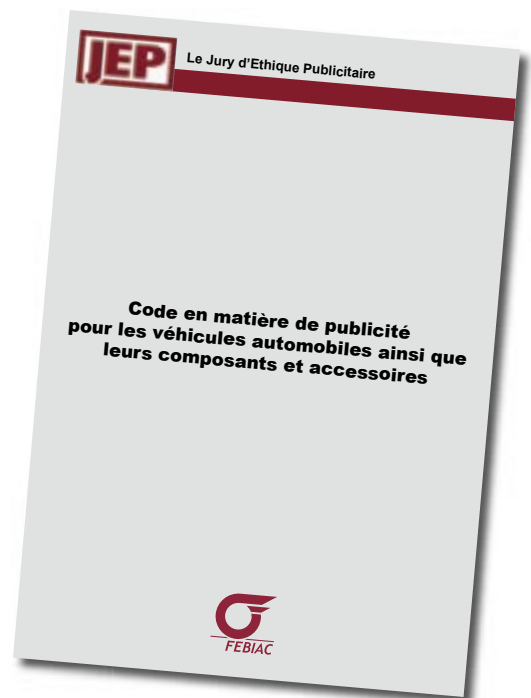
Pour toute une série de raisons, FEBIAC juge superflue, inefficace, discriminatoire et, par conséquent, inacceptable cette proposition de loi draconienne.

Premièrement, au sein de l'UE notre pays se situe déjà à l'avant-garde de la réglementation et de l'autorégulation en matière de publicité automobile. L'approche fondée sur le code de déontologie publicitaire volontaire de FEBIAC fonctionne. Ce code fixe des règles claires, fidèles à la lettre et l'esprit de la directive relative à l'étiquetage et à l'A.R. du 5 septembre 2001. Il sert dès lors de référence aux services de contrôle du SPF Économie. Le JEP (Jury d'éthique publicitaire) offre de surcroît une garantie supplémentaire quant à l'application de ce code.

Depuis le renforcement de ce code publicitaire en septembre 2008 et le lancement d'actions de sensibilisation du secteur automobile, du réseau de concessionnaires et des régies des toutes-boîtes, le nombre de plaintes a diminué de façon spectaculaire. Depuis le deuxième semestre 2010, le JEP enregistrait 1 plainte par mois en moyenne.

Cependant, le nombre de plaintes augmente de nouveau depuis que la proposition de loi susmentionnée fait l'objet de discussions. Ce n'est évidemment pas le fruit du hasard : tout le monde sait en effet que 90 % des plaintes émanent d'une seule et même personne. En outre, ces plaintes se rapportent exclu-

sivement à des publicités dont le format est inférieur à un A4. FEBIAC se fait donc fort d'instaurer également une approche publicitaire réussie pour ces petits formats, avec la collaboration du secteur des concessionnaires.



Deuxièmement, les mesures adoptées par les autorités fédérales et régionales en vue de réduire les émissions de CO₂, le choix nettement plus vaste de véhicules moins polluants et le code de déontologie publicitaire volontaire incitent clairement le consommateur à acquérir un véhicule plus écologique, comme en témoigne la forte diminution des émissions de CO₂ des voitures neuves – inférieures de 11 g/km à la moyenne de l'UE (selon les derniers chiffres disponibles).

Enfin, la proposition de loi vise uniquement les médias imprimés tels que les journaux et les affiches, des canaux déjà soumis à une forte pression en raison du succès d'internet et des médias sociaux. Cette proposition de loi prévoit par conséquent une réglementation différente pour les différents médias publicitaires, ce qui pourrait annoncer l'adoption d'une approche similaire dans d'autres secteurs. La proposition actuelle donnerait alors le coup de grâce à la publicité imprimée.

90% des plaintes émanent d'une seule personne et se rapportent à des publicités dont le format est inférieur à un A4.

La publicité pour motos est plus sévère mais la loi reste inapplicable pour l'instant

Tout comme la publicité pour voitures, la publicité pour motos figure dans la ligne de mire depuis quelques mois. Une proposition de loi a également été déposée à la Chambre afin d'imposer les mentions relatives à la consommation et aux émissions de CO₂. FEBIAC n'est bien entendu pas hostile à une information objective des consommateurs, mais pour l'heure, le problème est que l'on ne dispose tout simplement pas des chiffres de consommation et d'émissions de CO₂ ou que les chiffres existants ne sont pas standardisés pour toutes les motos. Cette situation est due à l'absence de procédure standard européenne en ce qui concerne le déroulement des essais, une absence qui empêche la collecte de données uniformisées relatives à la consommation et aux émissions de CO₂. L'Europe projette de mesurer et mentionner les données de consommation et de CO₂ sur le certificat de conformité à partir de 2013.

À partir de ce moment seulement, les importateurs et distributeurs de motos auront une idée précise de ces données, pour toutes les motos commercialisées sur le marché européen.

Et à ce moment seulement, le consommateur pourra se livrer à des comparaisons objectives.

