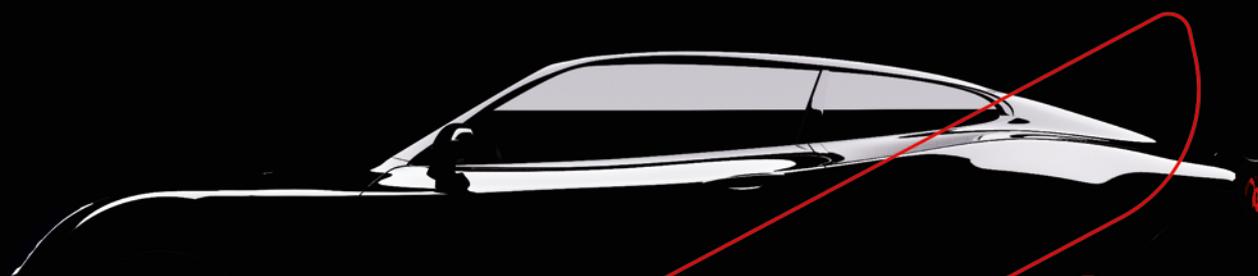


À L'OCCASION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 17 JUIN 2020

# RAPPORT ANNUEL 2019



**FEBIAC**



**FÉDÉRATION BELGE ET LUXEMBOURGEOISE  
DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE**

---

Cher lecteur,

Votre fédération de l'automobile et du deux-roues motorisé pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg a vécu un exercice 2019-2020 aussi intense que contrasté. A la satisfaction d'un exercice 2019 très globalement positif sur le plan des immatriculations de véhicules neufs en Belgique comme au Luxembourg – tous segments confondus – suivi d'un Brussels Motor Show 2020 hautement qualitatif assorti d'un succès de foule renforcé, a succédé une période trouble imposée par un virus jusqu'alors méconnu.

Au plus fort de ce moment inédit, et en étroite collaboration avec ses fédérations-sœur TRAXIO et Renta en Belgique, et avec ses fédérations-sœur Fedamo et Mobiz au Grand-Duché de Luxembourg, les équipes de FEBIAC n'ont ménagé aucun effort pour accompagner nos membres et garantir une reprise la plus prompte possible de leurs activités dans le plus strict respect des prescriptions sanitaires. L'addition laissée par cette crise sanitaire sera lourde. Notre secteur appelle aujourd'hui avec force le monde politique à un poser un acte de soutien fort et sans équivoque.

Plus de douze mois après les élections, la Belgique se cherche toujours un gouvernement fédéral. Cette crise aura peut-être ceci de positif qu'elle a consolidé la grande lassitude des citoyens par rapport à l'immobilisme politique, renforçant la demande maintes fois exprimée d'une gestion publique plus efficace. A ce titre, nous nous réjouissons d'apprendre la reprise des négociations dans le but d'aboutir à la formation d'un nouvel exécutif fédéral de plein exercice. Cet exécutif, lorsqu'il sera formé, ne fera pas l'économie d'une ouverture sur les nécessaires réformes institutionnelles en faveur de Communautés et de Régions plus efficaces mais aussi d'un Etat fédéral renoué.

J'ai, dans ce contexte, l'absolue conviction que le rôle sociétal des fédérations s'en trouvera renforcé. Elles devront accompagner la relance économique, se montrer à la fois exigeantes et généreuses envers les pouvoirs publics, offrir des repères à la Flandre et à la Wallonie dans la nécessaire réorientation budgétaire de leurs politiques dans un contexte corseté, favoriser les initiatives dans le domaine des différentes transitions mais aussi se faire entendre à Bruxelles afin que l'horizon politique ne se limite plus à celui d'une illusoire campagne en ville.

Autant d'actions que nos équipes mènent déjà quotidiennement au service de nos membres, bien entendu, mais aussi plus largement en faveur d'une mobilité inclusive qui n'oppose pas les usagers mais qui entend au contraire proposer des solutions combinables tout en respectant le libre-choix de chacun d'opter pour le moyen de transport qui correspond à ses besoins.

Engagés comme nous le sommes sur une feuille de route ambitieuse vers les véhicules décarbonés et les mobilités de demain, aucune incertitude sur le rythme de reprise de l'activité à court et moyen terme n'aura raison de notre enthousiasme à faire émerger ces solutions de croissance tout en accompagnant les nécessaires transformations de notre filière.

Ce rapport annuel traduit l'anticipation dont notre fédération fait preuve afin que, dans un contexte où les opportunités économiques se font plus rares, nos entreprises-membres demeurent compétitives tant en Belgique qu'au Grand-Duché de Luxembourg face aux évolutions technologiques, réglementaires et sociétales.

Tout au long de ces pages, vous découvrirez une part essentielle de l'activité que nos équipes ont menée dans les 12 derniers mois. Je vous souhaite une excellente lecture et vous remercie, chers membres et relations, de votre soutien et de votre confiance.

**Philippe Dehennin**

*Président*



## TABLE DES MATIÈRES

# TABLE DES MATIÈRES

3	<b>Edito</b>
5	<b>Conseil d'Administration</b>
6	<b>Qui est FEBIAC ?</b>
7	<b>Marché &amp; Parc Automobile</b>
12	<b>Marché &amp; Parc Deux-Roues Motorisés</b>
16	<b>Marché &amp; Parc Véhicules Utilitaires Lourds</b>
18	<b>Marché &amp; Parc Véhicules Utilitaires Légers</b>
20	<b>Fiscalité</b>
24	<b>Mobilité &amp; Logistique</b>
28	<b>Environnement &amp; Energie</b>
31	<b>Sécurité Routière &amp; Technologie</b>
34	<b>Dossiers Techniques</b>
36	<b>FEBIAC Luxembourg</b>
38	<b>Public Affairs</b>
40	<b>#WeAreMobility</b>
42	<b>98th Brussels Motor Show</b>
45	<b>Communication &amp; Social Media</b>
46	<b>FEBIAC Academy</b>
48	<b>Data Services</b>
50	<b>Digital 360</b>
51	<b>Data Digest</b>

## CONSEIL D'ADMINISTRATION FEBIAC

- **Monsieur Philippe DEHENNIN \*\***  
*Président FEBIAC ASBL*
- **Monsieur Denis GORTEMAN**  
*Vice-président \*\**  
*CEO D'Ieteren Auto*  
*D'Ieteren SA*
- **Monsieur Jean-Paul RENAUX \*\***  
*Vice-président*  
*Président Comité Salon*
- **Monsieur Peter BERTIN \*\***  
*Trésorier \*\**  
*Managing Director Ford Motor*  
*Company (Belgium) SA*
- **Monsieur Luc BONTEMPS \*\***  
*Administrateur délégué FEBIAC ASBL*
- **Monsieur Thierry BEFFORT \***  
*COO Losch Import S.à.r.l.*
- **Monsieur Peter BROCK \*\***  
*Managing Director Mercedes-Benz Trucks*
- **Monsieur Wim CALCOEN \***  
*Conversion Manager PSA Groupe*
- **Monsieur Yann CHABERT**  
*CEO Fiat Chrysler Automobiles*  
*Belgium (FCA)*
- **Monsieur Eric CORTOIS \***  
*Educam*
- **Monsieur Andreas CREMER**  
*Secrétaire général Audi Brussels SA*
- **Monsieur François-Xavier DUBOIS \***  
*Secrétaire général Febiac*
- **Monsieur Marc DE BAERDEMAEKER**  
*Managing Director Man Truck & Bus SA*
- **Monsieur Paul de ROOIJ \*\***  
*Président Febelauto ASBL*
- **Monsieur Dirk GEERINCK**  
*Gérant Bike Design BVBA*
- **Monsieur Eddy HAESENDONCK \*\***  
*Président & CEO BMW*  
*Belgium Luxembourg*
- **Monsieur Damien HEYMANS \*\***  
*CEO Alcopa/Alcomotive*
- **Monsieur Peter HIMPE**  
*Managing Director Volvo*  
*Trucks Benelux*
- **Monsieur Philippe JACQUEMYS**  
*Product Manager Volvo*  
*Trucks Belgium*
- **Monsieur Philippe MERTENS**  
*Beherman Invest*
- **Monsieur Erik JONNAERT \***
- **Monsieur Stéphane LEVI \*\***  
*Benelux CEO Peugeot*  
*Belgique Luxembourg*
- **Madame Céline DOMEQ \***  
*Head of EU Office Volvo Cars*
- **Madame Ingrid LOCKLEY \* \*\***  
*LCV Manager Renault Belgique*  
*Luxembourg SA*
- **Monsieur Xavier DE BUCK \***  
*Director B2B Touring Royal Club de*  
*Belgique ASBL*
- **Monsieur Mark OP DE BEECK \*\***  
*Sales & Marketing Manager*  
*D'Ieteren Sport SA*
- **Monsieur Jérôme PANNAUD**  
*General Manager Benelux*  
*Renault Belgique Luxembourg*
- **Monsieur Etienne RIGO \*\***  
*CEO Modalizy*
- **Monsieur Michaël ROOSEN**  
*Managing Director Toyota Belgium*
- Présidents honoraires :  
**Baron Jean-Albert Moorkens**  
**Monsieur Thierry van Kan**

### FEBIAC EXECUTIVE COMMITTEE

<b>Luc BONTEMPS</b>	Administrateur délégué
<b>Pascal CAPPELMANS</b>	Head of Digital 360°
<b>Joeri DE VALCK</b>	Directeur Data Services
<b>François-Xavier DUBOIS</b>	Secrétaire général
<b>Joost KAESEMANS</b>	Directeur Communication
<b>Pierre LALMAND</b>	Directeur général Salon
<b>Michel MARTENS</b>	Directeur Policy Research
<b>Laurent WILLAERT</b>	Directeur Public Affairs

\* Tel que soumis pour approbation à l'Assemblée générale du 17 juin 2020.

\*\* Egalement membre du Comité de direction.

## QUI EST FÉBIAC?

# LA FÉDÉRATION

**FEBIAC ASBL**, la Fédération de l'Automobile et du Cycle, est l'une des plus anciennes fédérations sectorielles de Belgique. Elle représente les constructeurs et les importateurs de moyens de transport sur route, qu'il s'agisse du transport de personnes ou du transport de marchandises (voitures, camions, deux-roues motorisés et vélos).

FEBIAC défend les intérêts du secteur tout en œuvrant proactivement à un climat entrepreneurial durable tant en Belgique qu'au Grand-Duché de Luxembourg. Elle représente l'ensemble de ses membres auprès des différents stakeholders (monde politique, administrations, organisations patronales, médias, ...) impliqués dans le débat social et politique relatif à la sécurité routière, au respect de l'environnement, à la mobilité, à l'économie et à la fiscalité. Elle contribue à la promotion des produits et services de ses membres au moyen d'activités et d'événements axés sur le marché et donne à ses membres des avis sur le plan économique, fiscal, environnemental, technique, juridique et réglementaire.

La Fédération se charge également de rassembler, d'analyser et de diffuser des informations concernant le marché de l'automobile et du deux-roues, ainsi qu'au sujet du parc roulant.

## DÉFENSE ET PROMOTION DU SECTEUR

Important porte-parole des secteurs de l'automobile, des véhicules utilitaires, des deux-roues motorisés et des nouveaux moyens de mobilités, FEBIAC est en charge de la défense et de la promotion de ces secteurs à l'échelon régional, fédéral et international, tant auprès des instances officielles que privées. L'organisation des Brussels Motor Show "Auto, Moto et Mobilité" (les années paires) ainsi que "Auto, Moto, Van et Mobilité" (les années impaires), font partie des services rendus par la Fédération.

FEBIAC tient dès lors le rôle d'une plate-forme de rencontre, de création de réseaux et de formation.

## FEBIAC À L'ÉCHELON INTERNATIONAL

La branche automobile prend ses décisions stratégiques à un échelon international. FEBIAC intervient donc aussi en tant qu'interlocuteur dans différents organes de concertation nationaux et internationaux et est, entre autres, membre de l'OICA (Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles), de l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) et de l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles).

## VOTRE MAISON DE L'AUTOMOBILE DEVIENT W46 EVENT & MEETING CENTER

Hébergeant les bureaux de FEBIAC, la Maison de l'Automobile a été rebaptisée W46 Event & Meeting Center. Celle-ci qui offre un cadre agréable et moderne mais aussi toutes les commodités pour l'organisation d'événements et de meetings. Fort de sa nouvelle dénomination, elle entend développer ses activités bien au-delà du secteur de la mobilité.

Si ses infrastructures sont ouvertes à tous, W46 offre bien entendu des avantages supplémentaires aux membres FEBIAC lorsque ceux-ci souhaitent faire usage de ses espaces de réunion et de réception. Ces salles – une dizaine au total – dont plusieurs peuvent être combinées, se démarquent par leur clarté et leur uniformité qui se prêtent parfaitement à un habillage selon les souhaits et l'identité du client.

Avec plus de 400 événements par an, W46 Event & Meeting Center s'impose comme un lieu de haut niveau. <https://w46-event.be/>





MARCHÉ  
& PARC  
AUTOMOBILE



# LE MARCHÉ AUTOMOBILE EN 2019

**AVEC 550.003 VOITURES NEUVES** immatriculées dans notre pays, le marché de l'automobile a refermé l'exercice 2019 avec un résultat qui l'a placé au deuxième rang des meilleures années, derrière l'exercice 2011 (572.211 unités). Quant au tableau d'ensemble de l'année écoulée, il a été divisé en deux séquences bien distinctes : jusqu'à l'été inclus, une légère baisse des immatriculations de voitures neuves a été constatée mois après mois. A partir de septembre par contre, le marché s'est redressé et les carnets de commandes se sont progressivement étoffés pour finalement atteindre un niveau presque semblable à celui de 2018 (549.632 unités).

## LE MARCHÉ PAR TYPE DE PROPRIÉTAIRE

En 2019, les sociétés ont représenté 55,1% des immatriculations et les particuliers 42,6%, le solde de 2,3% étant à mettre au compte des indépendants. On peut affirmer que ce

sont les sociétés et en particulier les sociétés de leasing avec 29,4% de parts de marché qui tirent le marché des voitures neuves. Les parts de celles-ci ont fortement évolué au cours des 5 dernières années : elles représentaient seulement 46,2% des nouvelles immatriculations en 2014 (dont 23,9% pour les sociétés de leasing), tandis que la part des particuliers dépassait encore la barre des 50% et que celle des indépendants était supérieure à 3%.

L'ensemble des petits segments (citadines, petits breaks/berlines/monospaces/SUV) a vu sa part de marché diminuer légèrement, passant de 42,1% en 2018 à 41% en 2019, et ce au bénéfice des segments moyens et dans une moindre mesure des segments sportifs et récréatifs. La part des grands segments reste quant à elle stable à 15,2% mais en baisse conséquente par rapport à 2016.

## LE MARCHÉ PAR SEGMENT

	2016	2017	2018	2019
<b>PETITS SEGMENTS</b>	40,6%	39,5%	42,1%	41,0%
<b>SEGMENTS MOYENS</b>	34,1%	35,6%	35,4%	35,9%
<b>GRANDS SEGMENTS</b>	19,2%	17,0%	15,2%	15,2%
<b>SEGMENTS SPORTIFS/RÉCRÉATIFS</b>	4,8%	5,9%	5,6%	5,8%
<b>AUTRES/INCONNUS</b>	1,3%	1,9%	1,7%	2,0%

La croissance des segments moyens est quasi exclusivement à mettre sur le compte du subsegment des petits SUV moyens qui est passé de 21,5% à 23,3% de part de marché.

Ce phénomène de « SUVérisation » se retrouve aussi dans les petits segments : durant l'année 2019, une substitution de l'ordre de 1,5% des petites urbaines, petites familiales, et petits breaks par des petits SUVs s'est manifestée. Vu l'engouement pour ce type de carrosserie, l'offre de ce type de véhicules s'est aussi considérablement élargie au cours de ces dernières années. Ainsi, ce dernier segment a franchi la barre des 13% de part de marché fin 2019. On observe cependant une baisse pour les grands SUVs: de 3,2% à 2,8% fin 2019. Au cumul, les petits, moyens et grands SUVs occupaient, fin 2019, 39,3% du marché neuf.

### LE MARCHÉ ET SES MOTORISATIONS

Au-delà de son résultat chiffré, l'exercice 2019 a connu une poursuite de la « dédieselisation » : de 60% en 2015, puis 35,5% fin 2018, la part de marché du diesel en Belgique ne représentait plus que 31,4% en 2019. Un recul de 4,1% qui a profité aux motorisations essence, dont la part de marché est passée de 58,6% fin 2018 à 61,6% sur l'ensemble de l'exercice 2019, mais aussi aux motorisations alternatives qui ont grimpé de 5,9% à 7,1% de parts de marché :

- **3,2% pour les hybrides classiques** contre 2,8% en 2018 ;
- **1,6 % pour les hybrides plug-in** contre 1,7% en 2018, cette motorisation a souffert de l'annonce d'une modification – à son désavantage – de la fiscalité;
- **0,6% pour le gaz naturel** contre 0,7% en 2018, l'offre de modèles étant en baisse et les stations de ravitaillement en CNG se faisant toujours un peu attendre en Région wallonne
- **c'est la motorisation électrique** qui a connu la plus forte progression, passant de 0,7% à 1,6% en 2019 (l'hydrogène étant quasiment inexistant : 8 voitures immatriculées, tout comme en 2018)

Il est extrêmement difficile de se faire une image claire de la tendance des motorisations sur base des premiers mois de 2020. Alors que la livraison des achats réalisés lors du Brussels Motor Show devait permettre d'offrir une première indication à partir du mois de mars, la crise du COVID-19 a ramené à presque zéro les immatriculations de voitures neuves à partir de la moitié de ce mois.

### LA TENDANCE POUR LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

Après 2 décennies de diminution sans interruption, 2018 avait été marquée comme l'année

**31,4%**

UNE NETTE BAISSÉ POUR LA PART DE MARCHÉ DU DIESEL EN BELGIQUE EN 2019.



## LE MARCHÉ AUTOMOBILE EN 2019

durant laquelle le marché avait enregistré une augmentation de la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves. Cette tendance s'est malheureusement confirmée en 2019 : de 119,2 g/km à 121,2 g/km, soit une augmentation de 2g/km. Des quelques

tendances décrites ci-dessus, la « dédieselisation » contribue le plus à l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des voitures neuves, étant donné qu'une voiture essence émet en moyenne 15% de CO<sub>2</sub> en plus qu'une voiture diesel du même segment.