Les députés connaissaient la situation et en ont tenu compte dans la proposition de loi votée. En vertu de cette dernière, les chiffres relatifs à la consommation et aux émissions de CO₂ ne devront figurer sur les publicités que si une méthode de mesure objective a été adoptée et ce, à compter du 1er janvier 2013 au plus tard.

Au niveau européen, divers signes indiquent cependant que l'introduction d'une procédure d'essais européenne ne sera sans doute pas effective d'ici à 2013. FEBIAC continue dès lors à suivre l'évolution de ce dossier car s'il doit respecter les nouvelles règles en matière de publicité, le secteur doit aussi disposer des données correctes en temps utile. ▀

Philip Naert
Conseiller Governmental Affairs



L'Europe projette de mesurer et mentionner les données de consommation et de CO₂ sur le certificat de conformité à partir de 2013.

Environnement

Clean Vehicle plan pour Bruxelles

En marge du Salon des utilitaires légers et véhicules de loisirs organisé en janvier dernier, le secrétaire d'État à la Mobilité s'est déclaré déterminé à faire grand cas d'un plan directeur pour la voiture électrique. FEBIAC soutient cette initiative, indispensable dans le cadre d'un plan de mobilité résolument tourné vers l'avenir.

À la lecture des plans d'action de la Région de Bruxelles-Capitale, le constat s'impose d'emblée : les modes de transport électriques font l'objet de discussions fragmentaires et la politique en matière de mobilité se concentre exclusivement sur le transport collectif ou partagé, les deux-roues et les piétons. Il n'est en revanche pratiquement pas question du transport individuel motorisé.

Ce constat est à la fois interpellant et décevant, à plus forte raison si l'on s'intéresse à ce qui se passe au-delà de nos frontières : force est d'admettre que d'autres capitales nourrissent, depuis quelques années, de réelles ambitions pour les véhicules électriques. Cette démarche tombe d'ailleurs sous le sens, puisque les avantages des véhicules électriques sont les plus perceptibles dans les centres urbains. Les véhicules électriques peuvent en outre jouer un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs air-climat et stimuler par la même occasion l'économie bruxelloise.

Les moyens de transport électriques ne sont toutefois pas l'unique option envisageable pour atteindre ces objectifs. Les véhicules au gaz naturel comprimé (GNC) conviennent eux aussi particulièrement bien à un environnement urbain.

Ils se prêtent également mieux au transport de marchandises plus lourdes et au transport collectif de personnes que les véhicules électriques, dont les batteries sont encore beaucoup trop encombrantes, chères et lourdes. Vous trouverez plus de détails sur le GNC dans ce Febiac Info.



Les avantages des véhicules électriques sont plus perceptibles dans les centres urbains.

Febiac insiste dès lors pour que le champ d'application ne se limite pas aux véhicules électriques, mais pour qu'un véritable "Clean Vehicle Plan" soit défini pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Nous voulons également contribuer à ce projet en formulant quelques objectifs chiffrés et propositions stratégiques dont la Région de Bruxelles-Capitale peut tenir compte au moment d'élaborer ce plan d'action spécifique.

La Région de Bruxelles-Capitale devrait viser un parc de 5 000 véhicules électriques d'ici à 2015, soit 5 % des véhicules immatriculés chaque année dans la Région. Il s'agit d'un objectif ambitieux mais réalisable dans le contexte d'une grande ville comme Bruxelles.

Une série de mesures sont toutefois indispensables pour atteindre cet objectif. Les efforts doivent également porter sur la promotion des véhicules au gaz naturel. Nos propositions figurent dans le "Clean Vehicle Plan" en 10 points défini pour la Région de Bruxelles-Capitale.



Il n'est pratiquement pas question du transport individuel motorisé dans les plans d'action.

La Région de Bruxelles-Capitale devrait viser un parc de 5.000 véhicules électriques d'ici à 2015, soit 5% des véhicules immatriculés chaque année dans la Région.

La Région de Bruxelles-Capitale ambitionne d'atteindre 5 000 véhicules électriques immatriculés d'ici à 2015.

Dix actions ont été définies à cet effet :

1. Installation de 4 000 bornes de recharge (publiques) d'ici à 2015 ;
2. Introduction d'une "écoprime" à l'achat d'un véhicule rejetant peu de CO₂ ;
3. Ouverture des bandes de circulation réservées aux bus et aux taxis aux véhicules électriques ;
4. Parking gratuit ou à prix réduit pour les véhicules électriques, dans des emplacements publics réservés dotés d'une borne de recharge ;
5. Au moins 10 % de véhicules électriques dans le parc de la Région de Bruxelles-Capitale et des institutions communales d'ici à 2015 ;
6. 5 % de taxis électriques d'ici à 2015 et 10 % de véhicules électriques destinés au partage de voitures ;
7. Introduction d'horaires de livraison plus étendus pour les camionnettes électriques ;
8. En collaboration avec la STIB, mise sur pied d'un projet pilote de bus urbains électriques ;
9. Création d'un point de contact Véhicules électriques et d'une fonction de coordinateur VE ;
10. Mise en place du cadre adéquat pour assurer le déploiement rapide d'un réseau de stations publiques de distribution de gaz naturel. ▶

*Philip Naert
Conseiller Governmental Affairs*



Installation de 4.000 bornes de recharge (publiques) d'ici à 2015.