Lorsqu'on examine le tableau suivant des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des versions essence et diesel de quelques segments populaires, on comprend aisément l'augmentation générale moyenne de CO<sub>2</sub> qui en résulte :

PART TOTALE DE CES SEGMENTS	PART DE MARCHÉ	MOYENNE CO <sub>2</sub> EN G/KM		
		ESSENCE	DIESEL	ESSENCE-DIESEL EN G
PETITES FAMILIALES	19,6%	114,7	104,3	10,4
FAMILIALES MOYENNES	5,4%	129,8	114,3	15,5
GRANDES FAMILIALES	3,6%	136,8	112,8	24,0
BREAKS MOYENS	5,1%	121,2	106,5	14,7
GRANDS BREAKS	5,6%	136,4	118,2	18,2
GRANDS MONOSPACES	3,1%	136,4	125,6	10,8
PETITS SUV	13,2%	126,0	112,8	13,2
SUV MOYENS	23,3%	141,7	125,7	16,0
GRANDS SUV	2,8%	188,5	159,3	29,2

### LE PARC AUTOMOBILE FIN 2019

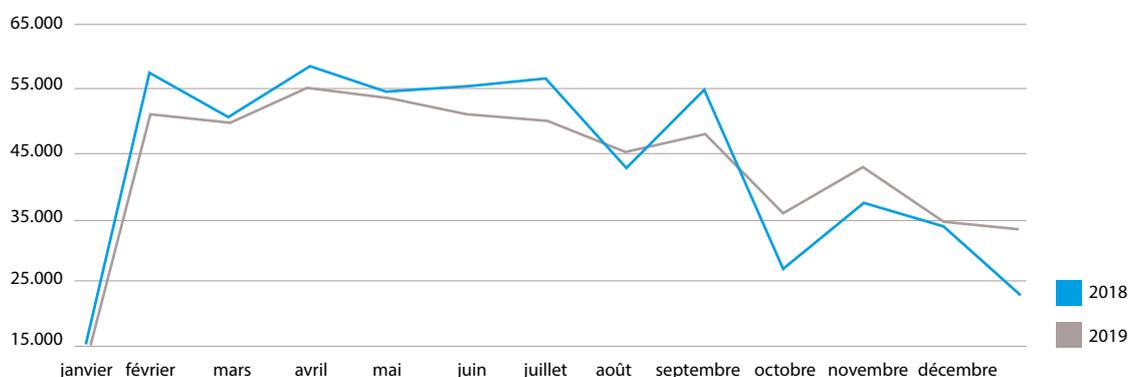
Fin décembre 2019, le parc automobile belge totalisait 5.813.771 unités, soit une augmentation de 0,5% par rapport à fin 2018. Pour ce qui est des motorisations, comme pour les immatriculations, la « dédieselisation » est bien visible dans le parc : 49,2% sont des diesels, contre encore plus de 60% il y a 5 ans. Les motorisations alternatives opèrent une timide percée dans le parc et comptent maintenant pour un petit 2,5% du parc total, dont 2% d'hybrides et 0,3% d'électriques. L'âge moyen du parc a

encore augmenté et atteint maintenant plus de 9 ans. Signe que, si l'on veut s'attaquer à la pollution de l'air, une action urgente est plus que jamais nécessaire pour décourager l'achat et accélérer le remplacement des vieux véhicules plus polluants. Près de 38% des voitures d'occasion acquises en 2019 avaient plus de 9 ans et répondaient donc à une norme Euro 4 ou inférieure (dont 14,2% de voitures de plus de 14 ans et donc d'une norme Euro inférieure à Euro 3). On constate une forte disparité dans l'âge moyen par type de propriétaire : pour les particuliers,

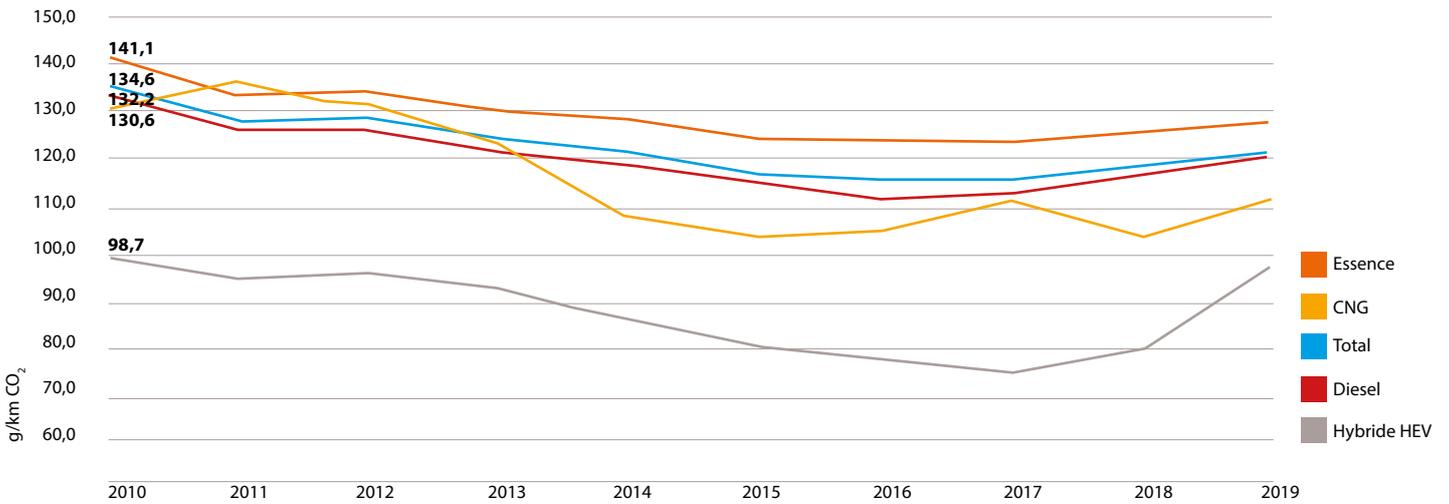
l'âge moyen est de 10,2 ans. Il est de 9,5 ans pour les indépendants tandis qu'il est de 4,8 ans pour les entreprises non leasing et de 2 ans pour les sociétés de leasing. N'en déplaise à certains, les voitures immatriculées au nom d'une société constituent donc bel et bien un moteur pour le rajeunissement du parc.

Tous les tableaux relatifs au marché et au parc des voitures en 2019 peuvent être retrouvés dans notre Data Digest, à la fin du présent rapport annuel et sur le site de FEBIAC à la rubrique Statistiques.

### IMMATRICULATIONS MENSUELLES DE VOITURES NEUVES



IMMATRICULATIONS MENSUELLES DE VOITURES NEUVES



RÉPARTITION DU MARCHÉ	2018	2019
JANVIER	56.869	51.074
FÉVRIER	50.257	49.919
MARS	58.431	54.872
AVRIL	54.602	53.498
MAI	54.999	51.081
JUIN	56.211	50.044
JUILLET	42.771	45.110
AOÛT	54.437	47.936
SEPTEMBRE	27.145	35.715
OCTOBRE	36894	42713
NOVEMBRE	33.819	34.574
DÉCEMBRE	23.197	33.467
<b>TOTAL</b>	<b>549.632</b>	<b>550.003</b>

Source: FEBIAC

A vintage-style motorcycle is displayed on a wooden plank stand. The motorcycle features a large front wheel with a yellow rim and a knobby tire, a smaller front wheel with a disc brake, and a black seat. A semi-transparent circular overlay is centered over the motorcycle, containing the text 'MARCHÉ & PARC DES DEUX-ROUES'. The motorcycle is parked on a wooden floor.

MARCHÉ &  
PARC DES  
DEUX-ROUES

# DEUX-ROUES MOTORISÉS EN BELGIQUE

**24.930 MOTOS, TRICYCLES** ou quadricycles légers ont été immatriculés en Belgique en 2019. Il s'agit d'une hausse de 1% face aux enregistrements de 2018. Certaines différences sont à noter selon les régions avec notamment une croissance marquée dans le Brabant Flamand, le Brabant Wallon et en Flandre Orientale. Il s'agit de provinces à forte densité de trafic où la moto et le scooter constituent de réelles solutions de mobilité. On observe par contre un statu quo à Anvers et une légère diminution en Région de Bruxelles-Capitale. Pour beaucoup d'utilisateurs, une moto est un moyen de transport grâce auquel la durée du trajet est prévisible, quand bien même ces véhicules restent principalement des produits de loisirs populaires.

En 2019, les ventes de cyclomoteurs ont augmenté de 28%, principalement en raison de l'augmentation de l'offre de speed-pedelecs qui entrent dans la catégorie des cyclomoteurs de classe B (< 45 km/h). Cette classe B a connu une croissance de 42% tandis que

la classe A a enregistré une légère diminution (-2,7%).

Le nombre de Belges ayant obtenu un permis moto a constamment augmenté ces dernières années. En 2018, plus de 24.100 permis de conduire pour moto ont été délivrés, soit une moyenne de 66 par jour. En 10 ans, le nombre de Belges ayant obtenu un permis moto (>50 cc) a augmenté de 70%, probablement en raison de l'augmentation des embouteillages. Les navetteurs recherchent en effet une alternative pour atteindre plus rapidement leur destination. En outre, les moto-écoles ont récemment vu une augmentation significative du pourcentage de femmes obtenant un permis de conduire pour moto. La part des femmes y est aujourd'hui de 20 à 30%.

## START2RIDE

Avec Start2ride.be, FEBIAC dispense toutes les informations utiles pour intéresser de nouveaux venus à la moto et offre également des réductions intéressantes pour la formation

pratique ainsi que l'achat de vêtements et d'accessoires adaptés à la pratique de la moto. Le nombre de nouveaux enregistrements sur notre site web a augmenté de 10% pour atteindre 9.819 abonnés tandis que le nombre total de visiteurs uniques est passé à 116.995 (+ 65%).

Afin d'atteindre un large public avec un large intérêt dans les solutions de mobilité, Start2Ride a tenu un stand d'information dans le cadre du #WAM-tour de FEBIAC à Anvers et Bruxelles. Ce projet a également été présenté avec 2 stands lors du Salon Auto/Moto/Mobilité. C'est là qu'a été distribué le nouveau dépliant sur le permis de conduire pour moto. La mise à jour de ces informations a également été proposée aux réseaux des concessionnaires.

Les sites [www.hetmotorrijbewijs.be](http://www.hetmotorrijbewijs.be) et [www.lepermismoto.be](http://www.lepermismoto.be) ont obtenu d'excellents résultats (avril 2019 - mars 2020) avec 153.948 visiteurs uniques et 363.360 pages vues.



Les sites [www.hetmotorrijbewijs.be](http://www.hetmotorrijbewijs.be) et [www.lepermismoto.be](http://www.lepermismoto.be) ont également contribué à la campagne de promotion et d'information au profit de l'industrie de la moto et du motocyclisme.

### WWW.MOTO.BE ET LES MÉDIAS SOCIAUX

Avec notre site web, nous offrons à nos membres un canal supplémentaire pour diffuser leurs informations de presse. Nous essayons également d'y réunir des informations que les médias moto classiques n'apportent pas sous forme numérique (avantages fiscaux, sécurité routière, ...).

Comme nous constatons que peu de personnes savent qu'elles peuvent également conduire une 125cc avec leur permis B, une section supplémentaire a été ajoutée au site web. Via les médias sociaux de Moto.be, nous avons lancé une campagne pour souligner cette possibilité, ses avantages, sa facilité d'utilisation et son facteur « fun ». Nous avons aussi mené une campagne pour remercier les automobilistes de tenir compte des motards dans la circulation. Il s'agissait aussi d'un clin d'œil à ces mêmes automobilistes pour qu'ils réfléchissent peut-être à leur mode de déplacement et se demandent si une moto/scooter ne pourrait pas faire la différence pour eux.

PENDANT DES MOIS, FEBIAC A CONSULTÉ LES CABINETS ET LES MINISTRES CONCERNÉS.

## DOSSIERS

La section deux-roues motorisés de FEBIAC suit de près les dossiers politiques et formule sa vision et ses recommandations. Les sujets suivants ont reçu notre attention au cours de l'exercice 2019-2020.

### Point de vue sur la redevance kilométrique

Si l'on considère que la redevance kilométrique constitue un moyen intéressant et efficace de gérer les volumes et les pics de trafic, il est logique de négocier un taux zéro ou très favorable pour les deux-roues motorisés. Après tout, les motards ne provoquent pas d'embouteillages. Nous pensons donc qu'un paiement aux heures de pointe ne peut en aucun cas s'appliquer aux deux-roues motorisés.

### Contrôle technique

Dans le prolongement d'une directive européenne, il semble inévitable que la Belgique doive organiser le contrôle technique des motos. Dans ce dossier, FEBIAC met en avant les points clés suivants :

- Nous recommandons une inspection pour la

sécurité et non pour la conformité avec le véhicule d'origine (selle, sacoches, pare-brise, ...);

- Le coût de cette opération doit être raisonnable tandis qu'une répartition régionale suffisante des centres d'inspection où les motocyclistes peuvent se rendre (proximité pour les motocyclistes) est une nécessité.

### Budget mobilité

Pendant des mois, FEBIAC a consulté les cabinets et les ministres concernés mais il s'est malheureusement avéré impossible d'inclure les motos classiques dans le deuxième pilier du budget de mobilité. Seuls les cyclomoteurs et les motos électriques y sont actuellement inclus. La réglementation actuelle fait en sorte que les motocyclistes continuent d'utiliser leur voiture de fonction pour se rendre au travail, car ils paient eux-mêmes tous les frais relatifs à leur moto privée. Chacun aime s'accrocher à un moyen de transport personnel qui l'emmène directement de sa porte d'entrée au travail. Un scooter ou une moto peut garantir un voyage sans perte de temps, sans aggraver les embouteillages.

### Accès à la région de Bruxelles-Capitale et étude sur les émissions

En 2020, Bruxelles a pour ambition de faire réaliser une étude sur les émissions afin de connaître les émissions de tous les véhicules. En collaboration avec notre fédération européenne ACEM, FEBIAC veut s'assurer qu'une méthode de mesure correcte sera appliquée. Il manque un équipement adéquat pour mesurer correctement les émissions des deux-roues motorisés. Il n'y aura pas d'interdiction complète de l'utilisation des deux-roues à carburant fossile mais peut-être une introduction progressive d'interdictions successives de certaines anciennes normes Euro dans le cadre de la LEZ.

### Voies réservées aux bus

FEBIAC continue de demander que les motards puissent rouler sur les voies réservées aux bus, afin qu'ils soient séparés de la circulation automobile et n'aient plus à affronter les embouteillages. Ce groupe vulnérable se sentirait ainsi plus en sécurité, certainement dans les environnements urbanisés.



# MARCHE DES VÉHICULES UTILITAIRES

HCV (HEAVY COMMERCIAL VEHICLES)

## MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS

**AVEC 11.531** nouvelles immatriculations en 2019, le marché des camions neufs > 3,5 tonnes de MMA a enregistré de bons chiffres : +6,5 % par rapport à une année 2018 déjà bonne. La croissance a été tirée par les ventes de camions à partir de 16 tonnes MMA, en hausse d'un quart, voire même de trois quarts par rapport à 2015.

Le marché des nouveaux tracteurs routiers, en revanche, a chuté d'un petit point de pourcentage durant l'année écoulée pour atteindre 6.146 immatriculations. Il demeure néanmoins supérieur d'un bon quart au volume du marché de 2015, où moins de 4.800 tracteurs routiers avaient été immatriculés.

Le marché des camions d'occasion est en difficulté et a fortement chuté, passant de plus de 11.000 immatriculations en 2015 à moins de 9.000 en 2019. Seuls les tracteurs routiers

d'occasion ont «suscité» un certain intérêt ces dernières années : de 3.000 immatriculations en 2016, les immatriculations sont passées progressivement à plus de 3.800 en 2019.

HCV MARKET					
POWERTRAIN	2015	2016	2017	2018	2019
Total Lorries	<b>3.548</b>	<b>3.797</b>	<b>4.238</b>	<b>4.622</b>	<b>5.385</b>
<b>DIESEL</b>	3.534	3.770	4.187	4.557	5.238
<b>NATURAL GAS</b>	14	27	51	65	147
Total Road Tractors	<b>4.781</b>	<b>5.665</b>	<b>5.584</b>	<b>6.202</b>	<b>6.146</b>
<b>DIESEL</b>	4.777	5.663	5.561	6.154	6.027
<b>NATURAL GAS</b>	4	2	23	48	119
Total new market	<b>8.329</b>	<b>9.462</b>	<b>9.822</b>	<b>10.824</b>	<b>11.531</b>
<i>New market growth</i>		13,6%	3,8%	10,2%	6,5%
Total used market	<b>11.317</b>	<b>9.691</b>	<b>8.788</b>	<b>8.915</b>	<b>8.882</b>
<i>Used market growth</i>		-14,4%	-9,3%	1,4%	-0,40%

Plus encore que pour les camionnettes, le diesel reste le roi du marché des camions : en 2019, 97,6% des véhicules étaient pourvus d'un moteur diesel. Néanmoins, l'année dernière, le gaz naturel a plus que doublé sa part de marché. Celle-ci a atteint 266 enregistrements, dépassant ainsi le seuil de 2% de parts de marché. Pour l'instant, la propulsion électrique demeure inexistante sur ce segment.

Au cours des cinq dernières années, le marché du neuf est devenu plus important en termes de volume que le marché de l'occasion. Les frais de kilométrage et les taux de kilométrage réduits pour les camions modernes (l'année dernière, à part en Wallonie, un camion-kilomètre Euro V est devenu plus cher qu'un camion Euro VI) ainsi que l'introduction et maintenant le resserrement des zones à faibles émissions dans certaines grandes villes ont accéléré la dynamique du marché et l'écologisation du parc roulant.



# MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

LCV (LIGHT COMMERCIAL VEHICLES)

ISTOCK

**LES VOLUMES ET LES CHIFFRES** de croissance de ces dernières années témoignent du dynamisme du marché des véhicules utilitaires légers (MMA < 3,51 tonnes). Celui-ci continue en effet d'accumuler les records : en 2019, pour la cinquième année consécutive, le marché a progressé de 4,2% par rapport à 2018. Il dépasse même la barre des 80.000 nouvelles immatriculations (20.000 de plus qu'en 2015), un record absolu. Le marché de l'occasion est lui aussi très porteur : près de 98.500 utilitaires légers d'occa-

sion ont été immatriculées en 2019, soit près de 15% de plus qu'en 2015, ce qui constitue également un record. Le marché des fourgons «lourds» (> 3 tonnes de MMA ou masse maximale autorisée) s'est également particulièrement bien comporté : en 5 ans, son volume est passé de 24.000 à plus de 42.000 unités et représente aujourd'hui 52% du marché. Le segment léger (< 2 tonnes MMA) a vu sa part de marché diminuer de moitié, passant de 20% en 2016 à un peu plus de 10% aujourd'hui.

LCV MARKET					
MASS	2015	2016	2017	2018	2019
< 2T	19%	19%	18%	17%	17%
2T < 3T	42%	38%	37%	35%	35%
3T < 3,51T	40%	42%	46%	48%	48%
<b>TOTAL NEW MARKET</b>	61.208	68.165	76.397	77.936	77.936
<i>New market growth</i>		+11,4%	+12,1%	+2,0%	+2,0%
<b>TOTAL USED MARKET</b>	85.785	87.934	91.523	92.695	92.695
<i>Used market growth</i>		+2,5%	+4,1%	+1,3%	+1,3%

## MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Le succès et les tendances du marché des utilitaires légers ont été déterminés par l'essor du commerce électronique associé à un climat économique favorable ainsi qu'à l'introduction et au resserrement des zones à faibles émissions dans certaines grandes villes, sans oublier bien entendu l'arrivée de la redevance kilométrique pour les camions > 3,5 tonnes de MMA.

NEW LCV MARKET						SHARE PER MTM IN 2019			
POWERTRAIN	2015	2016	2017	2018	2019	< 3,5T	< 2T	2T < 3T	3T < 3,5T
DIESEL	96,4%	94,8%	93,5%	89,5%	91,2%	65,1%	87,9%	98,8%	
PETROL	3,0%	4,4%	5,5%	9,0%	6,7%	32,9%	8,3%	0,2%	
OTHERS (MAINLY BEV, CNG)	0,6%	0,8%	1,0%	1,5%	2,1%	2,1%	3,8%	0,9%	
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>61.208</b>	<b>68.165</b>	<b>76.397</b>	<b>77.936</b>	<b>81.219</b>	<b>8.596</b>	<b>30.057</b>	<b>42.566</b>	

Le diesel reste le choix de carburant de plus de 9 acheteurs d'utilitaires légers sur 10 et ce, également en 2019. Plus les véhicules sont lourds, plus la part du diesel est élevée : 99% (!) pour les véhicules de + 3 tonnes, et 65% pour les véhicules plus légers, au profit de l'essence, qui a vu sa part augmenter

sensiblement ces dernières années pour atteindre 33% en 2019. Le gaz naturel et les véhicules électriques occupent ensemble 2,1% du marché en 2019, soit une augmentation de près de 50 % par rapport à 2018. Néanmoins, ils restent pour l'instant un phénomène périphérique.

Comptant près de 800.000 unités fin 2019, le parc de véhicules utilitaires légers reste depuis plusieurs années le segment du parc automobile belge qui connaît la croissance la plus rapide : +18% par rapport à il y a 5 ans, et près de +4% par rapport à 2018. La charge utile des véhicules a également augmenté : la proportion de véhicules «lourds» (> 3 tonnes MMA) est passée de 36% en 2015 à plus de 40% aujourd'hui, au détriment notamment du segment des véhicules légers (< 2 tonnes), qui a vu sa part diminuer de 3%. Ainsi, il est possible de transporter en moyenne plus de marchandises et de colis par véhicule.

LCV FLEET					
MASS	2015	2016	2017	2018	2019
0T - <2T	23,8%	23,3%	22,7%	22,1%	21,0%
2T - <3T	38,3%	38,2%	37,9%	37,5%	37,3%
3T < 3,51T	36,0%	36,7%	37,8%	38,9%	40,3%
UNKNOWN	1,9%	1,7%	1,6%	1,5%	1,4%
<b>TOTAL</b>	<b>679.015</b>	<b>709.436</b>	<b>740.549</b>	<b>769.388</b>	<b>798.649</b>
<b>FLEET GROWTH</b>		+4,5%	+4,4%	+3,9%	+3,8%

Le parc continue d'être caractérisé par le diesel, qui reste le carburant le plus efficace pour les utilisateurs professionnels effectuant des déplacements souvent lourds et/ou fréquents. Plus de 9 parcours sur 10 se font au diesel, la part de l'essence passe de 4,5% en 2015 à 6% aujourd'hui, ce qui représente une flotte de près de 50.000 véhicules. Le gaz naturel et la propulsion électrique restent marginaux avec des parts respectives de 0,5% et 0,2%, représentant un peu plus de 5.000 véhicules. Plus de 2 véhicules utilitaires légers sur 3 sont de type fourgonnette (68,1 % ou 544 086). Les pickups, les châssis-cabines et les breaks suivent à une distance respectable, avec respectivement des parts de 6,8 %, 4,4 % et 3,6 %. Ces parts n'ont pas changé de manière significative par rapport à il y a 5 ans. Cela signifie que tous ces types de carrosserie font partie du succès de ce marché dynamique.

LCV FLEET					
BODY TYPE	2015	2016	2017	2018	2019
VAN	66,3%	67,2%	67,8%	68,3%	68,1%
PICK-UP	6,4%	6,5%	6,6%	6,7%	6,8%
CHASSIS-CAB	3,5%	3,7%	3,9%	4,1%	4,4%
BREAK	3,3%	3,2%	3,2%	3,1%	3,6%
OTHERS	3,2%	3,2%	3,4%	3,6%	3,9%
UNKNOWN	17,4%	16,2%	15,1%	14,1%	13,2%
<b>FLEET TOTAL</b>	<b>679.015</b>	<b>709.436</b>	<b>740.549</b>	<b>769.388</b>	<b>798.649</b>



# FISCALITÉ

## ÉLECTIONS PARLEMENTAIRES 2019 : PROPOSITIONS DANS LE CADRE DES ACCORDS DE GOUVERNEMENT

FEBIAC a étudié les accords des nouveaux gouvernements régionaux et a listé les propositions relatives à l'automobile. Les propositions fiscales ont été analysées en regard de ce qui avait été proposé dans le mémorandum FEBIAC. Au cours des discussions avec nos interlocuteurs politiques, FEBIAC a rappelé la nécessité, dans une volonté d'améliorer la qualité de l'air et de réduire des émissions de CO<sub>2</sub>, que la nouvelle fiscalité routière taxe plus lourdement les véhicules les plus énergivores et les plus polluants ; qu'elle encourage l'achat et l'utilisation de véhicules à faibles émissions et qu'elle accélère le développement d'un réseau de bornes de recharge. C'est ce que FEBIAC défend et s'est efforcée de communiquer concrètement lors des contacts avec les différents cabinets consécutifs à la mise en place des nouveaux gouvernements régionaux.