Environnement

Voitures de société et environnement : une mauvaise réputation injustifiée

De manière récurrente, des informations partielles ou même inexactes concernant les voitures de société circulent. Ainsi, les voitures de société seraient plus néfastes pour l'environnement que les voitures privées (immatriculées au nom d'un particulier) ce qui apporterait de l'eau au moulin de ceux qui voudraient mettre fin au régime fiscal des voitures de société. FEBIAC s'est, dès lors, livrée à un petit exercice visant à mesurer l'effet d'un remplacement des voitures de société par des voitures privées.

Précisons tout d'abord ce que l'on entend par "voitures de société" : dans le cas qui nous occupe, les voitures dites de société sont celles qui génèrent un avantage de toute nature dans le chef de leur bénéficiaire. Celles que l'on peut appeler communément voitures "salaire". En effet, celles-ci sont attribuées afin de pallier au désavantage que représente la taxation excessive du travail dans notre pays. Nous ne reviendrons pas sur les raisons historiques de ce régime, mais son abolition ne pourrait intervenir que dans un contexte fiscal global neutre pour le bénéficiaire et son employeur.

Lorsque l'on considère cette définition, le nombre de voitures à prendre en considération est de l'ordre de 300.000 c'est en effet le chiffres des voitures enregistrées auprès de l'ONSS pour lesquelles une cotisation de solidarité est due.

Ces 300.000 voitures sont en majorité des voitures diesel (95%), dont 70% répondent à la norme Euro 4 et 30% à la norme Euro 5, norme qui n'est obligatoire, soit dit en passant, que depuis le 1er janvier de cette année. L'on peut donc déjà observer que ces voitures répondent, de par leur jeune âge, aux normes environnementales les plus sévères.

Il en est autrement pour le parc de voitures particulières : celles-ci sont réparties de la manière suivante suivant les normes Euro :

- Euro 0 et Euro 1 (voitures de plus de 15 ans) : 4,5%
- Euro 2 et Euro 3 (voitures âgées de 5 à 15 ans) : 43,3%
- Euro 4 : 45,8%
- Euro 5 : 5,3%.

L'on constate ainsi que près de 50% des voitures particulières ont plus de 5 ans.

Il va sans dire que les valeurs limites d'émissions entre une voiture Euro 2 et une Euro 5 sont extrêmement différentes. Pour les voitures diesel, les oxydes d'azote (NO_x) d'une Euro 2 étaient de 0,630mg/km contre 0,180mg/km pour une Euro 5. Pour les particules fines (PM), de 0,08mg/km pour une Euro 2 à 0,005mg/km pour une Euro 5.

Cela étant dit, nous avons effectué le calcul avec pour hypothèse que la totalité des voitures de société seraient remplacées par des voitures particulières suivant la même répartition que celle existant actuellement. La deuxième hypothèse tient compte du fait que seules 75% des voitures de société seraient remplacées par des voitures particulières, hypothèse retenue par les intentions exprimées par les utilisateurs de voitures de société dans l'enquête PROMOCO.

Les résultats obtenus sont les suivants :

	Δ NO _x	Δ PM
Différences d'émissions si 100% des voitures de société remplacées par des voitures particulières	+44%	+86%
Différences d'émissions si 75% des voitures de société remplacées par des voitures particulières	+8%	+40%

L'on constate ainsi que dans les deux cas de figure, les émissions d'oxydes d'azote et de particules seraient supérieures.

L'environnement pâtirait donc, sans conteste, de la suppression du régime fiscal des voitures de société !