## FISCALITÉ AUTOMOBILE À PARTIR DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2020

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020 sont entrées en vigueur les nouvelles règles de déductibilité et l'harmonisation de celles-ci tant pour les frais de voitures et de carburant, que pour les entreprises et indépendants.

Jusqu'au 31 décembre 2019, une grille de déductibilité « par paliers » était d'application en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et du type de carburant. Dorénavant, la déductibilité ne se fait plus suivant ce système de paliers mais est davantage linéaire. Pour calculer ce taux de déductibilité, il convient d'utiliser la formule suivante :

$$120\% - (0,5\% \times \text{coefficient carburant} \times \text{CO}_2/\text{km})$$

Le coefficient carburant est de 1 pour le diesel (même hybride), de 0,95 pour l'essence et les hybrides, et de 0,9 pour le CNG (à condition de ne pas dépasser 11CV fiscaux, auquel cas le coefficient passe à 0,95).

Le taux de déductibilité minimum est de 50%, sauf pour les véhicules émettant plus de 200g de CO<sub>2</sub>/km, qui ne sont plus déductibles qu'à hauteur de 40%. Le taux maximum, quant à lui, est plafonné à 100%. Les véhicules entièrement électriques sont donc désormais déductibles à 100% et non plus à 120% comme auparavant.

## FISCALITÉ AUTOMOBILE FÉDÉRALE NEDC-WLTP APRÈS 2020

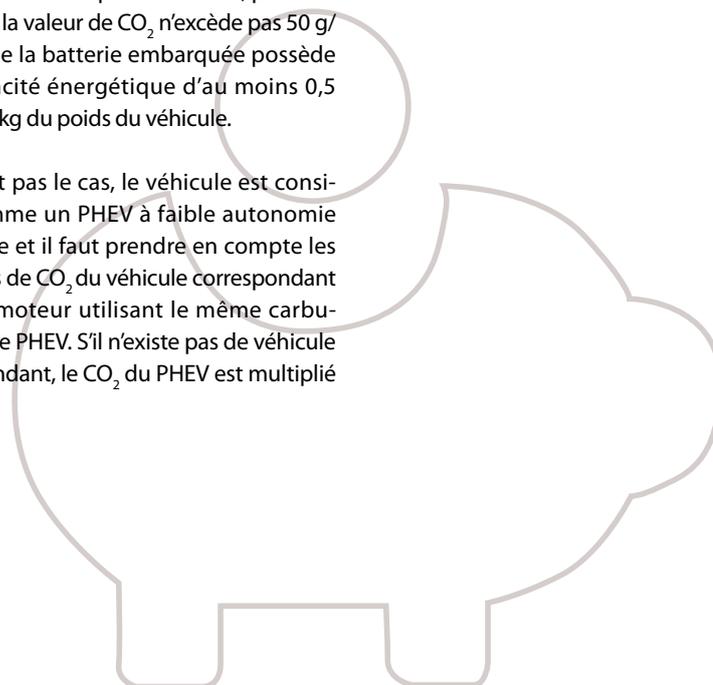
Fin mars, le SPF Finances a précisé quelle était la valeur d'émission de CO<sub>2</sub> à prendre désormais en compte dans le calcul de l'avantage de toute nature (ATN) et pour le pourcentage de déductibilité des frais de voiture.

Comme les textes juridiques actuels ne précisent pas quelle valeur de CO<sub>2</sub>, NEDC ou WLTP, s'applique pour la taxation des voitures, le SPF permet, soit d'utiliser la valeur de CO<sub>2</sub> NEDC, soit la valeur WLTP pour le calcul de l'ATN de la déductibilité, pour autant que ceux-ci soient mentionnés sur le certificat de conformité (COC). Cette position reste applicable jusqu'à l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions légales fédérales.

## PLUG-IN HYBRIDES (PHEV) À FAIBLE AUTONOMIE ÉLECTRIQUE

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, seules les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> homologuées (actuellement encore NEDC) peuvent être prises en compte pour les hybrides rechargeables (PHEV) en vue du calcul de l'ATN et de la déductibilité des frais professionnels, pour autant que : la valeur de CO<sub>2</sub> n'excède pas 50 g/km ET que la batterie embarquée possède une capacité énergétique d'au moins 0,5 kWh/100 kg du poids du véhicule.

Si ce n'est pas le cas, le véhicule est considéré comme un PHEV à faible autonomie électrique et il faut prendre en compte les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule correspondant avec un moteur utilisant le même carburant que le PHEV. S'il n'existe pas de véhicule correspondant, le CO<sub>2</sub> du PHEV est multiplié par 2,5.



Fin 2019, la notion de « véhicule correspondant » a été précisée par un AR. Cette notion avait été introduite fin 2017 dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés mais n'était pas davantage explicitée.

L'AR la clarifie. Outre la condition que le véhicule correspondant doit utiliser exclusivement le même carburant que le PHEV, l'AR exige que le véhicule correspondant soit de la même marque, soit du même modèle, possède le même type de carrosserie, et dont le ratio « kW véhicule correspondant / kW PHEV » soit  $\geq 0,75$  et  $\leq 1,25$ .

Les modèles dont le ratio de puissance n'est pas compris dans cette fourchette n'entrent pas en compte pour être considérés comme des véhicules correspondants. Si plusieurs modèles entrent en considération, c'est le modèle correspondant affichant la valeur d'émissions de CO<sub>2</sub> la plus élevée qui doit être retenu. Si aucun véhicule ne correspond aux 5 conditions, la valeur d'émissions de CO<sub>2</sub> du PHEV doit être multipliée par 2,5 pour le calcul de l'ATN et la déductibilité des frais professionnels (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 donc).

À chaque fois qu'un PHEV à faible autonomie électrique est lancé sur le marché de l'Espace économique européen (EEE), le constructeur ou son importateur officiel en Belgique doit déterminer un véhicule correspondant lors de la mise sur le marché et le renseigner au SPF Finances. Ce véhicule doit demeurer inchangé tout au long de la durée de vie du PHEV à faible autonomie électrique.

Pour assurer l'exhaustivité et l'exactitude des données, FEBIAC avait proposé au SPF Finances que les données nécessaires du PHEV, du modèle correspondant et des candidats-modèles correspondants leur soient transmises après recueil de celles-ci directement auprès des importateurs. Fin mars 2020, ces procédures et la collaboration avec FEBIAC ont été formalisées dans une circulaire du SPF Finances (2020/C/43).

### ALLOCATION DE MOBILITÉ – « CASH FOR CAR »

En 2019, la Cour Constitutionnelle a annulé la loi du 30 mars 2018 instaurant l'allocation de mobilité (Cash for car).

Pour rappel, ce système offrait la possibilité, pour les travailleurs qui bénéficient d'une voiture de société, d'y renoncer et, en échange, de recevoir une allocation défiscalisée et exonérée de cotisations sociales. La somme reçue suite à la restitution de la voiture (et de la carte carburant le cas échéant) était traitée fiscalement comme l'avantage de toute nature d'une voiture de société.

La Cour Constitutionnelle a reconnu l'objectif environnemental que le législateur avait voulu poursuivre avec l'allocation de mobilité. Elle devait permettre de réduire le nombre de voitures de société dans le trafic lié aux déplacements domicile-lieu de travail.

Cependant, la Cour a estimé que la « loi sur l'introduction d'une indemnité de mobilité » créait une différence de traitement entre les travailleurs ne bénéficiant pas de l'allocation de mobilité et dont le salaire est intégralement soumis aux contributions fiscales et sociales, et ceux touchant une allocation dont ils peuvent disposer librement et qui est privilégiée sur le plan fiscal et social.

Le travailleur qui dispose d'une allocation « Cash for Car » peut utiliser librement cette compensation financière, par exemple pour utiliser son véhicule privé pour les déplacements domicile-travail, ce qui est préjudiciable à l'objectif de mobilité durable. En outre, le montant de l'allocation de mobilité est calculé sur le prix catalogue de la dernière voiture restituée, sans aucun lien avec le nombre réel de kilomètres parcourus entre le domicile et le lieu de travail.

Dans le cas, peu fréquent par ailleurs, où le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il n'est tenu de restituer qu'une seule de celles-ci pour bénéficier de l'allocation de mobilité, et ne contribue donc pas à diminuer le nombre de voitures en circulation.

Afin de ne pas causer de préjudice aux travailleurs qui ont restitué leur voiture de société dans l'intervalle, les effets de la loi annulée sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions légales, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020 (inclus). Le budget mobilité reste quant à lui toujours d'application.





MOBILITÉ &  
LOGISTIQUE

# LA MOBILITÉ ET LA VISION DE L'EUROPE

**L'INITIATIVE «EUROPE ON THE MOVE»** de la Commission européenne compile des mesures pour une circulation plus sûre, des véhicules plus propres et des solutions technologiques avancées pour les transports.

Dans sa communication relative au cadre politique de la sécurité routière pour la période 2020-2030, la Commission européenne propose une révision des exigences en matière de sécurité des véhicules, mettant notamment l'accent sur les usagers de la route vulnérables. Au cours de l'année écoulée ont été programmées 10 propositions de règlements délégués, dont 8 concernaient les systèmes de sécurité dans les véhicules tels que l'assistance intelligente à la vitesse et l'assistance au freinage. La reconnaissance des usagers de la route vulnérables, déjà disponible sur le marché, étant désormais rendue obligatoire à l'homologation.

Des systèmes de soutien (ADAS) et un cadre pour l'introduction de véhicules autonomes sont en cours d'élaboration. Dans ce contexte, FEBIAC collabore avec d'autres acteurs, sous la direction du Centre de recherches routières, à la synthèse des besoins que les véhicules autonomes imposent à l'infrastructure routière de notre pays.

Pour les poids-lourds, ce sont des initiatives législatives sur les objectifs CO<sub>2</sub> et l'aérodynamique des camions qui ont été traitées. En règle générale, une période transitoire de 3 ans est prise en compte avant d'imposer de nouvelles exigences techniques : cela est dû au long cycle de développement spécifique aux camions. Cependant, lors de la discussion de ce point, qui comprend les dimensions et les poids des véhicules, ce moratoire de trois ans a été prématurément interrompu : ce qui avait été approuvé précédemment a été retiré par la suite. Les concepteurs et les développeurs de camions sont ainsi confrontés à un immense défi.

La nouvelle réglementation concernant le pesage à bord, qui pour la lecture, fait appel au tachygraphe numérique adapté, risque d'entraîner des retards dans la livraison des camions. Et pour cause, le tachygraphe ne fait pas partie des procédures d'homologation et les dispositions transitoires actuelles ne s'appliquent donc pas automatiquement. FEBIAC et l'ACEA renégocient cette question et s'efforcent d'assurer la disponibilité rapide de tachygraphes numériques corrects ou, du moins, de coordonner l'introduction de la réglementation avec la disponibilité de l'équipement.

LA COMMISSION EUROPÉENNE PROPOSE  
UNE RÉVISION DES EXIGENCES EN MATIÈRE DE  
SÉCURITÉ DES VÉHICULES.

# SOLUTIONS À ZÉRO ÉMISSION POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les carburants de substitution tels que le Diesel bleu HVO et le gaz naturel sont d'ores et déjà disponibles pour les véhicules lourds. Reste à voir si cela sera suffisant pour atteindre les objectifs de CO<sub>2</sub> de 2025 et de 2030 (-15% et -30% respectivement par rapport à 2020). Par conséquent, le secteur des transports n'échappera pas à la transition vers la propulsion électrique. Cependant, la disponibilité d'une infrastructure de ravitaillement et de recharge adéquate sera cruciale. La distribution urbaine sur des distances plus courtes et à des vitesses plus faibles semble la plus appropriée aujourd'hui. Un certain nombre de projets ont déjà été lancés dans le centre de Bruxelles et devraient démontrer que toutes les attentes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, de particules et de bruit peuvent être satisfaites.

L'introduction de ces nouvelles technologies modifie la structure des coûts du transport. Le choix de l'une ou l'autre technologie ne doit pas être pénalisé ou favorisé par la taxation, dans la mesure où les émissions sont naturellement réduites à zéro. En d'autres termes, le secteur s'attend à des conditions de concurrence équitables pour toutes les technologies disponibles.

## L'IMAGE DU SECTEUR POIDS-LOURDS

Le secteur des transports est confronté depuis quelque temps à un problème d'image : les incidents de circulation avec victimes ainsi que les longs embouteillages qui en résultent font régulièrement les gros titres. La profession elle-même, avec notamment des horaires irréguliers ou des conditions de travail inconfortables, n'améliore pas la perception du public. C'est pourquoi FEBIAC et ses membres du secteur poids-lourds ain-

si que les fédérations de transport et les partenaires sociaux, se sont joints avec enthousiasme à la campagne du Fonds social pour le transport et la logistique : « En route vers l'aventure ». Une campagne de promotion et d'information visant à pallier la pénurie structurelle de chauffeurs de camion. Le site web [Enrouteverslaventure.be](http://Enrouteverslaventure.be) constitue la « plaque tournante » autour de laquelle s'articule la campagne.

# LE DEUX-ROUES COMME FACTEUR DE CHANGEMENT DANS LA MOBILITÉ

Le problème de la congestion routière s'aggravant d'année en année, il est tout à fait logique que les navetteurs soient à la recherche d'alternatives. La moto et le scooter constituent une bonne alternative mais ils sont généralement négligés par les politiciens. Les transports publics (train, tram, bus) et le vélo sont plus susceptibles d'être mis en avant comme substituts à la voiture. Mais si vous ne pouvez pas vous rendre facilement à une gare, si vous n'habitez pas à proximité de votre travail ou si vous devez combiner le bus, le tram, le train et le vélo, ces alternatives ne sont pas toujours intéressantes. Si davantage d'usagers de la route prenaient la moto ou le scooter pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, la pression sur la circulation serait réduite pour tout le monde. C'est pourquoi FEBIAC encourage depuis des années l'utilisation des deux-roues motorisés et tente d'inciter le grand public à obtenir un permis de conduire pour moto. Et ce, non sans succès : en 2009, 14.208 permis de conduire pour moto avaient été délivrés. En 2018, ce chiffre était passé à 24.160 titulaires d'un nouveau permis de conduire moto. Cela représente une moyenne de 66 permis par jour ou 465 par semaine. Si l'on s'intéresse à l'évolution de ces dix dernières années, on note une augmentation de 70%.

Ces dernières années, après une période de baisse des ventes de cyclomoteurs, on a assisté à une forte augmentation au sein de cette catégorie spécifique. Une croissance principalement due aux speed pedelecs, ces vélos à forte assistance électrique. Le cyclomoteur « classique » n'a cependant pas encore dit son dernier mot, surtout en cas de long trajet urbain ou extra-urbain et en zone rurale. Les membres de FEBIAC constatent qu'une grande partie de la clientèle choisit encore de « ne pas pédaler ». Nos décideurs politiques, les villes et communes ne doivent donc pas non plus perdre de vue ce segment de véhicules.



An aerial photograph of a paved road winding through a forest. The trees show a mix of green and autumnal yellow and orange. A red car is visible on the road. A large, semi-transparent circular graphic is overlaid on the right side of the image, containing the text 'ENVIRONNEMENT & ENERGIE'.

# ENVIRONNEMENT & ENERGIE

**LE 11 DÉCEMBRE 2019**, la Commission européenne a proposé son Green Deal, sa vision ambitieuse afin de devenir le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici 2050. Selon ce Green Deal, certains secteurs comme le bâtiment, la production d'énergie et les transports doivent complètement se décarboner, ce qui signifie donc une réduction de 100 % de leurs gaz à effet de serre.

Ce Green Deal est la nouvelle stratégie de croissance de l'Europe et va bien au-delà d'une vision énergétique dès lors qu'il prévoit également des mesures pour passer à une économie circulaire et réduire la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit.

Afin d'atteindre son objectif de 2050, la Commission européenne a l'intention de réviser l'objectif de 2030 en passant d'une réduction de 40% des émissions européennes de gaz à effet de serre à une réduction de 50 à 55%. Les émissions de CO<sub>2</sub> des secteurs non ETS, notamment les transports, le bâtiment et l'industrie, doivent être réduites de 35 % en Belgique et de 40% au Luxembourg par rapport aux niveaux de 2005.

Fin 2019, la Belgique a soumis son Plan National Energie Climat (PNEC) à la Commission européenne. Le plan contient tous les plans énergétiques et climatiques des trois régions, ainsi qu'une section fédérale.

Bien que la Wallonie et la Région de Bruxelles-Capitale aient augmenté leur propre objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la Belgique n'atteint pas son but.

Toutes les autorités parlent d'un transfert modal pour le transport de passagers mais aussi pour le transport de marchandises. Le transport routier doit diminuer mais il doit aussi devenir plus écologique. L'avènement des motorisations alternatives est recommandé et l'infrastructure appropriée pour ces technologies est développée.

Parallèlement au PNEC, l'Europe a fixé des objectifs d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières, les camionnettes et les camions. Au cours de l'année 2020, les émissions moyennes pondérées d'une voiture particulière neuve sur le marché européen ne doivent pas dépasser 95 gr de CO<sub>2</sub>/km. L'Eu-

rope applique un système de sanctions avec des amendes en cas de dépassement de cette limite et, inversement, une compensation pour les véhicules zéro émission.

Afin de soutenir davantage la transition vers des véhicules plus écologiques, FEBIAC a annoncé en janvier 2020 la création de la Low Emission Mobility Platform (LEMP), une collaboration entre 8 organisations qui veulent rassembler leur expertise pour trouver des solutions pratiques aux problèmes qui entravent l'utilisation de véhicules plus écologiques. Avec Agoria (technologie), Comeos (commerce), Confédération Construction, Febeg (énergie), Renta (leasing), Synergrid (opérateurs de réseau) et Traxio (entre autres la distribution de voitures), ce sont avant tout les infrastructures de recharge publiques et privées, la technologie de recharge intelligente et les véhicules de transport de marchandises à zéro émission qui sont envisagés.

En matière de communication, FEBIAC veut également dispenser des informations pertinentes et justes sur les technologies alternatives. A ce titre, FEBIAC organise chaque année un ECOForum lors du Brussels Motor Show. La « mobilité à faible émission » a joué un rôle important durant cette dernière édition. Mark van Kerkhof du centre de connaissances néerlandais APPM a expliqué comment l'électromobilité se développe aux Pays-Bas, Marc Dillen de la Confédération Construction flamande est venu témoigner sur l'électromobilité dans le secteur de la construction tandis qu'Evert Vermaut et Catherine Lenaerts ont parlé des aspects relatifs à la sécurité des véhicules électriques. L'ECOForum a été suivi d'un ECOTour : une visite des stands de marques de voitures et de deux-roues. De cette façon, les membres de la FEBIAC ont pu présenter leur vision du futur aux participants à l'ECOTour.

### **ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS**

Les Zones à Faibles émissions (LEZ) ont été créées pour améliorer la qualité de l'air en milieu urbain. Depuis le début de 2020, les règles d'accès aux LEZ sont devenues plus strictes.

La Région de Bruxelles-Capitale veut néanmoins encore aller plus loin. C'est pourquoi Bruxelles Environnement étudie si une interdiction totale des véhicules diesel à partir de 2030 serait économiquement, technologique-



ISTOCK

ment et socialement réalisable. Les véhicules à essence seraient également interdits d'ici 2035. Cela nécessite bien sûr le développement à court et moyen terme de technologies alternatives, telles que les véhicules électriques, hybrides et à CNG.

FEBIAC continue de plaider pour l'établissement de critères d'accès similaires entre les différentes villes et pour une harmonisation de mesures d'accompagnement et du système de contrôle, au moins dans les trois régions, mais de préférence au niveau européen.

Le déploiement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs est également d'une importance primordiale : bornes de chargement, stations de remplissage de CNG/LNG et d'hydrogène et ce pour tous les modes de transport (deux-roues, voitures, camions légers et lourds). Il n'existe actuellement que quelques dizaines de bornes publiques de recharge électrique à Bruxelles. C'est très loin de l'objectif fixé par la Commission européenne d'une station de recharge pour 10 voitures électriques. Depuis de nombreuses années, le secteur au-

tomobile s'est engagé dans l'économie circulaire à tous les niveaux : éco-conception, réparation, recyclage, etc. Vous trouverez quelques exemples de réalisations de membres de FEBIAC sur le nouveau site web de Febelauto, par exemple sur l'utilisation de matières synthétiques recyclées, les réparations durables, etc.

En 2019, 97,3% du poids des voitures en fin de vie a été recyclé, réutilisé ou récupéré en Belgique, soit plus que ce qu'exige l'objectif européen de recyclage. Febelauto a également un accord de coopération avec une quarantaine de membres de FEBIAC pour le recyclage des batteries des véhicules hybrides et électriques. Non seulement le recyclage des piles constitue une partie importante du concept d'économie circulaire, mais aussi leur réutilisation et/ou les applications de deuxième vie sont essentielles. Pour que toutes les opérations se déroulent correctement, Febelauto a élaboré une nouvelle norme pour les centres agréés. Les centres agréés + (EC+) sont reconnus comme des centres sûrs pour le démantèlement des véhicules hybrides et électriques.

**97,3%**

DU POIDS DES VOITURES EN FIN DE VIE A ÉTÉ RECYCLÉ.



# SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET TECHNOLOGIE

## ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

**APRÈS SIX ANNÉES** de baisse continue, le nombre de victimes de la route en Belgique a malheureusement augmenté en 2019 (+6% ou 620 décès). La plupart des décès ont été enregistrés parmi les piétons, les cyclistes et les occupants de voitures. Cette augmentation est principalement due à la Wallonie (+11,7%) et dans une moindre mesure à la Flandre (+2,4%). Bruxelles a pour sa part enregistré une baisse de 9,5%. Le nombre d'accidents corporels en Belgique a diminué de

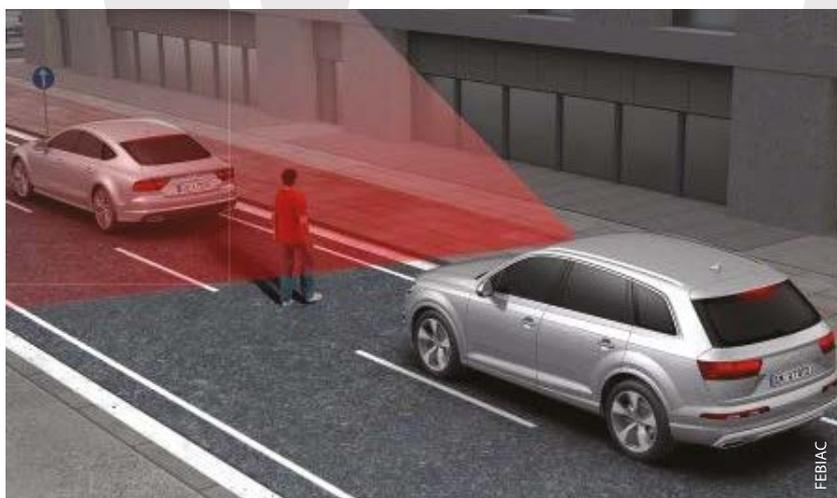
2% entre 2018 et 2019 tandis que le nombre de personnes blessées a reculé de 3,5%. En Flandre et en Wallonie, le nombre d'accidents corporels a diminué de 2 à 3% tandis qu'à Bruxelles, il a augmenté de plus de 2%. Les cyclistes sont plus souvent impliqués dans des accidents avec blessures (+2,4%), surtout à Bruxelles (+17%). Le fait que les motocyclistes soient moins impliqués de 9% dans les accidents avec blessures constitue un signal très positif.

# ACTION ET COMMUNICATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les dispositions toujours de plus en plus efficaces en matière de sécurité dans les nouveaux véhicules ne produiront leur effet maximal que si une politique de sécurité routière bien pensée est mise en place. C'est pourquoi FEBIAC est active et représente la voix de l'industrie dans les différentes plateformes de consultation sur la sécurité routière de notre pays : la Maison flamande de la sécurité routière, le Forum flamand pour la sécurité routière, le Conseil Supérieur Wallon pour la Sécurité Routière et l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière, la Commission fédérale de la sécurité routière, les États généraux de la sécurité routière de la Région de Bruxelles-Capitale et, enfin, en tant que membre du Conseil d'administration de VIAS.

FEBIAC A NOTAMMENT PARTICIPÉ AUX CONCEPTS ET AUX MESSAGES DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION DES MOTARDS.

FEBIAC a notamment participé aux concepts et aux messages des campagnes de sensibilisation des motards en 2019, tant en Flandre qu'en Wallonie. Nous avons également soutenu la communication dans l'organisation du Dag van de Motorrijder et de la Journée du Motard. FEBIAC a organisé une campagne via les médias sociaux de Moto.be pour remercier les automobilistes de prendre en compte les motards dans la circulation. Nous supposons que l'amélioration des taux d'accidents chez les motocyclistes est en partie due à ces efforts.



# TECHNOLOGIE DE SÉCURITÉ DANS LES VÉHICULES

À partir de 2022, des technologies de sécurité supplémentaires deviendront progressivement obligatoires dans les nouveaux véhicules, augmentant ainsi la sécurité des passagers, des piétons et des cyclistes. Les institutions européennes sont parvenues à un accord à ce sujet, un accord connu sous le nom de règlement révisé sur la sécurité générale des véhicules.

Le premier objectif des constructeurs automobiles est de mettre sur le marché des véhicules sûrs et de s'efforcer de réduire à zéro le nombre d'incidents dans la circulation. C'est pourquoi de nouveaux systèmes de sécurité sont constamment développés et améliorés et ce, même s'il n'y a pas d'obligation légale relative à ce sujet. Étant donné que jusqu'à 90% des incidents peuvent être attribués à des actions ou des jugements incorrects de la part du conducteur (ou d'autres usagers de la route), les recherches menées par l'industrie automobile se concentrent aujourd'hui principalement sur les systèmes

actifs qui aident le conducteur à conduire le véhicule. En mettant ces solutions sur le marché, les fabricants contribuent ainsi de manière proactive à une mobilité plus sûre. L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) convient que les dispositifs de sécurité avancés réduiront le nombre d'accidents, tout en ouvrant la voie à la mobilité connectée et automatisée. Cela renforce l'innovation et l'avantage concurrentiel de l'industrie automobile européenne.

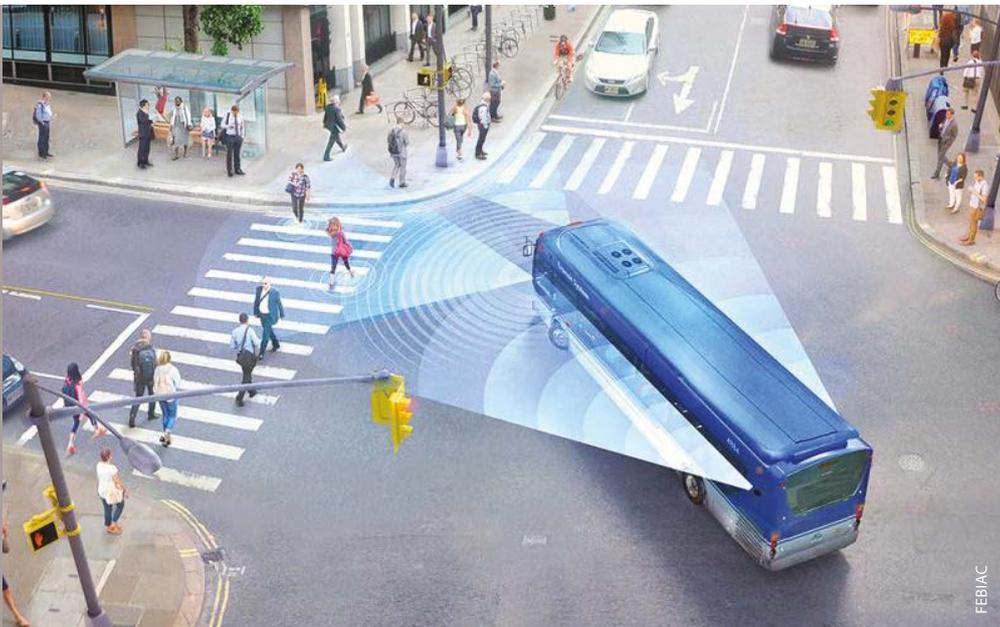
## PARMI LES NOUVEAUX DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRES, CITONS :

- *Pour les voitures, les camionnettes, les camions et les bus* : avertissement de somnolence et de distraction du conducteur, aide intelligente à la vitesse, protection anti-recul et enregistreur de données.
- *Pour les voitures et les camionnettes* : assistance de maintien de voie, système de pré-collision et ceintures de sécurité améliorées.

- *Pour les camions et les bus* : exigences spécifiques pour améliorer la vision directe et éliminer les angles morts ; systèmes sur l'avant et le côté du véhicule pour détecter et signaler les usagers de la route vulnérables.

FEBIAC appelle à l'intégration de ces fonctions de sécurité active dans la formation des conducteurs. Les conducteurs doivent apprendre à gérer les systèmes d'assistance à la conduite et à comprendre ce que ces derniers font mais aussi ce qu'ils ne font pas. En tout état de cause, l'automatisation des tâches de conduite peut compenser l'erreur humaine et constitue une passerelle vers de nouvelles solutions de mobilité pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

De plus, il est important de créer un soutien et une confiance du public pour que les voitures automatisées soient acceptées afin d'opérer la transition vers la conduite autonome à long terme.





# DOSSIERS TECHNIQUES

## MASSE DES VÉHICULES À CARBURANT DE SUBSTITUTION

**LES SYSTÈMES DE PROPULSION** hybrides et de propulsion à carburant de substitution réduisent la pollution mais sont aussi plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel. Ce surpoids de la masse à vide du véhicule est particulièrement pénalisant pour les véhicules utilitaires légers (catégorie N1) dont la masse maximale autorisée est limitée à 3.500 kg. Leur capacité de charge utile en est ainsi d'autant réduite.

Le maintien d'une charge utile équivalente requiert une homologation comme véhicule utilitaire lourd (catégorie N2) mais cela im-

plique alors le respect d'autres dispositions réglementaires techniques ou d'utilisation. Notons particulièrement qu'au lieu d'un permis de conduire de type B, les conducteurs de véhicule N2 doivent disposer d'un permis de type C, plus coûteux et difficile à obtenir.

Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air tout en facilitant l'utilisation de véhicules à carburant de substitution, il serait nécessaire que la Belgique transpose une disposition de la Directive 2016/845 relative au permis de conduire,

laquelle prévoit que les Etats membres peuvent autoriser, sur leur territoire, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire certains types de véhicules à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kilogrammes mais inférieure à 4.250 kilogrammes. Cette décision ne pouvant être prise par un gouvernement en affaires courantes ou à pouvoirs réduits, un gouvernement de plein exercice est attendu rapidement pour garantir l'attractivité de ces « camionnettes » à carburant de substitution.

## AUTORISATION DE TRANSFORMATION M1-N1 : OUVERTURE DE CHARGEMENT ARRIÈRE

Le contrôle de la hauteur de l'ouverture de chargement d'un véhicule selon des dispositions européennes Directive 2007/46 menant à des appréciations très variables d'une personne à l'autre, les trois Régions ont décidé d'appliquer une méthode « simple » et « rapide » faisant usage d'un gabarit pour pouvoir accorder une homologation nationale N1 lors d'une transformation M1 vers N1. Cette méthode simple et pragmatique permettra d'éviter des contestations ultérieures sur la validité de la transformation.

## COVID-19 – CONTRÔLE TECHNIQUE

En raison des mesures de confinement prises suite à la pandémie liée au Coronavirus, les stations de contrôles techniques ont été fermées, à l'image de bon nombre d'autres établissements.

Afin de préserver les droits des usagers mis dans l'incapacité de passer leurs véhicules au contrôle en temps voulu, les Régions ont d'abord décidé de prolonger la validité des certificats verts arrivant à échéance durant le confinement, et donc de postposer les contrôles périodiques.

La continuité de l'activité économique et l'approvisionnement de diverses entreprises, notamment dans le secteur de l'alimentation et des soins de santé, étant essentiels, les Régions ont également pris des mesures d'accompagnements permettant d'effectuer les contrôles dans certains cas spécifiques.

Si l'on peut regretter que les mesures soient différentes de Région à Région, le principal est que des mesures spéciales aient été prises pour répondre aux besoins essentiels.

LE PRINCIPAL EST QUE DES MESURES SPÉCIALES AIENT ÉTÉ PRISES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ESSENTIELS.



ISTOCK



FEBIAC  
LUXEMBOURG

# UN MARCHÉ EN CROISSANCE

**AVEC PLUS DE 55.000 VOITURES** particulières immatriculées en 2019, le marché a progressé de plus de 4,2% par rapport à 2018. Les motorisations essence ont gagné 1,7% (48,9% à 50,6%) de parts de marché tandis que les motorisations diesel ont reculé de 5%, passant de 46,9% à 41,9%. Les véhicules 100% électriques (BEV) ont représenté 1,8% des parts de marché et les véhicules hybrides (HEV/PHEV) 5,7%.

## HOUSE OF AUTOMOBILE

Les réunions du conseil d'administration de la House of Automobile, qui regroupe les fédérations du secteur automobile au Luxembourg (FEDAMO, mobiz, FEBIAC) se sont tenues tous les mois. Au sein de la House of Automobile, FEBIAC dirige le groupe de travail formation et participe au groupe de travail fiscalité.

FEBIAC Luxembourg a préparé le livre blanc 2020. Celui-ci présente les mesures défendues par la House of Automobile et qui devraient servir de source d'inspiration pour la définition des cadres réglementaires et des axes politiques futurs. Le livre blanc 2020 aborde les sujets suivants : la fiscalité, l'électromobilité, le plan climat et la qualité de l'air, la mobilité de personnes et le transport de marchandises, l'économie circulaire, la sécurité routière, la lutte contre la fraude kilométrique et les rappels techniques de véhicules (RAPEX).

En vertu du règlement (UE) 2018/1999, chaque État membre est tenu d'élaborer un plan national intégré en matière d'énergie et de climat pour la période de 2021 à 2030. Dans le cadre de la procédure de consultation publique, les trois fédérations membres

de la House of Automobile ont préparé un document commun reprenant les remarques du secteur automobile. Celui-ci a été communiqué au gouvernement.

## RÉUNIONS DE TRAVAIL

De nombreuses rencontres et réunions de travail sont organisées régulièrement avec le Ministère de la Mobilité, de l'Environnement, de l'Economie et des Finances, Luxinnovation, la Chambre des Métiers, la Fédération des Artisans, l'ADEM (Administration de l'Emploi), l'ACL (Automobile Club Luxembourgeois).

## STATISTIQUES MARCHÉ

Après de longues négociations, FEBIAC Luxembourg a obtenu la mise à disposition des numéros de châssis des véhicules immatriculés. FEBIAC Luxembourg a ainsi pu élaborer un nouveau reporting standardisé qui est diffusé mensuellement, intégrant également une répartition véhicules « privé/société » et une évolution du marché par type de motorisations. Ce reporting a été automatisé à partir de 2020.

## FORMATION

Le programme de formation 2019 comprenait les modules suivants : produits financiers flexibles et ventes de services, process service advisor / réceptionnaire, livraison de véhicules neufs, motorisations alternatives et réglementations, introduction au monde du fleet. Plus de 250 personnes ont suivi ces formations en 2019.

## FISCALITÉ

Des réunions de travail ont été organisées avec le Ministère de la Mobilité et le Ministère des Finances pour défendre une transi-

tion NEDC/WLTP progressive, incluant un report de date de l'introduction du WLTP au niveau fiscal (taxe de circulation et ATN).

## PRIMES À L'ACHAT BEV, PHEV

FEBIAC Luxembourg a négocié et obtenu la poursuite des primes à l'achat des véhicules BEV, PHEV en 2020.

## FINS DE SÉRIE

Le dossier des fins de série a été suivi activement et coordonné avec les membres FEBIAC, le gouvernement et l'administration de la gestion des fins de série.

## ACEA

Le Luxembourg est activement représenté au sein du comité de liaison ACEA et les échanges avec le team de l'ACEA ont été intensifiés.

## AUTOFESTIVAL 2020

Le dîner Autofestival 2020 organisé par FEBIAC Luxembourg et regroupant des CEO's des importateurs et les membres du conseil de la House of Automobile, a connu un succès croissant et est devenu une tradition.

## PROJET CENTRE LOGISTIQUE 5.0

Le groupe de travail poursuit les efforts et contacts afin de donner vie à ce projet qui représente une initiative ambitieuse et stratégique pour le secteur automobile luxembourgeois.

## BRUSSELS MOTOR SHOW ET ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FEBIAC

Une importante délégation luxembourgeoise a participé à l'inauguration du Brussels Motor Show et à l'Assemblée Générale de FEBIAC.

A vibrant red car is shown from a low angle, with its sleek lines and glossy finish highlighted by bright, circular light spots. A large, semi-transparent circular graphic is centered over the car, containing the text 'PUBLIC AFFAIRS'.

PUBLIC  
AFFAIRS

**ENTANT QUE FÉDÉRATION SECTORIELLE,** FEBIAC possède une connaissance approfondie de la mobilité. Nous souhaitons partager cette connaissance des dossiers dans le débat sociétal, dans l'intérêt de nos membres et dans l'intérêt général. Cela se produit par l'intervention de l'ensemble de la direction et en particulier par le biais du département Public Affairs, qui agit comme premier point de contact pour les décideurs politiques.

A l'approche des élections fédérales, régionales et européennes du 26 mai 2019, FEBIAC a publié son mémorandum politique. En tant que fédération automobile, nous y demandons des investissements supplémentaires dans les infrastructures (intelligentes), afin d'utiliser de manière optimale le potentiel des véhicules connectés, autonomes et partagés.

Le débat sur l'écologisation de la fiscalité automobile va se poursuivre dans les années à venir. FEBIAC continue de croire au potentiel de la taxe kilométrique intelligente pour remplacer la taxation actuelle des voitures, avec un accompagnement de mesures permettant aux conducteurs d'éviter cette taxe.

La réduction de l'empreinte écologique de la mobilité constitue une deuxième priorité. Avec l'introduction de l'objectif de 95 grammes de CO<sub>2</sub> pour les nouvelles voitures en Europe, les véhicules électrifiés sont apparus en grand nombre sur le marché. Dans le même temps, il devient évident qu'un contrôle et un soutien sont nécessaires pour parvenir à une décarbonisation complète

de la mobilité qui soit également attrayante pour les entreprises et les consommateurs.

Plus particulièrement dans le but de soutenir l'électrification, des efforts supplémentaires sont nécessaires afin de développer une infrastructure de charge appropriée et des modèles de marché qui rendent ces investissements rentables. Pour soutenir cette politique, FEBIAC, en collaboration avec 7 autres fédérations sectorielles, a mis en place la Low Emission Mobility Platform (plus d'infos page 29).

Enfin, nous réitérons notre appel en faveur d'un environnement commercial attrayant pour ancrer l'industrie automobile et protéger ses 120.000 travailleurs. Dans les années à venir, notre secteur recherchera intensivement des spécialistes de l'électromobilité et de la numérisation, ce qui représente des défis et des opportunités pour notre éducation.

Notre mémorandum abordait pour la première fois le potentiel de la mobilité partagée et numérique pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité des consommateurs et des entreprises, ainsi qu'aux besoins de mobilité des citoyens qui ne sont pas en mesure de posséder un véhicule. Avec la création d'une nouvelle section et du salon « #WeAre-Mobility », FEBIAC confirme son engagement à soutenir, dans le développement de leurs activités, l'ensemble de ses membres actifs sur ce marché.

Dans le cadre du débat sur la mobilité, FEBIAC a entretenu des contacts fréquents

avec les représentants régionaux, fédéraux et européens dans notre pays, ainsi qu'avec les différentes fédérations auxquelles FEBIAC est affiliée. Par exemple, FEBIAC a contribué à l'élaboration du budget de mobilité tandis que le débat sur la taxation des voitures pendant la transition du NEDC vers le WLTP est resté une priorité au cours de l'année écoulée, tout comme les efforts du secteur pour parvenir à une mobilité à faibles émissions.

FEBIAC a fréquemment pris la parole lors de débats sur les évolutions du secteur automobile et les défis de la mobilité. Par exemple, FEBIAC a été invitée à une audition sur l'écologisation du parc des voitures de société à la Chambre des représentants.

Lors du Salon Auto/Moto/Mobilité 2020, nous avons accueilli plusieurs décideurs politiques et représentants diplomatiques nationaux et européens afin de visiter les différentes marques de voitures et de motos et de discuter des questions relatives à l'automobile et à la mobilité.

Le lundi 13 janvier 2020 a eu lieu le European Automotive Forum, qui est organisé tous les deux ans. Le thème de cette édition était « Compétences et emplois », illustrant le besoin de l'industrie en travailleurs qualifiés ayant une formation en technologie et en nouvelles motorisations. Lors de cet événement de haut niveau, des représentants de première importance des fabricants, de la distribution et de la politique européenne ont débattu des priorités de notre secteur en Europe en présence de plus de 150 participants.

LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE  
ÉCOLOGIQUE DE LA MOBILITÉ  
CONSTITUE UNE PRIORITÉ.

#WEARE  
MOBILITY

#WEARE  
MOBILITY  
by FEBIAC

**EN 2019, LE MARCHÉ NAISSANT** de la nouvelle mobilité s'est révélé plus « challengeant » que précédemment. Il s'agit en effet d'un marché en perpétuel mouvement qui a vu disparaître certains acteurs, en apparaître d'autres, et se regrouper certains.