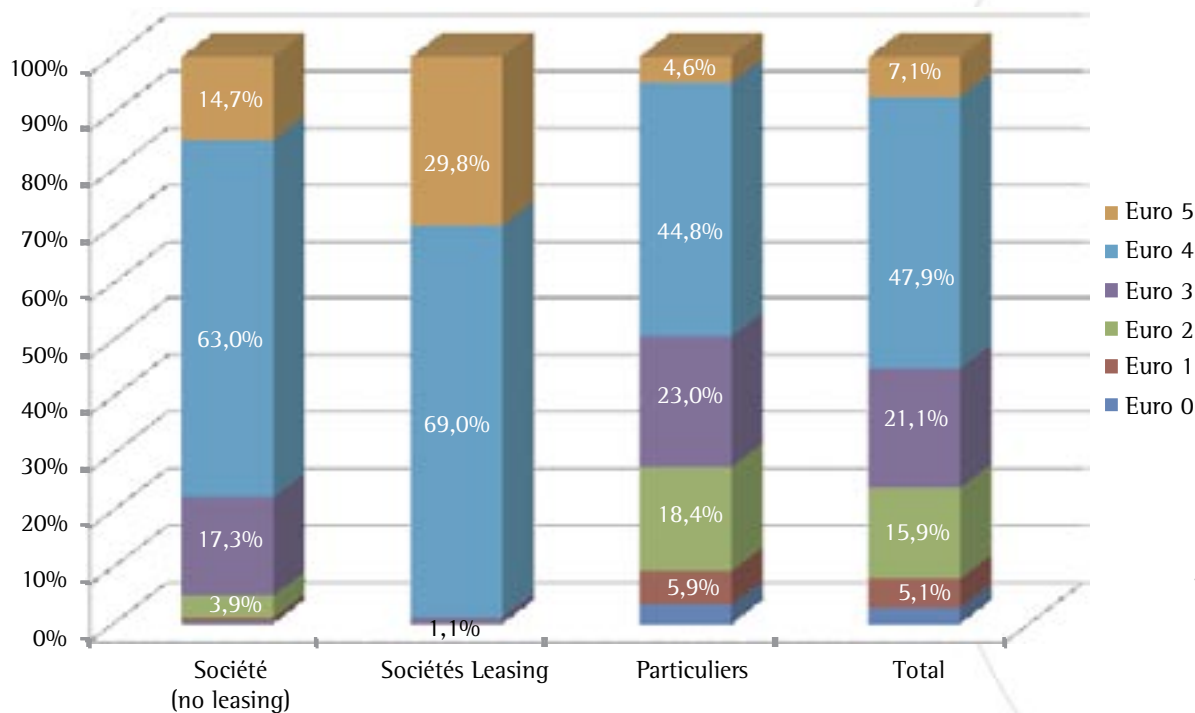
Les voitures de société répondent, par leur jeune âge, aux normes environnementales les plus sévères.

Le nombre de voitures à prendre en considération est de l'ordre de 300.000.

Environnement

► Parc par type de propriétaire et norme Euro

Situation fin 2010



Environnement

Nadine Atanassoff
 Conseiller Etudes économiques,
 Voitures et Véhicules utilitaires

L'éclairage LED sur les véhicules : plus beau, plus sûr et plus écologique

On ne soulignera jamais assez l'importance que revêtent les feux avant des voitures, des camions et des autobus pour tous les usagers de la route. Depuis de nombreuses années, tous ces véhicules sont équipés de blocs optiques avant ronds ou rectangulaires, de facture classique. Mais de nouvelles perspectives s'ouvrent désormais avec l'arrivée des diodes électroluminescentes ou LED (Light Emitting Diodes) pour équiper les phares antérieurs.

Les LED ont trouvé leurs premières applications comme (troisième) feu stop ainsi que pour équiper les clignotants; depuis peu, on les voit de plus en plus souvent servir comme feux de jour et à l'avenir, elles seront toujours plus nombreuses à assurer l'éclairage intégral des véhicules.

Les voitures les plus onéreuses montrent la voie à suivre en s'équipant de feux LED tant à l'avant qu'à l'arrière. Mais aujourd'hui déjà, 80% des automobiles neuves vendues sont équipées d'un feu stop LED central. Sur 15% des nouvelles voitures, tous les feux stop sont même remplacés par la technologie LED et l'on s'attend à ce que les ampoules à incandescence classiques disparaissent totalement d'ici 5 à 10 ans, que ce soit pour l'éclairage de l'habitacle ou pour les blocs optiques extérieurs.

À l'avant des véhicules, la technologie LED ne s'est pour l'instant pas encore vraiment imposée : seuls 0,5% des nouvelles voitures commercialisées en Belgique en sont équipées. Ce chiffre très faible est surtout imputable à la nécessité de disposer simultanément d'une intensité lumineuse élevée, d'un faisceau de lumière précis et d'une répartition équilibrée de l'éclairage entre les feux antérieurs vis-à-vis du trafic arrivant en sens inverse.



Les voitures les plus onéreuses montrent la voie à suivre en s'équipant de feux LED tant à l'avant qu'à l'arrière.

Les solutions permettant de combiner ces trois exigences existent déjà mais sont encore fort coûteuses. Il n'en demeure pas moins que la technologie représente une percée significative en matière de sécurité et d'environnement.

Protection des piétons

La réglementation européenne relative à la protection des usagers faibles a entraîné la mise au point de faces antérieures mieux configurées. Plus volumineux, les pare-chocs absorbent en effet l'énergie en cas de collision éventuelle, du moins si aucun obstacle mécanique ou structurel ne vient s'interposer. À cet égard, la technologie LED apporte une contribution remarquable à la sécurité car elle rend désormais superflus les réflecteurs et les structures d'alignement rigides des blocs optiques. L'éclairage LED peut ainsi contribuer significativement à la concrétisation de ce qu'il est convenu d'appeler le "soft nose", c'est-à-dire une face avant résiliente.