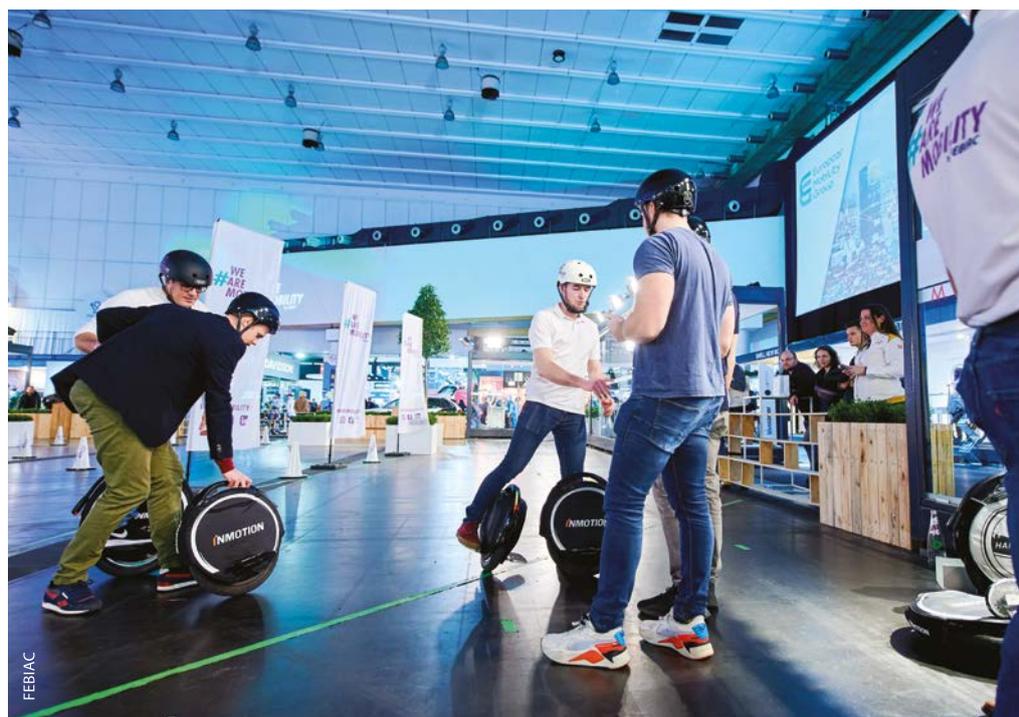
**#WAM SECTION** – Au sein de la section #WeAreMobility qui rassemble les membres actifs dans la mobilité multimodale et numérique, FEBIAC se veut être à l'écoute de leurs problématiques pour les relayer au mieux auprès des pouvoirs publics. Le budget mobilité fut un axe prioritaire sur lequel nous avons beaucoup travaillé. D'autres dossiers, tels que le MaaS à Bruxelles sont ensuite venus alimenter les discussions.

**#WAM TOURS** – Lors des #WAM Tours, le visiteur est accompagné par un instructeur dans la prise en main d'un engin de micromobilité. L'objectif consiste à mettre l'accent sur le côté fun pour intégrer au mieux les principes de sécurité et de bonne utilisation de ces engins de déplacement. En 2019, FEBIAC a organisé non moins de 22 #WAM Tours à travers toute la Belgique ; ce qui représente plus de 2.500 tests réalisés, tous types d'engins confondus. #WeAreMobility by FEBIAC était présent lors des journées sans voiture à Anvers (15/09) et Bruxelles. La trottinette y a remporté la majorité des suffrages parce qu'elle présente probablement le moins d'obstacles à l'utilisation tandis que le mono-roue reste indubitablement l'élément « eye catcher » de ces sessions.

**#WAM SALON** – Pour sa 3<sup>e</sup> édition en janvier 2020, le Salon #WeAreMobility a pris ses quartiers au cœur du Brussels Motor Show, dans le Patio. À cette occasion, 28 exposants représentant des domaines divers et variés (mobilité partagée, bornes de recharge, revendeurs de vélos et de trottinettes, solutions de parking, des services connexes tels que les banques et les assurances, etc) s'y sont donnés rendez-vous pendant 10 jours. En outre, afin d'apporter différentes expériences aux visiteurs, une piste d'essais d'engins de micromobilité (ayant généré 11.000 tests) et une roue de la fortune permettant de gagner des lots chez les exposants ont été mises en place.

**#WAM TALKS** – Également dans le cadre du Brussels Motor Show, la deuxième édition des #WAM Talks a rassemblé 200 participants venus écouter et interpeller 10 orateurs sur différentes facettes du changement, passant d'une approche marketing à la mise en lumière d'une tendance de consommation globale puis se recentrant sur la motivation humaine à changer.

**#WAM MAGAZINE & MOBILITY SCAN** – Enfin, FEBIAC a lancé en 2019 le #WAM Magazine et le #WAM Mobility Scan. Le #WAM magazine est un bimensuel, encarté avec un quotidien de la presse écrite et avec un magazine de la presse spécialisée. Informer reste plus que jamais la raison d'être de #WAM ! Et pour bien informer, il faut connaître son audience... C'est la raison pour laquelle, un Mobility Scan a été lancé en octobre 2019. Il a permis de récolter plus de 2.500 « enquêtes » qui mettent en lumière certains comportements de consommation de mobilité, comme l'importance du temps, le confort et la sécurité dans un déplacement, et que les raisons principales de se déplacer sont, sans surprises, « aller au bureau » « les loisirs » et « aller à l'école » ou encore que le meilleur rating d'expérience de mobilité va aux scooters partagés.





98<sup>e</sup> BRUSSELS  
MOTOR SHOW  
**UN SUCCÈS  
TOTAL!**

EQ



**ACCESSIBLE DU 10 AU 19 JANVIER**, la 98<sup>e</sup> édition du Brussels Motor Show est parvenue à attirer non moins de 501.189 visiteurs. Forte d'une affiche annonçant la présence de 18 véhicules en première mondiale, 10 en première continentale et plus de 100 en première nationale, cette édition du Brussels Motor Show avait déjà l'assurance – avant même son ouverture au grand public – de demeurer dans les annales du genre pour l'impressionnante liste de primeurs réunies dans la capitale belge par ses exposants.

Jamais dans l'histoire de l'automobile, les interrogations des automobilistes n'ont été aussi nombreuses qu'à l'heure actuelle. Le développement grandissant des motorisations alternatives aux traditionnels blocs essence et diesel ainsi que la prise de conscience écologique des automobilistes désireux de limiter leur empreinte écologique tout en préservant leur mobilité individuelle sont autant d'éléments qui ont largement contribué au succès populaire du 98<sup>e</sup> Brussels Motor Show. Le principal objectif poursuivi par le comité d'organisation était dès lors logiquement d'informer au mieux les visiteurs sur les développements technologiques récents effectués par l'industrie automobile.

Le second objectif du 98<sup>e</sup> Brussels Motor Show était d'offrir une tribune aux solutions alternatives à la mobilité automobile. C'est ainsi que les deux-roues motorisés étaient exposés dans les palais 8 et 9, un emplacement stratégique qui a manifestement beaucoup plu aux exposants et aux visiteurs lors des Salons précédents. Cette situation centrale accordée aux deux-roues constitue à la fois un signe de reconnaissance pour le secteur mais aussi la garantie que chaque visiteur a la possibilité de découvrir cet univers fascinant.

En outre, après deux éditions lors desquelles elle était implantée dans le palais 10 et durant une période limitée, l'exposition #WeAreMobility se déroulait en 2020 pour la première fois durant l'intégralité du Brussels Motor Show. Et pour sensibiliser un maximum de visiteurs, elle était désormais implantée dans le Patio de Brussels Expo où elle formait le cœur du Brussels Motor Show. Dix jours durant, les multiples facettes de la micromobilité et de la mobilité partagée y



## 98<sup>e</sup> BRUSSELS MOTOR SHOW : UN SUCCÈS TOTAL !

étaient présentées aux visiteurs de la plus grande manifestation du pays. L'édition 2020 de #WeAreMobility regroupait une trentaine d'exposants réunis autour d'une piste d'essai qui permettait au public de se familiariser avec le maniement de ces solutions de mobilité telles que les trottinettes électriques, vélo électriques, steps et monoroues. Des engins qui étaient alimentés par une borne de recharge développée spécifiquement par FEBELAUTO à partir de batteries de voitures électriques reconditionnées. Par ailleurs, des ambassadeurs de #WeAreMobility proposaient aux visiteurs du Brussels Motor Show de participer à un 'Mobility Scan' afin de les sensibiliser sur la manière avec laquelle ils envisagent leurs déplacements. De quoi, à coup sûr, susciter une saine réflexion sur ce sujet. La 98<sup>e</sup> édition du Brussels Motor Show a également été marquée par l'organisation de la 6<sup>e</sup> édition de l'exposition Dream Cars. Introduite en 2011 sous la forme d'une exhibition temporaire, l'exposition Dream Cars a su rapidement s'imposer parmi les incontournables du Brussels Motor Show. C'est ainsi qu'en janvier 2020, Dream Cars se déroulait pour la seconde année consécutive durant l'intégralité de la manifestation bruxelloise, ce qui n'a pas manqué pas de ravir les visiteurs en quête d'automobiles rares et prestigieuses.

A l'image de l'ensemble du Brussels Motor Show, l'exposition thématique Dream Cars affichait elle aussi complet. 40 podiums, 28 exposants dont 24 constructeurs ou artisans automobiles trouvaient place dans un Palais 1 qui s'impose au fil des éditions comme une référence de « l'automobile passion ». Après

les ambiances « Jardins à la française » (2015), « Winter Chic » (2017) et « Magic City Light » (2019), c'est cette fois une décoration printanière qui a sublimé les montures présentées dans le Palais 1.

Accessible contre un ticket supplémentaire, l'exposition Dream Cars qui réunissait 40 voitures plus exclusives les unes que les autres, sera parvenue à convaincre 112.000 rêveurs (plus d'1 visiteurs sur 5 du Brussels Motor Show) dans cette exposition très select.

Enfin, le Brussels Motor Show avait également un autre objectif : celui de susciter l'enthousiasme du jeune public pour le secteur automobile et les métiers qui le composent. Une opération menée à bien par les différents constructeurs présents mais également par l'opération Job On Wheels by FEBIAC.

Avec plus d'un demi-million de visiteurs une nouvelle fois réunis durant ses dix journées d'ouverture au grand public, le 98<sup>e</sup> Brussels Motor Show fait sans l'ombre d'un doute figure de succès aux yeux de ses organisateurs. Une affluence qui illustre également une nouvelle fois l'attachement que voue le public belge à la liberté élémentaire d'envisager ses déplacements en pleine connaissance de cause, loin des menaces, des contraintes et des interdits que d'aucuns tentent de lui imposer.

En guise de conclusion, l'organisation du Brussels Motor Show vous fixe d'ores et déjà rendez-vous du 15 au 24 janvier prochain pour la 99<sup>e</sup> édition de son Salon !



LE 98<sup>e</sup> BRUSSELS MOTOR SHOW FAIT SANS L'OMBRE D'UN DOUTE FIGURE DE SUCCÈS AUX YEUX DE SES ORGANISATEURS.

## COMMUNICATION & SOCIAL MEDIA

**DEVANT FAIRE FACE** à de multiples défis, qu'ils soient économiques, écologiques ou technologiques, tout en étant confrontée à une opposition de plus en plus virulente, notre fédération a développé de nouveaux outils de communication afin d'informer au mieux celles et ceux qui développent un intérêt pour le secteur de l'automobile, de la moto ou du véhicule utilitaire. A ce titre, la priorité a été donnée aux réseaux sociaux, sur lesquels notre audience a cru de 35,6% – exclusivement de manière organique – lors de ces 12 derniers mois pour atteindre plus de 8.200 abonnés fin mars 2020. A ce titre, nous avons apporté une attention particulière envers la plateforme B2B LinkedIn.

Outre le respect d'une fréquence de publication qualitative soutenue, des infographies ont été créées afin d'illustrer l'évolution et les tendances du marché automobile belge. Enregistrements de nouvelles immatriculations, type de motorisations, évolution des émissions de CO<sub>2</sub>, inscriptions par type de propriétaire : à chaque mois sa thématique dédiée.

Dans le but de déconstruire certaines fausses informations ou certains clichés véhiculés par les opposants du secteur automobile, nous avons développé une série de Facts & Figures thématiques. Publiés sur base mensuelle, ces fiches informatives visent clairement à rétablir la vérité sur certains dossiers clés tels que les émissions de CO<sub>2</sub> du parc automobile ou le (sur-)dimensionnement et la dangerosité supposée des SUV.

Complémentaire à ces initiatives, nous avons procédé à une refonte complète de notre bulletin d'information – FEBIAC Info – pour le muer en une newsletter digitale bien plus en phase avec l'air du temps et autorisant des délais – et par conséquent une réactivité – nettement réduits. FEBIAC Insights permet de présenter les dossiers ouverts et les actions de nos différents services, tout en maintenant un contact étroit avec nos membres.

### BRUSSELS MOTOR SHOW

Avec plus de 1.400 journalistes accrédités, le 98<sup>e</sup> Salon Auto Moto Mobilité de Bruxelles s'est une nouvelle fois imposé comme le premier événement public et médiatique de Belgique. Le succès médiatique du Salon 2020 a été confirmé par une analyse effectuée par la société Meltwater pour le compte du département Communication de FEBIAC. Articulée uniquement autour des publications online, cette analyse a démontré que plus de 1,2 milliards de lecteurs potentiels avaient été atteints par des publications relatives à notre événement.

Par ailleurs, suite à la suppression par la RTBF de son émission consacrée à la mobilité, le département Communication a collaboré avec la chaîne publique belge afin de garantir la diffusion d'une capsule vidéo relative au Salon chaque jour et en prime time durant toute la durée de la manifestation. Une initiative couronnée par un large succès d'audience.



FEBIAC  
ACADEMY

**FEBIAC ACADEMY** propose des formations et des conférences pour le secteur automobile. Elle s'articule autour de trois piliers. Chacun de ces piliers a pour but d'améliorer les connaissances et compétences des professionnels dans notre secteur et d'organiser des rencontres professionnelles enrichissantes.

### ADVANCED AUTOMOTIVE MANAGEMENT

Cette formation en management sur la gestion d'une concession constitue une référence dans le secteur. Unissant des participants tant du retail que des importateurs, toutes marques et tous secteurs confondus, elle célébrera en 2020 sa 20<sup>e</sup> édition. Celle-ci débutera en octobre, juste après la clôture de la 19<sup>e</sup> édition dont les derniers cours ainsi que le travail final ont été exceptionnellement reportés en septembre et octobre suite à la période de confinement liée au COVID-19.

A travers un cycle de 17 journées de formation et l'élaboration d'une étude de cas, la Master Class Advanced Automotive Management se donne pour objectif de préparer les participants à réagir face aux opportunités et aux dangers du nouvel écosystème de la mobilité.

### WORKSHOPS

Les workshops consistent en des formations de courte durée (une journée ou une demi-journée) qui permettent aux participants d'amplifier leurs connaissances de manière très pratique dans de petits groupes de travail.

Les thématiques suivantes ont notamment été abordées en 2019-2020 (liste non exhaustive) : mise à jour de la fiscalité automobile ; réceptionnaire et service advisor ; vente et financement ; gestion du magasin et des pièces détachées ;...

En outre, AAM Extension, une formation uniquement dédiée aux alumni de Advanced Automotive Management a été mise en place sur trois journées. Elle était articulée autour des thèmes suivants : projection stratégique, implémentation des choix stratégiques et modèle comportemental pragmatique.

### CONFÉRENCES

Nos conférences s'articulent autour des enjeux et des questionnements actuels et servent à aider la réflexion des personnes actives dans le monde de l'automobile. Le personnel de nos membres ainsi que les participants ayant déjà suivi une formation FEBIAC Academy ont eu la possibilité d'assister gratuitement aux conférences suivantes :

*RAPEX – Safety Gate*

*Cycle RH*

*La publicité dans l'automobile*

Afin de faire connaître ses activités auprès d'un maximum de nos membres, FEBIAC Academy est active sur les réseaux sociaux et développe actuellement son site internet qui sera actif à partir de juin 2020. Celui-ci permettra de s'inscrire encore plus facilement en ligne à nos formations et de rester au courant de nos activités grâce à la newsletter qui l'accompagnera.

En répondant aux exigences du secteur, notre fédération souhaite adapter ses services et son offre, pour soutenir davantage les acteurs d'un secteur qui se doit créatif et tourné vers le changement et la mobilité face à la crise POST COVID19.

Le succès continu rencontré par les initiatives lancées par FEBIAC Academy démontre que nos membres et leurs réseaux apprécient nos initiatives.

### AIDE À L'ENSEIGNEMENT ET À LA FORMATION

Job On Wheels by FEBIAC (JOW) est un programme que FEBIAC a créé en 2013 en support à l'enseignement et à la formation des métiers techniques de la mobilité.

Afin de soutenir les professeurs dans la préparation de leurs cours, une bibliothèque online de matériel didactique sur les nouvelles technologies comprenant manuels techniques et contenus de formations organisées par FEBIAC est mise à leur disposition par le biais d'un accès sécurisé.

Depuis 2012, JOW soutient l'asbl WorldSkills Belgium. Un support qui a assuré la présence d'un candidat belge au championnat mondial des métiers 2019, catégorie technologie automobile. C'est ce même partenariat qui permet lors de chaque année paire à JOW de présenter un stand dans le cadre du Brussels Motor Show sur lequel est mis en avant la formation aux différents métiers de l'automobile.



DATA  
SERVICES

**LE DÉPARTEMENT DATA SERVICES** de FEBIAC constitue la source d'information par excellence en lien avec le marché et le parc automobile, deux-roues motorisés et véhicules utilitaires en Belgique.

Sa réputation, Data Services l'a acquise en garantissant quotidiennement la collecte, le contrôle, le traitement et l'enrichissement des données liées aux marchés des véhicules en Belgique (et de manière limitée également au Luxembourg), et ce, au travers de sources diverses : SPF Mobilité et Transport, sociétés importatrices, Technicar, RENTA, GOCA,...

Ces informations sont bien entendu disponibles pour nos propres services, notamment pour la rédaction de ce rapport annuel avec l'ensemble des chiffres que vous pouvez retrouver dans notre Data Digest, mais pas uniquement, puisque nous livrons également chaque année plus de 14.000 rapports à nos clients. Cela, sous la forme de statistiques standardisées, de calculs personnalisés et d'analyses.

L'un des plus grands atouts de Data Services dans le traitement de ces données est incontestablement Technicar, la base de données techniques de FEBIAC. Celle-ci est essentielle pour les statistiques produites par Data Services. Ces statistiques permettent à tous les acteurs de notre industrie de suivre très précisément l'évolution du marché automobile belge sur la base des données d'immatriculations.

Il est donc primordial que Technicar maintienne un dossier de référence aussi complet et à jour que possible. En effet, notre base de données rassemble toutes les caractéristiques techniques de toutes les voitures, véhicules mixtes, camionnettes et motos commercialisées en Belgique.

Les données relatives aux motorisations (cylindrée, puissance, carburant, transmis-

sion,...), aux dimensions (longueur, largeur, hauteur, volume du coffre, etc.), aux chiffres officiels de consommation (urbaine et rurale, mixte), aux poids (MTM, poids prêt à rouler, poids de la remorque, etc.), à l'équipement principal, aux prix catalogue, etc., sont incluses dans nos fichiers et constituent des critères possibles pour la segmentation des immatriculations de véhicules.

**QUELQUES CHIFFRES CLÉS :**

- Nombre total de fiches techniques de véhicules depuis le lancement de Technicar: 237.166
- Fiche technique la plus ancienne au sein de Technicar: 14/04/1969

Avec la transition accélérée vers le WLTP et l'IVI, et l'obligation non communiquée de la DIV de transférer également les autres catégories de véhicules vers l'IVI, notre équipe de Data Services est mise à rude épreuve pour réunir toutes les informations nécessaires.

**TAXTOOL**

Largement régionalisée, la taxation des véhicules est plus complexe que jamais. A ce titre, le département Data Services de FEBIAC a développé une application ([www.febiac.be/taxtool](http://www.febiac.be/taxtool)) destinée à être facilement intégrée dans une application (de marque) propre.

Sur base d'une quinzaine de paramètres d'entrée, notre application calcule les 40 différents montants, barèmes et pourcentages personnalisés de taxation : taxe d'immatriculation, taxe annuelle de circulation, primes ou pénalités éventuelles, par région, par type de propriétaire (société de leasing, société sans leasing, particulier ou indépendant), avantage de toute nature, déductibilité, frais rejetés, montant de TVA déductible, y compris tous les cas particuliers et exceptions. Nous nous occupons également de tous les ajustements dès que les règles changent ou que des indexations se produisent.

IL EST DONC PRIMORDIAL QUE TECHNICAL MAINTIENNE UN DOSSIER DE RÉFÉRENCE AUSSI COMPLET ET À JOUR QUE POSSIBLE.

### DIGITAL 360 – ASKLEE

La conduite électrique tend à progressivement devenir la nouvelle norme. Non seulement le nombre de modèles disponibles sur le marché augmente de manière continue, mais en plus leur qualité et leur facilité d'usage s'améliorent chaque jour. L'attention et la préoccupation croissantes pour l'environnement et notre empreinte écologique y contribuent grandement. Pourtant, de nombreuses personnes se posent encore des questions et développent des préjugés à l'encontre de la conduite électrique.

Les voitures électriques sont-elles plus écologiques que les véhicules traditionnels ? Quelle distance puis-je parcourir avec une batterie pleine ? Existe-t-il suffisamment de points de recharge disponibles ? Ce ne sont là que quelques-unes des nombreuses questions qui se posent encore et qui nous empêchent encore souvent de franchir le pas vers la mobilité électrique.

Développée par le département Digital 360 de FEBIAC, l'application AskLee tente de répondre à ces questions. Une fois installée sur votre smartphone, l'application – qui est disponible tant sur iOS que sur Android – cartographie votre comportement au volant et s'en sert comme base pour calculer un score qui reflète votre degré de compatibilité avec la voiture électrique. AskLee examine donc dans quelle mesure une voiture électrique répond à vos besoins personnels. L'application analyse votre profil de conduite et vous donne un aperçu des paramètres qui déterminent si vous êtes prêt à passer à l'usage d'une voiture électrique. L'application vous donne également une estimation de ce que vous pourriez potentiellement économiser et vous prodigue une recommandation sur la capacité de stockage dont vous auriez besoin si vous conduisiez à l'électricité.

AskLee a été lancé lors du Brussels Motor Show 2020 et a rapidement trouvé son chemin vers le grand public. En conséquence, après quelques mois seulement, nous pouvions déjà constater que nous recevions des données pour à peu près tout le réseau routier belge. L'application a également été pro-

mue pendant le Brussels Motor Show en tant que guide numérique pour orienter les visiteurs vers l'offre de plus en plus fournie de voitures hybrides et électriques.

Une première analyse approfondie des données récoltées nous a montré que 50% des utilisateurs seraient d'ores et déjà en mesure de passer à un véhicule électrique sans avoir à modifier leur comportement de conduite actuel. Les résultats de nos analyses sont basés sur des mesures et des données qui, contrairement aux résultats d'une enquête, par exemple, nous donnent un résultat étayé et fiable.

Il est clair que le virage vers la conduite électrique a été opéré. Grâce à AskLee nous pouvons affirmer sans risque que les préjugés et les préoccupations que beaucoup de gens ont encore aujourd'hui ne sont pas toujours fondés. Deux exemples concrets : les utilisateurs AskLee rencontrent en moyenne beaucoup plus de bornes de recharge sur un trajet que ce qu'ils imaginent et ils peuvent souvent effectuer plus de trajets quotidiens au départ d'une batterie pleine que ce qu'ils pouvaient estimer a priori. Par exemple, nous avons vu que sur des trajets de plus de 5 km, la plupart des conducteurs sont tombés sur une moyenne de 6 stations de recharge à proximité de leur route. La consommation moyenne par 100 km était de 19 kWh et le nombre moyen de trajets qu'un conducteur pouvait potentiellement effectuer sans se recharger était de 30.

La prochaine étape actuellement entreprise par le département Digital 360 de FEBIAC est d'utiliser la technologie AskLee pour redéployer nos entreprises en utilisant un service B2B. Ce service vise à stimuler davantage l'écologisation de la flotte de véhicules de société.

La plateforme B2B AskLee donnera à nos entreprises les outils et les possibilités d'opérer les bons choix, bien fondés, et ainsi de continuer à se concentrer sur une flotte de voitures de société rentables, respectueuses de l'environnement et entièrement adaptées à chaque employé.

IL EST CLAIR QUE LE VIRAGE  
VERS LA CONDUITE  
ÉLECTRIQUE A ÉTÉ OPÉRÉ.



# DATA DIGEST

## EVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES ET D'OCCASION

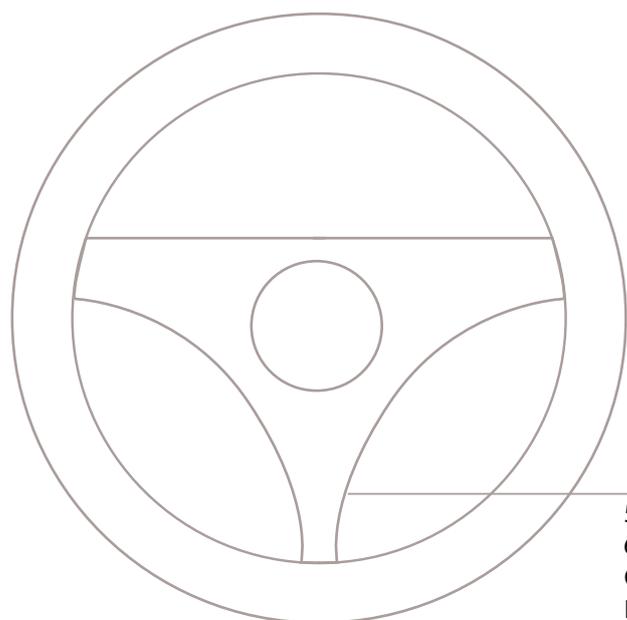
	NEUVES	%	OCCASIONS	%
1991	462.125	-	531.514	-
1992	466.195	0,9%	556.132	4,6%
1993	375.409	-19,5%	571.410	2,7%
1994	387.348	3,2%	616.691	7,9%
1995	358.868	-7,4%	611.525	-0,8%
1996	397.359	10,7%	621.013	1,6%
1997	396.240	-0,3%	624.835	0,6%
1998	452.129	14,1%	644.519	3,2%
1999	489.621	8,3%	672.311	4,3%
2000	515.204	5,2%	674.385	0,3%
2001	488.683	-5,1%	665.432	-1,3%
2002	467.569	-4,3%	670.533	0,8%
2003	458.796	-1,9%	652.741	-2,7%
2004	484.757	5,7%	666.238	2,1%
2005	480.088	-1,0%	649.522	-2,5%
2006	526.141	9,6%	687.793	5,9%
2007	524.795	-0,3%	654.479	-4,8%
2008	535.947	2,1%	645.024	-1,4%
2009	476.164	-11,2%	673.371	4,4%
2010	547.347	14,9%	666.249	-1,1%
2011	572.211	4,5%	645.854	-3,1%
2012	486.737	-14,9%	643.453	--0,4%
2013	486.065	-0,1%	655.020	1,8%
2014	482.939	-0,6%	653.078	-0,3%
2015	501.066	3,8%	673.325	3,1%
2016	539.519	7,7%	651.8 31	-3,2%
2017	546.558	1,3%	661.146	1,4%
2018	549.632	0,6%	657.341	-0,6%
2019	550.003	0,1%	651.486	-0,9%

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES ET D'OCCASION PAR RÉGION

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>RÉGION BRUXELLES-CAPITALE</b>		<b>142.081</b>	<b>141.063</b>	<b>144.267</b>	<b>138.820</b>	<b>136.518</b>	<b>136.512</b>	<b>134.511</b>
	NEUVES	78.306	78.470	81.790	76.135	75.368	74.568	75.112
	OCCASSIONS	63.775	62.593	62.477	62.685	61.150	61.944	59.399
<b>RÉGION FLAMANDE</b>		<b>633.608</b>	<b>626.107</b>	<b>657.668</b>	<b>663.551</b>	<b>681.759</b>	<b>681.071</b>	<b>689.182</b>
	NEUVES	267.860	263.110	281.517	310.346	320.235	325.569	332.225
	OCCASSIONS	365.748	362.997	376.151	353.205	361.524	355.502	356.957
<b>RÉGION WALLONNE</b>		<b>365.396</b>	<b>368.847</b>	<b>372.456</b>	<b>388.979</b>	<b>389.427</b>	<b>389.390</b>	<b>377.796</b>
	NEUVES	139.899	141.359	137.759	153.038	150.955	149.495	142.666
	OCCASSIONS	225.497	227.488	234.697	235.941	238.472	239.895	235.130
<b>TOTAL BELGIQUE</b>		<b>1.141.085</b>	<b>1.136.017</b>	<b>1.174.391</b>	<b>1.191.350</b>	<b>1.207.704</b>	<b>1.206.973</b>	<b>1.201.489</b>
	NEUVES	486.065	482.939	501.066	539.519	546.558	549.632	550.003
	OCCASSIONS	655.020	653.078	673.325	651.831	661.146	657.341	651.486

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC



## 1.201.489

550.003 VOITURES NEUVES ET  
651.486 VOITURES D'OCCASION  
ONT ÉTÉ IMATRICULÉES EN  
BELGIQUE, EN 2019.

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE CARBURANT

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>RÉGION BRUXELLES-CAPITALE</b>	<b>81.790</b>	<b>76.135</b>	<b>75.368</b>	<b>74.567</b>	<b>75.112</b>
ESSENCE	23.359	26.579	30.986	37.279	42.449
DIESEL	56.806	47.076	40.991	32.862	27.463
LPG	0	2	0	1	1
ELECTRICITÉ	229	339	448	471	1.009
GAZ NATUREL - CNG	60	53	200	256	322
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	311	652	1.138	1.264	1.295
HYBRIDES (HEV)	1.023	1.431	1.605	2.434	2.572
HYDROGÈNE	2	3		0	1
<b>RÉGION FLAMANDE</b>	<b>281.517</b>	<b>310.346</b>	<b>320.235</b>	<b>325.569</b>	<b>332.225</b>
ESSENCE	106.279	138.474	151.211	186.957	199.775
DIESEL	167.410	156.414	147.596	115.915	105.392
LPG	58	103	133	133	82
ELECTRICITÉ	994	1.524	1.967	2.612	6.553
GAZ NATUREL - CNG	540	2.007	2.133	3.242	2.720
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	1.862	5.825	9.385	7.346	6.724
HYBRIDES (HEV)	4.372	5.994	7.806	9.356	10.972
HYDROGÈNE	2	5	4	8	7
<b>RÉGION WALLONNE</b>	<b>137.759</b>	<b>153.038</b>	<b>150.955</b>	<b>149.495</b>	<b>142.666</b>
ESSENCE	59.616	74.266	81.496	97.650	96.391
DIESEL	76.106	75.935	64.735	46.292	39.662
LPG	59	47	53	36	31
ELECTRICITÉ	133	184	294	557	1.267
GAZ NATUREL - CNG	56	78	154	489	462
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	322	721	1.288	985	905
HYBRIDES (HEV)	1.467	1.807	2.935	3.486	3.948
HYDROGÈNE	0	0	0	0	0
<b>TOTAL BELGIQUE</b>	<b>501.066</b>	<b>539.519</b>	<b>546.558</b>	<b>549.631</b>	<b>550.003</b>
ESSENCE	189.254	239.319	263.693	321.886	338.615
DIESEL	300.322	279.425	253.322	195.069	172.517
LPG	117	152	186	170	114
ELECTRICITÉ	1.356	2.047	2.709	3.640	8.829
GAZ NATUREL - CNG	656	2.138	2.487	3.987	3.504
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	2.495	7.198	11.811	9.595	8.924
HYBRIDES (HEV)	6.862	9.232	12.346	15.276	17.492
HYDROGÈNE	4	8	4	8	8

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>RÉGION BRUXELLES-CAPITALE</b>					
ESSENCE	28,6%	34,9%	41,1%	50,0%	56,5%
DIESEL	69,5%	61,8%	54,4%	44,1%	36,6%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,3%	0,4%	0,6%	0,6%	1,3%
GAZ NATUREL - CNG	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%	0,4%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,4%	0,9%	1,5%	1,7%	1,7%
HYBRIDES (HEV)	1,3%	1,9%	2,1%	3,3%	3,4%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>RÉGION FLAMANDE</b>					
ESSENCE	37,8%	44,6%	47,2%	57,4%	60,1%
DIESEL	59,5%	50,4%	46,1%	35,6%	31,7%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,4%	0,5%	0,6%	0,8%	2,0%
GAZ NATUREL - CNG	0,2%	0,6%	0,7%	1,0%	0,8%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,7%	1,9%	2,9%	2,3%	2,0%
HYBRIDES (HEV)	1,6%	1,9%	2,4%	2,9%	3,3%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>RÉGION WALLONNE</b>					
ESSENCE	43,3%	48,5%	54,0%	65,3%	67,6%
DIESEL	55,2%	49,6%	42,9%	31,0%	27,8%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,9%
GAZ NATUREL - CNG	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,2%	0,5%	0,9%	0,7%	0,6%
HYBRIDES (HEV)	1,1%	1,2%	1,9%	2,3%	2,8%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>TOTAL BELGIQUE</b>					
ESSENCE	37,8%	44,4%	48,2%	58,6%	61,6%
DIESEL	59,9%	51,8%	46,3%	35,5%	31,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
GAZ NATUREL - CNG	0,1%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,5%	1,3%	2,2%	1,7%	1,6%
HYBRIDES (HEV)	1,4%	1,7%	2,3%	2,8%	3,2%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Source : SPF Mobilité & Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE PROPRIÉTAIRE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>RÉGION BRUXELLES-CAPITALE</b>	<b>78.306</b>	<b>78.470</b>	<b>81.790</b>	<b>76.135</b>	<b>75.368</b>	<b>74.568</b>	<b>75.112</b>
SOCIÉTÉS	19.390	18.891	21.170	23.494	22.523	25.202	26.139
SOCIÉTÉS LEASING	44.517	45.481	47.596	38.685	39.423	34.749	34.952
INDÉPENDANTS	778	788	748	803	811	849	688
PERSONNES PRIVÉES	13.621	13.310	12.276	13.153	12.611	13.768	13.333
<b>RÉGION FLAMANDE</b>	<b>267.860</b>	<b>263.110</b>	<b>281.517</b>	<b>310.346</b>	<b>320.235</b>	<b>325.569</b>	<b>332.225</b>
SOCIÉTÉS	57.309	61.773	68.708	72.264	77.659	79.117	84.299
SOCIÉTÉS LEASING	67.687	62.629	75.554	94.862	99.197	102.291	114.834
INDÉPENDANTS	9.522	9.477	9.258	9.485	9.281	9.073	7.823
PERSONNES PRIVÉES	133.342	129.231	127.997	133.735	134.098	135.088	125.269
<b>RÉGION WALLONNE</b>	<b>139.899</b>	<b>141.359</b>	<b>137.759</b>	<b>153.038</b>	<b>150.955</b>	<b>149.495</b>	<b>142.666</b>
SOCIÉTÉS	28.427	27.381	27.593	26.246	27.180	27.740	30.413
SOCIÉTÉS LEASING	5.448	7.180	6.392	12.110	11.536	9.908	12.176
INDÉPENDANTS	6.910	6.045	5.157	5.613	5.124	4.915	4.233
PERSONNES PRIVÉES	99.114	100.753	98.617	109.069	107.115	106.932	95.844
<b>TOTAL BELGIQUE</b>	<b>486.065</b>	<b>482.939</b>	<b>501.066</b>	<b>539.519</b>	<b>546.558</b>	<b>549.632</b>	<b>550.003</b>
SOCIÉTÉS	105.126	108.045	117.471	122.004	127.362	132.059	140.851
SOCIÉTÉS LEASING	117.652	115.290	129.542	145.657	150.156	146.948	161.962
INDÉPENDANTS	17.210	16.310	15.163	15.901	15.216	14.837	12.744
PERSONNES PRIVÉES	246.077	243.294	238.890	255.957	253.824	255.788	234.446

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>RÉGION BRUXELLES-CAPITALE</b>							
SOCIÉTÉS	24,8%	24,1%	25,9%	30,9%	29,9%	33,8%	34,8%
SOCIÉTÉS LEASING	56,9%	58,0%	58,2%	50,8%	52,3%	46,6%	46,5%
INDÉPENDANTS	1,0%	1,0%	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%	0,9%
PERSONNES PRIVÉES	17,4%	17,0%	15,0%	17,3%	16,7%	18,5%	17,8%
<b>RÉGION FLAMANDE</b>							
SOCIÉTÉS	21,4%	23,5%	24,4%	23,3%	24,3%	24,3%	25,4%
SOCIÉTÉS LEASING	25,3%	23,8%	26,8%	30,6%	31,0%	31,4%	34,6%
INDÉPENDANTS	3,6%	3,6%	3,3%	3,1%	2,9%	2,8%	2,4%
PERSONNES PRIVÉES	49,8%	49,1%	45,5%	43,1%	41,9%	41,5%	37,7%
<b>RÉGION WALLONNE</b>							
SOCIÉTÉS	20,3%	19,4%	20,0%	17,1%	18,0%	18,6%	21,3%
SOCIÉTÉS LEASING	3,9%	5,1%	4,6%	7,9%	7,6%	6,6%	8,5%
INDÉPENDANTS	4,9%	4,3%	3,7%	3,7%	3,4%	3,3%	3,0%
PERSONNES PRIVÉES	70,8%	71,3%	71,6%	71,3%	71,0%	71,5%	67,2%
<b>TOTAL BELGIQUE</b>							
SOCIÉTÉS	21,6%	22,4%	23,4%	22,6%	23,3%	24,0%	25,6%
SOCIÉTÉS LEASING	24,2%	23,9%	25,9%	27,0%	27,5%	26,7%	29,4%
INDÉPENDANTS	3,5%	3,4%	3,0%	2,9%	2,8%	2,7%	2,3%
PERSONNES PRIVÉES	50,6%	50,4%	47,7%	47,4%	46,4%	46,5%	42,6%

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE PROPRIÉTAIRE ET CARBURANT

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>SOCIÉTÉS</b>	<b>117.471</b>	<b>122.004</b>	<b>127.362</b>	<b>132.059</b>	<b>140.851</b>
ESSENCE	29.325	36.743	44.681	59.616	74.341
DIESEL	82.704	74.543	67.268	58.223	49.886
LPG	8	16	17	20	13
ELECTRICITÉ	1.066	1.140	1.799	2.099	5.355
GAZ NATUREL - CNG	355	967	1.341	1.442	1.561
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	1.804	5.764	8.966	6.618	5.282
HYBRIDES (HEV)	2.205	2.824	3.286	4.033	4.407
HYDROGÈNE	4	7	4	8	6
<b>SOCIÉTÉS LEASING</b>	<b>129.542</b>	<b>145.656</b>	<b>150.156</b>	<b>146.948</b>	<b>161.961</b>
ESSENCE	16.845	25.125	33.613	52.556	70.706
DIESEL	110.636	117.505	112.149	88.056	82.583
LPG	2				
ELECTRICITÉ	154	234	295	844	1.599
GAZ NATUREL - CNG	61	77	199	499	561
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	486	986	2.062	2.083	2.607
HYBRIDES (HEV)	1.358	1.729	1.838	2.910	3.905
HYDROGÈNE		1			1
<b>INDÉPENDANTS</b>	<b>15.163</b>	<b>15.901</b>	<b>15.216</b>	<b>14.849</b>	<b>12.743</b>
ESSENCE	6.287	8.216	8.439	9.694	8.266
DIESEL	8.589	7.111	5.997	4.178	3.368
LPG	7	12	7	9	8
ELECTRICITÉ	23	79	45	83	253
GAZ NATUREL - CNG	24	79	97	151	104
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	28	83	165	174	183
HYBRIDES (HEV)	205	321	466	560	561
HYDROGÈNE					1
<b>PERSONNES PRIVÉES</b>	<b>238.890</b>	<b>255.957</b>	<b>253.824</b>	<b>255.776</b>	<b>234.446</b>
ESSENCE	136.797	169.235	176.960	200.020	185.302
DIESEL	98.393	80.266	67.908	44.613	36.680
LPG	100	124	162	141	93
ELECTRICITÉ	113	594	570	614	1.622
GAZ NATUREL - CNG	216	1.015	850	1.895	1.278
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	177	365	618	720	852
HYBRIDES (HEV)	3.094	4.358	6.756	7.773	8.619
HYDROGÈNE					
<b>TOTAL</b>	<b>501.066</b>	<b>539.519</b>	<b>546.558</b>	<b>549.632</b>	<b>550.003</b>
ESSENCE	189.254	239.319	263.693	321.886	338.615
DIESEL	300.322	279.425	253.322	195.070	172.517
LPG	117	152	186	170	114
ELECTRICITÉ	1.356	2.047	2.709	3.640	8.829
GAZ NATUREL - CNG	656	2.138	2.487	3.987	3.504
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	2.495	7.198	11.811	9.595	8.924
HYBRIDES (HEV)	6.862	9.232	12.346	15.276	17.492
HYDROGÈNE	4	8	4	8	8

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>SOCIÉTÉS</b>					
ESSENCE	25,0%	30,1%	35,1%	45,1%	52,8%
DIESEL	70,4%	61,1%	52,8%	44,1%	35,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,9%	0,9%	1,4%	1,6%	3,8%
GAZ NATUREL - CNG	0,3%	0,8%	1,1%	1,1%	1,1%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	1,5%	4,7%	7,0%	5,0%	3,8%
HYBRIDES (HEV)	1,9%	2,3%	2,6%	3,1%	3,1%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>SOCIÉTÉS LEASING</b>					
ESSENCE	13,0%	17,2%	22,4%	35,8%	43,7%
DIESEL	85,4%	80,7%	74,7%	59,9%	51,0%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,1%	0,2%	0,2%	0,6%	1,0%
GAZ NATUREL - CNG	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,4%	0,7%	1,4%	1,4%	1,6%
HYBRIDES (HEV)	1,0%	1,2%	1,2%	2,0%	2,4%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>INDÉPENDANTS</b>					
ESSENCE	41,5%	51,7%	55,5%	65,3%	64,9%
DIESEL	56,6%	44,7%	39,4%	28,1%	26,4%
LPG	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
ELECTRICITÉ	0,2%	0,5%	0,3%	0,6%	2,0%
GAZ NATUREL - CNG	0,2%	0,5%	0,6%	1,0%	0,8%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,2%	0,5%	1,1%	1,2%	1,4%
HYBRIDES (HEV)	1,4%	2,0%	3,1%	3,8%	4,4%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>PERSONNES PRIVÉES</b>					
ESSENCE	57,3%	66,1%	69,7%	78,2%	79,0%
DIESEL	41,2%	31,4%	26,8%	17,4%	15,6%
LPG	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,7%
GAZ NATUREL - CNG	0,1%	0,4%	0,3%	0,7%	0,5%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%
HYBRIDES (HEV)	1,3%	1,7%	2,7%	3,0%	3,7%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>TOTAL</b>					
ESSENCE	37,8%	44,4%	48,2%	58,6%	61,6%
DIESEL	59,9%	51,8%	46,3%	35,5%	31,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELECTRICITÉ	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
GAZ NATUREL - CNG	0,1%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
HYBRIDES PLUG-IN (PHEV)	0,5%	1,3%	2,2%	1,7%	1,6%
HYBRIDES (HEV)	1,4%	1,7%	2,3%	2,8%	3,2%
HYDROGÈNE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Source : SPF Mobilité & Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR MARQUE