Nouvelles fonctions

L'éclairage LED est généralement constitué d'une multitude de sources lumineuses disposées en groupe : au lieu d'une seule source équipée d'un réflecteur, plus de 100 LED distinctes sont dispersées sur l'avant du véhicule. Diverses fonctions comme les indicateurs de direction, les feux de jour, les feux antibrouillard et les feux de position sont constituées d'un ensemble d'éléments LED discrets. Autrement dit, chaque élément LED peut être commandé individuellement en fonction des besoins ou de la fonction activée. Le cadre légal autorise une liberté relativement grande pour y incorporer en souplesse de nouvelles fonctions.

Interaction avec les capteurs

Une source lumineuse fractionnée, composée de 100 à 200 éléments lumineux, peut être commandée de la même manière qu'un écran d'affichage et autorise la création de motifs lumineux très différents. Par ailleurs, l'intensité lumineuse peut être modulée à la manière de celle d'un écran de télévision. Les véhicules les plus avancés qui existent actuellement sur le marché disposent d'un système d'éclairage connecté au bus de données central. Les systèmes lumineux dits "adaptatifs" utilisent cette connexion pour "illuminer" littéralement les piétons grâce à un dispositif de détection par capteurs infrarouges.

La visibilité optimale que le système garantit au con-

On s'attend à ce que les ampoules à incandescence classiques disparaissent totalement d'ici 5 à 10 ans.

ducteur sans pour autant éblouir les usagers venant en sens inverse, conjuguée à l'assistance des caméras infrarouges, apporte une contribution essentielle à la sécurité routière. Le prix de revient encore élevé de cette technologie sera revu à la baisse à mesure qu'elle sera utilisée à plus grande échelle.

Consommation énergétique et CO₂

Les nouvelles techniques d'éclairage apportent également leur contribution à la réduction de la consommation énergétique et des rejets de CO₂ des voitures diesel ou à essence classiques. Mais c'est surtout sur les modèles électriques et hybrides que ces technologies représentent un avantage supplémentaire, car

une fraction plus importante de l'électricité produite peut être mobilisée pour la chaîne cinématique. Les ampoules halogènes requièrent en effet une puissance de 55 watts tandis que les sources LED se satisfont d'un quart. A première vue, cela ne semble pas représenter beaucoup dans la consommation énergétique totale de la voiture, mais les petits ruisseaux font les grandes rivières et permettent en substance de réduire la consommation d'énergie et la production de CO₂ de l'ensemble du parc automobile. Par ailleurs, étant donné la capacité énergétique encore relativement limitée des batteries, les LED représentent un développement non dénué d'intérêt.

Conclusion

Grâce à la technologie LED, l'obligation européenne de rouler avec des feux de jour allumés en permanence a vu son application considérablement accélérée. Depuis février 2011, toutes les nouvelles voitures particulières homologuées doivent être équipées de feux de jour; un an plus tard, cette obligation s'imposera également pour toutes les nouvelles immatriculations. Etant donné que cet éclairage complémentaire est en majeure partie utilisé durant la journée, la préférence est donnée à un type d'éclairage peu gourmand en énergie. La technologie LED souligne ainsi toute l'importance qu'elle revêt dans le cadre de la réduction des rejets de CO₂ mais aussi de la sécurité routière. D'autant qu'une fois n'est pas coutume, cette technologie n'est pas désagréable à regarder : les délicats effets "mascara" ou en sourcil que l'éclairage LED permet ont en effet tout pour attirer les regards... ▶

Steven Soens
Conseiller Automotive Suppliers et
Comité Technique

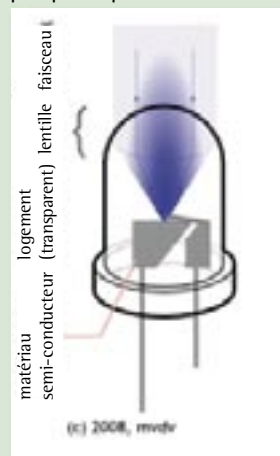
Comment fonctionnent les LED ?

Une LED est une diode électroluminescente (Light Emitting Diode) qui se compose de deux éléments en matériau semi-conducteur (silicium) qui produisent de la lumière quand un courant les traverse. Une masse considérable de photons lumineux est émise même si le courant de production est relativement faible. Les LED sont donc peu gourmandes en énergie; de plus, elles sont tellement petites que l'on parle d'une source lumineuse ponctuelle. La lumière diffusée est en fait concentrée ou focalisée par une lentille qui fait partie de la LED elle-même : il n'est donc plus nécessaire de disposer de réflecteurs et d'armatures.