	2017	%	2018	%	2019	%
<b>VOLKSWAGEN</b>	50.461	9,2%	52.738	9,6%	53.106	9,7%
RENAULT	50.949	9,3%	50.213	9,1%	48.410	8,8%
<b>PEUGEOT</b>	41.865	7,7%	42.623	7,8%	42.832	7,8%
MERCEDES	37.419	6,8%	35.526	6,5%	37.938	6,9%
<b>BMW</b>	42.176	7,7%	40.057	7,3%	36.632	6,7%
OPEL	37.553	6,9%	34.420	6,3%	31.200	5,7%
<b>AUDI</b>	33.323	6,1%	28.710	5,2%	31.183	5,7%
CITROËN	24.895	4,6%	23.561	4,3%	27.476	5,0%
<b>FORD</b>	24.460	4,5%	23.830	4,3%	24.075	4,4%
DACIA	18.930	3,5%	19.658	3,6%	21.802	4,0%
<b>HYUNDAI</b>	19.577	3,6%	21.727	4,0%	21.620	3,9%
VOLVO	18.024	3,3%	20.155	3,7%	21.302	3,9%
<b>SKODA</b>	19.612	3,6%	20.017	3,6%	20.928	3,8%
TOYOTA	17.704	3,2%	17.933	3,3%	17.476	3,2%
<b>FIAT</b>	16.563	3,0%	16.426	3,0%	16.478	3,0%
KIA	12.674	2,3%	13.950	2,5%	14.806	2,7%
<b>NISSAN</b>	18.287	3,3%	19.290	3,5%	13.848	2,5%
SEAT	7.461	1,4%	9.530	1,7%	10.706	1,9%
<b>MAZDA</b>	7.730	1,4%	8.693	1,6%	9.537	1,7%
MINI	7.530	1,4%	8.201	1,5%	8.075	1,5%
<b>SUZUKI</b>	6.962	1,3%	7.038	1,3%	6.106	1,1%
JEEP	2.597	0,5%	4.930	0,9%	4.888	0,9%
<b>LAND ROVER</b>	5.944	1,1%	6.274	1,1%	4.760	0,9%
TESLA	1.151	0,2%	878	0,2%	3.690	0,7%
<b>HONDA</b>	3.266	0,6%	3.093	0,6%	3.199	0,6%
JAGUAR	3.225	0,6%	3.957	0,7%	3.174	0,6%
<b>PORSCHE</b>	3.450	0,6%	3.222	0,6%	2.754	0,5%
MITSUBISHI	1.856	0,3%	2.404	0,4%	2.520	0,5%
<b>DS</b>	1.802	0,3%	1.863	0,3%	2.374	0,4%
ALFA ROMEO	2.610	0,5%	3.011	0,5%	1.935	0,4%
<b>SMART</b>	1.768	0,3%	1.741	0,3%	1.557	0,3%
LEXUS	1.656	0,3%	1.468	0,3%	1.479	0,3%
<b>SSANGYONG</b>	1.291	0,2%	965	0,2%	740	0,1%
SUBARU	556	0,1%	558	0,1%	379	0,1%
<b>ALPINE</b>		0,0%	73	0,0%	232	0,0%
MASERATI	317	0,1%	222	0,0%	174	0,0%
<b>FERRARI</b>	112	0,0%	100	0,0%	127	0,0%
BENTLEY	71	0,0%	70	0,0%	96	0,0%
<b>ALLIED VEHICLES LTD</b>	5	0,0%		0,0%	48	0,0%
LOTUS	27	0,0%	34	0,0%	45	0,0%
<b>ASTON MARTIN</b>	46	0,0%	57	0,0%	44	0,0%
LAMBORGHINI	20	0,0%	22	0,0%	33	0,0%
<b>ROLLS-ROYCE</b>	18	0,0%	15	0,0%	30	0,0%
API	13	0,0%	14	0,0%	29	0,0%
<b>MORGAN</b>	15	0,0%	27	0,0%	24	0,0%
MPM MOTORS		0,0%	31	0,0%	22	0,0%
<b>INFINITI</b>	382	0,1%	166	0,0%	21	0,0%
MCLAREN	13	0,0%	21	0,0%	17	0,0%
<b>TRIPOD</b>	4	0,0%	1	0,0%	16	0,0%
LADA	3	0,0%		0,0%	13	0,0%
<b>ALPINA</b>	12	0,0%	15	0,0%	11	0,0%
CATERHAM	8	0,0%	8	0,0%	8	0,0%
<b>AMF</b>	13	0,0%	7	0,0%	8	0,0%
CHEVROLET	51	0,0%	32	0,0%	4	0,0%
<b>JAC</b>		0,0%	1	0,0%	4	0,0%
B-STYLE&FLEX-I-TRANS	3	0,0%	11	0,0%	3	0,0%
<b>CADILLAC</b>	10	0,0%	11	0,0%	1	0,0%
RENAULT TECH		0,0%	8	0,0%	1	0,0%
<b>SECMA</b>		0,0%	1	0,0%	1	0,0%
LANCIA	80	0,0%		0,0%		0,0%
<b>AUTRES</b>	8	0,0%	25	0,0%	6	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>546.558</b>	<b>100,0%</b>	<b>549.632</b>	<b>100,0%</b>	<b>550.003</b>	<b>100,0%</b>

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TRANSMISSION

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
MANUELLE	392.085	80,7%	369.858	76,6%	377.725	75,4%	385.662	71,5%	358.791	65,6%	333.529	60,7%	296.824	54,0%
AUTOMATIQUE	37.724	7,8%	44.980	9,3%	56.372	11,3%	74.964	13,9%	92.325	16,9%	101.267	18,4%	107.909	19,6%
SÉQUENTIELLE	30.976	6,4%	35.299	7,3%	44.363	8,9%	60.247	11,2%	76.670	14,0%	90.305	16,4%	109.184	19,9%
VARIATION CONTINUE (CVT)	11.323	2,3%	13.762	2,8%	12.419	2,5%	14.468	2,7%	17.155	3,1%	18.077	3,3%	17.697	3,2%
INCONNUE	13.957	2,9%	19.040	3,9%	10.187	2,0%	4.178	0,8%	1.617	0,3%	6.454	1,2%	18.389	3,3%
<b>TOTAL</b>	<b>486.065</b>	<b>100,0%</b>	<b>482.939</b>	<b>100,0%</b>	<b>501.066</b>	<b>100,0%</b>	<b>539.519</b>	<b>100,0%</b>	<b>546.558</b>	<b>100,0%</b>	<b>549.632</b>	<b>100,0%</b>	<b>550.003</b>	<b>100,0%</b>
ASSIMILÉE AUTOMATIQUE	80.023	16,5%	94.041	19,5%	113.154	22,6%	149.679	27,7%	186.150	34,1%	209.649	38,1%	234.790	42,7%

Source : SPF Mobilité & Transports - FEBIAC

LA TRANSMISSION MANUELLE  
CONTINUE DE PERDRE  
DU TERRAIN.

# RÉPARTITION DU PARC PAR GENRE DE VÉHICULES (AU 31/12)

GENRE DU VÉHICULE	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
VOITURES	5.439.295	77,9	5.511.080	77,7	5.587.415	77,4	5.669.766	76,3	5.735.280	75,6	5.782.684	085	5.813.771	74,5
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (≤ 3,5 T)	640.253	9,2	656.691	9,3	679.098	9,4	709.653	9,6	740.801	9,8	769.679	085	798.941	10,2
MOTOS	417.126	6,0	424.891	6,0	433.160	6,0	442.109	6,0	449.303	5,9	459.151	085	467.201	6,0
TRACTEURS AGRICOLES	179.437	2,6	180.804	2,5	182.698	2,5	184.531	2,5	186.838	2,5	188.767	085	191.254	2,4
VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS (> 3,5 T)	100.752	1,4	99.724	1,4	98.681	1,4	96.745	1,3	96.008	1,3	95.282	085	94.952	1,2
VÉHICULES DE CAMPING	45.559	0,7	47.645	0,7	49.748	0,7	52.046	0,7	54.119	0,7	56.513	085	59.228	0,8
TRACTEURS ROUTIERS	44.942	0,6	44.646	0,6	45.016	0,6	45.999	0,6	48.285	0,6	50.799	085	52.805	0,7
MATÉRIEL DE GÉNIE CIVIL	43.576	0,6	44.186	0,6	45.173	0,6	46.750	0,6	48.864	0,6	51.189	085	53.284	0,7
TRICYCLES ET QUADRICYCLES	26.147	0,4	26.582	0,4	27.047	0,4	28.153	0,4	27.883	0,4	27.996	085	27.975	0,4
MATÉRIEL AGRICOLE	19.504	0,3	19.885	0,3	20.345	0,3	20.655	0,3	20.961	0,3	21.237	085	21.412	0,3
AUTOBUS & AUTOCARS	15.775	0,2	16.028	0,2	15.926	0,2	15.934	0,2	15.596	0,2	16.147	085	16.390	0,2
VÉHICULES SPÉCIAUX	11.002	0,2	11.667	0,2	11.975	0,2	12.188	0,2	12.507	0,2	12.663	085	12.832	0,2
CYCLOMOTEURS **	-	-	8.824	0,1	23.572	0,3	105.702	1,4	151.931	2,0	176.622	085	197.898	2,5
TOTAL	6.983.368	100	7.092.653	100	7.219.854	100	7.430.231	100	7.588.376	100	7.708.729	486	7.807.943	100

\*\* immatriculation obligatoire depuis le 31/03/2014

Source : SPF Mobilité & Transports - FEBIAC



# EVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN PAR RÉGION EN ANNÉES

	RÉGION BRUXELLES CAPITALE	%	RÉGION FLAMANDE	%	RÉGION WALLONNE	%	BELGIQUE	%
2003	7,89	-	7,60	-	7,89	-	<b>7,72</b>	-
2004	8,07	2,2%	7,66	0,8%	7,97	1,0%	<b>7,79</b>	1,0%
2005	8,20	1,7%	7,74	1,0%	8,05	1,0%	<b>7,88</b>	1,1%
2006	8,19	-0,1%	7,72	-0,2%	8,01	-0,5%	<b>7,85</b>	-0,3%
2007	8,14	-0,5%	7,75	0,4%	8,03	0,3%	<b>7,88</b>	0,3%
2008	8,17	0,3%	7,76	0,1%	8,04	0,1%	<b>7,88</b>	0,1%
2009	8,29	1,5%	7,84	1,0%	8,06	0,2%	<b>7,95</b>	0,8%
2010	8,61	3,9%	7,82	-0,2%	8,03	-0,4%	<b>7,96</b>	0,1%
2011	8,67	0,7%	7,83	0,0%	8,03	0,0%	<b>7,97</b>	0,1%
2012	8,87	2,3%	7,94	1,5%	8,23	2,6%	<b>8,12</b>	1,9%
2013	9,07	2,3%	8,08	1,7%	8,44	2,5%	<b>8,28</b>	2,0%
2014	9,28	2,3%	8,29	2,6%	8,69	3,0%	<b>8,51</b>	2,7%
2015	9,52	2,6%	8,47	2,2%	8,97	3,2%	<b>8,72</b>	2,6%
2016	9,83	3,2%	8,59	1,4%	9,09	1,3%	<b>8,86</b>	1,5%
2017	10,06	2,4%	8,66	0,8%	9,24	1,6%	<b>8,96</b>	1,2%
2018	10,15	0,9%	8,69	0,3%	9,34	1,1%	<b>9,01</b>	0,6%
2019	10,12	-0,3%	8,69	0,0%	9,47	1,4%	<b>9,05</b>	0,4%

FEBIAC

# EVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN PAR RÉGION EN ANNÉES VOITURES DE MOINS DE 30 ANS

	RÉGION BRUXELLES CAPITALE	%	RÉGION FLAMANDE	%	RÉGION WALLONNE	%	BELGIQUE	%
2003	6,42	-	7,03	-	6,89	-	<b>6,92</b>	-
2004	6,48	1,0%	7,06	0,4%	6,92	0,4%	<b>6,96</b>	0,5%
2005	6,50	0,4%	7,10	0,7%	6,95	0,5%	<b>7,00</b>	0,6%
2006	6,39	-1,6%	7,05	-0,7%	6,86	-1,3%	<b>6,93</b>	-1,0%
2007	6,28	-1,7%	7,05	0,0%	6,83	-0,5%	<b>6,91</b>	-0,3%
2008	6,22	-0,9%	7,02	-0,4%	6,78	-0,6%	<b>6,87</b>	-0,5%
2009	6,28	0,9%	7,06	0,6%	6,76	-0,4%	<b>6,89</b>	0,3%
2010	6,46	2,9%	7,03	-0,5%	6,69	-1,0%	<b>6,87</b>	-0,3%
2011	6,44	-0,4%	7,01	-0,2%	6,65	-0,6%	<b>6,85</b>	-0,4%
2012	6,54	1,7%	7,09	1,1%	6,80	2,3%	<b>6,95</b>	1,5%
2013	6,66	1,7%	7,18	1,2%	6,95	2,1%	<b>7,06</b>	1,6%
2014	6,79	2,0%	7,33	2,1%	7,14	2,8%	<b>7,22</b>	2,3%
2015	6,93	2,2%	7,45	1,6%	7,35	2,9%	<b>7,37</b>	2,1%
2016	7,13	2,8%	7,50	0,7%	7,41	0,7%	<b>7,44</b>	0,9%
2017	7,22	1,3%	7,51	0,1%	7,48	1,0%	<b>7,47</b>	0,5%
2018	7,15	-1,0%	7,47	-0,5%	7,51	0,4%	<b>7,45</b>	-0,3%
2019	6,95	-2,8%	7,41	-0,8%	7,55	0,5%	<b>7,41</b>	-0,5%

FEBIAC

## PARC DES VOITURES PAR TYPE DE CARBURANT

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
ESSENCE	1.991.291	36,6%	2.042.731	37,1%	2.115.906	37,9%	2.239.107	39,5%	2.381.099	41,5%	2.576.726	44,6%	2.770.848	47,7%
DIESEL	3.386.307	62,3%	3.400.191	61,7%	3.396.314	60,8%	3.338.351	58,9%	3.235.978	56,4%	3.058.386	52,9%	2.862.460	49,2%
LPG	22.265	0,4%	19.648	0,4%	17.110	0,3%	15.561	0,3%	14.640	0,3%	14.307	0,2%	13.836	0,2%
ELECTRICITÉ	1.202	0,0%	2.203	0,0%	3.307	0,1%	5.194	0,1%	7.517	0,1%	10.748	0,2%	18.523	0,3%
GAZ NATUREL - CNG	344	0,0%	1.232	0,0%	1.860	0,0%	4.161	0,1%	6.988	0,1%	11.128	0,2%	14.619	0,3%
HYBRIDE ES- SENCE	17.843	0,3%	24.327	0,4%	31.393	0,6%	45.284	0,8%	66.443	1,2%	87.752	1,5%	108.996	1,9%
HYBRIDE DIESEL	1.193	0,0%	1.893	0,0%	2.673	0,0%	3.255	0,1%	3.749	0,1%	4.762	0,1%	5.576	0,1%
HYDROGÈNE		0,0%	1	0,0%	1	0,0%	1	0,0%	18	0,0%	26	0,0%	38	0,0%
AUTRE/ INCONNU	18.850	0,3%	18.854	0,3%	18.851	0,3%	18.850	0,3%	18.848	0,3%	18.849	0,3%	18.875	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>5.439.295</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.511.080</b>		<b>5.587.415</b>		<b>5.669.764</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.735.280</b>		<b>5.782.684</b>		<b>5.813.771</b>	
<b>TOTAL MOTORISATIONS ALTERNATIVES</b>	<b>20.582</b>	<b>0,4%</b>	<b>29.656</b>	<b>0,5%</b>	<b>39.234</b>	<b>0,7%</b>	<b>57.895</b>	<b>1,0%</b>	<b>84.715</b>	<b>1,5%</b>	<b>114.416</b>	<b>2,0%</b>	<b>147.752</b>	<b>2,5%</b>

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

LE DIESEL RESTE  
MAJORITAIRE DANS  
LE PARC AUTOMOBILE BELGE.

## RÉPARTITION DU PARC AUTOMOBILE BELGE PAR CLASSE ENVIRONNEMENTALE PAR TYPE DE PROPRIÉTAIRE 2019

	SOCIÉTÉS	%	SOCIÉTÉS LEASING	%	TOTAL SOCIÉTÉS	%	INDÉPEN-DANTS	%	PARTICU-LIERS	%	TOTAL	%
EURO 0	6.403	1,1%	113	0,0%	6.516	0,6%	8.193	3,3%	256.068	5,6%	<b>2.576.726</b>	<b>4,7%</b>
DONT ≥ 30 ANS	5.805	1,0%	95	0,0%	5.900	0,6%	7.349	3,0%	221.777	4,9%	<b>3.058.386</b>	<b>4,0%</b>
EURO 1	704	0,1%	10	0,0%	714	0,1%	1.373	0,6%	33.836	0,7%	<b>14.307</b>	<b>0,6%</b>
EURO 2	2.904	0,5%	11	0,0%	2.915	0,3%	7.395	3,0%	126.458	2,8%	<b>10.748</b>	<b>2,4%</b>
EURO 3	9.572	1,7%	30	0,0%	9.602	1,0%	17.631	7,2%	275.504	6,0%	<b>11.128</b>	<b>5,2%</b>
EURO 4	46.504	8,0%	324	0,1%	46.828	4,7%	60.743	24,8%	1.120.668	24,5%	<b>87.752</b>	<b>21,1%</b>
EURO 5	126.236	21,8%	10.312	2,4%	136.548	13,6%	72.456	29,5%	1.367.283	30,0%	<b>4.762</b>	<b>27,1%</b>
EURO 6	387.521	66,8%	412.931	97,5%	800.452	79,8%	77.449	31,6%	1.385.139	30,3%	<b>26</b>	<b>38,9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>579.844</b>	<b>100%</b>	<b>423.731</b>	<b>100%</b>	<b>1.003.575</b>	<b>100%</b>	<b>245.240</b>	<b>100%</b>	<b>4.564.956</b>	<b>100%</b>	<b>5.813.771</b>	<b>100%</b>
EURO 0 - 1 - 2		1,7%		0,0%	20.582	1,0%	20.582	6,9%	20.582	9,1%	20.582	7,6%

Source : FEBIAC - Estimation sur base du parc



## RÉPARTITION DU PARC AUTOMOBILE BELGE PAR CLASSE ENVIRONNEMENTALE PAR RÉGION 2019

	RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE	%	RÉGION FLAMANDE	%	RÉGION WALLONNE	%	TOTAL	%
EURO 0	41.525	8,3%	137.801	3,9%	91.451	5,1%	270.777	4,7%
DONT ≥ 30 ANS	38.436	7,7%	113.146	3,2%	83.444	4,7%	235.026	4,0%
EURO 1	2.645	0,5%	23.192	0,7%	10.086	0,6%	35.923	0,6%
EURO 2	9.827	2,0%	84.040	2,4%	42.901	2,4%	136.768	2,4%
EURO 3	20.826	4,2%	182.910	5,2%	99.001	5,5%	302.737	5,2%
EURO 4	100.687	20,2%	741.169	21,0%	386.383	21,6%	1.228.239	21,1%
EURO 5	106.388	21,3%	946.992	26,9%	522.907	29,2%	1.576.287	27,1%
EURO 6	216.424	43,4%	1.406.480	39,9%	640.136	35,7%	2.263.040	38,9%
<b>TOTAL</b>	<b>498.322</b>	<b>100%</b>	<b>3.522.584</b>	<b>100%</b>	<b>1.792.865</b>	<b>100%</b>	<b>5.813.771</b>	<b>100%</b>
EURO 0 - 1 - 2		10,8%		7,0%	20.582	8,1%	20.582	7,6%

MOINS DE 4 VOITURES SUR 10  
APPARTIENNENT À LA NORME  
EURO LA PLUS RÉCENTE.

Source : FEBIAC - Estimation sur base du parc



# EVOLUTION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> PAR LES VOITURES NEUVES EN BELGIQUE <sup>2</sup>

	ESSENCE			DIESEL			CNG		HYBRIDE ESSENCE		HYBRIDE DIESEL		MOYENNE	
	CO <sub>2</sub> (G/KM)		%	CO <sub>2</sub> (G/KM)	L / 100KM	%	CO <sub>2</sub> (G/KM)	%	CO <sub>2</sub> (G/KM)	%	CO <sub>2</sub> (G/KM)	%	CO <sub>2</sub> (G/KM)	%
1995	192,0	8,1	-	180,0	6,8	-	-	-	-	-	-	-	186,0	
1996	188,0	7,9	-2,1%	178,0	6,7	-1,1%	-	-	-	-	-	-	183,0	-1,6%
1997	185,0	7,8	-1,6%	176,0	6,6	-1,1%	-	-	-	-	-	-	180,0	-1,6%
1998	183,0	7,7	-1,1%	172,0	6,5	-2,3%	-	-	-	-	-	-	177,0	-1,7%
1999	179,0	7,5	-2,2%	167,0	6,3	-2,9%	-	-	-	-	-	-	173,0	-2,3%
2000	175,0	7,4	-2,2%	161,0	6,0	-3,6%	-	-	-	-	-	-	167,0	-3,5%
2001	173,0	7,3	-1,1%	159,0	6,0	-1,2%	-	-	-	-	-	-	164,0	-1,8%
2002	170,0	7,1	-1,7%	156,0	5,9	-1,9%	-	-	-	-	-	-	161,0	-1,8%
2003	167,0	7,0	-1,8%	154,0	5,8	-1,3%	-	-	-	-	-	-	158,0	-1,9%
2004	165,0	6,9	-1,2%	153,5	5,8	-0,3%	-	-	-	-	-	-	156,0	-1,3%
2005	162,0	6,8	-1,8%	153,3	5,8	-0,2%	-	-	-	-	-	-	155,6	-0,3%
2006	157,8	6,6	-2,6%	152,2	5,7	-0,7%	159,0	-	-	-	-	-	153,5	-1,4%
2007	156,5	6,6	-0,9%	151,4	5,7	-0,5%	137,5	-13,5%	-	-	-	-	152,5	-0,7%
2008	152,2	6,4	-2,7%	146,9	5,5	-2,9%	139,4	1,4%	-	-	-	-	148,0	-3,0%
2009	145,8	6,1	-4,2%	142,7	5,4	-2,8%	143,2	2,7%	103,1	-	-	-	143,4	-3,1%
2010	141,1	5,9	-3,2%	132,9	5,0	-6,9%	130,6	-8,8%	98,7	-4,2%	-	-	134,7	-6,1%
2011	132,8	5,6	-5,9%	126,5	4,8	-4,8%	135,2	3,6%	95,1	-3,7%	-	-	127,6	-5,2%
2012	133,7	5,6	0,7%	125,7	4,7	-0,7%	131,0	-3,2%	95,7	0,7%	104,6	-	127,7	0,0%
2013	130,1	5,5	-2,7%	121,7	4,6	-3,2%	123,2	-6,0%	93,0	-2,8%	96,5	-7,8%	124,1	-2,8%
2014	128,1	5,4	-1,5%	118,9	4,5	-2,2%	108,5	-11,9%	86,2	-7,3%	97,9	1,5%	121,4	-2,2%
2015	124,5	5,2	-2,8%	114,9	4,3	-3,4%	104,0	-4,1%	81,3	-5,7%	96,7	-1,2%	117,6	-3,1%
2016	124,0	5,2	-0,4%	112,0	4,2	-2,6%	105,2	1,1%	78,2	-3,8%	76,2	-21,3%	115,8	-1,5%
2017	123,4	5,2	-0,5%	113,1	4,2	1,0%	111,0	5,5%	75,1	-4,0%	61,2	-19,6%	115,8	0,0%
2018	125,2	5,3	1,5%	116,5	4,4	3,0%	103,6	-6,7%	80,3	6,9%	98,8	61,4%	119,2	2,9%
2019	127,7	5,4	2,0%	121,1	4,5	3,9%	111,7	7,8%	80,1	-0,2%	94,2	-4,7%	121,2	1,7%
2005-2019	-21,2%			-21,0%									-22,1%	

Source : FEBIAC

## EMISSIONS MOYENNES DE CO<sub>2</sub> (EN G/KM) DES VOITURES NEUVES PAR RÉGION ET TYPE DE PROPRIÉTAIRE

	2010				2018				2019				2019/2018 (%)			
	BRU	VLAN	WAL	BEL	BRU	VLAN	WAL	BEL	BRU	VLAN	WAL	BEL	BRU	VLAN	WAL	BEL
SOCIÉTÉS	144,0	150,6	143,9	147,5	124,5	119,5	120,5	120,7	128,5	119,8	121,5	121,8	3,2%	0,3%	0,8%	0,9%
SOCIÉTÉS LEASING	132,3	133,0	140,1	132,9	113,0	113,3	114,4	113,3	116,2	115,7	122,8	116,4	2,9%	2,1%	7,3%	2,7%
<b>TOTAL SOCIÉTÉS</b>	<b>135,9</b>	<b>141,5</b>	<b>143,4</b>	<b>139,8</b>	<b>117,8</b>	<b>116,0</b>	<b>118,9</b>	<b>116,8</b>	<b>121,5</b>	<b>117,5</b>	<b>121,9</b>	<b>118,9</b>	<b>3,1%</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,5%</b>	<b>1,8%</b>
INDÉPENDANTS	134,9	144,0	132,4	138,8	122,6	129,7	123,9	127,4	126,2	129,3	125,6	127,9	3,0%	-0,3%	1,4%	0,4%
PERSONNES PRIVÉES	130,5	136,0	124,9	130,9	121,2	124,6	118,6	121,9	123,6	125,8	121,5	123,9	2,0%	1,0%	2,4%	1,7%
<b>TOTAL</b>	<b>134,7</b>	<b>138,5</b>	<b>128,3</b>	<b>134,6</b>	<b>118,5</b>	<b>120,0</b>	<b>118,8</b>	<b>119,4</b>	<b>121,9</b>	<b>120,9</b>	<b>121,7</b>	<b>121,2</b>	<b>2,9%</b>	<b>0,8%</b>	<b>2,4%</b>	<b>1,5%</b>

Source : FEBIAC

LES VOITURES DE SOCIÉTÉS RESTENT EN MOYENNE PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT QUE LES VOITURES PRIVÉES.

## IMMATRICULATIONS DE MOTOS, TRIKES ET QUADS NEUFS ET D'OCCASION PAR CATÉGORIE DE CYLINDRÉE

CC	2017				2018				2019			
	NEUVES	%	OCCA-SIONS	%	NEUVES	1,5%	OCCA-SIONS	%	NEUVES	%	OCCA-SIONS	%
< 126	6.644	29,9	18.337	27,2	7.545	30,5	22.728	32,7	7.226	29,0	18.589	27,4
126-250	494	2,2	4.318	6,4	316	1,3	3.800	5,5	426	1,7	3.986	5,9
251-500	3.143	14,1	7.724	11,5	3.979	16,1	7.732	11,1	4.086	16,4	8.004	11,8
501-750	3.278	14,7	14.271	21,2	3.347	13,5	12.850	18,5	3.490	14,0	13.804	20,3
751-1000	3.323	14,9	9.481	14,1	3.524	14,3	9.307	13,4	3.890	15,6	9.548	14,1
> 1000	5.365	24,1	13.192	19,6	5.992	24,3	13.186	18,9	5.812	23,3	13.949	20,5
<b>TOTAAL</b>	<b>22.247</b>	<b>100</b>	<b>67.323</b>	<b>100</b>	<b>24.703</b>	<b>100</b>	<b>69.603</b>	<b>100</b>	<b>24.930</b>	<b>100</b>	<b>67.880</b>	<b>100</b>

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS

	VU LÉGERS		CAMIONS		CAMIONS		TRACTEURS ROUTIERS		TOTAL > 3,5 T		REMORQUES		SEMI-REMORQUES	
	≤ 3,5T	%	3,5 - 16T	%	> 16 T	%	TR	%		%		%		%
<b>2005</b>	<b>59.593</b>	-	2.754	-	3.122	-	5.944	-	<b>11.820</b>	17,4%	7.350	-	5.663	-
<b>2006</b>	<b>57.917</b>	-2,8%	2.596	-5,7%	3.069	-1,7%	4.731	-20,4%	<b>10.396</b>	-12,0%	8.100	10,2%	6.389	12,8%
<b>2007</b>	<b>65.392</b>	12,9%	2.838	9,3%	3.108	1,3%	6.232	31,7%	<b>12.178</b>	17,1%	9.368	15,7%	8.006	25,3%
<b>2008</b>	<b>64.639</b>	-1,2%	2.472	-12,9%	3.303	6,3%	6.331	1,6%	<b>12.106</b>	-0,6%	8.821	-5,8%	9.091	13,6%
<b>2009</b>	<b>51.250</b>	-20,7%	2.614	5,7%	2.934	-11,2%	3.268	-48,4%	<b>8.816</b>	-27,2%	7.393	-16,2%	4.425	-51,3%
<b>2010</b>	<b>52.509</b>	2,5%	2.050	-21,6%	2.191	-25,3%	3.407	4,3%	<b>7.648</b>	-13,2%	7.506	1,5%	4.264	-3,6%
<b>2011</b>	<b>61.428</b>	17,0%	1.958	-4,5%	2.559	16,8%	5.355	57,2%	<b>9.872</b>	29,1%	7.965	6,1%	5.038	18,2%
<b>2012</b>	<b>54.608</b>	-11,1%	1.715	-12,4%	2.435	-4,8%	4.326	-19,2%	<b>8.476</b>	-14,1%	7.748	-2,7%	4.526	-10,2%
<b>2013</b>	<b>53.419</b>	-2,2%	1.434	-16,4%	1.957	-19,6%	4.264	-1,4%	<b>7.655</b>	-9,7%	7.239	-6,6%	4.444	-1,8%
<b>2014</b>	<b>53.373</b>	-0,1%	1.461	1,9%	2.163	10,5%	4.177	-2,0%	<b>7.801</b>	1,9%	7.660	5,8%	5.125	15,3%
<b>2015</b>	<b>61.208</b>	14,7%	1.468	0,5%	2.078	-3,9%	4.781	14,5%	<b>8.327</b>	6,7%	7.769	1,4%	5.589	9,1%
<b>2016</b>	<b>68.165</b>	11,4%	1.384	-5,7%	2.407	15,8%	5.665	18,5%	<b>9.456</b>	13,6%	8.977	15,5%	6.583	17,8%
<b>2017</b>	<b>76.397</b>	12,1%	1.407	1,7%	2.829	17,5%	5.584	-1,4%	<b>9.820</b>	3,8%	9.096	1,3%	7.400	12,4%
<b>2018</b>	<b>77.936</b>	2,0%	1.645	16,9%	2.977	5,2%	6.202	11,1%	<b>10.824</b>	10,2%	9.350	2,8%	8.612	16,4%
<b>2019</b>	<b>81.219</b>	4,2%	1.691	2,8%	3.694	24,1%	6.146	-0,9%	<b>11.531</b>	6,5%	10.159	8,7%	9.227	7,1%

Source : SPF Mobilité & Transports - FEBIAC

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR TYPE DE CARBURANT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	%
	VÉHICULES UTILITAIRES ≤ 3,5T							
ESSENCE	1.539	1.350	1.817	3.001	4.239	7.039	5.418	6,7%
DIESEL	51.701	51.714	59.005	64.593	71.401	69.724	74.069	91,2%
ELECTRIQUE	105	95	67	145	125	261	399	0,5%
LPG	13	32	12	4	5	4	6	0,0%
CNG	61	180	302	417	613	886	1.281	1,6%
HYBRIDE		2	5	5	14	22	46	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>53.419</b>	<b>53.373</b>	<b>61.208</b>	<b>68.165</b>	<b>76.397</b>	<b>77.936</b>	<b>81.219</b>	<b>100,0%</b>

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS NEUFS PAR TYPE DE CARBURANT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	CAMIONS >3,5T							TRACTEURS ROUTIERS						
ESSENCE	1	2		1	1	1	8		1					
DIESEL	3.387	3.613	3.533	3.769	4.183	4.557	5.232	4.263	4.173	4.777	5.563	5.561	6.154	6.027
CNG/LNG	2	11	14	26	50	64	139	1	3	4	2	23	48	119
HYBRIDE	1	1	1	1	4		6							
<b>TOTAL</b>	<b>3.391</b>	<b>3.627</b>	<b>3.548</b>	<b>3.797</b>	<b>4.238</b>	<b>4.622</b>	<b>5.385</b>	<b>4.264</b>	<b>4.177</b>	<b>4.781</b>	<b>5.565</b>	<b>5.584</b>	<b>6.202</b>	<b>6.146</b>

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

## PARC DES VÉHICULES UTILITAIRES

	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (≤ 3,5 T)	VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS (> 3,5 T)	TRACTEURS ROUTIERS	TOTAL
1990	235.637	112.946	37.758	386.341
1995	294.597	111.006	40.152	445.755
2000	399.562	108.348	45.824	553.734
2005	506.644	105.200	47.355	659.199
2006	523.161	105.065	47.440	675.666
2007	543.118	105.295	48.319	696.732
2008	561.303	104.815	48.687	714.805
2009	576.127	104.201	47.000	727.328
2010	594.750	103.810	46.592	745.152
2011	613.343	103.025	46.419	762.787
2012	627.692	102.249	45.296	775.237
2013	640.253	100.752	44.942	785.947
2014	656.691	99.724	44.646	801.061
2015	679.098	98.681	45.016	822.795
2016	709.653	96.745	45.999	852.397
2017	738.993	96.008	48.285	883.286

Source : SPF Mobilité &amp; Transports - FEBIAC

PLUS DE 9 VÉHICULES  
UTILITAIRES LÉGERS SUR  
10 SONT MUNIS D'UN  
MOTEUR DIESEL.

## IMMATRICULATIONS DE MOTOS NEUVES PAR SEGMENT

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
<b>BASIC/ROADSTER</b>	3.508	15,8%	3.977	18,1%	4.272	18,6%	4.734	18,6%	5.134	23,1%	5.515	22,3%	5.787	23,7%
<b>BUGGY</b>	73	0,3%	46	0,2%	42	0,2%	19	0,1%	4	0,0%	1	0,0%	4	0,0%
<b>CUSTOM</b>	961	4,3%	1.055	4,8%	1.103	4,8%	1.260	4,9%	1.098	4,9%	1.474	6,0%	1.366	5,6%
<b>ENDURO</b>	784	3,5%	786	3,6%	718	3,1%	1.035	4,1%	839	3,8%	968	3,9%	1.007	4,1%
<b>MOTOR ≤ 125CC</b>	2.037	9,2%	2.000	9,1%	2.139	9,3%	2.397	9,4%	2.136	9,6%	2.837	11,5%	2.772	11,3%
<b>QUAD</b>	1.141	5,2%	1.039	4,7%	1.070	4,7%	1.453	5,7%	667	3,0%	591	2,4%	420	1,7%
<b>SCOOTER ≤ 125CC</b>	5.840	26,4%	5.103	23,2%	5.073	22,1%	5.103	20,0%	4.317	19,4%	4.426	17,9%	4.232	17,3%
<b>SCOOTER &gt; 125CC</b>	2.264	10,2%	2.415	11,0%	2.389	10,4%	2.488	9,8%	2.009	9,0%	2.213	9,0%	2.190	9,0%
<b>SPORT-TOURING</b>	135	0,6%	143	0,6%	287	1,3%	331	1,3%	211	0,9%	169	0,7%	110	0,4%
<b>SUPERSPORT</b>	821	3,7%	516	2,3%	687	3,0%	745	2,9%	638	2,9%	654	2,6%	787	3,2%
<b>TOURING</b>	1.342	6,1%	1.611	7,3%	1.396	6,1%	1.264	5,0%	1.071	4,8%	1.357	5,5%	1.158	4,7%
<b>TRAIL</b>	2.578	11,6%	2.632	12,0%	2.927	12,8%	3.424	13,4%	3.521	15,8%	3.843	15,6%	4.356	17,8%
<b>TRIAL</b>	64	0,3%	75	0,3%	33	0,1%	104	0,4%	81	0,4%	63	0,3%	49	0,2%
<b>TRIKE</b>	290	1,3%	281	1,3%	383	1,7%	494	1,9%	286	1,3%	324	1,3%		0,0%
<b>OTHER/UNKNOWN</b>	314	1,4%	343	1,6%	403	1,8%	656	2,6%	235	1,1%	268	1,1%	230	0,9%
<b>TOTAL</b>	22.152	100%	22.022	100%	22.922	100%	25.507	100%	22.247	100%	24.703	100%	24.468	100%

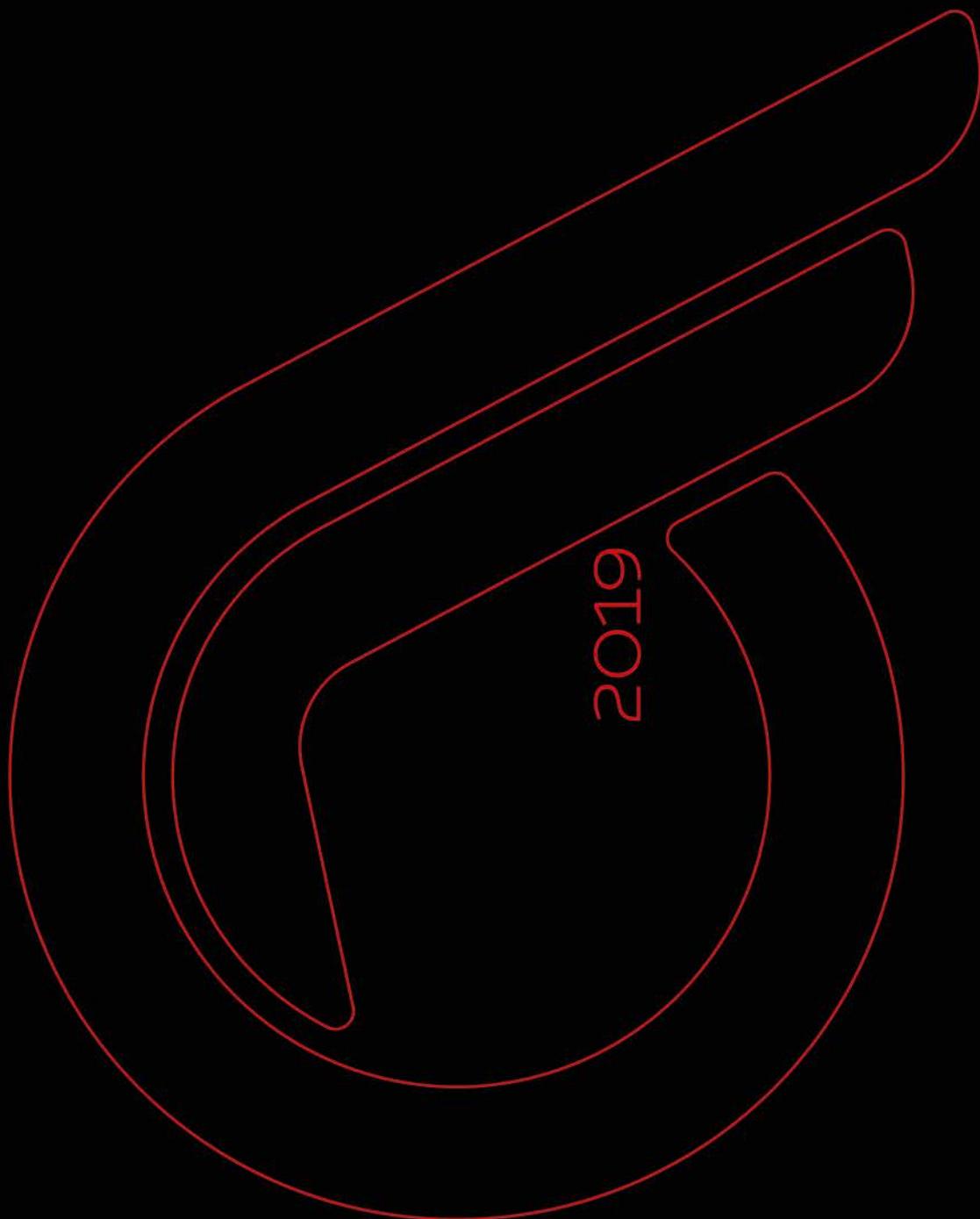
Source : FEBIAC

## TOP 20 DES IMMATRICULATIONS DE MOTOS NEUVES EN 2019

	2018	%	2019	%
PIAGGIO VESPA GTS 300	809	3,44%	809	3,40%
BMW R 1250 GS	60	0,26%	731	3,07%
BMW R 1250 GS ADVENTURE	10	0,04%	624	2,62%
PIAGGIO VESPA GTS 125	691	2,94%	573	2,41%
KAWASAKI Z 900	352	1,50%	437	1,84%
YAMAHA MT-07	467	1,99%	435	1,83%
BMW R 1250 RT	17	0,07%	429	1,80%
YAMAHA X-MAX 125	400	1,70%	372	1,56%
YAMAHA TRACER 900	210	0,89%	304	1,28%
PIAGGIO VESPA PRIMAVERA 125	309	1,32%	281	1,18%
KAWASAKI Z 650	222	0,95%	280	1,18%
HONDA PCX 125	312	1,33%	259	1,09%
HONDA NSS 125 AD FORZA	251	1,07%	246	1,03%
KTM 125 DUKE	288	1,23%	241	1,01%
HONDA CBF 125	199	0,85%	203	0,85%
SYM GTS 125I	354	1,51%	203	0,85%
KAWASAKI VERSYS 650	183	0,78%	200	0,84%
HONDA NSS 300/A FORZA	77	0,33%	190	0,80%
YAMAHA NMAX 125	199	0,85%	190	0,80%
HONDA NC 750XA	2	0,01%	189	0,79%
TOTAL MARCHÉ	23490		23799	

Source : FEBIAC





2019



ACEA



acem



FEBIAC

ÉDITEUR RESPONSABLE: PHILIPPE DEHENNIN \* COORDINATION: CHRISTOPHE DUBON \* CONCEPTION: CAIRA ÉDITION - PHOTO COVER: ISTOCK