Longévité et stabilité

D'un point de vue mécanique, la LED est très robuste et supporte nettement mieux les chocs et les vibrations que les sources lumineuses dotées d'un filament incandescent. Leur longévité s'en

trouve donc considérablement allongée et atteint aisément 20.000 heures de fonctionnement. Pour certaines applications critiques, leur intensité semble toutefois s'atténuer quelque peu après 10.000 heures. Pour l'instant, les efforts des fabricants se concentrent principalement sur l'accroissement du rendement lumineux et l'amélioration de l'évacuation de la chaleur.



Environnement

Le CNG, une alternative à ne pas négliger

C'est le 17 février dernier qu'a été inaugurée à Halle la première station CNG "grand public" du pays. Une étape importante dans la popularisation d'un carburant qui, en dépit de ses différents avantages, reste encore trop méconnu du consommateur. Une séance de rattrapage s'impose...

A l'heure où les prix des produits pétroliers atteignent des sommets sans cesse repoussés, à une époque où les usagers témoignent d'un intérêt croissant pour les automobiles équipées de modes de propulsions alternatifs, le Groupe Colruyt crée l'événement en inaugurant sur notre territoire, au travers de sa filiale DATS24, la première station CNG destinée au grand public. Au même titre que bon nombre d'autres technologies dites "vertes", le CNG (pour Compressed Natural Gaz, soit Gaz Naturel Compressé) est une piste privilégiée par différents constructeurs, principalement européens, en vue du développement d'automobiles respectueuses de l'environnement. Car si la Belgique n'en n'est qu'à ses premiers pas en la matière, le CNG a déjà conquis bon nombre d'utilisateurs sur notre continent, principalement en Italie et en Allemagne, soit au sein des deux pays qui disposent des réseaux de ravitaillement en la matière les plus développés du continent.

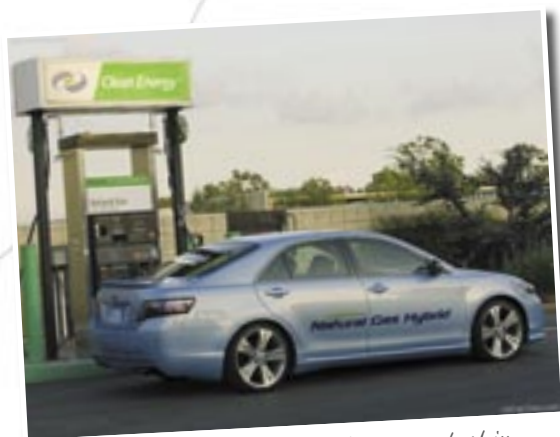
Il convient bien entendu de différencier le CNG du LPG (Liquified Petroleum Gas), qui est un mélange de butane et de propane stocké dans les réservoirs sous forme liquide.



Le gaz est stocké dans des bombonnes cylindriques qui sont intégrées dans le plancher des voitures.

"Le CNG est l'énergie fossile la plus propre du moment, commente Raf Flebus, directeur du département DATS24. Il s'agit d'une alternative réaliste et respectueuse de l'environnement par rapport au diesel, à l'essence et au LPG. En comparaison avec son équivalent diesel, une voiture CNG rejette 95% de particules fines en moins, ses émissions de CO₂ lui sont inférieures de 27% tandis que le prix à la pompe est 20 à 30% meilleur marché."

Autres points forts de la technologie CNG : la combustion du gaz qui entraîne moins de résidus responsables de l'usure prématurée des moteurs que l'essence et le diesel, mais également la possibilité d'effectuer le plein aussi rapidement qu'avec les carburants classiques (au contraire des voitures électriques) et l'autorisation pour les véhicules CNG de stationner dans les parkings souterrains, puisqu'à la différence du LPG, le CNG est plus léger que l'air et qu'il s'échappe dans l'atmosphère en cas de fuite. Faut-il dès lors conclure que le CNG constitue la solution absolue ? Non, bien entendu, puisqu'il présente des désavantages propres à chaque technologie. A commencer par la densité énergétique du gaz naturel qui est inférieure à celle de l'essence et du diesel. En comparaison, 1 litre de diesel porte environ 10 kWh d'énergie chimique là où du CNG n'apporte que 2,0 kWh par litre.



Le plein de CNG s'effectue aussi rapidement que le plein de diesel ou d'essence.

Qu'est-ce que le CNG ?

Comme son nom l'indique, le CNG n'est rien d'autre que du gaz naturel compressé qui est obtenu en comprimant du gaz naturel à une pression de 200 bars. Ce gaz est ensuite stocké dans des bombonnes cylindriques qui sont intégrées dans le plancher des voitures.

Le CNG a déjà conquis bon nombre d'utilisateurs en Italie et en Allemagne.

Un autre désavantage du gaz naturel compressé réside dans le surcoût lié à l'acquisition d'un véhicule CNG. Une hausse de tarif inhérente à l'adoption d'un réservoir spécifique conjuguée au développement d'une structure du véhicule renforcée. La diffusion à plus grande échelle de véhicules au gaz naturel ne pourra que faire baisser ce surcoût qui, à titre d'exemple, s'élève aux environs de 3.600 € dans le cas d'une Mercedes-Benz Classe E200 NGT en regard avec une E200 essence équivalente. Enfin, le troisième point faible du CNG se situe, actuellement, dans le manque de possibilités de recharges sur notre territoire.

Combien en Belgique ?

Fin 2010, on recensait en Belgique 81 véhicules propulsés au gaz naturel. Un chiffre anecdotique en regard des 5.279.110 voitures qui composaient alors le parc automobile national mais qui ne peut que s'étendre dans les mois et les années à venir, notamment au travers de la mise en place d'un véritable réseau de stations CNG. A l'échelle mondiale, on recense plus de 10 millions de véhicules fonctionnant au CNG, dont plus de 1,7 million rien qu'en Argentine. En Europe de l'Ouest, on estime le nombre de véhicules roulant au CNG autour des 1.600.000 unités, dont près de 580.000 uniquement en Italie. Allemagne, Norvège, Suède et France possèdent également un parc significatif tandis que l'Ukraine et la Russie connaissent un développement spectaculaire. En Belgique, Volkswagen, Fiat, Mercedes-Benz, Opel, Ford et Iveco sont autant de constructeurs qui commercialisent d'ores et déjà une gamme de voitures et/ou de camionnettes équipées de série au gaz naturel. Petit à petit, l'échiquier se met en place.

Quel avenir pour le CNG ?

"Bien que le CNG soit à l'heure actuelle le carburant le plus propre, le plus efficace point de vue énergétique et le moins cher, il ne constitue qu'une étape intermédiaire vers le biogaz avec lequel toutes les voitures CNG peuvent aussi rouler, poursuit Raf Flebus. Nous souhaitons proposer du biogaz dans les stations DATS 24 d'ici 2015. Il proviendra en partie de la décomposition de déchets organiques. Son impact sur l'environnement sera dès lors quasi négligeable."

Vous l'aurez compris, la révolution technologique est plus que jamais en marche. La diversification de notre demande en matière de sources d'énergie ne peut qu'être positive dans l'optique d'une réduction de notre dépendance envers les pays producteurs de pétrole. A cet effet, FEBIAC se réjouit de la mise en place d'un réseau de stations CNG sur le sol belge, tout en restant convaincu que cette technologie est l'un des éléments indispensables qui compose l'éventail de carburants et de systèmes de propulsions que le secteur automobile développe pour élaborer des autos plus économes et plus propres. A terme, une mobilité durable n'existera qu'au travers d'une diversification des modes de propulsions et des carburants qui, chacun, rempliront des besoins de mobilité spécifiques. ▶

Christophe Dubon
Conseiller PR et image



En Belgique, Volkswagen, Fiat, Mercedes-Benz, Opel, Ford et Iveco sont autant de constructeurs qui commercialisent d'ores et déjà une gamme de voitures et/ou de camionnettes équipées de série au gaz naturel.

A l'échelle mondiale, on recense plus de 10 millions de véhicules fonctionnant au CNG.



European Motorshow Brussels : 2012, c'est déjà demain !

Organisé à Brussels Expo du 15 au 23 janvier, le 89e salon des Utilitaires légers, Véhicules de loisirs et Motos s'est conclu sur un bilan extrêmement positif, couronné par la réalisation d'un nouveau record de fréquentation pour les Salons des années impaires. Débriefing de la manifestation et premières ébauches de ce que sera l'édition 2012 avec Pierre Hermant, Directeur Général du Salon.

Après avoir bouclé l'année 2010 en enregistrant un nouveau record d'immatriculations de voitures particulières, FEBIAC a entamé 2011 sur le même tempo, notre département Salon réussissant un véritable tour de force en attirant la bagatelle de 379.667 visiteurs dans les allées du Salon 2011. Une nouvelle référence en matière d'affluence pour ce que d'aucuns appellent communément le "petit salon".

"Il ne faut pas s'en cacher, nous avons vécu un très bon salon, sourit Pierre Hermant. Le bilan est extrêmement positif et divers éléments permettent d'expliquer ce résultat. Ainsi, nous estimons que la croissance enregistrée est notamment le résultat de différentes innovations qui ont été introduites cette année. Je pense notamment à la création de l'espace Dream Cars for Wishes, à la mise en place de la zone "famille" du Palais 2 ou encore au regroupement des carrossiers dans un seul et même espace. En 2011, les indépendants ont été particulièrement gâtés, sans parler de notre super offre destinée aux familles. Dès les premiers préparatifs du Salon 2011, il nous tenait à cœur de remettre la famille au centre de nos préoccupations."

Les chiffres d'immatriculations records constatés en 2010 tendaient déjà à le démontrer, le Belge reste attaché à sa voiture autant qu'aux questions de mobilité. Des indices qui pouvaient permettre de prévoir les résultats du Salon 2011, mais sans doute pas dans de telles proportions...

"Nous avons établi un modèle en prenant certains risques, poursuit le Directeur Général du Salon. En tenant compte de nos innovations du Palais 2 et du Dream Cars, nous avons pour ambition de réussir une augmentation de fréquentation située entre 8 et 10%. Parvenir à une hausse de plus de 15% était par contre clairement inattendu, surtout à l'heure où l'on constate que certains autres salons doivent se battre pour assurer leur survie. Durant le salon, nous avons également travaillé sur toute une série de variables, notamment au niveau de l'accueil des visiteurs dans Hall Astrid. Avec notre slogan, "Drive your dream",

notre idée était de garantir le retour du glamour, ce fut le cas avec l'espace Dream Cars, mais aussi de permettre à chaque automobiliste, chaque motard, chaque usager de la route de vivre et de rencontrer son rêve."



Unaniment plébiscité par la presse, largement salué par le public, le Salon cuvée 2011 laisse également un souvenir agréable aux exposants, qui profitent largement de la réussite de la manifestation.

"L'influence du Salon sur les chiffres de ventes est réel, assure Pierre Hermant. Fin mars, nous constatons que les immatriculations de voitures sont en hausse de près de 6% par rapports aux chiffres de l'année record de 2010. Idem pour les deux-roues, qui trônent à +12% ainsi que pour les tracteurs routiers, qui pointent à +96% ! Oui, c'est évident, le Salon est bel et bien un événement marketing incontournable du paysage commercial belge, un événement dont la réussite influence directement les chiffres des importateurs pour l'année en cours. Quand on constate que pour cette année impaire, nous sommes au niveau des chiffres de ventes des années paires, nous ne pouvons que nous réjouir."

Loin de se reposer sur ses lauriers, l'équipe du Salon est déjà plongée dans la préparation de l'édition 2012. Un millésime qui connaîtra quelques évolutions tout en marquant un retour à une certaine tradition. Ainsi, la journée de presse sera organisée le mardi 10 janvier et sera, comme c'était déjà le cas par le passé, dissociée de la journée réservée aux professionnels et autres VIP, qui sera quant à elle organisée le mercredi 11.

2012 marquera également le retour d'une soirée de gala en bonne et due forme. Le grand public aura pour sa part la liberté d'accéder au Salon entre le 12 et le 22 janvier, tandis que trois nocturnes sont d'ores et déjà programmées les vendredi 13, lundi 16 et vendredi 20. Autre nouveauté : les horaires d'ouvertures seront désormais aménagés avec une fermeture ramenée de 20h à 19h et ce, sur demande expresse des exposants.

Jamais à court d'idée, Pierre Hermant et son équipe peuvent également déjà lever le voile sur quelques-uns des thèmes qui animeront ce 90e European Motorshow Brussels :

"Un espace sera réservé aux accessoires à valeur ajoutée, à savoir les systèmes de trafic management, les équipements pneumatiques et jantes ainsi que les sociétés actives dans les installations audio. Nous comptons également mettre à l'honneur les clubs automobiles ainsi que le sport automobile. Les réservations d'espaces battent déjà leur plein et vu la tendance constatée, nous pouvons sans conteste annoncer que 2012 verra Bruxelles accueillir un grand salon, avec un retour aux espaces d'avant." ▸

Christophe Dubon
Conseiller PR et image

Le Salon 2011 en quelques chiffres

Fréquentation :

- 379.667 visiteurs (+14,7 % par rapport à 2009)
- Truck & Transport : 32.878 (+1,1%)
- VUL, Moto : 345.438 (+15,8%)
- Dream Cars for Wishes : 16.608 dont 1.351 à la soirée VIP
- e-tickets : 15.548 (+54,14 %)

Premières Auto :

- Mondiales : 2
- Européennes : 5
- Belges : 59
- Concept Cars & Prototypes : 22

Premières Moto :

- Européenne : 1
- Belges : 46
- Concept vehicles & Prototypes : 3

Piste 4x4 :

- 30 véhicules /13 constructeurs : un record !

Palais 2 :

- 11 stands animations
- Crèche: plus de 250 enfants sur les 5 jours d'ouverture
- +20 % des ventes de tickets enfants
- Piste électrique: 17 véhicules participants – 1.619 essais



2011



Salon

European Motorshow Brussels 2012 : Bon à savoir...

Les Dates :

- Journée de la presse : mardi 10 janvier
- Soirée de Gala : mardi 10 janvier
- Journée des professionnels et des VIP : mercredi 11 janvier
- Ouverture au public du jeudi 12 au dimanche 22 janvier

Horaires :

- Fermeture à 19h00 au lieu de 20h00
- Nocturnes le vendredi 13, le lundi 16 et le vendredi 20 janvier

Espaces réservés :

- Accessoiristes à valeur ajoutée
- Médias importants
- Clubs automobiles (Touring, VAB, RACB,...)
- Crèche
- Animations & sport auto

Soirée de Gala :

- Bars (Champagne, Eau, Smoothies)
- Limite fixée entre 15.000 et 20.000 invités
- Smoking obligatoire



2012

Salon